

Nota van Antwoord

op het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en Plan-MER

MIRT-verkenning CID-Binckhorst

31 maart 2023

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

provincie Zuid-Holland

MRDH METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

Den Haag

Leidschendam-Voorburg

Rijswijk

MoVe


KOMPAAN
FUSION
CONCEPT & DESIGN

VOORWOORD

Voor u ligt de Nota van Antwoord op het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en Plan-MER CID-Binckhorst.

De Metropoolregio Rotterdam-Den Haag groeit. Tot 2040 komen er 400.000 inwoners bij. Dat zorgt voor een grote behoefte aan nieuwe (betaalbare) woningen en werkgelegenheid. Een geschikte locatie hiervoor in de Haagse regio, is het Central Innovation District en de Binckhorst (CID-Binckhorst). Dit gebied is één van de gebieden die in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) aangewezen is voor grootschalige verstedelijking. Tot 2040 komen er hier zo'n 25.000 woningen en wordt ruimte gemaakt voor 35.000 extra banen.

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

De gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, het gemeentelijke samenwerkingsverband Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), de Provincie Zuid-Holland en de Rijksoverheid onderzoeken samen hoe de mobiliteit in en naar CID-Binckhorst zo goed mogelijk gerealiseerd kan worden en welke investeringen daarvoor nodig zijn. Dit onderzoek noemen we de MIRT-verkenning CID-Binckhorst.

Het resultaat van de MIRT-verkenning is een door Rijk en regio vastgesteld pakket aan maatregelen dat de forse groei van woon- en werklocaties in CID-Binckhorst tot 2040 mogelijk maakt, binnen de afspraken over duurzaamheid, leefbaarheid en mobiliteitstransitie.
Daarnaast is het pakket gericht op het verminderen van een aantal mobiliteitsknelpunten en geeft het invulling aan de ambities voor meer fietsen en meer gebruik van het openbaar vervoer.
Het resultaat van alle uitgevoerde onderzoeken van de MIRT-verkenning bereikbaarheid CID-Binckhorst is beschreven in het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en de Plan-MER CID Binckhorst.

Het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en de Plan-MER CID-Binckhorst hebben tussen 8 augustus en 18 september 2022 ter inzage gelegen bij de gemeenten Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg.

In de Nota van Antwoord die voor u ligt, leest u welke zienswijzen zijn ingediend in de zomer van 2022, welke antwoorden hierop zijn gegeven en op welke wijze dit tot het Masterplan Bereikbaarheid heeft geleid.
Het Masterplan Bereikbaarheid wordt rond de zomer van 2023 ter besluitvorming voorgelegd aan de colleges en raden van de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag. Deze Nota van Antwoord wordt samen met het definitieve Masterplan Bereikbaarheid ter besluitvorming voorgelegd.

Na de zienswijzeperiode is het voorlopig Voorkeursalternatief voor een hoogwaardig openbaar vervoerverbinding tussen Den Haag Centraal en Voorburg en tussen Den Haag centraal en Rijswijk/Delft niet gewijzigd. In paragraaf 4.13 zijn de wijzigingen beschreven tussen het ontwerp Masterplan bereikbaarheid en het definitieve Masterplan Bereikbaarheid.

“De aanleg van een HOV-verbinding samen met investeringen in onder andere fiets zijn noodzakelijk om bij grootschalige woningbouw en gebiedsontwikkeling het CID, de Binckhorst en de omliggende gebieden en gemeenten prettig leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar te houden.”

INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD 2

1. INLEIDING 5

1.1 Aanleiding terinzagelegging 6
1.2 Doel Nota van Antwoord 6
1.3 Binnengekomen zienswijzen 6
1.4 Leeswijzer 7
1.5 Verklarende woordenlijst 7

2. TERUGBLIK MIRT-VERKENNING BEREIKBAARHEID CID-BINCKHORST | VANAF NOTA VAN ANTWOORD NRD TOT NU 9

2.1 Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) 10
2.2 Tracéafweging 10
2.3 Intentieverklaring 11
2.4 Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en Plan-MER 11
2.5 Omgevingsverslag 11

3. ADVIES COMMISSIE M.E.R. 13

3.1 Advies Commissie m.e.r. 14
3.2 Hoe wordt het advies meegenomen in de besluitvorming en in de planning- en studiefase? 15

4. HOOFDPUNTEN EN HOE DEZE ZIJN BEANTWOORD 18

4.1 Proces 19
4.2 Nut en Noodzaak 22
4.3 Gebiedsontwikkeling Binckhorst 24
4.4 Koningscorridor 25
4.5 Afwegingen te onderzoeken alternatieven (Zeef 1) 26
4.6 Lijnvoering, van waar naar waar rijden de trams 27
4.7 Beoordelingsmethodiek Plan-MER 28
4.8 Mobiliteit 28
4.9 Leefbaarheid 33
4.10 Participatieproces 35
4.11 Locaties 36
Locatie Geestbrug(weg) 36
Locatie Prinses Mariannelaan Voorburg 36
Locatie Binckhorstlaan Voorburg 37
Locatie station Voorburg 37
Locatie Binckhorstlaan Den Haag 37
Locatie Sporendriehoek / Lekstraat 38
4.12 Grondverwerving en Bedrijfsvoering 38
4.13 Masterplan Bereikbaarheid 39

BIJLAGE BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN 41

NOTA VAN ANTWOORD

OP HET ONTWERP MASTERPLAN BEREIKBAARHEID EN PLAN-MER

1. Inleiding

1.1 Aanleiding terinzagelegging

Waarom zijn de stukken ter inzage gelegd?

Begin augustus 2022 zijn de inhoudelijke onderzoeken van de MIRT[1]-Verkenning CID-Binckhorst (hierna: Verkenning) ter inzage gelegd. Dit waren het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID-Bickhorst, het Plan-MER en de onderliggende onderzoeken.
In het Ontwerp-Masterplan is een voorlopig voorkeursalternatief voor de mobiliteitsmaatregelen CID-Binckhorst beschreven, waaronder het voorlopige voorkeursalternatief voor een hoogwaardig openbaar vervoerverbinding tussen Den Haag Centraal en Voorburg en tussen Den Haag centraal en Rijswijk/Delft.
Dit voorlopige voorkeursalternatief is gebaseerd op technisch-inhoudelijke onderzoeken.

Participatie en inspraak zijn belangrijke onderdelen van ruimtelijke projecten in Nederland. Vanzelfsprekend vinden bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden in de regio iets van de plannen die gepresenteerd zijn. De bestuurders van de betrokken partijen bij de Verkenning[2], en in het bijzonder de bestuurders van de drie gemeenten, zijn geïnteresseerd in de visies en opvattingen van bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden die effecten ondervinden van de plannen. De kennis en ervaring van lokale gebruikers kunnen de plannen namelijk verrijken.

Door de terinzagelegging kon iedereen zijn of haar visie, ideeën, zorgen of wensen over de plannen overbrengen aan de bestuurders. Op basis van de inhoudelijke onderzoeken en alle zienswijzen nemen de initiatiefnemers van dit project, de zeven overheden, gezamenlijk een besluit over het definitieve voorkeursalternatief.
Het Masterplan met daarin het definitieve voorkeursalternatief wordt vervolgens ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraden van de betrokken gemeenten.

[1] Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

1.2 Doel Nota van Antwoord

De Nota van Antwoord is bedoeld om iedere binnengekomen zienswijze te voorzien van een reactie. De binnengekomen zienswijzen zijn uiteenlopend van aard. Sommige zienswijzen bevatten verduidelijkende vragen. Andere zienswijzen bevatten stellingen die de inhoud van de onderzoeken of gemaakte keuzes ter discussie stellen. In sommige gevallen betekent dit een verduidelijkend antwoord op een vraag. In andere gevallen wordt er beargumenteerd aangegeven waarom bepaalde keuzes zijn gemaakt. Ook zijn op basis van de binnengekomen zienswijzen teksten in het Masterplan Bereikbaarheid aangepast.

Mede op basis van alle binnengekomen zienswijzen en deze nota van antwoord is een definitief Masterplan Bereikbaarheid opgesteld met daarin een definitief voorkeursalternatief. Dit definitief Masterplan Bereikbaarheid wort vervolgens ter besluitvorming voorgelegd aan de colleges en raden van de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag.

1.3 Binnengekomen zienswijzen

De documenten zijn eind juni 2022 gepubliceerd op de website www.binckhorstbereikbaar.nl. De zienswijze periode is op 8 augustus 2022 gestart en op 18 september 2022 gesloten.
Er zijn bijna 700 zienswijzen ingediend. Van het totale aantal zienswijzen is 69% afkomstig uit Leidschendam-Voorburg, 18% uit Den Haag, 11% uit Rijswijk en 2% van overige instellingen of instanties. Denk hierbij aan omliggende gemeenten, (OV-) bedrijven en belangenorganisaties.

Alle zienswijzen zijn getoetst op volledigheid en geldigheid, geanonimiseerd en verwerkt in een database. De zienswijzen zijn door alle betrokken partijen in gezamenlijkheid beantwoord. Alle zienswijzen en antwoorden zijn als bijlage toegevoegd aan deze nota van antwoord.

[2] Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Den Haag en Rijswijk

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft het proces van de Verkenning vanaf de Nota van Antwoord op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) tot nu. Hierin staat welke keuzes er waren voor het voorkeursalternatief en welke keuze er is gemaakt (tracéafweging). Ook leest u hoe het college en de raden van de drie betrokken gemeenten hierover hebben besloten (bestuurlijke keuze). In paragraaf 2.4 kunt u lezen wat er in de intentieverklaring staat. Deze is in februari 2022 ondertekend. Tenslotte wordt toelichting gegeven over het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en de Plan-MER.

In Hoofdstuk 3 leest u welk advies de Commissie m.e.r. heeft gegeven over de plannen en wat er met dat advies is gedaan.
De Commissie m.e.r. adviseert, als onafhankelijke organisatie, of de milieueffectrapporten voldoende van kwaliteit en inhoud zijn om een goede afweging te kunnen maken. Een milieueffectrapport brengt de milieugevolgen van een project in beeld voordat de overheid een besluit over het project neemt.

Er zijn veel zienswijzen binnengekomen die ongeveer dezelfde vragen of opmerkingen hebben. In hoofdstuk 4 wordt een reactie gegeven voor thema's die vaak voorkomen in ingediende zienswijzen.

In de bijlage vindt u de lijst met alle geanonimiseerde zienswijzen en de antwoorden. Aan het begin van dit hoofdstuk lichten we toe hoe we om zijn gegaan met de zienswijzen, in het bijzonder zienswijzen die (grotendeels) vergelijkbaar zijn. In de beantwoording van de zienswijzen wordt soms verwezen naar hoofdstuk 4 uit deze Nota van Antwoord.

1.5 Verklarende woordenlijst

Autonome ontwikkeling	De ontwikkeling die plaats zal vinden zonder dat er maatregelen worden genomen. Bijvoorbeeld de groei van autoverkeer in een stad.
Beoordelings- en besluitvormingsfase	De huidige fase van het MIRT-traject. Deze wordt afgesloten met een Voorkeursbeslissing.
Commissie m.e.r.	De Commissie m.e.r. adviseert, als onafhankelijke organisatie, over de inhoud van milieueffectrapporten.
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
Initiatiefnemers Verkenning	Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Den Haag en Rijswijk
MIRT	Het MIRT staat voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. In het MIRT zijn projecten en programma's opgenomen, waarbij het Rijk samen met de regio werkt aan de ruimtelijke inrichting van Nederland.
Modalshift	Verandering van de manier waarop mensen reizen. Bijvoorbeeld van de fiets naar de bus. Of van de auto naar de fiets.
Omgevingsplan	Een omgevingsplan zijn de regels die alle aspecten van de fysieke leefomgeving omvatten voor een bepaald gebied. In het gemeentelijke omgevingsplan worden bestemmingsplannen, beheersverordeningen en de omgevingsrechtelijke delen van andere verordeningen logisch en samenhangend gebundeld.
Plan-MER	Een plan-milieueffectrapport is een milieueffectrapport (MER) bij een vast te stellen plan of programma.
Planning- en studiefase	De volgende fase van het MIRT-traject. Deze fase wordt afgesloten met een Projectbeslissing.


APOLLO 14
KOMPAAN
KOMPAAN
FUSION
SURF POEL
A B S

NOTA VAN ANTWOORD

OP HET ONTWERP MASTERPLAN BEREIKBAARHEID EN PLAN-MER

2. Terugblik MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst | vanaf Nota van Antwoord NRD tot nu

Hoofdstuk 2 beschrijft het proces van de Verkenning vanaf de Nota van Antwoord op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) tot nu.
Hierin staat welke keuzes er waren voor het voorkeursalternatief en welke keuze er is gemaakt (tracéafweging). Ook leest u hoe de colleges en de raden van de drie betrokken gemeenten hierover hebben besloten (bestuurlijke keuze). In paragraaf 2.3 kunt u lezen wat er in de intentieverklaring staat. Deze is in februari 2022 ondertekend. Tenslotte wordt toelichting gegeven over het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en de Plan-MER en het Omgevingsverslag.

2.1 Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)

In september 2020 stelden de gemeenteraden van Leidschendam-Voorburg en Den Haag de Notitie Reikwijdte en Detailniveau[3] (NRD) vast. Het onderzochte tracé liep vanaf de Binckhorstlaan en de Maanweg richting station Voorburg enerzijds, en via de Geestbrugweg richting Rijswijk en Delft anderzijds.

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de MIRT-verkenning CID-Binckhorst is bedoeld om de reikwijdte en het detailniveau van het onderzoek voor het nog op te stellen Plan-MER te beschrijven. De NRD bevat de achtergronden van het op te stellen plan voor de mobiliteitsmaatregelen in het gebied CID-Binckhorst. De NRD beschrijft tevens welke alternatieven voor de bereikbaarheidsopgave worden onderzocht en welke criteria en methoden worden gebruikt om de (milieu)effecten van de planalternatieven in beeld te brengen. Het doel van de NRD is daarmee drieledig:
1) het informeren en betrekking van de omgeving,
2) het afbakenen van de te beschouwen alternatieven en
3) het afbakenen van de inhoud van het milieuonderzoek dat in het kader van de milieueffectenrapportage wordt uitgevoerd.
Hieruit volgt tevens het afweegkader, welke is gekoppeld aan de drie opgaven en doelen voor deze Verkenning, aangevuld met een aantal aspecten van de financiële haalbaarheid.

De NRD heeft zes weken ter inzage gelegen waarbij er 111 zienswijzen zijn ingediend. Ook heeft de Commissie m.e.r. een advies geschreven op de NRD en zijn er in de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg twee moties unaniem aangenomen. Uiteindelijk hebben de zienswijzen, het advies van de Commissie m.e.r. en de moties ertoe geleid dat de onderzoeksopzet werd aangevuld met:

1. De toevoeging van het faseringsalternatief over de Prinses Mariannelaan;
2. Het handhaven van de huidige functie en het gebruik van Opa's Veldje en de scouting Livingstone-Miriam;
3. De toevoeging van het criterium 'Ruimtelijke kwaliteit van de bestaande omgeving' in de beoordeling van effecten;
4. De toevoeging van een alternatief tracé via de Binckhorstlaan – Zonweg en Regulusweg.

Ook spraken de bestuurders van de 3 gemeenten af om bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden beter te betrekken bij het proces van de Verkenning. Het ontstaan van het platform voor bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden (voorheen Bewonersplatform) was een direct resultaat hiervan. Het doel van het platform was om bewoners en organisaties zorgvuldig en nauw te betrekken bij het proces en de inhoudelijke stappen in de Verkenning.

2.2 Tracéafweging

Na vaststelling van de NRD zijn de volgende drie tracés onderzocht:

1. Het tracé via de Binckhorstlaan en de Maanweg richting station Voorburg;
2. Het tracé via Binckhorstlaan en Prinses Mariannelaan richting station Voorburg;
3. Het tracé via Binckhorstlaan en de Geestbrugweg richting Rijswijk en Delft.

In de maanden na vaststelling van de NRD kwamen er veel vragen binnen vanuit inwoners uit Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Vragen over de nut en noodzaak van de openbaar vervoer verbinding en waarom mogelijke andere tracés niet werden bekeken. De initiatiefnemers besloten daarop te onderzoeken hoe en waarom in het verleden gekomen is tot de keuze voor de tracés. Ook is onderzocht waarom andere mogelijke tracés afgevallen zijn. Een belangrijke conclusie van het onderzoek was dat de afweging van verschillende tracés onvoldoende was vastgelegd. Daarop is door de betrokken partijen besloten dat de afweging van de verschillende mogelijke tracés nogmaals moest plaatsvinden.

[3] De NRD is te vinden op www.binckhorstbereikbaar.nl/achtergrond

Nadat alle mogelijke tracés waren geïnventariseerd, zijn ze beoordeeld op verschillende punten die vooraf al vastgesteld waren. Deze beoordeling is terug te lezen in het Rapport Tracéafweging Zeef 1. Op12 juli 2021 zijn op basis van dit rapport drie tracés toegevoegd aan het onderzoek.[4]. De volgende tracés inclusief vormen van vervoer[5] zijn uiteindelijk onderzocht en beoordeeld op de effecten op het milieu en de omgeving:

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 – Prinses Mariannelaan: bus en tram
5. Binckhorstlaan – Prinses Mariannelaan – Geestbrugweg: bus en tram
6. Binckhorstlaan – Jupiterkade – Broekslootkade: bus en tram (nieuw)

2.3 Intentieverklaring

In februari 2022 is een intentieverklaring[6] opgesteld en ondertekend door de bestuurders van alle initiatiefnemers.

In de intentieverklaring is door alle partijen de intentie uitgesproken zich in te spannen om te komen tot een hoogwaardig openbaar vervoer verbinding en daarbij zoveel mogelijk rekening te houden met elkaars belangen, in de wetenschap dat deze belangen op onderdelen tegenstrijdig kunnen en zullen zijn. In de verklaring hebben de betrokken partijen allemaal hun eigen aandachtspunten benoemd. De intentieverklaring is daarmee een belangrijk vertrekpunt voor de bestuursovereenkomst, waarin afspraken over de volgende fase van het project worden vastgelegd.

2.4 Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en Plan-MER

Het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst heeft tussen 8 augustus en 18 september 2022 ter inzage gelegen. Deze bevat de aanleiding, een beschrijving van het proces en de bepaling van het Voorkeursalternatief. Het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en alle onderliggende onderzoeken waren vanaf eind juni 2022 al openbaar. Op basis van de binnengekomen zienswijzen en aanvullende onderzoeken is het Ontwerp Masterplan Bereikbaar aangepast en uitgewerkt tot het Definitief Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst.
In paragraaf 4.13 zijn de wijzigingen beschreven tussen het ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en het definitieve Masterplan Bereikbaarheid.

De Plan-MER is het milieueffectenrapport voor de Verkenningsfase van het MIRT-traject. Dit rapport beschrijft wat de (milieu)effecten zijn van verschillende mobiliteitsmaatregelen. Deze dient ter ondersteuning van de besluitvorming over het treffen van mobiliteitsmaatregelen voor het gebied CID-Binckhorst en de bredere regio in het kader van het Ontwerp en Definitief Masterplan Bereikbaarheid. In het onderzoek zijn de verschillende kansrijke varianten geanalyseerd en vergeleken om duidelijk te maken welke voor- en nadelen bepaalde keuzes hebben voor het milieu en wat de randvoorwaarden, belemmeringen en kansen zijn voor het Masterplan en de bepaling van het Voorkeursalternatief. De beoordelingsmethodiek voor het Plan-MER is gebaseerd op de NRD.

2.5 Omgevingsverslag

De omgeving is op verschillende manieren betrokken bij deze Verkenning.
Het Omgevingsverslag[7] beschrijft het participatieproces dat doorlopen is in de Beoordelings-en Besluitvormingsfase van de Verkenning. De nadruk lag in die fase op het participatie-niveau ‘proactief informeren en raadplegen’.
De Beoordelings- en Besluitvormingsfase van de Verkenning is gestart in april 2020. Op dat moment was vanwege de coronapandemie het thuiswerkadvies van kracht.

[4] De Rapport Tracéafweging Zeef 1 is te vinden op www.binckhorstbereikbaar.nl/achtergrond

[5] Lightrail, HOV-tram of HOV-bus. Deze verschillen in snelheid en hoeveelheid te vervoeren reizigers.
[6] De intentieverklaring is te vinden op www.binckhorstbereikbaar.nl/nieuws/intentieverklaring-mirt-verkenning-cid-binckhorst-ondertekend

[7] Het Omgevingsverslag is te vinden op www.binckhorstbereikbaar.nl/achtergrond

Om die reden beperkten de eerste participatievormen zich tot online bijeenkomsten via Microsoft Teams. Er zijn verschillende soorten bijeenkomsten georganiseerd waaronder 10 platformbijeenkomsten, 11 inloopsessies en meerdere raadsinformatiesessies. Vanaf het voorjaar 2022 konden de bijeenkomsten weer fysiek plaatsvinden.

Het Omgevingsverslag beschrijft in detail op welke manier bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden zijn betrokken, welke aandachtspunten, zorgen en wensen deze omgevingspartijen gedurende het gehele proces hebben ingebracht, wat de projectorganisatie met deze inbreng heeft gedaan en wat wordt meegegeven voor de planning- en studiefase. Het Omgevingsverslag is onderdeel van de documenten voor de bestuurlijke besluitvorming.

NOTA VAN ANTWOORD

OP HET ONTWERP MASTERPLAN BEREIKBAARHEID EN PLAN-MER

3. Advies Commissie m.e.r.

Voor de MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst is een Plan-MER opgesteld, zoals beschreven staat in paragraaf 2.4. Onderdeel van deze (formele) procedure is, dat het bevoegd gezag de Commissie m.e.r. vraagt een advies uit te brengen op de uitgevoerde onderzoeken.
In dit hoofdstuk leest u welk advies de Commissie m.e.r. heeft gegeven over de plannen en wat er door de bevoegde gezagen met het advies wordt gedaan.

In paragraaf 3.1 is de officiële tekst van het advies opgenomen.

3.1 Advies Commissie m.e.r.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties, de Provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam - Den Haag en de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg willen de bereikbaarheid van het Central Innovation District (CID) en de Binckhorst in Den Haag verbeteren. Daarom willen ze een pakket aan mobiliteitsmaatregelen vaststellen, inclusief Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) in de vorm van bus, tram of lightrail.

Hiervoor wordt een MIRT[8]-traject doorlopen waarin een voorkeursbeslissing wordt vastgesteld, die wordt vastgelegd in een Structuurvisie geheten 'Masterplan Mobiliteit CID Binckhorst[9].

Voor het besluit hierover wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld.
De gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk hebben de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Wat blijkt uit het MER?
Het MER onderzoekt vijf alternatieven voor de route van de HOV-verbinding tussen Den Haag Centraal en station Voorburg met een aftakking naar Rijswijk en Delft. Per route is gekeken welke HOV-typen[10] mogelijk zijn, wat heeft geleid tot tien varianten. Een Basispakket Mobiliteit maakt – naast de HOV-verbinding – onderdeel uit van alle alternatieven. Dat Basispakket Mobiliteit is in alle alternatieven hetzelfde en bestaat uit maatregelen voor onder andere fietsers/voetgangers, logistiek, fietsvoorzieningen bij stations en smart mobility. De alternatieven hebben volgens het MER positieve tot zeer positieve effecten op de realiseerbaarheid van het verstedelijkingsprogramma voor de wijken CID en vanwege de grotere capaciteit van het verkeersnetwerk. Daarnaast hebben ze volgens het MER positieve effecten op het aspect bodem en op Natura 2000 vanwege afname van stikstofdepositie in de gebruiksfase. De alternatieven leiden tot een (grote) afname van wijkgroen en leiden tot verlies van ruimtelijke kwaliteit vanwege verlies aan belevings- en gebruikswaarde. Daarnaast hebben de alternatieven negatieve tot zeer negatieve effecten op onder andere de stedelijke groene hoofdstructuur, beschermde soorten en water, en scoren ze negatief op de bijdrage aan een circulaire economie en aan klimaatadaptatie.

Wat is het advies van de Commissie?
Het MER is goed opgebouwd en maakt een grote hoeveelheid informatie beschikbaar. De Commissie is van oordeel dat het MER, op één punt na, de essentiële informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te wegen in het besluit over het Masterplan en het voorkeursalternatief. Het gaat om de mogelijke gevolgen van stikstofdepositie in de bouwfase, op al overbelaste Natura 2000-gebieden. Door het vervallen van de bouwvrijstelling uit de Wet Stikstofreductie en natuurverbetering op 2 november 2022 is onduidelijk of de in het MER onderzochte alternatieven uitvoerbaar zijn. De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit over het voorkeursalternatief te nemen. In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe.

[8] Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) is een uitvoeringsprogramma van de rijksoverheid.

[9] Verder 'Masterplan'. In een aparte recente m.e.r.-procedure is de structuurvisie 'Gebiedsvisie CID' opgesteld met wonen, werken en hoge leefbaarheidsambities. Ook voor het bestemmingsplan van de Binckhorst is een m.e.r.-procedure doorlopen https://commissiemer.nl/adviezen/2985.
[10] HOV-bus, HOV-tram, of lightrail.

Daarnaast beveelt de Commissie aan om bij het besluit over het voorkeursalternatief twee punten te verduidelijken:

- *Onderbouw (nader) waarom er niet voor is gekozen de afzonderlijke routes voor de Voorburg-tak en de Rijswijk-tak in het alternatievenonderzoek te betrekken.*
- *Maak in de effectbeoordeling onderscheid tussen het verlies van parkeerplaatsen in de Binckhorst en het verlies van parkeerplaatsen in Voorburg en Rijswijk.*

Na de vaststelling van het voorkeursalternatief wordt deze in de planning- en studiefase verder uitgewerkt. De Commissie geeft de volgende aandachtspunten mee voor het in die fase op te stellen MER:

- *Onderzoek welke maatregelen nodig zijn om de duurzame mobiliteitsambities in het gebied te kunnen realiseren. Om bij te dragen aan de beoogde mobiliteitstransitie is namelijk een consequente vertaling van de Strategie Mobiliteitsambitie 2022-2040 naar concrete maatregelen voor CID en de Binckhorst essentieel.*
- *Breng de ontwikkeling in de tijd van de capaciteit en kwaliteit van het fiets- en voetgangersnetwerk in beeld, met name vanuit het perspectief van verkeersveiligheid.*
- *Beschrijf de in Den Haag vastgestelde regelgeving en het beleid op het gebied van groen en speelvoorzieningen en toets het voorkeursalternatief daaraan. Beschrijf ook de mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen.*
- *Onderzoek trillings- en geluidshinder van trams, en beschrijf mogelijke mitigerende maatregelen. Beschrijf ook hoe wordt bijgedragen aan de ambitie om bij het opnieuw inrichten van wegen stiller asfalt te gebruiken.*
- *Breng de stikstofeffecten van de bouwfase in beeld, zeker gezien het feit dat Natura 2000-gebieden gelegen zijn in de nabijheid van het plangebied.*

Het gehele advies kunt u hier vinden.

3.2 Hoe wordt het advies meegenomen in de besluitvorming en in de planning- en studiefase?

De Commissie heeft op drie punten advies gegeven: ontbrekende essentiële informatie, te verduidelijken punten bij het besluit over het voorkeursalternatief en aandachtspunten voor de volgende fase. Onderstaand wordt voor elk van deze drie punten aangegeven hoe het bevoegd gezag het advies verwerkt in het project.

Het bevoegd gezag is het bestuursorgaan dat bevoegd is om besluiten te nemen of beschikkingen af te geven. Voor dit project zijn de drie gemeenteraden het bevoegd gezag.

Ontbrekende essentiële informatie

In haar advies heeft de Commissie aangegeven dat op één punt essentiële informatie ontbreekt in de onderzoeken. Het gaat om de mogelijke gevolgen van stikstofdepositie in de bouwfase, op al overbelaste Natura 2000-gebieden. In de Plan-MER is alleen onderzoek gedaan naar de stikstofdepositie in de gebruiksfase, in lijn met de toen nog heersende vrijstelling op de bouwfase. Met de recente uitspraak van de Raad van State is deze vrijstelling vervallen.

Voor het kunnen berekenen van de stikstofdepositie in de bouwfase is gedetailleerde informatie benodigd over de manier waarop de bouw gaat plaatsvinden. Denk daarbij aan informatie over welke periode welk type bouwmaterieel ingezet gaat worden. Deze informatie kan op zijn vroegst in de volgende fase bepaald worden, als er meer duidelijkheid komt over hoe de bouwfases er uit komen te zien. Hetzelfde geldt vervolgens voor oplossingsmogelijkheden voor de stikstofopgave. Daar komt bij dat het vraagstuk van stikstofdepositie voor alle onderzochte varianten geldt en daarbij geen verschil maakt in de nu te maken keuze over het voorkeursalternatief. De bevoegde gezagen hebben dan ook besloten om dit punt in de volgende fase expliciet uit te werken. Zie verder ook de toelichting op dit punt bij de aandachtspunten voor de volgende fase.

Verduidelijking bij het besluit over het voorkeursalternatief

De commissie vraag verduidelijking over de volgende twee punten:

- *Onderbouw (nader) waarom er niet voor is gekozen de afzonderlijke routes voor de Voorburg-tak en de Rijswijk-tak in het alternatievenonderzoek te betrekken.*

Antwoord: Een HOV-verbinding over de Binckhorst maakt onderdeel uit van een groter vervoersnetwerk. De ambities die de regio heeft met het regionale netwerk zijn beschreven in de plannen voor de Schaalsprong OV en, meer concreet voor de Binckhorst, de Koningscorridor. Deze plannen gelden als uitgangspunt voor de onderzoeken. Slechts één tak realiseren (als eindoplossing) past niet binnen dit uitgangspunt, want het sluit niet aan bij eerdergenoemde ambities.

Het verschil in vervoerswaarde als slechts één tak gerealiseerd wordt, is doorgerekend in de vervoerswaarde studie. De milieueffecten van de takken afzonderlijk zijn te halen uit de Plan-MER. Daarmee is alle informatie over een variant met één tak aanwezig in de onderzoeken. Gezien voorgaande zijn varianten met één tak echter niet als kansrijke varianten onderdeel van de besluitvorming.

- *Maak in de effectbeoordeling onderscheid tussen het verlies van parkeerplaatsen in de Binckhorst en het verlies van parkeerplaatsen in Voorburg en Rijswijk..*

Reactie: Naar aanleiding van deze aanbeveling zal in de planning- en studiefase met het definitief ontwerp het onderscheid tussen de effecten op straatparkeren in de Binckhorst en in Voorburg/Rijswijk in beeld gebracht worden, evenals het verschil in mogelijke oplossingen in beide gebieden.

Aandachtspunten voor de volgende fase

De commissie geeft de volgende aandachtspunten mee voor de volgende fase

- *Onderzoek welke maatregelen nodig zijn om de duurzame mobiliteitsambities in het gebied te kunnen realiseren. Om bij te dragen aan de beoogde mobiliteitstransitie is namelijk een consequente vertaling van de Strategie Mobiliteitsambitie 2022-2040 naar concrete maatregelen voor CID en de Binckhorst essentieel.*

Reactie: Dit is grotendeels al onderzocht in het kader van het Basispakket Mobiliteit. In de besluitvorming wordt meegenomen dat er een verdere uitwerking van het 'sturend autobeleid', gericht op het verminderen van het stedelijk autogebruik, moet plaatsvinden. Dit naar aanleiding van de uitkomsten van de vervoerswaarde studie. Hier wordt al invulling aan gegeven met de genoemde Strategie Mobiliteitstransitie. Voor een groot deel is dit echter een stedelijke (beleids)opgave die buiten de scope van dit project valt.

  - *Breng de ontwikkeling in de tijd van de capaciteit en kwaliteit van het fiets- en voetgangersnetwerk in beeld, met name vanuit het perspectief van verkeersveiligheid.*

Reactie: Het in beeld brengen van de ontwikkeling in de tijd van de capaciteit en kwaliteit van het fiets- en voetgangersnetwerk is onderwerp van onderzoek in de planning- en studiefase, als onderdeel van de uit te werken maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit.

- *Beschrijf de in Den Haag vastgestelde regelgeving en het beleid op het gebied van groen en speelvoorzieningen en toets het voorkeursalternatief daaraan. Beschrijf ook de mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen.*

Reactie: In de planning- en studiefase wordt voor de uitwerking van het ontwerp de relevante regelgeving en beleidsuitgangspunten op het gebied van groen en speelvoorzieningen in beeld gebracht, voor zover betrekking hebbend op het plangebied. Mitigerende en compenserende maatregelen die nodig blijken te zijn, worden ook in deze fase uitgewerkt en vastgelegd.

- *Onderzoek trillings- en geluidshinder van trams, en beschrijf mogelijke mitigerende maatregelen. Beschrijf ook hoe wordt bijgedragen aan de ambitie om bij het opnieuw inrichten van wegen stiller asfalt te gebruiken.*

Reactie: De trillings- en geluidseffecten van trams en veranderingen in de intensiteit van het autoverkeer worden in de Planning- en studiefase, in meer detail dan nu in het Plan-MER opgenomen, in beeld gebracht. Mogelijke maatregelen gericht op het beperken van trillingen en geluidshinder worden dan ook bepaald. Het toepassen van stil(ler) asfalt of geluiddempende rails kan daarbij een mogelijke maatregel zijn.

- *Breng de stikstofeffecten van de bouwfase in beeld, zeker gezien het feit dat Natura 2000-gebieden gelegen zijn in de nabijheid van het plangebied.*

Reactie: In de planning- en studiefase wordt de stikstofdepositie van het voorkeursalternatief in beeld gebracht, inclusief de depositie in de bouwfase. Indien er sprake is van depositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden wordt hiervoor de benodigde stappen ondernomen om te kunnen komen tot de benodigde juridisch-planologische toestemming om te mogen bouwen.


SHURGARD
SELF-STORAGE
Let op!
Fietsers
op de
rijbaan
50-LRX-6

NOTA VAN ANTWOORD

OP HET ONTWERP MASTERPLAN BEREIKBAARHEID EN PLAN-MER

4. Hoofdpunten en hoe deze zijn beantwoord

Er zijn veel zienswijzen binnengekomen die vergelijkbaar met elkaar zijn. In dit hoofdstuk worden thema's die vaak voorkomen in ingediende zienswijzen toegelicht.

4.1 Proces

Een aantal vragen in de zienswijzen gaat in op het proces dat is doorlopen in deze fase van MIRT-verkenning en hoe het nu verder gaat. Sommige mensen wisten niet, of te laat van de MIRT-verkenning. Anderen zijn het niet eens met de manier waarop besluiten worden genomen. Weer een ander deel van de zienswijzen betreft vragen en/of aandachtspunten voor de nadere uitwerking of realisatie en kan nu nog niet, of slechts in algemene termen beantwoord worden.
Aansluitend op wat al is beschreven in hoofdstuk 2 van dit document, geven wij hierna een opsomming van de processtappen en documenten die geleid hebben tot het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid.

Historie

De MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst is een project onder het MIRT: het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Een MIRT-project wordt aangepakt in een aantal fasen, waarvan de '**verkenning**' er één is (zie figuur 4.1.1). Het Masterplan Bereikbaarheid, waarvan het Ontwerp ter inzage heeft gelegen, is het eindproduct van de MIRT-verkenning CID-Binckhorst Bereikbaar. In dit Masterplan wordt het voorkeursalternatief beschreven.



Figuur 4.1.1 Fasen en stappen MIRT-proces

Om tot het Masterplan Bereikbaarheid te komen, is een aantal tussenliggende stappen gevolgd met de volgende documenten als resultaat.

Startdocument MIRT-verkenning Schaalsprong Regionale Bereikbaarheid CID-Binckhorst (oktober 2018)
Het Startdocument MIRT-verkenning Schaalsprong regionale bereikbaarheid CID-Binckhorst beschrijft de start van de MIRT-verkenning. Het bevat de gezamenlijke opgave voor het gebied, schetst oplossingsrichtingen en geeft de aanpak van de MIRT-verkenning weer.

Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) (november 2019)
De Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) is het resultaat van de Analyse (Zeef-1) fase uit de MIRT-verkenning. In februari 2022 is, naar aanleiding van de participatie en de ideeën die zijn gekomen vanuit belanghebbenden met betrekking tot de te onderzoeken tracémogelijkheden, het addendum "Rapport Tracéafweging Zeef-1 CID-Binckhorst" toegevoegd aan de NKO. In dit rapport zijn alle mogelijke tracés beoordeeld op kansrijkheid aan de hand van dezelfde punten die ook zijn opgenomen in de NKO.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) (juni 2020).
De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de MIRT-verkenning CID-Binckhorst is bedoeld om de reikwijdte en het detailniveau van het onderzoek voor het nog op te stellen Plan-MER te beschrijven. De NRD bevat de achtergronden van het op te stellen plan voor de mobiliteitsmaatregelen in het gebied CID-Binckhorst, in dit geval het Definitief Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst. De NRD beschrijft tevens welke alternatieven voor de bereikbaarheidsopgave worden onderzocht en welke criteria en methoden worden gebruikt om de (milieu)effecten van de planalternatieven in beeld te brengen. Hieruit volgt ook het afweegkader, welke is gekoppeld aan de opgaven en doelen voor deze Verkenning, aangevuld met een aantal aspecten van de financiële haalbaarheid. De NRD vormt daarmee het kader voor de onderzoeken en de beoordeling van de kansrijke oplossingsvarianten aan de hand van de onderzoeksresultaten.

Drie effecten rapporten
De kansrijke oplossingsvarianten zijn uitgewerkt in een schetsontwerp. Op basis van het schetsontwerp zijn de onderzoeken gedaan naar de effecten van de oplossingsvarianten op verschillende onderwerpen. Dit heeft geleid tot de volgende rapporten.

Vervoerwaardestudie (mei 2022)
De Vervoerwaardestudie geeft inzicht in de te verwachten vervoerkundige effecten van diverse mobiliteitsvarianten. De Vervoerwaardestudie is de basis voor de vervoerkundige input voor de Plan-MER en de MKBA.

Plan-MER (juni 2022)
De Plan-MER is het milieueffectenrapport voor de Verkenningsfase van het MIRT-traject. Dit rapport beschrijft wat de (milieu)effecten zijn van verschillende mobiliteitsmaatregelen en de oplossingsvarianten. De schetsontwerpen van de oplossingsvarianten maken onderdeel uit van de Plan-MER.

MKBA (juni 2022)
MKBA staat voor Maatschappelijke Kosten Baten Analyse en berekent het sociaaleconomische rendement van investeringen. Hierbij worden de (positieve en negatieve) effecten van een project (of beleidsoptie) op de welvaart van Nederland geprobeerd in te schatten. Dat bekent dat naast de financiële effecten voor de direct betrokkenen ook wordt gekeken naar alle mogelijke effecten, waarvoor geen marktprijs bestaat, zoals het effect op bereikbaarheid en milieu. Het MKBA rapport brengt de maatschappelijke kosten en baten (effecten) van de tien verschillende varianten voor de bereikbaarheid van CID-Binckhorst in beeld ten opzichte van de referentiesituatie.

Omgevingsverslag (juni 2022)
Het Omgevingsverslag geeft weer wat tijdens de beoordelingsfase van de Verkenning met de omgeving is besproken en wat is ingebracht ter inspraak.
Het Omgevingsverslag is tevens input voor de bestuurlijke besluitvorming, de processturing en de ambtelijke voorbereiding die daaraan voorafgaan.

Op basis van bovenstaande rapporten en onderzoeken is in het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid de keuze voor het Voorkeursalternatief gemaakt.

Vervolgproces
Na afronding van de verkenningsfase zal in 2023 de volgende fase (planning- en studiefase) starten. Hierin wordt het definitieve voorkeursalternatief voor de tramverbinding verder uitgewerkt in een concreet bouwtechnisch ontwerp. Dit houdt onder andere in:

- Uitwerken van de inpassing van de tramverbinding per wegvak .
- Opstellen ontwerp van de openbare ruimte voor de tramverbinding en het omliggende gebied met oog voor leefbaarheid en verkeersveiligheid. Dit gaat bijvoorbeeld over het ontwerp van de haltes en de inrichting van straten waar de tramverbinding doorheen of langs loopt (incl. bijvoorbeeld bomen en parkeerplaatsen).
- Opstellen van ontwerp voor het verleggen van kabels en leidingen.
- Het, waar nodig, voorbereiden van de benodigde juridisch-planologische besluiten. Zo moeten de plannen voor de tramverbinding worden opgenomen in bestemmingsplannen en omgevingsplannen van de betrokken gemeenten. Onderzoek naar de effecten op milieu en leefomgeving hoort daar bij.
- Uitwerken hoe de uitvoering gaat plaatsvinden (bijvoorbeeld de fasering van werkzaamheden en de organisatie van de realisatiefase).

Daarnaast zullen in de planning- en studiefase gesprekken gevoerd worden met belanghebbenden over grondverwerving voor de tramverbinding en schadeloosstelling.

De planning- en studiefase heeft een doorlooptijd van ongeveer 2 tot 4 jaar. Deze fase wordt afgerond met een projectbeslissing door alle initiatief nemende partijen.

Basispakket Mobiliteit

Over het Basispakket Mobiliteit zijn diverse vragen binnengekomen. Deze gaan enerzijds over onduidelijkheid over de status van aanvullende maatregelen in het Basispakket Mobiliteit en anderzijds over de noodzaak van de aanvullende maatregelen.

In de Verkenning wordt gezocht naar een passend pakket aan mobiliteitsmaatregelen om de verstedelijking van de gebieden CID en Binckhorst mogelijk te maken, en de bereikbaarheid van deze locaties en de bredere regio Haaglanden te verbeteren/waarborgen. Om invulling te geven aan de mobiliteitsbehoeftes voor CID-Binckhorst is aanvullend op de tramverbinding maatregelenpakket samengesteld; het zogenaamde Basispakket Mobiliteit.

In de aanloop naar het bestuurlijk overleg MIRT, het BO-MIRT, is er door de initiatief nemende partijen een prioritering gemaakt van de maatregelen in het basispakket (zie de tabel) gemaakt. 15 maatregelen zijn onderdeel geworden van de afspraken richting het BO-MIRT.
De overige maatregelen zijn afgevallen, omdat zij beperkt bijdragen aan de doelen, niet kosteneffectief zijn of niet realiseerbaar voor 2030. Dit zijn de volgende maatregelen:
Maatregel 7: Logistieke hubs aan de rand van het gebied
Maatregel 10: Doortrekken Haagse loper Den Haag Centraal Oost
Maatregel 11: Voetgangersoversteek Binckhorstlaan
Maatregel 19: Fietsparkeervoorziening bij haltes, woningen en kantoren

De voorkeursvariant bestaat uit een combinatie van de tramverbinding (Variant 1T) met de 15 basis- en aanvullende maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit.

Veel zienswijzen benadrukken ook de noodzaak van het nemen van aanvullende maatregelen. Zo worden nadelige effecten op leefbaarheid en verkeersveiligheid van de tram in Voorburg-Leidschendam en Rijswijk als probleem gezien. De maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit moeten er voor zorgen dat het autoverkeer verminderd wordt en de openbare ruimte veiliger, leefbaarder en aantrekkelijker wordt gemaakt. Bijvoorbeeld met de volgende maatregelen:

- Maatregel 16, herinrichting Prinses Mariannelaan, Binckhorstlaan,
- Maatregel 17, autobeperkende maatregelen bij de Geestbrug en
- Maatregel 18, herinrichting Geestbrugweg.

Ook vinden diverse indieners aanvullende maatregelen in de Binckhorst nodig, om verdere alternatieven voor autoverkeer te bieden. In het bijzonder wordt daarbij aandacht gevraagd voor aantrekkelijke en veilige fietsroutes met voldoende capaciteit. Ook hiervoor zijn verschillende maatregelen in het Basispakket Mobiliteit opgenomen, zoals

- Een fietsroute over de Zonweg (maatregel 2) en
- Verdere aanleg van het Trekfiets tracé (maatregel 1).

De zienswijzen hebben niet geleid tot een herziening of aanpassing van het voorgestelde maatregelenpakket.

Basispakket Mobiliteit		
Thema	Nummer	Maatregel
HOV	0	HOV-verbinding tussen Den Haag Centraal en station Voorburg met een aftakking naar Rijswijk/Delft
Langzaam verkeer	1	Trekfietstracé Den Haag - Ypenburg/Leidschendam, deel kop Binckhorst
	2	Fietsroute Zonweg (brug)
	3	Verlengde Velostrada kruising HOV Binckhorstlaan
	4	Fietsmaatregel: Schenktunnel langzaam verkeersverbinding opwaarderen
	13	Verbinding Binckhorst – Voorburg (t.h.v. Melkwegstraat/Heeswijkstraat)
	14	Caballerobrug voor langzaam verkeer
SMART Mobility	5	Wijk hubs met verschillende vormen van deelvervoer
	6	Algehele bevordering deel- en MaaS-concepten
Stations, fietsparkeren	8	Uitbreiden bestaande fietsvoorziening westzijde Den Haag Centraal
	9	Uitbreiden fietsenstallingen station Voorburg
Ruimtegebruik	12	Herinrichting en fietsroute Prinses Mariannelaan (west) en Binckhorstlaan-Voorburg
	15	Inrichting Lekstraat
	16	Herinrichting Prinses Mariannelaan
	17	Doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer bij Geestbrug
	18	Herinrichting Geestbrugweg

4.2 Nut en Noodzaak

Diverse zienswijzen gaan over nut en noodzaak van een HOV-verbinding en de reden waarom deze MIRT-verkenning is uitgevoerd. Ook worden vragen gesteld over de noodzaak om zowel een verbinding naar Rijswijk/Delft als naar Voorburg aan te leggen. In de paragrafen hieronder gaan we in op de reden waarom de MIRT-verkenning is uitgevoerd, wat er gebeurt als we niets doen en wat de voorgestelde maatregelen opleveren. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is deze nadere toelichting ook in het Masterplan Bereikbaarheid opgenomen.

Waarom een MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst?

De Metropoolregio Rotterdam-Den Haag groeit. Tot 2040 komen er 400.000 inwoners bij. Dat zorgt voor een grote behoefte aan nieuwe (betaalbare) woningen en werkgelegenheid. In totaal moet in de Metropoolregio tot 2040 ruimte worden gevonden voor minimaal 200 duizend nieuwe woningen. Geschikte locaties hiervoor in de Haagse regio zijn het Central Innovation District (CID) en de Binckhorst.
Dit gebied is één van de gebieden die in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) aangewezen is voor grootschalige verstedelijking. Tot 2040 komen er hier zo'n 25.000 woningen en wordt ruimte gecreëerd voor 35.000 banen. Minimaal 5.000 woningen worden momenteel al in de Binckhorst gerealiseerd. Op termijn komen er naar verwachting nog 5.000 tot 7.500 extra woningen bij in de Binckhorst. CID-Binckhorst ligt centraal in de stad en de regio, wat aansluit op de behoefte aan stedelijk wonen. Het heeft al veel voorzieningen binnen loop- en fietsafstand. Ook zijn er in de nabijheid verschillende treinstations, die een goede basis vormen voor betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer dan nu het geval is.

De groei in bewoners en arbeidsplaatsen in CID-Binckhorst zorgt voor extra verplaatsingen. Het is belangrijk om het gebied en omliggende gebieden ook in de toekomst prettig leefbaar, (verkeers)veilig en bereikbaar te houden.
Om veel woningen en arbeidsplaatsen in dit gebied toe te kunnen voegen, zijn dan ook investeringen in bereikbaarheid nodig. Op dit moment zijn er in het gebied en omliggende gebieden al meerdere knelpunten in de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Als op huidige wijze wordt doorgegaan met het faciliteren van de mobiliteit, specifiek het proberen op te lossen van knelpunten voor het autoverkeer, dan ontstaan problemen met ruimte voor andere functies, leefbaarheid en aantrekkelijkheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en milieu. De ambitie is daarom om bij de verstedelijking van CID-Binckhorst voorrang te geven aan duurzame en schone vormen van mobiliteit: lopen, fietsen en openbaar vervoer (mobiliteitstransitie). Hierdoor ontstaat meer ruimte in de stad voor wonen, werken en verblijven en verbetert de leef kwaliteit.

In de Verkenning is daarom onderzocht of (en zo ja: hoe) met een HOV-verbinding en een pakket aan mobiliteitsmaatregelen (het Basispakket Mobiliteit) bovenstaande ambities mogelijk gemaakt kunnen worden door het gebied voldoende bereikbaar te houden.

Wat gebeurt er als we niets doen aan de bereikbaarheid?

Uit de Vervoerwaardestudie van deze MIRT-verkenning blijkt dat als er niet wordt geïnvesteerd in de bereikbaarheid van OV, fiets en voetganger in CID-Binckhorst er verschillende nieuwe knelpunten ontstaan in de Binckhorst en de directe omgeving daarvan en dat bestaande knelpunten erger worden.
Het auto- en fietsgebruik zal zonder maatregelen als gevolg van de stedelijke ontwikkeling sterk groeien ten opzichte van de huidige situatie. Voor het autoverkeer gaat het om bijna een verdubbeling van het aantal autobewegingen in 2040 (wat als referentiesituatie gebruikt is) ten opzichte van het basisjaar 2019. Het autonetwerk raakt naar verwachting op (nog meer) delen van het netwerk overbelast. Ook de wegen in het gebied en in de omgeving daaromheen ondervinden hinder van deze toename in autoverkeer.

Het fietsverkeer groeit ook sterk. Met veel voorzieningen en drie treinstations op fietsafstand past dit binnen de verwachtingen en het is ook een positieve ontwikkeling vanuit de ambitie naar mobiliteitstransitie naar duurzame mobiliteit. Maar de combinatie van een grote hoeveelheid fietsverkeer en aanzienlijke stromen autoverkeer leidt vooral bij kruisingen tot capaciteitsknelpunten met negatieve effecten op de verkeersveiligheid tot gevolg. Het gebruik van het OV-netwerk blijft juist achter als het huidige beperkte OV-aanbod gehandhaafd blijft.

De toename van het verkeer op de diverse plekken heeft ook impact op de verkeerveiligheid en leefbaarheid. Deze gevolgen worden niet acceptabel geacht. Dit leidt tot de conclusie dat de ambities voor extra woningen en arbeidsplaatsen niet

kunnen worden gerealiseerd zonder het faciliteren van duurzame mobiliteitsoplossingen, zodat de leefbaarheid op peil blijft en de verkeersveiligheid verbetert.

Wat leveren de voorgestelde maatregelen op?

De aanleg van een HOV-verbinding samen met investeringen in onder andere fiets zijn noodzakelijk om bij grootschalige woningbouw en gebiedsontwikkeling het CID, de Binckhorst en de omliggende gebieden en gemeenten prettig leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar te houden. De Binckhorst, Voorburg en Rijswijk krijgen met de voorgestelde HOV-verbinding een rechtstreekse, snelle en hoogfrequente verbindingen met Scheveningen/ het strand, het CID, het centrum van Den Haag, de Internationale Zone, Delft centrum en de Technische Universiteit. De duizenden extra woningen en banen in de Binckhorst bieden volop kansen voor zowel inwoners van Den Haag, als ook die van Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en de rest van de regio. De extra inwoners en werkgelegenheid hebben ook een positief effect op de lokale economie in de directe omgeving van de Binckhorst, waaronder de oude centra van Rijswijk en Leidschendam-Voorburg.

De voorgestelde HOV-verbinding samen met de maatregelen gericht op onder andere fiets, verbetert de bereikbaarheid van de Binckhorst, van Voorburg-west en van Rijswijk ten opzichte van de referentiesituatie waarin geen maatregelen worden getroffen en maakt de (verdere) stedelijke ontwikkeling van de Binckhorst mogelijk. Uit de Vervoerwaardestudie blijkt dat naast investeringen in HOV en fiets, aanvullend beleid nodig is om de groei van het autoverkeer te beperken. Dit beleid wordt door alle partijen al toegepast en is ook al voorzien voor de Binckhorst: onder andere lage parkeernormen en mobiliteitstransitie (= prioriteit voor lopen/fiets & OV). In de Vervoerwaardestudie is dit opgenomen als een gevoeligheidsanalyse. Daaruit blijkt dat hiermee het autoverkeer voldoende beperkt kan worden, tot ongeveer het huidige niveau, ook op de wegen door Rijswijk en Voorburg.

In de Binckhorst is het uitgangspunt bij de ontwikkelplannen dat de wijk leefbaar, veilig en groen wordt ingericht. Met de voorziene extra investeringen uit het basispakket mobiliteit verbetert ook de leefomgeving van de bestaande straten sterk. Bijvoorbeeld bij de Binckhorstlaan (Voorburg), de Prinses Mariannelaan (deel bij station Voorburg en deel Binckhorstlaan – Geestbrugweg) en de Geestbrugweg.

Er wordt ingezet op een volledig herinrichting, waarbij het ontwerp samen met omwonenden en belanghebbenden wordt opgesteld. Hierdoor worden deze straten leefbaarder, veiliger en groener.

Noodzaak HOV-verbinding richting zowel Voorburg als Rijswijk

In deze MIRT-Verkenning is onderzoek gedaan naar een HOV-verbinding van Den Haag Centraal naar zowel Voorburg als Rijswijk. Er is daarbij ook gekeken naar varianten waarbij slechts één van deze ‘takken’ aangelegd wordt. Het in stand laten van de huidige route van tram 1 is onderzocht bij de tracé varianten met een bus.
Het uiteindelijke Voorkeursalternatief bevat een variant waarin beide takken worden aangelegd.

Hoewel wij begrijpen dat voor aanwonenden de (terug)komst van de tram op de Geestbrugweg, Binckhorstlaan-Voorburg en Prinses Mariannelaan een forse ingreep is, worden in het uiteindelijke besluit hierover alle belangen betrokken zodat een zorgvuldige afweging gemaakt kan worden. Dat betreft dus zowel de belangen van aanwonenden, als die van gebruikers van de infrastructuur en het toekomstige HOV.

Er zijn meerdere redenen waarom in het Voorkeursalternatief wordt gekozen voor zowel een verbinding naar Voorburg als naar Rijswijk:

- Eén van de doelen van de MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID/Binckhorst is om bij te dragen aan de regionale ambities voor OV. Op de lange termijn (2040) streven de regionale overheden en het rijk naar de realisatie van de Koningscorridor als onderdeel van een regionale schaalsprong van het OV. Zie voor meer informatie hoofdstuk 4, paragraaf koningscorridor. Een verbinding naar zowel Rijswijk als Voorburg sluit het beste aan op deze ambitie.
- Uit de Vervoerwaardestudie blijkt dat wanneer de woningbouw gerealiseerd wordt in combinatie met de beoogde mobiliteitstransitie de OV-behoefte in variant 1T zodanig groeit (in de ochtendspits naar 2.100 reizigers op het drukste moment). dat dit (te) veel is voor één tramlijn (minimale frequentie nodig van 11 trams per uur noodzakelijk). Het is daarom gewenst dit te spreiden over 2 tramlijnen. Een tram naar Delft is daarmee de meest logische optie om naast de verbinding naar Voorburg te realiseren.
- De combinatie van beide verbindingen zorgt voor 9.400 nieuwe in- en uitstappers op de Binckhorst waarvan 700 reizigers naar Voorburg en Delft/Rijswijk reizen.

Daarnaast is een groei van 2.600 reizigers te zien die door de Binckhorst heen reizen. Deze cijfers laten zien dat er vraag is naar deze verbindingen.

- In de Vervoerwaardestudie is een variant onderzocht waarin alleen een nieuwe HOV-verbinding naar station Voorburg is opgenomen. In die variant blijft tram 1 op zijn huidige traject langs station Den Haag HS rijden en rijdt er slechts één tram over de Binckhorst vanaf Voorburg. Hierbij zien we over het netwerk een flinke afname in aantal reizigers ten opzichte van een variant met twee takken. Dit is te verklaren doordat er vanuit de Binckhorst niet rechtstreeks de bestemming Rijswijk/Delft wordt aangedaan en door de halvering van de frequentie waarin trams over de Binckhorst rijden. Ook deze cijfers laten zien dat een verbinding naar zowel Station Voorburg als Rijswijk voorziet in een behoefte.

4.3 Gebiedsontwikkeling Binckhorst

In de zienswijzen zijn vragen gesteld over de getallen die de basis vormen voor alle onderzoeken. In deze paragraaf zetten we de getallen rond de gebiedsontwikkeling CID-Binckhorst op een rij.
Ook zijn vragen gesteld waarom de aanleg van een HOV-verbinding niet eerder is onderzocht, bijvoorbeeld bij de aanleg van de Rotterdamsebaan.

Uitgangspunten uit Structuurvisie en Omgevingsplan

Eén van de opgaven van de MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst is het mogelijk maken van de verstedelijking (wonen en werken) en het versterken van de economische kracht van de (inter)nationale toplocaties CID en Binckhorst.
CID-Binckhorst is één van de gebieden die in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) aangewezen is voor grootschalige verstedelijking. CID-Binckhorst ligt centraal in de stad en de regio wat aansluit op de behoefte aan stedelijk wonen en heeft al veel voorzieningen binnen loop- en fietsafstand. Ook zijn er in de nabijheid verschillende treinstations, die een goede basis vormen voor betere bereikbaarheid per voet, fiets en het openbaar vervoer dan nu het geval is.

De gebiedsontwikkeling CID-Binckhorst is vastgelegd in verschillende ruimtelijke plannen, de belangrijkste hiervan zijn de Structuurvisie CID (vastgesteld juli 2021) en het Omgevingsplan Binckhorst (november 2018). In de structuurvisie CID staat dat er tot 2040 zo'n 20.500 woningen bijkomen in dit gebied en er totaal zo'n 25.000 arbeidsplaatsen zullen zijn. Het omgevingsplan Binckhorst maakt 5.000 extra woningen mogelijk. Deze worden momenteel al deels gerealiseerd. Daarnaast is voor de Binckhorst de ambitie geformuleerd dat hier op termijn mogelijk 5.000 tot 7.500 extra woningen bijkomen. In deze MIRT-verkenning is in het Plan-MER en het verkeersmodel voor de Binckhorst uitgegaan van 12.000 extra woningen (5.000 Omgevingsplan en 7.000 ambitie) en 3.000 extra arbeidsplaatsen (met de 10.000 arbeidsplaatsen uit het huidige omgevingsplan daarbij in totaal 13.000).

	Structuurvisie CID	Omgevingsplan Binckhorst	Uitgangspunten MIRT verkenning in 2040
Extra woningen Binckhorst	-	5.000	12.000 (5.000 uit Omgevingsplan Binckhorst + ambitie voor 7.000 extra) (17.000 in gevoeligheidsanalyse)
Extra arbeidsplaatsen Binckhorst	-	10.000	13.000 (10.000 uit Omgevingsplan Binckhorst + ambitie voor 3.000 extra)
Extra woningen CID	20.500	-	20.500
Extra arbeidsplaatsen CID	25.000	-	25.000

Het daadwerkelijke extra aantal woningen bovenop de planologisch mogelijke 5.000 woningen in de Binckhorst wordt de komende jaren onderzocht in de doorontwikkeling van de Binckhorst (omgevingsplan 2.0). Voor deze extra woningen is een grootschalige verbetering van de bereikbaarheid van het gebied noodzakelijk.

Vooruitlopend op de ontwikkelingen in de CID-Binckhorst is in 2019 besloten tot het uitvoeren van een pakket aan mobiliteitsmaatregelen met een financiële dekking van in totaal € 137,7 mln. Het betreft het zogenaamde No-Regretpakket.
Deze maatregelen zijn gericht op de korte termijn (start uitvoering rond 2023) om ervoor te zorgen dat al tijdens de eerste realisatiefase van de gebiedsontwikkeling CID-Binckhorst de verstedelijking en de bereikbaarheid op elkaar afgestemd zijn.
Voor de periode daarna zijn voor de bereikbaarheid maatregelen voorzien voor de middellange (tot 2030) en de lange termijn (tot 2040).

Ook het basispakket Mobiliteit uit deze MIRT-verkenning geeft hier invulling aan. Het voorkeursalternatief van deze MIRT-verkenning en gebiedsontwikkeling zijn daarmee sterk met elkaar verbonden. Het vervolg van de MIRT-verkenning en het omgevingsplan 2.0 van de Binckhorst zullen dan ook in samenhang uitgewerkt worden.

De gebiedsontwikkelingen CID en Binckhorst worden gefaseerd opgepakt. Voor de Binckhorst is in 2013 besloten om voor de eerste fase een pilot omgevingsplan (bestemmingsplan met verbrede reikwijdte volgens de Crisis en Herstelwet) op te stellen. Dit is uiteindelijk vastgesteld in 2018. Er is destijds (vanwege de vastgoedcrisis) gekozen voor een organische gebiedsontwikkeling (uitnodigingsplanologie) waarbij het initiatief bij marktpartijen ligt. Daarmee heeft de gemeente geen actieve sturing genomen op de locatie en op de aard van de bouwinitiatieven. In het omgevingsplan is bij de bouwopgave en dichtheden van bebouwing rekening gehouden met de ontwikkeling van hoogwaardig openbaar vervoer langs de Binckhorstlaan tussen de Supernovaweg en de Binckhorstbrug.

Relatie Rotterdamsebaan – Verkenning

Bij de besluitvorming en aanleg van de Rotterdamsebaan is bij de benodigde verwerving van grond rekening gehouden met een vrije strook ten behoeve van een HOV-verbinding. De Rotterdamsebaan was al in de realisatiefase voordat het uitwerken van het omgevingsplan Binckhorst vorm kreeg.
Het doel van de aanleg van de Rotterdamsebaan was het creëren van een extra aansluiting op het hoofdwegennet vanuit Den Haag van en naar de Centrumring.
Voor de Binckhorst zelf was de huidige woningbouwontwikkeling nog niet in beeld bij de besluitvorming over de Rotterdamsebaan.

Een hoogwaardige openbaarvervoer ontsluiting van de Binckhorst had daarom niet de hoogste prioriteit. Het is destijds (in 2008) wel onderzocht, ook als alternatief voor de Rotterdamsebaan, maar niet als zinvol alternatief of toevoeging naar voren gekomen. Wel is bij de aanleg van de Rotterdamsebaan bij de verwerving van gronden al rekening gehouden met ruimte voor een vrije HOV-baan langs de Binckhorstlaan tussen de Zonweg en de Mercuriusweg. In het omgevingsplan is voor de Binkhorstlaan geanticipeerd op de realisatie van een HOV baan. De Rotterdamsebaan zelf is nu voor de Binckhorst een belangrijke ontsluiting voor het autoverkeer richting de autosnelwegen.

4.4 Koningscorridor

In een aantal zienswijzen wordt gevraagd hoe het Voorkeursalternatief past in de verdere plannen voor het openbaar vervoer op de langer termijn en of er niet eerst besluit genomen moet worden over het eindbeeld voordat er nu een Voorkeursalternatief wordt gekozen.
Eén van de doelen van de MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID/Binckhorst is om bij te dragen aan de regionale ambities voor openbaar vervoer. Op de lange termijn (2040) streven de regionale overheden en het rijk naar de realisatie van de Koningscorridor als onderdeel van een regionale schaalsprong van het OV.

De Koningscorridor is een nieuwe regionale HOV-verbinding die zorgt dat reizigers rechtstreeks, hoogfrequent, snel en met een hoog kwaliteitsniveau kunnen reizen van en naar Delft via Rijswijk en van en naar Zoetermeer via station Voorburg, CID-Binckhorst en Den Haag Centraal naar de Internationale Zone en Scheveningen.
De Koningscorridor heeft drie doelen:

1. Belangrijke economische toplocaties in de regio verbinden en meer banen creëren binnen (reis)bereik van mensen, waardoor de economie wordt versterkt.
2. Het mogelijk maken van de grootschalige verstedelijkingsambities langs deze lijn in de hele regio.
3. Het versnellen en verbeteren van de kwaliteit van het openbaar vervoer.

Het aanleggen van een HOV-verbinding van Den Haag Centraal naar station Voorburg en Rijswijk is de eerste stap in het realiseren van de Koningscorridor. Hoe de volgende stappen in het realiseren van de volledige Koningscorridor eruit komen te zien, heeft nog geen besluitvorming over plaatsgevonden. Dit is ook niet noodzakelijk. Technisch

kunnen de verschillende delen van de Koningscorridor na elkaar worden aangelegd. De onderzoeken die in deze MIRT-verkenning zijn uitgevoerd laten daarnaast zien dat ook alleen het aanleggen van deel van de Koningscorridor over de Binckhorst richting Voorburg en Rijswijk een goede oplossing is voor de gestelde opgaven.
De Voorkeursvariant van deze Verkenning sorteert daarom ook nog niet direct voor op volgende stappen, maar maakt een eventuele doortrekking ook niet onmogelijk.
Een eventuele doortrekking van station Voorburg naar Zoetermeer zal pas op de langere termijn (na 2040) aan de orde zijn. Hiervoor hebben de betrokken partijen in de intentieverklaring vastgelegd dat wanneer in de toekomst besloten wordt tot deze doortrekking, deze bij station Voorburg en Huygens Hofwijck ondergronds aangelegd zal worden.

4.5 Afwegingen te onderzoeken alternatieven (Zeef 1)

Meerdere zienswijzen gaan over de onderzochte alternatieven en hoe deze bepaald zijn. Er worden diverse andere alternatieve tracés of oplossingsvarianten aangedragen die ook een oplossing zouden kunnen vormen voor het bereikbaarheidsvraagstuk dat door de stedelijke ontwikkeling van het CID en de Binckhorst ontstaat.

Het proces van het op hoofdlijnen afwegen van alternatieven in het begin van een MIRT-verkenning wordt in de systematiek van het MIRT ook wel ‘zeef 1’ genoemd. Deze stap is erop gericht om van alle mogelijke alternatieven te komen tot kansrijke alternatieven die het gedetailleerder onderzoeken waard zijn. Deze eerste ‘zeef’ dient uitgevoerd te worden aan de hand van een aantal objectieve en, vooraf opgestelde, criteria die tezamen het afweegkader worden genoemd. Het afweegkader voor de alternatievenafweging van CID-Binckhorst is in de start- en analysefase bepaald en ligt vast in onder andere de Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD).

In het voorjaar van 2021 heeft een inventarisatie plaatsgevonden van alle mogelijke varianten waarmee invulling gegeven kan worden aan de bereikbaarheidsopgave CID-Binckhorst. Hierbij is ook aan de platformleden gevraagd input aan te leveren. Het totaal aan alternatieven is vervolgens kwalitatief beoordeeld aan de hand van de thema’s doelbereik, technische maakbaarheid en financiële haalbaarheid. Dit heeft geleid tot de alternatieven die zijn onderzocht.

Een aantal vragen/ opmerkingen over de uitkomsten van ‘zeef 1’ komt vaak terug in de zienswijzen. Deze worden hieronder genoemd. De overige vragen en opmerkingen over de afweging van de te onderzoeken alternatieven worden beantwoord bij de specifieke zienswijze.

- Van verschillende alternatieven, waaronder een lus over de Binckhorst, is aangegeven dat dit niet binnen de scope van het onderzoek valt. Dit terwijl volgens de indieners van zienswijzen dit wel zinvolle alternatieven zijn om de beoogde HOV-verbinding te realiseren. Echter, de scope van het onderzoek richt zich op een HOV-verbinding tussen Den Haag CS en Voorburg en Rijswijk/Delft. Deze scope is bepaald aan de hand van de beleidskaders (onder andere Schaalsprong OV) voor het regionale OV-netwerk. De varianten die daar niet bij aansluiten, zoals bijvoorbeeld een ‘lus’ over de Binckhorst zijn daarom afgevallen.
- De afweging is niet kwantitatief gedaan op basis van onderzoeken, maar kwalitatief op basis van ‘expert judgement’. Dit is volgens indieners van diverse zienswijzen onterecht. Het doel van zeef 1 is om een eerste selectie aan te brengen in alle mogelijke varianten, zodat alleen de kansrijke varianten aan meer uitgebreid onderzoek onderworpen worden. De gebruikelijke (en logische) werkwijze bij zeef 1 is om de vergelijking voor deze eerste selectie op kwalitatieve wijze te doen. Hierdoor blijven de onderzoeksinspanning en -kosten beperkt en kan binnen een afzienbare tijd tot resultaten gekomen worden.
- Volgens diverse indieners is de beoordeling op één of meerdere onderdelen van het afweegkader niet correct en zou dit aangepast moeten worden, met als (mogelijke) uitkomst dat een alternatief tracé daarmee juist wel/niet meegenomen zou moeten worden.

Publicatie zeef 1

Er is lang gewacht op de definitieve rapportage van Zeef 1. Hier zijn veel vragen over gesteld. De uitkomsten van dit onderzoek zijn via presentaties met de omgeving gedeeld zodra deze beschikbaar waren. Indieners van zienswijzen hadden deze rapportage echter graag eerder (formeel) willen inzien.
De MIRT-verkenning bestaat uit veel onderzoeken. Dat betekent dat soms een keuze gemaakt moet worden welke onderzoeken eerst worden afgerond.
Bij de uitwerking van de vele onderzoeken is prioriteit gegeven aan het uitwerken van de ontwerpen, en niet aan het opstellen van de definitieve rapportage van Zeef 1, omdat de uitkomsten al in presentatievorm waren gedeeld.
De rapportage van Zeef 1 is onderdeel van de besluitvormingsstukken.
Belanghebbenden hebben tijdens het participatieproces een reactie op de presentatie kunnen geven. Deze reacties zijn in het Omgevingsverslag opgenomen.
Het Omgevingsverslag is onderdeel van de besluitvormende stukken.

4.6 Lijnvoering, van waar naar waar rijden de trams

In de zienswijzen zijn door verschillende indieners vragen gesteld en zorgen geuit over waar de trams en bussen gaan rijden bij de voorkeursvariant. Met name het veranderen van de route van lijn 1 is daarbij een aandachtspunt voor indieners.

In de MIRT-verkenning bereikbaarheid CID-Binckhorst is een studie gedaan naar een tracé op hoofdlijnen en de vorm van Openbaar Vervoer (modaliteit) voor een nieuwe HOV-verbinding van Den Haag CS naar Station Voorburg en Rijswijk. Deze verkenning sluit aan op de eerder regionaal vastgestelde ambitie voor de Schaalsprong OV, met daarin de ambitie voor de Koningscorridor (zie paragraaf 4.4). Om in de MIRT-verkenning onderzoek te kunnen doen naar de vervoerwaarde van deze nieuwe HOV-verbinding zijn in deze en eerdere studies aannames/uitgangspunten vastgesteld voor het totale OV-netwerk. Eén aanname daarvan is dat lijn 1 vanuit Delft omgelegd wordt naar het nieuwe tracé via de Binckhorst en daarna via Den Haag CS naar Scheveningen zal lopen via het tracé van de huidige lijn 9. En de verbinding van Voorburg naar Den Haag CS te koppelen aan het tracé van de huidige lijn 17. Deze aanname sluit ook weer aan op de ambitie Schaalsprong OV en de Koningscorridor.

Belangrijk om te benoemen is dat er in deze MIRT-verkenningsfase geen besluit wordt genomen over deze lijnvoering. Het gaat in deze fase dus nadrukkelijk om aannames. In de volgende fase (planning- en studiefase) zal de precieze lijnvoering en exploitatie nauwkeuriger worden bekeken. Besluitvorming over dienstregeling zal pas plaatsvinden als de (rail)infrastructuur gereed is. In de basis gaan de MRDH en HTM over de lijnvoering van het totale netwerk.

De aannames over de nieuwe lijnvoering van lijn 1 zijn als volgt onderbouwd:
De HOV-verbinding over de Binckhorst maakt onderdeel uit van een regionaal lijnennetwerk. De afwegingen daarbinnen over waar en hoe OV-lijnen lopen zijn dan ook vanuit het hele netwerk beschouwd. De ambities voor het regionale netwerk zijn beschreven in de regionaal vastgestelde ambitie Schaalsprong OV en daarbinnen de Koningscorridor. Deze plannen gelden als uitgangspunt voor de onderzoeken. Zoals ook te lezen onder de paragraaf Koningscorridor (zie paragraaf 4.4) worden met deze verbinding de belangrijkste economische toplocaties met elkaar verbonden. Hierdoor komen meer banen binnen bereik van mensen waarmee de economie wordt versterkt. Ook wordt hiermee de grootschalige verstedelijkingsambities langs deze lijn in de hele regio mogelijk gemaakt. Verder wordt met de realisatie van een snelle en frequente regionale verbinding de kwaliteit en snelheid van het OV verbeterd.

Met het concentreren van twee Openbaar vervoer-lijnen op de Koningscorridor is een investering in de maatregelen die tot een versnelling van het OV leiden, zoals ongelijkvloerse kruisingen, effectiever. Zowel de verbinding naar Delft als naar Voorburg wordt hierdoor versneld. Zie verder ook paragraaf 4.2 over ‘Noodzaak HOV-verbinding richting zowel Voorburg als Rijswijk’.

Daarnaast is deze aanname gedaan omdat hiermee geen gebieden geen Openbaar Vervoer hebben. Er zijn alternatieven voor de omgeklapte lijn 1 met lijn 9, 15 en 16. Met de realisatie van de HOV-verbinding over de Binckhorst krijgt de ontwikkellocatie Binckhorst met circa 12.000 nieuwe woningen hoogwaardig OV. Ook wordt hiermee het knelpunt Rijswijkse plein, waar nu veel tramlijnen samenkomen, ontlast. Het totaal aantal OV-lijnen blijft wel gelijk, waardoor het OV kosteneffectiever wordt. Niet alle verbindingen blijven door de realisatie in stand en voor sommige reizigers verdwijnt een rechtstreekse verbinding, maar gemiddeld gaat de reiziger in het OV erop vooruit in bereikbaarheid.

4.7 Beoordelingsmethodiek Plan-MER

In de zienswijzen hebben mensen vragen gesteld over de manier waarop de onderzoeken zijn beoordeeld en op welke manier het voorkeursalternatief is bepaald. Er worden vragen gesteld over de objectiviteit van de beoordeling, omdat naar de mening van indieners van zienswijzen het bij een aantal criteria niet mogelijk is om een subjectief oordeel te voorkomen.

We lichten eerst het verschil tussen m.e.r. en MER toe.
Een m.e.r. is het proces dat wordt doorlopen om te komen tot een rapport. Dit bestaat uit het uitvoeren van verschillende onderzoeken. Het resultaat hiervan is het milieueffectrapport, ook wel het MER. Kortweg: de m.e.r. is het proces, het MER is het rapport.

Voor de beoordeling van de effecten, die de verschillende varianten hebben op de omgeving, is in het Plan-MER gebruik gemaakt van methoden die gangbaar zijn voor een MIRT-verkenning. Dat wil zeggen dat de manier van beoordelen voldoende is om een onderlinge afweging tussen de varianten mogelijk te maken. Ook de beoordelingsmethodiek, die is gebruikt in deze fase, voldoet. Dit is ook bevestigd in het onafhankelijk advies van de Commissie voor de m.e.r. (Zie hoofdstuk 3).

De beoordelingen in deze fase van de Verkenning hebben plaatsgevonden middels een plan-m.e.r.-proces. Een plan-m.e.r. is minder gedetailleerd dan een project-m.e.r., omdat het wordt geschreven in een fase waarin er nog sprake is van een abstractere planvorming, meer op grote lijnen. In het geval van deze verkenning, is er nog geen sprake van een project maar van een plan. Wel heeft dit plan zodanig veel mogelijke effecten dat hiervoor een Plan-MER is opgesteld.

In de planning- en studiefase zal er opnieuw een milieueffectrapportage plaatsvinden waar een milieueffectrapport het eindresultaat van zal zijn. Dit wordt het project-MER genoemd. Hierin zal meer in detail onderzoek worden gedaan naar de effecten van het project op de omgeving.

Voor de afweging tussen de tien beschouwde tracé-varianten in de Plan-MER is gekeken naar de impact per tracé-variant in zijn totaliteit. Dat betekent dat er voor iedere variant een verbinding tussen Den Haag en station Voorburg en Den Haag en Delft is meegenomen.
De onderlinge beoordeling per variant, per aspect is terug te vinden in het Plan-MER. Gebaseerd op deze beoordeling, is variant 1T als voorkeursvariant gekozen.
De commissie voor de m.e.r. heeft aanbevolen om nader te onderbouwen waarom ervoor is gekozen om de afzonderlijke routes (Voorburg-tak en Rijswijk/Delft-tak) niet los te beoordelen. Zie hiervoor Hoofdstuk 3 van dit document.

4.8 Mobiliteit

Verkeersintensiteiten – groei autoverkeer

In de zienswijzen hebben meerdere mensen zorgen geuit over de toename van autoverkeer en hun twijfels geuit over de combinatie met het toevoegen van HOV. In deze alinea wordt op hoofdlijnen ingegaan op deze zorgen, zie voor de technische toelichting ook de Vervoerwaardestudie HOV-Binckhorst pagina 200.

Voor dit project is in een ‘vervoerwaardestudie’ bekeken hoe de verkeersstromen zich in de toekomst in dit gebied zullen ontwikkelen voor zowel een ‘referentiesituatie’ zonder maatregelen als met de verschillende oplossingsvarianten.

Bij de prognoses voor toekomstig te verwachten verkeer is het verplicht om uit te gaan van landelijk vastgestelde verwachtingen die van invloed zijn op de groei van het verkeer zoals toename elektrische auto’s en kosten van brandstof, belasting en parkeren. Op basis van deze landelijke verwachtingen nemen de verkeersintensiteiten in de referentiesituatie in en rondom de Binckhorst richting 2040 verder toe.

In de afgelopen jaren is gebleken dat de groei van het autoverkeer in stedelijk gebied veel minder is dan de landelijke scenario’s voorspelden. Dit komt doordat gemeenten al maatregelen nemen, die het autogebruik minder aantrekkelijk maken en het gebruik van de fiets en lopen stimuleren. Daarom zijn naast de referentiesituatie gevoeligheidsanalyses uitgevoerd, die beter aansluiten bij de binnenstedelijke ontwikkeling: de gevoeligheidsanalyse stedelijke referentie. Hierin is een kleinere groei van het autoverkeer te zien ten opzichte van de huidige situatie en een groei van het gebruik van het OV en Fiets.

Door de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag wordt ingezet op binnenstedelijk verdichten om de nabijheid van wonen, werken en voorzieningen te vergroten. Meer woningen en mensen in de steden zorgen voor meer verplaatsingen, maar wel over korte afstand. Om die groei goed op te kunnen vangen wordt ingezet op efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit, zoals lopen, de fiets en het OV. Dit wordt gedaan om te voorkomen dat leefbaarheid achteruitgaat door meer autoverkeer.
Dat betekent dat de HOV-verbinding niet als maatregel op zichzelf toegepast zal worden, maar onderdeel zal zijn van een breder pakket van maatregelen en beleid. Deze voornemens zijn onder andere samengevat in visies als: Bouwsteen mobiliteit en bereikbaarheid Leidschendam-Voorburg (september 2021), het mobiliteitsprogramma Rijswijk (december 2021) en in de strategie mobiliteitstransitie Den Haag 2022-2040 (februari 2022).

De verkeersmodelresultaten laten zien dat wanneer de gevoeligheidsanalyse stedelijke referentie wordt gecombineerd met maatregelen voor een mobiliteitstransitie het autoverkeer, ondanks de extra inwoners en arbeidsplaatsen in 2040, bijna hetzelfde blijft als het niveau van 2019. De autobewegingen worden dan zoveel mogelijk gestuurd naar wegen als de Rotterdamsebaan en Utrechtse Baan (A12). Het aantal fietsers van en naar de Binckhorst vervijfvoudigt ten opzichte van 2019 en het aandeel OV groeit verder door. Het OV en de fiets vormen de dragers van de bereikbaarheid van de Binckhorst. Er is wel verbetering van deze vervoerwijzen nodig om voldoende capaciteit voor de sterk toegenomen reizigersaantallen te krijgen en de omgeving bereikbaar te houden. Daar geeft dit project met voorstellen voor een HOV-verbinding en een pakket kleinere mobiliteitsmaatregelen invulling aan.
Als laatste is in de Vervoerwaardestudie gekeken naar de mogelijkheden het doorgaande verkeer op de Geestbrugweg te verminderen door middel van doorstromingsbelemmerende maatregelen voor het autoverkeer op de Geestbrug. Bijvoorbeeld door het maken van een ‘knip’: het afsluiten van de weg als doorgaande route voor gemotoriseerd verkeer. Hierin is een afname in verkeersintensiteiten op de Geestbrugweg en Mariannelaan te zien.

Bereikbaarheid (achterliggende wijken)

Er is een aantal zienswijzen ontvangen van omwonenden die zich zorgen maken over de gevolgen voor de bereikbaarheid per auto voor wijken in Voorburg-West en Rijswijk. Het gaat in Voorburg met name om de buurt tussen de Corbulokade, de Binckhorstlaan en de Prinses Mariannelaan en de buurt tussen de Prinses Mariannelaan, het Haagse Trekvliet en park Arentsburgh, maar ook wijken aan weerszijden van de Geestbrugweg te Rijswijk worden benoemd.

Door de HOV-verbinding, die vanuit de Binckhorstlaan via de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg zal lopen, komt er inderdaad een extra barrière om over te steken op dit tracé. Het is echter wel van groot belang om te benadrukken dat de schetsontwerpen, die bijgevoegd zijn bij het Masterplan Bereikbaarheid en het Plan-MER, slechts ter indicatie zijn.
De schetsontwerpen zijn voornamelijk opgesteld om de haalbaarheid van het tracé aan te tonen en om een kostenraming te kunnen maken. In alle varianten voor de Geestbrugweg zijn de inpassing van het HOV en de haltes op dezelfde wijze in het schetsontwerp opgenomen en daarmee niet onderscheidend voor de afweging voor een voorkeursvariant zelf.
In de schetsontwerpen zijn de haltes opgenomen op locaties die logisch lijken. Het betreffen echter nog wel een zoekgebieden. Door aanpassing van de ligging van het perron kan de aansluiting van de achterliggende wijken in de vervolgfase worden geoptimaliseerd.
In deze Verkenningsfase is met de uitgevoerde onderzoeken aangetoond dat haalbaar is om langs het voorgestelde tracé een HOV-verbinding aan te leggen. In de planning- en studiefase wordt het ontwerp van de HOV-verbinding en omliggende straten verder uitgewerkt en pas dan wordt hier ook een besluit over genomen.

In de planning- en studiefase wordt nader onderzocht of/hoe de ontsluiting van de zijstraten en wijken geborgd kan worden en hoe de inpassing van de haltes geoptimaliseerd kan worden. Bij de uitwerking wordt ook verder gekeken naar de verkeerscirculatie in de wijken.

Ook de exacte locatie van de haltes wordt bij in de planning- en studiefase bepaald. Daarbij wordt ook gekeken naar aandachtspunten die zijn benoemd in het Plan-MER en Ontwerp Masterplan en punten die door indieners van zienswijzen in deze fase zijn aangedragen.

Verkeersveiligheid

Door diverse indieners van zienswijzen is aandacht gevraagd voor het thema verkeersveiligheid. Ten eerste zijn daarbij vragen gesteld of en hoe verkeersveiligheid in de afweging van varianten is meegenomen. Ten tweede zijn mensen bezorgd over de nadelige effecten van inpassing van een HOV-tram in de bestaande situatie, met name op de tracédelen in Voorburg en Rijswijk. Met name de veiligheid voor fietsers wordt als zorg meegegeven.

In de MIRT-verkenning is verkeersveiligheid als een eigen beoordelingscriterium meegenomen. De uitgebreide toelichting hierbij is te vinden in Deelrapport 1 Mobiliteit van de Plan-MER (paragraaf 5.5). De beoordeling is gedaan door naar drie criteria te kijken: de veiligheid van het openbaar vervoersysteem, interactie van HOV met overige verkeer (zoals kruispunten en gemengd verkeer) en de verkeersveiligheid van loop- en fietsroutes. Er is hierbij gekozen om de verkeersveiligheid op kwalitatieve wijze te beoordelen, om de (relatief kleine) verschillen tussen de varianten in voldoende mate mee te wegen.
Tussen de tracé-varianten is er weinig verschil in aantallen fietsers en autoverkeer. Het is dus niet mogelijk om op basis van kwantiteit (hoeveelheid verkeer) de tracé varianten met elkaar te vergelijken als het om verkeersveiligheid gaat.

Door een aantal indieners zijn vraagtekens gesteld over de naar hun mening te positieve beoordeling van het thema verkeersveiligheid. Wij kunnen dit verschil op verschillende manieren verklaren:

- Beoordeling op drie criteria. Zoals benoemd is naar de inpassing van de tramverbinding in de bestaande situatie gekeken. Maar daarnaast wegen ook het type OV-systeem (bus, tram of lightrail) en de effecten voor langzaam verkeersroutes in de weging mee (zoals de aanleg van meer voorzieningen voor langzaam verkeer in en rond Binckhorst).
- HOV-verbinding én Basispakket Mobiliteit. De verkenning richt zich op een combinatie van de HOV-verbinding en het Basispakket Mobiliteit. Deze aanvullende maatregelen zijn ook meegewogen op verkeersveiligheid. Het ontmoedigen van het autogebruik en de realisatie van maatregelen ter verbetering van langzaam verkeer zijn daarbij overwegend positief voor verkeersveiligheid.
- Gehele traject. In de beoordeling is geconstateerd dat het inpassen van het HOV in de Voorburgse Binckhorstlaan, Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg een aandachtspunt is vanuit verkeersveiligheid. De beoordeling richt zich echter op het gehele tracé, waarbij ook het positieve effect van inpassing bij de Lekstraat en Binckhorstlaan moet worden meegewogen. Ook in de Maanweg is sprake van een verbetering, door aanleg van vrijliggende fietspaden en vermindering van aantal rijstroken. Bij elkaar is Variant 1T (voorkeursvariant) daarom als neutraal beoordeeld voor het aspect inpassing.

Zoals benoemd, is door meerdere respondenten aandacht gevraagd voor verslechtering van de verkeersveiligheid in Voorburg en Rijswijk. Vooral het gemengd verkeer met tram en de toch al gevaarlijk ervaren en krappe omstandigheden leiden daarbij tot zorg. Dit is in de MIRT-verkenning dan ook uitdrukkelijk als aandachtspunt onderkend. Hierbij spelen een aantal overwegingen en kansen:

- In de huidige situatie worden de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg door veel omwonenden en weggebruikers als onveilig ervaren. Door de ontwikkeling van woningen en werkgelegenheid in de Binckhorst neemt de hoeveelheid verplaatsingen sterk toe. Zonder maatregelen (in de Verkenning is dat de Referentiesituatie) neemt ook in deze straten de hoeveelheid autoverkeer sterk toe. Zonder maatregelen zal de verkeersveiligheid hier dus verslechteren. Meer fietsverkeer en auto's moeten samen gebruik maken van de weg. Daarmee wordt het moeilijk om vanuit zijstraten de weg op te rijden en de oversteekbaarheid verslechtert.
- Uit de Vervoerwaardestudie blijkt dat het realiseren van de beoogde maatregelen (tramverbinding en het Basispakket Mobiliteit) zorgt voor een minder sterke groei van het autoverkeer. Dit geldt ook voor de Voorburgse Binckhorstlaan, Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg. De toename van het aantal trams (ter indicatie ongeveer 250 trams per dag bij een frequentie van 6 keer per uur) staat tegenover een vermindering van een paar duizend voertuigen (afhankelijk van de locatie).
- In de MIRT-verkenning zijn voor alle varianten schetsontwerpen opgesteld om de impact van inpassing van de HOV-verbinding in de openbare ruimte in beeld te brengen. Conclusie is dat de menging van de bus/tram in de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg een aandachtspunt is voor de verkeersveiligheid. Het gaat dan vooral om de mogelijkheid voor langzaam verkeer om overal de trambaan te kunnen kruisen. In de planning- en studiefase wordt de inpassing van de verbinding op groter detailniveau uitgewerkt, waarbij de verkeersveiligheid en de oversteekmogelijkheden van de HOV voor fietser en voetganger als specifiek aandachtspunten moet worden meegenomen.

- Daarnaast zijn in het Basispakket Mobiliteit aanvullende maatregelen voorzien om proactief in te spelen op nadelige effecten op leefbaarheid en verkeersveiligheid. Het gaat dan om een volledige herinrichting van de Prinses Mariannelaan, Binckhorstlaan (Voorburg) en de Geestbrugweg. Met een volledige herinrichting kan expliciet aandacht worden besteed aan een verkeersveilige openbare ruimte, bijvoorbeeld door vrijliggende fietspaden en goede oversteekplaatsen. Ook is een beperkende maatregel bij de Geestbrug voorzien, om de hoeveelheid autoverkeer (verder) te verminderen.

In de planning- en studiefase worden de plannen voor een herinrichting verder uitgewerkt, waar de omgeving ook bij wordt betrokken. Dit proces is rond de Geestbrugweg en de Prinses Mariannelaan/Binckhorstlaan reeds gestart, samen met de bewoners en belanghebbenden.

Parkeren

Veel indieners van zienswijzen maken zich zorgen over de nu al hoge parkeerdruk die zij ervaren in bepaalde wijken en de kans dat er parkeerplaatsen gaan verdwijnen.
Zij benadrukken het belang van voldoende parkeervoorzieningen.

Het beperken van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg hangt samen met gemeentelijk beleid, de inzet op een mobiliteitstransitie met meer nadruk op hoogwaardig Openbaar Vervoer en minder autogebruik. Ook is het een gegeven dat bij nieuwbouw veelal realisatie van parkeren op eigen terrein vereist is (en dus minder parkeren op straat nodig is).

In de analyses voor het Plan-MER is specifiek onderzocht wat er bij het realiseren van de verschillende alternatieven en varianten zou gebeuren met de bestaande parkeerplaatsen in het studiegebied. Dit om nu al vast te stellen of hier voor de planning- en studiefase aandachtspunten uit naar voren komen. Uit de uitgevoerde studie blijkt het volgende:

- Voor de referentiesituatie, dus de situatie zonder dat maatregelen worden genomen, is er geen sprake van beperking van parkeerplaatsen.
- Wordt er wel een HOV-verbinding gerealiseerd, dan blijkt dat de alternatieven en varianten mogelijk wel leiden tot lokale beperking van parkeerplaatsen, simpelweg door het benodigde ruimtebeslag van het tracé en de herinrichting van straten.
- Er is geen verschil tussen de alternatieven: elk alternatief veroorzaakt mogelijk een vermindering van parkeerplaatsen door de benodigde ruimte, al kan de precieze locatie waar dit aan de orde is wel verschillen. Ten opzichte van de referentiesituatie zijn de alternatieven en varianten daarom beoordeeld als “zeer negatief” of “--”.

De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies een aanbeveling gedaan met betrekking tot parkeren. Aangezien het vervallen van parkeerplaatsen in de Binckhorst juist aansluit bij het gemeentelijke beleid en als positief gezien zou moeten worden, terwijl het vervallen van bestaande parkeerplaatsen in Voorburg en Rijswijk een negatief effect is, beveelt de Commissie aan om dit onderscheid duidelijker aan te geven.

In de Binckhorst is het beperken van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg uitgangspunt in het omgevingsplan. Het parkeren moet zoveel mogelijk plaatsvinden op eigen terrein bij nieuwbouw. Specifiek voor de Binckhorst blijft een deel van de parkeerplaatsen op de openbare weg gehandhaafd. Dit vanwege daar al gevestigde bedrijven. Ook zal in een deel van de te bouwen garages (onder andere One Milky Way) openbaar/bezoekersparkeren mogelijk zijn.

Het verlies aan straatparkeren in Voorburg/Rijswijk is een aandachtspunt dat onderzocht moet worden in planning- en studiefase. Belangrijk daarbij is dat in deze ‘Verkenningsfase’ van het planproces is bekeken wat er mogelijk zou kunnen gebeuren bij de realisatie van een bepaald alternatief. Pas in de volgende fasen van het planproces wordt het voorkeursalternatief concreet ontworpen en ingepast, en zal dus ook daadwerkelijk blijken òf en waar er sprake is van het vervallen van parkeergelegenheid, en welke maatregelen eventueel nodig zijn.


KOMPAAN
FUSION
SHURGARD

4.9 Leefbaarheid

Veel indieners van zienswijzen maken zich zorgen over de verwachte toename van trillingen (zowel in de realisatiefase, als de gebruiksfase) en geluidhinder als gevolg van een nieuwe HOV-verbinding en booggeluid in de bochten. Ze vragen om in de vervolgfase verder onderzoek te doen op bestemmingsplanniveau waarbij maatregelen worden getroffen bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarden.
Ook zijn meerdere zorgen uitgesproken over het verdwijnen van groenvoorzieningen en het effect op ecologie en water.

Geluidhinder

De beoordeling van geluid in het plan-MER is opgesplitst in twee criteria: Geluidgehinderden en booggeluid.
De alternatieven zijn voor het gehele studiegebied op deze twee criteria beoordeeld om een completer beeld te krijgen van de mogelijke effecten. Onderstaand worden de beide criteria afzonderlijk nader toegelicht.

Ten eerste de effecten voor geluidgehinderden.
Om het aantal geluidgehinderden te bepalen worden geluidsberekeningen uitgevoerd en wordt onderzocht hoeveel personen in de omgeving van een geluidsbron worden blootgesteld aan de geluidsbelasting van die bron. Personen binnen de hogere geluidsbelastingklassen worden volgens de wet- en regelgeving gezien als 'geluidgehinderden'. Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat in de referentiesituatie het geluid dat wordt veroorzaakt door het autoverkeer maatgevend is. Dat wil zeggen dat het (auto)verkeer in de huidige situatie en naar de toekomst toe als gevolg van de verwachte ontwikkelingen, de voornaamste bron van geluid is en blijft.
De aanleg van HOV voegt op de locaties waar veel autoverkeer rijdt dus geen extra geluidsemissie toe: het autoverkeer blijft de bepalende geluidbron. Wel kan het zijn dat in rustiger gebieden (dus met minder autoverkeer) het HOV beter waarneembaar is doordat daar het autoverkeer als dominante geluidsbron ontbreekt.
In alle gevallen blijft de geluidsuitstraling van het HOV echter onder de geluidsbelastingklassen die worden aangemerkt als hindergevend.

Een speciaal type geluid dat hierbij een rol speelt is het zogeheten booggeluid, dat ook in het plan-MER is onderzocht. Dit is het tweede criterium waarop de alternatieven en varianten zijn beoordeeld.

'Booggeluid' is het gepiep dat trams veroorzaken in krappe bochten, doordat de wielen van de tram of Lightrail-trein in de bochten van de sporen 'wringen'.
In de referentiesituatie is, vanwege de afwezigheid van een tram, geen sprake van dit booggeluid. Voor de alternatieven en varianten geldt logischerwijs ook dat alternatieven met HOV-bus geen booggeluid kennen omdat dit HOV-systeem niet op rails rijdt. Deze alternatieven en varianten zijn daarom beoordeeld als "neutraal" of "0".
De tram- en lightrailvarianten kunnen wél booggeluid veroorzaken, waardoor deze zijn beoordeeld als "negatief" of "-".
Het booggeluid kan worden vermeden door het realiseren van ruime boogstralen, door het smeren van wielen en rails, regelmatig onderhoud aan de rails en het met lagere snelheid nemen van bochten. In de planning- en studiefase wordt bekeken of er locaties zijn waar dit booggeluid daadwerkelijk kan optreden en of hier maatregelen tegen kunnen en moeten worden getroffen.

Enkele indieners van zienswijzen geven aan dat het verwijderen van beplanting een negatief effect kan hebben op geluidbelasting.
Dichte beplanting langs een weg of andere geluidsbron kan inderdaad een reductie van de geluidbelasting geven. Het gaat hierbij om dichte vegetatie bestaande uit een combinatie van bomen, struiken en heesters, waardoor het zicht op de weg volledig weggenomen wordt, en de akoestische geluidsuitstraling van de bron (de weg of het spoor) als het ware 'gedempt' wordt. Dit effect is echter beperkt en mag volgens het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift ook niet worden meegenomen in de beoordeling. De belangrijkste reden hiervoor is dat veel vegetatie in de winter blad verliest en dat de hoogte en dichtheid van beplanting geen constante factor is. Bij regulier onderhoud van groen kunnen grote delen van de vegetatie gesnoeid worden of verwijderd moeten worden omdat planten omgevallen of afgestorven zijn. In de planning- en studiefase vindt meer gedetailleerd onderzoek plaats naar geluid en benodigde maatregelen. Waar nodig worden akoestische maatregelen getroffen.

In het onderzoek zal worden ingegaan op etmaalwaarden en piekwaarden. Hierbij wordt getoetst aan de Wet geluidhinder. Bij een fysieke wijziging van een bestaande weg moet getoetst worden of sprake is van een toename van 2 dB of meer.

Trillingen

In het Plan-MER zijn de trillingen beoordeeld aan de hand van een model gebaseerd op aannames en beoordeling vanuit het adviesbureau. Voor het beoordelen van het onderscheidende vermogen van de alternatieven op het gebied van het aspect “trillingen” is dit een normale gang van zaken in de fase waarin dit project zich bevindt. De beoordeling die hieruit volgt, is dat er nauwelijks verschillen zijn tussen de varianten aangezien het overige verkeer het overgrote deel van de trillingen veroorzaakt. Daarom zijn de varianten niet onderling onderscheidend. Vanwege het modelgebaseerde onderzoek is het goed mogelijk dat er op specifieke locaties afwijkingen zijn op dit onderzoek, maar voor deze fase is dit dus nog niet nodig om in een dusdanig detailniveau mee te nemen.
In de planning- en studiefase vindt meer gedetailleerd onderzoek plaats naar trillingen. Dat gebeurt op basis van de exacte inpassing van de OV baan in het wegprofiel en de constructie van de OV baan
Voor de realisatiefase is in het Plan-MER aangegeven om trillingsmetingen te doen bij de bouwwerkzaamheden waarbij trillingen ontstaan en een oplevertoets na realisatie (toetsing van de voorspelde trillingen). Ook de Commissie m.e.r. heeft als aanbeveling gedaan om in de vervolgfase trillingshinder van trams nader te onderzoeken en mogelijke mitigerende maatregelen te beschrijven. Deze aanbeveling wordt overgenomen.

Ecologie (natuur)

Meerdere zienswijzen hebben betrekking op de aantasting van de groenstrook langs de Maanweg (en ook de omvang van het verlies tussen de kruising Westenburgstraat en de Huygenstraverse), aantasting van de middenberm in de Binckhorstlaan Voorburg, verlies van oude bomen (onder andere in Rijswijk en Voorburg), het belang van groen om hitte-stress tegen te gaan of de scoretoekenning voor aantasting wijkgroen.

Het streven is om bestaand groen zoveel mogelijk te ontzien en waar mogelijk te compenseren of toe te voegen. Dit is een opgave in de gehele Binckhorst en ook voor Voorburg en Rijswijk. Voor het voorkeurstracé vindt in de planning- en studiefase verder onderzoek plaats naar de exacte inrichting en mogelijkheden om aantasting van groen te compenseren.

Wij onderschrijven het belang van de ecologische zone langs de Maanweg als onderdeel van de stedelijke groene hoofdstructuur. Bij inpassing van het tramtracé op de Maanweg is behoud en het liefst ook versterking van de ecologische zone uitgangspunt. Voor de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief wordt uitgegaan van een versmald profiel om zoveel mogelijk buiten de stedelijke groene hoofdstructuur te blijven. In dit profiel is de stoep en de groenstrook met bomen tussen het fietspad en de rijbaan versmald. Wel is er bij de halte en bij de kruispunten ruimte op de ecologische zone nodig.

Voor de Binckhorst zijn er verschillende plannen in de maak om het gebied te vergroenen. Het gaat om de particuliere kavels, waar ontwikkeld wordt, én de openbare ruimte. Bij dit laatste ligt het zwaartepunt op de Trekvlietzone en het Waterfrontpark. Zo is voor de Trekvlietzone onlangs het Ruimtelijk Raamwerkwerk Trekvlietzone vastgesteld.

In het geval van de Binckhorstlaan Voorburg blijven de oude bomen aan weerszijde van de weg staan en moeten de jonge bomen in de middenberm vanwege de inpassing van de trambaan worden verplaatst als dat mogelijk is. Daar waar blijkt dat behoud niet mogelijk is, zal zoveel mogelijk compensatie plaatsvinden.

Aangezien in de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg de bussen of trams (grotendeels) gemengd rijden met het autoverkeer, is het te overwegen om hier ook in de Binckhorstlaan Voorburg voor te kiezen. Met deze optie blijven de groene middenberm en de parkeerplaatsen grotendeels behouden. Dat doet recht aan de grote parkeerdruk in de laan. Dit gaat echter wel ten koste van de betrouwbaarheid, de kwaliteit en de prioriteit van het HOV op het kruispunt Binckhorstlaan - Prinses Mariannelaan.

Deze en eventuele andere opties voor de inpassing worden in de planning- en studiefase in co-creatie met bewoners uitgewerkt. Aanvullend worden vanuit groenbehoud en klimaatadaptatie groenstructuren ontzien en waar nodig en mogelijk versterkt.

4.10 Participatieproces

In een aantal zienswijzen is door indieners aangeven dat men niet tevreden was over het kunnen meepraten over de onderzoeken en de keuze van het voorkeursalternatief. We begrijpen dat het voor omwonenden en belanghebbenden lastig kan zijn dat ze weinig invloed op deze zaken lijken te hebben. In de volgende alinea gaan we in op het proces rond het informeren, meenemen en participeren van de omgeving en voor welk participatie niveau is gekozen.
Sinds de start van de Verkenning in maart 2019 zijn er meerdere inhoudelijke onderzoeken uitgevoerd. Hierin wordt de visie op een duurzame verbetering van de bereikbaarheid van het CID en de Binckhorst beschreven.

De effecten op en belangen uit de omgeving zijn meegenomen in de overwegingen van de bestuurders. In het Omgevingsverslag staan de reacties en signalen die uit de omgeving zijn gekomen. In dit verslag zijn de aandachtspunten, zorgen en wensen gebundeld die in de diverse bijeenkomsten zijn opgehaald. Het Ontwerp Masterplan en het Omgevingsverslag worden gezamenlijk aangeboden aan de verantwoordelijke bestuurders zodat zij een gewogen besluit kunnen nemen over het voorkeursalternatief.
Gedurende het proces van de Verkenning zijn er in meerdere vormen bijeenkomsten georganiseerd en heeft de omgeving de projectorganisatie ook op andere wijze weten te vinden. Hierdoor is de hoeveelheid ingebrachte informatie vanuit de omgeving significant. In het Omgevingsverslag is geprobeerd alle inbreng zo volledig en transparant mogelijk weer te geven.

De hoofddoelstelling van het participatieproces in de Beoordelings- en Besluitvormingsfase van de Verkenning luidde als volgt: ‘het zorgvuldig informeren van de omgevingspartijen over de stand van zaken in de MIRT-verkenning CID-Binckhorst en het raadplegen van de omgevingspartijen over de varianten en het uiteindelijke voorkeursalternatief dat bepaald wordt na de zienswijze periode’. In aanvulling hierop was het subdoel van het participatieproces om stakeholders vertrouwen te geven in het proces van de Verkenning en daarmee procesdraagvlak te creëren bij de omgevingspartijen.

Het niveau van informeren en raadplegen is van toepassing op de brede groep stakeholders in de omgeving van de Verkenning. Hieronder valt iedereen die geïnteresseerd is, een belang heeft of betrokken wil worden bij de Verkenning. Informeren gaat om het verstrekken van informatie over de stappen in de Verkenning en de onderzoeksresultaten. Raadplegen houdt in dat geïnteresseerde stakeholders de mogelijkheid is geboden om via platformbijeenkomsten en inloopsessies te reageren op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), de herziene tracéweging en de uitgewerkte schetsontwerpen van de varianten. Door de stakeholders te raadplegen zijn aandachtspunten uit de omgeving naar voren gekomen, welke door de bestuurders kunnen worden meegenomen in hun overwegingen.

Tijdig delen van informatie
Het tijdig en compleet delen van informatie bleek in deze fase van de Verkenning niet altijd mogelijk. Door platformleden is meerdere malen gevraagd om ruim voor de bijeenkomsten informatie te delen. Daardoor is het een aantal keren voorgekomen dat informatie niet vooraf gedeeld kon worden. Dit kwam doordat de projectorganisatie liever de meest actuele informatie wilde delen. Informatie die vaak nog tot de dag voor de bijeenkomst werd uitgewerkt. Ook duurt het soms even voordat besluiten door alle zeven betrokken partijen zijn genomen, waarna informatie pas gedeeld kon worden.

Inbreng vanuit de omgeving
De participatie heeft in de Beoordelings- en Besluitvormingsfase van de Verkenning via meerdere sporen plaatsgevonden. Deze zijn in het Omgevingsverslag beschreven. Het Omgevingsverslag kunt u vinden op www.binckhorstbereikbaar.nl onder het kopje ‘achtergrond’ of via deze link.
Tijdens bijeenkomsten zijn door omwonenden en belanghebbenden veel waardevolle ideeën, aandachtspunten, standpunten en belangen gedeeld met de projectorganisatie. Een deel van de inbreng vanuit de omgeving is tijdens de Beoordelings- en Besluitvormingsfase meegenomen in de uiteindelijke rapportages. De rest wordt meegegeven (in de vorm van het Omgevingsverslag) aan bestuurders voor de uiteindelijke besluitvorming.
Ook is een deel van de inbreng van toepassing op de volgende fase: De planning- en studiefase. Dat maakt dat het voor belanghebbenden op dit moment niet altijd zichtbaar is wat er met de inbreng is en wordt gedaan.
Dit is een direct gevolg van deze verkenningsfase, waarin voornamelijk onderzoek gedaan is naar verschillende varianten voor een tracé op hoofdlijnen en een modaliteit. Uitwerking van het ontwerp en ontwerp van de openbare ruimte staat daarin nog op de achtergrond.

4.11 Locaties

In deze paragraaf wordt voor een aantal specifieke locaties langs het tracé ingegaan op de vragen en opmerkingen die hierin naar voren komen.

Locatie Geestbrug(weg)

De inzet van de gemeente Rijswijk is om zijn inwoners en ondernemers zo goed als mogelijke te betrekken bij de planvorming door co-creatie en dat daardoor het mogelijk is om een zorgvuldige, transparante en onderbouwde besluitvormingsproces te doorlopen. Om een eventuele tramverbinding over de Geestbrugweg mogelijk te maken moet daarbij ook gekeken worden naar goede leefbaarheidsomstandigheden: geluid, trillingen, vergroening, autoluw maken en verkeersveiligheid zijn hierin belangrijke items. De ontwikkeling van de CID-Binckhorst met daarin een tramverbinding over de Geestbrugweg mag niet leiden tot een grotere verkeersbelasting op de kruising met de Haagweg die op dit moment al zwaar overbelast is. Een inpassing van tram- en bushaltes op de Geestbrugweg moet aanvullend zijn op de bereikbaarheid van het openbaar vervoer van onder andere de wijken, Cromvliet, Leeuwendaal en Oud Rijswijk en moet leiden tot een verbetering van het openbaar vervoeraanbod voor de gemeente Rijswijk. Bij het inpassen van een tramverbinding wordt ingezet op het actief verminderen van de verkeersoverlast van autoverkeer op de Haagweg en de Geestbrugweg waarbij meer ingezet moet worden op een beter gebruik van de Rotterdamse Baan.

In het voorkeurstracé rijdt de tram gemengd met het overige verkeer mee over het bestaande tramspoor op de Geestbrug en de Geestbrugweg in Rijswijk om vervolgens bij de Haagweg af te buigen richting Delft. Uit de zienwijzen komt naar voren dat omwonenden van de Geestbrugweg zich vooral zorgen maakten over de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid op zowel de Geestbrugweg als in de omliggende wijken Cromvliet en Leeuwendaal.

Deze zorgen zijn door bewoners in het verleden eerder geuit vanwege de nu al hoge verkeersintensiteiten op deze drukke weg die veel gebruikt wordt door doorgaand verkeer.

In de beantwoording van deze zienswijzen wordt onderkend dat het momenteel al druk is op de Geestbrugweg en dat er aanvullende maatregelen vereist zijn om de eventuele komst van een tramverbinding mogelijk te maken. Bijvoorbeeld door het doorgaande verkeer op de Geestbrugweg er af te halen met een ‘knip’ voor het autoverkeer op de Geestbrug, maatregel 17 uit het basispakket mobiliteit.

Ook wordt in de antwoorden verwezen naar de start van het participatietraject rond de Geestbrugweg en omgeving dat in opdracht van het gemeentebestuur van Rijswijk in 2022 van start is gegaan. Het doel van dit traject is om samen met de omgeving te verkennen hoe de Geestbrugweg anders ingericht kan worden om de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de Geestbrugweg de oversteek Haagweg en entree Oud Rijswijk te verbeteren.

In dit traject hebben bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden hun ideeën en wensen met betrekking tot de toekomstige inrichting van de Geestbrugweg kenbaar gemaakt. Zowel via een meedenkgroep, als via een online platform.

Op basis hiervan is een aantal inrichtingsvarianten gemaakt die vervolgens zijn besproken met zowel de interne als de externe stakeholders. Uit deze gesprekken is een voorkeursvariant naar voren gekomen die vervolgens is uitgewerkt in een schetsontwerp. Dit ontwerp wordt samen met de plannen voor de CID Binckhorst in de loop van 2023 voorgelegd aan het gemeentebestuur van Rijswijk voor besluitvorming.

Locatie Prinses Mariannelaan Voorburg

Net als op de Geestbrugweg rijdt de HOV-tram op de Prinses Mariannelaan gemengd met het overige verkeer mee over het bestaande tramspoor richting de Geestbrug. Ook hier maken omwonenden zich zorgen over verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid. Daarnaast is de bereikbaarheid van achterliggende woonbuurten in Voorburg West voor veel mensen een punt van zorg.

Dit geldt ook vanwege de nu al hoge verkeersintensiteiten op de Prinses Mariannelaan. Het is een drukke weg die nu al veel wordt gebruikt door doorgaand verkeer.

In de beantwoording van deze zienswijzen wordt onderkend dat het momenteel al druk is in Voorburg West en dat er aanvullende maatregelen vereist zijn om de eventuele komst van een tramverbinding mogelijk te maken. Bijvoorbeeld door het doorgaande verkeer er af te halen met een ‘knip’ voor het autoverkeer op de Geestbrug. Door maatregel 17 uit het basispakket Mobiliteit.

Locatie Binckhorstlaan Voorburg

Bij de Voorburgse Binckhorstlaan is het voornaamste punt van zorg de vermindering van de kwaliteit van de leefomgeving met de komst van de tram. Enerzijds worden zorgen geuit dat de HOV-verbinding zal leiden tot extra verkeersdrukte en daarmee gepaard gaande hinder en onveiligheid. Anderzijds gaat de aanleg van vrijliggende tramsporen ten koste van parkeerplaatsen en bomen.

Met het uitwerken van de plannen zullen keuzes moeten worden gemaakt. In het Ontwerp Masterplan wordt uitgegaan van een afsluiting voor autoverkeer ter hoogte van de Geestbrug die Voorburg West verkeersluwer maakt. Bij de verdere uitwerking van de plannen moet blijken hoe de afsluiting voor autoverkeer het beste tot stand kan worden gebracht. Ook moet blijken in hoeverre voldoende parkeergelegenheid resteert en bomen behouden kunnen blijven, dan wel worden verplant.

Verdere uitwerking van de plannen gebeurt in nauwe co-creatie, samen met omwonenden en belanghebbenden.

Locatie station Voorburg

Ten aanzien van de aftakking via de Maanweg naar station Voorburg is de zorg vooral in hoeverre de ecologische zone tussen de Maanweg en de Broekslootkade wordt aangetast. Datzelfde geldt voor Opa's Veldje en de naastgelegen Huygenstraverse, waar voetgangers gebruik van kunnen maken. Een laatste punt van zorg is dat met de plannen voor een bovengrondse tramverbinding, plannen voor een eventuele Huygenstunnel niet onmogelijk worden gemaakt.

Langs de Maanweg ligt het tramtracé aan de oostkant van de weg.
Aan de kant van de A12 vervalt een opstelvak vanaf de Maanweg richting A12. Het tramtracé maakt een bocht naar rechts waarbij zo direct mogelijk richting het spoortalud wordt aangesloten. Daarbij blijven Opa's Veldje en de Scouting onaangetast. De Huygenstraverse blijft zoveel mogelijk gespaard. De precieze ligging van het tramtracé zal in de planning- en studiefase in nauwe samenwerking met ProRail tot stand moeten komen. Indien nodig, moet ook worden voorzien in een alternatieve route voor voetgangers richting de Binckhorst en de Scouting.

Ter hoogte van het busstation Voorburg zal de tramverbinding moeten aansluiten op het stationsplein. Op dit moment doorkruist één enkel spoor het uiteinde van het langgerekte eilandperron van het busstation.

Plannen voor een eventuele Huygenstunnel worden niet belemmerd door de aanleg van een tram bovengronds. Enerzijds omdat de ondergrond vrij blijft van tunnels, anderzijds omdat ondertunneling van de Utrechtsebaan (A12) en spoorlijn Den Haag – Gouda naar verwachting pas op lange termijn (na 2050) aan de orde zal zijn. Daarnaast hebben partijen afgesproken dat verlenging van de tramverbinding richting Zoetermeer alleen ondergronds plaats kan vinden.

In de planning- en studiefase moet gekeken worden in hoeverre gebruik gemaakt kan worden van de aanwezige tramrails op het Stationsplein, of dat de (verkeers)situatie op onderdelen moet worden aangepast. Dit zal in nauwe co-creatie gebeuren, samen met omwonenden en belanghebbenden.

Participatief traject Voorburg West, met bureau Urban Sync
Inmiddels is, net als aan de Geestbrugweg in Rijswijk, ook in Voorburg West een participatief traject gestart. Omwonenden en belanghebbenden kunnen hun ideeën en wensen met betrekking tot leefbaarheid en verkeersveiligheid in Voorburg West kenbaar maken. Zowel via de twee meedenkgroepen (Binckhorstlaan Voorburg en Station Voorburg) als via een online platform.

Doel is om inbreng en randvoorwaarden te krijgen die nog bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief kan worden meegenomen en als basis kan dienen voor de verdere uitwerking van de plannen. Het gaat daarbij zowel om de HOV-verbinding met de Binckhorst als om bereikbaarheidsmaatregelen uit het Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst.

Locatie Binckhorstlaan Den Haag

Bedrijven die zijn gevestigd langs de Binckhorstlaan Den Haag hebben in hun zienswijzen onder andere aangegeven zich zorgen te maken over de ontsluitingen van hun panden, en daardoor zorgen over hun bedrijfsvoering.

Het uitgangspunt is vanwege de verkeersveiligheid om zo min mogelijk verkeer te laten kruisen met de HOV-lijn. Voor de Binckhorstlaan zijn alternatieve

ontsluitingsstructuren mogelijk waarmee kruisende perceel ontsluitingen worden voorkomen. In de planning- en studiefase zullen deze verder worden uitgewerkt. In alle gevallen dient een perceel tijdens en na de realisatie van de HOV via de openbare weg bereikbaar te zijn. Met betrokken bedrijven en bewoners zal in de volgende fase nader gekeken worden naar de mogelijkheden.

Locatie Sporendriehoek / Lekstraat

Bedrijven die zijn gevestigd langs de Lekstraat hebben in hun zienswijzen aangegeven zich zorgen te maken over het huidige tracé en hoe deze hun bedrijven zal raken.

Het tracé door de omgeving van de Sporendriehoek is een complex onderdeel van het tracé vanwege noodzakelijke aanpassing van de kruisende spoorviaducten, de bestaande tunnelbak in de Binckhorstlaan/Lekstraat, de samenloop met het overige verkeer in deze krappe ruimte en de ruimtelijke functies en gebouwen in dit gebied.

In de huidige MIRT-verkenningsfase van dit project is voor de beoogde HOV-verbinding een tracé op hoofdlijnen onderzocht. Dat wil zeggen dat onderzocht is door/langs welke straten de HOV-verbinding het beste kan lopen.
Voor het gebied rond bedrijventerrein Lekstraat en de Sporendriehoek is de kern van het voorstel in het Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst dat het HOV-tracé op hoofdlijnen door dit gebied loopt. Dit geldt voor alle kansrijke varianten die in de Plan-MER nader zijn bekeken, voor dit gebied was er geen onderscheid tussen de varianten. Het bepalen van de exacte ligging, inpassing en vormgeving van de HOV-verbinding is geen onderdeel van deze Verkenningsfase, maar moet nog verder worden uitgewerkt en hier wordt pas in de volgende fase (de planning- en studiefase) een besluit over genomen. Er zijn nog meerdere inpassingsvarianten voor dit gebied mogelijk. Dit past ook binnen de aanpak en planning van een MIRT-project. De verdere uitwerking heeft geen invloed op de keuzes voor een modaliteit of het tracé op hoofdlijnen (alle tracés lopen door de Sporendriehoek) die binnen deze Verkenning gemaakt worden.

Voor de inpassing van een HOV-baan is in alle mogelijke inpassingsvarianten aankoop van gronden van (delen van) bestaande percelen nodig. Een deel van de bedrijven op bedrijventerrein Lekstraat, in de Sporendriehoek en in het gebied tussen Binckhorstlaan, spooremplacement en Supernovaweg zal hier niet kunnen blijven omdat het spoor hier komt te liggen. Ook zal voor de aanleg van de HOV-verbinding mogelijk een klein deel van het gebouw van Bink36 nodig zijn.

Welke percelen/gebouwen in welke mate invloed van de mogelijke aanleg van de HOV-verbinding ondervinden is op dit moment nog niet met zekerheid te zeggen, dat wordt in de volgende fase verder uitgewerkt.
Er zijn in deze verkenningsfase wel schetsontwerpen van het tracé gemaakt (deze hebben ook ter inzage gelegen), maar deze zijn uitsluitend bedoeld om te laten zien dat het tracé op hoofdlijnen technisch inpasbaar is en om een kostenraming te kunnen maken.
Bij de verdere uitwerking van de exacte ligging, inpassing en vormgeving van het HOV-tracé in de planning- en studiefase worden de bewoners en belanghebbenden in het gebied betrokken. De gemeente Den Haag zal haar best gaan doen om die ondernemers die hun locatie moeten verlaten, te helpen nieuwe huisvesting te vinden.

4.12 Grondverwerving en Bedrijfsvoering

Het voorkeurstracé van de HOV-verbinding heeft op verschillende plekken gevolgen voor de bedrijven en woningen die in de buurt liggen.
Voor de inpassing van de HOV-baan is aankoop van gronden van (delen van) bestaande percelen nodig. Ook zijn er indirecte gevolgen door veranderingen in de toegang tot bedrijven.

In verschillende zienswijzen zijn vragen gesteld over de manier waarop er door de gemeenten omgegaan wordt met eventuele schade en gevolgen voor de bedrijfsvoering. Maar ook hoe het proces loopt van verwerven van panden en gronden en of hervestiging mogelijk is.

Welke percelen/gebouwen in welke mate invloed van de aanleg van de HOV-verbinding ondervinden is op dit moment nog niet met zekerheid te zeggen, dat wordt in de volgende fase verder uitgewerkt. Er zijn in deze verkenningsfase wel schetsontwerpen van het tracé gemaakt (deze hebben ook ter inzage gelegen). Deze zijn uitsluitend bedoeld om te laten zien dat het tracé op hoofdlijnen technisch inpasbaar is en om een kostenraming te kunnen maken. Van een deel van de bedrijven op bedrijventerrein Lekstraat, in de Sporendriehoek en langs de Binckhorstlaan zullen (delen van) percelen nodig zijn omdat het spoor hier komt te liggen. Een deel van deze bedrijven zal niet op hun huidige locatie kunnen blijven. Ook zal voor de aanleg van de HOV-verbinding mogelijk een klein deel van het gebouw van Bink36 nodig zijn. De gemeente zal haar best gaan doen om die ondernemers die hun locatie moeten verlaten, te helpen nieuwe huisvesting te

vinden. Voor de toegang van percelen langs de Binckhorstlaan, zie paragraaf 4.11 Locatie Binckhorstlaan Den Haag.
Bij de verdere uitwerking van de exacte ligging, inpassing en vormgeving van het HOV-tracé in de planning- en studiefase worden de bewoners en belanghebbenden in het gebied betrokken.

Wanneer de gemeente gronden/onroerende zaken nodig heeft voor het realiseren van de HOV gaat de gemeente met alle betrokkenen in gesprek om te bekijken of minnelijke verwerving mogelijk is. Zekerheidshalve zal de gemeente ook een onteigeningsprocedure starten. Hiervoor is een juridisch-planologische grondslag, zoals een bestemmingsplan/omgevingsplan nodig.

De onteigeningsprocedure is wettelijk geregeld en met alle mogelijke waarborgen omgeven. Zodra het tracé in de planning- en studiefase verder is uitgewerkt en definitief is, zal met alle betrokkenen overleg worden gevoerd over minnelijke verwerving en hierbij zal ook de procedure / werkwijze uitvoerig worden toegelicht. In een eventuele onteigeningsprocedure hebben betrokkenen recht op een volledige schadeloosstelling.

4.13 Masterplan Bereikbaarheid

Het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid bevat de aanleiding, een beschrijving van het proces en de bepaling van het Voorkeursalternatief. Dit plan bevat daarmee alle onderwerpen waarover vragen zijn gesteld in de zienswijzen. Per onderwerp is in paragraaf 4.1 tot 4.12 van dit document een toelichting gegeven over de gestelde vragen.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is het Masterplan Bereikbaarheid aangepast.

Allereerst is in het Masterplan nu duidelijker aangegeven wat daarin feitelijk wordt vastgelegd. Het Masterplan is een Structuurvisie. Een structuurvisie beschrijft de visie op het ruimtelijk beleid door gemeenten, provincie en het Rijk voor het gebied CID-Binckhorst voor het aspect mobiliteit. Dit Masterplan beschrijft in essentie een pakket aan mobiliteitsmaatregelen voor een duurzame, leefbare en gezonde stedelijke ontwikkeling. Deze bestaat uit de HOV-verbinding als belangrijkste maatregel met daarnaast het zogenaamde Basispakket Mobiliteit met diverse maatregelen gericht op enerzijds de mobiliteitstransitie en anderzijds het verbeteren van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid.
Voor de HOV-verbinding wordt met dit Masterplan vastgelegd dat dit een tram wordt en wordt het tracé vastgelegd. De schetsontwerpen in dit Masterplan geven inzicht in de maakbaarheid van het tracé en zijn nodig voor het opstellen van de kostenraming. In de volgende planning- en studiefase (vanaf medio 2023) wordt het ontwerp van de HOV gemaakt en vastgelegd, inclusief alle benodigd inpassingsmaatregelen. Parallel hieraan vindt uitwerking van het Basispakket Mobiliteit plaats.

Verder is het Masterplan op de volgende punten aangepast naar aanleiding van de inspraakreacties:

- Nut en noodzaak van het pakket aan mobiliteitsmaatregelen inclusief een HOV verbinding zijn beter toegelicht en onderbouwd.
- Voor de lijnvoering van tram 1 is toegelicht dat er voor de studie een aanname is gedaan in relatie met het knelpunt Rijswijkseplein, maar dat de lijnvoering nu niet wordt vastgesteld. In de volgende fase wordt de precieze lijnvoering en exploitatie nauwkeuriger bekeken. Besluitvorming over dienstregeling vindt pas plaats als de (rail)infrastructuur gereed is.
- De teksten over het tracé in de omgeving van de Sporendriehoek zijn geactualiseerd en daarmee verduidelijkt.
- Voor de groenzone (gemeentelijke ecologische verbindingszone) langs de Maanweg is opgenomen dat het uitgangspunt is de groenzone niet aan te tasten.

In de planning- en studiefase wordt het Voorkeursalternatief, met participatie vanuit de omgeving, verder uitgewerkt in een concreet plan.



NOTA VAN ANTWOORD

OP HET ONTWERP MASTERPLAN BEREIKBAARHEID EN PLAN-MER

BIJLAGE

Beantwoording zienswijzen

In de bijlage staan alle zienswijzen die zijn binnengekomen met de antwoorden.
Veel zienswijzen lijken op elkaar. We hebben ervoor gekozen om in dat geval te verwijzen naar een andere zienswijze waarvan het antwoord aansluit bij de betreffende zienswijze.

U kunt uw eigen zienswijze niet terugvinden onder uw naam, omdat alle zienswijzen zijn geanonimiseerd. Alleen zienswijzen van bedrijven en overheden zijn op naam herkenbaar.
We hebben wel elke zienswijze een uniek nummer gegeven en er is per regel aangegeven over welk onderwerp de zienswijze gaat.

Het nummer van elke zienswijze is als volgt opgebouwd: Maand–dag-volgnummer.
Bijvoorbeeld: Is uw zienswijze binnengekomen op 3 september 2022 en is deze als 10e zienswijze die dag ingevoerd? Dan is het nummer van uw zienswijze: 090310.

Dus als u weet op welke dag u uw zienswijze heeft ingediend, dan kunt u waarschijnlijk uw eigen zienswijze vrij snel herkennen in de lijst onder die dag.

U kunt ook zoeken op een onderwerp. De digitale versie van de Nota van Antwoord is doorzoekbaar. Wilt u bijvoorbeeld weten wat de antwoorden zijn op vragen over parkeren? Dan kunt u op de zoekterm ‘parkeren’ alle zienswijzen en antwoorden vinden die daarmee te maken hebben.

Tenslotte zijn er veel identieke zienswijzen ingediend. Om de bijlage niet onnodig lang te maken, is ervoor gekozen om identieke zienswijzen éénmaal te beantwoorden om vervolgens te verwijzen. Deze verwijzingen zijn te herkennen door het antwoord “zie voor beantwoording zienswijze …”. In sommige gevallen staat er “zie voor beantwoording zienswijze …, aanvullend:”. In die gevallen bevat een zienswijze, naast een groot deel identieke inbreng, ook nieuwe inbreng. De nieuwe inbreng is vervolgens beantwoord. De bestuurders zijn op de hoogte gebracht van de hoeveelheid identieke zienswijzen. Het is hen duidelijk hoeveel identieke zienswijzen er vanuit de verschillende belangengroepen zijn binnengekomen.

Uniek volgnr		Zienswijze	Antwoord	Onderwerp / thema
063001	a	Jammer dat de meest voor de hand liggende oplossing voor de noodzakelijke OV ontsluiting pas na eindeloze onhaalbare onderzoeken tot de voorkeursvariant is gekozen. Wat mij betreft zo snel mogelijk aan de slag met dit tracé. Zo moeilijk kan het niet zijn want gedeeltelijk op bestaand spoor. Bij de aanleg van de Rotterdambaan en de reconstructie van de Binckhorstlaan hadden de aanleg van de tramlijn al meegenomen kunnen worden: een gemiste kans! En het had veel commotie bij verwende Voorburgers kunnen voorkomen. Dus zo snel mogelijk uitvoeren.	Dank voor uw zienswijze. Bij de planuitwerking en besluitvorming voor de Rotterdamsebaan is ook een OV tracé onderzocht. Dit tracé was nog niet haalbaar omdat er nog onvoldoende zicht was op een forse verdichting met, onder andere, grote aantallen woningen in de Binckhorst. De bestuurlijke wens voor HOV heeft wel geleid tot een tracéreservering voor HOV langs de Binckhorstlaan. De haalbaarheid en noodzaak voor realisatie van HOV is urgent geworden na het besluit tot stedelijke verdichting in het CID en de Binckhorst waarin het proces van verdere planuitwerking is ingezet. De transformatie en verdichting van de Binckhorst van industriegebied naar gemengd woon- en werkgebied is pas later tot stand gekomen en geformaliseerd met het Omgevingsplan Binckhorst uit 2019.	Proces - Historie
	b	Het zou nog mooier zijn als de twee, ooit geplande maar onderweg verdwenen, langzaam verkeersverbindingen over De Trekvliet ook nog uitgevoerd worden: dat zou de bereikbaarheid en verbinding van de Binckhorst met de rest van de stad sterk verbeteren. In Rijswijk is een mooie te openen brug gerealiseerd die als voorbeeld kan dienen.	In het Basispakket Mobiliteit is een maatregel opgenomen voor een brug voor langzaam verkeer over de Trekvliet ter hoogte van Molenwijk. Daarnaast wordt momenteel een plan uitgewerkt voor een langzaam verkeersbrug over de Trekvliet ter hoogte van het Schipperskwartier (Velostrada), waarover naar verwachting op korte termijn een besluit wordt genomen.	Proces - Basispakket Mobiliteit
071101	a	Allereerst ben ik zeer tevreden dat er naar mij en vele andere mensen is geluisterd. Niet alleen de Binckhorst, maar ook de hele omgeving w.o. Voorburg en Rijswijk zullen door de nieuwe variant eindelijk weer goed bereikbaar zijn met het centrum van Den Haag, zodat het mes aan 2 kanten snijdt. Voor alle partijen, belanghebbenden is dit alleen maar winst.	Dank voor uw zienswijze. Deze is ter kennisgeving aangenomen.	Nut en Noodzaak
	b	Hoewel ik een tram een geweldig vervoermiddel vind, vraag ik mij af of, gezien de enorme kosten voor met name de Geestbrug en Binckhorstbrug, een bus (elektrisch of gas) niet veel goedkoper en milieuvriendelijker is. Ook een bus kan je verlengen of frequenter laten lopen. In ieder geval hoop ik dat de zeer noodzakelijke verbinding met het centrum van Den Haag spoedig zal worden gerealiseerd.	De Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse en de Businesscase Hoogwaardig Openbaar Vervoer wijst uit dat de tram het meest effectieve vervoerssysteem is. Een bus heeft te weinig capaciteit voor de verwachte vervoersvraag.	Kosten

080501		De tram is achterhaald door de E- bus. Een tram werd vroeger getrokken door een paard. Later kwam er stroom bij met de hinderlijke bovenleidingen. Einde tijdperk. Daar kunnen we nu snel vanaf. Vroeger werden alle trams ,,moordenaars,, genoemd i.v.m. de vele dodelijke ongelukken. Voorburg had toen de blauwe tram een soort lichte-trein die Den Haag nu ook weer wil laten rijden. Die tram/trein stond bekend als de blauwe moordenaar. Ik was meer malen getuigen van diverse ernstige ongelukken met dodelijke afloop. DEN HAAG EN VOORBURG MOETEN ZICH NIET VOOR DE 2e KEER AAN DEZELFDE STEEN STOTEN. Op internet zie ik ook dat de meeste steden bezig zijn om de bestaande trams te vervangen voor elektrische bussen. P.S. DE HTM HEEFT NET ca. 250 E BUSSEN BESTELD. Bovendien de passagiers zien of merken nauwelijks het verschil. Aan de buitenkant lijkt de E-bus op de lichte-tram/trein. En zoals gezegd, overwegen de meeste gemeentes om ook van die dure, hinderlijke en gevaarlijke trams af te komen. I.v.m. de constant terugkomende reparaties en onderhoud aan het netwerk, die in de toekomst zullen verdubbelen, door het hogere gewicht van de grotere nieuwe trams. Bovendien is 1 nieuwe bus minstens 12 keer goedkoper dan 1 tram. En het oude netwerk kan direct op de schop. Voordeel is ook dat in de Binckhorst er nu een paar stappen kunnen worden overgeslagen. Dat is direct een voordeel voor de woningbouw die nu onnodig is gestagneerd. Bovendien bespaart het direct minstens 90% van de kosten. En 100 % besparing op het onderhoud van het netwerk, wat in de toekomst 2 keer zo duur wordt door de brede en zware trams. Want er zijn dan geen rails meer. Elektrische bussen worden steeds lichter, en de nieuw elektro bussen gaan bijna onbeperkt mee. De onderhoudskosten zijn laag en beperkt, omdat het onderhoud zich beperkt tot de remmen en banden. Ps. Maar stalen wielen van trams worden ook regelmatig vervangen. Kosten: 1 Tram kost in de toekomst +/- € 4.500 000. 1 E-bus gaat max € 400 000 kosten. En besparing op rails en en bovenleidingen van nog eens vele tientallen miljoenen euro. De nadelen van trams/l.treinens: 1. Niet flexibel bij reparatie e.d. aan de weg. Kunnen geen andere omweg rijden. 2. Schade van vallende vonken op auto’s	Dank voor uw zienswijze. Met betrekking tot uw punt tot de verschillende vervoerwijzen zitten daar verschillende voor- en nadelen aan. In het Plan-MER zijn drie modaliteiten als alternatief voor de HOV verbinding tegen elkaar afgewogen; de lightrail, de tram en de bus. Uit de onderzoeken blijkt dat een tram voor een HOV in de Binckhorst de beste oplossing is. Een bus-oplossing heeft niet voldoende capaciteit om aan de verwachte vervoervraag te voldoen. Dit is niet afhankelijk van de aandrijving van de bus.	Beoordelings-methodiek Plan-MER

		3. Geluidsoverlast. 4. Nieuwe bruggen nodig ivm grotere zwaardere trams. Zo is een nieuwe brug op de Bickhorst niet nodig door de veel lichtere elektro bussen. 5. De druk op de wegen (veengrond Maanweg) wordt hoger door de grotere en zwaardere teams. Dus heel veel reparaties aan wegen en opbrekingen. 6. Door hun breedte en gewicht gaan nieuwe trams als het ware steeds meer waggelen. 7. Door hun hoge gewicht ontstaan heel veel reparaties met vele maanden opbrekingen en torenhoge kosten van heel veel miljoenen. enz.enz. Voordelen van trams t.o.v. elektro bussen zijn er eigenlijk niet. Voordelen van elektro bussen t.o.v. trams: 1.Totaal gewicht bussen word in de toekomst steeds lichter 2.Minder schades aan wegen omdat de bussen lichter zijn. 3.Geen hinderlijk geluid (gillend geluid) 4.Geen bovenleiding schades 5.Capaciteit accu's groeit met de dag. 6.Flexibel als er een wegomlegging nodig is. 7. Kan desgewenst net zo snel rijden met z.g.n. vrije busbanen. 8. Lengte bus aanpasbaar aan de capaciteit 9. Voor 1 tram koop je nu 12 elektro bussen die net zo lang meegaan als trams en goedkoper zijn in onderhoud dan trams. 10. De nieuwe trams in Eindhoven en Groningen zien er uit als lichtetrams/treinen. 11.Spaart kosten van rails en bovenleidingen van vele tientallen miljoenen. 12.Totale besparing op trams naar elektro bussen en de infrastructuur kunnen samen, honderden miljoenen besparen. 13. Elektro bussen zijn in principe direct leverbaar. 14 Elektro bussen zijn in principe door de hele stad (land) inzetbaar. 15. Geen hinderlijke draden boven het wegdek. 16. Tijdelijk meer bussen inzetbaar. Nadelen ten opzichten van trams zijn er niet. HIERBIJ EEN AANVULLING VAN MIJN MAIL VAN 4 AUGUSTUS. Ik had afgelopen week een werkbespreking met de gemeente Den Haag (namen bekend bij de projectorganisatie). Men praat bij de gemeente over de Capaciteit van een lighttram. Daarmee bedoelen ze: HET AANTAL AUTO,S MINDER OP DE WEG. OM ZO MEER HUIZEN TE MOGEN BOUWEN. MEN DENKT DIT TE BEREIKEN MET DE NIEUWE OV LIJN, MET EXTRA LANGE, EN ZWARE LIGHTTRAMS. VAN ZO'N 45 TON. MAAR DAT WERKT		

		AVERRECHTS. IK ZAL HET UITLEGGEN MET EEN VOORBEELD. WANT VAN FOUTEN KUNNEN WE LEREN. In de luchtvaart dacht men eerst ook we gaan steeds grotere vliegtuigen bouwen om de capaciteit te verhogen. Tot wel 853 personen. Maar al snel bleek dat men daarmee hun ,,capaciteit,, niet veel hoger uitviel. Maar wel met meer kleinere vliegtuigen van zo'n 4 honderd personen lukte het vervolgens wel. Met kon in de spits naar behoefde meer kleinere vliegtuigen in te zetten. Zo ging men in de spits meer uren vliegen, en in de dal uren ging men met de kleinere vliegtuigen vliegen. Die ook nog veel goedkoper vliegen. Dat leverde direct een dubbele, capaciteit op. Nu vliegen alleen de Emiraten nog met die dure, zware vliegtuigen, uiteraard met hun eigen brandstof. DAT DREIGT OOK FOUT TE GAAN IN DEN HAAG. Wat blijkt, Den Haag wil met extra lange Light trams de ,,capaciteit,, (minder auto's per dag) bereiken. Maar zoals uitgelegd werk dat averechts. Met de nieuwste elektrische bussen van VDL.of De Huul uit Belgie lukt dat wel. Die zijn compacter en lichter. Resultaat is: Light trams leveren z'n 8000 auto's minder per dag, tegenover elektro bussen z'n 10000 auto's minder per dag op de weg. Dus kleinere bussen hebben een groter capaciteit dan Lighttrams, door het inzetten van meer bussen in de spits. Lichte trams kunnen b.v. z'n 31m lang en wegen ca 40 ton, en geven problemen bij haakse bocht zoals einde Bickhorstlaan en bij bruggen e.d. Dus moeten er nieuwe zwaardere bruggen en rails komen, met grotere remises, met grotere eindstations, enz enz. De capaciteit in een lichte tram is slechts: 59 zitp., 118 staanp., 1 rolstoel.tot. 178 p De capaciteit door hun logheid slechts 8000 auto's minder per dag, zonder dubbele inzet van meer light trams. In Brussel rijdt een elektrische bus van 24 meter lang. Met 51 zitp. en 86 staanp. plus 4 rolstoel, totaal zn 141p. Doordat deze bussen sneller kunnen rijden dan de lighttrams en met dubbele inzet in de spitsuren, kunnen ze z'n 10 000 auto's per dag van de weg halen. DUS DE CAPACITEIT VAN ELEKTO BUSSEN IS MINSTENS 10 000 AUTO S PER DAG TEGEN CA 8000 AUTO, S VAN DE LICHT TRAM Verschil van 2000 AUTO,S. EN MEN KAN DE CAPACITEIT VEEL HOGER MAKEN DOOR IN DE SPITS STEEDS DUBBELE LICHTERE BUSSEN IN TE ZETTEN. OP DEZE MANIER HOEFT MEN IN DE		

		DAL URENGEEN DURE ZWARE LANGE LIGHT TRAMS IN TE ZETTEN WAAR MAAR EEN ENKELING IN ZIT. DUS DE HELFT MINDER STOOM KOSTEN E.D. Er zijn steeds meer steden die dat ook in gaten hebben. VDL Nederland en Huul in België beschikken over cijfers dat steeds meer steden afstappen de lighttrams naar elektro bussen. En een km prijs per km rails van de lighttram kost wel honderd keer duurder als die van een elektrabus, als deze over de normale weg kunnen rijden. Mocht een railstraject niet voldoen aan de verwachtingen dan kan je het traject niet meer aan passen. Met bussen wel. Ook bij calamiteiten kan een bus snel op een ander traject gaan rijden. Ook kan men een bus traject altijd aanpassen als het niet voldoet, en over een ander traject die dan wel aan de verwachtingen voldoen. En 1 Light tram gaat de gemeente met hun eisen al gauw z n 6 a 7 miljoen kosten. Een Bus gaat max 4,5 honderdduizend euro kosten. EEN VOORDEEL VAN Z'N 6.5 T.O.V. LIGHT TRAM. En elektro bussen zijn b.v. morgen inzetbaar.		
080801	a	De onderzoeken gaan uit van een planmatige en maakbare toekomst: uitgaan van de situatie 2019, een groot aantal alternatieven, de effecten van de alternatieven kwantificeren en wegen met scores (++ tot --) en dan komt er een optimale uitkomst. De bepaling van de scores kan niet objectief zijn en is afhankelijk van professional judgement en modeluitkomsten (en die modellen zijn weer gebaseerd op vereenvoudiging van de werkelijkheid en aannames, zie paragraaf 4.1.4 plan Mer verkenning, blz 79 en blz 109 (reflectie) en hoofdstuk 6.1 van dat rapport) . Het klinkt wel objectief maar kan dat niet zijn! Deze modelmatige aanpak is bedoeld om (indicatieve) verschillen tussen alternatieven zichtbaar te maken. Maar niet om absolute aantallen te bepalen, want er zal een grote onzekerheidsmarge zijn. Dit soort nuanceringen zijn er wel (zie genoemde blz 109) maar kleuren niet de eindconclusies.	Dank voor uw zienswijze. De situatie van 2019 is gebruikt voor de huidige situatie. De situatie in 2040 is gehanteerd voor zowel de referentiesituatie als de alternatieven. Met de beschikbare informatie en de gedane onderzoeken is een zo goed mogelijke afweging gemaakt om tot een optimale oplossing in deze verkenning te komen. Deze methodiek past bij de systematiek van een MIRT-verkenning. Dit heeft geresulteerd in het voorlopig voorkeursalternatief 1T dat is vastgelegd in het Masterplan Bereikbaarheid.	Afwegingen te onderzoeken alternatieven (Zeef 1)

	b	Er staan ongeveer 20 documenten op de website www.binckhorstbereikbaar.nl waarop inwoners hun zienswijze mogen indienen. In totaal meer dan 1400 (!) bladzijden. Het vereist veel dagen studie om deze documenten te lezen en te bepalen of deze consistent zijn en wat er ten onrechte niet in staat, welke details nog niet zijn onderzocht, hoe sterk of zwak de aannames zijn, etc. Dit is voor burgers maar ook voor raadsleden en wethouders niet uitvoerbaar. Het kostte mij veel tijd om mijn commentaar te verzamelen, omdat uit verschillende documenten de samenhang blijkt. Heeft een review door een onafhankelijke derde plaatsgevonden? Of door ambtenaren van de gemeente? En zijn onzekerheden in beeld want “the devil is in the details”, waardoor de realisatie van dit soort infrastructurele projecten langer duurt en meer kost dan gepland (zie tram naar de Uithof in Utrecht).	Door het formaat van deze verkenning is er inderdaad sprake van een grote hoeveelheid documenten en onderzoeken. Wij begrijpen dat dit soms onoverzichtelijk is. De uitwerking en reviews van de onderzoeken en rapporten is gedaan door verschillende externe partijen. Waarbij de opdrachtnemende ingenieursbureaus gekenmerkt worden als onafhankelijke adviseurs. De uitkomsten van de studies en de rapporten zijn afgestemd met de betrokken ambtenaren van de zeven initiatiefnemers. Er is geen overall review uitgevoerd.	Participatieproces
	c	“Op de lange termijn (2040) streven de regionale overheden in samenspraak met het Rijk naar de realisatie van de Koningscorridor, als onderdeel van een regionale schaalsprong van het OV”. Deze Koningscorridor bepaalt de alternatieven die in beschouwing zijn genomen. Zonder Koningscorridor waren er wellicht andere alternatieven in beeld gekomen, zoals een betere verbinding met Den Haag HS (die er is en blijft in de vorm van bus 26) en wellicht geen verbinding met Voorburg Station en ook niet met Rijswijk. Dat is vreemd want het lijkt me dat toekomstige bewoners van de Binckhorst en werkenden liever van/naar station Den Haag HS reizen dan van/naar station Rijswijk of Delft. Verbinding met Voorburg station en mogelijke doortrekking naar Zoetermeer dienen andere belangen dan ontsluiting van de Binckhorst. Ik kan niet achterhalen welke belangen dat zijn, graag opnemen in de tekst, dan wordt dat duidelijk. Deze de facto keuze voor de Koningscorridor sorteert dus voor op de formele besluitvorming die nog lang niet aan de orde is.	Eén van de doelen van de MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID Binckhorst is om bij te dragen aan de regionale ambities voor OV. Op de lange termijn (2040) streven de regionale overheden en het Rijk naar de realisatie van de Koningscorridor als onderdeel van een regionale schaalsprong van het OV. Het aanleggen van een HOV-verbinding van Den Haag Centraal naar station Voorburg en Rijswijk is de eerste stap in het realiseren van de Koningscorridor. Over hoe de volgende stappen in het realiseren van de volledige Koningscorridor eruit komen te zien, heeft nog geen besluitvorming over plaatsgevonden.	Koningscorridor
	d	Er staat: Capaciteit vervoerssysteem. Een HOV-bus kan tot 10.000 reizigers per dag vervoeren. Een HOV-tram en lightrail kunnen tot 50.000 respectievelijk tot 60.000 reizigers per dag vervoeren. Daarmee is een HOV-bus niet toekomstbestendig. Varianten met HOV-tram en lightrail dragen meer bij aan de invulling van de vervoervraag. Het betreft een prognose in 2040 met een maximumaantal reizigers in de tramvarianten van ca. 18.000 reizigers. Dat moet een verlengde HOV bus ook aankunnen! Zie opmerking 8.	Het vervoeraantal van 10.000 reizigers per dag is het maximum wat met een HOV bus verwerkt kan worden. Er wordt dan al uitgegaan van een enkel-gelede bus. Bij 18.000 reizigers of meer is een gelede bus niet meer afdoende.	Beoordelings-methodiek Plan-MER

	e	Corona (met gevolgen voor de bezetting van het openbaar vervoer) en de oorlog in Oekraïne met gevolgen voor de voedsel- en energiezekerheid geven aan dat het voorspellen van de toekomst nog moeilijker is dan ooit gedacht. Adaptiviteit is dus belangrijker dan ooit. Adaptiviteit komt wel terug is het Plan Mer verkenning (tabel 5-1 op blz 106). En in 5.2.4 van Ontwerp masterplan: De busvarianten hebben de hoogste adaptiviteit. Door op de middellange termijn een busdienst op een eigen baan aan te leggen door de Binckhorst wordt aan de directe vervoersvraag voldaan, terwijl er voor de lange termijn verschillende opties open worden gehouden. Dit biedt ruimte om nader onderzoek te doen naar de regionale verbindingen of om later een systeem aan te leggen dat het best aansluit bij de toekomstige behoeftes en vraagontwikkeling en biedt ruimte voor nieuwe technologische innovaties (zoals bijvoorbeeld een ART systeem). Dit vraagt wel een investering voor een tijdelijke situatie, die mogelijk (deels) teniet wordt gedaan. Maar in het Ontwerp masterplan komt adaptiviteit niet nadrukkelijk aan de orde als prioriteringscriterium (figuur 5-7 op blz 63). Mijn voorstel is vanwege het belang van de adaptiviteit (zie bovenstaande alinea) nu te kiezen voor busvarianten.	Het is altijd lastig de toekomst te voorspellen, maar de vervoerprognoses voor het gebruik van het openbaar vervoer zijn wel zodanig robuust dat we zien dat een bus-oplossing al heel snel niet afdoende zal zijn voor de vervoervraag. Door nu een voorkeursbesluit voor een tram te nemen is er tijdig voldoende capaciteit in het openbaar vervoer als de vervoervraag zich ontwikkeld. Daarmee voorkomen we dat andere vervoerwijzen gebruikt moeten worden en kan adaptief gereageerd worden op de vervoervraag.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	f	Er staat: De vervoerkundige verschillen tussen de tracévarianten in de Binckhorst zijn klein. Het tracé via de Maanweg naar Voorburg in combinatie met een verbinding naar Rijswijk/Delft vanuit de Binckhorst is vervoerkundig iets aantrekkelijker dan de overige tracés. Dit wordt veroorzaakt door de betere spreiding van de OV-haltes over het gebied. De verbinding naar Rijswijk/Delft is aantrekkelijker dan de verbinding naar Voorburg. Deze paragraaf ondersteunt mijn opmerking 1 (bandbreedtes getallen) en 3 (nut verbinding naar Voorburg). Maar dat laatste komt ook omdat bus 26 blijft bestaan (Plan Mer verkenning blz 101).	Het klopt dat de vervoerkundige verschillen tussen de tracévarianten klein zijn, en het gedeelte van het tracé tussen Voorburg en Binckhorst minder vervoerwaarde heeft dan de verbinding Rijswijk/Delft. Maar de verbinding Voorburg - Den Haag CS- Scheveningen is ook zelfstandig een goede OV-lijn.	Mobiliteit – Verkeers-intensiteiten
	g	Laatste regel Een busvariant is in deze situatie een minder robuuste oplossing. Een robuuste oplossing is niet adaptief. Een robuuste oplossing lijkt me dus geen voordeel maar een nadeel!	Een robuuste oplossing is een oplossing die ook voldoet bij veranderende omstandigheden en zegt iets over toekomstvastheid.	Alternatief-beoordeling

	h	Er staat: De volgende capaciteiten zijn aangenomen (bron: IMA 2021; er is gerekend met de inzetnormen: alle zitplaatsen en de helft van de staanplaatsen). • Bus: 58 reizigers, 12 meter-bus landelijk • Tram: 154 reizigers, HTM Avenio • Lightrail: 154 reizigers, HTM Avenio Ik merk op dat er ook gelede bussen bestaan met 86 reizigersplaatsen volgens inzetnorm (bron RET, 45 zitplaatsen, 81 staanplaatsen). In Eindhoven rijden elektrische bussen van 18 meter met max 141 passagiers. In Utrecht zijn er bussen van 25 meter met een capaciteit van 180 passagiers. Hiermee wordt het verschil in capaciteit tussen bus en tram kleiner. Er bestaan ook dubbelgelede bussen, maar daarvan kon ik de capaciteit niet vinden. De capaciteit van 50.000 reizigers per dag met lightrail vereist met de genoemde tramcapaciteit een zeer intensieve dienstregeling (meer dan 300 ritten per dag!) Reflectie: belangrijke tekst. De omlegging van lijn 1 (Rijswijk-tak) betekent voor de vele huidige reizigers een verslechtering van de reistijd (!) Ook verklaart deze tekst dat de aantrekkelijkheid van de Rijswijktak hoog is (vervoerswaarde studie blz 4), de passagiers zijn dus voor een groot deel bestaande reizigers die niets van doen hebben met de Binckhorst.	In deze MIRT-verkenning hebben we te maken met drie verschillende modaliteiten die elk een andere soort infrastructuur vereisen. Daarnaast verschillen de bus en de tram en lightrail in het aantal reizigers dat ze kunnen vervoeren. Voor de Vervoerwaardestudie moeten we uitgaan van vaste uitgangspunten om de resultaten vergelijkbaar te houden. Uitgangspunt bij de capaciteitsberekeningen was een standaardbus. Hiervoor is gekozen omdat HTM (op dit moment) geen gelede bussen inzet. In de afweging tussen bus en tram varianten is naast de capaciteit ook in de afweging meegenomen dat met een tram er makkelijker op het bestaande tramnetwerk aangesloten kan worden waardoor er geen overstap nodig is.	Koningscorridor
081101	a	De tramvariant mét aftakking vanuit de Binckhorst naar station Voorburg maar dan zónder aftakking over de Geestbrugweg lijkt nooit serieus onderzocht/berekend. Het station biedt immers al voldoende mogelijkheden om vanaf daar verder te reizen naar Delft. Nut en noodzaak van deze tram over de Geestbrugweg is volledig onduidelijk en lijkt absoluut zonde van het geld.	Dank voor uw zienswijze. Er zijn meerdere redenen voor een tramverbinding richting Rijswijk/Delft. Deze zijn verder toegelicht in paragraaf 4.6 van dit document.	Nut en Noodzaak
	b	Het zou fijn zijn als de Geestbrugweg uitsluitend toegankelijk wordt voor bestemmings-, wandel,- en fietsverkeer. Dat zal de overlast, die er nu al is zonder de tram, de vervuiling, de herrie en vooral de veiligheid ten goede komen.	Voor de Geestbrug is onder andere in Basispakket Mobiliteit rekening gehouden met de aanvullende maatregel inpassingsmaatregelen 'van gevel tot gevel' (zie maatregel 18) om deze leefbaarder en veiliger te maken. In het verlengde van uw opmerking is in de Vervoerwaardestudie gekeken naar de mogelijkheid om het doorgaande verkeer op de Geestbrugweg er af te halen door doorstroombelemmerende maatregelen voor het autoverkeer op de Geestbrug (bijv. een knip). Hierin is een flinke afname in verkeersintensiteiten op de Geestbrugweg te zien. De gemeente Rijswijk is inmiddels een verkenning van de herinrichting van de Geestbrugweg gestart. In dit proces worden bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving betrokken.	Proces - Vervolgproces

081601	a	Als inwoner van Voorburg ondervind ik regelmatig overlast van de files binnen onze gemeente. Met de voorliggende plannen om in onze regio nog veel meer woningen te bouwen zal dat alleen maar gaan toenemen. Gekozen moet worden voor vermindering van het autoverkeer met een efficiënt OV netwerk en goede en veilige fietsverbindingen. Met het lezen van het “Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst” zijn er diverse zaken die mij zorgen baren. Belangrijke informatie die een rol zou moeten spelen in de discussie en de besluitvorming, ontbreekt. In onderstaande zal ik een en ander toelichten. Het nieuwe college van Leidschendam-Voorburg wil het vertrouwen terugwinnen van de bewoners. Niets van de in diverse vergaderingen genoemde argumenten is in het voorliggende voorstel opgenomen. Een gemiste kans. Opnieuw is gekozen voor de zomerperiode om bewoners de gelegenheid te geven tot het indienen van hun visie op de HOV plannen. In mijn ogen is dat onbehoorlijk bestuur!	Dank voor uw zienswijze. Het terugdringen van het autoverkeer is onderdeel van het beleid van vele overheden. Het doel van de MIRT-verkenning is gericht op het verbeteren van de andere vervoervormen om reizigers een alternatief voor het autogebruik te bieden. Automobilisten hebben echter soms geen keuze omdat de vertrek of aankomst locatie slecht met andere vervoerswijzen bereikbaar zijn of dat andere vervoersvormen te veel tijd vergen. Het participatieproces in de beoordelings- en besluitvormingsfase van de MIRT-verkenning beslaat in totaal circa 1,5 jaar. Tijdens deze periode zijn er onder andere inloopsessies en raadsbijeenkomsten georganiseerd waarin bewoners hun visie met de projectorganisatie en bestuur konden delen. Wij begrijpen dat veel mensen tijdens de zomer meerdere weken op vakantie zijn. Daarom zijn de documenten 6 weken eerder gepubliceerd voordat de terinzagelegging formeel startte.	Participatieproces
	b	Uitgangspunten In de samenvatting worden voor de woningbouw en extra arbeidsplaatsen in het CID gebied en de Binckhorst een aantal uitgangspunten geformuleerd t.a.v. mobiliteitsmaatregelen die genomen moeten worden: 1. Ervoor zorgen dat het verkeer- en vervoersysteem blijft passen bij het groeiend aantal inwoners en arbeidsplaatsen in het gebied; 2. Ervoor zorgen dat de knelpunten in het mobiliteitssysteem (met name voor het OV, maar ook voor de auto) worden aangepakt en; 3. Invulling geven aan de regionale ambities voor het openbaar vervoer en de fiets (d.w.z. dat meer mensen gebruik maken van OV en fiets i.p.v. de auto). Vervolgens worden diverse knelpunten genoemd in het hoofdwegennet, de capaciteitsproblemen op het OV: spoor, bus, tram en metro. Bij de visie op mobiliteit wordt een onderscheid gemaakt tussen lopen en fietsen OV en auto. In het vervolg worden tracé varianten besproken binnen het CID-Binckhorst gebied. Tekortkomingen Deze insteek heeft een aantal principiële tekortkomingen: - Ook binnen het CID-Binckhorst gebied zullen er vele verkeersbewegingen zijn die in de rapportage niet zijn meegenomen, zoals het woon-werkverkeer, reizen naar scholen en andere openbare voorzieningen die er ongetwijfeld gaan komen; - Bezoek aan winkelcentrum Leidschenhage. Extra auto verkeer is gezien de huidige file problemen rond de N14 kruisingen zeer ongewenst en OV een verbinding tussen CID/Binckhorst en Leidschenhage is niet voorzien; - Een extra OV verbinding tussen Zoetermeer en Den Haag Centraal en Zoetermeer is onontbeerlijk en onontkoombaar om het gesignaleerde capaciteitsprobleem op de Randstadrail te voorkomen.	In de verkeersprognoses zijn de verkeersbewegingen opgenomen die verwacht worden in het totale verkeersnet in de stad en de regio. Op basis van nationaal vastgestelde uitgangspunten wordt er geprognotiseerd waar en hoe mensen zich zullen verplaatsten. Hier wordt rekening gehouden met reismotieven zoals wonen en werken, wonen en school, en sociaal-recreatieve motieven (onder andere winkelen).	Mobiliteit – Verkeers-intensiteiten

	c	Gepresenteerde alternatieven Veel pagina's worden, ten onrechte, besteed aan bus tracés. Qua vervoerscapaciteit en verkeersveiligheid is een busverbinding niet het aangewezen vervoermiddel voor een zeer drukke wijk van de toekomst. Bij de afweging tussen de diverse alternatieven wordt niet ingezoomd op de beperkingen en verkeerstechnische problemen die benoemd zijn, zoals: * Binckhorstlaan voor het autoverkeer op deze plek van 2x2 naar 2x1 versmallen; * Met inpassing van de bus of tram is een directe oversteek tussen de parkeerplaatsen en bebouwing niet mogelijk; * De breedte van het brugdek is echter op de Binckhorstbrug onvoldoende om alle gewenste voorzieningen op in te passen; * In het tramtracé naar de Maanweg moeten trams afremmen naar een snelheid van circa 15 km/u; * In het tramtracé naar de bij de Maanweg wordt de maatvoering van met 2 meter krapper dan het wensbeeld; * Het kruispunt Pr. Mariannelaan- Binckhorstlaan wordt aangepast om de extra tramverbinding in te passen. Er is onvoldoende ruimte aanwezig om zowel de tram als de verschillende richtingen van het autoverkeer eigen opstelstroken te bieden. Dit is nadelig voor de verkeersafwikkeling en de doorstroming; * Aan beide zijden van de Binckhorstlaan worden woningen en voorzieningen gerealiseerd. De Binckhorstlaan vormt hier, door het drukke autoverkeer, echter een barrière, vanwege het beperkt aantal oversteek-mogelijkheden; * Op de routes over de prinses Mariannelaan(west), Geestbrug en Geestbrugweg rijdt het HOV mee met het overige verkeer. Dit is wel nadelig voor verkeersveiligheid, betrouwbaarheid en snelheid van het HOV. Kortom: er worden diverse nieuwe mobiliteitsknelpunten gerealiseerd!	De tram is inderdaad de uitkomst van de studie, maar in de integrale studie zijn meerdere vervoersmogelijkheden afgewogen, zoals de bus, en juist op aspecten zoals de inpassing, verkeersafwikkeling en doorstroming van het OV. De in de zienswijze genoemde beperkingen en knelpunten zijn niet onderscheidend tussen de vervoersmodaliteiten en krijgen wel degelijk de aandacht. In de volgende fase worden deze nader beschouwd bij het verder uitwerken van de gekozen vervoerwijze en route.	Proces - Vervolgproces
	d	Een probleem dat niet genoemd is de verkeersonveiligheid met verschillende snelheden van fietsen, kinderfietsen en elektrische fietsen. Deze laatste kunnen makkelijk een snelheid van 40km/uur halen. In de dwarsprofielen zijn op de trottoirs bomen voorzien die de ruimte voor voetgangers zeer beperkt.	Onderdeel van de MIRT-verkenning (en de voorkeursvariant) is het Basispakket Mobiliteit. Onderdeel hiervan zijn diverse fietsmaatregelen, waarbij het doel is om aantrekkelijke fietsroutes met voldoende ruimte te realiseren. Het is niet duidelijk welk dwarsprofiel precies wordt bedoeld. In principe is er bij bomen in het trottoir altijd voldoende ruimte om langs de boom te gaan. In de planning- en studiefase wordt een nadere uitwerking gemaakt van de inrichting van de openbare ruimte. Daarbij worden de richtlijnen van het CROW gevolgd, en binnen Den Haag, de handboeken voor de openbare ruimte als het gaat om de ruimte voor de fietsvoorzieningen.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid

	e	Bij de afweging tram en lightrail verbindingen worden niet houdbare veronderstellingen gemaakt: * Bij het lightrailvarianten 1L en 2L nemen de exploitatiekosten het meest toe. Dit komt vooral door de uitbreiding van de dienstregeling op het spoor in de vorm van extra intercity's tussen Den Haag Centraal en Utrecht. Het is onzinnig de kosten van extra intercity's toe te wijzen aan lightrail varianten in het CID/Binckhorst project; * Gesteld wordt dat de exploitatiekosten van stedelijk OV vrijwel altijd hoger zijn dan de opbrengsten. Voor zowel de RET als de HTM is dit onjuist. De HTM heeft een aantal jaren geleden zelfs de opdracht gekregen kosten dekkend te worden. OV door CID/Binckhorst zal qua rendement vergelijkbaar zijn met de Randstadrail lijnen: moneymakers! * Gesteld wordt dat bij lightrail het aantal reizigers groter zal zijn dan bij een tram verbinding. Dit is niet zichtbaar in de vergelijking. De conclusie dat een tram de voorkeurskeuze moet zijn is daarom niet onderbouwd.	Zowel de kosten als de opbrengsten van de intercity's zijn opgenomen in de afweging, het niet meenemen van deze kosten en opbrengsten leidt niet tot een andere afweging. Het is ons niet duidelijk waar u het op baseert dat het stedelijk OV wel kostendekkend gaat worden, maar uw positieve instelling wordt gewaardeerd. Het aantal reizigers is voor de varianten op verschillende locaties bepaald in de Vervoerwaardestudie HOV-Binckhorst in een ruime zone om Den Haag (onder andere NMCA-knelpunten en locaties in de Binckhorst). Verschillende andere effecten in de MKBA bouwen voort op de effecten op het aantal reizigers- dan wel voertuigkilometers. De afweging tussen de varianten is gedaan aan de hand van de volledige beoordeling op alle thema's, rekening houdend met de onderbouwing van de verschillende scores.	Alternatief-beoordeling
	f	Vastgesteld moet worden dat er in het CID-Binckhorst gebied onvoldoende ruimte is om aan alle mobiliteitswensen te voldoen. Op diverse plekken zal daarom één van de verkeersstromen onder het maaiveld moeten worden aangelegd. Een conclusie die in veel steden al veel eerder is getrokken met de aanleg van metro lijnen! Conclusie: dit ontwerp moet terug naar de tekentafel! Met voorgestelde verbindingen wordt geen hoogwaardig OV gerealiseerd!	In de verkenning is de afweging gemaakt tussen de modaliteitskeuze en route door het gebied. Dat er in CID-Binckhorst onvoldoende ruimte is voor de inpassing van de benodigde mobiliteitsvoorzieningen herkennen wij niet. Op maaiveld is er ruimte om een hoogwaardige OV lijn aan te leggen. OV op maaiveld vergroot ook de herkenbaarheid en het gebruiksgemak voor een reiziger. Het kan op specifieke locaties voorkomen dat een ongelijkvloerse of ondergrondse kruising nodig is. Dit wordt in de planning- en studiefase verder uitgewerkt.	Alternatieve routes
081602	a	Middels dit schrijven deel ik u mijn zienswijze op het voorlopig voorkeursalternatief voor hoogwaardig openbaar vervoer Binckhorst. Het voorlopig voorkeursalternatief is mijns inziens onevenredig nadelig voor mij als eigenaar van het pand aan de Lekstraat waar ook delen van verhuurd zijn. Er zijn andere mogelijkheden om het openbaar vervoer uit te breiden zonder dat daarvoor een aantal panden gesloopt hoeft te worden. Hierbij valt te denken aan uitbreiding van het (elektrisch) busvervoer, trambaan verlenging vanaf het bestaande spoor over de groenstrook en fietspad waarbij het fietspad verplaatst kan worden naar de overzijde. Daar is tenslotte al fietspad in 2 richtingen tot aan Binck 36 en vanaf het CS, of tramvoorziening via de bestaande rijbanen.	Dank voor uw zienswijze. Wij begrijpen uw zorgen. Voor het voorkeursalternatief is een brede afweging gemaakt van alle belangen die er zijn bij de realisatie van HOV en zijn de mogelijke vervoerstechnieken onderlinge beoordeeld. Dit kunt u teruglezen in de Plan-MER. Voor de precieze inrichting rondom de Sporendriehoek waar uw locatie onderdeel van is, geldt dat in overleg met de belanghebbenden de opties voor inpassing van het HOV op deze locatie nog verder uitgewerkt worden.	Locatie Sporendriehoek / Lekstraat
	b	Mocht er onverhoopt toch besloten worden om het huidige voorlopig voorkeursalternatief definitief te maken dan stel ik de gemeente aansprakelijk voor alle door mij of in opdracht van mij, te maken kosten die voortvloeien uit de voorbereidingen en onteigening en alles wat daarmee te maken heeft waaronder aanschaf en inrichting van een ander gelijkwaardig bedrijfspand op een gelijkwaardige locatie als het huidige pand, ontruiming/verhuizing van het huidige bedrijfspand.	Wanneer de gemeente gronden/onroerende zaken nodig heeft voor het realiseren van de HOV gaat de gemeente met alle betrokkenen in gesprek om te bekijken of minnelijke verwerving mogelijk is. Zekerheidshalve zal de gemeente ook een onteigeningsprocedure starten. Hiervoor is een juridisch-planologische grondslag, zoals een bestemmingsplan/omgevingsplan nodig. De onteigeningsprocedure is wettelijk geregeld en met alle mogelijke waarborgen omgeven. Zodra het tracé definitief is, zal met alle betrokkenen overleg worden gevoerd over minnelijke verwerving en hierbij zal ook de dan geldende procedure uitvoerig worden toegelicht.	Grondverwerving en bedrijfsvoering

081702	a	Als bewoonster van de Paradijsstraat in Voorburg-West wil ik graag gebruik maken van de mogelijkheid om te reageren op de ontwikkelingen ‘omtrent de MIRT-verkenning CID-Binckhorst’. Een snelle tram die de reiziger over een lang traject vervoert is een voorziening waar geen enkele wijk zijn neus voor op zou moeten halen. Wat een kans! Graag wil ik met u meedenken om te zorgen dat deze tram ook goed ingebed wordt in de omgeving waar hij door rijdt.	Dank voor uw zienswijze. Er zal in de planning- en studiefase nog uitgebreid aandacht zijn voor een goede inpassing van het geheel. In de planning- en studiefase zetten wij in op co-creatie met omwonenden en belanghebbenden.	Participatieproces
	b	Het tracé dat u nu tekent, geeft mij aanleiding tot enkele opmerkingen: • Het eerste deel van de route loopt over historische grond, de voormalige tuin van het huis van twee van de belangrijkste Nederlanders uit het verleden, Constantijn en Christiaan Huygens. Het is een groot geluk dat het huis en een deel van de tuin nog in stand is. Op termijn zou het voor Voorburg en Nederland een winst zijn wanneer de historische tuin weer volledig kan worden hersteld. In dat licht bezien lijkt het me onverstandig om het tracé over dit terrein te laten lopen.	Het deel waar u over schrijft gaat over de ambitie tot doortrekking van de lijn richting Zoetermeer in het kader van de Koningscorridor. Deze ambitie is nog niet uitgewerkt. Vanzelfsprekend wordt er in de toekomst rekening gehouden met het Rijksmonumentale pand dat u beschrijft. De initiatiefnemers aan de Verkenning (Rijk, regio en gemeenten) zijn met elkaar overeen gekomen dat Huygens' Hofwijck, inclusief tuin, onaangetast moeten blijven. De initiatiefnemers hebben afgesproken dat als in de toekomst besloten wordt tot deze doortrekking, deze bij station Voorburg en Huygens' Hofwijck ondergronds aangelegd zal worden. In het huidige voorkeurstracé is wel rekening gehouden dat dit mogelijk blijft. De doortrekking is op dit moment nog te onzeker om hier al vooruitlopend in te investeren.	Alternatief-beoordeling
	c	• De tram komt te lopen langs ‘Opa’s veldje’, een stukje groen met speel- en sportvoorzieningen dat intensief gebruikt wordt door de buurt. Ik kan me een tracé dicht tegen de spoordijk dat veilig is afgebakend van deze populaire speelvoorziening goed voorstellen en vraag u om door goede communicatie de buurt duidelijk te maken dat het veldje niet geschaad gaat worden en dat beide hoogwaardige voorzieningen voor de buurt, tram en speelveld, naast elkaar kunnen bestaan.	Inzet van de initiatiefnemers is dat Opa's Veldje en Scouting Livingstone Miriam behouden blijven en dat het onderkomen van de Scouting onaangetast blijft. Hiermee is in de schetsontwerpen in deze verkenning ook reeds rekening gehouden. Bij de verdere uitwerking wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt en worden ook bewoners en belanghebbenden betrokken.	Leefbaarheid
	d	• Een al even intensief gebruikt en door bewoners geliefd stukje stadsnatuur is de groenvoorziening langs de broeksloot. Ik roep u op deze voorziening te sparen en het tracé voor de tram te plannen op een gedeelte van de rijbaan en het brede trottoir aan de overzijde van de straat. Daarbij moet opgemerkt worden dat een verhoogde trambaan in een zogenaamde netkous door veel buurtbewoners als extreem lelijk wordt ervaren.	In deze fase is alleen gekeken naar de modaliteit (tram, bus of lightrail) en of dit past in de beschikbare ruimte. In de planning- en studiefase wordt het ontwerp verder uitgewerkt. Vooralsnog is er geen noodzaak om een geheel verhoogde ov-baan aan te leggen maar kan het kan op specifieke locaties voorkomen dat een ongelijkvloerse of ondergrondse kruising nodig is.	Alternatieve routes
	e	• Om vanuit Voorburg-West optimaal de tramhalte te kunnen bereiken zou een fietsbrug over de Broeksloot in het verlengde van de Heeswijkstraat een ware verrijking zijn.	Dank voor uw suggestie. In het Basispakket Mobiliteit is inderdaad een verbinding voor langzaam verkeer tussen Voorburg en de Binckhorst als maatregel opgenomen. De exacte inpassing van deze verbinding wordt in de plan- en studiefase onderzocht.	Proces - Basispakket Mobiliteit
	f	Tot slot moet mij van het hart dat goede, voor iedereen toegankelijke, juiste informatie belangrijk is voor de samenleving. Ambtenaren hebben daarin een belangrijke taak. Het vroegtijdig verspreiden van kaartjes waarbij heel Opa’s veldje ingekleurd is als tracé, maar ook de uiterst ambtelijke uitstraling van uw brief van 24 juni 2022 en de zeer ambtelijke stijl van het formulier waarmee ik deze bijdrage aan een gesprek moet indienen, zijn geen voorbeelden van een toegankelijke stijl en wil tot samenwerken. Dat doet me als burger verdriet.	Dank voor uw signaal. Wij zullen bij het verdere verloop van dit project blijven streven naar toegankelijke informatievoorziening.	Participatieproces

081802	a	Een tram kan een goed aanvulling zijn echter voor de gekozen voorkeur door smalle deel Binckhorstlaan via een krappe bocht richting pr Mariannelaan, Geestbrug en over de Geestbrugweg zijn de volgende bezwaren.	Dank voor uw zienswijze. Zie hieronder voor de beantwoording van uw zienswijze.	Alternatief-beoordeling
	b	Verder is Geestbrugweg voor het huidige brede tramverkeer totaal ongeschikt er is simpelweg te weinig ruimte om alle verkeersstromen samen vlot te laten passeren. Dit probleem deed zich al voor bij lijn 10 uit verleden dat bij spits intensiteit altijd vast kwam te staan. Wat het verleggen van tramlijn 1 nog onaantrekkelijker maakt. Het autoluw maken zal ervoor zorgen dat het autoverkeer zich zal verplaatsen wat de drukte elders zal verhogen.	Het autoluw maken van straten leidt niet altijd tot verplaatsing van het autoverkeer, maar ook tot een andere keuze voor bijvoorbeeld OV of fiets. Dit noemen wij een modal shift, een verandering van vervoerswijze. De maatregelen die we nemen in het basispakket mobiliteit, waaronder een aanpassing aan de Geestbrugweg, dragen hier ook aan bij.	Lijnvoering
	c	Ook zal er sprake zijn van ernstige hinder in geluid in krappe stukken van het geestbrug traject, de bochten leveren per definitie meer geluidshinder op.	In het Plan-MER is een apart aspect opgenomen waarin het geluid dat trams in bochten produceren (ook wel booggeluid genoemd), is beoordeeld. Voor de tram- en lightrailvarianten is dit licht negatief in vergelijking met de bestaande situatie of busvarianten waar geen tram is. Zie ook paragraaf 6.4.2 op pagina 79 van deelrapport 3 bij het plan-MER. Paragraaf 4.9 van dit document voorziet u in meer informatie over trillingen en geluid. Bij de nadere uitwerking zullen de spoorbogen conform de richtlijnen worden uitgevoerd, waarbij de hinder voor de omgeving ook een factor is.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	d	Er komen voor lijn1 twee bochten erbij is krappe omgeving die van Haagweg/Geestbrugweg en Mariannelaan/Binckhorstlaan. Met het gevolg ernstige hinder voor allerlei verkeersstromen.	Per kruising zal herinrichting plaatsvinden waarbij de verschillende verkeerstromen een plaats zullen krijgen.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	e	Ook het verlies van oude bomen is een ernstige aantasting van de leefbaarheid van Voorburg en Rijswijk.	Bomen zijn een belangrijk onderdeel van de leefbaarheid en uitgangspunt is om bestaande bomen te behouden. Bij de planning- en studiefase wordt hier aandacht aan geschonken bij de inpassing van de HOV baan in de betreffende wegvakken.	Leefbaarheid - Ecologie

	f	Een omleiding van de langste tramlijn van Nederland lijn 1 die de reistijd verlengt, waardoor de tram minder aantrekkelijk word voor de huidige reizigers. Voor lijn 1 geldt een zo direct mogelijke route van Scheveningen naar Delft. De mogelijkheid om niet direct voor de deur van Station Holland spoor over te stappen op de trein met vele intercity verbindingen is verslechtering voor de OV reiziger. Dit wordt in de huidige plannen ook niet opgevangen door lijn 15. Om het station te bereiken met tramlijn 15 moet de reiziger een veel grotere afstand afleggen via tramhalte Waldorpstraat/Holland Spoor. Alternatieven; Uit de informatieavond bleek het Rijswijkse plein steeds drukker word. Dit is ook de plek waar lijn 11 en 12 hun wachtlus hebben. Om een betere verbinding te maken van Scheveningen met zowel CS en Binckhorstlaan is doortrekken van Lijn 11 naar Binckhorstlaan naar station Voorburg is veel aantrekkelijker. Hierdoor ontstaat meer ruimte op het Rijswijkseplein. En verder lijn 12 doortrekken van het huidige eindpunt HS door laten rijden door het centrum van Den Haag naar CS en dan richting de Binkhorstlaan. Later kan het tracé worden verlengd naar de Zonweg en via een ondertunneld tracé richting Mall of the Netherlands. En verder de route van lijn 19 naar Delft. Mijn voorkeur trace is dan ook nummer 7 tram alleen de Voorburg variant. Dit geeft het minste overlast tijdens aanleg en een lager kosten. Verder zou lijn 1 niet meer via de Jan van der Heijdenstraat moet rijden maar rechtdoor over de rijswijkseweg. En lijn 15 via de Jan van der Heijdenstraat straat richting HS. Omwisselen lijn 1 en 15. Dit zorgt ervoor dat de reistijd met lijn word verkort ipv verhoogd. Lijn 1 word hierdoor de aorta van de stad. Verder wil ik opmerken dat er veel aandacht is voor Den Haag maar dat de randgemeente zoals Voorburg en Rijswijk onvoldoende zijn meegenomen in de plannen.	Een deel van huidige reizigers met tramlijn 1 zal door de voorkeursvariant een minder direct verbinding krijgt. Echter een HOV-verbinding over de Binckhorst maakt onderdeel uit van een geheel vervoersnetwerk. De uitwerking daarvan is dan ook vanuit het netwerk beschouwd. De ambities, die de regio heeft met het regionale netwerk, zijn beschreven in de plannen voor de Schaalsprong OV en, meer concreet voor de Binckhorst, de Koningscorridor. Deze plannen gelden als uitgangspunt voor de onderzoeken. Zoals ook te lezen onder de paragraaf Koningscorridor wordt met deze verbinding belangrijkste economische toplocaties met elkaar verbonden waardoor meer banen binnen bereik van mensen komen waarmee de economie wordt versterkt. Om in de MIRT-verkenning onderzoek te kunnen doen naar de vervoerwaarde van deze nieuwe HOV verbinding zijn de afgelopen jaren aannames/uitgangspunten vastgesteld voor het totale OV-netwerk. Eén daarvan is de aanname dat lijn 1 vanuit Delft ‘omgeklapt’ wordt naar het nieuwe tracé via de Binckhorst en daarna via DHCS naar Scheveningen zal lopen. Naast lijn 1 rijden lijn 15, 16 en 17 ook over grote delen van het huidige tracé van lijn 1. Daarmee hebben de reizigers in deze wijken een alternatief voor lijn 1. Belangrijk om te benoemen is dat er in deze MIRT-verkenningsfase geen besluit wordt genomen over deze lijnvoering. In de volgende fase (planning- en studiefase) zal de precieze lijnvoering en exploitatie nauwkeuriger worden bekeken. Indien daar aanleiding toe is kan het in stand houden van een tramlijn tussen Laak en Delft nog wel een optie zijn. In de basis gaan de MRDH en HTM over de lijnvoering van het totale netwerk, waaronder lijn 1.	Lijnvoering
081901	a	1. Uit de bestudeerde alternatieven is de HOV met benoemd traject als voorkeursvariant naar voren gekomen. Naar mijn idee zou er veel beter ingespeeld kunnen zijn op de behoefte van OV van de bewoners en werkenden op de Binckhorst en omstreken als bij de eerste plannen Binckhorst al direct rekening was gehouden met de realisatie van OV resp. mobiliteit in algemene zin. Hetzelfde is overigens ook van toepassing op het (achteraf) inplannen van (sociale) voorzieningen als winkels/scholen en zorg. Mijn zienswijze: Vanaf nu het eerst inplannen resp. realiseren van OV en voorzieningen voordat weer verder woningen en bedrijfsgebouwen gepland gaan worden, lijkt me (planologisch) noodzakelijk.	Dank voor uw zienswijze. Bij de ontwikkeling van de visie op de transitie van de Binckhorst met meer woningen is rekening gehouden met een grotere rol van het OV, voetgangers en fietsers in het gebied. Er is in de ruimtelijke visie rekening gehouden met een ruimere opzet voor voetpaden, fietspaden en waar mogelijk al een reservering voor het openbaar vervoer. De noodzaak om goed openbaar vervoer te realiseren gelijktijdig met het bouwen van de woningen en bedrijven onderschrijven wij.	Alternatief-beoordeling

	b	2. Er is een diarree aan stukken en cijfers beschikbaar in een poging om de behoefte aan mobiliteit aan te tonen. Voor een leek onmogelijk om die cijfers (gecombineerd) te doorgronden. Het blijft voor mij dan ook onduidelijk waarop gebaseerd is dat de inrichting van HOV noodzakelijk is. Mijn Zienswijze: Presenteer duidelijker inschattingen van de mobiliteit-behoefte en laat zien wat daarvoor de gehanteerde uitgangspunten zijn.	Het klopt dat er een grote hoeveelheid aan informatie is. Dit is echter nodig om alle aspecten goed te onderzoeken voor een complex project als een HOV verbinding te komen tot een voorkeursvariant. Er is daarom gepoogd om in het document Masterplan Bereikbaarheid zowel het gevolgde proces als de resultaten van de studies samen te vatten.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	c	De groenstrook aan de Maanweg wordt bestempeld als resp. is een ecologische zone. Daarbij zorgen bomen voor schaduw, absorberen koolstofdioxide, geven zuurstof en frisse lucht af en zorgen voor een verkoelend effect. Bladverliezende bomen zijn ideaal voor stedelijke gebieden omdat ze het gebied in de zomer afkoelen en tijdens de winter geen warmte blokkeren. De huidige klimatologische ontwikkelingen onderstrepen het belang van voorstaande. Mijn zienswijze: Het is niet acceptabel om de groenzone te versmallen of te beperken t.b.v. de HOV. Ik stel voor om de stoep, tramspoor en baanvakken zodanig te positioneren resp. vorm te geven dat de groenstrook volledig behouden kan worden. Feitelijk zou echter nieuwe aanplant (in een aanzienlijke omvang), o.a. in de vorm van extra bomen nadrukkelijker kunnen bijdragen om gestelde uitgangspunten in het masterplan '9. Meer leefbaarheid door versneld naar zero-emissie mobiliteit 'te bereiken.	Het belang van deze ecologische zone als onderdeel van de stedelijke groene hoofdstructuur (SGH) wordt onderschreven. In het Masterplan Bereikbaarheid zijn daarom de opties met een groot ruimtebeslag in de groenzone niet meer opgenomen. Bij de verdere inpassing van het tramtracé op de Maanweg is het behoud en het liefst ook versterking van de ecologische zone uitgangspunt.	Leefbaarheid - Ecologie
	d	De kruising Maanweg/Westenburgstraat staat niet beschreven in het masterplan. De kruising is op dit moment door de verschillende vormen van mobiliteit (voetgangers, (E-)fietsen, bakfietsen, auto's, vrachtverkeer, etc. een bron van problemen en ergernis. Als de kruising ook nog gebruikt moet worden voor de HOV zal dit nog eens toenemen. Gevaarlijke situaties lijken dan zelfs onvermijdelijk. In het masterplan staat overigens ook de doelstelling '4. Autoluw maken (bereikbaar met de auto, maar minder doorgaand autoverkeer). Mijn zienswijze - of de aansluiting van de Westenburgstraat op de Maanweg voor gemotoriseerd verkeer te laten vervallen. Er zou dan in Voorburg ter hoogte van de brug (einde Westenburgstraat) en keerlus moeten worden ingericht. (Aan doelstelling 4. Uit masterplan wordt dan ook nadrukkelijker invulling gegeven). - of het realiseren van een tramtunnel vanaf ongeveer (ter hoogte van) de Melkwegstraat aan te leggen die doorloopt tot station Voorburg en mogelijk verlengbaar tot voorbij het Huygens/Hofwijck-museum.	Het afsluiten van de aansluiting Westenburgstraat-Maanweg behoort zeker tot de mogelijkheden bij de nadere uitwerking. In de volgende fase zal dit als optie verder worden onderzocht bij de benodigde aanpassingen aan de kruising. In variant 1T en 1L-1 is er bovendien de mogelijkheid tot doortrekking van de tunnel overwogen.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

	e	Per 9 december 2011 is de tramlijn naar Station Voorburg opgeheven als gevolg van een te beperkt gebruik door reizigers. Dit geeft aan dat in Voorburg-West slechts in zeer beperkte mate behoefte bestaat naar OV. Nb. Het feit dat Station Voorburg ook geen Intercitystation meer is bevestigt ook nog eens de relatief beperkte behoefte aan OV-verbindingen. Mijn zienswijze: Het realiseren van een voetgangersbrug ter hoogte van de Heeswijkstraat is niet nodig en zal alleen maar voor parkeeroverlast in Voorburg zorgen door bewoners en/of bezoekers van de Binckhorst.	In de ontwikkelingen van de afgelopen jaren zien we dat het (met uitzondering van de jaren waarin COVID-19 sterk aanwezig was) het gebruik van het Openbaar vervoer sterk toeneemt. In combinatie met het groeiende aantal inwoners in het stedelijke gebied is het ook een noodzaak dat er alternatieven zijn voor het gebruik van de auto. Voorburg-West is onderdeel van het brede stedelijke gebied waar de behoefte en noodzaak voor goed openbaar vervoer alleen maar groter wordt. Door een voetgangersbrug aan te leggen ter hoogte van de Heeswijkstraat, kan een tramhalte mogelijk beter bereikbaar worden. De invulling hiervan (locatie tramhalte, brug wel of niet, locatie van de brug, etc.) volgen in de planning- en studiefase. Ten aanzien van het parkeren wordt opgemerkt dat voor de gebiedsontwikkeling in de Binckhorst in parkeren op eigen terrein moet worden voorzien en dat het parkeren op straat per gemeente zal worden gereguleerd (blauwe zone, betaald parkeren).	Mobiliteit - Mobiliteit - Parkeren
	f	In de documenten wordt een toekomstvisie geschetst t.a.v. het doortrekken van de HOV richting Zoetermeer. Mijn zienswijze Een dergelijke variant is volgens mij het beste realiseerbeer als daar bij de aanleg van het HOV tot Station Voorburg nu al rekening mee wordt gehouden. Dit kan volgens mij het beste bereikt worden door de tram vanaf ongeveer de Melkwegstraat in een tunnel aan te leggen die doorloopt tot voorbij het Huygens/Hofwijck-museum. Het voorkomt ook direct een verkeersinfarct kruising Maanweg/Westenburgstraat.	Het deel waar u over schrijft gaat over de ambitie tot doortrekking van de lijn richting Zoetermeer in het kader van de Koningscorridor. Deze ambitie is nog niet uitgewerkt. Vanzelfsprekend wordt er in de toekomst rekening gehouden met het Rijksmonumentale pand dat u beschrijft. De initiatiefnemers aan de Verkenning (Rijk, regio en gemeenten) zijn met elkaar overeengekomen dat Huygens' Hofwijck, inclusief tuin, onaangetast moeten blijven. De initiatiefnemers hebben afgesproken dat als in de toekomst besloten wordt tot deze doortrekking, deze bij station Voorburg en Huygens' Hofwijck ondergronds aangelegd zal worden. In het huidige voorkeurstracé is wel rekening gehouden dat dit mogelijk blijft. De doortrekking is op dit moment nog te onzeker om hier al vooruitlopend in te investeren.	Alternatieve routes
082301	a	Mijn voorkeur gaat duidelijk uit naar de variant met HOV-verbinding over de Geestbrugweg. In het verleden heeft tal van jaren tramlijn 10 over de Geestbrugweg gereden naar Station Voorburg en het Statenkwartier in Den Haag. Een prima verbinding die we veel gebruikt hebben.	Dank voor uw zienwijze. Uw voorkeur is ter kennisgeving aangenomen. Deze route is nu opgenomen in het voorkeursalternatief.	Alternatief-beoordeling
	b	Ik vind dat de Geestbrugweg eigenlijk verkeers(auto)luw gemaakt moet worden. In die zin dat doorgaand auto verkeer geweerd wordt. De Geestbrugweg wordt nu veel gebruikt door auto's die niet tot het bestemmingsverkeer behoren maar verder vooral Rijswijk verder inrijden en in de richting Voorburg en Voorburg of verder als eindbestemming hebben. Dit verkeer zou gebruik moeten maken van de Victory Boogie Woogie tunnel en de toe geleidende wegen naar en vanaf de tunnel. De Geestbrugweg is gewoon ongeschikt als doorgaande verkeersweg.	Dit wordt meegenomen als optie in de verkenning van de herinrichting van de Geestbrugweg om deze leefbaarder en veiliger te maken. Dit proces is reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving. Onderdeel van de verkenning is het mogelijk afsluiten van de Geestbrug voor autoverkeer. In het rapport Verkeersmodellering is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd met een knip op de Geestbrug voor autoverkeer.	Proces - Vervolgproces
	c	Een verder probleem/aandachtspunt daarbij is de ontsluiting van de wijk Cromvliet.Als inwoner van Cromvliet maak ik veelal gebruik van de Cromvlietkade om bv naar Voorburg te gaan. Om naar Den Haag en verder Rijswijk in te gaan maak ik gebruik van de uitgang via de Broekslootkade Haagweg/Rijswijkseweg. Een zeer verkeersonveilige kruising(blackspot) vooral in de spitsuren. Die ook verbetering behoeft als de Geestbrugweg autoluw gemaakt zou worden.	Het autoluw maken van de Geestbrugweg betekent niet per direct het verplaatsen van het autoverkeer, maar kan ook de keuze voor een andere manier van vervoer zoals OV of fiets (de zogenaamde 'modal shift') betekenen. In de volgende fase zal nader onderzocht worden of/hoe de aansluiting van de zijstraten kan plaatsvinden en hoe de bereikbaarheid van omliggende buurten gewaarborgd kan worden.	Mobiliteit - Bereikbaarheid

082401	a	Een tramlijn op de Binckhorstlaan in de gemeente LV zorgt voor een verhoogde verkeersintensiteit met een tram per elke 5 minuten. Dat kan alleen als het autoverkeer wordt teruggedrongen door het afsluiten van de Geestbrug voor het autoverkeer. Dan blijft op de Binckhorstlaan alleen bestemmingsverkeer voor Voorburg-west over. Over de Geestbrug gaan dan alleen nog het OV, fietsers en voetgangers. Het doorgaande autoverkeer zal gedwongen moeten worden om gebruik te maken van de BoogieWoogie-tunnel, de Mercuriusweg of Supernovaweg.	Dank voor uw zienswijze. In het Basispakket Mobiliteitsmaatregelen is een maatregel voorgesteld om het doorgaande verkeer op de Geestbrugweg te weren. Een mogelijkheid die hiervoor onderzocht is (en waarvan uit de Vervoerwaardestudie gebleken is dat dit werkt) is het aanbrengen van een 'knip' in het autoverkeer op de Geestbrug. Zie hiervoor maatregel 17 uit het Basispakket Mobiliteitsmaatregelen.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	b	Met de beperking van het doorgaande autoverkeer wordt de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg autoluw en geschikt als fietsroute. Ook het fietsverkeer, vanaf Ypenburg via de Hoekweg, dat nu op een onoverzichtelijke manier de stoplichten bij de Geestbrug moeten passeren, krijgt meer ruimte. Een herindeling van de Binckhorstlaan en de Geestbrugweg met minder parkeerplaatsen is niet nodig omdat de tram en het bestemmingsverkeer van dezelfde verkeersstrook gebruik kunnen blijven maken. Eventuele obstructie voor de tram bij de stoplichten wordt juist veroorzaakt door het aantal doorgaande auto's en dat wordt in de door mij voorgestelde aanpak juist teruggedrongen.	In de schetsontwerpen van de onderzochte varianten is er een verlies aan parkeerplaatsen, wat vooral een gevolg is van inpassing van de tramhaltes. In de planning- en studiefase worden de plannen verder uitgewerkt, waarbij ook gekeken wordt naar kansen voor voetgangers, fiets, parkeren groen en het openbaar vervoer.	Proces - Basispakket Mobiliteit
	c	De enige toegang tot de 'Romeinse' buurt met ruim 200 woningen loopt via de Corbulokade. Daarom zal de inrit van de Corbulokade toegankelijk moeten blijven vanaf zowel de Binckhorstlaan/Maanweg als vanaf Binckhorstlaan/Prinses Mariannelaan. De voorgenomen vrije baan en verhoging van het tramtracee is een te grote drempel om de Corbulokade in te kunnen rijden.	In de volgende fase moet nader onderzocht worden of/hoe de aansluiting van de zijstraten kan plaatsvinden en hoe de bereikbaarheid van omliggende buurten gewaarborgd kan worden en hoe de inpassing van de haltes geoptimaliseerd kan worden. Hierin wordt ook de inrit van Corbulokade meegenomen.	Mobiliteit - Bereikbaarheid
083001	a	Het huidige eenrichtingsfietspad is maar 2.50 m en niet breed genoeg (en ontworpen voor) fietsen in tegengestelde richting (d.w.z. zowel richting Voorburg als richting Den Haag). Verbreding kan gerealiseerd worden door de (toch al onveilige) parkeerhavens te schrappen en de kleine boompjes laten zich verplaatsen richting de rijweg. En als dat te lastig zou zijn, dan kan de gewenste breedte worden gerealiseerd door de linkerkant van het fietspad iets dichter langs de bomen te leggen en aan de rechterkant iets af te doen van het trottoir.	Dank voor uw zienswijze. De specifieke inrichting van het wegprofiel is onderdeel van de volgende fase. In deze Verkenning is met name onderzocht of een goede inpassing mogelijk is. Bij een herinrichting wordt er nader onderzocht welke optimalisaties mogelijk zijn. Uw suggesties zullen onderdeel van de afweging zijn.	Mobiliteit - Bereikbaarheid
	b	Het oversteken van de Binckhorstlaan is gevaarlijk. Dat komt onder andere door de parkeerhavens en de daarop geparkeerde voertuigen (waaronder busjes en vrachtwagentjes van verhuurbedrijven die op deze foto te zien zijn) en vanwege de vaak voorkomende snelheidsovertredingen.	Het thema verkeersveiligheid heeft onze nadrukkelijke aandacht. Het doel is om in de Binckhorst het parkeren zoveel mogelijk inpandig te realiseren. Het parkeren op de openbare weg zal vergaand worden beperkt hetgeen bijdraagt aan een betere verkeersveiligheid. De beperkte parkeergelegenheid is in hoofdzaak bedoeld voor functies zoals laden &lossen en invalide-parkeerplekken.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid

	c	In de plannen die ter inzage liggen zien wij dat het de bedoeling is om het fietspad aan de andere kant van de Binckhorstlaan, pal langs het tramtracé, te gaan uitvoeren als tweerichtingsfietspad. Dat is hieronder te zien. Daar zien we ook dat ter hoogte van de toegang tot onze locatie “oversteken” van de Binckhorstlaan naar dat fietspad aan de andere kant door de komst van het tramtracé voor goed onmogelijk wordt. We vragen u specifiek om deze verbreding te realiseren nog voordat de bouw van het tramtracé aanvangt. Kortom, volgens ons is er zeker zolang de aanleg van het tramtracé duurt dan helemaal geen fietspad meer aan de noordzijde langs de Binckhorstlaan. Ons verzoek lost die situatie op, want dan kan iedereen langs de Binckhorstlaan richting Den Haag fietsen vanuit Voorburg tot vlakbij Den Haag Centraal Station. De voorkeur gaat uit naar een realisatie voordat de werkzaamheden voor de aanleg van de nieuwe trambaan een aanvang zullen nemen, zodat ook tijdens de bouw van de trambaan een aantrekkelijke en veilige fietsverbinding gewaarborgd is.	Dank voor uw informatie. Deze informatie zal in de planning- en studiefase worden meegenomen zodat een realiseerbaar ontwerp wordt gemaakt. De keuze om langs een groot deel van de Binckhorstlaan 2 richtingspaden te maken (grotendeels om al aanwezig) is mede op basis van de beperkte oversteekmogelijkheden van de Binckhorstlaan voor de fietser.	Proces - Vervolgproces
	d	Fietspad aan de zuidelijke zijde (aan de zijde van de Trekvliet) van de Binckhorstlaan dat, met oog op de verkeersveiligheid en sociale veiligheid, volwaardig (d.w.z. minstens vier meter en beter vijf meter breed) voor intensief tweerichtingsverkeer kan worden gebruikt. Specifiek wordt hiermee de Binckhorstlaan tussen Schenkviaduct en Corbulokade bedoeld. Onze vraag is ook om deze verbreding tot een volwaardig tweerichtingsfietspad te laten aanvangen vanaf het Schenkviaduct.	Doordat wordt ingezet op duurzame mobiliteit zien we dat dat het aantal fietsers flink toeneemt. We erkennen ook het belang van hoogwaardige en veilige fietsverbindingen met voldoende capaciteit. Langs de Binckhorstlaan liggen aan beide zijden fietspaden. Voor een groot deel mag er op deze fietspaden in twee richtingen worden gefietst. Daarnaast wordt de groei van het aantal fietsers geaccommodeerd met een stelsel van zogeheten sterfietsroutes of metropolitane fietsroutes die vooral langs rustige wegen liggen, waar het prettig en comfortabel fietsen is met beperkt oponthoud vanwege kruisend autoverkeer (met verkeerslichten). In de Binckhorst betreft dat de Velostrada met een nieuwe brug over de Trekvliet en het spoor, zodat er een nieuwe verbinding komt met Voorburg Noord. Een andere nieuwe fietsroute is het Trekfietstracé met een nieuwe onderdoorgang van de Mercuriusweg. In het Basispakket Mobiliteit staan aanvullende fietsmaatregelen zoals een nieuwe brug. Daarnaast is verbeteren van de langzaam verkeersroutes tussen Schenkviaduct en Trekvlietplein onderdeel is van de uitwerking van het HOV tracé ter hoogte van de spoorviaducten. In de planning- en studiefase wordt het voorkeursalternatief inclusief fiets- en voetgangersverbindingen verder uitgewerkt, waarbij ook in het bijzonder de fietsvoorzieningen rond de Sporendriehoek en in Voorburg een aandachtspunt zijn.	Proces – Basispakket Mobiliteit

	e	Knelpunten sociale veiligheid: Dit deel van ons verzoek is gebaseerd op twee gezichtspunten: 1) de nog te bouwen onderdoorgang onder de Mercuriusweg bij de Trekvlietbrug zal nog lang geen werkzame fietsroute naar Den Haag opleveren en ook nog geen sociaal veilige fietsroute; 2) die sociale veiligheid ontbreekt ook bij het geplande nieuwe fietspad langs de trambaan ter hoogte van de spoorboogzone. Deze problematiek zou letterlijk te omzeilen zijn als fietsers ook langs de door ons voorgestelde kant twee richtingen op kunnen fietsen in het gebied van de spoorboog. Dus langs de kant van de woningen, in het zicht van de automobilisten (deels), niet in een ingeklemde en afgelegen situatie. Het aanwezig zijn van ons “alternatief” zou bijdragen aan de sociale veiligheid van de fietsverbinding met de Binckhorst omdat er ten minste de keuze is om een sociaal veiligere route te nemen.	Dank voor uw suggestie. Het uitwerken van goede oplossingen voor sociale veiligheid is aandachtspunt in de planning- en studiefase. Inmiddels is de transformatie in delen van de Binckhorst in volle gang en zijn er op afzienbare termijn meer bewoners en functies in het gebied die de sociale veiligheid vergroten.	Proces - Vervolgproces
	f	Knelpunten verkeersveiligheid: 1) In dit ontwerp is het nieuwe fietspad ingeklemd tussen de spoorboog en het nieuwe tramtracé. Bij de bocht in het nieuwe fietspad direct in/na de onderdoorgang lijkt er onvoldoende zicht op tegenliggers, terwijl uitwijken niet kan vanwege de tramlijn. 2) Ter hoogte van de aansluiting Binckhorstlaan en Supernovaweg kruist het door ons voorgestelde fietspad aan de zuidelijke zijde van BH-laan "alleen" het verkeer naar de Plutostraat dat in intensiteit onvergelijkbaar zal zijn met de Supernovaweg. 3) Kruising met de Supernovaweg zal hoge eisen stellen aan verkeersregeling i.v.m. zware belasting Supernovaweg en vermoedelijk hoge snelheid verkeer vanwege nieuwe politiebureau. 4) Zowel het tramtracé als het fietspad aan de noordzijde kruisen de in- en uitrit van het grote tankstation. Zonder verkeerslichten lijkt dit een ernstig onveilige situatie voor iedereen. 5) Kruising met de Zonweg: realisatie verkeerslichten het liefst zo snel mogelijk en zeker voor aanleg tramtracé gerealiseerd. 6) Kijkend naar het geplande fietspad aan de noordzijde zien we bij deze kruising met de Zonweg dat opstelplaatsen voor fietsers die van dat fietspad naar de Trekvlietzone willen oversteken (en dan niet op de trambaan kunnen staan) niet zijn voorzien/nauwelijks kunnen worden gerealiseerd. 7) Kruising met Maanweg: Zonder verkeerslichten is de getekende oversteek ook gevaarlijk, zo achter de brug.	De specifieke inrichting van het wegprofiel en de kruisingen is onderdeel van de volgende fase. In deze verkenning is met name onderzocht of een goede inpassing mogelijk is. Tevens wordt dan nader onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling van verkeerslichten en afstelling hiervan. Bij een herinrichting wordt er nader onderzocht welke optimalisaties mogelijk zijn. Uw suggesties zullen onderdeel van de afweging zijn.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid

083101	a	Na een “pas op de plaats” ligt er een jaar later dan gepland een voorkeursroute voor HOV over de Binckhorst. Vooraf stond al vast wat er uit moest komen, namelijk een voorkeursroute over de Geestbrugweg. Deze keer wordt de uitkomst begeleid door honderden pagina’s aan onderzoeksresultaten. De zoektocht naar een HOV-route vanaf de Binckhorst naar Delft is niet nieuw. De gemeente Den Haag zoekt al vele jaren naar een tracé voor HOV over de Binckhorst naar Delft. Een HOV-tunnel naast de Rotterdamsebaan is onderzocht (zie o.a. RIS 145178 10-04-2007). De tunnel is er door gebrek aan middelen niet gekomen. In 2008 is er op verzoek van de gemeente Den Haag een uitgebreide studie gedaan door ingenieursbureau Movares. (Tracéstudie Binckhorst-Hoornwijk, Februari 2008) De Movares studie wijst een tramroute over de Broekslootkade aan als beste optie. De gemeenteraad van Den Haag wil niet meegaan met de conclusie van het Movares rapport. De variant over de Broekslootkade is niet gewenst door de (Haagse) bewoners in deze straat. Bovendien gaat deze route over de Jupiterkade, waar het een inkomstenderving zal betekenen voor toekomstige Haagse woningbouwprojecten. Dat er nu een nieuw “objectief” onderzoek ligt na bovenstaande voorgeschiedenis, roept twijfels op. Waarom is de Geestbrugweg plotseling wel geschikt voor een HOV-verbinding, terwijl dit jarenlang niet de voorkeur had? Als een HOV-verbinding over de Geestbrugweg werkelijk een goede oplossing is, waarom is dat in 2007/2008 niet bedacht? Over de Geestbrugweg-variant stelde het Movares rapport destijds dat het ongeschikt is voor een HOV-baan. Deze variant kwam toen niet eens door de quick-scan en werd niet in detail onderzocht! Sinds 2008 is de Geestbrugweg alleen maar drukker en onveiliger geworden en daarmee nog ongeschikter.	In het onderzoek uit 2008 is als uitgangspunt gesteld dat er een lightrail verbinding moest komen. Met specifiek de eis voor een volledig vrije baan voor de lightrail. Die was niet mogelijk te realiseren in zowel de Geestbrugweg als de Broekslootkade. Daarom is deze niet verder onderzocht. In deze verkenning is niet alleen de lightrail variant onderzocht maar ook een tram en bus variant. Een tram of bus is wel realiseerbaar in de Geestbrugweg hoewel niet met een volledige vrije baan. De hoogwaardigheid van de tramlijn op dit deel van het tracé is dan wel minder dan gewenst maar de initiatiefnemers vinden de verbinding in combinatie met de rest van het tracé van voldoende hoogwaardig niveau.	Proces – Historie
	b	Het MIRT projectteam bestaat uit vertegenwoordigers van o.a. de gemeente Den Haag, Leidschendam-Voorburg en (na lang aandringen) de gemeente Rijswijk. Het projectteam lijkt uit balans, de gemeente Rijswijk en Leidschendam-Voorburg leveren een eigen medewerker verkeerskunde. De gemeente Den Haag daarentegen heeft de middelen om een externe wethouder in te huren. Het is duidelijk dat het MIRT projectteam (gemeente Den Haag) er alles aan gelegen is om een doorbraak te forceren wat betreft een tracé over de Binckhorstlaan/ Geestbrugweg. De ingehuurde onderzoeksbureaus Arcadis en APPM redeneren continu naar de gewenste oplossing toe, een klassiek staaltje reverse engineering. Wie betaalt bepaalt. In een serieus onderzoek zouden de rapporten van APPM en Arcadis door een derde, even deskundige, partij worden getoetst. Nu mogen slechts leken (omwonende burgers) af en toe hun zegje doen. Het Startdocument MIRT verkenning mobiliteit CID Binckhorst (31-08-2020) is een tekenend voorbeeld van de eenzijdige kijk van het projectteam. Een dergelijk rapport zou de voorgeschiedenis van het project uit moeten leggen. De bestaande Movares studie wordt echter nergens genoemd, dit is schandelijk. Het door de gemeente Den Haag zelf geproduceerde rapport, wordt wegens de onwelgevallige conclusie onder het tapijt geschoven. APPM en Arcadis mogen aan de slag om “betere” conclusies te produceren.	Uw toelichting is ter kennisgeving aangenomen.	Alternatief-beoordeling

	c	Dat de Geestbrugweg ongeschikt is voor een HOV verbinding wordt zelfs door het MIRT-team onderkend. Om toch over de Geestbrugweg te kunnen gaan, wordt de eis voor een vrij liggende baan losgelaten. Je kunt je afvragen wat zo'n lijn nog met HOV te maken heeft. De tweede strategie van het MIRT-team is het keer op keer er op hameren dat inpassing pas in de detailfase bekeken wordt. Dit is heel erg vreemd, een goede inpassing in de Geestbrugweg is namelijk HET probleem. De beoogde inpassing zou vanaf het begin voor iedereen duidelijk moeten zijn. Het projectteam maakt zich er vanaf door nu een "mobiliteitspakket" voor te stellen. De inhoud van dit pakket is nog totaal onduidelijk. Er wordt ook voorbij gegaan aan het feit dat de Rijswijkse raad dit zal moeten goedkeuren, terwijl autogezinde partijen in deze raad een meerderheid hebben. De schaarse ruimte op Geestbrugweg wordt nu geclaimd voor een tram, terwijl het volstrekt onzeker is of de hoeveelheid autoverkeer wel af gaat nemen. Als er bij de herinrichting van de straat geen rigoureuze maatregelen worden genomen, maar alleen cosmetische, dan is de Nagestreefde verbetering van verkeerveiligheid en leefbaarheid een illusie.	In de onderzoeken is onderkend dat de ruimte op de Geestbrugweg aanvullende maatregelen vereist. Daarom is in de kostenraming van de HOV-verbinding rekening gehouden met kosten voor inpassingsmaatregelen. Daarbij is in Basispakket Mobiliteit rekening gehouden met de aanvullende maatregel inpassingsmaatregelen 'van gevel tot gevel' (zie maatregel 18). De doorrekeningen laten zien dat wanneer de HOV-verbinding inclusief aanvullende maatregelen worden toegepast de groei van het autoverkeer bijna hetzelfde blijft als het niveau in 2019. Tevens is in de Vervoerwaardestudie gekeken naar de mogelijkheden het doorgaande verkeer op de Geestbrugweg er af te halen door doorstroom belemmerende maatregel voor het autoverkeer op de Geestbrug (bijv. een knip). Hierin is een flinke afname in verkeersintensiteiten op de Geestbrugweg te zien (zie paragraaf 4 verkeersintensiteiten voor uitgebreidere toelichting). De gemeente Rijswijk is inmiddels een verkenning van de herinrichting van de Geestbrugweg gestart om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. In dit proces worden bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving betrokken.	Locatie Geestbrug(weg)
	d	Ik roep de gemeenteraad op om te onderkennen dat de huidige situatie op de Geestbrugweg niet samengaat met een HOV lijn. Maak niet slechts een keuze over het tramtracé maar ook over de bijbehorende verkeermaatregelen. Dit laatste mag niet vrijblijvend zijn! Wanneer de Geestbrugweg slechts cosmetisch heringericht wordt, dan komen de leefbaarheid en verkeersveiligheid nog meer onder druk te staan.	Uw toelichting is ter kennisgeving aangenomen.	Locatie Geestbrug(weg)
	e	Tevens roep ik u op om kritisch te zijn over onderzoeksrapporten. Te vaak worden dergelijke rapporten geproduceerd om een beslissing te forceren. Wanneer slechts één ingenieursbureau (vaak met een raamcontract) betrokken is, dan is objectiviteit doorgaans ver te zoeken. De voorbeelden zijn er legio: - Verkeersstudie Mall of The Netherlands (Hoeveelheid verkeer totaal onderschat, ieder weekend staat de omgeving vast.) - Verkeersstudie Rotterdamsebaan (Hoeveelheid verkeer in tunnel totaal overschat, sluipverkeer in Voorburg en Rijswijk is niet afgenomen.) - Onderzoek ophoging Hoornbrug (Eerst ligt er een rapport dat stelt dat de brug geen Avenio trams kan dragen en vernieuwd moet worden. Na een mislukte aanbesteding is de brug opeens sterk genoeg volgens een nieuw rapport.)	De onderzoeksrapporten zijn meerdere keren getoetst en beoordeeld door deskundigen van de initiatiefnemers, waaronder ook de gemeente Rijswijk. Het Plan-MER met bijbehorende bijlagen is getoetst door de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r.. Zie hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord.	Alternatief-beoordeling

	f	Het Movares rapport Tracéstudie Binckhorst-Hoornwijk, Februari 2008 heeft bijna dezelfde onderzoeksvraag als nu voorligt voor de HOV-route naar Delft. Destijds kwam een tracé over de Broekslootkade als beste optie naar voren. Het Movares rapport (met onwelgevallig conclusie) is systematisch genegeerd door het projectteam. Pas na aandringen van burgers en Voorburgse politici is het Broekslootkadetracé opnieuw bekeken. Het Broekslootkadetracé heeft nadelen (net als alle andere tracées), welke in het Movares rapport op een realistische wijze worden uitgelegd. In de huidige MIRT onderzoeken lijkt objectiviteit wat betreft dit tracé ver te zoeken. Nadelen van het Broekslootkadetracé worden opgeblazen, terwijl het op een constructieve wijze zoeken naar oplossingen wordt vermeden. Het doorsnijden van een fietsstraat wordt in de huidige studie bijvoorbeeld als zeer problematisch beschouwd, terwijl het Movares rapport al schetsoplossingen bevat voor dit probleem. Het Movares document is hier te vinden: https://denhaag.raadsinformatie.nl/modules/13/Overige%20bestuurlijke%20stukken/105716	Zie voor beantwoording de reactie bij lid a van deze zienswijze. Aanvullend: In het Zeef 1 Rapport zijn alle mogelijke tracévarianten op een gelijke manier bekeken en beoordeeld. Hier is uit voortgekomen dat het tracé via de Geestbrugweg de beste optie is voor de verbinding naar Delft.	Proces - Historie
	g	“Tevens is voor het behouden van de volledige doorvaart in de zwaaikom bij de Broekslootkade een hefbrug met een grote overspanning nodig;” Dit argument wordt vanaf het begin gebruikt. Vragen hierover worden uit de weg gegaan. Opnieuw: Komende vanuit de Binckhorsthavens zijn er feitelijk twee “zwaaikommen” beter gezegd; bochtverruimingen. Eén om een bocht richting Vliet te maken, de andere om een bocht richting centrum te maken. Binnenvaartschepen maken geen bocht richting centrum. De bochtverruiming richting centrum is niet (meer) in gebruik. Dat blijkt uit ook uit het feit dat daar momenteel woonboten liggen. Alleen de bochtverruiming richting de Vliet is nodig. Kijk ook naar de situatie rond de Kippenbrug in Voorburg. Daar is slechts één bochtverruiming. De bochtverruiming vanuit de Binckhorsthaven richting centrum kan gedempt worden, dit maakt de benodigde brug veel goedkoper. Een eenvoudige basculebrug voldoet ipv de geschetste hefbrug. Dit zal de kosten en impact van deze variant enorm verlagen. Het is schrijnend om te zien dat het projectteam geen enkele moeite doet hier serieus naar te kijken, terwijl op de Binckhorstlaan alle registers open worden getrokken om een hellingbaan in te passen.	Voor de Broekslootkadevarianten 5B en 5T is in de schetsontwerpen het uitgangspunt geweest rekening te houden met de huidige vaarklasse en benodigde overspanning en om die reden is uitgegaan van een hefbrug. Een ander brugtype is alleen mogelijk als voor een andere vaarklasse besloten wordt. Dat is nu niet aan de orde.	Alternatief-beoordeling

	h	“Dit is wel nadelig voor verkeersveiligheid, betrouwbaarheid en snelheid van het HOV. Deze nadelen kunnen worden aangepakt met de maatregelen uit het aanvullende Basispakket Mobiliteit voor een herinrichting van deze wegen en door doorstroming belemmerende maatregelen autoverkeer op/rondom Geestbrug.” Inpassing van de HOV lijn is HET probleem op de Geestbrugweg, dat wordt in bovenstaande onderkend. Het kan niet zo zijn dat er alleen een tracékeuze gemaakt wordt, terwijl het verkeersmaatregelenpakket onduidelijk is. Nu wordt een groot deel van de beperkte ruimte in de straat geclaimd voor een tram, terwijl het maatregelen pakket volstrekt onduidelijk is. Dit is de verkeerde volgorde. Het is zeer wel mogelijk dat een autogezinde Rijswijkse raad de enige autoverbinding met Voorburg niet op wil geven. Inwoners blijven dan achter met een onleefbare straat. Fietsers en voetgangers met een onveilige straat. Kies voor een tracé samen met een verkeersmaatregelenpakket.	In de onderzoeken is onderkend dat de ruimte op de Geestbrugweg aanvullende maatregelen vereist. Daarom is in de kostenraming van de HOV-verbinding rekening gehouden met kosten voor inpassingsmaatregelen. Daarnaast is in het Basispakket Mobiliteit rekening gehouden met aanvullende maatregelen herinrichting geestbrugweg (zie maatregel 18). Een mogelijkheid die hierbij onderzocht is (en waarvan uit de Vervoerwaardestudie gebleken is dat dit werkt) is het aanbrengen van een 'knip' in het autoverkeer op de Geestbrug. Zie hiervoor maatregel 17 uit het Basispakket Mobiliteit. Er is inmiddels een verkenning van de herinrichting van de Geestbrugweg gestart, juist om deze leefbaarder en veiliger te maken. In dit proces worden bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving betrokken.	Proces - Basispakket Mobiliteit
	i	“Er mag geen sterk negatieve score (dubbele min, - -) onder de criteria van het doelbereik voorkomen. Dit is een vereiste.” Het is zeer ongebruikelijk om een multicriteria-analyse (MCA) op deze manier te benaderen. MCAs zijn geen exacte wetenschap, de scores op individuele criteria hebben altijd een zekere mate van subjectiviteit. Hier is een grote mate van sturing mogelijk. MCAs zijn bedoeld om gesommeerde scores van alle criteria te vergelijken, eventueel gecombineerd met wegingsfactoren. Alleen op basis van deze totaalscores kunnen conclusies getrokken worden.	Er is niet gewerkt met een multi-criteria analyse (MCA) waarbij scores zijn omgezet in een getal en zwaarte. In het hoofdrapport Plan-MER staan de scores van de alternatieven als geheel, in de deelrapporten 2 en 3 is voor diverse aspecten ook naar de verschillende deeltrajecten gekeken omdat er lokaal een verschil kan zijn of dat er een nuancering nodig is. Deze beslisinformatie hoort ook bij het Plan-MER en is meegenomen in de besluitvorming over het voorkeursalternatief.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	j	Het tracé over de Geestbrugweg scoort vijf maal een enkele min, wat erg veel is. Een belangrijk bezwaar, namelijk verkeersveiligheid, wordt niet eens besproken. Een score van twee minnen maakt een tracé ongeschikt. De beslissing of iets één of twee minnen waard is, is niet objectief te noemen en heeft hier een enorme impact. In de Movares studie uit 2008 was het niet kunnen inpassen van een vrij liggende HOV-baan nog genoeg om het Geestbrugwegtracé ongeschikt te verklaren.	In de verkenning is onderzoek gedaan naar de inpasbaarheid van de varianten (onder andere met schetsontwerpen). Conclusie is dat de inpassing van een tram mogelijk is mits in de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg de tram gemengd rijdt met het autoverkeer. Tevens is geconstateerd dat deze inpassing een aantal aandachtspunten kent. Wel zorgt de tram voor vermindering van de hoeveelheid autoverkeer t.o.v. de situatie zonder HOV en het Basispakket Mobiliteit (referentiesituatie). In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en verwachte verkeersdrukte op het traject via de Geestbrugweg ook aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. In dat kader is een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") een aanvullende maatregel (nr. 17) in het Basispakket Mobiliteit. De gemeente Rijswijk neemt deze mee in de uitwerking van de herinrichting van de Geestbrugweg (nr. 18) om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. Dit proces is al gestart samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving.	Alternatief-beoordeling
	k	Hier wordt een dubbele min toegekend voor het niet ontlasten van het Rijswijkseplein. Dit maakt vervolgens het tracé ongeschikt. Het feit dat hier een dubbele min gegeven wordt, en geen enkele min, heeft een enorme invloed op de tracé studie. Hoe feitelijk onderbouwd is dit? Waarom wordt hier zo vluchtig aan voorbij gegaan? Zijn er geen andere oplossingen op het Rijswijkseplein? De honderden pagina’s aan onderzoeken zijn weinig waard als de tracékeuze eigenlijk terug te leiden is tot deze enkele of dubbele min.	De afweging over het voorkeursalternatief is niet alleen gemaakt op het ontlasten van het Rijswijkseplein, ook de milieueffecten (Plan-MER), MKBA en Vervoerwaardestudie zijn daarbij betrokken.	Lijnvoering

083102	a	Het voorkeurstracé van een zeer frequente sneltram over de Historische Geestbrugweg veroorzaakt een fysieke barrière (bij verhoogde aanleg van de vrije baan), vernietigt de verbinding tussen de beide historische wijken, vernietigt het zo gewilde historische woonkarakter en de mogelijkheid om die te versterken door verkeersluw te maken en voor fietsers en voetgangers aantrekkelijker te maken. Door een zware tram op deze duinzandgronden zullen trillingen schade veroorzaken aan de omliggende historische panden. Een toeristisch historisch trammetje over de bestaande rails een paar keer per dag zou nog kunnen, dat past in het karakter en verbindt dan beide historische dorpskernen. Een toeristisch historisch trammetje over de bestaande rails een paar keer per dag zou nog kunnen, dat past in het karakter en verbindt dan beide historische dorpskernen.	Dank voor uw zienswijze. Het voorkeursalternatief omvat geen verhoogde trambaan in de Geestbrugweg, maar een zogenoemde maaiveldligging. In de onderzoeken is onderkend dat de inpassing op de Geestbrugweg aanvullende maatregelen vereist. Daarom is in de kostenraming van de HOV-verbinding rekening gehouden met kosten voor inpassingsmaatregelen. Daarbij is in Basispakket Mobiliteit rekening gehouden met de aanvullende maatregel inpassingsmaatregelen 'van gevel tot gevel' (zie maatregel 18). De gemeente Rijswijk is inmiddels een verkenning van de herinrichting van de Geestbrugweg gestart. In dit proces worden bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving betrokken. In de planning- en studiefase vindt meer gedetailleerd onderzoek plaats naar trillingen en benodigde maatregelen. Voor de realisatiefase is in het Plan-MER aangegeven om trillingsmetingen te doen bij de bouwwerkzaamheden waarbij trillingen ontstaan en een oplevertoets na realisatie (toetsing van de trillingspredictie). De inpassing van de HOV baan volgt in de planuitwerking, waarin ook de omgeving wordt betrokken.	Locatie Geestbrug(weg)
	b	Vanuit Binckhorst moet het verkeer worden ontmoedigd om door de Geestbrugweg te gaan, daarvoor is tenslotte ook de Rotterdamse Baan-(boogie woogie) tunnel aangelegd. Mogelijk kan ook hier een snelle openbaar vervoer route doorheen? Want dat is een gemiste kans dat er geen OV door de tunnel of een extra tunnel is aangelegd.	Het autoverkeer van en naar het centrum wordt door middel van de bewegwijzering al ontmoedigd om via de Geestbrugweg te rijden. Daarnaast is in het Basispakket Mobiliteit een autoverkeer beperkende maatregel bij de Geestbrug opgenomen. De Boogie Woogietunnel is geen geschikt alternatief, deze optie is afgevallen in de tracéafweging zeef 1 in de vorige fase van deze verkenning (R7, HOV-bus) en om die reden niet in het Plan-MER (zeef 2) onderzocht.	Proces - Historie
	c	De noodzaak van de nieuwe verbinding (ook nog het omleggen van tramlijn) is zwaar onvoldoende aangetoond en niet specifiek onderzocht door de al aanwezige alternatieve Openbaar vervoersbewegingen in ogenschouw te nemen en daarmee op andere wijze (loop-/fietsroutes) te verbinden.	De groei in bewoners en arbeidsplaatsen in CID-Binckhorst zorgt voor extra verplaatsingen. Uit de Vervoerwaardestudie blijkt dat zonder maatregelen de bereikbaarheid van de Binckhorst en de omliggende gebieden vastloopt. Deze studie laat zien dat de bereikbaarheid na voltooien van de gebiedsontwikkeling onvoldoende is, en niet is op te lossen met meer capaciteit van de bestaande lijnen en modaliteiten. Zie voor de gehele toelichting nut- en noodzaak paragraaf 4.2	Nut en noodzaak
	d	Uit het Mobiliteitsonderzoek blijkt dat met name de autoverkeer- en fietsverkeer-bewegingen gaan toenemen. Voor de eerste is de Rotterdamse Baan aangelegd, voor de tweede is het historische Geestbrugwegtracé uitermate geschikt mits doorgaand autoverkeersluw gemaakt en geen onnodige barrière veroorzakende sneltramtracé er doorheen. (knip Geestbrugweg)	In de Vervoerwaardestudie is inderdaad een toename in reisverplaatsingen te verwachten als gevolg van de ontwikkeling in de Binckhorst. Zonder maatregelen neemt ook de hoeveelheid autoverkeer in de Geestbrugweg toe, wat nadelig is voor leefbaarheid en verkeersveiligheid. Uit de MIRT-verkenning blijkt dat realisatie van een goede openbaar vervoerverbinding zorgt voor beperking van de hoeveelheid autoverkeer. Hierbij is Variant 1T als voorkeursvariant naar voren gekomen. In het Basispakket Mobiliteit zijn aanvullende maatregelen voorzien, met onder meer de herinrichting van de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg de eventuele verkeersbeperkende maatregelen bij de Geestbrug. Er is inmiddels een verkenning van de herinrichting van de Geestbrugweg gestart om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. In dit proces worden bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving betrokken.	Proces - Basispakket Mobiliteit

	e	Mogelijkheden voor fiets- en voetgangers: 1) Het tunneltje onder kruispunt Geestbrugweg/Haagweg kan dan worden benut als fietsenstalling voor zowel bezoekers oude winkelcentrum Rijswijk, als “tram”forenzen Binckhorsters. 2) Ook zou het versterkend zijn als er een fiets-/voetgangersbrug over de Trekvliet zou komen ter hoogte van de Broekslootkade.	Dank voor uw ideeën. De gemeenteraad van Rijswijk heeft al eerder besloten om het fiets- en voetgangerstunneltje onder de Haagweg te sluiten. In het Basispakket Mobiliteit zijn verdere aanvullende maatregelen voorzien, waaronder een extra brug voor langzaam verkeer over de Trekvliet ter hoogte van de Molenwijk.	Proces - Basispakket Mobiliteit
083103	a	Uitgangspunten, die bij de verdere uitwerking een rol zouden moeten spelen, zijn dat de bedrijfsvoering en eventuele toekomstige uitbreidingen van ProRail niet worden belemmerd. Een belangrijke ontwikkeling hierin de Schaalsprong Oude Lijn, waarbij de (regionale) partijen gemeenschappelijk een preverkenning hebben uitgevoerd naar de mogelijkheid van viersporigheid op en de ontwikkeling van enkele nieuwe stations tussen Leiden en Dordrecht. ProRail doet het verzoek om - vooruitlopend op de Omgevingswet - actief betrokken te worden bij het verder ontwikkelen van bouwplannen in de directe nabijheid van e spoorbaan, teneinde in gezamenlijk overleg tot overeenstemming te komen c.q. afspraken te maken alvorens tot uitwerking zal worden overgegaan.	Dank voor uw zienswijze. ProRail is al betrokken als stakeholder bij de aanpassing van de spoorviaducten Binckhorstlaan en zal in de planning- en studiefase ook betrokken worden. In de planvorming is tot nu toe in gezamenlijk overleg rekening gehouden met de belangen van ProRail en de Schaalsprong Oude Lijn en dit blijft een belangrijk aandachtspunt voor de planning- en studiefase. Bij de inpassing van de HOV lijn ter plaatse van de spoorviaducten wordt rekening gehouden met een derde spoor tussen Den Haag Centraal en Hollands Spoor.	Proces - Vervolgproces
	b	ProRail doet het verzoek om voor het aspect Externe Veiligheid in relatie tot Railverkeer gebruik te maken van de meest recente gegevens (Basisnet)	In de planning- en studiefase wordt rekening gehouden met het Basisnet.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	c	ProRail doet het verzoek om voor het aspect Externe Veiligheid in relatie tot Railverkeer gebruik te maken van de meest recente gegevens (Geluidproductieplafonds)	Aangenomen wordt dat hier aspect geluid bedoeld wordt. Voor de planning- en studiefase wordt indien sprake is van toetsing aan GPP aangesloten bij de GPPS van railverkeer.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	d	In het kader van de goede ruimtelijke ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten raadt ProRail u aan om het aspect trillinghinder af te wegen, zoals door Kenniscentrum InfoMil wordt aanbevolen. Zie https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/milieuthema/tril/. ProRail raadt u dan ook aan om het aspect trillingen te betrekken bij het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst en plan-MER en alle in de toekomst daarop gebaseerde ruimtelijke plannen. In dit kader verwijst ProRail u naar de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen (https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/omQevinQsthema/trillinqen/).	Dank voor uw informatie. Paragraaf 4.9 van de Nota van Antwoord gaat in op hoe trillingen en geluid in deze fase zijn onderzocht.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	e	De percelen die in het eigendom zijn van Railinfratrust B.V./ProRail B.V. mogen - zonder nadrukkelijke schriftelijke toestemming van ProRail - niet worden gebruikt. De percelen van ProRail, alsmede de spoorbaan, dienen door ProRail, haar aannemers of hulpdiensten te allen tijde onbelemmerd toegankelijk te zijn en te blijven met het materieel dat ook momenteel wordt gebruikt voor het uitvoeren van werkzaamheden en in het geval van calamiteiten.	Deze informatie zal in de planning- en studiefase worden meegenomen zodat in afstemming met ProRail als betrokkene bij het project een realiseerbaar ontwerp wordt gemaakt. Tijdens de planuitwerking wordt contact opgenomen met de eigenaren van de percelen die van invloed zijn op de aanleg van het HOV tracé.	Proces - Vervolgproces
	f	Bouwen naast het spoor mag geen belemmeringen opleggen aan het treinverkeer.	Zie voor beantwoording de reactie in lid e van deze zienswijze	Proces - Vervolgproces
	g	Bureau Spoorbouwmeester daagt al deze spoorse partijen uit om vanuit het perspectief voor reizigers en omgeving met zorg en ambitie aan de opgaven op en rond het spoor te werken. Meer informatie over Spoorbeeld en de voor uw gemeente van belang zijnde documenten (zoals bijvoorbeeld de Visie omgeving spoor en stations, Het stations concept en Het stationskwartier) kunt u vinden op www.spoorbeeld.nl waarnaar ProRail u kortheidshalve verwijst.	Dank voor uw suggesties.	Proces - Vervolgproces

	h	Overwegen vormen een gevaarpunt tussen weg- en spoorverkeer. ProRail verzoekt uw gemeente daarom contact op te nemen met ProRail indien de door uw gemeente voorgestelde visie en alle in de toekomst daarop gebaseerde ruimtelijke plannen effect kunnen hebben op de bestaande overwegen in uw gemeente. (Zie Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025 voor visie Min. IenW op overwegveiligheid).	De enige overweg in het gebied is een niet-openbare overweg van ProRail zelf. Het voorliggende plan heeft hier geen betrekking op.	Proces - Vervolgproces
	i	In verband met het borgen van de stabiliteit van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen mag het waterpeil niet wijzigen. Tevens dient te worden geborgd dat werkzaamheden geen invloed hebben op de stabiliteit van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen, alsmede op het ongehinderd gebruik van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden in de nabijheid van de spoorbaan dient rekening gehouden te worden met het bepaalde in artikel 19 van de Spoorwegwet, waarnaar ProRail u kortheidshalve verwijst. ProRail merkt in dit kader nu reeds op dat onder de Omgevingswet - voor initiatieven binnen het beperkingengebied hoofdspoor - de gemeente het bevoegde gezag is voor meervoudige aanvragen, waarbij vergunning alleen verleend kan worden nadat ProRail haar gemandateerde advies met instemming heeft gegeven. Bij enkelvoudige aanvragen blijft de minister bevoegd gezag en zal ProRail namens de minister vergunning verlenen.	Zie voor beantwoording de reactie in lid e van deze zienswijze	Proces - Vervolgproces
	j	ProRail verzoekt u zorg te dragen dat gronden welke momenteel voorzien zijn van de bestemming Spoorwegdoeleinden of Railverkeer, deze bestemming ook in de toekomst zullen behouden. Ook verzoekt ProRail u om geen dubbelbestemmingen mogelijk te maken.	Zie voor beantwoording de reactie in lid e van deze zienswijze	Grondverwerving en bedrijfsvoering
	k	De binnen het plangebied aanwezige onderstations mogen niet komen te vervallen. Deze onderstations zijn cruciaal voor de elektriciteitsvoorziening van de hoofdspoorweginfrastructuur en daarmee voor de berijdbaarheid van het spoor. Tevens verzoekt ProRail u ervoor zorg te dragen dat de onderstations - net als in de huidige situatie - te allen tijde bereikbaar zullen zijn voor onderhouds- en hulpdiensten.	Zie voor beantwoording de reactie in lid e van deze zienswijze	Proces - Vervolgproces
	l	Zicht op stationsentree belangrijk aandachtspunt i.v.m. vindbaarheid en sociale veiligheid.	Dit punt is ter kennisgeving aangenomen.	Proces - Vervolgproces
	m	In relatie tot wachtende reizigers is het van belang dat in de omgeving rekening wordt gehouden met de windbeleving op het perron. Hoogbouw rond het station heeft ook invloed op de windcirculatie/windstromen en kan risico's opleveren voor omliggende bebouwing (zoals schade aan daken/kappen) door veranderende windbelastingen. Hiermee dient rekening te worden gehouden.	Dit punt is ter kennisgeving aangenomen.	Proces - Vervolgproces

	n	ProRail stelt zich als doel om in 2030 CO2 neutraal te opereren. Dat betekent dat vele daken en perronoverkappingen voorzien zijn of worden van zonnepanelen om zo voldoende stroom op te wekken voor verlichting, reisinformatie, liften en roltrappen. ProRail verzoekt u derhalve bij het maken van plannen rekening te houden met mogelijke schaduwwerking op de ProRail zonnepanelen en indien nodig met ProRail in contact te treden, zodat voornoemde doelstelling van ProRail voor 2030 haalbaar blijft.	Dit punt is ter kennisgeving aangenomen.	Proces - Vervolgproces
090101	a	De diner tram die over de brug rijdt maakt veel meer geluid dan de bussen die over de brug rijden. Als dit geluid van een tram straks meerdere keren per uur over de brug komt verminderd dit de leefbaarheid van de omwonenden van de geestbrug enorm.	Dank voor uw zienswijzen. In de planning- en studiefase vindt meer gedetailleerd onderzoek plaats naar geluid en benodigde maatregelen. Voor de uitwerking van het uiteindelijke ontwerp worden bewoners van Voorburg-west, Rijswijk en de Geestbrugweg betrokken. Paragraaf 4.9 van dit document voorziet u in meer informatie over trillingen en geluid.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	b	De extra trillingen zijn zeer schadelijk voor de oude panden die op de Geestbrugweg staan. Wie is er straks verantwoordelijk voor de schade?	In de planning- en studiefase vindt meer gedetailleerd onderzoek plaats naar trillingen en benodigde maatregelen. Voor de realisatiefase is in het Plan-MER aangegeven om trillingsmetingen te doen bij de bouwwerkzaamheden waarbij trillingen ontstaan. Daarnaast zal er een oplevertoets gedaan worden na realisatie (toetsing van de trillingspredictie). Vanzelfsprekend kan inspreker, indien zij van oordeel is dat zij door het project Bereikbaarheid CID Binckhorst (economische) schade ondervindt, een verzoek indienen op grond van de wettelijke nadeelcompensatieregeling. Dit kan te zijner tijd (na het onherroepelijk worden van het ruimtelijk besluit voor de HOV-verbinding, zoals een Omgevingsplan of Omgevingsvergunning).	Grondverwerving en Bedrijfsvoering
	c	Er zijn zeer weinig mensen die momenteel gebruik maken van de busstop geestbrug. Er is daarom ook geen tram noodzakelijk hier.	De tram heeft andere bestemmingen en kwaliteit dan de huidige buslijn. Daarnaast zijn er meerdere redenen voor een tramverbinding richting Rijswijk/Delft. Deze zijn verder toegelicht in paragraaf 4.6 van dit document (tak Rijswijk/Delft)	Nut en noodzaak
	d	De parkeerplaatsen die op de Geestbrugweg liggen zijn altijd vol. Door de planning van een extra halte op de Geestbrugweg in plaats van op de prinses Mariannelaan ontstaat er een groter parkeerprobleem voor de mensen die hier wonen.	Het verlies van parkeerplaatsen is in het Plan-MER meegenomen in de afweging. Aangezien het vervallen van parkeerplaatsen in de Binckhorst juist positief is, terwijl het vervallen daarvan in Voorburg en Rijswijk een negatief effect is, beveelt de Commissie aan dit onderscheid duidelijker aan te geven in het MER. Waar verlies aan straat parkeren in Binckhorst opgevangen wordt door onder andere een ander parkeerconcept, vraagt het verlies aan straat parkeren in Voorburg/Rijswijk om in de planning- en studiefase creatieve oplossingen te zoeken voor het verkleinen van dit effect. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief en de uiteindelijke locaties van de haltes er nog optimalisaties mogelijk zijn waardoor verlies aan parkeerplaatsen wordt verminderd.	Mobiliteit - Parkeren

	e	Is er nagedacht over het OV *van Leiden naar* Den Haag HS en Den Haag CS zodat mensen van daar vlug de trein naar Delft kunnen nemen? voor de kleine groep mensen die ergens tussen de Binckhorst en Delft moeten zijn zou een bus kunnen volstaan. Op de bijgevoegde foto's kunt u zien dat de bus erg leeg is en de parkeerplaatsen vol.	De verbinding van Leiden naar Den Haag HS en Den Haag CS en Delft is geen onderdeel van deze studie. Er is reeds gestart met het verbreden van het spoor tussen Den Haag en Rotterdam waardoor er meer treinen kunnen gaan rijden. Daarnaast zien we dat uit de Vervoerwaardestudie blijkt dat zonder maatregelen de bereikbaarheid van de Binckhorst en de omliggende gebieden vastloopt. De initiatiefnemers hebben er in 2019 voor gekozen dat een oplossing gezocht moet worden in een HOV-verbinding, aangevuld met maatregelen die een mobiliteitstransitie stimuleren. De uitwerking van een HOV-verbinding dient daarbij plaats te vinden binnen de beleidskader en toekomstvisie op het regionale OV-netwerk. Dit is vastgelegd in de Schaalsprong OV, waar onder andere de Koningscorridor onderdeel van uitmaakt. In deze documenten wordt uitgegaan van een HOV-verbinding over de Binckhorst richting Voorburg en richting Rijswijk/Delft. Voor de route richting Rijswijk/Delft zijn twee alternatieven onderzocht: een route via de Geestbrugweg en een route via de Broekslootkade. Op basis van de beoordeling van beide tracés aan de hand van het afweegkader uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is geconstateerd dat de voorkeur uitgaat naar het tracé via de Geestbrugweg.	Alternatieve routes
090201	a	Duidelijk blijkt dat zonder aanvullende maatregelen er nadelige gevolgen zijn voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. De leefbaarheid en doorstroming staan zonder tram ook al onder druk door de hoge verkeersintensiteiten. In het masterplan is dit onderkend en wordt aangegeven dat doorstroom belemmerende maatregelen voor autoverkeer op of rondom de Geestbrug een logische oplossing zijn. Door de Geestbrugweg af te sluiten voor autoverkeer, kan de leefbaarheid en veiligheid wel gewaarborgd worden. Ik ben verheugd dat dit opgenomen is in het Masterplan. Bovendien sluit dit naadloos aan op de belangen en aandachtspunten die de gemeente Rijswijk heeft laten opnemen in de intentieverklaring MIRT-verkenning bereikbaarheid CID Binckhorst. Daarin wordt het autoluw maken van de Geestbrugweg letterlijk benoemd. Het is echter aan de gemeente Rijswijk om het besluit te nemen om de Geestbrugweg daadwerkelijk autoluw te maken.	Dank voor uw zienswijze. De uiteindelijke besluitvorming over eventuele doorstroom belemmerende maatregelen voor het autoverkeer worden inderdaad genomen door de betreffende gemeenteraad.	Locatie Geestbrug(weg)
	b	In de intentieverklaring heeft uw raad diverse belangen en aandachtspunten laten opnemen. Kunt u aangeven of u deze belangen en aandachtspunten nog steeds ondersteund?	Net als alle initiatiefnemers die de intentieverklaring hebben ondertekend, blijft de gemeente Rijswijk staan achter haar belangen en aandachtspunten.	Proces - Historie
	c	Is het nut en de noodzaak voor de verbinding over Rijswijks grondgebied volgens u voldoende aangetoond in het masterplan? Kunt u in uw eigen woorden aangeven wat voor de gemeente Rijswijk het nut en de noodzaak is om tramlijn 1 te verleggen over de al zeer drukke Geestbrugweg, terwijl lijn 1 nu vrij baan heeft over de Haagweg/Rijswijkseweg?	De gemeente Rijswijk onderschrijft het doel om de Binckhorst en omgeving in de toekomst bereikbaar te houden en het autoverkeer te minimaliseren. Essentieel daarbij is wel dat de belangen van Rijswijkse inwoners en ondernemers goed vertegenwoordigd zijn. Vanuit dat uitgangspunt heeft het college van burgemeesters en wethouders de 'intentieverklaring verkenning bereikbaarheid CID-Binckhorst' ondertekend. Hiermee spreken de initiatiefnemers zich uit dat zij zich samen inspannen om te komen tot een HOV-verbinding tussen station Den Haag Centraal en Rijswijk/Delft.	Nut en noodzaak

	d	Bent u het ermee eens dat de Geestbrugweg zonder de tram al een gevaarlijke weg is, waar met regelmaat veel te hard wordt gereden en de verkeersintensiteit al te hoog is? En dat de toevoeging van een frequente tram hier geen positieve bijdrage aan levert? Bent u het ermee eens dat een scenario waarin zowel de tram als de auto over de Geestbrugweg rijdt onwenselijk is en teveel nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid met zich meebrengt? Onderschrijft uw raad het gestelde in de aangehaalde passages? En bent u het ermee eens dat zonder rigoureuze maatregelen, waaronder het autoluw maken van de Geestbrugweg, er onacceptabele nadelige gevolgen ontstaan voor de bewoners en gebruikers van en rondom de Geestbrugweg?	In het onderzoek van de MIRT-verkenning blijkt dat de ontwikkelingen in CID Binckhorst zonder verdere maatregelen (de Referentiesituatie) zorgen voor een sterke toename van het autoverkeer, wat nadelig is voor de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming. Dit geldt ook voor de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg. Met het realiseren van een goede HOV-verbinding met aanvullende maatregelen (Basispakket Mobiliteit) wordt deze groei van het autoverkeer beperkt of voorkomen. In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en in de toekomst verwachte verkeersdrukte op dit traject ook aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. In dat kader is een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") een aanvullende maatregel (nr. 17) in het Basispakket Mobiliteit. Dit is gunstig voor de verkeersafwikkeling. Bij de verdere uitwerking van de aanvullende maatregel Herinrichting Geestbrugweg (nr. 18) wordt onderzoek gedaan naar een veiliger weginrichting en ontsluiting van omliggende wijken, ook in Voorburg-West.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	e	Bent u bereid om het autoluw maken van de Geestbrugweg als randvoorwaarde te stellen voor het inpassen van de tram, zoals u min of meer al heeft opgenomen in uw bijlage in de intentieverklaring? En bent u daarmee ook bereid om, indien het autoluw maken van de Geestbrugweg om welke reden dan ook niet mogelijk blijkt, uw steun voor de inpassing van het tramtracé in te trekken?	Dit wordt meegenomen als optie in de verkenning van de herinrichting van de Geestbrugweg om deze leefbaarder en veiliger te maken. Dit proces is reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving. Onderdeel van de verkenning is het mogelijk afsluiten van de Geestbrug voor autoverkeer. In het rapport Verkeersmodellering is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd met een knip op de Geestbrug voor autoverkeer. Het afsluiten van de Geestbrug en daarmee het autoluwer maken van de Geestbrugweg is een besluit van de gemeenteraden.	Proces - Vervolgproces
	f	Kunt u mijn zorgen wegnemen dat het slechtst denkbare scenario, namelijk dat op de Geestbrugweg zowel de tram als de auto gaan rijden, door u te allen tijde voorkomen wordt? Zodat hierbij de veiligheid en leefbaarheid van buurtbewoners, kinderen en fietsers niet nog meer in gevaar wordt gebracht? Welk commitment en welke inspanning gaat u hiervoor leveren?	De gemeente Rijswijk is samen met bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving een verkenning van de herinrichting van de Geestbrugweg gestart om deze leefbaarder en veiliger te maken. Onderdeel van de verkenning is het mogelijk afsluiten van de Geestbrug voor autoverkeer. In het rapport Verkeersmodellering (hoofdstuk 4) is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd met een knip op de Geestbrug voor autoverkeer. Het afsluiten van de Geestbrug en daarmee het autoluwer maken van de Geestbrugweg is een besluit van de gemeenteraad.	Locatie Geestbrug(weg)
	g	In de intentieverklaring heeft u aangegeven dat er rigoureuze maatregelen moeten worden getroffen om het autoverkeer over de Geestbrugweg drastisch af te laten nemen, met in achtneming van het STOMP-principe. Bent u het eens dat de aangehaalde passages de kans bieden om invulling te geven aan de door uw raad beschreven belangen? En kunt u aangeven hoe u hier invulling aan gaat geven? Bent u bereid om, in de lijn van de aangehaalde passages hierboven en de door u getekende intentieverklaring, woorden om te zetten in daden en de toezegging te doen dat de tram niet ingepast gaat worden zonder doorstroom belemmerende maatregelen voor het autoverkeer? Zo nee, kunt u dan nadere duiding geven waarom u niet bereid bent om aan de door u gestelde belangen en aandachtspunten invulling te geven?	Zie voor beantwoording de reactie in lid e van deze zienswijze.	Proces - Vervolgproces

090202	a	Kies voor de variant naar Voorburg voor 2T. Voor wat de aanlanding bij station Voorburg betreft, zijn er twee voorkeuren: 1. Direct onder de grond aanlanden bij station Voorburg. Om praktische redenen zou deze direct doorgetrokken kunnen worden naar station Ypenburg waar aangesloten kan worden op de Gavikavel /tramremise. Voordeel is dat de Gavikavel nu nog braak ligt en prima kan worden gebruikt als startpunt als er geboord zou worden. 2. Uitgestelde beslissing: Indien een ondergrondse aanlanding bij station Voorburg nu niet mogelijk is, maak dan voorlopig een eindstation op die plaats waar de tram in de toekomst onder de grond gaat om naar Zoetermeer te worden doorgetrokken. Investeer voor de tijdelijke situatie in een alternatief b.v. een loopband op de Huygenstraverse en voldoende fietsenstallingsruimte bij station Voorburg. 3. Een uitgestelde beslissing kan ook een betere basis leggen onder de T2 variant die dan definitief ondergronds kan worden aangelegd. In de tussentijd kunnen de buslijnen 26 en 28 geoptimaliseerd worden in de periode dat het Omgevingsplan wordt aangepast voor de tweede tranche van 5000 woningen in de Binckhorst.	Dank voor uw zienswijze. Hieronder geven wij bullitsgewijs antwoord op uw punten 1) Uitgangspunt bij een tram is zoveel mogelijk op straatniveau, in 2T is alleen de kruising met de Maanweg verdiept maar niet het tracé van de kruising Zonweg-Regulusweg tot de aanlanding. Het doortrekken van de HOV voorbij station Voorburg is nu nog niet aan de orde maar dient in deze verkenning niet onmogelijk gemaakt te worden. 2) In de eerste fase van de Verkenning (Zeef 1) is een verbinding tot aan station Voorburg naar voren gekomen. Hier ontstaat een overstapmogelijkheid tussen openbaar vervoer en daarmee een sluitend netwerk van openbaar vervoer (trein, tram, bus). In de volgende fase zal de precieze invulling van de aanlanding bij station Voorburg nader worden uitgewerkt. 3) De extra 5000 extra woningen in 2030 en de doorgroei daarna naar 10 -12.000 woningen (ca 20.000 inwoners) vraagt om een hogere capaciteit aan openbaar vervoer dan de huidige buslijnen. Dit vraagt een tijdige besluitvorming om tijdig goed openbaar vervoer te realiseren. Bij een eventuele doorkoppeling van de HOV verbinding naar Zoetermeer is het uitgangspunt dat Hofwijck ondergronds wordt gepasseerd.	Alternatieve routes
	b	Een tram via de Binckhorst naar Rijswijk heeft geen extra vervoerswaarde voor de bewoners van de Binckhorst. Deze is dus overbodig.	Er zijn meerdere redenen voor een tramverbinding richting Rijswijk/Delft. Deze zijn verder toegelicht in paragraaf 4.6 van dit document (tak Rijswijk/Delft)	Nut en noodzaak
	c	Voor alle veiligheid en optimaal benutten van de ruimte bovengronds is een ondergrondse verbinding van de gehele Koningscorridor de ideale oplossing. Vraag : waarom is hier niet serieus naar gekeken en wat zijn de kosten over de totale lengte?	Een volledig ondergrondse verbinding tussen Den Haag CS en Voorburg is in Zeef 1 afgewogen tegen de andere alternatieven voor deze verbinding. Dit deel is daarbij ingeschat op ca. € 800 mln. Op basis van de deze uitkomsten is ervoor gekozen om deze variant niet verder uit te werken. Er is niet onderzocht wat de kosten voor het ondergronds aanleggen van de gehele Koningscorridor zouden zijn.	Koningscorridor
	d	Wat zijn de kosten wanneer alleen ondergronds het huidige scoop gebied gaat	De exacte kosten zijn onbekend maar vele malen duurder dan de tracévarianten die in deze Verkenning zijn onderzocht.	Proces - Historie
090301	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091205, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091205, aanvullend hieronder:	NVT

	b	Hoe zijn recente ontwikkelingen meegenomen worden in de besluitvorming, zeker als deze van grote invloed zijn op de te nemen besluiten. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de recente uitspraak van de rechter over de hoogbouw, de signalen die de gemeente Den Haag afgeeft over het tegen zitten van het realiseren van economische activiteiten in de Binckhorst en dat dit de 2e fase van de woningbouw in gevaar brengt en ook het signaal van het Rijk dat er 150 miljoen euro minder beschikbaar komt voor de aanleg van OV, dat OV-bedrijven het moeilijk hebben/krijgen en dit oplossen door te schrappen in haltes en lijnen en OV minder frequent te laten rijden. Maar ook de blijvende effecten van corona op de uitkomsten van de onderzoeksresultaten, hoe reëel zijn die nog?	Dank voor uw zienswijze. Complexe projecten kenmerken zich door een hoge mate van onzekerheid. Daar is op verschillende manieren mee omgegaan in de onderzoeken die zijn uitgevoerd. In de Vervoerwaardestudie (pagina 72-73) is bijvoorbeeld aandacht besteed aan de mogelijke effecten van COVID-19 op het gebruik van het OV. In de MKBA is een gevoeligheidsanalyse gedaan met de mogelijke structurele effecten van COVID-19 om de robuustheid van de uitkomsten te toetsen. Per saldo resulteert het in licht lagere uitkomsten. Deze veranderen echter niet de conclusies. De 150 miljoen van het Rijk betreft een tijdelijke coronaregeling en is niet van toepassing bij de aanleg van de HOV. Met betrekking tot de uitspraak van de rechter over hoogbouw heeft de bestuursrechter aangegeven dat de formulering van één planregel die verwijst naar het hoogbouwbeleid van het Omgevingsplan Binckhorst onvoldoende duidelijk is en niet dat de gemeente deze regels heeft genegeerd. De bezwaarmakers hebben een voorlopige voorziening aangevraagd bij de bestuursrechter met als doel de bouw te laten stil leggen. De bestuursrechter heeft dit verzoek afgewezen dus de bouw is niet stilgelegd. Den Haag wil een aantrekkelijke vestigingsplaats zijn voor woningen en bedrijven. Om de gewenste ambitie van een aantrekkelijk woon-, werk- en leefgebied te maken is het streven om meer regie te voeren in de planontwikkeling en steviger in te zetten in de realisatie van een adequate openbare ruimte.	Nut en Noodzaak
	c	Nut en noodzaak is onvoldoende aangetoond. Waarom zijn de bestaande OV-verbindingen (bus en trein) onvoldoende en kan betere, optimale inzet van bestaand OV niet ook een oplossing zijn (alle stations zijn met de huidige OV-verbindingen bereikbaar)?	In de MIRT-verkenning zijn de opties voor de bereikbaarheid van CID Binckhorst onderzocht en afgewogen. Uit de onderzoeken blijkt dat het optimaliseren van de bestaande busverbinding niet realistisch is, omdat deze onvoldoende capaciteit en kwaliteit biedt. Nieuwe buslijnen zouden zonder HOV-infrastructuur (een vrijliggende baan) ook de benodigde capaciteit en kwaliteit niet kunnen bieden. Voor verder beantwoording rondom de nut en noodzaak van de verbinding naar Rijswijk/Delft verwijzen wij u naar paragraaf 4.2 van dit document.	Nut en noodzaak
	d	Kan er wel van voorkeurstracés gesproken worden als de uitkomsten van de onderzoeken zo dicht bij elkaar liggen en waarom kiest men juist voor de tracés die een grootste impact hebben op alle burgers van Voorburg-West?	Het tracé is gekozen op basis van een groot aantal aspecten waarbij het voorkeurstracé het best inpasbaar lijkt te zijn. De negatieve gevolgen zijn in dit alternatief het meest beperkt, beheersbaar en te compenseren. In de planning- en studiefase wordt de inpassing van de tram op het traject Binckhorstlaan-Prinses Mariannelaan-Geestbrugweg verder uitgewerkt en onderzocht. In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en in de toekomst verwachte verkeersdrukte op dit traject ook aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. In dat kader is een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") een aanvullende maatregel (nr. 17) in het Basispakket Mobiliteit opgenomen. Dit is gunstig voor de verkeersafwikkeling in Rijswijk en Voorburg-West. Bij de verdere uitwerking van de aanvullende maatregel Herinrichting Geestbrugweg (nr. 18) wordt onderzoek gedaan naar een veiliger weginrichting en ontsluiting van omliggende wijken, ook in Voorburg-West.	Alternatief-beoordeling

	e	Beide tracés lopen niet door de straten op de Haagsche Binckhorst waar de meeste mensen komen te wonen die gebruik zullen moeten maken van het OV. Haltes liggen op afstand, wat keuze voor gebruik zeker negatief beïnvloedt. Denkt U nu echt dat de burger zijn auto laat staan, zeker als straks zijn/haar auto niet meer vervuilend is.	De gebiedsontwikkelingen in de Binckhorst gaat uit van grotere dichtheden qua aantal woningen en arbeidsplaatsen en voorzieningen, juist nabij de HOV-as over de Binckhorstlaan.	Nut en noodzaak
	f	Onderzoeken zijn gedaan pré-corona. Prognose /aannames aantal reizigers, benodigde aantal ritten etc is hierop gebaseerd, maar dit is geen realiteit meer. Hoe wordt hiermee omgegaan? Men heeft het nu over een frequentie van 8 keer per uur per route. Is dat de frequentie in de spits en gaat de frequentie daar buiten naar beneden? Hoe en door wie wordt uiteindelijk bepaald hoe vaak de tram (of bus) gaat rijden?	Zoals ook opgenomen in het antwoord hierboven is in de MKBA is een gevoeligheidsanalyse gedaan met de mogelijke structurele effecten van COVID-19. Dit is gedaan om de robuustheid van de uitkomsten te toetsen als sprake is van een dempend effect op OV-gebruik. Per saldo levert dit licht lagere uitkomsten op. Deze resultaten veranderen echter niet de conclusies. Er wordt in de plannen uitgegaan van een frequentie van 6x per uur per lijn per richting gedurende de gehele dag. Niet alleen tijdens de spits. De exacte lijnvoering wordt in de volgende fase verder uitgezocht en is de verantwoordelijkheid van de MRDH en de HTM.	Alternatief-beoordeling
	g	Gemeente Leidschendam-Voorburg (plus Rijswijk) moeten nog veel kosten maken. Wat schiet Voorburg op met de voorgestelde OV-verbindingen en is dit het allemaal wel waard? Zijn de burgers van Voorburg niet meer gebaat bij een andere inzet van de gemeentelijke fondsen, zeker in deze tijd waarin veel mensen het financieel moeilijk hebben?	De afwegingen en besluiten over het inzetten van financiële middelen per gemeente ligt bij de gemeenteraden van de betreffende gemeente.	Nut en noodzaak
090302	a	Er zijn diverse varianten onderzocht. De voorkeur is gegaan naar een bovengrondse route met de tram over de Maanweg. Dit is voor het in de toekomst doortrekken van de lijn naar Zoetermeer veel handiger. Dan is er geen probleem met het Hofwijk museum en voorkom je een verkeersinfarct op de kruising Maanweg/Westenburg straat Mijn zienswijze is: laat de tram bij welke variant er gekozen gaat worden onder de grond gaan. Dat is met het oog op de toekomst veel efficiënter. Dat is nu mogelijk te duur, maar voordat dit gerealiseerd is (10 jaar later). Kan er gespaard worden.	Dank voor uw zienswijze. Een volledig ondergrondse verbinding tussen Den Haag CS en Voorburg is in Zeef 1 afgewogen tegen de andere alternatieven voor deze verbinding. Dit deel is daarbij ingeschat op ca. € 800 mln. Op basis van de deze uitkomsten is ervoor gekozen om deze variant niet verder uit te werken. Er is niet onderzocht wat de kosten voor het ondergronds aanleggen van de gehele Koningscorridor zouden zijn.	Alternatieve routes
	b	Mocht het niet lukken om onder de grond te gaan. Dan is het behoud van de ecologische zone heel belangrijk. Kwaliteit van de lucht, groen zorgt voor ontspanning, en in de zomer voor verkoeling. De tram zal dan ook niet aan die kant dienen te komen. Is mijn zienswijze: de ecologische groenstrook intact laten eventueel uitbreiden!	Het belang van deze ecologische zone als onderdeel van de stedelijke groene hoofdstructuur (SGH) wordt onderschreven. In het Masterplan Bereikbaarheid is daarom de opties waarbij bij een groot ruimtebeslag in de groenzone niet meer opgenomen. Bij de verdere inpassing van het tramtracé op de Maanweg is behoud en het liefst ook versterking van de ecologische zone uitgangspunt.	Leefbaarheid - Ecologie
	c	Mijn zienswijze: De kruising Maanweg- Westenburg: De Westenburgstraat bij het kruispunt afsluiten. Geen auto meer. Deze kan dan via de laan van nieuw oosteinde de snel weg op. Dit zal zorgen dat er een minder gevaarlijke situaties ontstaan. En de lucht kwaliteit mogelijk verbeteren met stilstaande auto's. De elektrische bus zou er mogelijk nog wel kunnen rijden.	Het afsluiten van de aansluiting Westenburgstraat-Maanweg behoort zeker tot de mogelijkheden bij de nadere uitwerking. In de volgende fase zal dit als optie verder worden onderzocht bij de benodigde aanpassingen aan de kruising. In variant 1T en 1L-1 is er bovendien de mogelijkheid tot doortrekking van de tunnel overwogen.	Proces - Vervolgproces
	d	Mijn zijnswijze: ik geef aan deze variant (2T) voorkeur. Voor een tram verbindeng onder de grond. De mensen die daar gaan wonen hebben er dan ook profijt van. Het groen blijft in behouden, de drukte komt niet bij het kruispunt bij het SDU gebouw en geen luchtvervuiling.	Uitgangspunt bij een tram is zoveel mogelijk op straatniveau, in 2T is alleen de kruising met de Maanweg verdiept maar niet het tracé van de kruising Zonweg-Regulusweg tot de aanlanding. Uw voorkeur is ter kennisgeving aangenomen.	Alternatieve routes

090303	a	De verschillende tracés worden in hun geheel, van begin- tot beide eindpunten met elkaar vergeleken. Voor de keuze tussen het tracé Maanweg en het tracé PM laan levert dat een vertekend beeld op omdat het grootste deel van beide tracés (voor het volledige Rijswijk deel en tot aan het kruispunt) identiek is. De verschillen tussen de tracés Maanweg en PM laan treden op vanaf het kruispunt Binckhorstlaan – Maanweg en zijn vanaf daar op de meeste beoordelingscriteria groot. De keuze tussen de tracés zou op juist die verschillen gebaseerd moeten zijn. In de bijlage is ter verduidelijking een tabel bijgevoegd waarin de beoordeling van beide tracés zijn vergeleken. Bij een zuivere vergelijking tussen de trambaan over de Maanweg en over de PM laan/ Laan van Middenburg/ Westeinde zijn de verschillen groot en vallen bijna allemaal uit in het voordeel van de Maanweg. Zie hiervoor ook de brief op 12 augustus 2021 aan de projectorganisatie gestuurd is over de tracéafweging HOV Binckhorst en welke als bijlage bij de zienswijze gevoegd is.	Dank voor uw zienswijze. Uw punt is correct. Daarom is er in het voorkeursalternatief gekozen voor een tracé over de Maanweg, en niet de Prinses Mariannelaan richting het Noordoosten, de Laan van Middenburg en Westeinde. Bij de keuze van het voorkeursalternatief is rekening gehouden met de lokale verschillen die er zijn. Er is niet uitsluitend naar het tracé als geheel gekeken. In de deelrapporten 2 en 3 van het Plan-MER is ook op straatniveau vaak een score gegeven, zodat deze lokale verschillen ook inzichtelijk zijn.	Alternatief-beoordeling

	b	Er wordt al de suggestie gedaan om tram einde Opa's Veldje te laten stoppen (en PM laan dus niet te kruisen. Een aantal andere suggesties 1) Tramhalte: voordat de Westenburgstraat wordt gekruist, kan een kophalte (eindhalte) worden gerealiseerd (tegenover KPN). Vanaf hier is het 400 m lopen tot station Voorburg en hierdoor blijft Westenburgstraat beschikbaar voor ontsluiting van de wijk 2) Tramhalte einde Maanweg bij de scouting (begin Opa's Veldje). Hierdoor wordt voorkomen dat de PM laan geruist moet worden en blijft de overlast voor Opa's veldje beperkt. 3) Tramhalte en busstation onder station Voorburg aan zijde Kneteman Fitness in plaats van aan zijde fietsenstallingen. Hierdoor kruist de tram dus niet de PMlaan en kan autoverkeer vanuit Voorburg-West via PM laan, onder PM viaduct linksaf Laan van Nieuw Oosteinde en vervolgens 2x links A12 opdraaien. Vanaf A12 is het dan 2x rechts om op PM laan te komen (ook via Laan van Nieuw Oosteinde). Extra voordeel dat ook de bussen vanaf Binckhorst met een lus (onder A12 door) naar deze 'Kneteman' halte kunnen rijden, hierdoor wordt ook Westenburgstraat deels ontlast. 4) Loslaten van eerdere uitgangspunten ('aanlanding station Voorburg'), waardoor meer alternatieven mogelijk zijn. Bijvoorbeeld: Lus vanaf Maanweg naar Regulusweg (en dus niet naar station Voorburg). Er zijn verschillende mogelijke lustracés aangedragen in de vorige fase (zeef 1). Deze zijn echter door de projectorganisatie terzijde gelegd en niet eens meegenomen in de tracéafweging, laat staan de plan-MER fase. Dit is wat ons betreft een gemiste kans: Station Voorburg heeft geen belangrijke knooppuntfunctie voor reizigers van en naar de Binckhorst. In de praktijk zal veruit het grootste deel van de reizigers Den Haag CS aan willen doen, omdat van daaruit Intercity treinen in alle richtingen (Rotterdam, Utrecht, Leiden /Schiphol/Amsterdam) rijden en ook overgestapt kan worden op een groot aantal tram- en buslijnen. Op station Voorburg kan uitsluitend op de Sprinter richting Den Haag CS/Gouda en drie buslijnen worden opgestapt.	In de eerste fase van de Verkenning (Zeef 1) is een verbinding tot aan station Voorburg naar voren gekomen. Hier ontstaat een overstapmogelijkheid tussen openbaar vervoer en daarmee een sluitend netwerk van openbaar vervoer (trein, tram, bus). Geopperde mogelijkheden met een eindhalte in de Maanweg of lus door de Binckhorst passen hier niet bij. Voor uw vraag verwijzen we u ook graag naar paragraaf 4.6 van dit document. De exacte situering van de eindhalte bij station Voorburg moet in de volgende fase nader afgewogen worden.	Locatie station Voorburg

	c	De gekozen voorkeursvariant richting Rijswijk en Delft baart ons ook zorgen: in de eerste plaats omdat op dit tracé is gekozen voor een tram die gemengd met het overige verkeer over de Zuidelijke Binckhorstlaan, de PM laan en de Geestbrugweg zal rijden. Dit is ook een voorbeeld van het eerdergenoemde 'met 2 maten meten', voor alle tracés over de Binckhorst is met gemengd verkeer niet meegenomen als een mogelijkheid in het hele onderzoek, terwijl in Voorburg/ Rijswijk is dit geen probleem (onder het excuus 'er ligt al een spoor'). Daarnaast zijn deze routes voor de inwoners van Voorburg-West veelgebruikte uitvalswegen. Er wordt veel gefietst en de aanwezigheid van een tram zal de verkeersveiligheid nadelig beïnvloeden. Daarnaast zal een tram door de smalle Zuidelijke Binckhorstlaan, kruisend met de PM laan zorgen voor grote verkeersproblemen. Dit deel van Voorburg-West heeft nu al te kampen met veel congestie. Dit zal verder verergeren wanneer hier een tram doorheen rijdt. In onze ogen zijn deze straten anno ongeschikt voor een tram, wij verzoeken u daarom om: - Het besluit om de HOV verbinding door te trekken naar Delft via Rijswijk te heroverwegen - Indien de HOV verbinding op dit tracé toch doorgang vindt: aandacht te hebben voor de verkeersveiligheid door aanleg vrijliggende fietspaden en mogelijk het instellen van eenrichtingsverkeer, een knip die doorgaand verkeer voorkomt en/of andere maatregelen om te voorkomen dat Voorburg-West te maken krijgt met grote verkeersproblemen als gevolg van de aanwezigheid van de HOV verbinding.	De keuze voor het gemengd rijden met het overige verkeer is genomen vanwege de beperkte ruimte die beschikbaar is in de Geestbrugweg en Prinses Mariannelaan en de functie van de wegen in het verkeersnetwerk waarbij deze wegen een ontsluitende functie hebben in plaats van een doorstroomfunctie. Op de Voorburgse Binckhorstlaan is er in het voorkeursalternatief juist wel ingezet op een scheiding. De HOV-baan is hier in het midden van de weg geprojecteerd. Op de Binckhorstlaan in de Binckhorst is er geen sprake van de overweging vanwege een reeds gereserveerde strook ten behoeve van de inpassing van HOV aan de oostzijde van de weg. In de verkenning is onderzoek gedaan naar de inpasbaarheid van de varianten (onder andere met schetsontwerpen). Conclusie is dat de inpassing van een tram mogelijk in de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg is mits de tram gemengd rijdt met het autoverkeer maar zoals u aangeeft dat dit een aantal aandachtspunten kent. Uw suggestie om een knip aan te brengen en de verkeersveiligheid zeker voor fietsers te vergroten is een van de mogelijkheden. In dat kader is een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") een aanvullende maatregel (nr. 17) in het Basispakket Mobiliteit. De gemeente Rijswijk neemt deze mee in de uitwerking van de herinrichting van de Geestbrugweg (nr. 18) om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. Dit proces is reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving.	Nut en Noodzaak
	d	Als de voorkeursvariant definitief gekozen wordt, worden de verkeersveiligheidsproblemen op het tracé PM laan/Laan van Middenburg/Westeinde hopelijk niet vergroot. Maar de bestaande problemen worden er zeker niet door opgelost. Dit valt buiten de doelstelling van de MIRT Verkenning maar is wel een groot punt van zorg voor de bewoners van Voorburg-West. We zullen ze binnenkort aankaarten in het kader van de voorgenomen actualisering van het verkeersplan voor Voorburg. Het gaat o.a. over de volgende verkeersveiligheidsproblemen: - (overal) eenzijdige ongevallen met fietsers in tramrails, - PM laan: hoge snelheden, menging fietsers en gemotoriseerd verkeer, dubbelparkeren door pakketbezorgers, kruising met Westenburgstraat. Voornamelijk voor fietsers is de PM laan in de huidige vorm zeer onveilig. - Laan van Middenburg en Westeinde: veel doorgaand verkeer naar/van de Oude Tolbrug, dat ook vaak harder rijdt dan de toegestane 30km/uur.	We begrijpen uw zorg. In het Basispakket Mobiliteit is rekening gehouden herinrichting van gevel-tot-gevel van de Geestbrugweg (maatregel 18) en Prinses Mariannelaan (maatregel 16) deze leefbaarder en veiliger te krijgen. In dit proces worden bewoners en ondernemers in de omgeving betrokken.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	e	Mocht er toch besloten worden om af te wijken van het voorkeurstracé of tijdelijke optie overwogen worden, hoe kunnen we dan zienswijzen indienen op PM laan tracé?	Na de besluitvorming over het Masterplan Bereikbaarheid zal het tracé verder uitgewerkt worden en vastgesteld worden in een omgevings- of bestemmingsplan. Daarop is inspraak en bezwaar mogelijk, ook bij eventuele wijzigingen in het tracé.	Alternatief-beoordeling
090304		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
090401		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT

090402		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
090403		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
090404		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
090501		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
090502	a	Het plan toont niet aan wat de noodzaak is van het aanleggen van het tramtracé Maanplein-Station Voorburg. Station Voorburg is geen knooppunt meer, sinds de intercity van Den Haag naar Utrecht daar niet meer stopt. Lijn 26/28 rijden al door de Binckhorst, en lijn 23 kan al eenvoudig bereikt worden door vanaf een toekomstige tramhalte Binckhorstbrug naar de bushalte Binckhorstlaan te lopen. Het doorleggen van de tram in de richting van Leidschenveen en Zoetermeer is geen optie, omdat Hofwijck en haar tuin een rijksmonument is waardoor deze lijn hier noodzakelijkerwijs ondertunneld zal moeten worden wat technisch niet mogelijk is in de buurt van het trein/snelwegtalud. De noodzaak voor het tramtracé Binckhorstburg-Herenstraat is nog slechter gedefinieerd. Wat duidelijk is uit een holistische analyse, is dat de aanleg van dit tracé de verkeersdruk op het Rijswijkseplein zal verminderen. Ik persoonlijk vind het omleggen van een tramtracé voor de betere bereikbaarheid over de weg een oplossing die misschien in de jaren ‘60 nog verdedigbaar was geweest. Het ontmoedigen van autoverkeer moet toch hoger staan op de agenda. Een verdere noodzaak voor het omleggen van tram 1 is niet te vinden. Mensen die gaan wonen in Den Haag, vlak naast het centrum zullen niet massaal voor hun sociale uitjes naar Delft gaan. Dan zouden ze wel in Delft gaan wonen. Ook is de bereikbaarheid van het Reinier de Graaf Gasthuis nauwelijks een argument te noemen. Het HMC Westeinde is het aangewezen ziekenhuis voor de Binckhorst. Dus wat er over blijft is een argument van woon-werkverkeer. Laten we kijken waar de hoge-dichtheid van banen zich bevinden in de regio Delfland. De grootste werkgevers bevinden zich allen aan de zuidoost kant van Delft. Deze regio wordt bediend door de spoorlijn Den Haag-Delft-Rotterdam, niet door tram 1, die naar de Tanthof gaat. Het is wel duidelijk dat er geen behoeft is voor de inwoners van de Binckhorst voor een hoogwaardige tramverbinding naar Delft. De Binckhorst moet een hoogwaardige verbinding krijgen naar Den Haag HS en CS. Dan voor Voorburg zelf. De oude tram 10 is opgeheven toen station Voorburg geen intercitystation meer was. De bewoners van Voorburg West hebben nooit gebruik gemaakt van deze verbinding, dus deze tram was leeg. Het is niet aannemelijk dat deze tram plotseling wel gebruikt gaat worden als er een tram bij bushalte Binckhorstlaan gaat stoppen.	Dank voor uw zienswijze. In de eerste fase van de Verkenning (Zeef 1) is een verbinding tot aan station Voorburg naar voren gekomen. Hier ontstaat een overstapmogelijkheid tussen openbaar vervoer en daarmee een sluitend netwerk van openbaar vervoer (trein, tram, bus). Zie paragrafen 4.2 en 4.4 van dit document voor meer toelichting over nut en noodzaak en de Koningscorridor. Het aanleggen van een HOV-verbinding van Den Haag Centraal naar station Voorburg en Rijswijk is de eerste stap in het realiseren van de Koningscorridor. Hoe de volgende stappen in het realiseren van de volledige Koningscorridor met onder andere doortrekken naar Zoetermeer eruit komt te zien heeft nog geen besluitvorming over plaatsgevonden. Uitgangspunt is dat deze verbinding een eventuele doortrekking niet onmogelijk maakt. Belangrijk om te benoemen is dat er in deze MIRT-verkenningsfase ook geen besluit wordt genomen over de exacte lijnvoering. In de planning- en studiefase) vanaf medio 2023 zal de precieze lijnvoering en exploitatie nauwkeuriger worden bekeken. Besluitvorming over dienstregeling zal pas plaatsvinden als de (rail)infrastructuur gereed is. Zie paragraaf 4.6 van dit document voor verdere toelichting op de lijnvoering. Het verminderen van een aantal knelpunten op belangrijke verbindingen voor auto en OV (‘NMCA-knelpunten') is één van de doelen van dit project. In de Vervoerwaardestudie (blz. 57 t/m 62) is het effect op de NMCA knelpunten opgenomen. Het omleggen van lijn 1 helpt mee het NMCA knelpunt Rijswijkseplein en NMCA knelpunt Binckhorstlaan te verminderen en zal deel zijn van een grotere aanpak om dit knelpunt op te lossen. Aanvullend beleid om de groei van het autoverkeer te beperken wordt door alle initiatiefnemers al toegepast en is ook al voorzien voor de Binckhorst: onder andere lage parkeernormen en mobiliteitstransitie (= prioriteit voor lopen/fiets & OV). Deze voornemens zijn onder andere samengevat in visies als: Bouwsteen mobiliteit en bereikbaarheid Leidschendam-Voorburg (september 2021), het mobiliteitsprogramma Rijswijk (december 2021) en in de strategie mobiliteitstransitie Den Haag 2022-2040 (februari 2022).	Nut en noodzaak

	b	De inwoners van Voorburg West maken veelvuldig gebruik van hun auto om van en naar hun werk te komen. Dit is te zien aan het relatief grote aantal auto's per gezin, en het ontbreken van deze auto's in de straat op werkdagen. Bereikbaarheid van de A4/A12 is daarom van het hoogste belang. Het aangewezen tramtracé Binckhorstburg-Herenstraat zal de bereikbaarheid van de wijk Voorburg West voor het wegverkeer ernstig hinderen, vooral in de richting van Rotterdam (route Geestbrugweg/Haagweg), maar ook in de richting van Den Haag/Wassenaar (langs de Binckhorstlaan) Daarbovenop zal de kruising Maanplein (wat dan nog de enige uitvalsweg is voor Voorburg West) ook geblokkeerd gaan worden door het tramtracé Maanplein-Station Voorburg. U ziet al snel dat deze tram een verkeersinfarct in de buurt gaat veroorzaken. De buurt is een jonge buurt, gezien het feit dat zowel de Groenschool als de Pius X vrijwel volledig gevuld zijn met kinderen. Een tram in de buurt is een extra gevaar en de aanleg ervan zal de verkeersonveiligheid voor de kinderen in de buurt vergroten, vooral in de jaren dat zijn zelfstandig met de fiets naar school willen. Er wordt een tramhalte aangelegd voor het einde van de Hoekenburglaan. Deze gaat langer worden dan noodzakelijk, waarschijnlijk met het oog op een toekomstige HOV verbinding. Dit staat op dit moment niet op de planning, maar het is duidelijk dat hier al wel op voorbereid wordt. Het verhinderen van de in-/uitgang van de Hoekenburglaan, reizend in de richting van Voorburg naar Rijswijk, zal extra verkeer in de wijk veroorzaken. Al het inkomend verkeer zal zich moeten bewegen langs de Arentsburghlaan, Dominee Velhoenlaan, waardoor de verkeersdruk in de smalle straten met spelende kinderen zal toenemen. Ook zal de toegang voor het vrachtverkeer ernstig gehinderd worden, omdat de Hoekenburglaan de enige ingang van de buur tis met wat manoeuvreerruimte. Ditzelfde probleem doet zich ook voor op de Corbulokade/Flaviusstraat. Dit wijkje zal door deze tram volledig afgesloten worden qua toegang vanuit de richting Rijswijk. Als laatste het feit dat parkeerruimte moet worden opgeofferd aan de Binkhorstlaan en Prinses Mariannelaan De meeste straten in de wijk hebben al een parkeerdruk van 120%, dit zal nu alleen nog maar verslechterd worden.	De zorgen van inspreker in relatie tot de ontsluiting van omliggende wijken en de veiligheid zijn begrijpelijk. De door u genoemde punten zijn dan ook als aandachtspunten bij deze varianten geconstateerd. Daarbij wordt opgemerkt dat een HOV-verbinding niet alleen voor de inwoners van CID/Binckhorst een alternatief is voor het gebruik van de auto, maar ook voor de inwoners van Voorburg West. In de schetsontwerpen is onderzocht welke ruimtelijke impact inpassing van HOV en bijbehorende haltes heeft. In alle varianten voor de Geestbrugweg zijn de inpassing van het HOV en de haltes op dezelfde wijze in het schetsontwerp opgenomen en daarmee niet onderscheidend voor de afweging voor een voorkeursvariant zelf. In de schetsontwerpen zijn de haltes opgenomen op locaties die logisch lijken, het betreffen echter nog wel een zoekgebieden. Door aanpassing van de ligging van het perron kan de aansluiting van de Hoekenburglaan mogelijk worden geoptimaliseerd. De wijkontsluiting is in het MER benoemd als aandachtspunt voor de vervolgfase. In de volgende fase moet nader onderzocht worden of/hoe de aansluiting van de zijstraten en de bereikbaarheid van wijken geborgd kan worden en hoe de inpassing van de haltes geoptimaliseerd kan worden. De exacte locatie van de haltes wordt bij de uitwerking van het voorkeursalternatief bepaald. Daarbij wordt ook gekeken naar punten die als aandachtspunt zijn benoemd in het Plan-MER en Masterplan Bereikbaarheid en door insprekers aangedragen. Door aanpassing van de ligging van het perron kan de aansluiting van de Hoekenburglaan mogelijk worden geoptimaliseerd.	Mobiliteit - Bereikbaarheid
	c	Gezien de bovenstaande argumenten is de optimale zienswijze om het tramtracé van tram 1 niet te verleggen. Dit zal geen enkele negatieve effecten hebben voor de woonkwaliteit in de Binckhorst. Het voordeel is dat autoverkeer langs de Haagweg blijvend zal worden ontmoedigd, en dus verlegd naar de Victory Boogie Woogietunnel. De aanleg van de tramverbinding Den Haag CS – Maanplein (tegenover het KPN gebouw) wordt ondersteund. Voor de aanleg van de verbinding Maanplein/station Voorburg e.v. stel ik voor te wachten totdat er voldoende geld is om deze verbinding te ondertunnelen om Hofwijck te kunnen ontzien. Dan kan deze verbinding ondergronds aangelegd worden van het Maanplein, en wordt de toegang vanaf/naar de A12 niet nodeloos geblokkeerd.	Huygens' Hofwijck wordt bij het voorkeurstracé niet aangetast. Ook wordt de kruising Maanweg/Westenburgstraat/Regulusweg niet gehinderd door het voorkeurstracé. In het CID en de Binckhorst komen er de komende jaren 25.000 woningen bij. Minimaal 5.000 woningen worden momenteel al op de Binckhorst gerealiseerd. Op termijn komen er daar nog eens 5.000 tot 7.500 extra woningen bij. Daarom moet er nu al een HOV verbinding komen in het gebied om te voorkomen dat de bereikbaarheid in en rond de Binckhorst verder achteruit gaat. De verbinding vanuit Delft/Rijswijk via de Binckhorst naar Den Haag CS en Voorburg-Den Haag CS zijn daarvoor de beste oplossing.	Alternatieve routes
090503		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
090504		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT

090505		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
090506	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091878, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091878, aanvullend:	NVT
	b	Persoonlijke notitie: Wij hebben vorig jaar maart ons huis op de Binckhorstlaan gekocht. Wij zijn beide werkzaam in de regio, maar verplaatsen ons met onze eigen auto's. Een belangrijke reden om op deze locatie te gaan wonen is de geweldige liggen ten opzien van uitvalswegen. En de liggen ten opzien van het centrum van Den Haag, Voorburg en Rijswijk. Wij waren ook verrast dat er verwacht wordt dat het autogebruik laag wordt ingeschat. De verbinding met Utrecht is op 40 minuten, Amsterdam 50 minuten, Delft 17 minuten en Zoetermeer 14 minuten. Al deze prachtige plekken zijn perfect aan te rijden vanaf deze geweldige locatie. Verder zijn ook wij ontzettend ontdaan over de kwaliteit van het plan en de kwaliteit van leefbaarheid die voorgeschoteld wordt. Het alles komt sterk over als doen en hopen op het beste. Dat alles later opgelost wordt en nut en noodzaak niet zwart op wit getoond wordt baart ons grote zorgen. Zo zijn vragen wat hoe worden de hoge DB gecompenseerd of wat gebeurd er als er schade aan de huizen ontstaat door de tram niet beantwoordt. Het kan toch niet zo zijn dat er eerst problemen komen en die later wel getackeld worden? Eerst alles onderbouwen en aftikken, zodat er een gedegen besluit kan komen.	Dank voor uw zienswijze. Door de ontwikkelingen in CID-Binckhorst is het simpelweg onmogelijk de mobiliteit af te laten hangen van auto's door het hoge ruimtegebruik dat hiervoor is vereist. Met deze verkenning is op basis van de onderzoeken de basis gelegd om hier de best mogelijke oplossing te kunnen bepalen. Uiteraard zal tijdens de planning- en studiefase in samenwerking met de omgeving vormgegeven worden hoe het voorkeursalternatief precies ingepast zal worden. Met betrekking tot geluid en trillingen: het overige wegverkeer is, afgezien van het booggeluid, leidend. Dat betekent dat dit meer geluid produceert dan de trams. Voor trillingen geldt dat op basis van de contourlijnen er voor alle panden langs het tracé sprake zal zijn van weinig hinder, en daarmee een zeer kleine kans op schade (<1%). Hiervoor kunt u meer lezen in deelrapport 3 bij het Plan-MER, pagina 123. Voor de realisatiefase is in het Plan-MER aangegeven om trilling metingen te doen bij de bouwwerkzaamheden waarbij trillingen ontstaan en een oplevertoets na realisatie (toetsing van de trilling predictie). Voor geluid en trillingen vindt in de planning- en studiefase gedetailleerder onderzoek plaats.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	c	Voor beide tracés gelden een aantal dezelfde opmerkingen: - Waarom zouden bewoners van de Binckhorst zich met dit vervoersmiddel willen verplaatsen? Kostentechnisch is het niet aantrekkelijker om met het HOV, trein of auto te gaan. - Wie zijn de beoogde bewoners van de Binckhorst? Nu wordt er gesproken over een verbinding met Delft en Zoetermeer, maar waarom zouden toekomstige bewoners van de Binckhorst deze groep zich niet vestigen in Delft of Zoetermeer? Er wordt in de verkenning niet duidelijk gemaakt wat de gemiddelde duurt is vanuit de Binckhorst naar de haltes. Is deze bijvoorbeeld langer of korter dan naar ons meest hoogwaardige openbaar vervoersorgaan; de NS? - Waarom zouden bewoners van de Binckhorst kiezen voor het tracé als zij sneller, efficiënter, comfortabeler en kwalitatief beter vervoerd worden door de NS? Als voorbeeld; de trein gaat 4x per uur van Laan van NOI naar Delft en doet hier 11 minuten over. De trein van station Voorburg gaat 4x per uur naar Zoetermeer in 8 minuten. Hoe gaat het HOV tracé hier aan tippen? - Waarom wordt er gekozen voor een tracé die niet door de Binckhorst rijdt met veel voordeel voor de bewoners van de Binckhorst? - Waarom rijdt het tracé niet de belangrijkste HOV punten aan; de stations van NS? - Wordt er een nieuw onderzoek gedaan die relevant is voor de tijd waar we in leven? We werken immers hybride en persoonlijk vervoer is al belangrijker.	Een OV-netwerk bestaat gewoonlijk uit meerdere lagen. De trein is een vervoermiddel om reizigers over grote afstanden te vervoeren. Bus, tram en metro zijn vervoersmiddelen met een fijnmazigere ontsluiting. Niet alle reizigers wonen op een station of hebben een bestemming op het station: een tram of HOV-bus kan voor reizigers een sneller alternatief zijn van deur tot deur. In het verkeersmodel worden diverse reisopties tegen elkaar afgewogen. Uit de Vervoerwaardestudie blijkt ook dat het beoogde HOV goed gebruikt wordt. Soms als voortransport naar een station maar ook voor veel bestemmingen verder in de stad en regio.	Nut en Noodzaak

	d	Algemene vragen naar aanleiding van de stukken (geen data beschikbaar); 1. Hoeveel auto's rijden er nu op piekmomenten door de Binckhorstlaan en wat is de gemiddelde wachttijd per stoplicht, zebrapad etc.? 2. Hoeveel auto's per huishouden worden er gerekend op de toekomstige Binckhorst (gemiddeld 1 auto per huishouden volgens het CBS)? 3. Hoe worden deze auto's vanuit de Binckhorst ontsloten richting Delft er Zoetermeer? 7. Het HOV verbind niet de logische NS stations, deelfietsen of deelauto's. Waarom worden deze modaliteiten compleet overgeslagen? 11. Is er recente data (bijvoorbeeld afgelopen 5 jaar) die aantoont dat mensen geen auto meer bezitten, maar gebruik maken van de fiets of deelauto? 12. Wat wordt er gedaan met het parkeerbeleid op de Binckhorst? Gaat deze bewoners geen plekken krijgen of wordt er verwacht dat ze zich tot Voorburg West richten? 13. Is er vanuit de gemeente Rijswijk, Delft en Den Haag aangetoond dat er behoefte is voor een vervanging van tramlijn 1? 15. Het plan heeft totaal geen synergie met de reeds gerealiseerde projecten; de Rotterdamse baan wordt totaal niet genoemd en hier was de uitgelezen kans om direct onder de grond door te gaan richting Delft en Zoetermeer. Zo had de omgeving ontzettend ontlast kunnen worden en had er Hoogwaardig OV kunnen komen in plaats van een tram. Wat is de reden dat hier geen synergie wordt getoond?	Op pagina 16, 17 en in bijlage 2 van de Vervoerwaardestudie zijn auto-intensiteiten weergegeven voor enkele maatgevende doorsnedes in de referentie en de doorgerekende varianten. Dit zijn rekenmodellen ten behoeve van de vergelijkbaarheid van de varianten en geen weergave van de werkelijkheid. In het verkeersmodel is gerekend met een lagere parkeernormering (dan standaard gebruikelijk) in het noordelijk deel van de Binckhorst. In gevoeligheidsanalyse 1 is tevens een lagere parkeernormering onderzocht in het zuidelijk deel van de Binckhorst. Op pagina 11 en in bijlage 3 wordt deze lagere parkeernormering verder toegelicht. De nut en noodzaak van deze HOV-verbinding wordt toegelicht in paragraaf 4.2 van dit document.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

	e	"Algemene vragen naar aanleiding van de stukken (geen data beschikbaar); 4. Hoeveel DB geeft het tracé op pieken? 5. Hoeveel trilling wordt er in HZ door het tracé op de pieken veroorzaakt? 6. Bij negatieve ervaringen met het tracé wat zijn de opties, hoe snel wordt er gereageerd? Wordt dit niet weer een affaire zoals we in Groningen zien met de huizen? 9. Wat is de impact van het HOV ten opzichte van CO2 opname en uitstoot? 10. Wat is de impact van het HOV ten aanzien van het welzijn van de huidige bewoners? Er is geen onderzoek terug te vinden wat dit met de mensen doet. Het lijkt alsof het menselijke gedeelte niet is onderzocht. Klopt dat? 14. Waarom is er geïnvesteerd in een groenstrook op zowel de Binckhorst alsmede de Binckhorstlaan als deze weer wordt opgeheven?	Voor zowel trillingen als geluidshinder geldt dat de toename hiervan voor de alternatieven als geheel nihil of minimaal is in vergelijking met de referentiesituatie. Voor geluid zijn dB-contourlijnen opgenomen in het Plan-MER, geen pieken (dat is ook niet gebruikelijk voor dit stadium van planvorming). Voor trillingen geldt dat op basis van de contourlijnen er voor alle panden langs het tracé sprake zal zijn van weinig hinder, en daarmee een zeer kleine kans op schade (<1%). Hiervoor verwijs ik u graag naar deelrapport 3 bij het plan-MER, pagina 123. Voor de realisatiefase is in het Plan-MER aangegeven om trillingsmetingen te doen bij de bouwwerkzaamheden waarbij trillingen ontstaan en een oplevertoets na realisatie (toetsing van de trillingspredictie). De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aanbevolen om in de planning- en studiefase trilling- en geluidsmetingen te doen bij kunstwerken en daarnaast om de specifieke situatie van de ondergrond te betrekken bij het onderzoek. Deze aanbeveling wordt overgenomen door de gemeenten. In de planning- en studiefase, vanaf medio 2023, zal verder aandacht worden besteed aan het aspect 'trillingen'. Hiertoe zal een gedetailleerdere milieueffectrapportage worden opgesteld. De ontwikkelingen als gevolg van de aanleg worden nauwlettend gevolgd, zie ook paragraaf 6.2 van het hoofdrapport Plan-MER (pagina 114). Er is geen impact van het HOV ten opzichte van CO2 uitstoot omdat het omringende verkeer hiervoor maatgevend is. Wel is het zo dat het HOV in principe geen uitstoot van CO2 kent vanwege de elektrische aandrijving. Het welzijn van mensen is een erg breed begrip waartoe verschillende aspecten, al dan niet de meeste die zijn onderzocht behoren. Daarnaast dient een Plan-MER tot het voorzien van een stem voor het milieu, de inwoners hebben verschillende andere manieren voor inspraak. Dit geldt voor de verkenning die tot nu toe is uitgevoerd, en zeker ook voor de vervolgstappen in de planuitwerking. Onbekend is welke groenstrook wordt bedoeld. Voor de nieuwe aanplant in de Binckhorstlaan in Voorburg geldt dat dit los staat van deze verkenning en voor de Binckhorstlaan in de Binckhorst is dat gedaan in het kader van de Rotterdamsebaan.	Leefbaarheid
	f	Algemene vragen naar aanleiding van de stukken (geen data beschikbaar); 8. Wat zijn de investeringskosten via de Binckhorstlaan ten opzichte van de andere tracés?	De investeringskosten (kostenraming 40% marge) zijn voor de alternatieven als geheel opgenomen in het Plan-MER Hoofdrapport in hoofdstuk 5.	Kosten
090507		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT

090601	a	1. Wat is het regionaal OV-kader en hoe past deze HOV er in? Terwijl de Randstad zich, zoals voorspeld, langzaam maar zeker tot een metropool vormt is het onduidelijk hoe de mobiliteitsbehoefte zich in de regio op langere termijn ontwikkelt en welke rol het Openbaar Vervoer daarin moet spelen. Tegelijkertijd worden er op korte termijn concrete besluiten tot uitvoering van de HOV CID Binckhorst genomen met een lokaal beperkte project-scope. Maar keuzes over de HOV CID Binckhorst zijn verstrikt met de andere ontwikkelingen van het OV. In het “Toekomstbeeld OV 2040” van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de “Schaalsprong Metropolitaan OV” van MRDH is er sprake van verschillende plannen voor het OV: o.a. LeiZo, ZoRo en de Koningscorridor. Echter, de “Adaptieve Ontwikkelingsstrategie” is dermate vrijblijvend dat er een concreet kader voor de HOV CID de facto ontbreekt. Het is onduidelijk of en zo ja hoe de HOV in de toekomst moet aansluiten op andere OV verbindingen. Men heeft zichzelf opgelegd nu keuzes te maken over de HOV zonder dat een aansluiting kan worden gepland, bouwtechnisch of qua vervoerswaarde, op toekomstig OV. Bijvoorbeeld: als van Den Haag CS naar Zoetermeer alleen intercity’s gaan rijden (waar in het Toekomstbeeld 2040 sprake van is), kan op station Voorburg niet meer van het HOV op de trein worden overgestapt. De vervoerswaarde voor de HOV bij station Voorburg daalt. Komt er een Koningscorridor lightrail, dan stijgt de vervoerswaarde daar weer. Een ondergrondse aanleg van station Voorburg is niet of wel rendabel afhankelijk van de regionale plannen. Onze zienswijze: het is van cruciaal belang om te kiezen voor een HOV-variant die de aansluiting kan maken met toekomstige ontwikkeling van OV. Op dit moment zijn deze onvoldoende bekend en is het dus onmogelijk een weloverwogen keuze te maken.	Dank voor uw zienswijze. Het voorgestelde voorkeurstracé is zodanig gekozen dat dit een robuuste keuze is maar toekomstige ontwikkelingen niet onmogelijk maakt. De tram zoals deze voorgesteld is, heeft voldoende vervoerwaarde en effect voor het OV-netwerk. Ook zonder verdere besluiten over doorkoppeling is er genoeg reden om verder te gaan met de uitwerking van het voorkeursalternatief en deze eerst te realiseren. De urgentie hangt ook samen met de bouwontwikkelingen, die het nodig maken om op zo kort mogelijke termijn stappen te zetten (2030) als onderdeel van de schaalsprong OV. Uw voorbeeld over een besluit om alleen intercity's tussen Den Haag en Zoetermeer te laten rijden (en dus geen enkele trein meer bij station Voorburg te laten stoppen) kan alleen gezamenlijk met het besluit om de Koningscorridor door te trekken. De initiatiefnemers hebben afgesproken dat als in de toekomst besloten wordt tot deze doortrekking, deze bij station Voorburg en Huygens' Hofwijck ondergronds aangelegd zal worden.	Alternatief-beoordeling

	b	2. Wat is het regionaal Omgevings-kader en hoe past deze HOV er in? Niet alleen het OV-kader ontbreekt, ook een regionale, integrale visie op de gebiedsontwikkeling rond de HOV is onduidelijk; zo moeten de Omgevingsvisies van de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk nog worden vastgesteld. Naast het voldoen aan de groeiende mobiliteitsbehoefte moet in de regio worden voorzien in woningbouw en de verbetering van leefbaarheid (zoals de slechte luchtkwaliteit, de geluidsoverlast, meer groen).Om die reden hebben wij het initiatief genomen om naar realisatie van “de Huygenstunnel” te streven: het onder de grond brengen van de infrastructuur (o.a. A12, treinspoor, rangeerterrein) die door Voorburg en Den Haag loopt. De Huygenstunnel en het gebied van ongeveer 15 hectare er boven op biedt een inspirerend vooruitzicht van een prachtige nieuwe gebiedsontwikkeling midden in de stad met ruimte voor wonen, werken en recreëren. Wereldwijd wordt in grote stedelijke agglomeraties steeds vaker gekozen voor ondergronds bouwen – vooral met verkeerstunnels – met het oog op de langere termijn en een toekomst van leefbaarheid en duurzaamheid. Ook de bewoners in de buurt, zo blijkt uit onze enquête, zijn vóór. Onze zienswijze: het is van cruciaal belang om te kiezen voor een HOV-variant die past in de regionale plannen tot gebiedsontwikkeling, waar de Huygenstunnel een prominente rol in moet spelen. Op dit moment zijn deze plannen nog niet bekend en is het dus onmogelijk een weloverwogen keuze te maken.	Het voorgestelde voorkeurstracé past binnen de huidige regionale plannen. Het aanleggen van een HOV-verbinding van Den Haag Centraal naar station Voorburg en Rijswijk is de eerste stap in het realiseren van de Koningscorridor. Hoe de volgende stappen in het realiseren van de volledige Koningscorridor eruit komen te zien, heeft nog geen besluitvorming over plaatsgevonden inclusief eventuele plannen rond verdere ondergrondse oplossingen voor de bestaande infrastructuur in het gebied. De Voorkeursvariant van deze MIRT-verkenning sorteert daarom ook nog niet direct voor op volgende stappen, maar maakt een eventuele doortrekking ook niet onmogelijk.	Koningscorridor
	c	Samenvattend Een helder regionaal kader voor gebiedsontwikkeling en OV biedt grote kansen om onze leefomgeving, onze steden en dorpen mooier, gezonder en leefbaarder te maken. Een prachtig vooruitzicht. Dit kader is noodzakelijk om te voorkomen dat er besluiten genomen voor projecten op kortere termijn, zoals de HOV, opdat de regionale ontwikkeling op langere termijn niet wordt geschaad. Dus voordat er gekozen wordt voor een HOV variant is eerst duidelijkheid nodig over de toekomstvisie over OV en Omgeving, m.n. de Koningscorridor en de Omgevingsvisies. Pas dan kan er een goede afweging gemaakt worden voor een HOV variant. Als er dan toch moet worden gekozen, dan kan alleen gekozen worden voor een variant die de aanleg van de Huygenstunnel niet onmogelijk maakt.	Dank voor uw samenvatting, zie ook bovenstaande punten voor beantwoording. Het voorgestelde voorkeurstracé is zodanig gekozen dat het lange termijn ontwikkelingen niet onmogelijk maakt. Er is nu wel een noodzaak om voor de ontwikkelingen die nu al gebouwd worden een goede openbaar vervoer voorziening te realiseren. Het uitstellen van die besluiten leidt juist tot ongewenste gevolgen voor de mobiliteit en leefbaarheid op korte en middellange termijn	Koningscorridor
090602	a	De gemeente Den Haag heeft een zienswijze en de bewoners van Rijswijk mogen meepraten, maar alternatieven zijn tot nu toe steeds afgewezen dan wel nooit echt beantwoord.	Dank voor uw zienswijze. Voor het bepalen van de te onderzoeken varianten heeft een alternatievenafweging plaatsgevonden. Daarbij zijn alle mogelijke varianten geïnventariseerd en beoordeeld aan de hand van een afweegkader. Dit heeft geleid tot de te onderzoeken varianten. Dit is nader onderbouwd in de rapportage Tracéafweging. Zie ook de algemene toelichting in de Nota van Antwoord over het afwegen van de alternatieven.	Participatieproces
	b	Wie heeft de noodzaak aangetoond van deze HOV over de Geestbrugweg??	Een HOV-verbinding maakt onderdeel uit van een regionaal netwerk en dient ook als zodanig bekeken te worden. Er zijn meerdere redenen voor een tramverbinding richting Rijswijk/Delft. Zie hiervoor de paragraaf 4.2 van dit document.	Nut en noodzaak

	c	Van de zotte is het argument dat de HOV over de Geestbrugweg het laagste % extra geluidsoverlast veroorzaakt. Dit omdat de bewoners van de Geestbrugweg al de meest geluidshinder hebben……De bewoners van Rijswijk op de Geestbrugweg moeten dit dan maar accepteren.	In de planning- en studiefase vindt meer gedetailleerd onderzoek plaats naar geluid en benodigde maatregelen en de verdere uitwerking van het ontwerp van het voorkeursalternatief. Hierbij vindt ook participatie plaats waarbij bewoners betrokken worden. Paragraaf 4.9 van dit document voorziet u in meer informatie over trillingen en geluid. U geeft daarnaast aan moeite te hebben met de redenering rond geluidsoverlast op de Geestbrugweg. Op basis van de voor dit Plan-MER gehanteerde methodiek voor de beoordeling van geluids- en trillingenoverlast, geldt dat het geluid dat afkomstig is van het overige verkeer (in de autonome ontwikkeling, maar ook bij de varianten over de Geestbrugweg (1, 2, 3 en 4) bepalend is en een tram daarmee niet tot extra geluidoverlast leidt. Variant 5 omzeilt de Geestbrugweg via de Broekslootkade, maar omdat dit een 30km zone met beperkt verkeer is, zal het toevoegen van HOV wél leiden tot maatgevende extra overlast. Dit dus in tegenstelling met de situatie op de Geestbrugweg.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	d	Nog gekker is het dat er op de Geestbrugweg 16 parkeerplaatsen moeten verdwijnen. Waar moeten de bewoners van de Geestbrugweg, gemeente Rijswijk, dan hun auto parkeren?	Het verlies aan parkeerplaatsen is inderdaad een nadelig effect van de inpassing van de verbinding, met name in Voorburg en Rijswijk. Bij de uitwerking van de plannen in de volgende planning- en studiefase moet daarom goed worden gekeken hoe het verlies aan parkeerplaatsen minimaal wordt en waar verloren parkeerplaatsen gecompenseerd kunnen worden. Dit is onderdeel van de uitwerking van het HOV-tracé en de herinrichting Prinses Mariannelaan/Geestbrug (zoals in het Basispakket Mobiliteit opgenomen).	Mobiliteit - Parkeren
	e	Er zijn bij de Binckhorst 4 NS stations in de nabijheid. Waarom dan een HOV lijn??	Zoals ook aangegeven bij lid b van deze zienswijze is de HOV verbinding onderdeel van een regionaal OV-netwerk wat gewoonlijk bestaat uit meerdere lagen. De trein is een vervoermiddel om reizigers over grote afstanden te vervoeren. Bus, tram en metro zijn vervoersmiddelen met een fijnmazigere ontsluiting. Niet alle reizigers wonen op een station of hebben een bestemming op het station: een tram of HOV-bus kan voor reizigers een sneller alternatief zijn van deur tot deur. In het verkeersmodel worden diverse reisopties tegen elkaar afgewogen. Uit de Vervoerwaardestudie blijkt ook dat het beoogde HOV goed gebruikt wordt. Soms als voortransport naar een station maar ook voor veel bestemmingen verder in de stad en regio. Zie paragraaf 4.2 van dit document voor meer informatie over nut en noodzaak.	Nut en noodzaak
	f	Er rijdt toch al een tram naar Delft? Waarom dan nog 1?	In de onderzoeken is uitgegaan van het verleggen van tramlijn 1, om de nieuwe woningen in de Binckhorst met HOV bereikbaar te maken met Delft. Dit uitgangspunt wordt in de volgende fase verder uitgewerkt, in samenspraak met HTM en MRDH, om zodoende te komen tot een efficiënte dienstregeling. Dit zou kunnen betekenen dat er op (een deel van) de huidige route van lijn 1 ook een tram blijft rijden.	Lijnvoering
	g	Waarom geen bus door de boogy woogy tunnel?	In de eerste 'zeef' is het alternatief van een bus via de Rotterdamsebaan onderzocht. Deze zeef is uitgevoerd aan de hand van een aantal objectieve en vooraf opgestelde criteria. Samen vormt dit het afweegkader. Uit de eerste zeef blijkt dat dit alternatief niet de hoogwaardige openbaar vervoersoplossing biedt.	Afwegingen te onderzoeken alternatieven (Zeef 1)

	h	Waarom kan die HOV niet over Haags grondgebied??	Doel van de MIRT-verkenning is het bijdragen aan regionale ambities rond het OV (en fiets). Immers de huidige en toekomstige OV reizigers en fietsers hebben ook een regionale herkomst of bestemming, dus de reizen die mensen maken gaan over de gemeentegrenzen heen.	Alternatief-beoordeling
	i	Ik als bewoner van de Geestbrugweg wens een luchtkwaliteitsmeting voordat de HOV überhaupt er gaat komen.	Metingen van luchtkwaliteit zijn geen onderdeel van een verkenning en/of de planning- en studiefase. Er wordt namelijk vergeleken met een referentiesituatie in de toekomst en niet met de bestaande situatie. Het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige luchtkwaliteitssituatie is onontkoombaar.	Alternatief-beoordeling
	j	In het verleden is de wijk Cromvliet alleen bereikbaar “gemaakt” voor de bewoners. Hetzelfde heeft plaats gevonden in de wijk Leeuwendaal. Het gevolg is dat de Geestbrugweg overbelast is geworden. De Geestbrugweg dient m.i. allen bereikbaar gemaakt te worden voor de bewoners en dus GEEN doorgangsweg meer te zijn!!!	In de onderzoeken is onderkend dat de ruimte op de Geestbrugweg aanvullende maatregelen vereist. Daarom is in de kostenraming van de HOV-verbinding rekening gehouden met kosten voor inpassingsmaatregelen. Daarnaast is in het Basispakket Mobiliteit rekening gehouden met aanvullende maatregelen 'van gevel tot gevel' (zie maatregel 18) en wordt voorgesteld om het doorgaande verkeer op de Geestbrugweg er af te halen. Een mogelijkheid die hiervoor onderzocht is (en waarvan uit de Vervoerwaardestudie gebleken is dat dit werkt) is het aanbrengen van een 'knip' in het autoverkeer op de Geestbrug. Zie hiervoor maatregel 17 uit het Basispakket Mobiliteit. De gemeente Rijswijk is inmiddels een verkenning van de herinrichting van de Geestbrugweg gestart om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. In dit proces worden bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving betrokken.	Mobiliteit - Bereikbaarheid
	k	Als nu 1 stoplicht op rood staat, ontstaan er al snel opstoppingen op de Geestbrugweg en dan ook nog 1 HOV????	Zonder realisatie van de HOV-verbinding neemt de hoeveelheid autoverkeer nog verder toe (Referentiesituatie). In de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg zijn inderdaad aandachtspunten over doorstroming autoverkeer en verkeersveiligheid geconstateerd. Dit geldt voor alle varianten en is niet onderscheidend. In de verdere uitwerking moet nader onderzocht worden op welke wijze de HOV zo optimaal mogelijk ingepast kan worden, eventueel in combinatie met verkeersbeperkende maatregel op de Geestbrug (zoals opgenomen in het Basispakket Mobiliteit).	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	l	Hoe wil de tram op tijd rijden als de bruggen open staan??? Als de HOV over de Geestbrugweg gaat rijden moet hij minimaal 2 bruggen binnen 200 meter over…..!!	Opengaande bruggen zijn een aandachtspunt in de betreffende varianten en is meegenomen in de mobiliteitsanalyse. In de praktijk kan hier in de dienstregeling rekening mee worden gehouden en is er de technische mogelijkheid voor OV om zich op afstand in te melden zodat daarop geanticipeerd kan worden met de brugopeningen	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	m	Kortom het huidige plan voldoet van geen kant. Welke argumenten en bezwaren wij ook aanleveren, wij worden aangehoord en dat is het……!!	Uw zorgen zijn in deze Nota van Antwoord opgenomen en zijn onderdeel van de besluitvorming.	Participatieproces

090603		Ik vind het een prima plan. Jammer dat er geen eenvoudige wijze is om als buurtbewoner te participeren. Mensen die het een goed plan vinden, hoeven niet naar hele informatieavonden, documenten maken etc. Waarom niet een klein filmpje met uitleg ipv een website met veel te veel info? En een button: ik ben voor. Of een deur tot deur peiling via briefkaart, QR-code. Hou het eenvoudig en laagdrempelig. Mensen willen geen bijeenkomst door de week tijdens etenstijd, zeker niet als je kinderen hebt. Ook geen stapels papieren. Met dit participatie plan horen jullie alleen de stem van degene die tegen zijn, er is geen ruimte voor neutraal of simpel ok. Fijn dat er eindelijk weer een tram gaat rijden!!!	Dank voor uw zienswijze. We nemen uw adviezen ter harte en nemen deze mee in de evaluatie en de planning- en studiefase. Op onze website is een filmpje te vinden over de plannen.	Participatieproces
090701		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
090702	a	1. Wat goed dat er nu een plan ligt voor een hoogwaardige ontsluiting van de Binckhorst. Het is aan de late kant - de bouwplannen bestaan al jaren - en het is dan ook van groot belang dat dit plan gerealiseerd wordt binnen een zo kort mogelijke periode.	Dank voor uw zienswijze. Deze toelichting is ter kennisgeving aangenomen.	Alternatief-beoordeling
	b	2. Belangrijk om een evenwichtige afweging te maken en daarbij ook expliciet de belangen van de toekomstige bewoners - die nu niet kunnen reageren - mee te wegen. Hierbij moeten de raden zich dus niet laten gijzelen door een (relatief) klein aantal bewoners van Voorburg-West.	In de onderzoeken zijn de verschillende maatschappelijke belangen afgewogen, ook van toekomstige bewoners. Het is aan de colleges en de raden om deze belangen mee te wegen in de besluitvorming.	Participatieproces
	c	3. Als dit wel gebeurd en de vertakking naar Delft door Voorburg west door allerlei procedures grote vertraging heeft zou de primaire verbinding wel reeds tot stand moeten komen.	Uw toelichting is ter kennisgeving aangenomen.	Nut en Noodzaak
	d	4. Tot slot, belangrijk om oog te hebben voor een tijdelijke oplossing en een redelijke ontsluiting voor de periode tot aan de oplevering van de nieuwe plannen. Er wonen immers op Binckeiland nu al een paar honderd mensen. Wellicht dat met de herinrichting Maanweg en (nood)reparatie Binckhorstbrug er een buslijn zo geleid kan worden dat Binckeiland iig één ov-verbinding naar DH CS (en centrum) heeft.	In de planning- en studiefase wordt gekeken naar het aspect van tijdelijke (bus)verbindingen in de periode totdat de definitieve HOV-verbinding is aangelegd.	Mobiliteit - Bereikbaarheid
090703		Door het uitbreiden van de tram services over het traject Binckhorstlaan-Geestbrugweg zal de drukte op dit traject voor andere weggebruikers toenemen. Los van de “door de wijk” routes zal er op genoemde traject in toenemende mate sprake zijn van files. Dit zal de momentele al matige luchtkwaliteit verder doen verslechteren met een actuele LKI van boven de 3,0. Zie hiervoor ook bijgevoegde link naar de Atlas Leefomgeving en het Longfonds. Er zal geen conversie plaatsvinden van autorijders naar tramgebruikers. Buurtgenoten nemen voor het traject naar of via de Binckhorst veelal de fiets, of namen al de tram. Anders gezegd, het lost voor ons geen probleem op, maar maakt een bestaand probleem alleen maar groter. Hoewel ik begrip heb voor de noodzaak om woningen te realiseren (op de Binckhorst) ben ik van mening dat dit vanuit een ethisch gezichtspunt niet ten koste kan gaan van de leefbaarheid van bestaande (buurt)bewoners. Zeker niet als de toename van overlast door hen verder niet te beïnvloeden is of ook positieve effecten oplevert die voor balans zorgen	Dank voor uw zienswijze. In de planning- en studiefase wordt de inpassing van de tram op het traject Binckhorstlaan-Prinses Mariannelaan-Geestbrugweg verder uitgewerkt en onderzocht. Daarbij vindt ook aanvullend onderzoek plaats naar luchtkwaliteit. In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en in de toekomst verwachte verkeersdrukte op dit traject ook aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. In dat kader is een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") een aanvullende maatregel (nr. 17) in het Basispakket Mobiliteit. Dit is ook gunstig voor de luchtkwaliteit. Bij de verdere uitwerking van de aanvullende maatregel Herinrichting Geestbrugweg (nr. 18) wordt onderzoek gedaan naar een veiliger weginrichting en ontsluiting van omliggende wijken.	Leefbaarheid

090704		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
090705		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
090706		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
090707		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
090708		Hierbij maak ik bezwaar tegen het OV traject van de Binkhorst via Rijswijk naar Delft. Tram lijn 1 heeft van oudsher een goed en efficiënt traject. Dit traject is daardoor heel erg populair bij de reizigers. Hier valt weinig tot niets aan te verbeteren. Een nieuw traject over de Geestbrug en de Binckhorstbrug wordt onbetrouwbaar omdat deze bruggen vaak open moeten voor het vele scheepsverkeer. Het auto verkeer op de Haagweg staat nu al regelmatig vast ter hoogte van de Geestbrugweg (en Herenstraat). Als de nieuwe tram hier een bocht gaat maken (hoek Haagweg/Geestbrugweg) zal een verkeersinfarct ontstaan. De leefbaarheid voor de bewoners in Rijswijk zal verslechteren door files op de Haagweg en sluipverkeer door de woonwijken. De bewoners van de Binkhorst kunnen al op verschillende manieren naar Delft reizen. Slechts een klein deel zal dagelijks naar Delft willen. Hier is geen extra tram lijn voor nodig. Conclusie: dit is slecht voor al het verkeer (tram, auto, scheepvaart) en de leefbaarheid. Er zijn alleen maar verliezers. Nut en noodzaak ontbreken.	Dank voor uw zienswijze. Er zijn meerdere redenen voor een tramverbinding richting Rijswijk/Delft. Deze zijn verder toegelicht in paragraaf 4.6 van dit document (tak Rijswijk/Delft). Opengaande bruggen zijn een aandachtspunt in de betreffende varianten en is meegenomen in de mobiliteitsanalyse. In de praktijk kan hier in de dienstregeling rekening mee worden gehouden en is er de technische mogelijkheid voor OV om zich op afstand in te melden zodat daarop geanticipeerd kan worden met de brugopeningen Met betrekking tot de hoeveelheid autoverkeer laat de Vervoerwaardestudie zien dat wanneer de HOV-verbinding inclusief aanvullende maatregelen worden toegepast de groei van het autoverkeer bijna hetzelfde blijft als het niveau in 2019. Tevens is in de Vervoerwaardestudie gekeken naar de mogelijkheden het doorgaande verkeer op de Geestbrugweg er af te halen door middel van doorstroom belemmerende maatregelen voor het autoverkeer op de Geestbrug (bijv. een knip). Hierin is een flinke afname in verkeersintensiteiten op de Geestbrugweg te zien (zie paragraaf 4 verkeersintensiteiten voor uitgebreidere toelichting). In het Basispakket Mobiliteit is rekening gehouden met eventuele realisatie van een doorstroom belemmerende maatregel (zie maatregel 17). De gemeente Rijswijk is inmiddels een verkenning van de herinrichting van de Geestbrugweg gestart om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. In dit proces worden bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving betrokken.	Nut en noodzaak
090801		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
090802		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
090803		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
090804		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
090805		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
090806		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijzen 090303 en 091409	Zie voor beantwoording zienswijzen 090303 en 091409	NVT
090807		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
090808		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijzen 090303 en 091409	Zie voor beantwoording zienswijzen 090303 en 091409	NVT
090809		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT

090810	a	Tegelijkertijd maken wij ons ons zorgen over ons woongenot. Onze woning ligt pal naast de Geestbrug. Op pagina 73 van het Plan-MER-deelrapport over leefbaarheid lazen wij het volgende: “Langs drukke verkeerswegen is de extra bijdrage van het geluid afkomstig van het HOV ondergeschikt aan het geluid van het autoverkeer.” Wellicht is dit inderdaad op het niveau van geluidscontouren het geval, maar in de praktijk ondervinden wij iets anders. Op dit moment rijdt de Hoftram bijna dagelijks langs ons huis over de Geestbrug. Wanneer deze tram over de Geestbrug rijdt, en dat is doorgaans niet vaker dan één of twee keer per dag, hebben we enorm last van het geluid en trilt ons huis. Het vooruitzicht dat een tram met grote regelmaat over de brug gaat rijden zal grote impact hebben op ons woongenot. Mocht het geluid en/of trillingen boven de voorkeursgrenswaarden uitkomen dan verwachten wij dat er mitigerende maatregelen getroffen worden. Voor wat betreft trillingen wordt op pagina 125 genoemd dat deze niet gemeten zijn op een representatieve ondergrond. Wij gaan er vanuit dat in de vervolgstudies de geluidsnormen ook op bestemmingsniveau worden onderzocht en verzekerd wordt dat deze niet boven de grens van 55db uitkomt. Voor trillingen zien wij graag dat er voor metingen gebruik gemaakt wordt van een representatieve ondergrond, het liefst inclusief een representatieve ondergrond voor de brug. Mocht het geluid en/of trillingen boven de voorkeursgrenswaarden uitkomen dan verwachten wij dat er mitigerende maatregelen getroffen worden.	Dank voor uw zienswijze. In de planning- en studiefase vindt meer gedetailleerd onderzoek plaats naar geluid en benodigde maatregelen en de verdere uitwerking van het ontwerp van het voorkeursalternatief. Daarbij zal ook worden bepaald welke aanpassing aan de Geestbrug nodig is en of er maatregelen mogelijk zijn om geluidsoverlast te beperken. Paragraaf 4.9 van dit document voorziet u in meer informatie over trillingen en geluid.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	b	Wat betreft geluid staat op pagina 80 van hetzelfde document dat er leemten in de kennis zijn. Zo zijn onder andere het type materieel en de snelheidsprofielen van het materieel dat ingezet gaat worden als HOV niet bekend. Daarnaast lijken de effecten van kunstwerken, zoals de Geestbrug, niet meegenomen.	Correct, leemten in kennis worden altijd vermeld. Het precieze type tram is inderdaad onbekend. Wel is bekend dat het gaat om een tramverbinding met hoge capaciteit. Met betrekking tot de kunstwerken is het van belang dat bij de nadere uitvoering en ontwerpen rekening wordt gehouden met het minimaliseren van de geluidsoverlast. Vanwege het feit dat er nu nog sprake is van een verkenning, is deze mate van detail nog niet uitgewerkt.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
090811		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
090812		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
090813	a	2e tramlijn - kost parkeerplaatsen	Dank voor uw zienswijze. Het verlies aan parkeerplaatsen is inderdaad een nadelig effect van de inpassing van de verbinding, met name in Voorburg en Rijswijk. Bij de uitwerking van de plannen in de volgende planning- en studiefase moet daarom goed worden gekeken hoe het verlies aan parkeerplaatsen minimaal wordt en waar verloren parkeerplaatsen gecompenseerd kunnen worden. Dit is onderdeel van de uitwerking van het HOV-tracé en de herinrichting Prinses Mariannelaan/Geestbrug (zoals in het Basispakket Mobiliteit opgenomen).	Mobiliteit - Parkeren
	b	Leeuwendaal wordt moeilijker bereikbaar	In de volgende fase moet nader onderzocht worden of/hoe de aansluiting van de zijstraten en de bereikbaarheid van wijken geborgd kan worden en hoe de inpassing van de haltes geoptimaliseerd kan worden. Hierin wordt ook de situatie voor de wijk Leeuwendaal bekeken.	Mobiliteit - Bereikbaarheid

	c	Geluids-/trillingsoverlast/schade aan huizen langs Geestbrugweg	In de planning- en studiefase vindt meer gedetailleerd onderzoek plaats naar geluid en trillingen en benodigde maatregelen. Voor de realisatiefase is in het Plan-MER aangegeven om trillingsmetingen te doen bij de bouwwerkzaamheden waarbij trillingen ontstaan en een oplevertoets na realisatie (toetsing van de trillingspredictie). Paragraaf 4.9 van dit document voorziet u in meer informatie over trillingen en geluid.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	d	Fiets- en voetpaden gehalveerd	In de planvorming en bijbehorende schetsontwerpen is voor alle routes rekening gehouden met volwaardige verbindingen voor voetgangers en fietsverkeer. In de uitwerking van het voorkeursalternatief wordt op groter detailniveau gekeken naar de inpassing in de openbare ruimte. Daarbij wordt opgemerkt dat voor wegvakken, waarvoor voor het HOV een herinrichting nodig is, aanpassingen worden gedaan op basis van de huidige richtlijnen wat betreft maatvoering en inrichting. Met als doel om een veilige en goede afwikkeling van alle verkeerssoorten te realiseren.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	e	Groenstrook verdwijnt	Wij onderschrijven het belang van de ecologische zone als onderdeel van de stedelijke groene hoofdstructuur (SGH). Bij de halte en bij de kruispunten is wel sprake van ruimtebeslag op deze zone. Bij inpassing van het tramtracé op de Maanweg is behoud en het liefst ook versterking van de ecologische zone uitgangspunt.	Leefbaarheid - Ecologie
090901	a	Hierbij geef ik aan tegen de aanleg van tramlijnen te zijn op de binckhorstlaan te Voorburg: 1. De bijna 100 jaar oude huizen zullen niet bestand zijn tegen de werkzaamheden m.b.t de aanleg van de rails, laat staan tegen het feit dat er elke 5 minuten een tram langs komt.	Dank voor uw zienswijze. Voor de realisatiefase is in het Plan-MER aangegeven om trillingsmetingen te doen bij de bouwwerkzaamheden waarbij trillingen ontstaan en een oplevertoets na realisatie (toetsing van de trillingspredictie). De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aanbevolen om in de planning- en studiefase trilling- en geluidsmetingen te doen bij kunstwerken en daarnaast om de specifieke situatie van de ondergrond te betrekken bij het onderzoek. Deze aanbeveling wordt overgenomen door de gemeenten. In de planning- en studiefase, vanaf medio 2023, zal verder aandacht worden besteed aan het aspect 'trillingen'. Hiertoe zal een gedetailleerdere milieueffectrapportage worden opgesteld. Paragraaf 4.9 van dit document voorziet u in meer informatie over trillingen en geluid.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	b	2. omdat er parkeerplaatsen verdwijnen, waar nu al een groot parkeerprobleem is, zal dit probleem alleen maar groter worden. Let wel, parkeren in Voorburg is gratis. Dus parkeren vanuit den haag zal gebruikelijk worden.	Mogelijk dat bij de uitwerking van het voorkeursalternatief en de uiteindelijke locaties van de haltes er nog optimalisaties mogelijk zijn waardoor verlies aan parkeerplaatsen wordt verminderd. Het overgrote deel van Voorburg West kent een parkeerzone (zogenaamde 'blauwe zone'). En is daarmee niet geschikt voor het parkeren door nieuwe bewoners van de Binckhorst. Daarbij houdt de gemeente Leidschendam-Voorburg in de gaten of de parkeerzone moet worden uitgebreid dan wel anders moet worden gehandhaafd.	Mobiliteit - Parkeren

	c	3. Het lijkt mij een betere optie om een trambaan op de Maanweg in den haag aan te leggen Welke dan naar station Voorburg gaat. Vandaaruit kan de tram dan over de prinses Mariannelaan, waar al een tramrails ligt naar den haag. In het laatste geval hoeft er niets overhoop te worden gehaald in het stukje Voorburg West waar wij al ruim 35 jaar wonen, met plezier, maar waar veel levensvreugde zal verdwijnen als de plannen van Den Haag doorgaan	De verwachting is dat dit alternatief niet een hoogwaardige openbaar vervoeroplossing biedt. De verbinding naar Delft wordt op deze manier een erg indirecte route terwijl hier een sterke vervoersvraag ligt, zie toelichting 4.7 lijnvoering. In het voorjaar van 2021 heeft een inventarisatie plaatsgevonden van alle mogelijke varianten waarmee invulling gegeven kan worden aan de bereikbaarheidsopgave CID-Binckhorst. Hierbij is ook aan de platformleden gevraagd input aan te leveren, daar was het alternatief van een tram via Maanweg naar station Voorburg die zijn weg vervolgt over de Prinses Mariannelaan geen onderdeel van. Het totaal aan alternatieven is vervolgens kwalitatief beoordeeld aan de hand van de thema's doelbereik, technische maakbaarheid en financiële haalbaarheid. Dit heeft geleid tot de alternatieven die zijn onderzocht.	Alternatieve routes
090902	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091409, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091409, aanvullend:	NVT
	b	Luchtkwaliteit staat onder druk De kruising Binckhorstlaan – Prinses Mariannelaan is nu al erg druk, veel drukker dan vroeger toen tram 10 nog over de Prinses Mariannelaan reed. Dit lijkt nog meer het geval sinds de Binckhorstlaan- Den Haag enkele jaren geleden opnieuw is ingericht. Het verkeer staat geheel vast rond spitstijden van en naar de Maanweg/Binckhorst- Den Haag/Voorburg.	Dank voor uw zienswijze. Zonder realisatie van de HOV-verbinding neemt de hoeveelheid autoverkeer in de toekomst nog verder toe (Referentiesituatie). In de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg zijn inderdaad aandachtspunten over doorstroming autoverkeer en verkeersveiligheid geconstateerd. Dit geldt voor alle varianten en is niet onderscheidend. De verwachting is dat wanneer de HOV-verbinding inclusief aanvullende maatregelen wordt toegepast dat de groei van het autoverkeer bijna hetzelfde blijft als het niveau in 2019. Bij de verdere uitwerking zal nadrukkelijk worden gekeken naar de inpassing van de tramverbinding en maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit zoals de doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug" nr. 17) en de Herinrichting Geestbrugweg (nr. 18). Het proces voor de herinrichting is reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving.	Leefbaarheid
	c	De Geestbrug is niet breed genoeg voor trams in 2 richtingen met de huidige vereisten (afgeschermde fietspaden), auto's en voetgangerspaden en fietspaden. De Geestbrug is precies het punt waar fietsers de fietssnelweg oversteken. Ik vraag me af of dit alles wel meegenomen is bij het maken van de plannen omdat dit de doorstroming van verkeer alleen maar meer zal belemmeren.	De Geestbrug biedt voldoende ruimte wanneer de tram met het autoverkeer mee rijdt. Wel is in de onderzoeken onderkend dat de ruimte op de Geestbrugweg aanvullende maatregelen vereist. Daarom is in de kostenraming van de HOV-verbinding rekening gehouden met kosten voor inpassingsmaatregelen. In de planning- en studiefase moet de exacte inrichting op en rond de brug nader onderzocht worden, rekening houdend met de eigenschappen van de brug, fietsroutes en eventuele verdere maatregelen.	Locatie Geestbrug(weg)
	d	Doet u ons een plezier en komt u tussen 08.00- 09.00 uur op een school- en werkdag graag eens kijken naar het (fiets)verkeer op de Pr. Mr. laan en neem het mee in uw plan. Doe datzelfde graag nog eens aan het einde van de school- en werkdag.	We onderschrijven uw opmerking over verkeersveiligheid. Naast aanpassingen voor de HOV-verbinding zijn in het Basispakket Mobiliteit maatregelen voorzien voor verbetering van leefbaarheid en verkeersveiligheid (zoals herinrichting Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg). In de planning- en studiefase worden deze vraagstukken nader onderzocht en de beste inpassing overwogen.	Alternatief-beoordeling

	e	Bovendien zal in de nieuwe situatie het brede fietspad langs de Binckhorstlaan en de brede stoep komen te vervallen en worden gehalveerd. Dit is zeer gevaarlijk voor de vele voetgangers en fietsers die hier dagelijks gebruik van maken. Veiligheid heeft prioriteit boven bereikbaarheid van de Binckhorst/Den Haag. Mijn verzoek: zorg dat de verkeersveiligheid van (jonge) gebruikers aan het verkeer voorop staat; heb daarvoor een verkeersveiligheidsplan.	We onderschrijven uw opmerking over verkeersveiligheid. Bij de inpassing van het HOV in de Binckhorstlaan wordt rekening gehouden met volwaardige trottoirs en fietspaden. Daar waar bestaande voorzieningen vervallen worden nieuwe gerealiseerd. Bij het gedeelte in Voorburg is nader onderzoek naar de inpassing noodzakelijk. Het is wel onderdeel van het Basispakket Mobiliteit om hier een volwaardige fietsverbinding in te passen. In de planning- en studiefase wordt dit nader onderzocht en de beste inpassing overwogen.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	f	Parkeren wordt onmogelijk op de Pr. Mr. laan: Mijn verzoek: stel een alternatief en voor bewoners haalbaar parkeerplan op.	Mogelijk dat bij de uitwerking van het voorkeursalternatief en de uiteindelijke locaties van de haltes er nog optimalisaties mogelijk zijn waardoor verlies aan parkeerplaatsen wordt verminderd. Het overgrote deel van Voorburg West kent een parkeerzone (zogenaamde 'blauwe zone'). En is daarmee niet geschikt voor het parkeren door nieuwe bewoners van de Binckhorst. Daarbij houdt de gemeente Leidschendam-Voorburg in de gaten of de parkeerzone moet worden uitgebreid dan wel anders moet worden gehandhaafd.	Mobiliteit - Parkeren
	g	Groen verdwijnt voor tramtracé: Mijn verzoek: komt u graag met een groenplan voor de omgeving van Voorburg-West.	Het aspect 'groen', inclusief compensatie ervan, wordt binnen het projectgebied meegenomen in de planning- en studiefase.	Leefbaarheid - Ecologie
	h	De wijk wordt afgesloten, vooral de wijk rondom de Hoekenburglaan: Ik kan mij voorstellen dat wat ik schets, lastig in te schatten is vanuit de teken- en ontwerptafel. Ook daarom: komt u eens met uw vervoersmiddelen (auto, fiets, scooter, e.d.) kijken hoe u nu de wijk in komt en hoe dat straks onder uw plannen eruit zou zien.	De wijkontsluiting is in het MER benoemd als aandachtspunt voor de vervolgfase. Zo zijn in de schetsontwerpen haltes opgenomen op locaties die nu logisch lijken, het betreffen echter nog wel zoekgebieden. In de volgende fase moet nader onderzocht worden of/hoe de aansluiting van de zijstraten en de bereikbaarheid van wijken geborgd kan worden en hoe de inpassing van de haltes geoptimaliseerd kan worden. De exacte locatie van de haltes wordt bij de uitwerking van de het voorkeursalternatief bepaald. Door aanpassing van de ligging van het perron kan de aansluiting van de Hoekenburglaan mogelijk worden geoptimaliseerd.	Mobiliteit - Bereikbaarheid
	i	Mijn verzoek: verslechter de verkeerscirculatie voor bewoners en hulpdiensten niet in dit deel van Voorburg-West. Met uw plan komt zowel een bereikbaarheids- als veiligheidsaspect in het gedrang. Bepaal de verkeerscirculatie en -veiligheid altijd vooraf met bewoners en hulpdiensten om de haalbaarheid van uw plannen te toetsen.	Voldoende bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten is randvoorwaardelijk. Het uitgangspunt is behoud en waar mogelijk verbetering van de leefbaarheid en bereikbaarheid van gebieden in hun geheel. Ook Voorburg West.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	j	Overigens is deze wijk precies de wijk rondom park Arentsburgh/Hoekenburg waaronder resten van de Romeinse stad (Forum Hadriani) liggen, waar de grond (van het park) Rijksmonument is, Romeins archeologisch gebied en waar u als gemeente Leidschendam- Voorburg grootse plannen mee heeft (“Masterplan Romeinen aan de Vliet”). Een gebied niet om af te sluiten en onveiliger te maken, maar om te koesteren!	Initiatiefnemers zijn bekend met de archeologische status van het gebied. Bij de planning- en studiefase zal op zorgvuldige wijze worden getoetst op dit aspect.	Mobiliteit - Bereikbaarheid

	k	Uw voorstel maakt Voorburg-West onveiliger en slechter bereikbaar. Als omwonende van het traject richting Rijswijk/Delft krijg ik straks te maken met negatieve gevolgen, die de leefbaarheid van onze wijk aantasten. Als gemeente Leidschendam-Voorburg bent u er voor onze belangen als inwoners van Voorburg, niet primair voor de belangen van inwoners van de gemeente Den Haag (in de Binckhorst). Wat levert de verbinding van het traject Rijswijk/Delft ons (Voorburg-West) op? Ik vind dat met het traject Den Haag Centraal-Maanweg-Voorburg station kan worden volstaan, omdat in dat traject minder met bestaande behuizing rekening hoeft te worden en u daarom bij de ontwerptafel rekening kunt houden met veiligheid en bereikbaarheid.	Zie ook bovenstaande punten met betrekking tot bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersintensiteiten. Aanvullend zijn er verschillende redenen voor een verbinding richting Rijswijk/Delft, zie paragraaf 4.2 uit deze Nota van Antwoord.	Alternatief-beoordeling
090903		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
090904	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091205, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091205, aanvullend:	NVT
	b	Ten onrechte niet onderzocht alternatief: Waarom is niet onderzocht of elektrische bussen (desnoods harmonicabussen met meer vervoerscapaciteit qua aantal passagiers per bus) het traject niet afdoende van OV kunnen voorzien? Het enige dat daarover lijkt te zijn geschreven, voor zover ik heb gezien, is dat dit het Rijswijkseplein extra zou belasten. Laten we elkaar geen Kaatje of Mietje noemen: het Rijswijkseplein is al decennialang een hopeloos kruispunt, waar niets aan te verslechteren valt en zonder extreme ingrepen ook niets aan te verbeteren valt. Met het proberen door te drukken van trams (of dit nu T1 of T2 zou zijn) wordt het Rijswijkseplein er niet beter op en de situatie in Voorburg (met name het kruispunt Maanweg/Westenburgstraat-Regulusweg) wordt er veel en veel slechter op. Dat kruispunt is qua doorstroming nu al een enorm probleem en dat gaat alleen maar erger worden met een bovengrondse tram die 6x per uur (!) gaat rijden.	Dank voor uw zienswijze. In de MIRT-verkenning is onderzoek gedaan naar drie verschillende modaliteiten: bus, tram en lightrail. Daarbij is uitgegaan van een elektrische bus, aangezien deze vanaf 2030 verplicht zijn in het openbaar vervoer. Daarbij is onder andere geconstateerd dat een HOV-verbinding per bus bij de start al aan haar maximale capaciteit zal zitten en dat er daarmee geen ruimte meer is voor groei. Een harmonica-bus kan daar maar in beperkte mate extra ruimte in bieden. Met betrekking tot het Rijswijkseplein is het verminderen van een aantal knelpunten op belangrijke verbindingen voor auto en OV (‘NMCA-knelpunten') één van de doelen van dit project. In de Vervoerwaardestudie (blz. 57 t/m 62) is het effect op de NMCA knelpunten opgenomen. Het omleggen van lijn 1 helpt mee het NMCA knelpunt Rijswijkseplein en NMCA knelpunt Binckhorstlaan te verminderen maar zal deel zijn van een grotere aanpak om dit knelpunt op te lossen.	Beoordelings-methodiek Plan-MER

	c	Elektrische bussen hebben in hun algemeenheid en dus ook in dit geval de volgende voordelen boven trams: 1. ze kunnen evenveel vervoerscapaciteit hebben 2. ze zijn flexibeler inzetbaar (qua route) omdat ze niet van rails afhankelijk zijn 3. er is vrijwel geen extra infrastructuur voor nodig zoals het aanleggen van rails, bovenleidingen en haltes in middenbermen, vervanging of versteviging van bruggen etc. 4. er behoeft geen groen voor te worden gekapt. 5. de bussen leveren werk op voor chauffeurs 6. de bussen kunnen langs de meest gunstige route worden geleid voor het aantal passagiers waardoor de bereikbaarheid en ontsluiting van het doelgebied minstens zo veel wordt vergroot als met trams 7. de leefbaarheid wordt door elektrische bussen veel minder aangetast dan door lawaaierige trams, die nare piep-, knars- en schuurgeluiden maken die zeker in de late avond en nacht zeer storend zijn. Bussen die elektrisch rijden veroorzaken immers alleen bandengeruis. 8. hoewel ik niet de mogelijkheid heb dit door te rekenen, kan een kind van 12 nog begrijpen dat de kosten van het doen rijden van elektrische bussen in verband met het genoemde onder 3 veel lager zijn dan de kosten die gemaakt moeten worden om ook maar één tram te laten rijden. 9. omdat voor inzet van elektrische bussen niet veel meer nodig is dan een aantal haltes aan de zijkant van de wegen en het leasen van bussen en aanbesteden van de contracten, zijn deze bussen veel eerder inzetbaar dan de trams die zijn voorgesteld. 10. geen voordeel boven trams maar net als trams stoten elektrische bussen geen broeikasgassen uit.	Zoals in de beantwoording hier direct boven is aangegeven, hebben busvarianten niet de benodigde capaciteit. Daarnaast is er, ook voor bussen, extra infrastructuur nodig om HOV mogelijk te maken (bussen moeten hiervoor zoveel mogelijk op een aparte busbaan rijden) die bovendien niet groen kan worden ingepast zoals dit bij tramrails wel het geval is. Uw zorgpunt met betrekking tot booggeluid kan inderdaad lokaal tot meer geluid leiden, dit is in het Plan-MER beoordeeld als een apart aspect.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	d	Geen oplossing geboden voor extreme geluidsoverlast: Voorts is geen soelaas geboden voor de geplande kapping van de geluiddempende en van ecologisch belang zijnde bomen tussen de Broeksloot langs de Overburgkade en de Maanweg. Op zijn minst zou dan op die plek een 4 meter hoog geluidskering moeten worden geplaatst dat begroeid wordt met groen, en dat het zicht wegneemt op de afzichtelijke flats en trams en haltes en bovendien het geluid enigszins keert.	In de planning- en studiefase vindt meer gedetailleerd onderzoek plaats naar geluid en benodigde maatregelen. Ook vormgeving, zoals uw suggestie voor een groene geluidswal, wordt in het volgende stadium uitgewerkt. Paragraaf 4.9 van dit document voorziet u in meer informatie over trillingen en geluid.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	e	Onderbouwing: De onderbouwing van de stellingen in het ontwerp Masterplan en het plan MER is ver te zoeken. De ambtelijke bewoordingen trachten te verhullen dat er doelredeneringen worden gehanteerd in plaats van dat standpunten en stellingen daadwerkelijk aan de hand van de correcte en correct uitgevoerde onderzoeken zijn onderbouwd.	Aan de onderbouwing voor het voorkeursalternatief liggen uitgebreide onderzoeken ten grondslag.	Alternatief-beoordeling

	f	Inspraak: De bij de plannen betrokken commerciële belangen van partijen zijn voor de betrokken burgers, die met leefbaarheidsproblemen en waardevermindering van hun woningen worden opgezadeld, nooit geheel transparant en bij mij leeft sterk de indruk dat die commerciële belangen veel zwaarder wegen dan de belangen van omwonenden, kleine burgertjes. Die mogen piepen, maar niemand luistert, want er is veel geld (en verdiencapaciteit van betrokken ondernemingen) mee gemoeid. Toch is dat niet hoe bestuursrechtelijke inspraak behoort te werken. Met het bieden van een platform ben je er als bestuursorgaan of conglomeraat van betrokken partijen en gemeenten niet; je moet ook iets DOEN met die inspraak. En dan bedoel ik niet: de inspraak negeren en toch doen wat je zelf had bedacht, maar ingaan op wat burgers zeggen, onderzoek doen naar alternatieven die burgers voorstellen en daarin geheel transparant zijn en niet met ambtelijke zinnetjes die veel woorden bevatten maar waar in feite niets instaat, de 'inspraak' in feite naar de prullenbak verwijzen.	Met de verbreding in de Zeef 1 rapportage (Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen) en de milieueffectrapportage (Plan-MER) is gehoor gegeven aan eerdere kritiek. Ook tracé-alternatieven als de Zonweg, Prinses Mariannelaan, maar ook de Broekslootkade zijn onderzocht. De opgave van het verbeteren van het OV vloeit voort uit de stedelijke opgaven waar de zeven initiatiefnemers zich achter hebben geschaard en staat dus los van mogelijke commerciële belangen.	Participatieproces
090905		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
090906		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
090907		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091001		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091002		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091003		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091004		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijzen 090303 en 091409	Zie voor beantwoording zienswijzen 090303 en 091409	NVT
091005		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
091101	a	Tracékeuze traject Binckhorst-Station Voorburg Ik stem in met de tracékeuze voor de Maanweg als verbinding tussen de Binckhorst en Station Voorburg. Uit Verkeerskundig, milieutechnisch en uit veiligheidsoverwegingen is dit de beste oplossing. Hier is een vrijliggend trace mogelijk, en dus een storingsvrije dienstregeling, Op de Mariannelaan niet inpasbaar (zoals het rapport terecht constateert). Op de Mariannelaan zou de bus/tram in de spits aansluiten in de file, op de momenten dat het reizigersaanbod het grootst is. Het tracé langs de Maanweg biedt door zijn ligging de grootste vervoerswaarde voor de Binckhorst. Omgevingseffecten zijn hier beter te beperken.	Dank voor uw zienswijze. Uw voorkeur is ter kennisgeving aangenomen.	Alternatief-beoordeling

	b	Weging Milieueffecten, leefbaarheid en hinder Het aanmerkelijke verschíl in leefbaarheid, hinder en veiligheid wordt zwak onderbouwd in de rapportage. Voorbeeld tabel 5.7: Hier zie ik in het rapport alleen technische, verkeerskundige en financiële criteria. Daardoor komt onvoldoende tot uitdrukking hoe groot de voordelen zijn van een tracé via de Maanweg. Het rapport zou aan kracht winnen als meer recht wordt gedaan aan het verschil in omgevingseffecten. Dit moet worden aangepast. (Weliswaar gaat het Maanwegtrace bij station Voorburg ook langs "opa's veldje", maar dat geeft relatief weinig hinder wanneer het tracé direct langs de zware rail wordt gelegd, zoals het rapport voorstelt.)	De resultaten uit het Plan-MER zijn betrokken in de keuze van het voorkeursalternatief 1T zoals opgenomen in het Masterplan Bereikbaarheid. De resultaten uit het Plan-MER zijn daarbij niet herhaald in het Masterplan Bereikbaarheid. Tabel 5.7 in het Masterplan Bereikbaarheid bevat de beoordeling van de doelen, maakbaarheid en kosten/baten.	Alternatief-beoordeling
	c	Onderwaardering hinder en overige milieueffecten Ook hier worden omevingseffecten als geluidshinder, trillingen en veiligheid sterk onderbelicht. Voorbeeld pag 8.5, tabel 4-7: Alternatief 4T (Mariannelaan) wordt alleen op het aantal parkeerplaatsen negatief beoordeeld. Dat doet geen recht aan de overige omgevingseffecten en verkeersveiligheid. Dit moet worden aangepast. Bij een Maanwegtrace is sprake van vríjliggende busbaan in een nieuwe situatie. Daardoor kunnen bij ontwerp van de buitenruimte en de bebouwing mitigerende maatregelen worden toegepast, terwijl in de Mariannelaan de bestaande situatie vastligt.	In het hoofdrapport Plan-MER zijn in tabel 4-7 de totale scores opgenomen, voor het gehele plangebied van 4T, dus ook buiten de Prinses Mariannelaan. De toelichting is daarbij op hoofdlijnen. In het Plan-MER deelrapporten 2 en 3 is voor een aantal criteria ook op wegniveau een score gegeven, wat heeft geleid tot de 'totaal' score in tabel 4-7. Voor geluid geldt dat in de kaarten in deelrapport 3 lokaal wel effecten te zien zijn. Dit is benoemd: 'Langs rustige wegen, zoals de Broekslootkade en de Laan van Middenburg/Westeinde, zal een nieuwe tram- of busbaan wel goed waarneembaar zijn omdat de verkeersintensiteiten op deze wegen erg laag zijn.' Voor trillingen is in deelrapport 3 benoemd dat er verder onderzoek gedaan moet worden voor de realisatiefase in de Prinses Mariannelaan, Laan van Middenburg en Westeinde (in het geval dit het VKA is). Onder de beoordeling van mobiliteitseffecten is ook expliciet gekeken naar verkeersveiligheid. In onder meer deelrapport 1 is de analyse voor verkeerveiligheid uitwerkt. De geconstateerde aandachtspunten zijn ook onderkend en in de afweging meegewogen.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
091102	a	Wij als nieuwe bewoners van de Binckhorst vinden het belangrijk om het gebied ook in de toekomst prettig leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar te houden. We zijn het daarom eens met de geformuleerde ambitie van het masterplan om daarbij voorrang te geven aan duurzame, ruimte efficiënte en schone vormen van mobiliteit: lopen, fietsen en openbaar vervoer. Met de verdere groei van de Binckhorst zijn mobiliteitsmaatregelen onontkoombaar. Niets doen is geen optie. We ondersteunen daarom het voorgestelde maatregelenpakket zoals geformuleerd op bladzijde 25 en 26 van het masterplan. Zoals we in deze zienswijze betogen is met de groei van de Binckhorst een ontsluiting met openbaar vervoer een maatregel die zorgt voor een betere bereikbaarheid van de Binckhorst. Het tracé via de Binckhorstlaan, Maanweg naar Station Voorburg voorziet hierin.	Dank voor uw zienswijze. Uw voorkeur is ter kennisgeving aangenomen. In de planvorming en bijbehorende schetsontwerpen is voor alle routes rekening gehouden met volwaardige verbindingen voor voetgangers en fietsverkeer. In de uitwerking van het voorkeursalternatief in de planning- en studiefase wordt op groter detailniveau gekeken naar de inpassing in de openbare ruimte. Daarbij wordt opgemerkt dat voor wegvakken, waarvoor voor het HOV een herinrichting nodig is, aanpassing wordt gedaan op basis van de huidige richtlijnen wat betreft maatvoering en inrichting. Met als doel om een veilige en goede afwikkeling van alle verkeerssoorten te realiseren.	Leefbaarheid

	b	We zijn echter minder overtuigd van een aftakking van het HOV-tracé dan wel via de Geestbrugweg, dan wel via de Broekslootkade naar Rijswijk en Delft. De noodzaak voor de aanleg van dit tracé zou liggen in de ontlasting van het NMCA-Knelpunt Rijswijkseplein.	Het verminderen van een aantal knelpunten op belangrijke verbindingen voor auto en OV ('NMCA-knelpunten') is één van de doelen van dit project. In de Vervoerwaardestudie (blz. 57 t/m 62) is het effect op de NMCA knelpunten opgenomen. Het omleggen van lijn 1 helpt mee het NMCA knelpunt Rijswijkseplein en NMCA knelpunt Binckhorstlaan te verminderen maar zal niet het gehele knelpunt Rijswijkseplein oplossen. Er zijn meerdere redenen voor een tramverbinding richting Rijswijk/Delft. Deze zijn verder toegelicht in paragraaf 4.6 van dit document (tak Rijswijk/Delft).	Nut en Noodzaak
	c	De politiek-bestuurlijke vraag die op tafel ligt is of hiermee niet leefbaarheidsproblemen worden verplaatst naar Voorburg en Rijswijk. Het blijft daarom teleurstellend dat in de rapportage 'tracé afweging 1' de variant met de bus via de tot nu toe onderbenutte Rotterdamsebaan, met behoud van tramlijn 1, niet verder onderzocht is (in zeef 2) in deze verkenningsfase. Dit blijft wat ons betreft een gemiste kans die aandacht verdient bij de bespreking in de gemeenteraad.	De eerste 'zeef' is uitgevoerd aan de hand van een aantal objectieve en vooraf opgestelde criteria die tezamen het afweegkader vormen. Hierin is ook het alternatief van een bus via Rotterdamsebaan met behoud van tram 1 opgenomen. Uit de rapportage 'Tracé afweging 1' blijkt dat dit alternatief niet de hoogwaardige openbaar vervoeroplossing biedt.	Afwegingen te onderzoeken alternatieven (Zeef 1)
	d	Dit willen wij kracht bij zetten door onderzoek van het KiM. Een bus kan namelijk een (bijna) even hoog kwaliteitsniveau bereiken als een tram. Bus Rapid Transit (BRT) wordt internationaal steeds meer toegepast als concept voor hoogwaardig openbaar vervoer. Een bussysteem, waarbij met hoge frequentie en snelheid gereden wordt, met betrouwbare reistijden, hoge vervoerscapaciteit, congestievrij en met comfort. We willen graag weten of u de BRT ook als alternatief voor de tram ziet en of u daardoor anders aankijkt tegen de Rotterdamsebaan variant. Om een optimaal resultaat te bereiken zou het traject tussen Den Haag CS en de Rotterdamsebaan uiteraard (deels) als een tram-busbaan combinatie uitgevoerd moeten worden.	Een Bus Rapid Transit (BRT) kan een alternatief zijn voor een tram, maar wel als deze dezelfde snelheid, capaciteit en doorstroming heeft als een tramoplossing. Dat vergt dus vrijwel dezelfde ruimtelijke eisen als een tramalternatief en slechts een beperkt voordeel in flexibiliteit en kortere bochten. Het nadeel van een BRT-oplossing in dit gebied is dat de BRT niet aangesloten kan worden op het bestaande tramnetwerk. Hierdoor is altijd een overstap nodig, terwijl juist de directe OV-verbindingen erg positief zijn voor het comfort en gebruik van de reizigers.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	e	Mocht een tracé richting Rijswijk/Delft via de Binckhorst onontkoombaar zijn, willen we nog specifiek ingaan op de variant Jupiterkade-Broekslootkade als mogelijk 'kansrijk' alternatief. In het proces van trechteren in de rapportage 'tracé afweging zeef 1' was het voorstel om de variant Binckhorstlaan-Jupiterkade-Broekslootkade binnen het tracé Den Haag-Rijswijk/Delft op basis van inhoudelijke argumenten (doelbereik negatief, hoge kosten, negatieve ruimtelijke consequenties, ingewikkelde technische maakbaarheid) niet in aanmerking te nemen voor nader onderzoek in zeef 2. De bestuurlijke samenwerkingspartners hebben echter anders besloten door deze variant alsnog toe te voegen als kansrijke locatie ter beoordeling in zeef 2. Het heeft ons verbaasd dat de bestuurlijke samenwerkingspartners het resultaat van dit onderzoek op dit onderdeel naast zich hebben neergelegd. In de overzichtsrapportage beoordelingsfase MIRT verkenning ('zeef 2') komen de onderzoekers tot dezelfde conclusie als in zeef 1. Variant 5T (variant via Jupiterkade/Broekslootkade) is door de realisatie van een nieuwe hefbrug de op 1 na duurste variant.	Deze variant is meegenomen om een alternatief voor de Geestbrugweg op hetzelfde detailniveau uit te werken en daarmee te kunnen vergelijken.	Alternatief-beoordeling

	f	Mocht een tracé richting Rijswijk/Delft via de Binckhorst onontkoombaar zijn, willen we nog specifiek ingaan op de variant Jupiterkade-Broekslootkade als mogelijk 'kansrijk' alternatief. In het proces van trechteren in de rapportage 'tracé afweging zeef 1' was het voorstel om de variant Binckhorstlaan-Jupiterkade-Broekslootkade binnen het tracé Den Haag-Rijswijk/Delft op basis van inhoudelijke argumenten (doelbereik negatief, hoge kosten, negatieve ruimtelijke consequenties, ingewikkelde technische maakbaarheid) niet in aanmerking te nemen voor nader onderzoek in zeef 2. Ook op inhoud zijn er grote zorgen. De stedenbouwkundige en ruimtelijke consequenties zijn groot door de hijstorens van de brug van 28 meter, hellingbanen van 100 meter en een tracé dat 3,5 meter boven het maaiveld ligt. De kwaliteit en recreatieve functie van de Jupiterkade, de ecologie en functie geluidsoverlast kan zorgen. Het geluid van het HOV verplaatst zich relatief makkelijk door de hoogte van de brug en de positie boven het water. Ook voor de Broekslootkade zijn de consequenties groot waarbij groen (ecologie), bomen en parkeerplaatsen gaan verdwijnen. De ligging van de HOV-baan in 30km/u zone woonstraat en bij de nabijgelegen basisschool is nadelig en extra maatregelen voor de veiligheid zijn hier nodig. Veel van bovenstaand is natuurlijk uitvoerig besproken tijdens 'de wandeling'.	De aandachtspunten die u aangeeft, zijn in de beoordeling van deze variant meegenomen. Dit heeft geleid tot een voorkeur voor het tracé via de Binckhorstlaan-Prinses Mariannelaan-Geestbrugweg.	Alternatief-beoordeling
	g	Op basis van bovenstaande vinden we het als bewoners van het Binckeiland daarom niet meer dan logisch dat de variant Jupiterkade-Broekslootkade geen onderdeel is van het voorgestelde voorkeurstracé en op basis van de uitgebrachte rapportages door externe partijen wat ons betreft als mogelijk alternatief definitief afvalt.	Uw toelichting is ter kennisgeving aangenomen. Een deel van de argumentatie is betrokken bij de afweging om tot het voorlopig voorkeursalternatief 1T te komen. Dit voorlopige voorkeursalternatief 1T is opgenomen in het Masterplan Bereikbaarheid.	Alternatief-beoordeling
	h	Afgezien van bovenstaand zijn we dus blij met voorkeursvariant 1T. Deze past goed in de bestaande plannen voor de Binckhorst (BH). De BH wordt zo optimaal bereikbaar. Binckhorstlaan (BHL) en Maanweg (MW) bieden ook in de toekomst genoeg ruimte om een hoogwaardige infrastructuur met een groeiend aantal reizigers te waarborgen. Ander varianten schieten hierin te kort, zijn duurder, kunnen niet opgeschaald worden door gebrek aan ruimte en/of liggen verder verwijderd van geplande woningbouw in de BH. Ook voor denkbare toekomstige voorzieningen zoals bewaakte fietsparkeer-garages en (smart) transport/mobility hubs is langs deze route (nog) voldoende ruimte.	Uw voorkeur is ter kennisgeving aangenomen.	Alternatief-beoordeling

	i	Daar er voorrang wordt gegeven aan duurzame, ruimte-efficiënte en schone vormen van mobiliteit: lopen, fietsen en openbaar vervoer (mobiliteits-transitie), rekenen de huidige en toekomstige bewoners in de BH erop dat de gemeente/overheid hierin op tijd benodigde voorzieningen voor mobiliteit realiseert en niet bang is groots te denken kijkend naar de groei van het gebied. Daar wordt met dit masterplan deels in voorzien. Overdimensionering van groenvoorzieningen in de BH, meer dan in traditionele stedenbouw (waar de auto dominant was) zou logisch zijn, daar we als maatschappij duidelijk een andere weg inslaan (lopen en fietsen, klimaatverandering en -adaptatie). Hierin liggen volop kansen. Onze zorgen zijn dat deze onbenut blijven.	Het uitgangspunt is om bestaand groen te ontzien en waar mogelijk toe te voegen. Dit is een opgave in de gehele Binckhorst. Daarnaast zal de realisatie van HOV tram bijdragen aan een beperking van het ruimtebeslag voor het autoverkeer, zowel rijdend en geparkeerde auto's op straat. Daardoor ontstaan er mogelijkheden om wegen te versmallen en zijn er minder parkeerplaatsen nodig. De daardoor vrijkomende ruimte zal, onder andere, benut worden om meer groen of bomenrijen te kunnen maken. Met betrekking tot de mobiliteitsmaatregelen is er naast de HOV-tram ook het no-regretpakket dat nu al wordt gerealiseerd en het Basispakket Mobiliteit met maatregelen om de mobiliteitstransitie goed te kunnen uitvoeren. Verder zijn er ook meer algemene maatregelen in voorbereiding. Een belangrijke maatregel van algemene aard is bijvoorbeeld een goed netwerk van fiets- en voetpaden door de hele Binckhorst. Ook zijn er verschillende plannen in de maak om de Binckhorst veel groener te maken. Het gaat om groen op de kavels, waar ontwikkeld wordt, én groen in de openbare ruimte. Bij dit laatste ligt het zwaartepunt op de Trekvlietzone en het Waterfrontpark. Zo is voor de Trekvlietzone onlangs het Ruimtelijk Raamwerk Trekvlietzone vastgesteld.	Leefbaarheid - Ecologie
	j	Waar de BH nu nog zeer onveilig is voor de fietser, verwachten wij als bewoners dat de BH uiteindelijk, voorop zal lopen als voorbeeld in het moderne mobiliteitsvraagstuk. We hopen dat deze visie de aandacht en middelen krijgt die het verdient. Lopen, fietsen en gebruik van OV in de BH moet aantrekkelijk worden gemaakt. STOMP principe.	Naast de aanleg van de HOV verbinding worden ook meerdere fietsroutes gerealiseerd in het gebied CID Binckhorst. Zoals de fietsroute Verlengde Velostrada vanaf NS station Laan van NOI via een nieuw spoorviaduct naar NS station HS. En de fietsroute Trekfietstracé, parallel aan de Trekvliet vanaf een nieuwe onderdoorgang bij de Trekvlietbrug richting de Pletterijkade. Ook zijn er fietsvoorzieningen gepland langs de Zonweg en de Maanweg. Bij al deze nieuwe fietsvoorzieningen wordt rekening gehouden met voldoende breedte voor de toekomstige aantallen en soorten fietsers. En worden voorzieningen voor voetgangers meegenomen. Daarnaast is er in de plannen voor de uitwerking van de openbare ruimte in de te transformeren delen van de Binckhorst uitgegaan van de Gebiedsaanpak Binckhorst (RIS 299319) en het daarbij behorende Handboek Openbare Ruimte Binckhorst (RIS 307337) en het Plan Openbare Ruimte en Buitenruimte Binckhorst (RIS 303175). Daarin is uitgegaan van een hoog ambitieniveau voor de transformatie van de Binckhorst met meer ruimte voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). Tot slot zal op wegvakken waar een herinrichting nodig is, vanwege het HOV, deze worden aangepast op de huidige richtlijnen qua maatvoering en inrichting voor een veilige en afwikkeling van alle verkeerssoorten.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	k	Met de stad als ‘hitte-eiland’, en lopen (voetgangers) als dominante vorm van mobiliteit, zal in het ontwerp van de openbare ruimte in de BH, in extreme mate oog moeten zijn voor groen, schaduw/koeling en veiligheid.	Dit is geen onderdeel van deze verkenning. Maar in het ontwerp van de openbare ruimte worden klimaatlinten ontworpen om hittestress te voorkomen. Dit betekent bredere straten, minder verharding en meer groen / water. Meer hierover is te vinden in het Handboek Openbare Ruimte Binckhorst. Plannen voor nieuwe gebouwen op particuliere kavels dienen te voldoen aan eisen met betrekking tot beplanting en water.	Leefbaarheid - Ecologie

	l	‘Ruim baan voor de fiets’ We zijn verheugd te lezen dat er ruimtelijke oplossingen komen voor en nagedacht wordt over het snelheidsverschil tussen de ‘gewone’ fiets en de E-fiets. Met een nieuwe generatie schoolgaande kinderen in aantocht in de BH was/is deze nieuwe ontwikkeling voor ons een reden tot zorg, zeker kijkend naar de huidige nog (grotendeels) onveilige fiets-infrastructuur in de BH.	Naast de aanleg van de HOV verbinding worden ook meerdere fietsroutes gerealiseerd in het gebied CID Binckhorst. Bij al deze nieuwe fietsvoorzieningen wordt rekening gehouden met voldoende breedte voor de toekomstige aantallen en soorten fietsers.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	m	Toename autoverkeer Maanweg (MW), Rotterdamsebaan (RB), A12 De olifant in de kamer is de RB. Deze zal nog beter benut moeten worden. Hier liggen mogelijkheden. Oplossingen daaromtrent lijken (te) lang op zich te laten wachten. Daarnaast moet worden bekeken hoe de aansluiting van de Maanweg naar de A12 beter kan. De auto moet sneller het gebied uit kunnen. De RB heeft de A12 ontlast, maar de capaciteit van de exit via de MW naar de A12 lijkt niet te zijn vergoot. Dat is jammer.	Het gebruik van de Rotterdamsebaan kan beter. In de regio worden de mogelijkheden onderzocht om de benutting van de Rotterdamsebaan te vergroten. Als onderdeel van het basispakket maatregelen, behorend bij het voorkeursalternatief, wordt in de volgende fase onderzocht op welke wijze het doorgaande autoverkeer op de Geestbrugweg, Prinses Mariannelaan en het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan kan worden verminderd. Een van de ideeën hiervoor is het leggen van een 'knip' in het autoverkeer op de Geestbrug. Zie hiervoor maatregel 17 uit het Basispakket Mobiliteitsmaatregelen.	Alternatieve routes
	n	Caballero-brug We zijn enthousiast over de geplande Caballero-brug. Een goed antwoord op de behoefte om de Fokkerhaven, Binck Eiland en De Binckhaven beter met elkaar te verbinden. We zijn benieuwd naar VO-tekeningen en of er participatie mogelijk is.	De ideeën rondom de zogenaamde 'Caballerobrug' zijn nog in de conceptfase. De uitwerking volgt nog waarbij sprake zal zijn van co-creatie zoals verwoord in de intentieverklaring.	Participatieproces
	o	Sporendriehoek / verbinding Lekstr - BHL. Vanuit de BH als entree van de stad DH kijken we uit naar de architectonische ‘grootschaligere’ uitwerking van dit achtergebleven gebied. Het OMB CID-BH biedt hierin volop kansen. We kijken ook hier uit naar publicatie van voorlopige ontwerpen van een ‘gestrekter tracé’, wat deze entree van DH verdient.	In de verkenning is nu vooral onderzocht op de inpasbaarheid en haalbaarheid van de ontwerpen. De kansen die de ontwerpen hebben voor de ontwikkeling van de omgeving is een aandachtpunt die in de volgende fase nog meer mee willen nemen. Niet alleen rond de Sporendriehoek maar ook op de rest van de tracés.	Locatie Sporendriehoek / Lekstraat
	p	BHL enkelbaans t.h.v. Zonweg-Wegastraat Op dit moment is voor doorgaand verkeer naar het centrum van DH de enkele baan op de BHL ter hoogte van het stuk tussen de Zonweg en de Wegastraat een bottleneck. Dit zorgt voor onnodig oponthoud in de doorstroming. Een dubbele rijbaan en een eerdere splitsing zou dit kunnen oplossen.	Het aanpassen van de Binckhorstlaan voor het wegverkeer is geen onderdeel van de studie. Er zijn geen plannen om dit deel van de Binckhorstlaan te verbreden.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	q	Tramgeluid- en trillingshinder bij bruggen en in bochten. Vrees voor geluids- en trillingsoverlast van trams door bochten en bij bruggen speelt in elke stad. Dit is nooit helemaal te voorkomen. Daar het hier gaat om een nog aan te leggen traject en uitvoerig onderzoek nog mogelijk is, zouden we het zeer waarderen dat er alles aan gedaan wordt kosten nog moeite te sparen elke vorm van geluids- en trillingreducerende maatregelen toe te passen. Bijvoorbeeld een optimaal aantal vaste smeer-installaties (flenssmering), de nieuwste wieldempers, mogelijke andere innovaties (zoals sensor based active steering systemen), stillere trambaanconstructies (zoals het volgen van de lopende proeven met een ‘ingegoten’ spoorstaaf) en maatregelen aan / bij bruggen om stootgeluid te verminderen. Dit zou ‘smart’ gemonitord kunnen worden. Universiteiten zouden hierin kunnen worden betrokken en eisen hieromtrent zouden kunnen worden vastgesteld en opgelegd.	De precieze uitwerking van te treffen maatregelen staat nog niet vast, wel staat vast dat dit in overleg met de omgeving zal plaatsvinden. In de vervolgfase wordt hier gedetailleerder onderzoek naar gedaan. Wij verwijzen u graag naar paragraaf 4.9 van dit document voor meer informatie over trillingen en geluid	Leefbaarheid - Trillingen en geluid

	r	Dwarsprofiel Maanweg / ecologische zone. We zijn blij met de voorkeurskeuze om met de HOV-lijn buiten de ecologische zone te blijven. We zouden graag zien dat de ecologische zone in dit plan wordt versterkt en aantrekkelijker wordt gemaakt voor mensen en dier. Brug/verbinding over de Broeksloot naar de Maanweg & HOV-halte Door deze verbinding profiteert Voorburg ook van het nieuwe HOV. We vinden dit een uitstekende oplossing. Een ecologisch verantwoorde inpassing is dan wel prioriteit.	Het belang van deze ecologische zone als onderdeel van de stedelijke groene hoofdstructuur (SGH) wordt onderschreven. In het Masterplan Bereikbaarheid zijn daarom de opties met een groot ruimtebeslag in de groenzone niet meer opgenomen. Bij de verdere inpassing van het tramtracé op de Maanweg is behoud en het liefst ook versterking van de ecologische zone uitgangspunt. In de volgende fase wordt een brugverbinding over de Broeksloot naar de tramhalte in de Maanweg onderzocht, ook hiervoor geldt dan een verantwoorde inpassing in de ecologische zone.	Leefbaarheid - Ecologie
	s	Strengelspoor Door (deels) een strengelspoor te gebruiken in BHL-Zuid en over de Pr. Mariannelaan, met op de Geestbrugweg een splitsing terug naar 2 sporen zouden de voorziene parkeerproblemen in Voorburg wellicht (deels) kunnen worden voorkomen.	Het toepassen van strengelspoor zorgt voor minder gebruik van ruimte, maar heeft grote nadelen voor veiligheid, capaciteit en doorstroming van het OV. en daarom niet wenselijk om toe te passen hier.	Mobiliteit - Parkeren
091103		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
091104		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
091105		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT
091106		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091201		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
091202		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
091203		De voordelen van de trambaan wegen niet op tegen lokale lasten voor omwonenden: - toename autoverkeer Prinses Mariannelaan - toename autoverkeer door de wijken door afsluiting van wegen tbv tramhaltes - toename autoverkeer door zoekende automobilisten wegens opheffen parkeerplaatsen - de waarschijnlijk zeer langdurige werkzaamheden (vele jaren?) die leiden tot tijdelijke alternatieve autoroutes Concluderend wegen de nadelen niet op tegen de voordelen (en kosten) van aanleg van de tramlijn. Alternatieve uitbreiding van OV mbv (elektrische) bussen is goedkoper, veiliger, en leefbaarder.	Dank voor uw zienswijze. Deze is ter kennisgeving aangenomen.	Alternatief-beoordeling
091204		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT

091205	a	In de algemene onderbouwing van de plannen voor de HOV-verbinding wordt gesteld dat een snelle, frequente OV-verbinding vanaf Den Haag Centraal over de Binckhorst naar Station Voorburg en via Rijswijk naar Delft nodig is om de woningbouwopgave mogelijk te maken en de regio ook op lange termijn bereikbaar te houden. Het is in de eerste plaats zeer spijtig dat dit niet is meegenomen bij de herontwikkeling van de Binckhorst en de aanleg van de Rotterdamsebaan. Dat had een hele hoop ellende gescheeld.	Dank voor uw zienswijze. Bij de planuitwerking en besluitvorming voor de Rotterdamsebaan is ook een OV tracé onderzocht. Dit tracé was nog niet haalbaar omdat er nog onvoldoende zicht was op een forse verdichting met, onder andere, grote aantallen woningen op de Binckhorst. De bestuurlijke wens voor HOV heeft wel geleid tot een tracéreservering langs de Binckhorstlaan. De haalbaarheid en noodzaak voor realisatie van HOV is urgent geworden na het besluit tot stedelijke verdichting in het CID en de Binckhorst. Hiermee is het proces van verdere planuitwerking ingezet. De transformatie en verdichting van de Binckhorst van industriegebied naar gemengd woon- en werkgebied is pas later tot stand gekomen en geformaliseerd met het Omgevingsplan Binckhorst uit 2019.	Proces - Historie
	b	De tweede tranche van 5000 woningen in de Binckhorst is bovendien uitgesteld. Om de uitvoering mogelijk te maken zal het Omgevingsplan Binckhorst moeten worden aangepast. Dit zal een langdurig traject zijn met aanzienlijke vertragingen voor de uitvoering van de plannen voor de HOV-verbinding, van tenminste 5 jaar. Deze vertraging biedt de gelegenheid om naar beter inpasbare alternatieven te kijken, samen met omwonenden en via een ander en vooral beter participatieproces dan tot nog toe heeft plaatsgevonden. Alternatieven die passen in de omgeving en een toekomstbestendig onderdeel zijn van verdere OV-ontwikkeling. In de tussentijd kunnen de buslijnen 26 en 28 geoptimaliseerd worden om zo de groei van het aantal inwoners op de Binckhorst en de toenemende vraag naar mobiliteit op te kunnen vangen.	Het aanpassen van het omgevingsplan is in uitvoering. Het realiseren van hoogwaardig openbaar vervoer is een voorwaarde om deze extra woningbouw te realiseren. De planvorming van de HOV-verbinding en het aanpassen van het omgevingsplan zal gelijk oplopen. Er is geen sprake van de vertraging, wel van een aantal jaren doorlooptijd voordat realisatie aan de orde is. In die periode zal samen met de omgeving naar de inpassing gekeken worden. Echter, dit gebeurt wel op basis van een voorkeursalternatief. Gebleken is dat een oplossing met een bus in de situatie in 2030 niet voldoende capaciteit biedt voor de verwachte vervoervraag. Wel zal de komende jaren de bus inzet groter worden om te voldoen aan de vervoersbehoefte.	Alternatieve routes

	c	Voor zover het niet mogelijk is om naar beter inpasbare alternatieven te kijken, merk ik het volgende op. In de technisch-inhoudelijk en financiële beoordeling van alle mogelijke varianten zoals die tot nog toe heeft plaatsgevonden liggen twee tracés qua score heel dicht bij elkaar. Het gaat hierbij om de tracés: 1T - Richting Station Voorburg via Binckhortslaan – Maanweg – Opa's veldje/Huygenstraverse - Richting Rijswijk/Delft via Binckhorstlaan – PM laan - Geestbrugweg 2T - Richting Station Voorburg via Binckhorstlaan – Zonweg – Regulusweg – Opa's veldje/Huygenstraverse - Richting Rijswijk/Delft via Binckhorstlaan – Prinses Mariannelaan – Geestbrugweg Bij beide tracés wordt de wijk Voorburg West echter vrijwel volledig afgesloten voor het overige verkeer vanwege de zeer hoge frequentie van de trams, de vele verkeerskruisingen op het tracé en het feit dat de tram op de aftakking richting Rijswijk/Delft met het verkeer moet gaan meerijden. Een verkeersinfarct is te voorzien. Deze afsluiting zal een zeer negatieve impact hebben op de leefomgeving van inwoners van Voorburg-West. Ook zal de tramverbinding grote negatieve gevolgen gaan hebben voor de verkeersveiligheid in de wijk. Al deze aspecten zijn in de huidige beoordeling niet dan wel onvoldoende meegewogen. Kort gezegd komt het erop neer dat de inwoners van Voorburg West een Haags probleem mogen gaan oplossen, terwijl er met hun belangen niet tot nauwelijks rekening is gehouden in de planvorming. Dit is niet juist en is in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Als er al voor een van deze twee tracés gekozen zou moeten worden, dan is naar mijn mening tracé 2T de minst schadelijke optie, maar dan zonder de aftakking naar Rijswijk/Delft. Ik licht dit hieronder toe.	De optie via de Maanweg geniet de voorkeur boven de optie over de Zonweg. Uit de afweging tussen alle varianten is variant 1T als voorkeursalternatief naar voren gekomen. De variant 1T en 2T verschillen op diverse punten, waarbij de eenvoudiger ruimtelijke inpassing en lagere kosten en minder sloop van panden voordelen zijn van variant 1T. In de planning- en studiefase wordt de inpassing van de tram op het traject Binckhorstlaan-Prinses Mariannelaan-Geestbrugweg verder uitgewerkt en onderzocht. In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en in de toekomst verwachte verkeersdrukte op dit traject, ook aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. In dat kader is in het Basispakket Mobiliteit een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") opgenomen. Bij de verdere uitwerking van de aanvullende maatregel Herinrichting Geestbrugweg (nr. 18) wordt onderzoek gedaan naar een veiliger weginrichting en ontsluiting van omliggende wijken. Dit draagt ook bij aan de verkeersveiligheid.	Leefbaarheid
	d	Traject richting Station Voorburg Belemmeringen door kruisingen Op het tracé 1T met de aftakking naar Rijswijk/Delft gaan de volgende belemmeringen door kruisingen ontstaan: • Kruising Prinses Mariannelaan bij Station Voorburg: iedere 5 minuten een tram. • Kruising Maanweg - Westenburgstraat/Regulusweg: iedere 5 minuten een tram. • Kruising Maanweg - Binckhorstlaan: iedere 2,5 minuten een tram. • Kruising Binckhorstlaan - Prinses Mariannelaan: iedere 5 minuten een tram. Met het tracé 2T zonder de aftakking naar Rijswijk/Delft hoeft alleen de kruising Zonweg – Regulusweg te worden gepasseerd.	Geconstateerde aandachtspunten zijn ook in de onderzoeken t.a.v. de afweging in de alternatieven meegenomen. Ook bij variant 2T komt een aantal aandachtspunten in verkeersafwikkeling naar voren.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

	e	Slopen van gebouwen. Het tracé 2T Zonweg wordt bij het eindoordeel als zeer negatief beoordeeld. Hierbij is echter ervan uitgegaan dat alle panden aan de westzijde moeten worden gesloopt, inclusief een deel van het hoekpand met de Regulusweg. Zie hiervoor blz. 60 PlanMER-CIDB-Deelrapport-2-Ruimtegebruik-en-verstedelijking Echter, er is niet gekeken naar andere inpassingen. Bijvoorbeeld een mogelijkheid om de HOV met het verkeer mee te laten rijden. Hiervoor is op de Zonweg voldoende ruimte. In dat geval kunnen de panden blijven. Bovendien kan de HOV, als tram, ruimschoots onder het pand aan de Regulusweg door. Dit pand kan dus ook blijven staan. Mijns inziens verandert de eindscore daardoor van dit tracé van zeer negatief naar zeer positief.	Uitgangspunt in de Binckhorst is een vrij liggende HOV-baan, ook in relatie tot een stedenbouwkundig hoogwaardig straatbeeld. Een minimaal dwarsprofiel past niet bij de beoogde kwaliteit voor de Binckhorst. Meerijden wordt hier daarom niet gezien als optie. (Gedeeltelijke) sloop van het kantoorgebouw bij de Regulusweg is altijd nodig.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	f	Bomen in de ecologische Broekslootzone 1T Maanweg Dichtbij de Maanweg staan in de ecologische zone heel oude en grote bomen die van groot belang zijn voor de toch al geringe aanwezigheid van groen in de Binckhorst. Het kappen van juist deze strook van ongeveer 2 meter in de ecologische zone heeft dan ook verregaande gevolgen. Zoals voor het leefgebied voor vogels en andere dieren, wandel- en rustmoment rond de watergang voor bewoners en werkenden, hitte- eilanden en stress. De aanleg van een grasbaan voor het tramtracé staat in geen enkele verhouding tot het verlies van het bestaande groen dat daardoor moet verdwijnen! Den Haag heeft in het gebiedspaspoort voor de Maanweg, dat nu on hold staat, aangegeven dat er hoge bebouwing kan komen. Dit werd mede zo bepaald omdat de bomen in de ecologische zone het zicht op de nieuwbouw voor huidige bewoners van Voorburg-West zou beperken. Als die bomen worden gekapt gaat dat argument niet meer op Het zal jaren duren voordat de nieuwe aanplant weer zo hoog is dat het zicht wordt belemmerd. , als daartoe al de noodzakelijke ruimte gevonden kan worden. 2T Zonweg In een opnieuw te ontwerpen tracé waarbij geen sloop van gebouwen nodig is kan worden bekeken hoe het bestaande groen gespaard kan worden en kan bovendien de ecologisch zone worden versterkt, zoals dat is besloten bij de vaststelling van het Omgevingsplan Binckhorst.	Het belang van deze ecologische zone als onderdeel van de stedelijke groene hoofdstructuur (SGH) wordt onderschreven. In het Masterplan Bereikbaarheid zijn daarom de opties met een ruimtebeslag in de groenzone niet meer opgenomen. Bij de verdere inpassing van het tramtracé op de Maanweg is behoud en het liefst ook versterking van de ecologische zone uitgangspunt. Variant 2T is afgevallen als voorkeursvariant.	Leefbaarheid - Ecologie

	g	Leefgenot bewoners 1T Maanweg Naast het verlies van een deel van de ecologische zone maak ik me grote zorgen om trillings-, zicht- en geluidshinder van o.a. booggeluid door krappe bocht en geluid door optrekken/afremmen/rijden van de tram. Niet duidelijk is welke beperkende maatregelen hiervoor kunnen worden ingezet en daadwerkelijk worden genomen. Daar komt bij dat de geplande halte langs de Maanweg op grote afstand van woningen op de Binckhorst is gelegen. Dit beperkt de vervoerswaarde van dit tracé. 2T Zonweg De Zonweg ligt strategisch in het midden van de Binckhorst. Een prima plek voor een HOV. Voor de bewoners Binckhorst zijn er door de centrale ligging minimale loopafstanden naar de halte. De nieuwe bewoners weten bovendien op voorhand al dat er een tram door de straat rijdt. De Maanweg die in de toekomst de Maanlaan wordt, gaat van 2x2 naar 2x1 rijbanen en wordt autoluw gemaakt. De ruimte die zo vrijkomt kan worden gebruikt om de ecologische zone te verbreden. Dit gebied kan ten dienste staan van de bewoners van Voorburg en de Binckhorst. Omdat er geen trambaan ligt is een barrière verdwenen. Daarmee kan het gemeenzame nabuurschap tussen bewoners van de Binckhorst en van Voorburg-West worden gestimuleerd. Dit geheel zorgt voor een veel betere overgang tussen Voorburg-West met zijn traditionele laagbouw en de moderne verstedelijkte Binckhorst.	Wij begrijpen uw zorgen. Maanweg: De halte langs de Maanweg is niet alleen gericht op inwoners van de Binckhorst, maar ook op inwoners van Voorburg. Zichthinder zal op deze locatie beperkt zijn door de aanwezigheid van de groene zone tussen het HOV-tracé en de Maanweg enerzijds en Voorburg anderzijds. Voor beantwoording met betrekking tot trillingen en geluidshinder verwijzen wij u door naar paragraaf 4.9 van dit document. Dank voor uw idee rondom de Maanweg. Dit klinkt als een goed initiatief.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	h	Aanlanding Station Voorburg 1T Maanweg Zoals het plan nu voorligt, moet er veel groen en open water worden opgeofferd terwijl de vervoerswaarde voor het laatste stuk gering is en het hele gebied een negatieve metamorfose ondergaat. Pas bij het doortrekken naar Zoetermeer wordt de vervoerswaarde interessant. De intentie is dat deze dan op -1 (ondergronds) gaat. 2T Zonweg Bij variant 2T gaat de tram onder de Maanweg door en komt daarna weer boven. Dit vraagt heel veel ruimte. Een ondergrondse aanlanding bij Station Voorburg ligt dan voor de hand. Oversteek op maaiveld van de Prinses Mariannelaan om bij het Station te eindigen is gevaarlijk en moet dus met verkeerslichten worden geregeld. Daarmee is de veiligheid echter niet gegarandeerd, omdat het zicht komend vanuit Voorburg Centrum op de trambaan belemmerd wordt door het viaduct.	1T De aansluiting met station Voorburg is voor de verbinding relevant om tot een sluitend netwerk van openbaar vervoer te komen. Bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief in de planuitwerking wordt de inpassing in de omgeving verder onderzocht. 2T Uitgangspunt voor de schetsontwerpen van de tramvarianten is dat deze allen op maaiveld liggen, alleen 2T kruist de Maanweg onderlangs, maar de aanlanding bij station Voorburg is net als bij de andere varianten op maaiveld. De oversteek bij de Prinses Mariannelaan wordt ook in de verkenning gezien als aandachtspunt om in de planning- en studiefase verder uit te werken. Vooralsnog is uitgegaan van aanpassingen aan het kruispunt. Dit wordt in de planuitwerking nader uitgewerkt.	Locatie station Voorburg

	i	Activiteitengebied Scouting 1T Maanweg Het Scouting gebied tussen de Tuinluststraat en de A12 is meer dan het gebouwtje alleen of het terrein binnen de hekken. Regelmatig maakt de Scouting gebruik van de omliggende ruimte. Bij de aanleg van de Huygenstraverse is om deze reden ook een steiger gemaakt om het open water te benaderen. Bij variant 1T wordt zoveel van die ruimte door het tracé van de tram ingenomen, dat de ruimte voor de Scouting te krap wordt. Het water voor en naast het clubhuis wordt praktisch onbereikbaar door de aanleg op maaiveld. Hier geldt duidelijk: Scouting gebouw gered, scouting buiten activiteiten in verband met ruimtegebrek en gevaarlijke verkeerssituaties niet meer mogelijk. Bovendien resulteert inpassing van de HOV tegen het spoortalud in beginsel een ruimtegebruik buiten het terrein van de Scouting en Opa’s veldje, maar zal desondanks direct raken aan het terrein. Indien bij aanleg van de HOV het ProRail terrein onaangeroerd moet blijven, dan zal het tracé deels over het Scouting terrein en Opa’s veldje ingetekend moeten worden en zal de Broeksloot deels moeten worden gedempt. Dit betekent een onacceptabele aantasting van dit belangrijke gebied. Opa’s veldje en het grasveld tussen de Scouting en de Broeksloot worden ook intensief gebruikt en verliezen in belangrijke mate hun gebruikswaarde als de tram direct langs respectievelijk over deze gebieden rijdt.	Ons uitgangspunt is dat Opa's Veldje en Scouting Livingstone Miriam behouden blijven en dat het onderkomen van de Scouting onaangetast blijft. Hiermee is in de schetsontwerpen in deze verkenning ook rekening gehouden. Bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief op deze locatie zal blijken in hoeverre de kwaliteit van de directe omgeving (waaronder de steiger) zal worden aangetast.	Leefbaarheid
	j	Vervoerswaarde De vervoerswaarde voor het laatste stuk van het tracé naar Station Voorburg is minimaal. De kans is heel groot dat we een nieuw “lijn 10 effect” krijgen. Dat wil zeggen door te hoge exploitatiekosten wel rails, geen tram. Bovendien, in dit geval, heel veel ruimte en groen dat niet meer te gebruiken is.	Uitgangspunt in deze verkenning is een verbinding met zowel Rijswijk als Leidschendam-Voorburg. Wij herkennen niet dat de vervoerwaarde van het tracé naar Voorburg 'minimaal' is.	Alternatief-beoordeling

	k	Bovenstaande analyse leidt tot de volgende conclusie: Indien de HOV-verbinding van Den Haag Centraal naar Station Voorburg er inderdaad moet komen, dan zou gekozen moeten worden voor het tracé 2T, en niet voor de voorkeursvariant 1T. Voor wat de aanlanding bij Station Voorburg betreft, zijn er dan drie mogelijkheden: 1.Bij kruising Zonweg – Regulusweg onder de grond. Ter vermijding van overlast van de kruising met de Regulusweg. Aangegeven is dat de tram de Maanweg onder de grond kruist. Trek dit door naar een ondergrondse aanlanding bij Station Voorburg. Om praktische redenen zou deze direct doorgetrokken kunnen worden naar Station Ypenburg waar aangesloten kan worden op de Gavikavel/tramremise. Voordeel is dat de Gavikavel nu nog braak ligt en prima kan worden gebruikt als startpunt als er geboord zou worden. 2.Uitgestelde beslissing: indien het ondergrondse traject en de ondergrondse aanlanding bij Station Voorburg nu niet mogelijk is, maak dan voorlopig een eindstation op die plaats waar de tram in de toekomst onder de grond zal gaan om naar Zoetermeer te worden doorgetrokken. Investeer voor de tijdelijke situatie in een alternatief b.v. een loopbrug over de Maanweg, een loopband op de Huygenstraverse en voldoende fietsenstallingsruimte bij Station Voorburg. 3. Een uitgestelde beslissing kan ook een betere basis leggen onder de T2 variant die dan definitief ondergronds kan worden aangelegd. In de tussentijd kunnen de buslijnen 26 en 28 geoptimaliseerd worden ter overbrugging van de periode dat het Omgevingsplan wordt aangepast voor de tweede tranche van 5000 woningen in de Binckhorst.	Zie voor beantwoording de reactie op lid h van deze zienswijze.	Locatie station Voorburg
	l	Traject richting Rijswijk/Delft Vervoerswaarde Op blz. 12 in de specifieke onderbouwing in het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid is bij Opgave 2 vermeld het bijdragen aan de bereikbaarheid van de Zuidelijke Randstad door het wegnemen van de NMCA OV-knelpunten Rijswijkseplein en Binckhorstlaan en het voorkomen van extra belasting van het hoofdwegennet door de verstedelijking van CID - Binckhorst. Kort gezegd wordt dit opgelost door HTM-lijn 1 van Scheveningen naar Delft door de Binckhorst te leiden. Het is mij compleet niet duidelijk waarom dit moet gebeuren. Het herkomst- en bestemmingsonderzoek geeft daarvoor geen aanleiding noch een onderbouwing. De huidige gebruikers van lijn 1 die nu via het centrum van Den Haag en Rijswijk reizen, zullen belangrijke bestemmingen zoals het Mondriaancollege, de Haagse Hogeschool, de Megastores en Station Hollands Spoor niet meer rechtstreeks kunnen bereiken. De vervoerswaarde van lijn 1 op het bestaande traject is dan ook heel groot. Dit zal bij het nieuwe tracé niet meer zo zijn.	Zie voor beantwoording de reactie op lid p van deze zienswijze.	Lijnvoering

	m	Het probleem van het Rijswijkseplein dat met het verleggen van HTM-lijn 1 zou moeten worden opgelost, is in het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en de andere stukken niet verder benoemd, anders dan dat er veel tramlijnen overheen lopen. Dit kan bijvoorbeeld ook relatief eenvoudig worden opgelost door het eindpunt van de lijnen 11 en 12 op het Rijswijkseplein net als vroeger terug te leggen bij Station Hollands Spoor. Met de nieuwe trams is dat geen probleem meer, omdat die, net als de lijnen 2 en 19 bij Ziekenhuis Antoniushove, kop kunnen maken op twee sporen tegenover HS. Bij het doornemen van de vele documenten die onderdeel zijn van dit proces ben ik bovendien geen enkel document tegengekomen waar een duidelijke onderbouwing is gegeven van het feit dat het Rijswijkseplein wordt ontlast als lijn 1 wordt omgeleid. Op blz. 6 van het Ontwerp Masterplan is zelfs aangegeven dat de HOV-tram slechts voor een beperkte verbetering, d.w.z. ontlasting, van de druk op het Rijswijkseplein zorgt. Bovendien is bij de informatiesessies aangegeven dat de omleiding slechts bijvangst is en dat mogelijk niet eens het gewenste resultaat geeft. Zoals al gezegd zijn er effectievere mogelijkheden zoals hierboven beschreven met lijn 11 en 12. De stap die nu wordt voorgesteld is te kort door de bocht. En zeker gezien de impact die dit heeft op mijn leefomgeving als gevolg van de omgeleide tram. Al deze aspecten behoren in de fase van de keuze voor de voorkeursvariant te worden afgewogen aangezien deze in de uitwerkingsfase als uitgangspunten worden beschouwd. Ten onrechte is dit niet gebeurd. Aangezien het hier om de bereikbaarheid en veiligheid gaat van completen buurten in een toch al door barrières omsloten wijk dienen deze punten in deze fase zwaar te wegen. Reeds hierom moet de conclusie zijn dat om al deze redenen een verlegging van tramlijn 1 naar de Binckhorstlaan-Voorburg en Prinses Mariannelaan – Geestbrugweg zeer onwenselijk en onacceptabel is.	Zie voor beantwoording de reactie op lid p van deze zienswijze.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

	n	Nut en noodzaak Op blz. 55 van het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid is vermeld dat in de varianten waar tram 1 over de Binckhorst gaat rijden, het aantal OV-reizigers op het Rijswijkseplein daalt met in totaal circa 16% t.o.v. de referentie. Dit zou volgens het Ontwerp Masterplan komen omdat er dan één tram minder over het Rijswijkseplein rijdt, waarmee het capaciteitsknelpunt op het Rijswijkseplein wordt verminderd. Naast afname van het aantal reizigers neemt bij de HOV-tram-variant de frequentie op het Rijswijkseplein af, wat tevens zou bijdragen aan het ontlasten van het knelpunt, aldus het Ontwerp Masterplan. Een afname van het aantal reizigers met 16% is een zeer minieme daling als die wordt afgezet tegen de grote negatieve impact van de aftakking voor omwonenden van het beoogde tracé. In plaats van te zoeken naar slimme (mobiliteits)oplossingen voor het Rijswijkseplein wordt dit probleem afgewenteld op Voorburg-West. Of beter gezegd: het probleem wordt verplaatst naar Voorburg-West. Een tram over de Binckhorstlaan-Voorburg, de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg zal gaan leiden tot verkeersinfarcten op dit toch al zeer drukke wegvak waar de tram vanwege de beperkte ruimte moet gaan meerijden met het overige verkeer. Ook zal de tram de Geestbrug over moeten die meerdere keren per dag opengaat vanwege de beroepsscheepvaart. Al deze factoren zijn ten onrechte niet betrokken bij de technische beoordeling van de varianten. Groot voordeel van het behouden van de huidige lijnvoering van lijn 1 is dat de huidige vervoerswaarde hoog blijft en er geen consequenties zijn voor Voorburg en Rijswijk. Bovendien kan het bomenbestand op de Binckhorstlaan-Voorburg behouden blijven. Daarnaast is een ander groot voordeel dat er geen investeringen hoeven te worden gedaan in de vervanging van zowel de Geestbrug als de Binckhorstbrug. Bovendien is de voorziene sloop van gebouwen tussen de Zonweg en de Maanweg in de T2 variant niet nodig en kan het transformatiehuisje blijven staan.	Zie voor beantwoording de reactie op lid p van deze zienswijze.	Lijnvoering

	o	Leefomgeving en milieu Alle onderdelen (bomen, barrière werking, oversteekbaarheid, te slopen panden, verlies parkeerplaatsen, ruimtelijke kwaliteit, geluidshinder) scoren in de technische beoordeling – of -- (negatief en zeer negatief). Trilling scoort op 0. Dit wil zeggen dat er geen schade aan de huizen verwacht wordt. Ik ben van mening dat dit effect volledig onderschat is, ook gezien de gronden langs het tracé. De trilling zal wel degelijk gevoeld worden en mede met de onvermijdelijke geluidshinder een aanzienlijke mate van overlast veroorzaken. Er is geen perspectief gegeven hoe deze punten zouden kunnen worden omgezet in + en ++ (positief en zeer positief). Bovendien is de afsluiting van enkele toegangswegen van twee wijken gelegen aan dit traject met alle negatieve effecten van dien, ten onrechte niet meegenomen in de technische beoordeling van de voorkeursvariant 1T.	Voor trillingen geldt dat op basis van de contourlijnen er voor alle panden langs het tracé sprake zal zijn van weinig hinder, en daarmee een zeer kleine kans op schade (<1%). Hiervoor wordt verwezen naar deelrapport 3 bij het Plan-MER, pagina 123. Voor de realisatiefase is in het Plan-MER aangegeven om trillingsmetingen te doen bij de bouwwerkzaamheden waarbij trillingen ontstaan en een oplevertoets na realisatie (toetsing van de trillingspredictie). Met betrekking tot geluidshinder geldt dat wegverkeer meer geluid veroorzaakt dan het optrekken en afremmen van trams. Afgezien van het booggeluid dat trams maken in bochten. Dit is dan ook apart beoordeeld met een negatieve score (-) voor alle tram- en lightrailvarianten. De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aanbevolen om in de planning- en studiefase trilling- en geluidsmetingen te doen bij kunstwerken en daarnaast om de specifieke situatie van de ondergrond te betrekken bij het onderzoek. Deze aanbeveling wordt overgenomen door de gemeenten. In de planning- en studiefase, vanaf medio 2023, zal verder aandacht worden besteed aan de aspecten trillingen en geluid. Hiertoe zal een gedetailleerdere milieueffectrapportage worden opgesteld. Voor de wijkontsluiting geldt dat dit is aangemerkt als aandachtspunt (niet onderscheidend voor de afweging van de alternatieven) en in de planning- en studiefase verder wordt onderzocht. Daarbij wordt nader onderzocht of/hoe de ontsluiting van de zijstraten en wijken geborgd kan worden en hoe de inpassing van de haltes geoptimaliseerd kan worden. De exacte locatie van de haltes wordt bij de uitwerking van het voorkeursalternatief bepaald. Daarbij wordt ook gekeken naar punten die als aandachtspunt zijn benoemd in het Plan-MER en Masterplan Bereikbaarheid en de punten opgemerkt in de zienswijzen.	Leefbaarheid

	p	Conclusie • Een tram via de Binckhorst naar Rijswijk scoort qua leefomgeving en milieu uiterst laag. Het heeft bovendien geen extra vervoerswaarde voor de bewoners van de Binckhorst (noch voor Voorburg) en verslechtert de huidige vervoerswaarde voor de huidige gebruikers van lijn 1. Deze omlegging van lijn 1 is dus compleet overbodig en veroorzaakt alleen problemen voor de bewoners van Voorburg en Rijswijk. • Indien het Rijswijkse plein echt een groot probleem is, dan moet een onderzoek gedaan worden naar de mogelijke opties om dit ter plekke te verlichten voordat rigoureuze maatregelen worden genomen en het probleem wordt verplaatst naar Voorburg West.	De voorziene HOV-verbinding over de Binckhorst maakt onderdeel uit van een geheel vervoersnetwerk. De uitwerking daarvan is dan ook vanuit het netwerk beschouwd. De ambities die de regio heeft met het regionale netwerk zijn beschreven in de plannen voor de Schaalsprong OV en, meer concreet voor de Binckhorst, de Koningscorridor. Deze plannen gelden als uitgangspunt voor de onderzoeken. Zoals ook te lezen onder de paragraaf Koningscorridor wordt met deze verbinding belangrijkste economische toplocaties met elkaar verbonden waardoor meer banen binnen bereik van mensen komen waarmee de economie wordt versterkt. Om in de MIRT-verkenning onderzoek te kunnen doen naar de vervoerwaarde van de nieuwe HOV-verbinding zijn de afgelopen jaren aannames/uitgangspunten vastgesteld voor het totale OV-netwerk. Eén daarvan is de aanname dat lijn 1 vanuit Delft 'omgeklapt' wordt naar het nieuwe tracé via de Binckhorst en daarna via Den Haag Centraal naar Scheveningen zal lopen. Naast lijn 1 rijden lijn 15, 16 en 17 ook over grote delen van het huidige tracé van lijn 1. Daarmee hebben de reizigers in deze wijken een alternatief voor lijn 1. Belangrijk om te benoemen is dat er in deze MIRT-verkenningsfase geen besluit wordt genomen over deze lijnvoering. In de volgende fase (planning- en studiefase) zal de precieze lijnvoering en exploitatie nauwkeuriger worden bekeken. Indien daar aanleiding toe is kan het in stand houden van een tramlijn tussen Laak en Delft nog wel een optie zijn. In de basis gaan de MRDH en HTM over de lijnvoering van het totale netwerk, waaronder lijn 1. Met betrekking tot het NMCA knelpunt Rijswijkseplein is in de Vervoerwaardestudie (blz. 57 t/m 62) het effect op de NMCA knelpunten opgenomen. Het omleggen van lijn 1 helpt mee het NMCA knelpunt Rijswijkseplein en NMCA knelpunt Binckhorstlaan te verminderen maar zal deel zijn van een integrale aanpak op dit knelpunt waarbij ook maatregelen worden voorzien die ingrijpen in de verkeerscirculatie, zoals genoemd in de Structuurvisie CID.	Alternatief-beoordeling
	q	Kostenbesparing Mijn zienswijze waarbij tracé T2 zonder de aftakking naar Rijswijk/Delft wordt gekozen leidt tot aanzienlijke kostenbesparing. Met name door de volgende vereenvoudigingen: 1. De Binckhorstbrug hoeft niet vervangen te worden. 2. De Geestbrug hoeft niet vervangen te worden. 3. Gebouwen op het tracé tussen Zonweg en Prinses Mariannelaan hoeven niet gesloopt te worden evenmin de trafogebouwen op de Maanweg en de Binckhorstlaan- Voorburg. 4. De gebouwen op de Zonweg hoeven niet gesloopt te worden. Blijkt het dat er planologische argumenten zijn om deze gebouwen toch te slopen dan drukken de kosten niet op de ontwikkeling van de HOV.	Voor het aanleggen van T2 moeten er wel gebouwen op de Zonweg gesloopt worden. Daardoor is deze variant duurder dan variant T1. Vanuit de Schaalsprong OV is het de ambitie om de CID en Binckhorst te verbinden met de regionale economische kerngebieden, daarom is de tak naar Delft opgenomen. Voor meer uitleg zie paragraaf 4.2 van dit document.	Alternatieve routes

	r	Overige punten MER procedure Tijdens de platformbijeenkomsten is steeds gezegd dat de milieueffectrapportage (MER) zou worden uitgevoerd als “expert judgement”. Ik eis dat de MER volledig wordt uitgevoerd, en niet op basis van schattingen. Er moeten daadwerkelijk metingen worden gedaan op basis van de situatie zoals die werkelijk is en geen gebruik maken van expert-inschattingen.	De onderzoeken in het Plan-MER zijn uitgevoerd op basis van de op dat moment beschikbare informatie en op het detailniveau dat passend is om een verkenning de afweging te maken. Er is naast expert judgement ook gebruik gemaakt van modellen (verkeer, geluid, lucht) voor de toekomstige situatie. Toekomstige situaties zijn niet te meten. De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aanbevolen om in de planning- en studiefase trilling- en geluidsmetingen te doen bij kunstwerken en daarnaast om de specifieke situatie van de ondergrond te betrekken bij het onderzoek.	Leefbaarheid
	s	Participatieproces tot nu toe niet geslaagd Om de aanleg van de HOV/tram te begeleiden en participatie van de bewoners mogelijk te maken is een bewonersplatform opgericht. De doelstellingen waren de bewoners een stem te geven in het proces, en hun zorgen te vernemen zodat e.e.a. kon worden aangepast. 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. Welnu, dit is vooralsnog mislukt. Helaas moet worden geconcludeerd dat het bewonersplatform geen toegevoegde waarde heeft gehad, ondanks alle inspanningen van de deelnemers uit de verschillende delen van Voorburg West. Het platform voldeed vanaf het begin niet aan het doel om een open en transparante communicatie te realiseren. Vanaf het eerste moment werd aan de deelnemers ervan duidelijk gemaakt dat de mogelijkheden tot inspraak zeer beperkt waren 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. In de variantenstudie die uiteindelijk op aandringen van de deelnemers opnieuw is gedaan, zijn vrijwel alle suggesties en alternatieven voor varianten die door de bewoners zijn aangedragen, niet gehonoreerd. Uiteindelijk zijn dezelfde varianten als in het begin van het proces zijn opnieuw verkozen. Ook het huidige zienswijzeproject waarbij bewoners zich door 1700 pagina’s informatie moeten wortelen, en dat ook nog grotendeels in vakantietijd, geeft weinig vertrouwen in de verdere uitwerking van het proces.	Voor het participatieproces is aangesloten bij de systematiek van de participatieladder. Dat betekent dat in verschillende fases van een project op verschillende manieren participatie wordt ingezet. In de beoordelings- en besluitvormingsfase zijn de varianten uitgewerkt en onderzocht met behulp van een technisch-inhoudelijk ontwerpproces en veel effectenonderzoeken. In deze fase is de brede groep belanghebbenden (stakeholders) bij het project betrokken volgens niveau 1 van de participatieladder: "informeren en raadplegen". Door deze stakeholders te raadplegen zijn aandachtspunten uit de omgeving naar voren gekomen. Deze zijn in het Omgevingsverslag verwoord. De projectorganisatie ziet wel toegevoegde waarde van de platformbijeenkomsten. Bijvoorbeeld doordat alle inbreng vanuit de omgeving is vastgelegd in het Omgevingsverslag. Dit Omgevingsverslag zal meegewogen worden door de bestuurders bij de verdere besluitvorming. Het participatieproces in de beoordelings- en besluitvormingsfase van de Verkenning beslaat in totaal circa 1,5 jaar. Tijdens deze periode zijn er onder andere inloopsessies en raadsbijeenkomsten georganiseerd waarin bewoners hun visie met de projectorganisatie en bestuur konden delen. Wij begrijpen dat veel mensen tijdens de zomer meerdere weken op vakantie zijn. Daarom zijn de documenten zes weken eerder gepubliceerd voordat de terinzagelegging formeel startte.	Participatieproces

	t	Conclusies • Ik begrijp dat een OV-verbinding met overige modaliteiten noodzakelijk is om verdere toename van de verkeersdruk met de komst van de vele nieuwe bewoners van de Binckhorst beheersbaar te houden. Maar een belangenafweging is noodzakelijk en ook wettelijk vereist en die is hier ten onrechte niet uitgevoerd. • Als inwoner van Voorburg-West langs het beoogde tracé van voorlopige voorkeursvariant 1T krijg ik straks wel de lasten, maar nauwelijks de lusten. Ik vraag mij echt af waarom is de OV-verbinding niet meegenomen bij de aanleg Rotterdamsebaan en de herinrichting van de Binckhorst? Dit had veel problematiek kunnen voorkomen. • Als omwonende van het beoogde tracé ben ik uitsluitend geïnformeerd en niet gehoord. Ook is geen sprake geweest van werkelijke inspraak. Het bewonersplatform is een rituele dans gebleken. • Er moet veel beter gekeken worden naar alternatieven, waaronder volledige ondertunneling van het tracé naar Station Voorburg. Voor de aftakking richting Delft bestaat überhaupt geen noodzaak. • De inpasbaarheid van het tracé moet nu al worden betrokken in de afweging, niet wanneer het tracé al vastligt. • Het tracé richting Rijswijk/Delft heeft een zeer negatieve impact op de leefbaarheid voor omwonenden van het tracé. Het voorgestelde alternatieve tracé T2 naar Voorburg heeft een veel hogere score. • De door mij in deze zienswijze voorgestelde oplossing levert een enorme kostenbesparing en een gelijke vervoerswaarde.	De HOV-verbinding kent haar aanleiding in de verstedelijksopgave voor CID Binckhorst. De ontwikkeling van de Rotterdamsebaan is vanwege de ontsluiting van Den Haag voor autoverkeer. Bij de inrichting van de Binckhorst is vanwege de verdichtingsopgave met het Omgevingsplan wel voorzien in een ruimtereservering in de Binckhorstlaan. In het Plan-MER en onderliggende onderzoeken is uitgebreid gekeken naar vijf alternatieven met verschillende varianten, in totaal tien varianten. Er zal in de planning- en studiefase nog uitgebreid aandacht zijn voor een goede inpassing van het geheel en het effect op leefbaarheid.	Participatieproces

	u	Bijlage 1 Nieuwste maatschappelijke ontwikkelingen: vers van de pers uit de media: Aangeven van nut en noodzaak in het licht van de nieuwste maatschappelijke ontwikkelingen is naar mijn mening noodzakelijk, evenals openstaan voor deze nieuwe inzichten en ernaar handelen. Er wordt uitsluitend gebruik gemaakt van aannames in diverse onderzoeken waarvan niet duidelijk is hoe reëel/juist ze zijn, Terwijl uitkomsten onomkeerbaar zijn. Er zijn nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen en die zijn wel reëel: 1.“Komend jaar treedt een verschraling van het openbaar vervoer op. Een terugkeer naar het niveau zoals dat bestond voor de uitbraak van de coronapandemie begin 2020 zit er niet in. Dat heeft de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), concessieverlener openbaar vervoer, de colleges van B&W in de 23 aangesloten gemeenten bericht”. Zo wil het kabinet extra inkomsten die de vervoerders hebben als er meer reizigers komen, aftrekken van de 150 miljoen. Ook stelt het kabinet zich op het standpunt dat de reizigersvraag het aanbod aan vervoer moet bepalen en niet andersom. Volgens MRDH ligt het aantal reizigers in het openbaar vervoer nu op gemiddeld 82 procent van het niveau in 2019. Naar verwachting zal het nog tot 2025 duren voordat dat niveau weer bereikt wordt. Daarbij is nog geen rekening gehouden met een mogelijke nieuwe corona-uitbraak dit najaar en eventuele maatregelen die daar tegen genomen worden.” Daarbij verkeren ook de OV-bedrijven zelf in de problemen, zowel financieel als voor wat betreft personeel. Ook dit leidt tot verschraling van dienstverlening, schrappen van lijnen/haltes. Vraag is of nieuwe lijnen überhaupt wel tot exploitatie gaan komen. 2. Bouwmaterialen zijn peperduur geworden, de aanleg van de CID Binckhorst loopt vast. Is het niet beter het geld voor woningbouw in te zetten ipv een overbodige tram?	Complexe projecten kenmerken zich door een hoge mate van onzekerheid. Daar is op verschillende manieren mee omgegaan in de onderzoeken die zijn uitgevoerd. In de Vervoerwaardestudie (pagina 72-73) is bijvoorbeeld aandacht besteed aan de mogelijke effecten van COVID-19 op het gebruik van het OV. In de MKBA is een gevoeligheidsanalyse gemaakt met de mogelijke structurele effecten van COVID-19 om de robuustheid van de uitkomsten te toetsen. Per saldo resulteert het in licht lagere uitkomsten. Deze veranderen echter niet de conclusies. Onzekerheden worden beheerst door getrapte besluitvorming (nu een keuze voor het voorkeurstracé, later een definitieve keuze voor daadwerkelijke aanleg), risicomanagement en het aanbrengen van financiële reserves. De 150 miljoen van het Rijk betreft een tijdelijke coronaregeling en is niet van toepassing bij de aanleg van de HOV.	Nut en Noodzaak
	v	Bijlage Algemeen Kopen zonder kijken Den Haag doet nu allerlei beloften om problemen op te lossen nadat er “ja “is gezegd tegen dit voorstel door de gemeenteraden: ‘Kopen zonder kijken’. Den Haag weigert op voorhand in kaart te brengen wat de gevolgen voor Voorburg en Rijswijk zijn, zodat hierover goede en sluitende afspraken kunnen worden gemaakt. We hadden minimaal verwacht dat er een volledige uitwerking van de varianten op tafel zou komen, met alle consequenties voor de bewoners qua geluidsoverlast, veiligheid en woongenot, verkeerstechnisch. Er is niet duidelijk gemaakt hoe een en ander exact tot stand gaat komen, hoe er rekening gehouden wordt met overlast, en welke maatregelen men in gedachten heeft om dit zo veel mogelijk te voorkomen.	De verkenning is een gezamenlijk product van de zeven samenwerkende initiatiefnemers waaronder de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Daarbij is per variant gekeken naar de effecten op de omgeving langs het hele tracé en het invloedsgebied. In de verkenning zijn de alternatieven en hun effecten en consequenties uitgewerkt tot een detailniveau waarbij er een afweging kan worden gemaakt tussen de varianten. Dit is het detailniveau dat hoort bij deze verkenningsfase.	Participatieproces

	w	Aftakking naar Rijswijk/Delft Ernstige gevolgen voor omgeving en leefklimaat in verband met gebrek aan inpasbaarheid Geen inpasbaarheid voor aftakking Rijswijk/Delft De beschrijvingen op blz. 29, 38 en 39 van het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid van de gevolgen voor de leefbaarheid geven op zichzelf al voldoende argumenten om af te moeten zien van de aftakking naar Rijswijk/Delft. Bovendien moet de inpasbaarheid van het tracé nu al worden bekeken, en niet pas in een later stadium zoals nu wordt gedaan. Wat als de inpasbaarheid niet haalbaar is, wat zijn dan de gevolgen?	Het tracé is inpasbaar, de precieze vorm wordt in de volgende fase samen met de omgeving uitgewerkt. Voor verdere beantwoording rondom de nut en noodzaak van de verbinding naar Rijswijk/Delft verwijs ik u door naar paragraaf 4.2 van dit document.	Nut en Noodzaak
	x	Onaanvaardbare toename verkeersdruk en verslechtering luchtkwaliteit Volgens het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid gaat de HOV-tram meerijden met het overige verkeer in de Prinses Mariannelaan (en de Geestbrugweg). Er is echter onvoldoende breedte beschikbaar om een vrijliggende trambaan in te passen, waardoor de tram mee moet rijden met het overige verkeer. Dit gaat tot opstoppingen en een onaanvaardbare toename van de verkeersdruk op dit wegvak leiden. Bovendien blijkt hieruit dat een tramverbinding op dit wegvak gewoonweg niet inpasbaar is. Volgens het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid moet het kruispunt Prinses Mariannelaan - Binckhorstlaan bovendien worden aangepast om de extra tramverbinding in te passen. Volgens het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid is aandachtspunt hierbij dat er onvoldoende ruimte aanwezig is om zowel de tram als de verschillende richtingen van het autoverkeer eigen opstelstroken te bieden. Dit is nadelig voor de verkeersafwikkeling en doorstroming van het autoverkeer op de route Geestbrugweg - Prinses Mariannelaan. Daarom is in het ontwerp ervoor gekozen om de tram een eigen strook te geven, omdat daarmee de tram prioriteit gegeven kan worden op het kruispunt. Hiermee wordt volledig voorbijgegaan aan de zeer negatieve gevolgen van de tram op de leefomgeving rond de kruising Binckhorstlaan – Prinses Mariannelaan. Dit ziet onder meer op de sterke toename van de verslechtering luchtkwaliteit vanwege de verkeersopstoppingen die zullen ontstaan, maar ook op de verkeersveiligheid. De Prinses Mariannelaan is een veel gebruikte weg voor fietsers, waaronder jonge kinderen op weg naar school. Het wegvak Binckhorstlaan - Prinses Mariannelaan en de daarbij behorende kruising is nu al een zeer druk wegvak met in de spitsuren regelmatig verkeersinfarcten, onder meer wanneer er files op de omringende snelwegen staan. Door de tram prioriteit te geven op het overige verkeer zal de verkeersdruk onevenredig en onaanvaardbaar verder toenemen.	In de autonome ontwikkeling die zal plaatsvinden als gevolg van de toename van inwoners en werkgelegenheid in CID en de Binckhorst, zal er een toegenomen vraag naar mobiliteit ontstaan. Uw zorgen hierover worden gehoord, het doel van deze verkenning is het helpen oplossen van deze toekomstige knelpunten door de realisatie van een HOV-verbinding. De (verkeerskundige) precieze uitwerking ter oplossing van dit knelpunt wordt in een later stadium in samenspraak met de omgeving verder vormgegeven. Hierbij staat nog een groot aantal opties op het betreffende tracé open, waaronder het opofferen van de vrije baan voor de tram zoals deze is beoogd in het voorkeursalternatief. In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en autonome verkeersdrukte op dit traject, ook aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. In dat kader is in het Basispakket Mobiliteit een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") opgenomen. Bij de verdere uitwerking van de aanvullende maatregel Herinrichting Geestbrugweg (nr. 18) wordt onderzoek gedaan naar een veiliger weginrichting en ontsluiting van omliggende wijken. Dit draagt ook bij aan de verkeersveiligheid.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	y	Openstelling bruggen In het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid wordt met geen woord gerept over de dagelijkse (meerdere keren per dag) openstelling van zowel de Geestbrug als de Binckhorstbrug die vaak in de tijd gezien na elkaar opengaan en in de praktijk hetzelfde verkeer twee keer ophouden.	Opengaande bruggen zijn een aandachtspunt in de betreffende varianten en is meegenomen in de mobiliteitsanalyse. In de praktijk kan hier in de dienstregeling rekening mee worden gehouden en is er de technische mogelijkheid voor OV om zich op afstand in te melden zodat daarop geanticipeerd kan worden met de brugopeningen.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

	z	Parkeren Op blz. 39 van het Ontwerp Masterplan wordt gesteld dat parkeerplaatsen op de Prinses Mariannelaan ter hoogte van de beoogde halte moeten worden opgeofferd en dat in de planuitwerkingsfase moet worden gekeken hoe om te gaan met compensatie van parkeergelegenheid. Die compensatie is er echter niet en zal er ook niet komen. Met de huidige plannen zullen meer dan 25 parkeerplaatsen moeten verdwijnen. De parkeerdruk in dit deel van Voorburg is extreem hoog. Parkeren is nu elke avond al een probleem in de straten rondom het beoogde tracé. Met de komst van de vele nieuwe bewoners op de Binckhorst en de hele lage parkeernormen voor de Binckhorst zal de parkeerdruk alleen maar verder toenemen. Er zal een structureel en niet op te lossen parkeerprobleem ontstaan. De auto's zullen in de naburige wijken worden geparkeerd die al barstensvol staan, als gevolg waarvan men op niet daarvoor bestemde plekken zal gaan parkeren, met alle veiligheidsgevolgen van dien.	Mogelijk dat bij de uitwerking van het voorkeursalternatief en de uiteindelijke locaties van de haltes er nog optimalisaties mogelijk zijn waardoor verlies aan parkeerplaatsen wordt verminderd. Het overgrote deel van Voorburg West kent een parkeerzone (zogenaamde 'blauwe zone'). En is daarmee niet geschikt voor het parkeren door nieuwe bewoners van de Binckhorst. Daarbij houdt de gemeente Leidschendam-Voorburg in de gaten of de parkeerzone moet worden uitgebreid dan wel anders moet worden gehandhaafd.	Mobiliteit - Parkeren
	aa	Opofferen groen De bomen middenberm Binckhorstlaan zullen volledig worden gekapt. Hier kan geen enkele "groene inpassing" van de tram tegenop.	Het uitgangspunt is om bestaand groen zoveel mogelijk te ontzien en waar mogelijk te compenseren of toe te voegen. De aantasting van bestaand groen kan helaas niet overal worden voorkomen. In de planning- en studiefase vindt de nadere uitwerking van de voorkeursvariant plaats waarbij ook de inpassing met (nieuw) groen wordt uitgewerkt.	Leefbaarheid - Ecologie
	ab	Kosten De aftakking naar Rijswijk/Delft via Binckhorstlaan-Voorburg en de Prinses Mariannelaan/Geestbrugweg betekent dat zeer forse investeringen gedaan moeten worden voor de vervanging van zowel de Geestbrug als de Binckhorstbrug. Deze investeringen wegen niet op tegen de vervoerswaarde van de aftakking.	Bij realisatie van de HOV-verbinding moeten de beide bruggen mogelijk aangepast worden. Bij de afweging over het voorkeursalternatief is rekening gehouden met resultaten van de kostenraming, de MKBA, het Plan-MER en ook met de resultaten van de Vervoerwaardestudie.	Kosten
	ac	Onderhouds- en exploitatiekosten van de tramlijn zijn niet in beeld gebracht. Voor zover valt na te gaan uit het Plan MER zijn de onderhouds- en exploitatiekosten van de aftakking naar Rijswijk/Delft niet inzichtelijk gemaakt. Hiermee is de financiële beoordeling onvolledig en de onderbouwing van de keuze voor de voorlopige voorkeursvariant onhoudbaar. Evenmin zijn de gevolgen van het tracé voor het overige lijnennet van de HTM, in het bijzonder de gevolgen voor buslijn 23, de halteverplaatsingen en de bereikbaarheid voor Voorburgers die het OV gebruiken en de daarbij behorende vervoerswaarden in beeld gebracht in de stukken die nu ter inzage liggen.	De kosten voor beheer en exploitatie (kosten en opbrengsten) van het project in beeld gebracht, ook voor de tram inclusief de verbinding naar Rijswijk. De resultaten zijn meegenomen in de MKBA MIRT-verkenning bereikbaarheid CID Binckhorst (juni 2022). In de verkeersdata die zijn benut als input voor de MKBA zijn de buslijnen die vervallen of verplaatsen opgenomen, op die manier is daar rekening mee gehouden.	Kosten

	ad	Overlast van geluid/woongenot/trillingen Als er een tram door de Binckhorstlaan-Voorburg en de Prinses Mariannelaan gaat lopen, gaat dat grote negatieve effecten hebben op het woongenot daar. De aanleg van de tram zal tevens voor grote ongemakken op andere vlakken leiden. Er is zoals gezegd iets gedaan met de inbreng van omwonenden. Met het meedenken over alternatieve routes, met onze zorgen over trillingen in onze huizen, die immers op zand staan met hun fundering op staal. Er is veel geld mee gemoeid om de railbedding van de tram zodanig in te richten dat de geluidsoverlast minimaal is. De verwachting is dat dit wel zal worden toegezegd, maar dat er geen geld voor zal zijn. Hierover zijn op voorhand ook geen afspraken gemaakt. Ook nachtelijke railslijpwerkzaamheden geven veel overlast. Ook zullen er technische problemen moeten worden opgelost om de te haakse bocht Binckhorstlaan/richting Geestbrugweg te kunnen nemen, inclusief alle maatregelen om het gepiep en geknars van de wielen en de trillingen in de huizen tegen te gaan.	De inpassing van de tram en daarmee gemoeide minimalisering van de overlast zal in een later stadium moeten worden vastgesteld in samenspraak met omwonenden. De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aanbevolen om in de planning- en studiefase trilling- en geluidsmetingen te doen bij kunstwerken en daarnaast om de specifieke situatie van de ondergrond te betrekken bij het onderzoek.	Leefbaarheid
	ae	Schade aan woningen De woningen in Voorburg West zijn op zandgrond gebouwd. Het is algemeen bekend dat staal op zand geeft tram-melant! Ik heb grote zorgen over trillingen in mijn woning als gevolg van de tramverbinding, die immers op staal is gefundeerd en niet onderheid is. Ook kondig ik nu al een planschade procedure te zullen starten (waardedaling en schade aan huizen).	Graag verwijzen wij u naar paragraaf 4.9 van dit document, waar een uitleg is geformuleerd over de effecten die de aanleg van een tramlijn heeft op geluid en trillingen in vergelijking met de referentiesituatie.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	af	Ernstige gevolgen voor omgeving en leefklimaat als gevolg van afsluiting woonwijken Het deel van de voorkeursvariant T1 naar Rijswijk/Delft heeft voor de verkeerscirculatie en de ontsluiting van alle straten die op het tracé uitkomen grote negatieve gevolgen. Dat wordt ook aangegeven op blz. 29 van het Ontwerp Masterplan. Het gevolg is dat twee deelwijken die langs de aftakking zijn gelegen, vrijwel volledig worden afgesloten. Op blz. 38 van het Masterplan wordt vermeld dat bij de inpassing van de HOV-baan in middenligging van de Binckhorstlaan de aantakkende straten minder goed bereikbaar worden. De zijstraten (Overburgkade, Corbulokade, Flaviusstraat en Paradijsstraat) zijn bij de Binckhorstlaan slechts in één richting te benaderen en te verlaten. Dat heeft een negatieve uitwerking op de ontsluiting van deze straten, maar ook voor de bereikbaarheid voor de hulpdiensten in het geval van calamiteiten en incidenten. In het gehele Ontwerp Masterplan en in het Plan-MER wordt niet vermeld dat vanwege het nieuw aan te leggen en verlengde perron de Hoekenburglaan in de nieuwe situatie met de voorkeursvariant 1T alleen nog maar vanuit zuidelijke richting = Geestbrugweg ingereden kan worden en uitsluitend in noordelijke richting uitgereden kan worden. Dit is enkel en alleen op te maken uit een zeer grondige bestudering van bijlage 6 bij het Plan- MER. Hieruit volgt reeds dat dit aspect ten onrechte niet is betrokken bij de technische beoordeling van de	De zorgen van inspreker in relatie tot de ontsluiting van omliggende wijken zijn begrijpelijk. De door u genoemde punten zijn dan ook als aandachtspunten bij deze varianten geconstateerd. In de schetsontwerpen is onderzocht welke ruimtelijke impact inpassing van HOV en bijbehorende haltes heeft. In alle varianten voor de Geestbrugweg zijn de inpassing van het HOV en de haltes op dezelfde wijze in het schetsontwerp opgenomen en daarmee niet onderscheidend voor de afweging voor een voorkeursvariant zelf. In de schetsontwerpen zijn de haltes opgenomen op locaties die logisch lijken, het betreffen echter nog wel een zoekgebieden. De wijkontsluiting is in het MER benoemd als aandachtspunt voor de vervolgfase. In de planning- en studiefase moet nader onderzocht worden of/hoe de aansluiting van de zijstraten en de bereikbaarheid van wijken geborgd kan worden en hoe de inpassing van de haltes geoptimaliseerd kan worden. De exacte locatie van de haltes wordt bij de uitwerking van het voorkeursalternatief bepaald. Daarbij wordt ook gekeken naar punten die als aandachtspunt zijn benoemd in het Plan-MER en Masterplan Bereikbaarheid en door insprekers aangedragen. Door aanpassing van de ligging van het perron kan de aansluiting van de Hoekenburglaan mogelijk worden geoptimaliseerd.	Mobiliteit - Bereikbaarheid

		voorkeursvariant. Omdat de Hoekweg momenteel alleen een wijk-uit straat is, en een hoofdfietsroute is, heeft dit tot gevolg dat de zeer smalle Arentsburghlaan de enige inrijdmogelijkheid zal zijn voor verkeer komende vanuit noordelijke richting van de Prinses Mariannelaan. Omdat deze straat nu ook wordt gebruikt voor uitgaand verkeer, onder meer vanuit het appartementencomplex Buitenplaats Hadriani, gaat dit voor zeer grote verkeersonveilige situaties zorgen. Auto's kunnen elkaar niet passeren. Bovendien wordt de leefbaarheid voor bewoners van de Arentsburghlaan onevenredig aangetast. De eveneens zeer smalle Den Burghstraat zal in de beoogde situatie de enige uitrijdmogelijkheid voor verkeer in zuidelijke richting naar de Geestbrug zijn. Deze uitrijdmogelijkheid wordt op dit moment weinig gebruikt vanwege de onoverzichtelijk situatie bij het fietspad op de kruising en het feit dat tegen de verkeersregels in een u-bocht bij de stoplichten moet worden gemaakt wil men richting de Geestbrug kunnen rijden. Dit betekent dat het grootste deel van het uitrijdende verkeer de Dominee Veldhoenlaan en Arentsburghlaan zal gaan gebruiken terwijl dit ook de enige inrijdmogelijkheid voor verkeer vanuit noordelijke richting zal zijn. Deze straten zijn niet geschikt om zoveel verkeer af te wikkelen, laat staan dat de leefbaarheid voor bewoners onaanvaardbaar wordt aangetast. Deze complete verkeerschaos en de immense negatieve gevolgen hiervan voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in de Arentsburghlaan, de Dominee Veldhoenlaan, de Den Burghstraat en opvolgende straten zijn ten onrechte niet betrokken bij de technische beoordeling van de voorkeursvariant 1T. Dit aspect pas in een later stadium betrekken leidt ertoe dat bewoners dan voor een voldongen feit voor wat betreft het tracé worden gesteld. In het verleden zijn er ook plannen geweest om de verkeerscirculatie van deze wijk aan te passen. Dit is destijds geblokkeerd door de politie die in haar advies onder meer heeft aangegeven dat hulpdiensten hierdoor niet meer op tijd in delen van de wijk kunnen komen. Ook dit aspect is ten onrechte niet betrokken in de technische beoordeling.		

	ag	Ernstige gevolgen voor veiligheid op het tracé Veiligheid Huidige situatie • Oversteken over de Binckhorstlaan-Voorburg is nu al gevaarlijk. Het is een kinderrijke buurt. Kinderen (vooral ook uit het wijkje achter de Binckhorstlaan, Agrippinastraat eo) steken over om bijvoorbeeld naar de Groen van Prinstererschool te gaan. • Ter hoogte van de Overburgkade proberen automobilisten vaak nog 'het groene verkeerslicht te halen', rijden veel te hard en letten niet op overstekende voetganger/fietsers. • Ter hoogte van de Paradijsstraat is er geen zicht op aankomende auto's vanaf de Geestbrugweg, die vaak in volle vaart 'het groene verkeerslicht proberen te halen' en veel te hard de bocht om gaan. • Oversteken op de Prinses Mariannelaan via het voetgangerslicht en zebra is al gevaarlijk. Auto's en bussen rijden regelmatig door rood. Nieuwe situatie met HOV verbinding • Het dubbele fietspad (van de Binckhorstlaan?) en de brede stoep komen te vervallen en wordt gehalveerd tot 1 fietspad en twee smalle stoepjes. Zeer gevaarlijk voor alle voorbijgangers. • Grote congestie ontstaat in de spits wanneer de zijstraten zouden worden afgesloten. Dit verkeer moet dus enorm omrijden over de Pr. Mariannelaan, wat daar tot extra verkeersdrukte zal leiden, om vervolgens of weer de Maanweg of Supernovaweg te moeten nemen. Ook hier weer veel onnodig verkeer. • Veel verkeer zal trachten via U bochten alsnog weer in het goede spoor te komen, opnieuw nodeloos gevaarlijke situaties en opstoppingen veroorzakend.	We begrijpen uw zorgen. Het thema verkeersveiligheid is een belangrijk onderdeel voor de ontwerpopgave bij de aanleg van de HOV verbinding. Daarom zijn er naast de HOV ook een aantal mobiliteitsmaatregelen ook meegenomen in de plannen zoals het realiseren van fietsroutes, auto verminderende maatregelen en het herinrichten van bestaande wegen in Rijswijk en Voorburg.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	ah	Traject richting Station Voorburg (variant 1T) De gevolgen van het tracé tussen de Maanweg/Westenburgstraat en Station Voorburg over wandelpromenade Huygenstraverse/Opa's Veldje met aanlanding op Station Voorburg ('Voorburgse-tak') tasten deze locatie onaanvaardbaar aan. De breedte van de bundel van 13 meter (HOV 6.5m, fietspad 3.8m en voetpad 1.8m) zal de nekslag zijn. Nut en noodzaak van dit stukje tracé zijn niet dan wel onvoldoende aangetoond. De (maatschappelijke) kosten van deze paar honderd meter HOV wegen niet op tegen de baten. [AFBEELDING OPA'S VELDJE]	In de eerste fase van de MIRT-verkenning (Zeef 1) is een verbinding tot aan station Voorburg naar voren gekomen. Hier ontstaat een overstapmogelijkheid tussen openbaar vervoer en daarmee een sluitend netwerk van openbaar vervoer (trein, tram, bus). Een eindhalte in de Maanweg of lus door de Binckhorst passen hier niet bij. De exacte tracéligging en de situering van de eindhalte bij station Voorburg moet in de volgende fase nader afgewogen worden. In de planning- en studiefase worden gedetailleerdere ontwerpen opgesteld voor het voorkeursalternatief waarbij ook wordt gekeken naar de wijze waarop de trambaan langs de scouting en Opa's veldje wordt ingepast (in het talud, nabij het talud of over het water) en de inpassing van de Huygenstraverse. Het uitgangspunt hierbij is dat de scouting en opa's veldje niet direct aangetast worden.	Kosten
	ai	Kapitaalvernietiging doordat de mooie lommerrijke wandelpromenade Huygenstraverse verdwijnt De wandelpromenade is een prachtige in luxe natuursteen uitgevoerd wandelpad, dat voor miljoenen euro's nog maar een jaar of 10 jaar geleden is aangelegd [ca. 2012-2013]. Deze wandelpromenade zorgt voor een duurzame mobiliteit (lopen/fietsen) van de nieuwe inwoners van de Binckhorst naar de 't Huygenskwartier in Voorburg.	De wandelpromenade verdwijnt niet maar wordt verlegd tot naast de trambaan.	Kosten

	aj	Verslechtering luchtkwaliteit door meer filevorming bij opstelstrook Maanweg richting snelweg A12. Op de Maanweg, tegenover het witte gebouw de 'Haagse Arc' verdwijnt een opstelstrook om vanaf de Maanweg richting de oprit van de A12 te rijden. Door vermindering van de afvoercapaciteit ontstaan langere files en opstoppingen op het kruispunt Maanweg/ Regulusweg. De kruispunten met verkeerslichten langs de Maanweg zijn nu al overbelast (graad meer dan 0,85)** Door vermindering van de afvoercapaciteit verslechtert de luchtkwaliteit op een locatie die als 'gevoelig' bestempeld kan worden vanwege de recreatie door kinderen op Opa's Veldje, de activiteiten van kinderen bij de scouting en de nabijheid van de Lusthofschool. De luchtkwaliteit in dit gebied overschreed in 2022 al de WHO-normen en zal hierdoor verder verslechteren (Bron: Lucht Voor LV). De gemeente Den Haag en de gemeente LV hebben als doelstelling om aan de WHO-normen te voldoen. **Goudappel: Vervoerwaardestudie HOV Binckhorst Kenmerk: 010394.20220314.R1.04. pagina 18)	De vermindering van afvoercapaciteit leidt niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Zeker op deze locatie langs de A12 geldt dat het verkeer aldaar maatgevend is voor de luchtkwaliteit. Voor luchtkwaliteit geldt dat de waarden van de WHO advieswaarden op het moment van schrijven nog niet zijn overgenomen door de Nederlandse centrale en decentrale overheden. Om deze advieswaarden te bereiken, zullen gemeenten, provincies en het Rijk extra maatregelen moeten nemen (niet vanuit het project maar voor geheel Nederland).	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	ak	Verdwijnen van waardevol groen door kappen 32 bomen Voor de bundel van het HOV-tram tracé van 13m breed (HOV-tram, fietspad, voetpad) zullen meer dan 32 bomen gekapt worden hierdoor verdwijnt waardevol groen in de Broekslootzone, langs de Huygenstraverse en langs het talud van ProRail.	Het streven is om zo veel mogelijk bestaande bomen te behouden. In de planning- en studiefase vindt de nadere uitwerking van de voorkeursvariant plaats waarbij ook de inpassing met (nieuw) groen wordt uitgewerkt.	Leefbaarheid - Ecologie
	al	Belangrijke schakel waterhuishouding wordt plaatselijk gedempt Een gedeelte van het water langs de wandelpromenade Huygenstraverse/ Opa's veldje moet op gedempt worden. Dit water vervult een belangrijke functie in waterhuishouding (*tekening: CID Binckhorst Ontwerp en milieueffecten Schetsontwerp XC05157000002. Alternatief 1, variant 1T Binckhorstlaan-Maanweg Tram BKH-ARC-SI-00-CE-SO-3002-ALT1_VAR1T)	Om deze reden is de 1T variant beoordeeld met "-". Juist door de inpassing van een tram kan dit deels gemitigeerd worden door een natuurlijke, onverharde inrichting rondom de sporen. Dit is niet mogelijk met een busbaan, die geheel uit asfalt bestaat. In een later stadium moet de compensatie voor de gedeeltelijke demping van het waterlichaam worden afgestemd met het waterschap.	Leefbaarheid - Ecologie
	am	Aantasting leefomgeving door te hoge geluidsbelasting omwonenden Tuinluststraat en hoek Overburgkade.De geluidsbelasting op de gevel door snelweg A12 en het treinspoor voor de omwonenden aan de Tuinluststraat en Overburgkade is al hoger dan de wettelijke grenswaarde van 50dB (bron: https://www.atlasleefomgeving.nl/) Een HOV-sneltram met 12 verkeersbewegingen per uur (6/x uur heen en 6/x uur terug) en het bijbehorende booggeluid van de HOV-sneltram, trillingen en lichtflitsen zullen tot een verdere toename van de geluidbelasting leiden en daarmee een verdergaande verslechtering van de kwaliteit van de leefomgeving.	Afgezien van het booggeluid is het andere verkeer in de referentiesituatie en situaties met HOV-alternatief maatgevend. Graag verwijzen wij u naar paragraaf 4.9 van dit document, waar een uitleg is geformuleerd over de effecten die de aanleg van een van de alternatieven heeft op geluid en trillingen in vergelijking met de referentiesituatie.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	an	Gevaar van sterke aantasting speel-en recreatiewaarde op locatie wanneer ProRail (Railinfratrust) zijn grondposities (F8631)in het talud niet wil opgeven. Hierdoor schuift de HOV-bundel van 13m breed verder op richting de woningen aan de Tuinluststraat.De tekening* geeft een te rooskleurig beeld van de aantasting Huygentraverse/Opa's Veldje. Er bestaat een gerede kans dat ProRail zijn grondpositie niet wil opgeven ten behoeve van het HOV-tracé. Kadastraal: Voorburg F 8631, Kadastrale objectidentificatie : 024700863170000	Behoud van het clubhuis van de Scouting en opa's Veldje is een uitgangspunt voor de uitwerking en realisatie van de HOV-trambaan.	Grondverwerving en bedrijfsvoering

		975 m2, Railinfratrust B.V. Moreelsepark 3 3511 EP UTRECHT. CID Binckhorst Ontwerp en milieueffecten Schetsontwerp XC05157000002. Alternatief 1, variant 1T Binckhorstlaan-Maanweg Tram BKH-ARC-SI-00-CE-SO-3002-ALT1_VAR1T.		
	ao	De groenstrook tussen de Maanweg, bij brug met Westenburgstraat, en de broeksloot, verdwijnt helemaal. De groenstrook langs de broeksloot is ter plekke al zo smal, en zal door aanleg fietspad van 3.80m, en voetpad 1.8m en HOV (6.5m), helemaal verdwijnen.	Het belang van deze groenstrook als onderdeel van de stedelijke groene hoofdstructuur (SGH) wordt onderschreven. Bij de verdere inpassing van het tramtracé op de Maanweg is behoud en het liefst ook versterking van de ecologische zone uitgangspunt. Na de kruising met de Westenburgstraat buigt het tracé met de verlegde Huygenstraverse af, met inderdaad ruimtebeslag op de groenstrook. Waar en op welke manier het groen wordt gecompenseerd wordt nader uitgewerkt in de planning- en studiefase. Waar mogelijk worden omwonenden en belanghebbenden hierbij betrokken.	Leefbaarheid - Ecologie
091206		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091207		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091208		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091209		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
091210		De ontwikkeling van een stadswijk waar naar verwachting meer dan 5000 mensen komen te wonen en te werken, vraagt eveneens de ontwikkeling van een goed openbaar vervoer. Dit OV dient naadloos aan te sluiten bij het bestaande OV-net. Bij de ontwikkeling van het OV voor de Binckhorst is een goede toekomstvisie van belang om kapitaalvernietiging te voorkomen. In meerdere gremia van het Openbaar Bestuur is het plan voor de Huygenstunnel omarmd. Op dit moment, en naar verwachting ook de komende 5 a 6 jaar, voldoet het bestaande OV, namelijk de buslijnen 26 en 28, prima. Een bus is flexibel vervoer en dat is tijdens een (langdurige) periode van bouw, en dus wegafsluitingen, een groot voordeel. Tevens kan in de bouwperiode blijken op welke locaties haltes het meest effectief zijn en kan de frequentie zo nodig worden opgevoerd. Voor de Binckhorstbewoners is van belang dat zij snel te voet een halte kunnen bereiken, met name van vervoer dat naar Den Haag CS gaat. Als de brede visie op het OV is vastgesteld, kan gestart worden met de keuze van een tramtracé dat daarop is gebaseerd, maar hierbij is ook van belang dat men vanuit goed verspreide en dus snel bereikbare haltes de tram kan nemen. Deze tramlijn kan dan in de toekomst aansluiten op de Huygenstunnel, waar veel overstapmogelijkheden kunnen komen. Op deze manier wordt veel geld bespaard, dat later gebruikt kan worden bij een goede inpassing van het tracé bij de ontwikkeling van de Huygenstunnel. Conclusie: Schort de besluitvorming over de tracékeuze op en zorg voor een ondergrondse aansluiting bij Station Voorburg (Huygenstunnel).	Dank voor uw zienswijze. De extra 5000 extra woningen in 2030 en de doorgroei daarna naar 10.000 -12.000 woningen (ca 20.000 inwoners) vraagt om een hogere capaciteit aan openbaar vervoer dan de huidige buslijnen. Dit vraagt een tijdige besluitvorming om tijdig goed openbaar vervoer te realiseren. Bij een eventuele doorkoppeling van de HOV verbinding naar Zoetermeer is het uitgangspunt dat Huygens' Hofwijck ondergronds wordt gepasseerd.	Alternatieve routes
091211		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT

091212	a	Inleiding De gemeente Den Haag valt in het verzorgingsgebied van netbeheerder Stedin. De plannen om de bereikbaarheidsmaatregelen in de Binckhorst de komende jaren te realiseren heeft grote gevolgen voor de infrastructuur van Stedin. Het is een taak van de netwerkbeheerders om de infrastructuur veilig, duurzaam, niet verstorend en volgens wettelijke eisen in bedrijf te hebben. Deze wettelijke zorgplicht ziet toe op het bewaken en bewaren van de conditie van de infrastructuur ter voorkoming van risico's op ongevallen of andere voorvallen. Daarbij heeft Stedin ruimte nodig binnen uw gemeente, zowel boven- als ondergronds. Mede door uw ambities en de energietransitie waar we middenin dient er voldoende ruimte te worden gereserveerd voor eventuele bouw en/ of uitbreiding van (nieuwe) stations (transformatoren) of aanleg van kabels (of leidingen) om zo aan het capaciteitsvraagstuk te kunnen voldoen. In deze zienswijze gaan we in op de benodigde ruimtebehoefte voor de kabel- en leidingtracés en de bijbehorende boven en ondergrondse objecten w.o. stations (hierna: assets) en de noodzaak van goede én tijdige afstemming.	Dank voor uw zienswijze. Wij onderschrijven het belang van goede en tijdige afstemming. Zie de hierna volgende beantwoording van uw zienswijze.	Participatieproces
	b	In het plan geeft u ook aan 'het inpassen van het HOV vergt investeringen in de infrastructuur en zijn blijvend in hun ruimtebeslag' en onzes inziens dient er een zorgvuldige en integrale afweging te worden gemaakt tussen ruimte(beslag) om nieuwe initiatieven (toegestane activiteiten) te faciliteren én gebruik (en bescherming) van bodem en ondergrond. Allerlei nieuwe initiatieven gaan in een rap tempo en volgens ons zou de integrale afweging van de ruimte (w.o. de ondergrond) een structureel onderdeel moeten zijn van alle relevante ruimtelijke planprocessen. Wij vragen uw aandacht voor de noodzaak om - vanuit het oogpunt van doelmatigheid en de wettelijke verplichtingen van onze kant - om zo vroeg mogelijk betrokken te worden in de verdere planvorming (in alle fasen van het ruimtelijke ordeningsproces) en waarbij voldoende aandacht is voor kabels of leidingen (tracés).	We zien het belang en noodzaak tot een zorgvuldige afweging over het ruimtegebruik en de noodzaak voor voldoende aandacht voor kabels of leidingen. Deze verkenning is bedoeld om te komen tot een afweging van de verschillende varianten voor een HOV-verbinding CID/Binckhorst. De afweging van het voorkeursalternatief in combinatie met de ondergrondse infrastructuur is op hoofdlijnen meegenomen in die afweging. In de komende fase zal het onderwerp inpassing en kabels en leidingen verder uitgewerkt worden en zal de aandacht krijgen die het nodig heeft.	Participatieproces
	c	Uit de stukken en alternatievenstudie maken wij op dat een thema 'kabels en leidingen' ontbreekt dan wel minimaal is. Bij Zonweg, Maanweg en Brinckhorstlaan lijkt er aandacht te zijn voor het (eventueel) verplaatsen van assets (kabels, leidingen, stations of huisjes), maar dit is erg summier. Bij de overige locaties is er helemaal geen aandacht voor de assets van Stedin. De voeding van zowel de middenspanningsruimtes (hierna: MSR's) als de hoogspanningsstations gebeurt met ondergrondse kabeltracés. Het is vanuit veiligheid en betrouwbaarheid belangrijk dat Stedin 24/7 toegang heeft tot deze tracés en assets. Het uitgangspunt voor Stedin is: tracés in openbare grond, voldoende werkruimte bovengronds en geen (af-) gesloten verharding (zoals asfalt en/ of easypath) boven kabels of leidingen. Het laatste punt (het terughoudend zijn met asfalt en easypath), sluit goed aan bij de ambities voor klimaatadaptatie (toekomstbestendig).	Dit is onderwerp van uitwerking in de planning- en studiefase. Om een uitvoerbaar ontwerp te maken, zal rekening gehouden moeten worden met de ondergrondse infrastructuur en toekomstige ontwikkelingen.	Proces - Vervolgproces

	d	Bij de (her-) inrichting van de openbare ruimte en nieuw gebiedsontwikkelingen vragen wij u om aandacht te blijven houden op de assets én de ruimtelijke uitvoerbaarheid. Bij dit soort ontwikkelingen dient expliciete aandacht te zijn voor de aanleg alsmede het beheer van de assets van Stedin. Waarbij de plannen dan zo ontwikkeld kunnen worden dat de assets zoveel mogelijk (bereikbaar, ongestoord én veilig) kunnen blijven liggen en geen omlegging(en) of extra maatregelen noodzakelijk zijn.	Wij zullen de belangen rond de ondergrondse infrastructuur en de daarmee gepaard gaande ruimtelijke uitvoerbaarheid in de planning- en studiefase meenemen. Daarbij zal voor de Binckhorst gebruik worden gemaakt van het Handboek Openbare Ruimte Binckhorst (RIS 303176) waarin de ondergrondse infrastructuur onderdeel is van de inrichtingsopgaven.	Participatieproces
	e	Dat geldt ook voor voldoende en blijvend 'schone' grond rondom kabels of leidingen. Dit is vooral belangrijk bij bomen in de buurt van tracés. Mede gezien uw ambities voor groene verbindingen en/of structuren en tegengaan van hittestress zal het belang van bomen toenemen. Heldere voorschriften om bomen en kabels of leidingen elkaar niet te laten hinderen, zijn zeer gewenst.	Wij zullen de belangen rond de ondergrondse infrastructuur en de daarmee gepaard gaande ruimtelijke uitvoerbaarheid in de planning- en studiefase meenemen. Daarbij zal voor de Binckhorst gebruik worden gemaakt van het Plan Openbare Ruimte Binckhorst (RIS 303175) waarin ook de groene structuren en verblijfsplekken zijn opgenomen in samenhang met de ondergrondse infrastructuur.	Participatieproces
	f	Verder vragen wij u ook zorg te dragen dat ontwikkelingen van o.a. verschillende energiesystemen of andere ontwikkelingen (bijv. realisatie van een tramverbinding) niet tot onaanvaardbare beïnvloeding gaat leiden of sprake is van interferentie of beperkingen op de bestaande assets van Stedin, of dat de verwachting is dat er geen problemen zullen optreden, mits de juiste mitigatie wordt opgenomen (bijv. elektromagnetische beïnvloedingsstudie zoals bepaald in de nen-normen of andere besluiten ed.). Graag vernemen wij tijdig van deze ambities en of concepten van de energiesystemen (met name in de ondergronden) en wij zien graag de vertaling naar de praktijk, zodat tijdig de juiste beslissingen kunnen worden genomen over 'net-' uitbreidingen en investeringen.	Bij de uitwerking in de planning- en studiefase worden de van toepassing zijnde NEN-normen en andere van toepassing zijnde besluiten meegenomen.	Participatieproces
	g	Een ander uitgangspunt uit het plan is mobiliteitstransitie. Wij houden rekening met een volledige uitfasering van verbrandingsmotoren in het personenvervoer op (de lange) termijn. Dit betekent een enorme toename van elektrisch 'tanken' oftewel zoals u aangeeft en inzet voor een 'versnelling van de transitie naar elektrisch-rijden'. De manier waarop voertuigen worden opgeladen is van belang voor de netbeheerder, want het beïnvloedt substantieel de netconfiguratie. Wij verzoeken de gemeente om in programma's en/of omgevingsplannen in te zetten op exclusieve laadlocaties voor openbaar gebied (d.w.z. laadpaalverbod buiten die locaties) en bij die 'laadpleinen' of de locatie voor de 'smart mobility' w.o. mobiliteitshubs rekening te houden met ruimte voor de inrichting van een MSR en de bijbehorende tracés. De voorwaarden waaronder de gemeente een aanbieder van openbare laadpalen toelaat valt buiten het werkgebied van een netbeheerder. We willen toch de overweging meegeven om 'slim laden' rand voorwaardelijk te laten zijn voor de aanbieder van laadpalen. Het 'slim laden', dat wil zeggen de automobilist stimuleren om buiten transportpieken af te nemen en vergroot het aantal auto's dat bij een gegeven netcapaciteit opgeladen kan worden. Volgens ons zou slim laden standaard de norm moeten worden. Graag worden wij geïnformeerd over de verdere plannen en denken graag mee bij het stellen van de bijbehorende 'spelregels'.	Dank voor uw aanbod om mee te denken in het onderdeel slim laden. Dit is geen concreet onderwerp in deze verkenning. Via de beleidsontwikkeling van de gemeentes wordt u hier verder over geïnformeerd.	Participatieproces

	h	In het plan is er onzes inziens onvoldoende aandacht voor de assets van Stedin en wij zien graag dat deze insteek concreet wordt ingevuld. Gelet op bovenstaande knelpunten willen wij u- in dit stadium- verwijzen naar het standaard ('Haags') profiel, zoals is bepaald in de Algemeen Plaatselijke Verordening onder artikel 2.10A van uw gemeente. Hierin wordt o.a. minimale onderlinge afstanden van kabels en leidingen aangegeven en een strookbreedte en er worden richtlijnen gegeven van bepaalde ontwikkelingen of activiteiten - voor zowel onder- én bovengronds- in de nabijheid van de assets. Wij vragen u om het standaardprofiel als uitgangspunt toe te (laten) passen bij de verdere invulling en planvorming, zowel voor de bestaande als de nieuw aan te leggen tracés. Slim samenwerken is essentieel om de gewenste energietransitie betaalbaar te houden en vragen u om het belang van Stedin niet uit het oog te verliezen. De omvang van de benodigde voorbereiding- en uitvoeringstijd en de (financiële/maatschappelijke) gevolgen van de mogelijk noodzakelijke werkzaamheden kunnen groot zijn. Door ruimte te reserveren voor de 'net'-infrastructuur wordt bijgedragen aan de realisatie van onze gezamenlijke doelen. Door slim samen te werken kunnen de kosten ook beheersbaar worden gehouden.	In de planning- en studiefase wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt, waarbij ook meer onderzoek wordt gedaan naar bestaande (en toekomstige) kabels en leidingen. Daarbij zal voor de Binckhorst gebruik worden gemaakt van het handboek Openbare Ruimte Binckhorst (RIS 303176) waarin de ondergrondse infrastructuur onderdeel is van de inrichtingsopgaven en de beoogde dwarsprofielen.	Alternatief-beoordeling
	i	We hebben een aantal thema's benoemd dat bijdraagt aan betrouwbaar en kostenefficiënt energietransport en die terug te voeren zijn op de maatschappelijke doelen van een netbeheerder. Goede en tijdige afstemming Gelet op voorgaande, verzoeken wij om in het plan de ruimtebehoefte voor het elektriciteits- en/of gasnet van Stedin op te nemen en ons belang als netbeheerder bij de uitvoering van de plannen (vroegtijdig) mee te nemen. Hierdoor kunnen we samen de energietransitie realiseren én ook betaalbaar houden. Wij zijn van harte bereid om daarover met u in gesprek te gaan. Ook leveren we graag een bijdrage aan uw plannen.	Dank voor uw aanbod om mee te denken. U wordt betrokken in de komende fase.	Participatieproces
091213		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091214		Graag wil ik U laten weten dat ik in principe de plannen om in het kader van de herontwikkeling van de Binckhorst over te gaan tot de aanleg van nieuwe tramverbindingen naar Station Voorburg en via de Geestbrugweg naar Rijswijk en Delft, van harte ondersteun. Ik besef terdege dat dit voor omwonenden - waaronder ik zelf - ook nadelen zal hebben, maar uitgaande van een uitbreiding van de OV voorzieningen aan het oppervlak (ipv een ondergronds metrosysteem) is aanleg van tramlijnen een relatief milieuvriendelijke optie gezien de vervoerscapaciteit. Vanzelfsprekend zal de uitvoering van de nieuwe tramlijnen zodanig moeten zijn dat de toegankelijkheid van de omringende woonwijken en de verkeersveiligheid gewaarborgd blijven.	Dank voor uw zienswijze. Deze is ter kennisgeving aangenomen. Bij de verdere uitwerking van het voorkeuralternatief 1T in de planning- en studiefase zullen verkeersveiligheid en bereikbaarheid, ook van omliggende buurten, aan de orde komen.	Alternatief-beoordeling
091215		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT

091216		Ga in ieder geval niet het aantal parkeerplaatsen verminderen. Er is al een grote parkeerdruk in Cromvliet en Leeuwendaal. Jaren terug bij inrichting Haagweg zijn er ook al 13 parkeerplaatsen verdwenen met als gevolg ik vaak in Den Haag bij de broeksloot moet parkeren. Er moeten parkeerplaatsen bijkomen!!! Haal eerst ook de grote werkbussen uit de wijk. Die nemen vaak 1 ½ parkeerplek in. Dat zij dan vaak 2 parkeerplekken.	Dank voor uw zienswijze. Het verlies aan parkeerplaatsen is inderdaad een nadelig effect van de inpassing van de verbinding, met name in Voorburg en Rijswijk. Bij de uitwerking van de plannen in de volgende planning- en studiefase moet daarom goed worden gekeken hoe het verlies aan parkeerplaatsen minimaal wordt en waar verloren parkeerplaatsen gecompenseerd kunnen worden. Het uitbreiden van parkeerplaatsen zal overigens niet aan de orde zijn. Hiervoor zijn onvoldoende mogelijkheden binnen de schaarse openbare ruimte.	Mobiliteit - Parkeren
091217		Dit plan kan zoals vele buurtgenoten absoluut niet mijn goedkeuring wegdragen. Het zadelt de toch al drukke buurt Cromvliet op met een hoop extra overlast en drukte en wordt kort door de bocht gezegd door de strot geduwd.. Het zal een zeer negatief effect hebben op de leefomgeving. Dit geldt voor alle varianten die zijn onderzocht met als uitschieters de herinrichting van de Geestbrugweg maar ook zeker waar de Broekslootkade wordt genoemd. Met de plannen voor de tramlijnen wordt mijn wijk nagenoeg onbereikbaar voor overig verkeer en ze zullen alleen maar tot nog meer verkeersopstoppingen, verkeersveiligheidsproblemen, parkeerproblemen en verslechterde luchtkwaliteit leiden. Problemen waar Cromvliet al lang genoeg van heeft! Ook dat natuur (groenstroken, bomen) moet wijken is niet goed te praten. Het nut en de noodzaak van de tramverbindingen zijn slecht onderbouwd en slechts een 'nice to have' voor Den Haag en er is te weinig aandacht voor realistische altnernatieven zonder aftakking naar Rijswijk/Delft. De baten van een andere buurten in Den Haag wegen totaal niet op tegen de kosten voor buurten in Rijswijk. Er is in de documenten en plannen geen enkele rekening gehouden met de effecten voor de buurten in Rijswijk. Ik voel mij zeer in de kou gezet door Gemeente Rijswijk, wij hebben hier helemaal niets te winnen, alleen maar te verliezen. Als inwoner van de gemeente Rijswijk vraag ik u om mijn belangen te behartigen en ervoor te zorgen dat er geen tram komt over de Geestbrugweg in Rijswijk, en als alternatief ook zeker niet over de Broekslootkade. Laat de buurten niet in de steek en verwijs deze plannen naar de prullenbak!	Dank voor uw zienswijze. De gemeente Rijswijk onderschrijft het doel om de Binckhorst en omgeving in de toekomst bereikbaar te houden en het autoverkeer te minimaliseren. Essentieel daarbij is wel dat de belangen van Rijswijkse inwoners en ondernemers goed vertegenwoordigd zijn. Vanuit dat uitgangspunt heeft het college van burgemeesters en wethouders de ‘intentieverklaring verkenning bereikbaarheid CID-Binckhorst’ ondertekend. Hiermee spreken de initiatiefnemers zich uit dat zij zich samen inspannen om te komen tot een HOV-verbinding tussen station Den Haag Centraal en Rijswijk/Delft. In de onderzoeken is onderkend dat de ruimte op de Geestbrugweg aanvullende maatregelen vereist. Daarom is in de kostenraming van de HOV-verbinding rekening gehouden met kosten voor inpassingsmaatregelen. Daarnaast is in het Basispakket Mobiliteit rekening gehouden met aanvullende maatregelen 'van gevel tot gevel' (zie maatregel 18) en wordt voorgesteld om het doorgaande verkeer op de Geestbrugweg er af te halen. Een mogelijkheid die hiervoor onderzocht is (en waarvan uit de vervoerwaardestudie gebleken is dat dit werkt) is het aanbrengen van een 'knip' in het autoverkeer op de Geestbrug. Zie hiervoor maatregel 17 uit het Basispakket Mobiliteitsmaatregelen. De gemeente Rijswijk is inmiddels een verkenning van de herinrichting van de Geestbrugweg gestart om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. In dit proces worden bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving betrokken.	Alternatief-beoordeling
091218	a	Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205 en in het bijzonder lid b, r en s. Aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091205 en in het bijzonder lid b, r en s. Aanvullend:	NVT
	b	In de algemene onderbouwing van de plannen voor de HOV-verbinding wordt gesteld dat een snelle, frequente OV-verbinding vanaf Den Haag Centraal over de Binckhorst naar Station Voorburg en via Rijswijk naar Delft nodig is om de woningbouwopgave mogelijk te maken en de regio ook op lange termijn bereikbaar te houden. Op hoofdlijnen leidt het ingaan van een volgende planfase op basis van de nu voorliggende plannen tot een te voorbarig, te onzorgvuldig, te kostbaar, en te onzeker vervolg. Dat kunt u voorkomen door inzet op project beëindiging of een uitgestelde beslissing. Dat is wat ik u als volksvertegenwoordiging vraag.	Dank voor uw zienswijze. Dit punt is ter kennisgeving aangenomen.	Proces - Historie

	c	Dit doe ik als directe belanghebbende ondernemer, bewoner, investeerder, werknemer, vader, en gebruiker van het gebied waar de planvorming betrekking op heeft. Dit gebied is mijn dagelijkse leefomgeving en dat van mijn dierbaren. Daaruit concludeer ik dat ik een van de burgers ben waarvoor dit project is gestart. Ik betaal rechtstreeks belasting in zowel Den Haag als in Voorburg en indirect in Rijswijk. Ik heb vertrouwen in zorgvuldig bestuur, en juist daarom stel ik het zeer op prijs dat de gevolgde procedure voorziet in de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. Daarbij merk ik op dat de kwaliteit van de documenten voor wat betreft uitwerkingen onderbouwing mijns inziens op veel punten verbetering behoeft en de timing -in de vakantieperiode-ongelukkig is gekozen. Ik ga ervan uit dat u ruim de tijd neemt om de omgeving en betrokkenen te consulteren, aandacht heeft voor bezwaren, en open staat voor alternatieven die door betrokkenen worden voorgesteld. Het feit dat er een voorkeursvariant wordt voorgesteld die niet over de Prinses Mariannelaan loopt en ook bijvoorbeeld Opa's veldje spaart draagt bij aan vertrouwen dat u uw burgers goed vertegenwoordigd. Desalniettemin behoud ik mij het recht voor in een eventuele bezwaarprocedure aanvullende knelpunten te melden en extra argumentatie te hanteren ten opzichte van deze zienswijze en indien nodig een planschade procedure te starten.	Wij hebben ons ingezet om omwonenden en belanghebbenden op een goede manier over het project te informeren en te raadplegen. En zetten bij het vervolg in op co-creatie met omwonenden en belanghebbenden.	Proces - Historie
	d	In deze zienswijze zal ik ingaan op een aantal zorgen die het voorgenomen besluit bij mij oproept, en die zijn groot. Het huidige voorkeurstracé zorgt voor slapeloze nachten en kan mijns inziens niet tot een besluit leiden zonder wijzigingen. Ondanks de indrukwekkende hoeveelheid pagina's zijnde plannen in dit stadium nog onvoldoende uitgewerkt met significante risico's en onzekerheid over de haalbaarheid tot gevolg. De projectorganisatie doet nu allerlei beloften om de problemen op te lossen nadat er "ja "is gezegd tegen dit voorstel door de gemeenteraden: 'Kopen zonder kijken'. Men weigert op voorhand in kaart te brengen wat de gevolgen voor Voorburg en Rijswijk zijn en zelfs voor eigenaren/gebruikers van te slopen panden in Den Haag, dus voordat hierover goede en sluitende afspraken kunnen worden gemaakt. Ik had minimaal verwacht dat er een volledige uitwerking van de varianten op tafel zou komen en welke maatregelen men in gedachten heeft om benadeelden tegemoet te komen. Ik vertrouw er dan ook op dat u de plannen en dit voorkeurstracé niet zonder meer zult goedkeuren. Hoewel ik begrijp dat door de voorgenomen ontwikkeling van de Binckhorst ook de ontsluiting aandacht vergt is mijn vertrekpunt dat de HOV-verbinding geen van de momenteel door mij ervaren problemen oplost. Sterker nog, door de voorgenomen verbinding neemt vanuit mijn perspectief de leefbaarheid in het gebied af en de problemen toe. Dat lijkt mij haaks te staan op het doel van de overheid.	De MIRT-verkenning is een gezamenlijk product van zeven opdrachtgevers waaronder de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Daarbij is per variant gekeken naar de effecten op de omgeving langs het hele tracé en het invloedsgebied. In de verkenning zijn de alternatieven en hun effecten en consequenties uitgewerkt tot een detailniveau waarbij er een afweging kan worden gemaakt tussen de varianten. Dit is het detailniveau dat passend is voor een verkenningsfase. In de planning- en studiefase ligt het detailniveau hoger en zal er een proces in gang worden gezet voor het vervolg met de belanghebbenden zoals de eigenaren van vastgoed en omwonenden.	Alternatief-beoordeling

	e	Kosten en onzekerheden hoog en nog onvoldoende in beeld Opvallend is dat in alle varianten de MKBA nu al zwaar negatief uitvalt. En dan is er niet eens gerekend met de historisch hoge inflatie waardoor de kosten van het project zeker fors zullen oplopen. Of de baten -gelet op de onderliggende oorzaken van de inflatie-gelijke tred zullen houden kan ernstig worden betwijfeld. Aan de kostenkant voor het project is bovendien niet becijferd wat verwerving en sloop van een groot aantal panden betekent en wat de effecten op de bedrijfsvoering van betrokkenen zijn. Die kosten zijn simpelweg niet in beeld maar zeker is dat een relevant deel van het budget daaraan zal moeten worden besteed om de plannen tot uitvoering te kunnen brengen. Voor zover valt na te gaan uit het Plan MER zijn de onderhouds-en exploitatiekosten van de aftakking naar Rijswijk/Delft ook niet inzichtelijk gemaakt. Hiermee is de financiële beoordeling onvolledig en de onderbouwing van de keuze voor de voorlopige voorkeursvariant onhoudbaar. Evenmin zijn de gevolgen van het tracé voor het overige lijnennet van de HTM, in het bijzonder de gevolgen voor buslijn 23, de halteverplaatsingen en de bereikbaarheid voor Voorburgers die het OV gebruiken en de daarbij behorende vervoerswaarden in beeld gebracht in de stukken die nu ter inzage liggen. Verder is het effect van een (nieuwe) pandemie op gebruik en rendement van het openbaar vervoer niet meegenomen. Dat een dergelijk effect aanwezig is en niet als irreëel mag worden afgedaan leert de recente geschiedenis ons. Het is nog niet zo lang geleden dat de coronacrisis ervoor zorgde dat mensen vanuit huis moesten gaan werken en het OV vrijwel volledig leeg bleef. Inmiddels is duidelijk dat ‘het oude normaal’ niet meer terugkomt. Komend jaar treedt een verschraling van het openbaar vervoer op. Een terugkeer naar het niveau zoals dat bestond voor de uitbraak van de coronapandemie begin 2020 zit er niet in. Dat heeft de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), concessieverlener openbaar vervoer, de colleges van B&W in de 23 aangesloten gemeenten bericht. Daarbij verkeren ook de OV-bedrijven zelf in de problemen, zowel financieel als voor wat betreft personeel. Ook dit leidt tot verschraling van dienstverlening, schrappen van lijnen/haltes. Vraag is of nieuwe lijnen überhaupt wel tot exploitatie gaan komen.	Er is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd met hogere en lagere investeringskosten, met als doel om de robuustheid van de resultaten te testen. Kosten van beheer en onderhoud zijn opgenomen in de MKBA en hebben dus een rol in de besluitvorming. Om een beeld te krijgen van COVID-19 op de robuustheid van de resultaten is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Het structurele karakter van de gedragswijzigingen a.g.v. COVID-19 zijn niet bekend, maar zijn niet doorslaggevend voor de keuze van het voorkeurstracé. In de mobiliteitsanalyse zijn effecten op netwerkniveau geanalyseerd. Op het moment van de definitieve besluitvorming, de vaststelling van het Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst, wordt ook over de financiële afspraken besloten.	Kosten

	f	In de plannen worden diverse knelpunten in het tracé benoemd die onvoldoende zijn uitgewerkt waardoor goed zicht op belangrijke kostenposten vooruitgeschoven wordt. Sommige knelpunten worden in het geheel niet benoemd. Zo wordt met geen woord gerept over de dagelijkse (meerdere keren per dag) openstelling van zowel de Geestbrug als de Binckhorstbrug tbv beroepsvaart die vaak in de tijd gezien na elkaar opengaan en in de praktijk hetzelfde verkeer twee keer ophouden. De opgestelde MKBA is daarmee een ongeschikte basis voor positieve besluitvorming. Omdat de realisatie zowel qua tempo als betaalbaarheid van de beoogde woningen in de Binckhorst, om meerdere redenen ook onder druk staan is gelukkig de noodzaak om overhaast tot een HOV-verbinding te komen er niet. Gelet op deinformatie uit dein september 2022 verspreidde informatiebrief “Plannen voor omgeving Den Haag Centraal” zijn ook die plannen nog lang niet in een voldoende ver ontwikkeld stadium om de noodzaak tot aanleg van een HOV-verbinding aan te tonen. Het lijkt er desalniettemin op dat er met de voorgenomen aanleg van een HOV-verbinding een voorschot wordt genomen op de wens om nieuwe woningen en kantoren in het gebied te realiseren door alvast meer panden te verwerven en slopen dan nodig in het gebied rond de Lekstraat op kosten van de samenwerkende opdrachtgevers van een HOV-verbinding. Een HOV-verbinding is niet nodig voor de nu geplande woningen in de Binckhorst. Een dergelijk plan komt neer op aanleg ‘op de groei’. Een tweede tranche van woningen is zoals vermeld uitgesteld. Ik deel het standpunt van het kabinet dat de reizigersvraag het aanbod van vervoer moet bepalen en niet andersom.	Opengaande bruggen zijn een aandachtspunt in de betreffende varianten en is meegenomen in de mobiliteitsanalyse. In de praktijk kan hier in de dienstregeling rekening mee worden gehouden en is er de technische mogelijkheid voor OV om zich op afstand in te melden zodat daarop geanticipeerd kan worden met de brugopeningen. De verkenning heeft inderdaad als doel de nieuwe ontwikkelingen in CID Binckhorst te faciliteren met betrekking tot de mobiliteitsvraag die daardoor zal ontstaan. De aanleg van een HOV-verbinding maakt daarmee ontwikkelingen in dit gebied mogelijk.	Kosten
	g	Lekstraat–slopen van gebouwen Een van de panden die bij het voorgenomen tracé ten behoeve van de groei van het aantal woningen gesloopt zouden moeten worden is mijn eigendom en wordt zowel door mijzelf als anderen gebruikt. Het betreft een voor mijn situatie en activiteiten uniek en onvervangbaar pand op een unieke locatie aan de Lekstraat. Het betreft een pand in goede staat waarbij voorgenomen sloop (wat niets anders zou betekenen dan kapitaalvernietiging door de overheid en gedwongen beëindiging van diverse van mijn activiteiten) zeer onverwacht komt. In het voortraject is steeds een ander tracé gepresenteerd. (oa: rapportage traceafweging zeef: varianten methode en uitgangspunten) Ook in de tekeningen in het ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst is dat tracé nog steeds te zien voor alle onderzochte varianten. Zie onder meer figuur 4.3: Overzicht onderzochte tracé varianten Den Haag-Voorburg en Den Haag-Rijswijk (Delft) in Analysefase Zeef-1.En figuur 4.7: overzicht van de tien onderzochte kansrijke varianten in de MIRT-Verkenning. [AFBEELDING: FIGUUR 4.3 UIT ONTWERP MASTERPLAN BEREIKBAARHEID]	Wanneer de gemeente gronden/onroerende zaken nodig heeft voor het realiseren van de HOV gaat de gemeente met alle betrokkenen in gesprek om te bekijken of minnelijke verwerving mogelijk is. Zekerheidshalve zal de gemeente ook een onteigeningsprocedure starten. Hiervoor is een juridisch-planologische grondslag, zoals een bestemmingsplan/omgevingsplan nodig. De onteigeningsprocedure is wettelijk geregeld en met alle mogelijke waarborgen omgeven. Zodra het tracé definitief is, zal met alle betrokkenen overleg worden gevoerd over minnelijke verwerving en hierbij zal ook de dan geldende procedure uitvoerig worden toegelicht.	Grondverwerving en bedrijfsvoering

	h	Ik wil mijn ongenoegen kenbaar maken over deze gang van zaken. Dat plotseling alle varianten parallel aan het spoor bij de Lekstraat lopen is een nieuw uitgangspunt waarvan niet duidelijk is waar dat is ontstaan en wie dat heeft geïntroduceerd. Er is onvoldoende gekeken naar andere inpassingen. Bijvoorbeeld een mogelijkheid om de HOV-verbinding met het verkeer mee te laten rijden of om de beschikbare ruimte achter de panden te benutten. Ook tijdens de in de haast georganiseerde speciale voorlichtingsbijeenkomst op dinsdag 6 september voor eigenaren en gebruikers van de panden aan de Lekstraat werd de herkomst van het nieuwe uitgangspunt ondanks meerdere vragen hierover niet toegelicht. Dit uitgangspunt is zeker niet tijdig met de direct belanghebbenden besproken. Zowel eigenaren als gebruikers waren tot dat moment niet in beeld bij de projectorganisatie. Wat op 6 september werd gemeld was dat het tracé op het deel dat door onze panden loopt slechts een ‘schets’ betreft en dat men geen 60.000 mensen persoonlijk kan benaderen. Welke 60.000 mensen men dan bedoeld is mij een raadsel. Het wijzigen van een dergelijk uitgangspunt en het voorkeurstracé afdoen als slechts een schets ervaar ik niet als behoorlijk bestuur. Het openbaar maken van een voorkeurstracé en in de stukken aangeven dat deze panden gesloopt moeten worden heeft direct effect op bedrijfsvoering en voorgenomen investeringen van de eigenaren en gebruikers. Er ontstaat hierdoor schaduw-schade en een waarschuwing vooraf op het moment dat het uitgangspunt werd geïntroduceerd en de schets werd opgesteld was minimaal op zijn plaats geweest. Ook hier is het participatieproces mijns inziens onvoldoende georganiseerd en lijkt men nog vooral te leren over de problemen in plaats van al gedegen zicht te hebben op de oplossingen. Het nu voorgenomenalternatief is duidelijk niet het juiste alternatief. Er is onvoldoende rekening gehouden met de belangen van gebruikers en van mij als eigenaar/gebruiker. Ik ga hierover -en over eventuele alternatieven die u denkt te kunnen bieden-overigens graag verder in gesprek.	In de huidige MIRT-verkenningsfase van dit project wordt voor de beoogde HOV-verbinding een tracé op hoofdlijnen onderzocht. Dat wil zeggen dat onderzocht wordt door/langs welke straten de HOV-verbinding het beste zou kunnen lopen. Het bepalen van de exacte ligging, inpassing en vormgeving van de HOV-verbinding is geen onderdeel van deze fase, maar wordt in de volgende fase (de planning- en studiefase) vastgesteld. Voor het gebied rond bedrijventerrein Lekstraat is de kern van het voorstel in het Masterplan Bereikbaarheid dat het HOV-tracé op hoofdlijnen door dit gebied loopt. Dit geldt voor alle kansrijke varianten die in de Plan-MER nader zijn bekeken, voor dit gebied was er geen onderscheid tussen de varianten. Dit gebied is op dezelfde wijze als alle andere deelgebieden langs het tracé betrokken in het participatietraject van deze MIRT-verkenning. Waar het tracé precies gaat lopen wordt in deze fase geen besluit over genomen. Welke percelen/gebouwen in welke mate invloed van de mogelijke aanleg van de HOV-verbinding zullen ondervinden is op dit moment dus nog niet met zekerheid te zeggen. Er zijn in deze verkenningsfase wel schetsontwerpen van het tracé gemaakt (deze hebben ook ter inzage gelegen), maar deze zijn uitsluitend bedoeld om te laten zien dat het tracé op hoofdlijnen in principe inpasbaar is en om een kostenraming te kunnen maken. Bij de verdere uitwerking van de exacte ligging, inpassing en vormgeving van het HOV-tracé zullen de bewoners en belanghebbenden in het gebied worden betrokken.	Participatieproces

	i	Vervolgens is het nu gepresenteerde voorkeurstracé niet eens in lijn met het nieuwe uitgangspunt. Juist omdat het tracé in alle varianten door dit gebied gaat had de inpassing in veel meer detail uitgewerkt moeten zijn. Er is echter onvoldoende gekeken naar andere inpassingen. Zo is er voldoende ruimte achter de panden aan de Lekstraat 142 tm 156 wanneer vanaf aantakking bij de Lekstraat de toegangsweg tot de parkeerplaats bij station Den Haag CS wordt gevolgd en de tramlijn direct parallel aan het bestaande spoor zou worden gerealiseerd. De voorgenomen halte ter plaatse van mijn bedrijfspand zou daarbij zowel beter geplaatst kunnen worden in de richting van het Schenkviaduct als in de richting van station Den Haag CS. Daarmee zal sloop niet nodig zijnen vormen de panden juist een buffer voor geluid en trilling tussen een tramlijnen de woningen aan de Lekstraat. De bedrijfspanden en hun gebruikers hebben al te maken met het passeren van de vele treinen aan die zijde. Het behouden van deze panden en ondernemingen zou ook in lijn zijn met het MKB-beleid van de gemeente Den Haag en de betreffende ondernemers ten goede komen. De uitstraling bij sloop -dat infrastructuur en woningen belangrijker zouden zijn dan bedrijven en werken-gaat ten koste van het vestigingsklimaat. Het verwerven van een toegangsweg van ProRail, een organisatie met de overheid als enige aandeelhouder, ten behoeve van het tramtracé ligt daarnaast meer voor de hand wanneer er een OV-verbinding tussen Den-Haag CS en station Voorburg gerealiseerd moet worden dan het beëindigen of verplaatsen van ondernemingen en slopen van panden. NS en ProRail zijn immers ook belanghebbenden bij de verbinding tussen Den Haag CS en station Voorburg. Een dergelijke inpassing van het tracé zal naar verwachting bovendien minder kosten met zich meebrengen. Alleen dan kan ik de conclusies voor variant 1T begrijpen “Blz 43 Conclusies variant 1T: er is ruimte aanwezig in grootste deel van de route incl Lekstraat.” In het nu voorliggende voorkeurstracé is die conclusie pertinent onjuist. Er moeten daarbij immers panden in de Lekstraat worden gesloopt om ruimte te maken. [AFBEELDING: FOTO VAN SITUATIE TUSSEN SPOOR EN PANDEN LEKSTRAAT 142-184] Foto: rechts de MKB bedrijfspandenwaar het voorkeurstracé nu doorheen loopt, links de vrijwel ongebruikte toegangsweg voor bestemmingsverkeer in bezit vaneen pas voor de slagboom.	Het bepalen van de exacte ligging, inpassing en vormgeving van de HOV-verbinding wordt in de volgende fase (de planning- en studiefase) vastgesteld. Voor het gebied rond bedrijventerrein Lekstraat is de kern van het voorstel in het Masterplan Bereikbaarheid dat het HOV-tracé op hoofdlijnen door dit gebied loopt. Een ligging direct naast de sporen is niet mogelijk vanwege de benodigde hellingen en bochten in de HOV baan. Bij de verdere uitwerking van de exacte ligging, inpassing en vormgeving van het HOV-tracé zullen de bewoners en belanghebbenden in het gebied worden betrokken.	Proces - Vervolgproces

	j	Nog een opvallend punt is dat er nog geen schetsontwerp en kostenraming bekend is voor de sporendriehoek en ligging en vormgeving inpassing tracé nog verder uitgewerkt moet worden. Uit de stukken en voorlichtingsbijeenkomsten blijkt dat de gemeente Den Haag hier nog een separaat plan voor ontwikkelt. Dit plan is echter nog niet openbaar en uit de voorlichtingssessies blijkt dat ook in deze context nog veel en grote onzekerheden aanwezig zijn. Dat maakt het op zijn best voorbarig om panden aan de Lekstraat op de lijst voor sloop te plaatsen en zowel eigenaren als gebruikers in problemen te brengen. Den Haag voert parallel aan de MIRT verkenning bereikbaarheid CID Binckhorst een afzonderlijke studie uit naar de stedenbouwkundige visie over de ontwikkelingen in dit gebied. Er is nog geen mogelijkheid tot betrokkenheid van belanghebbenden geweest en er zijn ook nog geen plannen vastgesteld. Hoewel ernaar verwezen wordt kunnen deze studie en plannen dan ook niet als uitgangspunt dienen voor het HOV-tracé. Ik zou ook graag over de studie en plannen voor gebiedsontwikkeling voor deze gebieden beschikken. Ik heb dit ook bij de voorlichtingsbijeenkomst gevraagd maar behalve een verwijzing naar een bijeenkomst medio oktober 2022 niets ontvangen. Blijkt het dat er planologische argumenten zijn om de gebouwen toch te slopen dan kunnende kosten niet ten laste komen van de ontwikkeling van de HOV.	Zie voor beantwoording de reactie in lid i van deze zienwijze. Over waar het tracé precies gaat lopen wordt in deze fase geen besluit genomen. Welke percelen/gebouwen in welke mate invloed van de mogelijke aanleg van de HOV-verbinding zullen ondervinden is op dit moment dus nog niet met zekerheid te zeggen. Er zijn in deze verkenningsfase wel schetsontwerpen van het tracé gemaakt (deze hebben ook ter inzage gelegen), maar deze zijn uitsluitend bedoeld om te laten zien dat het tracé op hoofdlijnen in principe inpasbaar is en om een kostenraming te kunnen maken. Bij de verdere uitwerking van de exacte ligging, inpassing en vormgeving van het HOV-tracé zullen de bewoners en belanghebbenden in het gebied worden betrokken. Over de ruimtelijk uitwerking van het gebied rondom de spooronderdoorgangen is er nog geen concreet beeld of besluit. Zodra daar stappen in worden gezet zal daar de participatie met belanghebbenden worden gestart.	Proces - Vervolgproces
	k	Dan ga ik graag in op een ander deel van het voorkeurstracé, de kruising op de Prinses Mariannelaan/Binckhorstlaan. In het voorkeurstracé wordt de wijk Voorburg West vrijwel volledig afgesloten voor het overige verkeer vanwege de zeer hoge frequentie van de trams, de vele verkeerskruisingen op het tracé en het feit dat de aftakking richting Rijkswijk/Delft met het verkeer moet gaan meerijden. Alweer een verkeersinfarct in Leidschendam-Voorburg is te voorzien. Voorburgse deel Binckhorstlaan, tram veroorzaakt verkeersinfarct Bovendien is er ter plaatse onvoldoende ruimte om tram en autoverkeer eigen opstelstroken te geven. Dat betekent langere files in alle richtingen, ook op de Prinses Mariannelaan. Bij de komst van de Rotterdamse Baan was beloofd dat de Prinses Mariannelaan minder druk zou worden als argument voor dat project. Later werd dit bijgesteld en zou de verkeersintensiteit gelijk blijven. Als bewoner op dit punt kan ik u vertellen dat de Prinses Mariannelaan nog steeds een drukke weg is en bijvoorbeeld rond werk en schooltijden bijna niet op te komen is. Er zijn dan veel fietsers en andere kwetsbare verkeersdeelnemers. Met de komst van een hoogfrequente tram zal dit niet afnemen en ook de verkeersveiligheid en luchtkwaliteit zal er niet bij gebaat zijn. Mijn kinderen fietsen dagelijks meermaals over de Geestbrugweg en Prinses Mariannelaan. Ik ben dan ook blij dat in elk geval niet is gekozen voor een beoogde variant van het tracé over de Prinses Mariannelaan. Toch bezorgt ook de huidige beoogde voorkeursvariant mij grote zorgen.	Zonder realisatie van de HOV-verbinding neemt de hoeveelheid autoverkeer nog verder toe (Referentiesituatie). In de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg zijn inderdaad aandachtspunten over doorstroming autoverkeer en verkeersveiligheid geconstateerd. Dit geldt voor alle varianten en is niet onderscheidend. In de verdere uitwerking moet nader onderzocht worden op welke wijze de HOV zo optimaal mogelijk ingepast kan worden, eventueel in combinatie met verkeersbeperkende maatregel op de Geestbrug (zoals opgenomen in het Basispakket Mobiliteit maatregel 17) Aan het aspect 'verkeersdrukte/ doorstroming en verkeersveiligheid' zal tijdens de verdere uitwerking aandacht worden besteed.	Locatie Binckhorstlaan Voorburg

	l	Omdat de Hoekweg momenteel alleen een wijk-uit straat is, en een hoofdfietsroute is, heeft dit tot gevolg dat de zeer smalle Arentsburghlaan de enige inrijdmogelijkheid zal zijn voor verkeer komende vanuit noordelijke richting van de Prinses Mariannelaan. Omdat deze straat nu ook wordt gebruikt voor uitgaand verkeer, onder meer vanuit het appartementencomplex Buitenplaats Hadriani, gaat dit voor zeer grote verkeersonveilige situaties zorgen. Auto's kunnen elkaar niet passeren. Bovendien wordt de leefbaarheid voor mij als bewoner onevenredig aangetast. De eveneens zeer smalle Den Burghstraat zal in de beoogde situatie de enige uitrijdmogelijkheid voor verkeer in zuidelijke richting naar de Geestbrug zijn. Deze uitrijdmogelijkheid wordt op dit moment weinig gebruikt vanwege de onoverzichtelijk situatie bij het fietspad op de kruising en het feit dat tegen de verkeersregels in een u-bocht bij de stoplichten moet worden gemaakt wil men richting de Geestbrug kunnen rijden. Dit betekent dat het grootste deel van het uitrijdende verkeer de Dominee Veldhoenlaan en Arentsburghlaan zal gaan gebruiken terwijl dit ook de enige inrijdmogelijkheid voor verkeer vanuit noordelijke richting zal zijn. Deze straten zijn niet geschikt om zoveel verkeer af te wikkelen, laat staan dat de leefbaarheid voor bewoners van dit blok onaanvaardbaar wordt aangetast. Deze complete verkeerschaos en de immense negatieve gevolgen hiervan voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in de Arentsburghlaan, de Dominee Veldhoenlaan, de Den Burghstraat en dit deel van de Prinses Mariannelaanzijn ten onrechte niet betrokken bij de technische beoordeling van de voorkeursvariant. Dit aspect pas in een later stadium betrekken leidt ertoe dat wij als bewoners dan voor een voldongen feit voor wat betreft het tracé worden gesteld.	De zorgen van inspreker in relatie tot de ontsluiting van omliggende wijken zijn begrijpelijk. De door u genoemde punten zijn dan ook als aandachtspunten bij deze varianten geconstateerd. In de schetsontwerpen is onderzocht welke ruimtelijke impact inpassing van HOV en bijbehorende haltes heeft. In alle varianten voor de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg zijn de inpassing van het HOV en de haltes op dezelfde wijze in het schetsontwerp opgenomen en daarmee niet onderscheidend voor de afweging voor een voorkeursalternatief zelf. In de schetsontwerpen zijn de haltes opgenomen op locaties die logisch lijken, het betreffen echter nog wel zoekgebieden. De wijkontsluiting is in het MER benoemd als aandachtspunt voor de vervolgfase. In de planning- en studiefase moet nader onderzocht worden hoe de aansluiting van de zijstraten en de bereikbaarheid van wijken geborgd kan worden en hoe de inpassing van de haltes geoptimaliseerd kan worden.	Mobiliteit - Bereikbaarheid
	m	Het plaats moeten maken van de groenstrook in het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan voor een tram is een achteruitgang van mijn uitzicht en het verdwijnen van de parkeerplaatsen aan 1 zijde zal voor nog grotere parkeerdruk in de buurt zorgen. In algemene zin zijn al deze aspecten in de huidige beoordeling onvoldoende meegewogen. Het project schiet hier werkelijk zijn doel voorbij. "Minder verkeer op drukke punten zoals de Binckhorstlaan" zal met dit voorkeurstrace voor een tram op dit punt niet worden bereikt. De voorgestelde oplossing zal het knelpunt hier fors vergroten. Het is zeer goed mogelijk af te zien van deze aftakking van het tracé. Een tram via de Binckhorst naar Rijswijk scoort qua leefomgeving en milieu uiterst laag. Het heeft bovendien geen extra vervoerswaarde voor de bewoners van de Binckhorst (noch voor Voorburg) en verslechtert de huidige vervoerswaarde voor de huidige gebruikers van lijn 1. Deze omlegging van lijn 1 is dus compleet overbodig en veroorzaakt vooral problemen voor de bewoners van Voorburg en Rijswijk. Als het Rijswijkse plein echt een groot probleem is, dan moet een onderzoek gedaan worden naar de mogelijke opties om dit ter plekke te verlichten voordat rigoureuze maatregelen worden genomen en het probleem wordt verplaatst naar Voorburg West.	De geconstateerde aandachtspunten zijn in de onderzoeken meegenomen. Ook bij de voorkeursvariant komen deze naar voren. De inpassing van de HOV-verbinding, waarbij onder andere aandacht is voor de effecten op verkeersafwikkeling, volgt in de planning- en studiefase.	Leefbaarheid - Ecologie

	n	Aanlanding Station Voorburg Zoals het plan nu voorligt, moet er veel groen en open water worden opgeofferd terwijl de vervoerswaarde voor het laatste stuk gering is en het hele gebied een negatieve metamorfose ondergaat. Pas bij het doortrekken naar Zoetermeer wordt de vervoerswaarde interessant. De intentie is dat deze dan ondergronds gaat. De vervoerswaarde voor het laatste stuk van het tracé naar Station Voorburg is minimaal. De kans is heel groot dat we een nieuw “lijn 10 effect” krijgen. Dat wil zeggen door te hoge exploitatiekosten wel rails, geen tram. Bovendien, in dit geval, heel veel ruimte en groen dat niet meer te gebruiken is.	De aansluiting met station Voorburg is voor de verbinding relevant om tot een sluitend netwerk van openbaar vervoer te komen. Bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief in de planning- en studiefase wordt de inpassing in de omgeving verder onderzocht.	Locatie station Voorburg
	o	Overlast Realisatie van het voorkeurstracé zal veel overlast voor mij veroorzaken, onder andere bij de aanpassing van het kruispunt en van de Geestbrug maar natuurlijk ook op de gehele Binckhorstlaan vanaf Prinses Mariannelaan tot Lekstraat. Nu de Binckhorstbrug tijdelijk afgesloten is voor reparatie en onlangs de tunnel bijBinck36 ivm rioolrenovatie zonder dat er een alternatieve route beschikbaar was ervaar ik dat al als hinderlijk. De aanleg van een HOV-verbinding zal net als de aanleg van de Rotterdamse Baan naar verwachting weer jarenlang uiteenlopende vormen van overlast geven.	Bij de realisatie zal uiteraard geprobeerd worden overlast zoveel mogelijk te vermijden. Het is echter onoverkomelijk dat er zo nu en dan overlast zal zijn als gevolg van de aanlegfase, maar dit zal tot een minimum moeten worden beperkt.	Grondverwerving en Bedrijfsvoering
	p	Meer vragen dan antwoorden Een belangenafweging is noodzakelijk en ook wettelijk vereist en die is hier ten onrechte niet uitgevoerd. Alles overziend roept het ontwerp masterplan bereikbaarheid binkhorst incl. bijlagen meer vragen op dan het antwoorden geeft. Omdat ik niet 1700 pagina’s vol wil schrijven beperk ik me tot enkele voorbeelden: Weet u zeker dat deze HOV-verbinding via dit tracé nu wel echt nodig is? Waarom volstaat een andere oplossing niet? En waarom nu? Waarom geen gewone OV-verbinding aangevuld met openbare elektrische fietsen of steps zoals in veel buitenlandse steden al gangbaar is? Waarom kan de verbinding in Voorburg en Rijswijk wel met het verkeer mee maar in Den Haag bij de Lekstraat niet (meer)? Waarom zou u doorgaan met een project dat op een ontwikkelspoor zit dat veel meer gaat kosten dan het maatschappelijk oplevert? De aanleg van de CID Binckhorst loopt vast. Is het niet beter het geld voor woningbouw in te zetten i.p.v. een overbodige tram? En als u dan `toch voor een tram kiest, waarom laat u dan onnodig panden slopen? U sloopt dan ook een ondernemer, bewoner, investeerder, vader, werknemer in, en gebruiker van het mooie gebied. Is dat waarom u graag volksvertegenwoordiger wilde worden?	In het Masterplan Bereikbaarheid wordt de nut en noodzaak van dit project onderbouwd, zie ook paragraaf 4.2 in deze Nota van Antwoord. Met de onderzoeken die gedaan zijn, is inzichtelijk gemaakt welke effecten de varianten hebben. Hieruit is de afweging gemaakt waarbij het huidige voorkeurstracé wordt voorgesteld. Bij de toename van het aantal bewoners en arbeidsplaatsen in de CID en Binckhorst is er hoogwaardig openbaar vervoer in de Binckhorst noodzakelijk om te voorkomen dat het gebruik van de auto noodzakelijk is. Dit als onderdeel van het brede vervoeraanbod van voetganger fiets en deelmobiliteit en openbaar vervoer. Zonder goed openbaarvervoer is extra woningbouw niet mogelijk. De ambitie van deze HOV-verbinding is een zoveel mogelijk vrijliggend tracé. Dit is echter niet overal mogelijk binnen de bestaande wegen. Dan wordt de afweging gemaakt of de functie van de weg het toelaat om het auto en tram te laten samen rijden. De Lekstraat is een stedelijke hoofdweg met een belangrijke functie voor de bereikbaarheid van de stad. Het samen rijden of versmallen van die weg leidt tot vertraging en files in een groot deel van de stad. Op andere wegen is de functie voor het autoverkeer van minder belang waar hinder van het HOV op het autoverkeer wel acceptabel is.	Alternatieve routes

	q	Conclusie Als belanghebbende bij het beoogde tracé ben ik onvolledig geïnformeerd en niet gehoord. Een belangenafweging is noodzakelijk en ook wettelijk vereist en die is hier ten onrechte niet uitgevoerd. Er moet veel beter gekeken worden naar alternatieven. De inpasbaarheid van het tracé moet nu al worden betrokken in de afweging, niet wanneer het tracé al vastligt, zeker voor die delen waar geen onderscheid meer wordt gemaakt in de varianten zoals de Lekstraat. De onzekerheden en het financiële risico van het project zijn meer dan aanzienlijk. De uitvoerbaarheid staat niet vast. Plaatsen we dat in een context waarin zowel de algehele financiële problematiek van gemeente Den Haag als de nog lopende formatie van een nieuw college in ogenschouw moet worden genomen lijkteen besluitnemen tot investering in een langdurig en kostbaar project dat nog geen volledige financiële dekking heeft en geen positieve MKBA kent op zijn best voorbarig. Een zorgvuldig proces en het beter uitdiepen van de onzekerheden is meer dan wenselijk. Ik verzoek u mijn zienswijze te betrekken bij de verdere besluitvorming. Ik ga ervan uit dat mijn zienswijze tot een heroverweging van de voorgestelde voorkeursvariant en inpassing daarvan leidt.	Voor alle gebieden rond de onderzochte tracés is dezelfde wijze van participatie gevolgd, zo ook voor de Lekstraat. Bij de platformbijeenkomsten was een bewoner van de Lekstraat en vertegenwoordiger van de BLF aanwezig. Toen bleek dat de bedrijven op de locatie Lekstraat 142-184 onvoldoende op de hoogte waren van de plannen is een aparte bijeenkomst georganiseerd tijdens de zienswijze periode. In de verkenning is de vereiste Milieueffectrapportage uitgevoerd, hierin zijn de gevolgen en effecten van de varianten in beeld gebracht waardoor een belangenafweging mogelijk is. De inpasbaarheid is betrokken in de afweging. De keuze voor een voorkeursalternatief is een voorwaarde om de financiële kosten en risico's in beeld te brengen en hier afspraken over te maken.	Participatieproces
091219		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
091301		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091302	a	Uitwerking alternatieven en varianten In het plan wordt gesproken over 2 routes; Vanaf Den Haag CS – Binckhorstbrug gaat 1 route naar Voorburg station en 1 route naar Rijswijk/ Delft Voor deze losse takken worden geen eigen keuzes gemaakt. Er wordt een voorkeurkeuze gemaakt voor het hele traject; 1T = tram) Dat er gekozen is voor een tram verbinding van Den Haag CS naar Voorburg CS kan een logische keuze zijn. De Binckhorst wordt opnieuw ontwikkeld/ingericht. Dan kan een tramverbinding daarin ingepast worden. Echter een tramverbinding Binckhorstbrug naar Rijswijk loopt dwars door een reeds bestaande woonwijk. Deze wijk stamt uit de jaren ’30 en is niet ruim opgezet waardoor beperkingen optreden. Voor de huidige bewoners betekent een nieuwe tramverbinding veel meer overlast, mn tav GELUID. De tram gaat over 2 bruggen en maakt een haakse bocht.	Dank voor uw zienswijze. Met betrekking op geluid geldt dat voor optrekken/afremmen auto's maatgevend zijn aangezien deze meer lawaai produceren. Alleen met betrekking tot booggeluid (het piepende geluid dat trams maken in bochten) is er sprake van een beoordeling "-" bij de tram- en lightrailvarianten.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid

	b	Ik mis een argumentatie voor deels tram en deels bus, dus een combi van 1T (naar Voorburg) en 1 B (naar Rijswijk). Ik pleit voor een heroverweging. Zie argumentatie hieronder. Naast geluidsoverlast zijn bovendien de kosten van (aanleg en onderhoud) een tramverbinding veel hoger dan een busverbinding. Op het stuk naar Rijswijk en Delft is reeds een OV verbinding. (Bus 23 en tram 1) Een busverbinding is veel flexibeler in route dan een tramverbinding. Wat gunstig is als de verwachte passagiersstroom nog onduidelijk is vanwege het feit dat de wijk nog in aanbouw is. Je kunt ook overwegen om bus 23 met een lus over de Maanweg te laten rijden als je dat stuk wilt laten aansluiten op verbinding naar Rijswijk. Als enige pre lees ik dat er wordt gesteld dat een tram meer passagiers kan vervoeren dan een bus. En dan mn als de tram op een aparte baan rijdt, wat niet het geval is op de Pr. Mariannelaan/Geestbrug. Voorspellingen tav de verwachte aantal passagiers zijn echter geen harde cijfers waar kosten en geluidsoverlast dat wel zijn. Ook lees ik het argument dat men tram 1 niet meer over het Rijswijkse Plein wil laten rijden i.v.m. verkeersonveiligheid. Maar dat lost zich niet op met minder trams. Je zult het hele plein opnieuw moeten inrichten om het veiliger te maken.	Een bus alternatief biedt niet de hoogwaardige openbaar vervoeroplossing die benodigd is. In de mobiliteitsanalyse is geconstateerd dat een busvariant onvoldoende capaciteit biedt om de toekomstige vervoersvraag op te vangen, in het bijzonder ook bij bredere beleidsmatige inzet op duurzame mobiliteit in de regio Den Haag. Met betrekking tot het verminderen van het knelpunt op het Rijswijkseplein verwijzen we naar de beantwoording in paragraaf 4.6 van dit document.	Lijnvoering
	c	Dit betreft mn aannames, stammend van enige tijd geleden. Inmiddels blijkt dat veel meer mensen hybride werken, veel minder vaak naar kantoor reizen. Als je een woonwijk plant in het hart van de stad ga je er van uit dat iedereen in de (binnen)stad wil zijn…. Wonen en werken wil je bij elkaar brengen. Nu wordt aangenomen dat iedereen juist uit de Binckhorst naar buiten de stad wil en andersom… Dit zijn tegenstrijdige visies. Het aantal te verwachten reizigers blijft dus koffiedik kijken.	In de Vervoerwaardestudie is het effect van COVID-19 op mobiliteit separaat onderzocht. Dit effect wordt beschreven in pagina 72 t/m 74 van de Vervoerwaardestudie HOV. In de MKBA is een gevoeligheidsanalyse gedaan met de mogelijke structurele effecten van COVID-19 om de robuustheid van de uitkomsten te toetsen als sprake is van een dempend effect op OV-gebruik. Per saldo resulteren licht lagere uitkomsten. Deze veranderen echter niet de conclusies.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	d	In de huidige tijd zijn bouwkosten erg gestegen. Een herberekening van de kosten is geïndiceerd. Bovendien leert de ervaring dat kosten (van overheidsprojecten) altijd hoger uitvallen dan begroot. En dat geschatte opbrengsten vaak te optimistisch zijn. Het is de zeer de vraag of de kosten van de aanleg van een tramverbinding opweegt tegen de opbrengsten. De huidige prognose is al niet positief. (pag 14 Hoofdrapport).Er zal dus altijd (belasting)geld bij moeten. Dan hebben we als inwoners van de Haagse regio recht op een goede onderbouwing!	In de voorliggende studie zijn de kosten vooral gebruikt om de varianten met elkaar te kunnen vergelijken. In iedere fase worden nieuwe kostenramingen opgesteld op het dan geldende prijspeil. Voorafgaand aan de definitieve besluitvorming over de realisatie en vaststellen van de bijdrage per overheid worden finale kostenramingen op een dieper detailniveau opgesteld.	Kosten

	e	Er wordt gesteld dat er 5.000 woningen en 5.000 arbeidsplaatsen komen in de Binckhorst. Het is de ambitie dat in de Binckhorst het aantal woningen kan doorgroeien tot 10.000-12.500. Dat is een mooie ambitie, maar hoe wordt bepaald hoeveel inwoners/arbeidsplaatsen zo'n wijk aankan? Als de bereikbaarheid en mobiliteit daarvan een te grote druk legt op de wijken eromheen, is het de vraag of dit een reële ambitie is.	Het huidige Omgevingsplan Binckhorst 2020 maakt maximaal 5000 woningen mogelijk. Deze beperking vloeit voort uit het waarborgen van de bereikbaarheid en het voldoen aan de milieueisen door autoverkeer van en naar de Binckhorst. Voor meer informatie zie Omgevings Effect Rapportage (RIS 299317). De ambitie is om de het aantal woningen op de Binckhorst door te laten groeien tot 10.000-12.500. Hiervoor moet de komende jaren een nieuw Omgevingsplan worden opgesteld. In dat proces zullen ook de milieu- en leefomgevingseffecten worden onderzocht. Specifiek voor bereikbaarheid/mobiliteit is in de plan-MER en Vervoerwaardestudie van deze MIRT-Verkenning al gerekend met 12.500 woningen op de Binckhorst. Deze onderzoeken laten zien dat het Voorkeursalternatief in combinatie met het werken aan een mobiliteitstransitie de bereikbaarheid van het gebied en omliggende gebieden op orde blijft. Tevens is geconcludeerd dat HOV rand voorwaardelijk is voor de doorgroei naar meer woningen.	Gebiedsontwikkeling Binckhorst
	f	Er wordt gesteld dat langs drukke verkeerswegen de extra bijdrage van het geluid afkomstig van HOV ondergeschikt is aan het geluid van het autoverkeer. In tabel 4-7 wordt het met 0 geclassificeerd. Hier ben ik het mee oneens. Dit geldt tav een tram absoluut niet. Momenteel rijdt de Hoftramm, in de avonduren. Voorheen heeft ook een tram (10) over de Mariannelaan gereden. Dit maakt aanzienlijk meer geluid / overlast dan een bus/auto. Ook op het rechte stuk maakt de tram een piepend/fluitend geluid. Het zijn piekgeluiden, niet continu, dus waarschijnlijk zal het gemiddeld over 24 uur lager zijn, maar dat is niet realistisch, je moet kijken naar de ervaring en per moment. Je wordt er s ochtends wel wakker van.	In de volgende fase moet onder andere worden gekeken naar het minimaliseren van (geluids)overlast. Voor verdere beantwoording op basis van de nu beschikbare informatie verwijzen wij u naar paragraaf 4,9 van dit document. Een vergelijking met de huidige situatie gaat niet op omdat de HOV lijn zal worden gereden met nieuwe en stillere voertuigen.	Proces - Vervolgproces
	g	Er wordt gesteld dat 6-8 x per uur een tram gaat rijden. (x 2 richtingen). Vooral in de vroege ochtend en de late avond zal dit als zeer veel overlast ervaren worden door omwonenden. Respecteer het leefklimaat en nachtrust van huidige bewoners. Hanteer rijtijden bv van 7.00-23.00 uur. Piek geluiden worden anders ervaren dan een monotoon geluid (zoals van autoverkeer). Ik lees niets over dit aspect in de argumentatie. In tabel 6-5 op pag. 80 wordt al aangegeven dat 1T een duidelijke toename van (ernstig) gehinderden veroorzaakt en wordt 1T al negatief beoordeeld. M.i. moet dit nog zwaarder mee wegen.	Het klopt dat de waarneembaarheid van een tram gedurende dag kan verschillen. Het geluid van trams en autoverkeer is afhankelijk van de verkeersintensiteiten in de dag, avond- en nachtperiode. Op wegen met veel autoverkeer, is het tramlawaai ondergeschikt. Omdat het geluidsniveau in geluidmodellen wordt gemiddeld over de etmaal periode, wordt rekening gehouden met de rustige periodes in een etmaal. Paragraaf 4.9 van dit document voorziet in meer informatie over trillingen en geluid. Het is onduidelijk welke tabel wordt bedoeld. Aangenomen dat tabel 6-5 op pagina 71 van deelrapport 3 bij het MER wordt bedoeld; deze tabel omschrijft de absolute aantallen bij de ontwikkelingen zonder HOV. Variant 1T is vergeleken met de referentiesituatie 2040.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid

	h	Leemten in kennis; “De exacte uitwerking van de geluidsgevoelige bestemming in het plangebied is nog niet bekend, waardoor er aannames zijn gedaan. Bovendien is het type materieel, snelheid en toetsingskader nog onbekend maar wel van belang. Bij nader uitwerken van kunstwerken (bruggen?) moet aandacht besteed worden aan het voorkomen van afstralen en ongewenst reflecteren van geluid. Er zijn geen trillingsmetingen beschikbaar op een representatieve ondergrond, waardoor er aannames zijn gemaakt. ”Het zijn erg veel aannames en verwachtingen. Keuzes worden zwak als ze genomen worden op basis van zoveel aannames. Ik pleit ervoor om dit onderzoek eerst uit te voeren (naar geluid en mogelijkheden de overlast te beperken) en deze hardere resultaten mee te nemen in de overweging voor uiteindelijke keuze.	De onderzoeken zijn zo goed als mogelijk uitgevoerd op basis van de op dat moment beschikbare data en informatie, passend bij het stadium van een verkenning en voor een afweging tussen verschillende alternatieven en varianten. Daar is de huidige keuze voor het voorkeursalternatief op gebaseerd. In de verdere uitwerking van dit project vindt meer gedetailleerd vervolgonderzoek plaats voor het voorkeursalternatief (passend bij het detailniveau van een planning- en studiefase en het besluit of plan dat daarvoor genomen moet worden). Er zal zeker sprake zijn van aandachtige inpassing in samenwerking met de omwonenden, waarin overlast zoveel mogelijk wordt beperkt. Paragraaf 4.9 van dit document voorziet in meer informatie over trillingen en geluid.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	i	Er wordt benoemd dat als een tram een boog moet maken er een piepend geluid met hoge toon ontstaat. De aansluiting Binckhorstlaan-Mariannelaan is een haakse bocht waar geen ruimte is voor een ruime bocht en wat dus extra geluid gaat produceren. Zelfs op het rechte stuk maakt de tram een piepend geluid. Variant 1T (tramverbinding) scoort negatief op geluid. 1B (bus, elektrisch) veroorzaakt minder geluidoverlast.	Correct. Het booggeluid wordt alleen veroorzaakt door rail gebonden voertuigen in krappe bochten, bussen produceren dit niet. Bij nadere uitwerking wordt er verder gekeken naar de mogelijkheid om deze geluidsproductie te beperken. Bijvoorbeeld met bredere boogstralen en voertuigtechniek.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	j	Ik mis in dit verhaal het geluid dat een tram veel geluid produceert als het over een brug gaat. Voor bewoners van de romeinse straten betekent dit 2 bruggen; de Binckhorst en de Geestbrug. Er wordt beschreven dat beide bruggen vernieuwd zouden moeten worden bij een tramverbinding. Er zal heel goed gekeken moet worden naar het geluidarmer over de brug gaan. (Luister maar eens naar de tram die over de Hoornbrug gaat!!)	Onderzoek naar geluidseffecten en de mogelijkheden om de geluidshinder te beperken in onderdeel van de planning- en studie fase. Paragraaf 4.9 van dit document voorziet in meer informatie over trillingen en geluid.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	k	De bruggen worden vervangen en heringericht. Dit brengt veel kosten met zich mee. Waar een bus geen aanpassingen aan de brug behoeft.	Ook voor een HOV bus met aparte busbaan is een herinrichting van de bruggen nodig. Daarbij zal ook worden bezien of de realisatie van een HOV baan kan meeliften met het groot onderhoud van de bruggen.	Kies voor een bus
	l	Een tram over de Binckhorst brug kan vermeden worden door de tram over de Zonweg/Regulusweg te leiden. Variant 2T. De huidige bussen 26 en 28 rijden nu al door de Binckhorst en beiden over de Zonweg en Regulusweg. Dat bewijst dat het voor het OV een efficiëntere route is dan over de Binckhorstbrug. Een brug gaat steeds open en dicht voor vaarverkeer. Dat is voor de dienstregeling van OV erg onwenselijk. Hoe minder bruggen daarin hoe beter!	Het is voor de dienstregeling inderdaad beter om minder verstoringen te hebben zoals beweegbare bruggen. Echter zijn andere afwegingen in de tracékeuze meer van belang dan de aanwezigheid van beweegbare bruggen. In de praktijk kan hier in de dienstregeling rekening mee worden gehouden en is er de technische mogelijkheid voor OV om zich op afstand in te melden zodat daarop geanticipeerd kan worden met de brugopeningen.	Alternatieve routes
	m	Ik pleit voor gemengd rijden bus/tram met overig verkeer om groenvoorziening en parkeerplaatsen zo veel mogelijk te ontzien. Op de Mariannelaan / Geestbrugweg moet bus/tram ook integreren in overig verkeer dus levert een aparte baan op een klein onderdeel van de route geen tijdswinst op.	De aantasting van bestaand groen en parkeerplaatsen kan helaas niet overal worden voorkomen. Wel wordt ernaar gestreefd om dit zo beperkt mogelijk te houden, indien nodig te compenseren. In de planning- en studiefase vindt de nadere uitwerking plaats en wordt de inrichting van de openbare ruimte nader uitgewerkt, waarbij tevens onderzocht wordt op welke wijze dit het meest veilig kan en op welke wijze het verlies aan parkeerplaatsen en bomen beperkt kan blijven.	Leefbaarheid - Ecologie

	n	Er speelt een brede maatschappelijke discussie over behoud van natuur. En over meer groen en minder steen/beton in de stad, tav warmte en water afvoer. (Tegelwippen). Dan frustreert het om nu te lezen dat natuur opgeofferd mag worden. Het zal gecompenseerd worden. Hoe dan, als je fysieke ruimte ingeleverd hebt!! Presenteer dan een goed plan hoe de groenzone zoals bij de Maanweg gecompenseerd wordt.	Uw zorgen zijn duidelijk en worden meegenomen. De inpassing moet in een later stadium in overleg met de buurt verder worden uitgewerkt, hieronder valt ook het inpassen van groen en natuur.	Leefbaarheid - Ecologie
	o	Inrichten van een trambaan gaat ten kosten van parkeerplaatsen. Er wordt gesteld dat men maar ergens anders moet parkeren. Waar dan??? Nergens lees ik een plan voor bv een parkeergarage/plein aan de rand van de wijk. Bied dan een alternatief! Het is een illusie dat men zn auto weg gaat doen omdat er geen parkeerruimte is. Ik mis dat er perspectief wordt geboden aan huidige bewoners. Die veel last gaan ondervinden van een tramverbinding, daarbij groen moeten gaan missen en gebrek aan parkeerruimte krijgen. Kortom; veel lasten en geen lusten	Naast aanpassingen voor de HOV-verbinding zijn in het Basispakket Mobiliteit maatregelen voorzien voor verbetering van leefbaarheid en verkeersveiligheid (zoals herinrichting Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg, aanvullende maatregelen 'van gevel tot gevel' (zie maatregel 18). Hierbij zijn leefbaarheid, veiligheid en parkeerruimte een belangrijk thema. In de planning- en studiefase wordt deze vraagstukken nader onderzocht in overleg met bewoners en belanghebbenden en de beste inpassing overwogen.	Mobiliteit - Parkeren
	p	In een ontwerpplan op de inspraakavond zag ik een opmerking dat de Binckhorstlaan (Voorburg West) liefst niet doorkruist moest worden met verkeer naar de Romeinse straten. Op pag 80 lees ik GA5 Knip Binckhorstlaan. Dat is geen optie. Corbulokade en Flaviusstraat zijn de enige ontsluitingswegen voor onze wijk. Om ons huis te bereiken moet de Binckhorstlaan doorkruist worden dan wel berijdbaar zijn. Om alle verkeer van de wijk te ontsluiten op de Pr. Mariannelaan creëer je een onveilige situatie daar en verschuif je alleen het probleem, het lost niets op.Idem voor een knip op de Geestbrugweg. Je hebt nou eenmaal te maken met bestaande woonwijken die ontsloten moeten worden. Het lijkt er nu op dat ten behoeve van ontsluiting Binckhorst er een probleem/ verkeersinfarct veroorzaakt wordt in een reeds bestaande wijk.	De wijkontsluiting is in het MER benoemd als aandachtspunt voor de vervolgfase. In de volgende fase moet nader onderzocht worden hoe de aansluiting van de zijstraten en de bereikbaarheid van wijken geborgd kan worden.	Mobiliteit - Bereikbaarheid

	q	Samenvattend zijn mijn punten waarop ik reactie verwacht; 1. Waarom geen onderscheid in voorkeurskeuze traject Den Haag-Voorburg CS en Binckhorstbrug- Rijswijk/Delft 2. Waarom geen busverbinding in het stuk Binckhorstbrug- Rijswijk/Delft? Busverbinding is voor gunstiger tav geluid/trillingen, kosten (aanleg, onderhoud), emissie, fijnstof, flexibeler in route (beter af te stemmen op de werkelijke behoefte. 3. Verwachte aantal reizigers betreft aannames. Kosten zijn gestegen. Onderbouw beter nut en noodzaak en kosten/baten. Wie draait op voor overschrijding van budget? 4. Hoe zwaar wordt geluidsoverlast gewogen. Een tram veroorzaakt veel meer piek geluidsoverlast dan een bus en lokaal verkeer. Toon aan dat gelijk zou zijn. Vooral in de vroege ochtend en late avond veroorzaakt een tram geluidshinder en verstoort het nachtrust, een belangrijke waarde voor de leefbaarheid van inwoners van een reeds bestaande wijk. 5. Er wordt gesteld dat als de boog maar ruim genoeg is, er maar kwalitatieve goede trams/wielen rijden en maar goed onderhouden worden, het wel mee zal vallen met geluidsoverlast… Een aanname weer… waar HTM de kosten voor moet maken. Committeren zij zich hieraan? Wat als niet aan deze voorwaarden wordt voldaan? 6. Waarom lees ik niets over geluidshinder van een tram over een brug? Het betreft nu 2 bruggen vlak bij elkaar waar elke 2,5/5 minuten een tram overheen gaat. Meet bij de Hoornbrug. Daardoor zal variant 1T veel ongunstiger uitkomen. 7. Dan komt variant 2T over de Zonweg/Regulusweg gunstiger uit. Argumenteer beter waarom dit geen voorkeursoptie is. 8. Groenvoorziening opofferen lijkt geen (juridisch) probleem… Een gebouw slopen (waarvan er al zoveel gesloopt zijn in de Binckhorst) lijkt zwaarder te wegen (argument om niet voor 2T te kiezen). Als toch gekozen wordt voor 1T; Kom met een plan hoe de natuur gecompenseerd wordt. 9. Bied een alternatief voor het inleveren van parkeerplaatsen aan de Binckhorstlaan/Mariannelaan. Creëer een alternatieve parkeerplek in de buurt/ aan de rand van de wijk (als je auto's uit de wijk/stad wilt weren)	1) Uitgangspunt is het verbinden van het CID en Binckhorst met de NS stations en de regio, zoals benoemd in de visie Schaalsprong OV. In de Vervoerwaardestudie is wel onderzocht wat het effect van de beide trajecten apart van elkaar is. Beide tracés zijn echter van belang voor een goede OV-bereikbaarheid van het gebied en om te zorgen dat de noodzakelijke mobiliteitstransitie van auto naar OV plaats kan vinden. 2) Een busverbinding kan niet de vervoercapaciteit leveren die nodig is op deze verbinding, het aantal bussen zou dan erg hoog moeten zijn. Daarnaast is een bus niet zonder overstap aan te takken op het bestaande tramnet. 3) In verkenningen en plannen voor toekomstige infrastructuur moet altijd met aannames gerekend worden omdat het een nog aan te leggen tram betreft. Er wordt in de kosten en de budgetten rekening gehouden met een prijspeil waarbij toekomstige prijsstijgingen meegenomen zijn. 4 en 5) Booggeluid is als een apart criterium meegenomen in het Plan-MER. Hierbij zijn de varianten op rails (trams en lightrail) gemiddeld over het hele traject beoordeeld als negatief (-). Op specifieke locaties kan er sprake zijn van meer overlast door de aanwezigheid van een bocht. Hiervoor geldt dat er in de verdere uitwerking gekeken moet worden naar maatregelen om dit te beperken of het liefst te voorkomen. Verschillende opties liggen daarvoor op tafel. 6) Idem voor het antwoord bij 4 & 5. In de planning- en studiefase moet worden uitgewerkt hoe dit te optimaliseren. 7) In de stukken is opgenomen waarom 2T op basis van alle criteria minder voorkeur heeft dan 1T. Bovendien zijn er bij 2T evenveel bruggen en bochten aanwezig. 8) Groenvoorziening opofferen weegt ook zwaar in de afweging. Doel is om aantasting groen te minimaliseren en te compenseren. In het voorkeursalternatief 1T is het minimaal aantasten en compensatie goed mogelijk. Zo is in de Maanweg gekozen om hier een smaller profiel toe te passen. 9) Voor het verlies aan parkeerplaatsen moet in de planning- en studiefase gezocht worden naar een alternatief elders in de buurt of de rand van de wijk.	Alternatief-beoordeling
091303		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
091304		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091305		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091306	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091205, aanvullend	Zie voor beantwoording zienswijze 091205, aanvullend	NVT

	b	Als er een tram door de Binckhorstlaan-Voorburg en de Prinses Mariannelaan gaat lopen, gaat dat grote negatieve effecten hebben op het woongenot daar. De aanleg van de tram zal tevens voor grote ongemakken op andere vlakken leiden. Er is zoals gezegd niets gedaan met de inbreng van omwonenden. Met het meedenken over alternatieve routes, met onze zorgen over trillingen in onze huizen, die immers op zand staan met hun fundering op staal. Er is veel geld mee gemoeid om de railbedding van de tram zodanig in te richten dat de geluidsoverlast minimaal is. De verwachting is dat dit wel zal worden toegezegd, maar dat er geen geld voor zal zijn. Hierover zijn op voorhand ook geen afspraken gemaakt. Ook nachtelijke railslijpwerkzaamheden geven veel overlast. Ook zullen er technische problemen moeten worden opgelost om de te haakse bocht Binckhorstlaan/richting Geestbrugweg te kunnen nemen, inclusief alle maatregelen om het gepiep en geknars van de wielen en de trillingen in de huizen tegen te gaan.	Dank voor uw zienswijze. Voor trillingen geldt dat op basis van de contourlijnen er voor alle panden langs het tracé sprake zal zijn van weinig hinder, en daarmee een zeer kleine kans op schade (<1%). Hiervoor verwijs ik u graag naar deelrapport 3 bij het Plan-MER, pagina 123. Er is in dit document, in paragraaf 4.9, meer informatie voorzien rondom de aspecten geluid en trillingen. Voor de realisatiefase is in het Plan-MER aangegeven om trillingsmetingen te doen bij de bouwwerkzaamheden waarbij trillingen ontstaan en een oplevertoets na realisatie (toetsing van de trillingspredictie). Met betrekking tot geluidshinder geldt dat wegverkeer meer geluid veroorzaakt dan het optrekken en afremmen van trams. Afgezien van het booggeluid dat trams maken in bochten, dit is dan ook apart beoordeeld met een - voor alle tram- en lightrailvarianten. De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aanbevolen om in de planning- en studiefase trilling- en geluidsmetingen te doen bij kunstwerken en daarnaast om de specifieke situatie van de ondergrond te betrekken bij het onderzoek. Deze aanbeveling wordt overgenomen door de gemeenten. Bij de planning- en studiefase, vanaf medio 2023, zal verder aandacht worden besteed aan de aspecten trillingen en geluid. Hiertoe zal een gedetailleerdere milieueffectrapportage worden opgesteld.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	c	Als inwoner langs het beoogde tracé van voorlopige voorkeursvariant 1T krijg ik straks wel de lasten, maar nauwelijks de lusten. Ik vraag mij echt af waarom is de OV-verbinding niet meegenomen bij de aanleg Rotterdamsebaan en de herinrichting van de Binckhorst? Dit had veel problematiek kunnen voorkomen.	Bij de planuitwerking en besluitvorming voor de Rotterdamsebaan is ook een OV tracé onderzocht. Dit tracé was nog niet haalbaar omdat er nog onvoldoende zicht was op een forse verdichting met, onder andere, grote aantallen woningen de Binckhorst. De bestuurlijke wens voor HOV heeft wel geleid tot een tracéreservering langs de Binckhorstlaan. De haalbaarheid en noodzaak voor realisatie van HOV is urgent geworden na het besluit tot stedelijke verdichting in het CID en de Binckhorst waarin het proces van planning- en studiefase is ingezet. De transformatie en verdichting van de Binckhorst van industriegebied naar gemengd woon- en werkgebied is pas later tot stand gekomen en geformaliseerd met het Omgevingsplan Binckhorst uit 2019.	Proces - Historie
091308		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091309		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091310		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT

091311	a	1. Kies voor uitstel implementatie van een voorkeurstracé totdat de Koningscorridor voldoende gedefinieerd is. De overwegingen zijn: a. Aanleg ondergronds wordt dan een mogelijk een goed alternatief b. De verwachte vertragingen en effecten van corona leiden tot een tragere opbouw van het aantal reiziger c. Verbeteren van de bestaande (en eventueel een extra) busverbinding geeft voldoende vervoerscapaciteit om deze tussenperiode te overbruggen.	Dank voor uw zienswijze. De woningbouwopgave in Nederland heeft urgentie. In de Binckhorst en CID wordt nu al gebouwd aan extra woningen in het gebied. Als er geen goed OV aanwezig is in het gebied zal de auto een grotere rol krijgen dan wenselijk met nadelige gevolgen voor de leefbaarheid. Het doel is om de hoogwaardige OV oplossing gelijktijdig te realiseren met de woningbouw en de groei van het aantal inwoners. Verwacht wordt dat de effecten van COVID-19 slechts een tijdelijk vertragend effect heeft op het OV gebruik. Daarnaast laat de Vervoerwaardestudie zien dat de bereikbaarheid na voltooien van de gebiedsontwikkeling onvoldoende is, en niet is op te lossen met meer capaciteit van de bestaande lijnen en modaliteiten. Daarom is uitstel van implementatie van een voorkeurstracé totdat de Koningscorridor voldoende gedefinieerd is niet gewenst.	Nut en Noodzaak
	b	2. Als optie 1 niet gekozen wordt, zal er nu toch een tracékeuze gemaakt moeten worden, kies dan tracé 2T (Zonweg/Regulusweg). De overwegingen zijn: a. De beoordeling van de tracés 1T en 2T liggen dicht bij elkaar b. Aanlanding bij station Voorburg geeft meer mogelijkheden bij T2 (ook uitstel definitieve keuze mogelijk) c. Knelpunten kruising Binckhorstlaan/Maanweg en bij de scouting (Opa's veldje) worden vermeden. d. Door de tram mee te laten rijden met het verkeer op de Zonweg worden grote sloopkosten vermeden e/NB. Zorg ervoor dat bij 2T de ecologische zone van de Broeksloot volledig in stand wordt gehouden evenals te verhinderen dat het water langs de Huygenstraverse gedempt wordt en de Huygenstraverse verdwijnt.	De optie via de Maanweg geniet de voorkeur boven de door u geprefereerde optie over de Zonweg. Uit de afweging tussen alle varianten is variant 1T als voorkeursalternatief naar voren gekomen. De variant 1T en 2T verschillen op diverse punten, waarbij de eenvoudiger ruimtelijke inpassing, lagere kosten en minder sloop van panden voordelen zijn van variant 1T.	Alternatief-beoordeling
	c	3. Kies voor afstel besluitvorming tracé naar Delft (zowel voor T2 als T1). Dit tracé heeft als gevolg veel kosten en hinder, waarbij overbelasting Rijswijkseplein en omgeving verplaatst wordt naar de Prinses Mariannelaan/Geestbrugweg en omgeving. Het plan verwijst naar Westvlietweg: deze is momenteel al veel te druk en onveilig.	Dit punt is ter kennisgeving aangenomen. Er zijn diverse redenen voor de urgentie van de verbinding naar Delft/Rijswijk. Zie hiervoor paragraaf 4.2.	Nut en Noodzaak
	d	4. Ook tracé 4T over de Pr. Mariannelaan is ongeschikt voor een sneltram.	Op basis van de verrichte onderzoeken is variant 4T niet gekozen als voorkeursalternatief.	Alternatief-beoordeling
091312		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091311	Zie voor beantwoording zienswijze 091311	NVT
091313		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT

091314	a	Hierbij stuur ik u mijn zienswijze op het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en Plan-MER. Ik maak me flinke zorgen. Het aanleggen van een tram door de Binckhorstlaan/Prinses Mariannelaan in Voorburg heeft grote gevolgen voor mijn persoonlijke leefomgeving en de bereikbaarheid van de wijk waarin ik woon. Ik begrijp niet waarom dit tracé van de Binckhorst naar de Haagweg nodig is en gekozen is als voorkeurstracé. Vooral niet omdat er jaren geleden al diepgaand onderzoek is gedaan naar de mogelijkheid van tracés van Den haag naar Rijswijk en deze route er duidelijk niet uit kwam als voorkeursroute. Dat kostbare onderzoek wordt onderin een la geschoven en opnieuw worden flinke kosten gemaakt om hetzelfde plan opnieuw te bekijken.	Dank voor uw zienswijze. Uit de Vervoerwaardestudie blijkt dat zonder maatregelen de bereikbaarheid van de Binckhorst en de omliggende gebieden vastloopt. Zie voor verdere toelichting nut en noodzaak paragraaf 4.2 en een verdere toelichting op de lijnvoering in paragraaf 4.6 in deze Nota van Antwoord. De initiatiefnemers hebben er in 2019 voor gekozen dat een oplossing gezocht moet worden in de vorm van een HOV-verbinding, aangevuld met maatregelen die een mobiliteitstransitie stimuleren. Hiervoor is een verkenning uitgevoerd waarbij onderzoek is gedaan naar de kansrijke alternatieven. Op basis van de beoordeling van de verschillende alternatieven is voor de HOV-verbinding met Rijswijk het tracé via de Binckhorstlaan-Prinses Mariannelaan-Geestbrugweg als voorkeursalternatief gekozen. Voor de HOV-verbinding naar station Voorburg is het tracé via de Maanweg als voorkeursalternatief naar voren gekomen. Beide tracés zijn van belang voor een goede OV-bereikbaarheid van het gebied en om te zorgen dat de noodzakelijke mobiliteitstransitie van auto naar OV plaats kan vinden.	Alternatief-beoordeling
	b	Uit de plannen voor de tramlijnen maak ik op dat mijn wijk, Voorburg West, vrijwel volledig wordt afgesloten voor het overige verkeer. Deze afsluiting zal een groot negatief effect hebben op de leefomgeving van mij en mijn buurtgenoten. Ik vrees voor grote verkeersopstoppingen en ben bang voor grote verkeersveiligheidsproblemen in onze wijk, daar waar de toegang tot de wijk al zeer beperkt is en vaak al als sluiproute gebruikt wordt voor de vastgelopen Prinses Mariannelaan (PM laan) door het vele verkeer, met alle gevolgen van dien. Een tramhalte en tramlijn voor de uitgang bij Hoekenburglaan, maakt dat de enige toegang tot de wijk waarin ik woon nog is via Arentsburghlaan. Dat maakt dan toegang ingeval van calamiteiten volstrekt onveilig gezien het feit dat het stukje PM laan daar heel vaak de in en uitgang (tot Arentsburghlaan) verspert door drukte op diezelfde weg. Dit leidt nu al tot onbereikbaarheid van de wijk en in geval van calamiteiten tot gevaar. De PM laan staat vanuit Rijswijk richting Voorburg staat ook heel regelmatig vast en er zijn geen alternatieven omdat het aan alle kanten door water omsloten wordt. Als daartussendoor ook een tramlijn moet komen die er niet voor zal zorgen dat het gemakkelijker doorloopt omdat auto's nu al over de ruimte rijden waar de tram dan zou moeten rijden, betekent dit dat ook de tram niet door zal kunnen rijden, er voor andere weggebruikers ook geen doorkomen aan is, met alle gevolgen voor de veiligheid van die. Al met al vind ik dat met de veiligheid en toegankelijkheid nu onvoldoende rekening is gehouden in de plannen en dat de inwoners uit Rijswijk en Voorburg ongenadig hard treft omwille van inwoners uit de Binckhorst die. Voorzieningen aanleggen voor nieuwe bewoners van nieuwgebouwde huizen uit een andere gemeente lijken op deze manier belangrijker gevonden te worden dan mensen die er al wonen.	In de verwachte ontwikkeling die zal plaatsvinden als gevolg van de toename van inwoners en werkgelegenheid in CID en de Binckhorst, zal er een toegenomen vraag naar mobiliteit ontstaan. Uw zorgen hierover worden gehoord, het doel van deze verkenning is het helpen oplossen van deze toekomstige knelpunten door de realisatie van een HOV-verbinding. De (verkeerskundige) precieze uitwerking ter oplossing van dit knelpunt wordt in een later stadium in samenspraak met de omgeving verder vormgegeven. Hierbij staat nog een groot aantal opties op het betreffende tracé open, waaronder het opofferen van de vrije baan voor de tram zoals deze is beoogd in het voorkeursalternatief. In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en autonome verkeersdrukte op dit traject, ook aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. In dat kader is in het Basispakket Mobiliteit een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") opgenomen. Bij de verdere uitwerking van de aanvullende maatregel Herinrichting Geestbrugweg (nr. 18) wordt onderzoek gedaan naar een veiliger weginrichting en ontsluiting van omliggende wijken. Dit draagt ook bij aan de verkeersveiligheid. De wijkontsluiting is in het MER benoemd als aandachtspunt voor de vervolgfase. In de volgende fase moet nader onderzocht worden hoe de aansluiting van de zijstraten en de bereikbaarheid van wijken geborgd kan worden.	Leefbaarheid
	c	Daarnaast vind ik het heel jammer dat onze mooie groenstrook langs woonhuizen, met oude bomen, langs de Maanweg zou moeten wijken voor een tram. We moeten toch juist ons schaarse groen in de stad behouden en versterken in deze tijden van klimaatverandering. Dat kan anders, bijvoorbeeld	Het belang van deze ecologische zone als onderdeel van de stedelijke groene hoofdstructuur (SGH) wordt onderschreven. In het Masterplan Bereikbaarheid zijn daarom de opties met een groot ruimtebeslag in de groenzone niet meer	Leefbaarheid - Ecologie

		via de Zonweg, een weg waaraan geen woonhuizen zijn en het bovendien geen invloed heeft op iemands woonplezier. Ik vraag u om hiernaar te kijken.	opgenomen. Bij de verdere inpassing van het tramtracé op de Maanweg is behoud en het liefst ook versterking van de ecologische zone uitgangspunt.	
	d	Ook de trillings-, zicht- en geluidshinder van o.a. booggeluid door krappe bocht en geluid door optrekken en afremmen van de tram geven mij zorgen. Het is mij niet duidelijk welke beperkende maatregelen hiervoor kunnen worden ingezet en daadwerkelijk worden genomen.	Graag verwijzen wij u naar paragraaf 4.9 van dit rapport. Hier worden de vragen over beoordelingen van effecten op geluid en lucht beantwoord. Maatregelen moeten in een volgende fase verder worden uitgewerkt in samenwerking met de omgeving.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	e	In de vele documenten zie ik geen enkele onderbouwing van nut en noodzaak voor de tram door onze Binckhorstlaan/Prinses Mariannelaan in Voorburg. Het lijkt erop dat dit tracé willekeurig is gekozen door de Gemeente Den Haag. Dit terwijl er een aantal jaar geleden al een onderzoek is gedaan naar de beste locatie voor een dergelijk tracé en deze route duidelijk niet de voorkeur kreeg. Cijfers en aannames die voor de tracéafweging gebruikt zijn, zijn van voor de coronacrisis en daar is bovenstaande blijkbaar niet in meegenomen. Dat lijkt me geen goede basis voor zo'n enorme infrastructurele aanpassing in onze gemeente. Er is in de documenten en plannen geen enkele rekening gehouden met de effecten voor de mensen die in de buurt van de Binckhorstlaan in Voorburg wonen.	Er zijn meerdere redenen voor een tramverbinding richting Rijswijk/Delft. Zie voor deze toelichting paragraaf 4.6 (tak Rijswijk/Delft). De onderzochte tracés zijn bepaald aan de hand van een afweging van alle mogelijke alternatieven, die kwalitatief beoordeeld zijn aan de hand van een vooraf opgesteld afweegkader. Complexe projecten kenmerken zich door een hoge mate van onzekerheid. Daar is op verschillende manieren mee omgegaan in de onderzoeken die zijn uitgevoerd. In de Vervoerwaardestudie (pagina 72-73) is bijvoorbeeld aandacht besteed aan de mogelijke effecten van COVID-19 op het gebruik van het OV. In de MKBA is een gevoeligheidsanalyse gedaan met de mogelijke structurele effecten van COVID-19 om de robuustheid van de uitkomsten te toetsen. Per saldo resulteert het in licht lagere uitkomsten. Deze veranderen echter niet de conclusies.	Nut en noodzaak
	f	Daarbij denk ik dat het weglaten van de aftakking naar Rijswijk/Delft vanaf de Binckhorst een flinke kostenbesparing is. Het is zonde om zoveel geld uit te geven voor zo'n klein stukje tram waar geen onderbouwing voor is en waar de omgeving alleen maar nadeel van heeft. Een belangenafweging is noodzakelijk en ook wettelijk vereist en die is bij de tracékeuze onvoldoende uitgevoerd. Dat kan de gemeenteraad van Voorburg toch niet accepteren?	Er zijn diverse redenen voor een verbinding Rijswijk/Delft. Zie voor nadere uitleg paragraaf 4.6 van dit document. Dit is met diverse (mer)onderzoeken onderbouwd. In de besluitvorming zullen lokale tegen regionale belangen worden afgewogen.	Nut en Noodzaak
	g	Ik kan me best voorstellen dat er OV nodig is voor de toekomstige bewoners van de Binckhorst. Ik denk dat variant 2T over de Zonweg, ipv de Maanweg, zonder de aftakking naar Rijswijk/Delft de beste optie is. Eentje waar Den Haag de lusten en de lasten van heeft. Als inwoner van Voorburg vraag ik u om mijn belangen te behartigen en ervoor te zorgen dat er geen tram komt door onze Binckhorstlaan en het stukje PM laan in Voorburg.	De optie via de Maanweg geniet de voorkeur boven de door u geprefereerde optie over de Zonweg. Uit de afweging tussen alle varianten is variant 1T als voorkeursalternatief naar voren gekomen. De variant 1T en 2T verschillen op diverse punten, waarbij de eenvoudiger ruimtelijke inpassing en lagere kosten en minder sloop van panden voordelen zijn van variant 1T. Ook de HOV-verbinding naar Rijswijk/Delft wordt noodzakelijk geacht.	Alternatieve routes
091315		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091316		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091317		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091318	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091409, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091409, aanvullend:	NVT

	b	Daarnaast mis ik in de onderliggende documenten elke verwijzing naar het streven om het verkeer in de Binckhorst beter te laten doorstromen door een optimaler gebruik van de Rotterdamsebaan. Door een betere bewegwijzering en het nemen van sturende verkeersmaatregelen moet het mogelijk zijn, verkeer van en naar de A4, A12, A13 en N14 op een efficiëntere manier de stad in en uit te leiden. Overigens is het wel heel wrang te constateren, dat het NIET meenemen van een HOV verbinding in het kader van de Rotterdamsebaan een gemiste kans is. Wat was er mooier geweest dan Delft met tramlijn 1 via de Victorie Boogie Woogie tunnel met Den Haag CS te verbinden? En voorbeeld van korte termijn-denken en verkeerde zuinigheid.	Dank voor uw zienswijze. De realisatie van HOV, in samenhang met de gebiedsontwikkeling, zal in de komende jaren aanleiding zijn voor het herinrichten van wegvakken zoals de Maanweg of Zonweg. Daarmee zal ook de aantrekkelijkheid van het gebruik van deze routes worden beperkt, ten gunste van stedelijke hoofdroutes, waaronder de Rotterdamsebaan. Daarnaast wordt gewerkt aan het verbeteren van de bewegwijzering richting Rotterdamsebaan door de gemeente Den Haag.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	c	Groot risico verkeersveiligheid De Prinses Mariannelaan is een veel gebruikte weg voor fietsers, waaronder jonge kinderen op weg naar diverse scholen in Voorburg-West. Zij moeten de Prinses Mariannelaan diverse keren kruisen. Bij lange files op de weg zullen automobilisten ook het fietspad gaan gebruiken (dit gebeurt nu al), wat tot hele onveilige situaties gaat leiden. Oversteken op de Prinses Mariannelaan en op de kruising Prinses Mariannelaan – Binckhorstlaan via het voetgangerslicht en zebra is nu al gevaarlijk, omdat het drukke en onoverzichtelijke punten zijn met verkeer van alle kanten. Met de komst van de met het verkeer meerijdende tram zal deze situatie er niet beter op worden. De veiligheid van het overige (m.n. langzame) verkeer kan op elk punt in conflict komen met de tram. Bovendien zal in de nieuwe situatie het brede fietspad en de brede stoep langs de Binckhorstlaan worden gehalveerd. Dit is zeer gevaarlijk voor de vele voetgangers en fietsers die hier dagelijks gebruik van maken.	We begrijpen uw zorgen over verkeersveiligheid. Bij de inpassing van het HOV in de Binckhorstlaan wordt rekening gehouden met volwaardige trottoirs en fietspaden. Daar waar bestaande voorzieningen vervallen worden nieuwe gerealiseerd. Naast aanpassingen voor de HOV-verbinding zijn in het Basispakket Mobiliteit maatregelen voorzien voor verbetering van leefbaarheid en verkeersveiligheid (zoals herinrichting Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg) met de aanvullende maatregel inpassingsmaatregelen 'van gevel tot gevel' (zie maatregel 18) en is rekening gehouden met eventuele realisatie van een doorstroom belemmerende maatregel (zie maatregel 17). In de planning- en studiefase wordt deze vraagstukken nader onderzocht en de beste inpassing overwogen.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid

	d	Parkeren wordt onmogelijk In de stukken staat dat meer dan 25 parkeerplaatsen op de Prinses Mariannelaan ter hoogte van de geplande tramhalte moeten worden opgeofferd. Behalve de omwonenden worden hiermee ook de plaatselijke middenstanders gedupeerd. Ook op de Voorburgse Binckhorstlaan gaan parkeerplaatsen verdwijnen. De parkeerdruk in dit deel van Voorburg is extreem hoog. Dit geldt ook voor de aantakkende straten rondom het geplande tracé. De gemeente Leidschendam-Voorburg heeft hier niet voor niets een belanghebbenden-parkeerregeling ingevoerd. Met de komst van de vele nieuwe bewoners op de Binckhorst en de hele lage parkeernormen voor de Binckhorst zal de parkeerdruk alleen maar verder toenemen. Er zal een structureel en niet op te lossen parkeerprobleem ontstaan. De auto's zullen in de naburige wijken worden geparkeerd die al barstensvol staan, als gevolg waarvan men op niet daarvoor bestemde plekken zal gaan parkeren, met alle veiligheidsrisico's van dien. Het is een lachwekkende suggestie om "in een volgende fase eventuele compensatie voor parkeergelegenheid te overwegen": de wijken rond het Rijswijk/Delft tracé bieden hiertoe geen enkele ruimte. De gemeente Leidschendam-Voorburg heeft grootse plannen om een bezoek aan het Romeinse werelderfgoed in park Arentsburgh/Hoekenburg aantrekkelijk te maken. Hiervoor zal een infrastructuur moeten worden opgetuigd, waarin ook het thema Parkeren een rol speelt. Hoe dit ook wordt ingevuld: de parkeerdruk zal nog verder toenemen. In de stukken komt deze toekomstvisie nergens aan de orde. Bij het ontwikkelen van een lange-termijn concept voor het OV in de Binckhorst dienen ook toekomstplannen voor de ruimtelijke ordening in een ruim gebied daaromheen in beschouwing te worden genomen. Te denken valt bijvoorbeeld aan de ontwikkeling van de Fonteynenburgkerk en het terrein van het voormalig Diaconessenhuis. Zie in dit kader ook mijn opmerking over tramlijn 1 door de Victorie Boogie Woogie tunnel.	Dank voor de punten die u meegeeft. Mogelijk dat bij de uitwerking van het voorkeursalternatief en de uiteindelijke locaties van de haltes er nog optimalisaties mogelijk zijn waardoor verlies aan parkeerplaatsen wordt verminderd. Het overgrote deel van Voorburg West kent een parkeerzone (zogenaamde 'blauwe zone'). En is daarmee niet geschikt voor het parkeren door nieuwe bewoners van de Binckhorst. Daarbij houdt de gemeente Leidschendam-Voorburg in de gaten of de parkeerzone moet worden uitgebreid dan wel anders moet worden gehandhaafd.	Mobiliteit - Parkeren

	e	De wijk wordt afgesloten Wat mij verder hele grote zorgen baart is dat het geplande halteperron van de tram (waar ook bus 23 halteert, geplande omvang 75m lang, 3m breed) de Hoekenburglaan gaat afsluiten. In de nieuwe situatie kan de Hoekenburglaan alleen nog maar vanuit zuidelijke richting (komende vanaf de Geestbrugweg) ingereden worden en uitsluitend in noordelijke richting (de Prinses Mariannelaan) uitgereden worden. Ik voorzie hier grote problemen met de verkeersafwikkeling in de wijk. Omdat de Hoekweg momenteel alleen een wijk-uit straat is, en bovendien een hoofdfietsroute waar de auto 'te gast' is, heeft dit tot gevolg dat de zeer smalle Arentsburghlaan de enige inrijdmogelijkheid zal zijn voor verkeer komende vanuit noordelijke richting (de Prinses Mariannelaan). Omdat deze straat nu ook wordt gebruikt voor uitgaand verkeer, onder meer vanuit het appartementencomplex Buitenplaats Hadriani, gaat dit voor zeer grote verkeersonveilige situaties zorgen. Auto's kunnen elkaar hier niet passeren. Bovendien wordt de leefbaarheid voor bewoners van de Arentsburghlaan onevenredig aangetast. Tijdens de infomarkten in juli en augustus jl. werd de eveneens zeer smalle Den Burghstraat als in- en uitrijdstraat rechtdoor over de (al hoogbelaste) kruising vanuit en richting de Binckhorstlaan gepresenteerd, nota bene inclusief verkeerslichten. Tweerichtingsverkeer in de Den Burghstraat is volstrekt onmogelijk. De Den Burghstraat zal in de beoogde situatie géén uitrijdmogelijkheid voor verkeer in zuidelijke richting naar de Geestbrug zijn, aangezien de trambaan niet gekruist kan worden. In de actuele situatie biedt de Den Burghstraat ook slechts in noordelijke richting een uitrijdmogelijkheid; het vele fietsverkeer op de Prinses Mariannelaan maakt deze uitrijdmogelijkheid bijzonder gevaarlijk. Wil men richting de Geestbrug rijden, dan moet tegen de verkeersregels in een u-bocht bij de verkeerslichten worden gemaakt. Dit betekent dat het grootste deel van het uitrijdende verkeer de Dominee Veldhoenlaan en Arentsburghlaan zal gaan gebruiken, terwijl dit ook de enige inrijdmogelijkheid voor verkeer vanuit noordelijke richting zal zijn. Deze straten zijn niet geschikt om zoveel verkeer af te wikkelen. De leefbaarheid voor de bewoners van de straten en de verkeersveiligheid in de wijk komen sterk onder druk te staan. Deze gevolgen zijn ten onrechte niet betrokken bij het maken van de plannen. In het verleden zijn er ook plannen geweest om de verkeerscirculatie in deze wijk aan te passen. Dit is destijds geblokkeerd door de politie die in haar advies onder meer heeft aangegeven dat hulpdiensten hierdoor niet meer op tijd in delen van de wijk kunnen komen. Ook dit aspect is ten onrechte niet betrokken.	De zorgen in relatie tot de ontsluiting van omliggende wijken zijn begrijpelijk. De door u genoemde punten zijn dan ook als aandachtspunten bij deze varianten geconstateerd. In de schetsontwerpen is onderzocht welke ruimtelijke impact inpassing van HOV en bijbehorende haltes heeft. In alle varianten voor de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg zijn de inpassing van het HOV en de haltes op dezelfde wijze in het schetsontwerp opgenomen en daarmee niet onderscheidend voor de afweging voor een voorkeursalternatief zelf. In de schetsontwerpen zijn de haltes opgenomen op locaties die logisch lijken, het betreffen echter nog wel een zoekgebieden. De wijkontsluiting is in het MER benoemd als aandachtspunt voor de vervolgfase. In de volgende fase moet nader onderzocht worden hoe de aansluiting van de zijstraten en de bereikbaarheid van wijken geborgd kan worden en hoe de inpassing van de haltes geoptimaliseerd kan worden. De exacte locatie van de haltes wordt ook bij de uitwerking van het voorkeursalternatief bepaald. Daarbij wordt ook gekeken naar punten die als aandachtspunt zijn benoemd in het Plan-MER en Masterplan Bereikbaarheid en door insprekers aangedragen. Door aanpassing van de ligging van het perron kan de aansluiting van de Hoekenburglaan mogelijk worden geoptimaliseerd.	Mobiliteit - Bereikbaarheid

	f	Alternatieven Volgens mij zijn er voldoende betere en slimmere alternatieven voor de vervoersvariant die nu op basis van de onderzoeken uit de bus is gekomen. Ik noem bijvoorbeeld: · Het in de stukken genoemde tracé 2T: een tram vanaf Den Haag Centraal via de Binckhorstlaan – Zonweg – Regulusweg – Opa's veldje/Huygenstraverse naar Station Voorburg. Maar dan zonder de aftakking naar Rijswijk/Delft en met het terugbrengen van de intercity's op Station Voorburg. Met 4 intercity-stations rond de Binckhorst (CS, HS, Laan van NOI en Voorburg) zijn er ruime mogelijkheden om Delft te bereiken en is een aftakking voor een tram naar Delft niet nodig. · Voor de route naar Rijswijk/Delft wordt in de stukken ook verwezen naar trajecten via de Jupiterkade en Broekslootkade (Alternatief 5), maar daarvan wordt gezegd dat deze nadelig zijn voor het beoogde gebruik, de kwaliteit en recreatieve functie van de Jupiterkade (slechte bereikbaarheid percelen e.d.) en de Broekslootkade (woongebied met o.a. een school). Maar dit alles geldt net zo zeer voor de Binckhorstlaan, Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg. Dus ik snap niet waarom er niet voor dit alternatief is gekozen. T.a.v. de "Bereikbaarheidseffecten" scoort deze 5T-variant precies hetzelfde als de 1T-variant. Ook in de 5T-variant wordt het Rijswijkseplein ontlast. Bovendien gaat het in de 5T-variant om een geheel vrijliggende HOV-baan, verkeersstromen mengen niet, hetgeen de verkeersveiligheid ten goede komt. Wat betreft de kwaliteit van de openbare ruimte kan geen reden zijn om het probleem te verplaatsen naar de randgemeenten: Ook de bewoners van Voorburg-West en Rijswijk zitten niet te wachten op zware infrastructurele constructies, reductie van groen en inboeten aan woongenot. Voorburg-West en Rijswijk worden niets wijzer van de geplande aftakking Rijswijk/Delft van lijn 1: Delft en Den Haag Centraal Station zijn in de huidige situatie prima bereikbaar via de aansluiting met buslijn 23 op resp. de kruising Haagweg/Herenstraat en Voorburg Station. - Tot slot vind ik dat een betere en meer frequentere busverbinding in de stukken te snel van tafel is geveegd. De huidige buslijn 23 wordt in Voorburg-West heel intensief gebruikt. Ook kunnen de huidige buslijnen 26 en 28 geoptimaliseerd worden.	Uit de Vervoerwaardestudie blijkt dat zonder maatregelen de bereikbaarheid van de Binckhorst en de omliggende gebieden vastloopt. Dit zal ook gelden voor de omgeving van Voorburg-West. Uit de verschillende onderzoeken volgt dat varianten 2T en 5T minder aantrekkelijk zijn dan 1T. Daarbij is 5T bovenal erg kostbaar en ook lastig inpasbaar. Zo zal een lange, dure hefbrug over de Trekvliet moeten worden aangelegd. De Broekslootkade zelf is een dertigkilometerzone waar bovendien een school aan ligt. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid scoort deze variant minder goed. Uit de Vervoerwaardestudie blijkt dat bij de ontwikkeling van de Binckhorst de busvarianten onvoldoende capaciteit bieden voor de reizigersvraag. Voor meer toelichting over nut en noodzaak verwijzen we u graag naar paragraaf 4.2 van dit document.	Alternatieve routes
	g	Ik verzoek u mijn zienswijze te betrekken bij de verdere besluitvorming. Ik ga ervan uit dat mijn zienswijze ertoe leidt dat het plan voor een tram via de Binckhorstlaan, de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg richting Rijswijk/Delft van tafel gaat. Het is de plicht van de overheid goed voor haar burgers te zorgen. Daarom zou he de gemeente Leidschendam-Voorburg sieren in deze kwestie op te komen voor de belangen van haar bewoners in Voorburg-West en niet met een braaf "Ja" en "Amen" de oren te laten hangen naar de grote buurman.	Uw zienswijze is meegenomen in de besluitvorming. In het uiteindelijke besluit worden alle belangen betrokken om een zorgvuldige afweging te maken. Dat betreft zowel de belangen van aanwonenden als die van gebruikers van de infrastructuur en het toekomstige HOV.	Alternatief-beoordeling
091319		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091320	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091205, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091205, aanvullend:	NVT

	b	In vervolg op onze zienswijze van 28 oktober 2020 geeft het bestuur van de stichting Mooi Voorburg hierbij haar zienswijze op het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en Plan-MER. Daarbij richt Mooi Voorburg zich vooral op de gevolgen van de onderzochte tracés en de voorkeursvariant 1T voor de vooroorlogse bebouwing van Voorburg-West, de door groen en water omsloten wijk, de ecologische Broekslootzone en het groen van en langs Opa's Veldje, de scouting, het talud van de spoorbaan Den Haag – Utrecht en de Tuin van Huygens' Hofwijck. Het bestuur mengt zich niet in de discussie over de al of niet reële realisatie van de tweede tranche van 5000 woningen, die pas mogelijk wordt na herziening van het Omgevingsplan Binckhorst.	Dank voor uw zienswijze. Deze is ter kennisgeving aangenomen.	Leefbaarheid
	c	Ons bestuur mist bij de keuze voor deze voorkeursvariant een integrale visie op de stedelijke ontwikkeling en de daarbij behorende mobiliteit die niet alleen betrokken moet worden op de voorgelegde tracés maar op de regio cq agglomeratie. Het gaat daarbij om de nota Schaalsprong (2040) en de vertaling naar de vervoersgebieden van de MRDH en Midden Holland, specifiek het gebied tussen Den Haag, Voorburg, Leidschendam, Voorschoten en Leiden. Een besluit over een variant zal moeten passen in dat grotere geheel, om te voorkomen dat investeringen op de korte termijn niet passen in de grote investeringen die in de Zuidelijke Randstad moeten worden gedaan om de woningbouwopgave met de daarbij behorende infrastructuur te kunnen realiseren.	In 2019 hebben de initiatiefnemers er voor gekozen dat een oplossing gezocht moet worden in een HOV-verbinding, aangevuld met maatregelen die een mobiliteitstransitie stimuleren. De uitwerking van een HOV-verbinding dient daarbij plaats te vinden binnen de beleidskaders en toekomstvisie op het regionale OV-netwerk. Dit is vastgelegd in de Schaalsprong OV, waar onder andere de Koningscorridor onderdeel van uitmaakt. In deze documenten wordt uitgegaan van een HOV-verbinding over de Binckhorst richting Voorburg en richting Rijswijk/Delft.	Koningscorridor
	d	De gevolgen van het tracé tussen de Maanweg/Westenburgstraat en Station Voorburg over wandelpromenade Huygenstraverse/Opa's Veldje met aanlanding op Station Voorburg tasten deze locatie onaanvaardbaar aan. De breedte van de bundel van 13 meter (HOV 6.5m, fietspad 3.8m en voetpad 1.8m) zal de nekslag zijn. Nut en noodzaak van dit stukje tracé zijn niet dan wel onvoldoende aangetoond. De (maatschappelijke) kosten van deze paar honderd meter HOV wegen niet op tegen de baten.	Het nu voorziene tracé is in de huidige schetsen geprojecteerd over een deel van de Huygenstraverse, maar buiten Opa's Veldje. In de volgende fase dient uitgewerkt te worden hoe de inpassing ter plekke zodanig kan plaatsvinden dat de bestaande waarden van het gebied zoveel als mogelijk behouden kunnen blijven. De effecten van de inpassing ter plekke zijn meegenomen in de integrale afweging van de verschillende tracévarianten. Op basis van deze integrale afweging zijn de initiatiefnemers gekomen tot het huidige voorlopige voorkeursalternatief.	Nut en Noodzaak
	e	Bovenstaande analyse leidt tot de volgende conclusie voor het tracé naar Station Voorburg Indien de HOV-verbinding van Den Haag Centraal naar Station Voorburg er inderdaad op korte termijn moet komen, dan zou gekozen moeten worden voor het tracé 2T, en niet voor de voorkeursvariant 1T.	Uit de afweging tussen alle varianten is variant 1T als voorkeursvariant naar voren gekomen. De variant 1T en 2T verschillen op diverse punten, waarbij de eenvoudiger ruimtelijke inpassing, minder sloop van panden en lagere kosten voordelen zijn van variant 1T.	Alternatieve routes

	f	Voor wat de aanlanding bij Station Voorburg betreft, zijn er dan drie mogelijkheden: 1. Bij kruising Zonweg – Regulusweg onder de grond. Ter vermijding van overlast van de kruising met de Regulusweg. Aangegeven is dat de tram de Maanweg onder de grond kruist in verband met toe- en afrit van de A12. Trek dit door naar een ondergrondse aanlanding bij Station Voorburg. Om praktische redenen zou deze direct doorgetrokken kunnen worden naar Station Ypenburg, waar aangesloten kan worden op de Gavikavel/tramremise. Voordeel is dat de Gavikavel nu nog braak ligt en prima kan worden gebruikt als startpunt als er geboord zou worden. 2. Uitgestelde beslissing: indien het ondergrondse traject en de ondergrondse aanlanding bij Station Voorburg nu niet mogelijk is, maak dan voorlopig een eindstation op die plaats waar de tram in de toekomst onder de grond zal gaan om naar Zoetermeer te worden doorgetrokken. Investeer voor de tijdelijke situatie in een alternatief b.v. een loopbrug over de Maanweg, een loopband op de Huygenstraverse en voldoende fietsenstallingsruimte bij Station Voorburg. 3. Door meer tijd te nemen kan worden aangesloten op de in ontwikkeling zijnde (integrale) Omgevingsvisies van de drie betrokken gemeenten, de Provincie en het Hoogheemraadschap Delfland (Watervisie). Zo'n uitgestelde beslissing maakt het ook mogelijk de initiatieven van de mede door de stichting Mooi Voorburg gesteunde Initiatiefgroep Huygenstunnel tot verdere ontwikkeling en uitwerking te brengen. Daarin zou een betere basis voor de 2T variant kunnen liggen met definitieve ondergrondse aanleg. In de tussentijd kunnen de huidige buslijnen 26 en 28 geoptimaliseerd worden ter overbrugging van de periode dat ook het Omgevingsplan wordt aangepast voor de tweede tranche van 5000 woningen in de Binckhorst.	1) Uitgangspunt bij een tram is zoveel mogelijk op straatniveau, in 2T is alleen de kruising met de Maanweg verdiept maar niet het tracé van de kruising Zonweg-Regulusweg tot de aanlanding. Het doortrekken van de HOV voorbij station Voorburg is nu nog niet aan de orde. 2) In de eerste fase van de Verkenning (Zeef 1) is een verbinding tot aan station Voorburg naar voren gekomen. Hier ontstaat een overstapmogelijkheid tussen openbaar vervoer en daarmee een sluitend netwerk van openbaar vervoer (trein, tram, bus). In de volgende fase zal de precieze invulling van de aanlanding bij station Voorburg nader worden uitgewerkt. 3) De extra 5000 extra woningen in 2030 en de doorgroei daarna naar 10 -12.000 woningen (ca 20.000 inwoners) vraagt om een hogere capaciteit aan openbaar vervoer dan de huidige buslijnen. Dit vraagt een tijdige besluitvorming om tijdig goed openbaar vervoer te realiseren. Bij een eventuele doorkoppeling van de HOV verbinding naar Zoetermeer is het uitgangspunt dat Huygens' Hofwijck ondergronds wordt gepasseerd.	Locatie station Voorburg
	g	Traject richting Rijswijk: Opofferen groen Het effect van dit tracé op de leefomgeving en met name op de groenvoorziening is zodanig dat Mooi Voorburg in het bijzonder daarvoor aandacht vraagt. De bomen in de middenberm van de Binckhorstlaan (Zuid), die recent zijn geplant, zullen volledig worden gekapt cq verplaatst. Hier kan geen enkele "groene inpassing" van de tram tegenop. Te gemakkelijk worden bomen op papier en in de praktijk gekapt met de aantekening dat er wel weer vervanging voor komt. Maar eenieder weet dat het jaren duurt voordat er weer volwassen bomen staan.	In het geval van de Voorburgse Binckhorstlaan blijven de oude bomen aan weerszijden van de weg staan en moeten de jonge boompjes in de middenberm worden verplaatst als dat mogelijk is. Daar waar blijkt dat behoud toch niet mogelijk is, zal zoveel mogelijk compensatie plaatsvinden.	Leefbaarheid - Ecologie

	h	In de fase van de keuze voor de voorkeursvariant moeten deze aspecten worden afgewogen, aangezien deze in de uitwerkingsfase als uitgangspunten worden beschouwd. Ten onrechte is dit niet gebeurd. Aangezien het hier om de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid gaat van complete buurten in een toch al door barrières omsloten wijk, dienen deze punten in deze fase zwaar te wegen. Reeds hierom moet de conclusie zijn dat om al deze redenen een verlegging van tramlijn 1 naar de Binckhorstlaan-Voorburg en Prinses Mariannelaan – Geestbrugweg zeer onwenselijk en onacceptabel is.	Wij begrijpen uw zorgen, leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid zijn belangrijke punten van aandacht bij de verdere planuitwerking. Hierbij wordt de inpassing van de tram op het traject Binckhorstlaan-Prinses Mariannelaan-Geestbrugweg verder uitgewerkt en onderzocht. In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en in de toekomst verwachte verkeersdrukte op dit traject ook aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. In dat kader is een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") een aanvullende maatregel (nr. 17) in het Basispakket Mobiliteit. Bij de verdere uitwerking van de aanvullende maatregel Herinrichting Geestbrugweg (nr. 18) wordt onderzoek gedaan naar een veiliger weginrichting en ontsluiting van omliggende wijken. Dit draagt ook aan genoemde punten.	Leefbaarheid
	i	Conclusie • Het bestuur van Mooi Voorburg begrijpt dat een OV-verbinding met overige modaliteiten noodzakelijk is om verdere toename van de verkeersdruk met de komst van de vele nieuwe bewoners en arbeidsplaatsen in de Binckhorst beheersbaar te houden. Maar een belangenafweging is noodzakelijk en ook wettelijk vereist en die is hier ten onrechte niet uitgevoerd. • Een tram via de Binckhorst naar Rijswijk scoort qua leefomgeving en milieu uiterst laag. Het heeft bovendien geen extra vervoerswaarde voor de bewoners van de Binckhorst (noch voor Voorburg) en verslechtert de huidige vervoerswaarde voor de huidige gebruikers van lijn 1. Deze omlegging van lijn 1 is dus compleet overbodig en veroorzaakt alleen problemen voor de bewoners van Voorburg en Rijswijk. • Indien het Rijswijkseplein echt een groot probleem is, dan moet een onderzoek gedaan worden naar de mogelijke opties om dit ter plekke te verlichten voordat rigoureuze maatregelen worden genomen en het probleem wordt verplaatst naar Voorburg West.	In het Plan-MER zijn de effecten van de alternatieven en tracés tegen elkaar afgewogen. Hierin zijn belangen in meegewogen. De uiteindelijke belangenafweging vindt plaats bij de vaststelling van de plannen. Het voorkeurstracé via de Binckhorst naar Rijswijk/Delft laat een extra vervoerwaarde zien en verbetert de bereikbaarheid over het hele ov-netwerk. De afweging over het voorkeursalternatief is niet alleen gemaakt op het ontlasten van het Rijswijkseplein. De afweging is breder, waarbij het effect op het knelpunt Rijswijkseplein een van de deelafwegingen is.	Locaties
091321		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT

091322	a	Bij alle plannen mis ik een integrale visie op de stedelijke ontwikkeling en de daarbij behorende mobiliteit. Een besluit over een variant zal moeten passen in een groter geheel. Mobiliteitsoplossingen moeten niet worden afgewenteld op Voorburg-West. Dat betekent dat de inpasbaarheid van een tram bij de start van het project moet worden bekeken. Dan zal blijken dat er eenvoudigweg geen ruimte is voor een tram.	Dank voor uw zienswijze. In de MIRT-verkenning is onderzoek gedaan naar de bereikbaarheid van CID Binckhorst. Hierbij wordt enerzijds voortgeborduurd op eerdere onderzoeken en vastgesteld beleid, zoals de Structuurvisie CID (RIS 307135) waarin de noodzaak van beter OV wordt aangetoond. Anderzijds zijn in de Vervoerwaardestudie niet alleen de 10 varianten onderzocht, maar zijn tevens andere maatregelen bekeken (de gevoeligheidsanalyses). Conclusie is dat zonder maatregelen de hoeveelheid autoverkeer sterk toeneemt (ook in Voorburg West). Een combinatie van maatregelen met een goede HOV-verbinding zorgt voor minder autoverkeer. In de verkenning is hierbij Variant 1T als voorkeursvariant naar voren gekomen. In de verkenning is tevens onderzoek gedaan naar de inpasbaarheid van de HOV-verbinding. Hiervoor zijn schetsontwerpen opgesteld en in het Plan-MER zijn de effecten hiervan beoordeeld en meegewogen. Conclusie is dat inpassing mogelijk is, maar dat er wel een aantal aandachtspunten zijn. In de volgende fase (planning- en studiefase) wordt de inpassing nader onderzocht, waarbij ook nader wordt gekeken naar de geconstateerde aandachtspunten.	Proces - Basispakket Mobiliteit
	b	Groen In de plannen wordt veel groen opgeofferd (32 bomen). In een tijd met discussies over klimaatbeheersing is dit onaanvaardbaar.	Behoud van bomen en groen is een uitgangspunt. Er zal gepaste compensatie voor groenverlies zijn.	Leefbaarheid - Ecologie
	c	Luchtkwaliteit en Verkeersveiligheid De openstellingen van de Geestbrug en de Binckhorstbrug zullen, zoals nu al het geval is, tot veel files leiden. In de plannen is hier niets over opgenomen. De Rotterdamse Baan heeft niet gebracht wat verkeerskundige bureaus voorspelden: Minder verkeer in de Prinses Mariannelaan. Theoretische excercities blijven onbetrouwbaar. Op veel momenten van de dag is de verkeerssituatie nu al onoverzichtelijk en gevaarlijk.	Opengaande bruggen zijn een aandachtspunt in de betreffende varianten en is meegenomen in de mobiliteitsanalyse. In de praktijk kan hier in de dienstregeling rekening mee worden gehouden en is er de technische mogelijkheid voor OV om zich op afstand in te melden zodat daarop geanticipeerd kan worden met de brugopeningen. Zonder realisatie van de HOV-verbinding neemt de hoeveelheid autoverkeer nog verder toe (Referentiesituatie). In de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg zijn inderdaad aandachtspunten over doorstroming autoverkeer en verkeersveiligheid geconstateerd. Dit geldt voor alle varianten en is niet onderscheidend. In de verdere planuitwerking moet nader onderzocht worden op welke wijze de HOV zo optimaal mogelijk ingepast kan worden, eventueel in combinatie met verkeersbeperkende maatregel op de Geestbrug (zoals opgenomen in het Basispakket Mobiliteit maatregel 17).	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	d	De inpassing van het fietspad langs de Binkhorstlaan zal de situatie verder verslechteren. Dat geldt ook voor het verdwijnen van de parkeerplaatsen. Ook hierdoor zal de verkeersveiligheid worden aangetast.	In de planvorming is rekening gehouden met het behouden van de vrijliggende fietspaden in de Binckhorstlaan. Aandachtspunt (bij meerdere varianten) is inderdaad dat een deel van de parkeerplaatsen komen te vervallen. In de volgende fase wordt de inrichting van de openbare ruimte nader uitgewerkt, waarbij tevens onderzocht wordt op welke wijze dit het meest veilig kan en op welke wijze het verlies aan parkeerplaatsen beperkt kan blijven.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid

	e	Het geplande haltestation van de tram zal de Hoekenburglaan afsluiten. Bij eerdere plannen om de verkeerscirculatie aan te passen is dit door de politie afgewezen. Dit aspect wordt bij de afweging nu niet toegelicht.	In de schetsontwerpen zijn de haltes opgenomen op locaties die logisch lijken, het betreffen echter nog wel een zoekgebieden. De wijkontsluiting is in het MER benoemd als aandachtspunt voor de vervolgfase. In de planning- en studiefase moet nader onderzocht worden hoe de aansluiting van de zijstraten en de bereikbaarheid van wijken geborgd kan worden en hoe de inpassing van de haltes geoptimaliseerd kan worden. De exacte locatie van de haltes wordt bij de uitwerking van de het voorkeursalternatief bepaald. Door aanpassing van de ligging van het perron kan de aansluiting van de Hoekenburglaan mogelijk worden geoptimaliseerd.	Mobiliteit - Bereikbaarheid
091401		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091402		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT
091403		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091311	Zie voor beantwoording zienswijze 091311	NVT
091404		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT
091405		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT
091406		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT
091407		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT
091408		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT
091409	a	In de onderbouwing van de plannen voor de HOV-verbinding wordt gesteld dat een snelle, frequente OV-verbinding vanaf Den Haag Centraal over de Binckhorst naar Station Voorburg en via Rijswijk naar Delft nodig is om de woningbouwopgave mogelijk te maken en de regio ook op lange termijn bereikbaar te houden. Ook heb ik gelezen dat er nu te veel trams op het Rijswijkseplein zouden rijden en dat daarom de huidige tramlijn 1 via de Binckhorst door Voorburg-West moet worden geleid. Maar in plaats van te zoeken naar slimme (mobiliteits)oplossingen voor de Binckhorst en voor het Rijswijkseplein worden deze problemen nu afgewenteld op Voorburg-West. Of beter gezegd: de problemen worden verplaatst naar Voorburg-West.	Dank voor uw zienswijze. Uit de Vervoerwaardestudie blijkt dat zonder maatregelen de bereikbaarheid van de Binckhorst en de omliggende gebieden vastloopt. Dit zal ook gelden voor de omgeving van Voorburg-West. De initiatiefnemers hebben er in 2019 voor gekozen dat een oplossing gezocht moet worden in een HOV-verbinding, aangevuld met maatregelen die een mobiliteitstransitie stimuleren. De uitwerking van een HOV-verbinding dient daarbij plaats te vinden binnen de beleidskader en toekomstvisie op het regionale OV-netwerk. Dit is vastgelegd in de Schaalsprong OV, waar onder andere de Koningscorridor onderdeel van uitmaakt.	Alternatieve routes
	b	Ik denk dat er moet worden gekeken naar beter inpasbare alternatieven, samen met omwonenden en via een ander en vooral beter participatieproces dan tot nog toe heeft plaatsgevonden. Integrale alternatieven die leiden tot een complete oplossing, die passen in de omgeving en die een toekomstbestendig onderdeel zijn van verdere OV ontwikkeling. In de tussentijd kunnen de buslijnen 26 en 28 geoptimaliseerd worden om zo de groei van het aantal inwoners op de Binckhorst en de toenemende vraag naar mobiliteit op te kunnen vangen.	In deze fase is de brede groep belanghebbenden (stakeholders) bij het project betrokken volgens niveau 1 van de participatieladder: "informeren en raadplegen". Door deze stakeholders te raadplegen zijn aandachtspunten uit de omgeving naar voren gekomen. Deze zijn in het Omgevingsverslag verwoord. Uit de onderzoeken blijkt dat een buslijn, ook een HOV buslijn niet voldoende capaciteit heeft voor de verwachte vraag naar mobiliteit.	Participatieproces

	c	Wat betreft het traject naar Rijswijk/Delft wil ik graag de volgende punten onder uw aandacht brengen. De tram past niet Uit de stukken maak ik op dat er nu een voorstel op tafel ligt voor een tram via de Binckhorstlaan, de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg richting Rijswijk/Delft (in combinatie met het voorstel voor een tram vanaf Den Haag Centraal via de Lekstraat, Binckhorstlaan en de Maanweg naar Station Voorburg, de zgn. voorlopige voorkeursvariant 1T). Het is duidelijk dat bij het maken van dit voorstel niet gekeken is naar de omgeving waar de tram doorheen moet gaan. Er wordt in de stukken gezegd dat de inpasbaarheid van de tram in een later stadium wordt bekeken, maar dat zou juist nu al moeten. Wat als de inpasbaarheid niet haalbaar is, wat zijn dan de gevolgen voor mij als omwonende? Waar moeten de fietsers blijven? Het is de bedoeling dat de tram mee gaat rijden met het overige verkeer in de Prinses Mariannelaan (en de Geestbrugweg) omdat er onvoldoende breedte beschikbaar is om een vrijliggende trambaan in te passen. Dit gaat echter tot opstoppingen en een onaanvaardbare toename van de verkeersdruk leiden. Bovendien blijkt hier al uit dat een tram gewoonweg niet past. Een herinrichting van deze wegen zoals in de stukken als oplossing wordt voorgesteld gaat hier ook niet bij helpen.	In de planvorming is onderzoek gedaan naar de inpasbaarheid van de varianten (onder andere met schetsontwerpen). Conclusie is dat inpassing van tram mogelijk is mits in de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg de tram gemengd rijdt met het autoverkeer. Tevens is geconstateerd dat deze inpassing een aantal aandachtspunten kent. Wel zorgt de tram voor vermindering van de hoeveelheid autoverkeer t.o.v. de situatie om geen maatregelen te nemen (referentiesituatie). In de planning- en studiefase moet nader onderzocht worden op welke wijze de HOV zo optimaal mogelijk ingepast kan worden, eventueel in combinatie met verkeersbeperkende maatregel op de Geestbrug (zoals opgenomen in het Basispakket Mobiliteit maatregel 17). Daarbij is er een mogelijkheid om verkeersbeperkende maatregelen op de Geestbrug te nemen, waarmee de hoeveelheid autoverkeer verder beperkt kan worden (zie Basispakket Mobiliteit). Zowel de inpassing als eventuele maatregelen worden nader onderzocht in de planuitwerking.	Proces - Vervolgproces
	d	Luchtkwaliteit staat onder druk De kruising Binckhorstlaan – Prinses Mariannelaan is nu al erg druk, veel drukker dan vroeger toen tram 10 nog over de Prinses Mariannelaan reed. In de stukken lees ik dat de tram op de kruising prioriteit moet krijgen op het andere verkeer. Dit gaat gegarandeerd tot lange files en opstoppingen leiden. Hierdoor zal de toch al slechte luchtkwaliteit in dit gebied alleen maar verder verslechteren. Ik zie ook nergens in de stukken iets staan over de dagelijkse (meerdere keren per dag) openstelling van zowel de Geestbrug als de Binckhorstbrug, die vaak in de tijd gezien na elkaar opengaan en in de praktijk hetzelfde verkeer twee keer ophouden. Ik vraag me af of dit punt wel meegenomen is bij het maken van de plannen omdat dit de doorstroming van verkeer alleen maar meer zal belemmeren.	Opengaande bruggen zijn een aandachtspunt in de betreffende varianten en is meegenomen in de mobiliteitsanalyse. In de praktijk kan hier in de dienstregeling rekening mee worden gehouden en is er de technische mogelijkheid voor OV om zich op afstand in te melden zodat daarop geanticipeerd kan worden met de brugopeningen. Zonder realisatie van de HOV-verbinding neemt de hoeveelheid autoverkeer nog verder toe (Referentiesituatie). In de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg zijn inderdaad aandachtspunten over doorstroming autoverkeer en verkeersveiligheid geconstateerd. Dit geldt voor alle varianten en is niet onderscheidend. In de planning- en studiefase moet nader onderzocht worden op welke wijze de HOV zo optimaal mogelijk ingepast kan worden, eventueel in combinatie met verkeersbeperkende maatregel op de Geestbrug (zoals opgenomen in het Basispakket Mobiliteit). Aan het aspect 'verkeersdrukte/ doorstroming' zal tijdens de verdere planuitwerking aandacht worden besteed. Hierbij zal ook worden gekeken naar een afsluiting voor autoverkeer ter hoogte van de Geestbrug.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

	e	Groot risico verkeersveiligheid De Prinses Mariannelaan is een veel gebruikte weg voor fietsers, waaronder veel (jonge) kinderen op weg naar school. Bij lange files op de weg zullen automobilisten ook het fietspad gaan gebruiken (dit gebeurt nu al), wat tot hele onveilige situaties gaat leiden. Oversteken op de Prinses Mariannelaan via het voetgangerslicht en zebra is nu al gevaarlijk, omdat het een druk en onoverzichtelijk punt is met verkeer van alle kanten. Met de komst van de tram zal deze situatie alleen nog maar verslechteren. Bovendien zal in de nieuwe situatie het brede fietspad langs de Binckhorstlaan en de brede stoep komen te vervallen en worden gehalveerd. Dit is zeer onwenselijk voor de vele voetgangers en fietsers die hier dagelijks gebruik van maken.	We begrijpen uw zorgen over verkeersveiligheid. Bij de inpassing van het HOV in de Binckhorstlaan wordt rekening gehouden met volwaardige trottoirs en fietspaden. Daar waar bestaande voorzieningen vervallen worden nieuwe gerealiseerd. Naast aanpassingen voor de HOV-verbinding zijn in het Basispakket Mobiliteit maatregelen voorzien voor verbetering van leefbaarheid en verkeersveiligheid (zoals herinrichting Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg). In de planning- en studiefase wordt deze vraagstukken nader onderzocht en de beste inpassing overwogen.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	f	Parkeren wordt onmogelijk In de stukken staat dat meer dan 25 parkeerplaatsen op de Prinses Mariannelaan ter hoogte van de geplande tramhalte moeten worden opgeofferd. De parkeerdruk in dit deel van Voorburg is extreem hoog. Parkeren is nu elke avond al een probleem in de straten rondom het geplande tracé. Met de komst van de vele nieuwe bewoners op de Binckhorst en de lage parkeernormen voor de Binckhorst zal de parkeerdruk alleen maar verder toenemen. Er zal een structureel en niet op te lossen parkeerprobleem ontstaan. De auto’s zullen in de naburige wijken worden geparkeerd die al barstensvol staan, als gevolg waarvan men op niet daarvoor bestemde plekken zal gaan parkeren, met alle veiligheidsgevolgen van dien.	Mogelijk dat bij de uitwerking van het voorkeursalternatief en de uiteindelijke locaties van de haltes er nog optimalisaties mogelijk zijn waardoor verlies aan parkeerplaatsen wordt verminderd. Het overgrote deel van Voorburg West kent een parkeerzone (zogenaamde 'blauwe zone'). En is daarmee niet geschikt voor het parkeren door nieuwe bewoners van de Binckhorst.	Mobiliteit - Parkeren
	g	Groen verdwijnt Voor de aanleg van het tracé moet veel groen worden opgeofferd. In een tijd dat we bezig zijn met klimaatbeheersing en we weten hoe belangrijk bomen zijn, is het niet uit te leggen dat zoveel bomen gekapt moeten worden voor de aanleg van een dergelijk tracé. Ook dit vormt een grote aantasting van onze leefomgeving.	Uitgangspunt is om zo veel mogelijk groen te behouden. Waar nodig zal gepaste compensatie voor groenverlies zijn.	Leefbaarheid - Ecologie
	h	De wijk wordt afgesloten Wat mij verder hele grote zorgen baart is dat het geplande verlengde halteperron van de tram - nu geheten halte Binckhorstlaan- in de nieuwe situatie de Hoekenburglaan gaat afsluiten. De Hoekenburglaan kan dan alleen nog maar vanuit zuidelijke richting (komende vanaf de Geestbrugweg) ingereden worden en uitsluitend in noordelijke richting (de Prinses Mariannelaan) uitgereden worden. Ik voorzie hier grote problemen met de verkeersafwikkeling in de wijk. Omdat de Hoekweg momenteel alleen een wijk-uit straat is, en bovendien een hoofdfietsroute is, heeft dit tot gevolg dat de zeer smalle Arentsburghlaan de enige inrijmogelijkheid zal zijn voor verkeer komende vanuit noordelijke richting (de Prinses Marianne-laan). Omdat deze straat nu ook wordt gebruikt voor uitgaand verkeer, onder meer vanuit het appartementencomplex Buitenplaats Hadriani, gaat dit voor verkeersonveilige situaties zorgen. Auto’s kunnen elkaar hier niet passeren.	In de schetsontwerpen zijn de haltes opgenomen op locaties die logisch lijken, het betreffen echter nog wel een zoekgebieden. De wijkontsluiting is in het MER benoemd als aandachtspunt voor de vervolgfase. In de planning- en studiefase moet nader onderzocht worden hoe de aansluiting van de zijstraten en de bereikbaarheid van wijken geborgd kan worden en hoe de inpassing van de haltes geoptimaliseerd kan worden. De exacte locatie van de haltes wordt bij de uitwerking van de het voorkeursalternatief bepaald. Door aanpassing van de ligging van het perron kan de aansluiting van de Hoekenburglaan mogelijk worden geoptimaliseerd.	Mobiliteit - Bereikbaarheid

	i	Als ik de stukken goed heb begrepen mogen fietsverkeer en voetgangers de tramlijn niet kruisen. Hoe moet ik me dat voorstellen bij de hoofdfietsroute die vanaf de Hoekweg doorloopt langs En hoe komen voetgangers die de tram richting Rijswijk willen nemen bij de nieuwe halte Gesstbrugweg zonder de tram te kruisen? Nu al gebeuren er ongelukken met kruisend fiets- en scooter-verkeer omdat geparkeerde auto's op de hoek met de Prinses Marianne-laan het zicht belemmeren. Bovendien wordt de leefbaarheid voor bewoners van de Arentsburghlaan onevenredig aangetast.	In de planning- en studiefase moet nader onderzocht worden op welke wijze de HOV zo optimaal mogelijk ingepast kan worden, eventueel in combinatie met verkeersbeperkende maatregel op de Geestbrug (zoals opgenomen in het Basispakket Mobiliteit maatregel 17). Daarbij staan de verbindingen via de brug voor de fietser en voetganger niet ter discussie. De precieze inrichting staat niet vast, maar de mogelijkheid voor voetgangers en fietsers om de haltes te bereiken is vanzelfsprekend onderwerp van verdere uitwerking in de planning- en studiefase.	Proces - Vervolgproces
	j	De eveneens zeer smalle Den Burghstraat zal in de beoogde situatie de enige uitrijmogelijkheid voor verkeer in zuidelijke richting naar de Geestbrug zijn. Deze uitrij—mogelijkheid wordt op dit moment weinig gebruikt vanwege de onoverzichtelijk situatie bij het fietspad op de kruising en het feit dat tegen de verkeersregels in een u-bocht bij de stoplichten moet worden gemaakt wil men richting de Geestbrug kunnen rijden. Dit betekent dat het grootste deel van het uitrijdende verkeer de Dominee Veldhoenlaan en Arentsburghlaan zal gaan gebruiken, terwijl dit ook de enige inrijmogelijkheid voor verkeer vanuit noordelijke richting zal zijn. Deze straten zijn niet geschikt om zoveel verkeer af te wikkelen.De leefbaarheid voor bewoners van de straten wordt onaanvaardbaar aangetast. Deze gevolgen zijn ten onrechte niet betrokken bij het maken van de plannen. In het verleden zijn er ook plannen geweest om de verkeerscirculatie in deze wijk aan te passen. Dit is destijds geblokkeerd door de politie die in haar advies onder meer heeft aangegeven dat hulpdiensten hierdoor niet meer op tijd in delen van de wijk kunnen komen. Ook dit aspect is ten onrechte niet betrokken	De zorgen in relatie tot de ontsluiting van omliggende wijken zijn begrijpelijk. De door u genoemde punten zijn dan ook als aandachtspunten bij deze varianten geconstateerd. In de schetsontwerpen is onderzocht welke ruimtelijke impact inpassing van HOV en bijbehorende haltes heeft. In alle varianten voor de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg zijn de inpassing van het HOV en de haltes op dezelfde wijze in het schetsontwerp opgenomen en daarmee niet onderscheidend voor de afweging voor een voorkeursalternatief zelf. In de schetsontwerpen zijn de haltes opgenomen op locaties die logisch lijken, het betreffen echter nog wel een zoekgebieden. De wijkontsluiting is in het MER benoemd als aandachtspunt voor de vervolgfase. In de volgende fase moet nader onderzocht worden hoe de aansluiting van de zijstraten en de bereikbaarheid van wijken geborgd kan worden en hoe de inpassing van de haltes geoptimaliseerd kan worden. De exacte locatie van de haltes wordt ook bij de uitwerking van het voorkeursalternatief bepaald. Daarbij wordt ook gekeken naar punten die als aandachtspunt zijn benoemd in het Plan-MER en Masterplan Bereikbaarheid en door insprekers aangedragen. Door aanpassing van de ligging van het perron kan de aansluiting van de Hoekenburglaan mogelijk worden geoptimaliseerd.	Mobiliteit - Bereikbaarheid
	k	Niet meegenomen in het voorkeurstraject 1T De verkeersontwikkelingen rondom de Westvlietweg - Jan Thijssenweg . Verkeer dat Rijswijk mijdt vanwege de situatie op de Haagweg (enkelbaans) gaat via Hoornwijk en de Jan Thijssenweg over de Oude Tolbrug en de Fonteynenburglaan richting Prinses Mariannelaan - Binckhorstlaan of via de Prinses Mariannelaan, Westenburgkade en Supernovaweg richting Den Haag.	De analyses in het Plan-MER zijn gebaseerd op de verkeersstromen die met het V-MRDH model zijn berekend in de ruime omgeving van CID-Binckhorst. Hierin zijn de verwachte verkeersontwikkelingen opgenomen. Alle alternatieven zijn hiermee berekend en afgewogen.	Alternatief-beoordeling

	l	Conclusie Ik begrijp dat een OV-verbinding nodig is om verdere toename van de verkeersdruk met de komst van de vele nieuwe bewoners op de Binckhorst beheersbaar te houden. Maar ik wil wel dat ook dat de belangen van omwonenden wordt meegenomen en dat is nu niet gebeurt. Als bewoner krijg ik te maken met de negatieve gevolgen van de verkeersafwikkeling zoals voorgesteld in de Voorkeursvariant 1T, zoals eerder beschreven. De nieuwe ontwikkelingen tasten de leefbaarheid van onze wijk onevenredig aan. Ik wil graag dat er beter naar alternatieven wordt gekeken.	De alternatieven zijn zorgvuldig afgewogen. De negatieve gevolgen voor de verkeersafwikkeling zullen zoveel mogelijk moeten worden opgevangen. Hier zijn verschillende opties voor mogelijk die in de planning- en studiefase verder onderzocht worden.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	m	Alternatieven. Volgens mij zijn er voldoende betere en slimmere alternatieven voor de vervoersvariant 1T die nu op basis van de onderzoeken uit de bus is gekomen. Ik noem bijvoorbeeld: • Het in de stukken genoemde tracé 2T: een tram vanaf Den Haag Centraal via de Binckhorstlaan – Zonweg – Regulusweg – Opa's veldje/Huygenstraverse naar Station Voorburg. Maar dan zonder de aftakking naar Rijswijk/Delft en met het terugbrengen van de intercity's op Station Voorburg. • Voor de route naar Rijswijk/Delft wordt in de stukken ook verwezen naar trajecten via de Jupiterkade en Broekslootkade, maar daarvan wordt gezegd dat deze nadelig zijn voor het beoogde gebruik, de kwaliteit en recreatieve functie van de Jupiterkade (slechte bereikbaarheid percelen e.d.) en de Broekslootkade (woongebied met o.a. een school). Maar dit alles geldt net zo zeer voor de Binckhorstlaan, Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg. Dus ik snap niet waarom er niet voor dit alternatief is gekozen. • Tot slot vind ik dat een betere en meer frequentere busverbinding in de stukken te snel van tafel is geveegd. De huidige buslijn 23 wordt in Voorburg-West heel intensief gebruikt. Ook kunnen de huidige buslijnen 26 en 28 geoptimaliseerd worden.	Uit de afweging tussen alle varianten is variant 1T als voorkeursvariant naar voren gekomen. De variant 1T en de ander varianten verschillen op diverse punten waaronder op ruimtelijke inpassing, vervoerwaarde en kosten komt 1T daarom naar voren als voorkeurstracé. Een bus oplossing heeft niet voldoende capaciteit om aan de verwachte vervoervraag te voldoen. Voor buslijn 23 geldt dat deze een andere functie heeft in het netwerk en geen snelle verbinding biedt met een hoofdstation.	Alternatieve routes
	n	Ik verzoek u mijn zienswijze te betrekken bij de verdere besluitvorming. Ik ga ervan uit dat mijn zienswijze ertoe leidt dat het plan voor een tram via de Binckhorstlaan, de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg richting Rijswijk/Delft van tafel gaat.	Uw zienswijze wordt vanzelfsprekend meegenomen in de besluitvorming. In het uiteindelijke besluit worden alle belangen betrokken om een zorgvuldige afweging te maken. Dat betreft zowel de belangen van aanwonenden als die van gebruikers van de infrastructuur en het toekomstige HOV.	Alternatief-beoordeling
091410	a	Indiener is het eens met het voorgestelde voorlopige voorkeursalternatief	Dank voor uw steun voor het voorgenomen voorkeursalternatief.	Alternatief-beoordeling
	b	Indiener stelt voor om in de aanbesteding geluid mee te nemen, dus een stil systeem (rail) en stille voertuigen, de doorslag geeft en niét de prijs. Vergeleken met elektrische bussen immers, is het akelige geluid van een tram een substantieel nadeel.	De mogelijke geluidshinder is een van de te onderzoeken onderwerpen die tijdens de verdere uitwerking van dit project nader onderzocht worden. De maatregelen die mogelijk zijn om geluidshinder te beperken zullen daarbij aan bod komen. De afweging over het wel of niet investeren in dergelijke maatregelen zal altijd afhangen van het effect van de maatregel in relatie tot de hiervoor benodigde financiële investering.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid

	c	Op de tekeningen staan overal dubbele sporen voor de tram. Is het met moderne technologie niet makkelijk om delen van het traject, bijvoorbeeld Binckhorstlaan Voorburg, als enkelspoor voor twee richtingen te bouwen?	Uitgangspunt voor de verdere uitwerking is een dubbelsporige verbinding en niet op een deeltraject enkelspoor. Dit heeft te maken met de betrouwbaarheid van het OV-netwerk waarin de voorgestelde oplossing door de hoge frequentie van het HOV een bron van vertraging kan worden. Daarnaast is een dergelijke oplossing vanuit veiligheidsoogpunt (voor zowel het HOV als overig verkeer) ongewenst.	Proces - Vervolgproces
	d	Bij de herinrichting graag het hele stratencircuit *Maanweg - Binckhorstlaan - S100 - Rijswijkseweg* meenemen.	De ingrepen die in het kader van dit project voorzien zijn, zijn beperkt tot de directe omgeving van de HOV-verbinding, aangevuld met de maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit. Dit wordt wel in samenhang gedaan met de complete ontwikkeling in de Binckhorst, inclusief de door indiener genoemde straten.	Proces - Vervolgproces
091411		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091412		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091413		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT
091414		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091311	Zie voor beantwoording zienswijze 091311	NVT
091415	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091409, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091409, aanvullend:	NVT
	b	Het is de bedoeling dat de tram mee gaat rijden met het overige verkeer in de Prinses Mariannelaan (en de Geestbrugweg) omdat er onvoldoende breedte beschikbaar is om een vrijliggende trambaan in te passen. Dit kan echter tot opstoppingen en een onaanvaardbare toename van de verkeersdruk leiden. Als de trambaan tot gevolg heeft dat de fietspaden en trottoirs versmald worden en verkeersveiligheid in geding komt is dat een onacceptabel gevolg. Een herinrichting van deze wegen zoals in de stukken als oplossing wordt voorgesteld gaat hier niet bij helpen. Tevens zou er dan gericht gewerkt moeten worden zodat er veel minder motorisch verkeer is op de genoemde wegen. Gezien het grote aantal nieuwe woningen dat in de Binckhorst gebouwd gaat worden is de kans groot dat ondanks betere ov-verbindingen het motorische verkeer veel meer toeneemt.	Dank voor uw zienswijze. Het forse aantal extra woningen in het CID Binckhorstgebied leidt tot meer verkeersbewegingen. Omdat we niet willen dat dit leidt tot een verhoogde druk van het autoverkeer in de omgeving, wordt ingezet om deze bewegingen vooral met het HOV, te voet en per fiets af te wikkelen. Juist omdat we deze schone vervoerwijzen willen stimuleren, kiezen we er expliciet voor om de ruimte voor voetgangers en fietsers niet te beperken en indien mogelijk zelfs uit te breiden of te verbeteren. Omdat ruimte op veel plekken beperkt is, kan dat er op sommige plekken toe leiden dat de ruimte voor (doorgaand) autoverkeer beperkt moet worden. Eén van de mogelijkheden hiervoor is een verkeersbeperkende maatregel op de Geestbrug (zoals opgenomen in het Basispakket Mobiliteit maatregel 17). In de planning- en studiefase moet nader onderzocht worden op welke wijze de HOV zo optimaal mogelijk ingepast kan worden.	Proces - Vervolgproces

	c	Zoals ik iets verder hieronder (zie groenvoorziening) ook zal verwoorden, is de luchtkwaliteit van groot belang. De randstad van Nederland behoort tot de gebieden die de slechtste luchtkwaliteit van Europa hebben. Ik ben opgegroeid in Voorburg West en woon het grootste deel van mijn 60-jarige leven in Voorburg en heb de luchtkwaliteit zienderogen zien afnemen. Dit is al uiterst zorgelijk. Als de huidige plannen doorgevoerd worden zal deze nog verder afnemen en worden alle gestelde doelen niet bereikt en zakken we steeds verder onder de door de Nederlandse overheid en Europese Unie gestelde normen. Over de luchtkwaliteit in de Randstad en heel Nederland zijn talloze rapporten geschreven, zie o.a. de rapportages van Greenpeace. Ook in de recente bevindingen van het RIVM is dat duidelijk te zien. Uit alle metingen blijkt dat de luchtkwaliteit steeds verder daalt en de rol van verkeer en afname van groen door urbanisatie worden daarin duidelijk genoemd. Natuurlijk is het streven dat motorisch verkeer uiteindelijk geheel elektrisch/niet fossiel zal zijn, maar de realiteit gebiedt te rekenen dat dit zeker nog niet gerealiseerd zal zijn als de trambaan er ligt.	De concentraties luchtverontreinigende stoffen moeten voldoen aan de wettelijke grenswaarden. In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO2) en fijnstof (PM10), omdat de achtergrondconcentraties van deze stoffen het dichtst bij de grenswaarden liggen. In het Plan-MER is naar deze stoffen gekeken. Voor luchtkwaliteit zijn er ook WHO advieswaarden. Deze zijn nog niet overgenomen door de Nederlandse centrale en decentrale overheden. Om deze advieswaarden te bereiken, zullen gemeenten, provincies en het Rijk extra maatregelen moeten nemen (niet vanuit het project maar voor geheel Nederland). De Nederlandse centrale en decentrale overheden moeten in dat kader maatregelen treffen (niet vanuit het project maar voor geheel Nederland). Het verbeteren van het OV door het voorkeursalternatief waardoor het autoverkeer afneemt is een van die vele maatregelen.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	d	Omdat ik zelf enkel fietser en voetganger ben (bezit geen auto en neem niet deel aan gemotoriseerd verkeer) en uit ervaring kan spreken van de reeds gevaarlijke verkeerssituatie, in het bijzonder voor fietsers, is het versmallen van fietspaden onverantwoordelijk en kan leiden tot een toename van ernstige ongelukken. Zeker met de toename van scooters en E bikes is de veiligheid van fietsers al in huidige situatie in gevaar en dit zal enkel sterk toenemen bij het versmallen van de fietspaden.	We begrijpen uw zorgen over verkeersveiligheid. Bij de inpassing van het HOV in de Binckhorstlaan wordt rekening gehouden met volwaardige trottoirs en fietspaden. Daar waar bestaande voorzieningen vervallen worden nieuwe gerealiseerd. Naast aanpassingen voor de HOV-verbinding zijn in het Basispakket Mobiliteit maatregelen voorzien voor verbetering van leefbaarheid en verkeersveiligheid (zoals herinrichting Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg). In de planning- en studiefase wordt deze vraagstukken nader onderzocht en de beste inpassing overwogen.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	e	Bomen spelen een belangrijke rol bij het beperken van de stijging van temperatuur in de stedelijke omgeving, het is daarom volkomen onacceptabel om groen op te offeren voor betere verkeersverbindingen. Ook spelen bomen een belangrijke rol in het behouden van een goede luchtkwaliteit die steeds meer onder druk komt te staan. De randstad van Nederland behoort tot de gebieden met de slechtste luchtkwaliteit van heel Europa , willen we werkelijk deze luchtkwaliteit nog verder laten verslechteren door ondoordachte bouwplannen en aanleg van tracés , waardoor nog meer groen verdwijnt ? In de plannen voor het bouwen op de Binckhorst is al veel te weinig rekening gehouden met recreatie en groenvoorziening, het weghalen van o.a. de groenstrook van de Broeksloot zal enkel bijdragen aan een verdere verschraling van de leefomgeving en verslechtering van de luchtkwaliteit.	Voor de ecologische zone langs de Broeksloot is het uitgangspunt dat deze zone niet aangetast wordt en indien mogelijk versterkt. Ook binnen de plannen voor de Binckhorst is er aandacht voor versterken van het groen in het gebied (zie hiervoor het Plan Openbare Ruimte en Buitenruimte Binckhorst RIS 303175). Behoud van bomen en groen is bij de aanleg van de HOV-baan een uitgangspunt. Er zal gepaste compensatie voor groenverlies zijn.	Leefbaarheid - Ecologie

	f	De jaren 30- huizen rond het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan , zijn gebouwd op zandgrond . De huizen staan op een oude duinrij met aflopende tuinen. Trillingen door de geplande bouwplannen kunnen verzakkingen veroorzaken. Dit kan de huizen schaden . Het kan zeker leiden tot verminderde waarde van de huizen en mogelijk op de langere duur ook de veiligheid. Ook hier is duidelijk in de huidige plannen geen rekening mee gehouden . De gegronde zorgen van de bewoners worden tot nog toe weggewuifd en in de stukken die ik gelezen heb is nergens iets hierover terug te vinden.	Voor trillingen geldt dat op basis van de contourlijnen er voor alle panden langs het tracé sprake zal zijn van weinig hinder, en daarmee een zeer kleine kans op schade (<1%). Hiervoor verwijs ik u graag naar deelrapport 3 bij het Plan-MER, pagina 123. Er is in dit document, in paragraaf 4.9, meer informatie voorzien rondom de aspecten geluid en trillingen. Voor de realisatiefase is in het Plan-MER aangegeven om trillingsmetingen te doen bij de bouwwerkzaamheden waarbij trillingen ontstaan en een oplevertoets na realisatie (toetsing van de trillingspredictie). Met betrekking tot geluidshinder geldt dat wegverkeer meer geluid veroorzaakt dan het optrekken en afremmen van trams. Afgezien van het booggeluid dat trams maken in bochten, dit is dan ook apart beoordeeld met een - voor alle tram- en lightrailvarianten. De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aanbevolen om in de planning- en studiefase trilling- en geluidsmetingen te doen bij kunstwerken en daarnaast om de specifieke situatie van de ondergrond te betrekken bij het onderzoek. Deze aanbeveling wordt overgenomen door de gemeenten. In de planning- en studiefase, vanaf medio 2023, zal verder aandacht worden besteed aan de aspecten trillingen en geluid. Hiertoe zal een gedetailleerdere milieueffectrapportage worden opgesteld.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	g	Een ander belangrijk punt is het gebrekkige democratische participatieproces. Inwoners wordt de kans geboden om hun zienswijze te geven, maar of daar überhaupt naar geluisterd wordt is zeer de vraag, terwijl hun leefomgeving aangetast wordt. Natuurlijk dienen overheden ook andere belangen mee te wegen, maar het gebrek aan inspraak is zoals in veel andere procedures in Nederland een pijnlijk punt. Ook de afwachtende of niet acterende houding van de lokale gemeentes als Leidschendam-Voorburg en Rijswijk is zorgelijk. Daarnaast heb ik de indruk dat de plannen van de regio's doorgedrukt worden ten koste van de gemeentes. Burgers hebben nauwelijks nog enige invloed. Dit is een niet op zichzelf staand fenomeen en speelt op vele vlakken in Nederland. Dit is uiteindelijk voor het voortbestaan van ons huidige democratische bestel een groot gevaar. Hoe minder burgers nog het gevoel hebben door lokale of landelijke politiek gehoord te worden, hoe groter de kans is dat burgers zich uiteindelijk afwenden van het bestaande democratische proces. Dit kan uiteindelijk populistische bewegingen in de hand spelen en kan op den duur een groot gevaar vormen voor onze democratie. De overheid dient altijd alle belangen mee te wegen en naar het grotere plaatje te kijken, en natuurlijk moeten soms de belangen van burgers overruled worden voor een groter belang. Maar tevens is de overheid er om burgers en hun leefomgeving te beschermen. Wanneer burgers het gevoel krijgen dat de overheid, lokaal, provinciaal of landelijk niet meer naar hun luistert en hun belangen meeweegt en hun leefomgeving beschermt, dan kan dit op den duur wel degelijk een gevaar voor onze democratie vormen. Ik wijk hier misschien een beetje af van de argumentatie van mijn mede buurtbewoners, maar wil dit punt toch zeker noemen, ook vanuit een groter belang dan mijn persoonlijke belang en het belang van onze buurt.	De MIRT-verkenning is een gezamenlijk product van zeven opdrachtgevers waaronder de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Daarbij is per variant gekeken naar de effecten op de omgeving langs het hele tracé en het invloedsgebied. In de verkenning zijn de alternatieven en hun effecten en consequenties uitgewerkt tot een detailniveau waarbij er een afweging kan worden gemaakt tussen de varianten. Dit is het detailniveau dat passend is voor een verkenningsfase. In de planning- en studiefase ligt het detailniveau hoger en zal er een proces in gang worden gezet voor het vervolg met de belanghebbenden zoals de eigenaren van vastgoed en omwonenden. Voor het participatieproces is aangesloten bij de systematiek van de participatieladder. Dat betekent dat in verschillende fases van een project op verschillende manieren participatie wordt ingezet. In deze fase is de brede groep belanghebbenden (stakeholders) bij het project betrokken volgens niveau 1 van de participatieladder: "informeren en raadplegen". Door deze stakeholders, waaronder de gemeenteraden, te raadplegen zijn aandachtspunten uit de omgeving naar voren gekomen. Deze zijn in het Omgevingsverslag verwoord. De inbreng van belanghebbenden is veelzijdig, de betrokken besturen maken op basis van die inbreng een uiteindelijke afweging. Wij erkennen dat het belangrijk is dat overheden alle belangen meewegen en naar het grotere plaatje kijken, maar tegelijkertijd opkomen voor de belangen van hun burgers en hun leefomgeving.	Participatieproces

	h	Het doel van een nieuw tram tracé is betere bereikbaarheid van de Binckhorst en het voorkomen van meer gemotoriseerd verkeer, dus het is van groot belang om van de regio Voorburg West een autoluwe zone te maken. Ik zie in de stukken geen plannen om daadwerkelijk het gemotoriseerde verkeer te verminderen, mijn grote angst is dat we we van alle slechte dingen meer krijgen: meer trams, meer overlast van gemotoriseerd verkeer, meer geluidsoverlast, mogelijk meer trilling en mogelijk zelfs verzakking van huizen door aanleg. En van de goede dingen minder: minder verkeersveiligheid , minder groen, minder rust, minder goede lucht en minder leefkwaliteit. Welvaart wordt niet enkel gemeten in de waarde van huizen, of materieel bezit, maar ook of een mens nog met plezier en in goede gezondheid in zijn of haar omgeving kan leven.	Het forse aantal extra woningen in het CID Binckhorstgebied leidt tot meer verkeersbewegingen. Omdat we niet willen dat dit leidt tot een verhoogde druk van het autoverkeer in de omgeving, wordt ingezet om deze bewegingen vooral met het HOV, te voet en per fiets af te wikkelen. Juist omdat we deze schone vervoerwijzen willen stimuleren, kiezen we er expliciet voor om de ruimte voor voetgangers en fietsers niet te beperken en indien mogelijk zelfs uit te breiden of te verbeteren. Omdat ruimte op veel plekken beperkt is, kan dat er op sommige plekken toe leiden dat de ruimte voor (doorgaand) autoverkeer beperkt moet worden. Eén van de mogelijkheden hiervoor is de mogelijkheid van een knip op de Geestbrug. Dit is een doorstroom belemmerende maatregel voor autoverkeer (aanvullende maatregel nr. 17 in het Basispakket Mobiliteit).	Leefbaarheid

	i	Conclusies: Ik begrijp dat een OV-verbinding nodig is om verdere toename van de verkeersdruk met de komst van de vele nieuwe bewoners op de Binckhorst beheersbaar te houden. Maar daarbij moet wel gekeken worden naar de belangen van omwonenden en dat is nu helemaal niet gebeurd. Als omwonende van het traject richting Rijswijk/Delft als wel naar Voorburg Station, krijg ik straks te maken met heel veel negatieve gevolgen, die de leefbaarheid van onze wijk heel erg gaan aantasten. Ik vind daarom dat er beter naar alternatieven moet worden gekeken. Naast mijn persoonlijke motieven om deze bovengenoemde punten op te voeren is er ook een groter belang mee gediend. In deze periode waarin steeds duidelijker wordt wat de gevolgen van urbanisatie en de daardoor toenemende druk op de leefomgeving zijn, moeten we zeer voorzichtig zijn met ondoordachte verdere uitbreiding. Ik besef mij terdege dat de huidige woningnood het noodzakelijk maakt om meer woningen te bouwen en ook een goede bereikbaarheid te creëren. Maar we moeten ons ook afvragen wat de onderliggende factoren zijn. Onze huidige woningnood wordt bijvoorbeeld niet opgelost door maar wat woontorens te bouwen. Een goed doordacht beleid is er niet. Daar wordt naar mijns inziens veel te eenzijdig naar gekeken. In dit betoog is geen ruimte om daar dieper op in te gaan, maar dit mag wel genoemd worden. Tevens dienen we te leren van fouten uit het verleden, er zijn vele voorbeelden te noemen van ondoordachte planning en de schadelijke gevolgen daarvan. Ook wordt steeds de illusie gewekt dat dit nieuwe Tram tracé gemotoriseerd verkeer gaat verminderen, maar enkel het feit dat er zoveel woningen gebouwd gaan worden en de meerderheid van de bewoners waarschijnlijk toch de auto gaat gebruiken , zal onvermijdelijk tot meer verkeersoverlast leiden. Het niet doordacht plannen zoals nieuwe trambanen die niet passen, het ontbreken van het optimaliseren van reeds bestaande opties, het creëren van situaties waardoor er mogelijk veel meer verkeersoverlast komt, met het gevolg van een slechtere luchtkwaliteit en meer gevaarlijke verkeerssituaties , zeker voor fietsers, het verlies van groen in tijden waarin we juist bewust worden hoe belangrijk groen in een stedelijke omgeving is, zouden ten alle tijden voorkomen moeten worden. Ook dient de huidige inspraak procedure en het participatieproces verbeterd te worden. Om een draagvlak voor mogelijk nodige veranderingen te creëren moet de burger betrokken worden en niet aan de zijlijn staan.	Bij de start van de MIRT-verkenning voor CID-Binckhorst is gewezen op het belang om in de Binckhorst bij te dragen aan de versterking van het stedelijke gebied en de economie van de Haagse regio als onderdeel van de Zuidelijke Randstad. Daarnaast is de opgave voor de woningbouw urgent en zal de Binckhorst een belangrijke bijdrage leveren aan aanpak van de woningbehoefte. Het Masterplan Bereikbaarheid en de MIRT-verkenning zijn gericht op de mobiliteitseffecten van de versterking van het stedelijke gebied en de aanpak van de woningbouw. De mobiliteitsmaatregelen voor OV, fietsverbindingen en parkeren zullen er voor zorgen dat het verkeer- en vervoersysteem blijft passen bij het groeiend aantal inwoners en arbeidsplaatsen in het gebied, en zorgen dat de knelpunten in het huidige verkeer en vervoersysteem wordt aangepakt. Zie lid g van deze zienwijze voor een reactie op het participatieproces.	Locaties
	j	• Het in de stukken genoemde tracé 2T: een tram vanaf Den Haag Centraal via de Binckhorstlaan – Zonweg – Regulusweg – Opa's veldje/Huygenstraverse naar Station Voorburg. Maar dan zonder de aftakking naar Rijswijk/Delft en met het terugbrengen van de intercity's op Station Voorburg. Conclusies: • Voor de route naar Rijswijk/Delft wordt in de stukken ook verwezen naar trajecten via de Jupiterkade en Broekslootkade, maar daarvan wordt gezegd dat deze nadelig zijn voor het beoogde gebruik, de kwaliteit en recreatieve functie	Uit de afweging tussen alle varianten is variant 1T als voorkeursvariant naar voren gekomen. De variant 1T en de ander varianten verschillen op diverse punten, op ruimtelijke inpassing, vervoerwaarde en kosten komt 1T daarom naar voren als voorkeurstracé. Een bus oplossing heeft niet voldoende capaciteit om aan de verwachte vervoervraag te voldoen. Streven is dat de inpassing van het HOV-tracé in de bebouwde omgeving moet leiden tot een verbetering van onder andere verkeersveiligheid en leefbaarheid.	Alternatieve routes

		van de Jupiterkade (slechte bereikbaarheid percelen e.d.) en de Broekslootkade (woongebied met o.a. een school). Maar dit alles geldt net zo zeer voor de Binckhorstlaan, Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg. Dus ik snap niet waarom er niet voor dit alternatief is gekozen. • Een betere en meer frequentere busverbinding in de stukken is te snel van tafel geveegd. De huidige buslijn 23 wordt in Voorburg-West heel intensief gebruikt. Ook kunnen de huidige buslijnen 26 en 28 geoptimaliseerd worden. Op deze wijze zou de Binckhorst goed verbonden kunnen worden met Station Voorburg. • Als er toch een tram tracé zou moeten komen dan zou de bestaande trambaan van de voormalige lijn 10 ook mogelijk gebruikt kunnen worden. Daarnaast zouden reeds bestaande buslijnen geoptimaliseerd kunnen worden. Een buslijn die die de Binckhorst verbindt met Station Voorburg en herstel van de oude lijn 10 zou een deel van de problematiek op kunnen lossen. De oude lijn 10 zou eventueel doorgetrokken kunnen worden naar Rijswijk/Delft. Op deze wijze zou er geen groen opgeofferd hoeven te worden. Blijft natuurlijk het punt dat frequent tramverkeer, wel meer verkeersoverlast zou kunnen veroorzaken. Belangrijk is dat deze regio daarom autoluw moet worden en fietspaden en trottoirs niet opgeofferd mogen worden. • Een van de hierboven al door mij genoemde suggesties is om van Voorburg West een autoluwe zone te maken die enkel is bedoeld voor de bewoners van deze wijk, met behulp van bijvoorbeeld verkeersdrempels en andere maatregelen. Dit zou verkeersoverlast kunnen voorkomen en de verkeersveiligheid voor fietsets en voetgangers kunnen vergroten. Als naast een nieuw tram tracé er ook doorgaand verkeer mogelijk blijft zal dit de wijk in alle opzichten aantasten. • Bij de plannen voor het versmallen van fietspaden is ook niets terug te vinden over beleid om scooters en e bikes te weren, hoewel steeds meer duidelijk wordt dat deze verantwoordelijk zijn voor een grote toename van ernstige ongelukken. Er gaan steeds meer stemmen op om landelijk iets te doen aan de huidige gevaarlijke situaties op fietspaden. Eigenlijk moeten ze landelijk verbreed worden en misschien wel opgedeeld worden in 2 banen, een voor langzaam en een voor sneller fiets verkeer. Er is niets in de plannen opgenomen om bijvoorbeeld scooters van de versmalde fietspaden te weren, dat zou op zijn minst moeten. Het versmallen van fietspaden is sowieso gevaarlijk, zeker voor schoolgaande kinderen, maar geen enkel beleid op het gevolg van het versmallen van fietspaden maakt het voor fietsers echt levensgevaarlijk, dit zou zeker in de planning mee moeten genomen worden. Het versmallen van fietspaden met de huidige verkeerssituatie is sowieso onverantwoord.	Hierin is (financieel) voorzien door een reconstructie van de huidige wegen, aangevuld met extra inpassingsmaatregelen. In de volgende fase wordt met de omgeving samen invulling gegeven aan hoe deze verbeteringen concreet tot stand kunnen komen. In de planning- en studiefase moet nader onderzocht worden op welke wijze de HOV zo optimaal mogelijk ingepast kan worden, eventueel in combinatie met verkeersbeperkende maatregel op de Geestbrug (zoals opgenomen in het Basispakket Mobiliteit maatregel 17).	
091416	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091205, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091205, aanvullend:	NVT

	b	In de algemene onderbouwing van de plannen voor de HOV-verbinding wordt gesteld dat een snelle, frequente OV-verbinding vanaf Den Haag Centraal over de Binckhorst naar Station Voorburg en via Rijswijk naar Delft nodig is om de woningbouwopgave mogelijk te maken en de regio ook op lange termijn bereikbaar te houden. Het ontbreekt echter aan een integrale visie op woningbouw en bereikbaarheid in een groter verband dan alleen de Binckhorst. Telkens worden deelbesluiten genomen waarvan de onderdelen consequenties hebben op andere onderdelen. Het meenemen van een ov-verbinding door de Rotterdamsebaan, zoals wel is gebeurd bij de Sijtwendetunnel met lijn 19, zou een eerste vereiste moeten zijn geweest bij de herontwikkeling van de Binckhorst.	Dank voor uw zienswijze. Bij de planuitwerking en besluitvorming voor de Rotterdamsebaan is ook een OV tracé onderzocht. Dit tracé was nog niet haalbaar omdat er nog onvoldoende zicht was op een forse verdichting met, onder andere, grote aantallen woningen de Binckhorst. De bestuurlijke wens voor HOV heeft wel geleid tot een tracéreservering langs de Binckhorstlaan. De haalbaarheid en noodzaak voor realisatie van HOV is urgent geworden na het besluit tot stedelijke verdichting in het CID en de Binckhorst waarin het proces van verdere planuitwerking is ingezet. De transformatie en verdichting van de Binckhorst van industriegebied naar gemengd woon- en werkgebied is pas later tot stand gekomen en geformaliseerd met het Omgevingsplan Binckhorst uit 2019 en de Structuurvisie CID 2021 (RIS307135).	Alternatief-beoordeling
	c	Wordt bij de besluitvorming over de voorkeursvariant rekening gehouden met de mededeling van de MRDH dat komend jaar een verschraling van het openbaar vervoer optreedt? Een terugkeer naar het niveau zoals dat bestond voor de uitbraak van de coronapandemie begin 2020 zit er niet in. Dat heeft de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), concessieverlener openbaar vervoer, de colleges van B&W in de 23 aangesloten gemeenten bericht. Zo wil het kabinet extra inkomsten die de vervoerders hebben als er meer reizigers komen, aftrekken van de 150 miljoen. Ook stelt het kabinet zich op het standpunt dat de reizigersvraag het aanbod aan vervoer moet bepalen en niet andersom. Volgens MRDH ligt het aantal reizigers in het openbaar vervoer nu op gemiddeld 82 procent van het niveau in 2019. Naar verwachting zal het nog tot 2025 duren voordat dat niveau weer bereikt wordt. Daarbij is nog geen rekening gehouden met een mogelijke nieuwe corona-uitbraak dit najaar en eventuele maatregelen die dan genomen worden. Daarbij verkeren ook de OV-bedrijven zelf in de problemen, zowel op financieel personeel gebied. Ook dit leidt tot verschraling van dienstverlening, schrappen van lijnen/haltes. Vraag is of nieuwe lijnen überhaupt wel tot exploitatie gaan komen.	Complexe projecten kenmerken zich door een hoge mate van onzekerheid. Daar is op verschillende manieren mee omgegaan in de onderzoeken die zijn uitgevoerd. In de Vervoerwaardestudie (pagina 72-73) is bijvoorbeeld aandacht besteed aan de mogelijke effecten van COVID-19 op het gebruik van het OV. In de MKBA is een gevoeligheidsanalyse gedaan met de mogelijke structurele effecten van COVID-19 om de robuustheid van de uitkomsten te toetsen. Per saldo resulteert het in licht lagere uitkomsten. Deze veranderen echter niet de conclusies. Deze onzekerheid wordt beheerst door getrapte besluitvorming (nu een keuze voor het voorkeurstracé, later een definitieve keuze voor daadwerkelijke aanleg), risicomanagement en het aanbrengen van financiële reserves. De 150 miljoen van het Rijk betreft een tijdelijke coronaregeling en is niet van toepassing bij de aanleg van de HOV.	Nut en Noodzaak

	d	Met deze maatschappelijke en politiek-bestuurlijke nieuwe feiten zou op zijn minst rekening moeten worden gehouden en zou een pas op de plaats voor een echte integrale afweging aanbeveling verdienen. Deze feiten bieden de gelegenheid om naar beter inpasbare alternatieven te kijken, samen met omwonenden en via een ander en vooral beter participatieproces dan tot nog toe heeft plaatsgevonden. Alternatieven die passen in de omgeving en een toekomstbestendig onderdeel zijn van verdere OV-ontwikkeling. In de tussentijd kunnen de buslijnen 26 en 28 geoptimaliseerd worden om zo de groei van het aantal inwoners op de Binckhorst en de toenemende vraag naar mobiliteit op te kunnen vangen.	Bij haar afweging om wel of niet te investeren in een nieuwe HOV-verbinding over de Binckhorst neemt de MRDH ook de verwachtingen voor exploitatie(kosten) en beheer en onderhouds(kosten) mee. De toekomstbeelden over de ontwikkeling van het openbaar vervoer wordt daar uiteraard ook in meegenomen waarin ook de fasering naar een eindoplossing wordt meegenomen.	Alternatieve routes
	e	Kapitaalvernietiging doordat de mooie lommerrijke wandelpromenade Huygenstraverse verdwijnt De wandelpromenade is een prachtige in luxe natuursteen uitgevoerd wandelpad, dat voor miljoenen euro's nog maar een jaar of 10 jaar geleden is aangelegd [ca. 2012-2013]. Deze wandelpromenade zorgt voor een duurzame mobiliteit (lopen/fietsen) van de nieuwe inwoners van de Binckhorst naar het Huygenskwartier in Voorburg.	De ontwikkelingen in het CID Binckhorstgebied leiden tot meer verkeersbewegingen. Omdat we niet willen dat dit een verhoogde druk van het autoverkeer in de omgeving tot gevolg heeft, wordt ingezet om deze verkeersbewegingen vooral met het HOV (tram), te voet en per fiets te laten plaatsvinden. Op de Huygenspromenade zal het introduceren van een trambaan inderdaad voor een deel ten koste gaan van ruimte van de voetganger/fietser en/of groen. De ruimte die hier overblijft voor voetgangers voldoet echter nog steeds om de voetgangersstroom hier te faciliteren. Daarbij is naast inzet op fiets en voet het HOV noodzakelijk om de vervoersvraag vanuit de nieuwe ontwikkeling te faciliteren.	Leefbaarheid - Ecologie
	f	Verslechtering luchtkwaliteit door meer filevorming bij opstelstrook Maanweg richting snelweg A12. Op de Maanweg, tegenover het witte gebouw de 'Haagse Arc' verdwijnt een opstelstrook om vanaf de Maanweg richting de oprit van de A12 te rijden. Door vermindering van de afvoercapaciteit ontstaan langere files en opstoppingen op het kruispunt Maanweg/ Regulusweg. De kruispunten met verkeerslichten langs de Maanweg zijn nu al overbelast (graad meer dan 0,85)** Door vermindering van de afvoercapaciteit verslechtert de luchtkwaliteit op een locatie die als 'gevoelig' bestempeld kan worden vanwege de recreatie door kinderen op Opa's Veldje, de activiteiten van kinderen bij de scouting en de nabijheid van de Lusthofschool. De luchtkwaliteit in dit gebied overschreed in 2022 al de WHO-normen en zal hierdoor verder verslechteren (Bron: Lucht Voor LV). De gemeente Den Haag en de gemeente LV hebben als doelstelling om aan de WHO-normen te voldoen. In deelrapporten van Goudappel bij de omgevingsvergunningaanvragen voor het Maanplein wordt steeds gesproken van een doorgang voor het autoverkeer van het Maanplein naar de kruising Maanweg en Regulusweg, die zonder problemen zal verlopen. Op vragen en bezwaren van bewoners werd geantwoord dat Goudappel met de aanpassing van de Maanweg en de HOV geen rekening hoefde te houden. Krijgen we hier dan dezelfde problemen als bij de Mall of the Netherlands: we weten het wel, maar de modellen geven aan dat er geen problemen zullen zijn. Het is maar net wat je als data in het model invoert.	De vermindering van afvoercapaciteit leidt niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Zeker op deze locatie langs de A12 geldt dat het verkeer aldaar maatgevend is voor de luchtkwaliteit. Voor luchtkwaliteit geldt dat de waarden van de WHO advieswaarden op het moment van schrijven nog niet zijn overgenomen door de Nederlandse centrale en decentrale overheden. Om deze advieswaarden te bereiken, zullen gemeenten, provincies en het Rijk extra maatregelen moeten nemen (niet vanuit het project maar voor geheel Nederland). Doel van de verkeersmodellen is inzicht geven in de te verwachten vervoerkundige effecten van diverse mobiliteitsvarianten in het Binckhorstgebied. Dit type model helpt om uiteindelijk een gefundeerde keuze te maken voor een mobiliteitsoplossing in de Binckhorst die bijdraagt aan de opgaven. De resultaten geven een indicatie van de spitsverhoudingen, en biedt daarmee voldoende handvatten om deze afweging te kunnen maken. Een dynamische verkeersmodellering kan beter inzichten geven in de afwikkeling van verkeer op specifieke kruispunten tijdens de spits en daarmee de betrouwbaarheid van het HOV. Dit is onderdeel van de planning- en studiefase. De rapporten waaraan wordt gerefereerd, waren onderdeel van de beoordeling van een individueel bouwplan terwijl dit project de stedelijke ontwikkeling van CID Binckhorst betreft.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

	g	Verdwijnen van waardevol groen door kappen 32 bomen. Voor de bundel van het HOV-tram tracé van 13m breed (HOV-tram, fietspad, voetpad) zullen meer dan 32 bomen gekapt worden hierdoor verdwijnt waardevol groen in de Broekslootzone, langs de Huygenstraverse en langs het talud van ProRail.	Uitgangspunt is om zo veel mogelijk groen te behouden. Waar nodig zal gepaste compensatie voor groenverlies zijn.	Leefbaarheid - Ecologie
	h	Belangrijke schakel waterhuishouding wordt plaatselijk gedempt. Een gedeelte van het water langs de wandelpromenade Huygenstraverse/ Opa's veldje moet op gedempt worden. Dit water vervult een belangrijke functie in waterhuishouding (*tekening: CID Binckhorst Ontwerp en milieueffecten Schetsontwerp XC05157000002. Alternatief 1, variant 1T Binckhorstlaan-Maanweg Tram BKH-ARC-SI-00-CE-SO-3002-ALT1_VAR1T)	Om deze reden is de 1T variant beoordeeld met "-". Juist door de inpassing van een tram kan dit deels gemitigeerd worden door een natuurlijke, onverharde inrichting rondom de sporen. Dit is niet mogelijk met een busbaan, die geheel uit asfalt bestaat. In een later stadium moet de compensatie voor de gedeeltelijke demping van het waterlichaam worden afgestemd met het waterschap.	Leefbaarheid - Ecologie
	i	Aantasting leefomgeving door te hoge geluidsbelasting omwonenden Tuinluststraat en hoek Overburgkade. De geluidsbelasting op de gevel door snelweg A12 en het treinspoor voor de omwonenden aan de Tuinluststraat en Overburgkade is al hoger dan de wettelijke grenswaarde van 50dB (bron: https://www.atlasleefomgeving.nl/) Een HOV-sneltram met 12 verkeersbewegingen per uur (6/x uur heen en 6/x uur terug) en het bijbehorende booggeluid van de HOV-sneltram, trillingen en lichtflitsen zullen tot een verdere toename van de geluidbelasting leiden en daarmee een verdergaande verslechtering van de kwaliteit van de leefomgeving.	In de planning- en studiefase vindt nader onderzoek plaats voor het voorkeursalternatief waarbij ook wordt getoetst aan de Wet geluidhinder. Hierbij wordt uitgebreider onderzoek gedaan. Daarbij wordt ook gekeken naar mogelijke maatregelen, onder andere om booggeluid tegen te gaan.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	j	Gevaar van sterke aantasting speel-en recreatiewaarde op locatie wanneer ProRail (Railinfratrust) zijn grondposities (F8631)in het talud niet wil opgeven. Hierdoor schuift de HOV-bundel van 13m breed verder op richting de woningen aan de Tuinluststraat. De tekening* geeft een te rooskleurig beeld van de aantasting Huygentraverse/Opa's Veldje. Er bestaat een gerede kans dat ProRail zijn grondpositie niet wil opgeven ten behoeve van het HOV-tracé. Kadastraal: Voorburg F 8631, Kadastrale objectidentificatie : 0247008631700000975 m2, Railinfratrust B.V. Moreelsepark 3 3511 EP UTRECHT. *CID Binckhorst Ontwerp en milieueffecten Schetsontwerp XC05157000002. Alternatief 1, variant 1T Binckhorstlaan-Maanweg Tram BKH-ARC-SI-00-CE-SO-3002-ALT1_VAR1T.	In deze verkenning zijn schetsontwerpen opgesteld op inzicht te krijgen in het benodigde ruimtebeslag. In de planning- en studiefase worden gedetailleerdere ontwerpen opgesteld voor het voorkeursalternatief waarbij ook wordt gekeken naar de wijze waarop de trambaan langs de scouting en Opa's veldje wordt ingepast (in het talud, nabij het talud of over het water) en de inpassing van de Huygenstraverse. Uitgangspunt is het ontzien van de scouting en Opa's veldje. ProRail is al betrokken als stakeholder en zal in de vervolgfase ook betrokken worden.	Leefbaarheid - Ecologie
	k	De groenstrook tussen de Maanweg, bij brug met Westenburgstraat, en de Broeksloot, verdwijnt helemaal. De groenstrook langs de broeksloot is ter plekke al zo smal, en zal door aanleg fietspad van 3.80m, en voetpad 1.8m en HOV (6.5m), helemaal verdwijnen.	De ruimte is op dit deel inderdaad beperkt. In het huidige schetsontwerp is de trambaan voorzien ter plaatse van de bestaande Huigenstraverse en komt deze voet-/fietsverbinding in de groenstrook te liggen. In de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief wordt de inpassing verder bepaald en wordt gekeken op welke wijze dit ruimtebeslag gecompenseerd wordt.	Leefbaarheid - Ecologie

	l	Op de bereikbaarheid van het Behandelcentrum Voorburg van de Reinier de Graafgroep aan de Fonteynenburghlaan wordt in het geheel niet ingegaan, terwijl dit toch een bovenlokale voorziening is, zeker voor Rijswijk. Ook wordt bij dit traject niet belicht dat aan de andere zijde van Voorburg-West in relatie tot de aanlanding bij station Voorburg ook mogelijk afsluitingen plaatsvinden in de Westenburgstraat, waardoor de hele afwikkeling van Voorburg-West ten Westen van de Prinses Mariannelaan moet worden afgewikkeld door de Heeswijkstraat en Westenburgstraat in de richting van de Prinses Mariannelaan. Al het verkeer van Voorburg-West richting A12 zal zich dan moeten afwikkelen via de Laan van Nieuw Oosteinde – Prins Bernhardlaan – oprit A12. Daarvoor zijn geen verkeersberekeningen gemaakt voor het complex verkeerslichten Maanweg/Regulusweg/Pr. Bernhardlaan/Laan van Nieuw Oosteinde en de consequenties voor het afwikkelen van het verkeer uit de Binckhorst.	Deze verkenning kijkt naar de bereikbaarheid van het complete onderzoeksgebied, en niet naar specifieke locaties. In de volgende fase wordt verder onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling van deze wijk. Omdat ruimte op veel plekken beperkt is, kan dat er op sommige plekken toe leiden dat de ruimte voor (doorgaand) autoverkeer beperkt moet worden. Eén van de mogelijkheden hiervoor is een verkeersbeperkende maatregel op de Geestbrug (zoals opgenomen in het Basispakket Mobiliteit maatregel 17). In de planning- en studiefase moet nader onderzocht worden op welke wijze de HOV zo optimaal mogelijk ingepast kan worden.	Mobiliteit - Bereikbaarheid
091417		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091418		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091419		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091420		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091311	Zie voor beantwoording zienswijze 091311	NVT
091421		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT
091422		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091423		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijzen 091205 en 091320	Zie voor beantwoording zienswijzen 091205 en 091320	NVT
091424	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091314, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091314, aanvullend:	NVT
	b	De Binckhorst ligt op korte afstand van zowel Den Haag CS en station Voorburg in. Centraal vanuit de Binckhorst maximaal 15 minuten lopen of 6 minuten fietsen!!! De afgelopen jaren zijn er steeds meer mensen gebruik gaan maken van (elektrische) fietsen. Is het niet veel zinvoller om goede fietsverbindingen en voetpaden te realiseren en mensen te stimuleren meer te bewegen? Dit heeft zowel invloed op de gezondheid van de bewoners, de zorgkosten, het milieu en is veel goedkoper dan het aanleggen van een tramverbinding of andere ov-investering naar reeds bestaande infrastructuren.	Dank voor uw zienswijze. In de MIRT-verkenning is onderzoek gedaan naar de bereikbaarheid van CID Binckhorst als geheel. Hieruit is een pakket aan maatregelen (Basispakket Mobiliteit) naar voren gekomen, waar fietsmaatregelen een belangrijk onderdeel van zijn. Maar naast de fietsmaatregelen is ook een goede openbaar vervoerverbinding noodzakelijk om de bereikbaarheid van het gebied vanuit de stad en de regio te borgen en de hoeveelheid autoverkeer te beperken. Daarnaast is lopen of fietsen vanzelfsprekend of fysiek mogelijk voor iedere bewoner. Ook voor deze doelgroep willen we de Binckhorst bereikbaar maken.	Proces - Basispakket Mobiliteit

	c	Mocht er toch een tramverbinding komen dan maak ik mij zorgen over de trillings-, zicht- en geluidshinder van o.a. booggeluid door krappe bochten en geluid door optrekken en afremmen van de tram en het verlies van groen (welk ook dempend werkt op geluid). Het is mij niet duidelijk welke maatregelen hiervoor kunnen worden ingezet en daadwerkelijk worden genomen. Geluidshinder is een belangrijke veroorzaker van chronische stress- en gezondheidsklachten! (diverse onderzoeken onderschrijven dit waaronder TNO en WHO).	In de planning- en studiefase vindt nader onderzoek plaats voor het voorkeursalternatief waarbij ook wordt getoetst aan de Wet geluidhinder. Daarbij wordt gekeken naar mogelijke maatregelen, onder andere om booggeluid tegen te gaan in bochten. Als mogelijke maatregelen zijn in het Plan-MER genoemd een ruimere bocht (mits inpasbaar), tegengaan van wrijving tussen de wielen en de rails door bijvoorbeeld smering, maar ook regelmatig onderhoud of een lagere snelheid in de bocht kunnen bijdragen. Bij het ontwerp van constructies zal aandacht besteed moeten worden aan het voorkomen van extra geluidhinder door reflecties (galm) van tunnelbakwanden, voegovergangen of uitstraling door de kunstwerken. In dit stadium is niet bekend welke maatregelen uiteindelijk getroffen gaan worden. Graag verwijzen wij u naar paragraaf 4.9 van dit document.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	d	In de vele documenten zie ik geen enkele onderbouwing van nut en noodzaak voor de tram over het voorkeurstracé. Het lijkt erop dat dit tracé willekeurig is gekozen door de Gemeente Den Haag. Cijfers en aannames die voor de tracéafweging gebruikt zijn, zijn van voor de coronacrisis. Dat lijkt me geen goede basis voor zo'n enorme infrastructurele aanpassing in onze gemeente. Er is in de documenten en plannen geen enkele rekening gehouden met de effecten voor de mensen die in Voorburg-West wonen. Daarnaast is het mij onduidelijk of in de overweging is meegenomen dat er sinds Covid19 een enorme toename is waargenomen in het fietsverkeer en de afgenomen vraag van OV?!	Zie voor de uitleg de algemene toelichting over de nut en noodzaak en methodiek afweging hoofdstuk 4 in deze Nota van Antwoord. De verkenning is een gezamenlijk product van zeven opdrachtgevers waaronder de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Met betrekking tot COVID-19 is daar op verschillende manieren mee omgegaan in de onderzoeken die zijn uitgevoerd. In de Vervoerwaardestudie (pagina 72-73) is bijvoorbeeld aandacht besteed aan de mogelijke effecten van COVID-19 op het gebruik van het OV. In de MKBA is een gevoeligheidsanalyse gedaan met de mogelijke structurele effecten van COVID-19 om de robuustheid van de uitkomsten te toetsen. Per saldo resulteert het in licht lagere uitkomsten. Deze veranderen echter niet de conclusies. Deze onzekerheid wordt beheerst door getrapte besluitvorming (nu een keuze voor het voorkeurstracé, later een definitieve keuze voor daadwerkelijke aanleg), risicomanagement en het aanbrengen van financiële reserves. Tevens erkennen we het belang dat rekening wordt gehouden met hoogwaardige en veilige fietsverbindingen met voldoende capaciteit. De groei van het aantal fietsers zal, onder andere, worden geaccommodeerd met een stelsel van zogeheten fietsroutes of metropolitane fietsroutes die grotendeels buiten stedelijke hoofdwegen liggen.	Nut en noodzaak
	e	Wanneer in het voorkeurs tracé de aftakking naar Rijswijk/Delft wordt weggelaten zal dit kostenbesparend zijn. Het is mi verspilling van gemeenschapsgeld om zoveel geld uit te geven voor een traject waar geen onderbouwing voor is en waar de omgeving alleen maar nadeel van heeft. Een belangenafweging is noodzakelijk en ook wettelijk vereist en die is bij de tracékeuze onvoldoende uitgevoerd. Dat kan de gemeenteraad van Voorburg toch niet accepteren?	De HOV-verbinding maakt onderdeel uit van een regionaal netwerk en dient ook als zodanig bekeken te worden. De uitwerking van een HOV-verbinding over de Binckhorst dient plaats te vinden binnen de beleidskaders en toekomstvisie op het regionale OV-netwerk, zoals deze is vastgelegd in (onder andere) de Schaalsprong OV. Hierbij wordt uitgegaan van een HOV-verbinding over de Binckhorst richting Rijswijk/Delft en richting Voorburg. De MIRT-verkenning volgt de geldende systematiek die hoort bij deze fase.	Proces - Vervolgproces

	f	Mi is de fiets de oplossing voor het probleem en is er geen noodzaak om een tramverbinding te realiseren, echter als er dan toch OV moet komen waarom geen elektrische bus of zweeftram en als het echt niet anders kan een verbinding obv variant 2T over de Zonweg, ipv de Maanweg, zonder de aftakking naar Rijswijk/Delft. Als inwoner van Voorburg vraag ik u om mijn belangen te behartigen en ervoor te zorgen dat er geen tramverbinding komt en onnodig geld wordt verkwist.	Hoewel de fiets een belangrijke rol zal moeten gaan spelen, is het te beperkt om alleen hiermee de verwachte vervoersstromen vanuit het nieuwe CID Binckhorstgebied aan te kunnen. Het is dus noodzakelijk ook in te zetten op HOV, waarbij een bus onvoldoende capaciteit beidt voor de verwachte vervoerstromen. In het uiteindelijke besluit zullen alle belangen betrokken worden om een zorgvuldige afweging te maken. Dat betreft dus zowel de belangen van aanwonenden als die van gebruikers van de infrastructuur en het toekomstige HOV.	Alternatieve routes
091425		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijzen 081318 en 091409	Zie voor beantwoording zienswijzen 081318 en 091409	NVT
091426	a	Als bewoner van Voorburg-West ben ik direct betrokkene en maak ik me ernstig zorgen over de toekomstige kwaliteit van onze woonomgeving als gevolg van de aanleg van het geplande tramtracé over de Maanweg. Ten eerste zijn tracé en halte voor een deel gepland in de ecologische groenzone rond de Broeksloot en ten tweede is er in dit tracédeel 6 een bruggetje gepland over de Broeksloot, nabij de kruising van de Overburgkade en de Heeswijkstraat. Ik maak bezwaar tegen beide ingrepen. Voor de zienswijze op de belangenafwegingen rond het bepalen van de voorkeursvariant voor de tramtracé, verwijs ik gemakshalve naar de andere bezwaarschriften van buurtbewoners van Voorburg West. De voorkeursvariant is met nip verschil als ‘beste’ tramtracé uit de bus gekomen. Waarom niet het tramtracé via de Zonweg, nu de lightrail is afgevallen is deze variant als tramtracé veel aantrekkelijker, dan kan ook de ecologische zone van de Broeksloot gespaard blijven.	Dank voor uw zienswijze. Wij onderschrijven het belang van de ecologische zone als onderdeel van de stedelijke groene hoofdstructuur (SGH). Bij inpassing van het tramtracé op de Maanweg is behoud en versterking van de ecologische zone uitgangspunt. Het precieze ontwerp van de HOV-baan wordt in de volgende fase verder uitgewerkt. De voetgangersbrug naar Voorburg is bedoeld om ook de bewoners van Voorburg West een directe looproute te bieden naar een halte van het HOV.	Alternatieve routes
	b	De gemeente Den Haag heeft maar één agenda en dat is zoveel mogelijk woningen realiseren. Den Haag presteert het om in een half uur alle kavels met bijbehorende woningcontigenten op de Binckhorst uit te geven, maar ‘vergeet’ daarbij het inpassen van de bijbehorende wijkvoorzieningen, het groen en het OV. Met als gevolg dat de kaders/contouren vastliggen, met alle schadelijke gevolgen van dien. Voor de Binckhorst betekent dat grootstedelijke woonbebouwing met hoge dichtheden. Dat gaat ten koste van onder meer de huidige voor de stad broodnodige werkgelegenheid in het gebied met veel economische (maak)activiteiten die gedwongen de stad moeten verlaten en ook van het aanwezige groen waarvan de definitie heel creatief wordt opgerekt door Den Haag, maar per saldo haalt Den Haag haar eigen normen voor het (beleefbare) groen niet meer. Bewoners van deze nieuwe wijk zullen overwegend elders moeten gaan werken, daarvoor is openbaar vervoer nodig en/of parkeerruimte voor heel veel auto’s, terwijl de parkeernormen laag zijn om het OV aantrekkelijker te maken. Voorgaande ontwikkelingen hebben grote gevolgen voor ons woongenot. Ik begrijp dat de stad Den Haag zich ontwikkelt, maar wij zijn bewust in deze rustige woonwijk van Voorburg-West aan de ecologische zone van de Broeksloot gaan wonen.	De MIRT-verkenning is een gezamenlijk product van zeven opdrachtgevers waaronder de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. De huidige gebiedsontwikkeling in de Binckhorst is vastgelegd in het Omgevingsplan Binckhorst met daarin, onder andere, een maximum aantal woningen. Dit maximum hangt samen met de bereikbaarheids- en milieueffecten die de huidige situatie toelaat. In het kader van CID Binckhorst is het Masterplan Bereikbaarheid het kader om de bereikbaarheid te waarborgen van de verdere verdichtingsopgave in CID Binckhorst	Gebiedsontwikkeling Binckhorst

	c	Betreffende passage op pagina 35 uit het: Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst.pdf “Dwarsprofiel Maanweg" Het dwarsprofiel Maanweg (bovenste tekening dwarsprofiel) gaat uit van de maatvoering conform het stedenbouwkundig wensbeeld voor de Binckhorst. In dat ontwerp ligt de trambaan gedeeltelijk in de ecologische zone. Gestreefd is naar een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte in het hele dwarsprofiel. Dit betekent dat er veel ruimte is opgenomen voor het langzaam verkeer (trottoir en fietspad) en een groenstrook met ruimte voor grote bomen. Deze groenstrook is multifunctioneel te gebruiken bijvoorbeeld laad-losplek of uitvoegstrook. In een alternatief ontwerp (onderste tekening dwarsprofiel) is het mogelijk om geheel buiten de ecologische zone te blijven, met uitzondering van de haltes. Dat gaat dan wel ten koste van de breedte van het trottoir. Deze keuze heeft de voorkeur en wordt in de Planuitwerkingsfase uitgewerkt. Verbinding Binckhorst – Voorburg ter hoogte van de Heeswijkstraat in Voorburg. Hier kan het door het realiseren van een verbinding over de Broeksloot (voetgangers en/of fietsers) een verbinding ontstaat tussen de halte van (H)OV en de bestaande wijk in Voorburg. Enerzijds versterkt een extra verbinding tussen Voorburg en Binckhorst de ruimtelijke relatie tussen beide gebieden. Voor inwoners van Voorburg is het hiermee makkelijker om gebruik te maken van de voorzieningen die in de Binckhorst gesitueerd zijn en omgekeerd. Ten tweede zorgt deze verbinding voor een betere bereikbaarheid van de OV-halte en daarmee de OV-verbinding met Den Haag. Maar moet wel een goede inpassing in de groenzone krijgen, de uitwerking of- en hoe van deze verbinding is onderwerp in de planuitwerkingsfase. Het realiseren van een verbinding bestaat uit het aanleggen van een voetpad en/of fietspad door de groenzone, met een brug over de Broeksloot.” Deze zienswijze richt zich vooral op: 1. Prioriteit bij behoud volledige ecologische groenzone Broeksloot 2. Geen brug over de Broeksloot	Er zal een besluit worden genomen over het tracé van de tramverbinding en het basispakket bereikbaarheidsmaatregelen. In de planning- en studiefase wordt bepaald of er een brugverbinding over de Broeksloot naar de tramhalte in de Maanweg komt. De verdere inpassing van de tramlijn langs de groenzone en een eventuele brug over de Broeksloot zal tijdens de verdere planuitwerking in samenspraak met omwonenden en belanghebbenden verder worden uitgewerkt.	Leefbaarheid - Ecologie

	d	Ad 1. Prioriteit bij behoud volledige ecologische groenzone Broeksloot In bovenstaande passage uit het Ontwerp Masterplan, is er sprake van een voorkeur voor een uitwerking waarbij het mogelijk is geheel uit deze ecologische zone te blijven (groen gemarkeerd). Eerst zien dan geloven. In dezelfde passage (geel gemarkeerd) staan ook teveel zaken die namelijk de alarmbellen doen rinkelen, zeker als de groenstrook betiteld wordt als multifunctioneel! Dat kan niet waar zijn, als men een ecologische zone serieus neemt!! Vanwege de kwaliteiten van deze ecologische groenzone rond de Broeksloot moet zij tenminste in stand gehouden worden. Groen is zo noodzakelijk voor een goed leef- en woonklimaat. Als er volwassen bomen en struiken moeten sneuvelen voor dit tramtracé, is dat een enorme aanslag op het karakter en de groenkwaliteit van deze ecologische zone. Het duurt 10-20 jaar voordat die (eventueel) hele jonge teruggeplaatste bomen weer enige omvang hebben en bovendien wordt de groenstrook dan zo smal dat het karakter en de schermwerking er van ernstig wordt aangetast of zelfs wegvalt. De waarde van de groenzone zit niet alleen in de ecologische waarde of vanuit het oogpunt van beleving en ontspanning, maar het is ook een groene buffer voor de oprukkende verstedelijking, vangnet voor fijn stof, koelte in de stad, enz. Maar ook het respect vanwege haar historie met ooit Voorburgse Buitenplaatsen en Hallenhuisboerderijen (zie de straatnamen in deze Voorburgse wijk) aan deze oude waterloop. Waaronder boerderij de Binckhorst [Historisch Voorburg; Jaargang 19 2013 Nummer 1 / 2 blad 29], deze werd in 1908 al door Den Haag van Voorburg geconfisqueerd. Het moet geen aangeharkte ‘multifunctionele’ groenstrookje worden langs een ontwateringssloot. Deze groenzone bestaat nu aan Voorburgse zijde uit grasvelden met monumentale bomen en groenvakken. Aan de smallere Haagse zijde Fungeren de grote en kleinere bomen met de struiken als een groen scherm voor ons als bewoners van de naastgelegen Voorburgse rustige woonwijk, zodat: • het uitzicht afgeschermd wordt op steeds meer hoogbouwblokken (grootstedelijke nieuwbouw) met een vrije interpretatie van de hoogte accenten die Den Haag daar bovenuit nog toestaat aan ontwikkelaars, ongetwijfeld om haar eigen groeidoelstellingen te kunnen voldoen en plannen in deze tijd haalbaar te krijgen. Recente succesvolle bezwaarprocedures van Voorburgse bewoners tegen een aantal in aanbouw zijnde torens, tonen aan dat de gemeente Den Haag haar afwegingen in dit kader onzorgvuldig maakt. • het op maaiveld ook nog enigszins als groene ‘geluidswal’, tegen hittestress en fijnstof scherm fungeert voor het verkeer en de activiteiten aan de Maanweg, regelmatig toneel van straatraces en cruisende opgevoerde auto’s, en het afremmende en optrekkende verkeer voor de vorig jaar aangebrachte stoplichten bij de kruising Maanweg en Melkwegstraat en als scherm tegen de koplampen van de auto’s die uit de Melkwegstraat komen.[AFBEELDINGEN] Wat sfeerimpressies van de ecologische zone rond de Broeksloot vanaf de Voorburgse en Haagse zijde:	Het belang van deze groenstrook als onderdeel van de stedelijke groene hoofdstructuur (SGH) wordt onderschreven. Bij de verdere inpassing van het tramtracé op de Maanweg is behoud en versterking van de ecologische zone uitgangspunt.	Leefbaarheid - Ecologie

	e	2. Geen bruggetje(s) over de Broeksloot Nu is er nog maar 1 voetgangers- en mogelijk zelfs langzaam verkeer-bruggetje over de Broeksloot getekend. Zo'n bruggetje zal deze ecologische zone versnipperen /aantasten, waardoor deze achteruit gaat in kwaliteit. Het bruggetje ter hoogte van de geplande tramhalte Melkwegstraat aan de Maanweg doorbreekt het groene scherm bij deze kruising. Bovendien is het de vraag wat het nut is van dit bruggetje. Stedenbouwkundigen hebben het dan over de doorbloeding/verbinding van beide gebieden (zie passage uit Ontwerp masterplan op blad 2 van deze zienswijze).. Maar hier wegen deze argumenten niet op tegen de nadelen: o Voornoemde versnippering van de groenzone o Bruggetje(s) wordt een hangplek in de groenzone, met de daarmee gepaard gaande geluidshinder en vervuiling o Bruggetje(s) leidt tot nieuwe sluiproutes door onze woonwijk, met een toch al drukke Heeswijkstraat rond de spits en het open en uitgaan van de lagere school die hier gevestigd is (voorkomen van gevaarlijke situaties) o Bruggetje(s) creëert extra uit- en ingangen voor deze toch al inbraakgevoelige woonwijk o Bruggetje(s) zorgt er voor dat bewoners/werknemers op de Binckhorst sneller bij hun auto zijn, die ze in Voorburg West parkeren, omdat er op de Binckhorst onvoldoende of dure parkeergelegenheid is. Die ervaring hebben we in Voorburg-West al met de komst van het KPN hoofdkantoor indertijd, de dure parkeergarage stond leeg en onze wijk vol met auto's van de werknemers en bezoek, met als gevolg Parkeeroverlast, het instellen van blauwe zones en de introductie van betaalde parkeervergunningen voor de inwoners van Voorburg West. Wat als redenen voor het bruggetje over de Broeksloot gezien wordt (zie passage Ontwerp Masterplan zie pagina 2 van deze zienswijze), wegen stuk voor stuk niet op tegen de nadelen ervan: • Over en weer gebruikmaken van voorzieningen in Den Haag en Voorburg; die zijn ook prima benaderbaar en ongeveer qua afstand even lang vanuit beide wijken via de uiteinden (kruisingen Broeksloot met de Binckhorstlaan en de Westenburgstraat) van deze groenzone, daarvoor zijn geen nieuwe routes nodig die de groenzone versnipperen • Creëert een korte doorsteek naar de tram vanuit Voorburg; maar wegens gebrek aan voldoende in-/uitstappers is eerder de tram in Voorburg notabene geschrapt! Die paar gebruikers vanuit Voorburg zullen dus het verschil niet maken. Deze tramverbinding biedt voor Voorburg geen voordelen ten opzichte van de huidige situatie. Samen met voorgaande bullit weegt de geplande aanleg van een bruggetje niet op tegen het kwaliteitsverlies in de ecologische zone • Lopen van kleinere recreatierondjes aan de Haagse en Voorburgse zijde langs de mooie Broeksloot; men kan net zo goed langs één zijde heen en weer lopen, of helemaal rondom beide kanten pakken en genieten van de groenzone. Dan moet de Haagse zijde wel natuurlijk groen met enige substantie blijven.	In de volgende fase worden de maatregelen nader uitgewerkt. Dit zal in overleg gedaan worden met belanghebbenden en omwonenden. De voetgangersbrug naar Voorburg is bedoeld om ook de bewoners van Voorburg West een directe looproute te bieden naar een halte van het HOV.	Proces - Vervolgproces

	f	Concluderend Deze zienswijze richt zich op een zorgvuldiger (her)overweging van het voorliggende tramtracé zodat: a. tenminste behoud van de ecologische zone rond de Broeksloot zonder bruggen gewaarborgd is. Zo wordt het woongenot (ook die van onze toekomstige overburen aan de Haagse zijde) niet nog verder wordt aangetast. Zie bovenstaande argumenten. b. Aanvullend de procesvraag: waar en waaraan wordt in de plantoetsing de waarde van deze groenzone getoetst? Dat moeten sterke argumenten opleveren voor bovenstaand punt a. Ik vrees dat de gemeente Den Haag dit tramtracé gewoon door zal drukken en ik hoop maar dat de gemeente Leidschendam-Voorburg in deze discussie met de gemeente Den Haag op gaat komen voor de belangen van haar bewoners en het hele dunne dubieuze lijntje van zogenaamde economische meerwaarde voor haar (winkel)kern/voorzieningen niet laat prevaleren. Want de meeste inwoners van de Binckhorst zullen gericht zijn op Den Haag en voor diegenen die wel zijn gecharmeerd van de Herenstraat in Voorburg hoeven er geen short cuts gemaakt te worden door de Broekslootzone. De belofte dat Den Haag een zorgvuldig participatieproces zal uitzetten bij de uitwerking blijkt, zo weet ik uit ervaring, in de praktijk een lege huls. Aanhoren ja om het participatievinkje te kunnen zetten in de te volgen RO-procedure, om vervolgens weer over gaan tot de orde van de dag en de eigen (woningbouw)plannen uit te gaan voeren (want men is al verplichtingen naar de markt aangegaan).	In uw zienswijze spreekt u uw zorgen uit over de ecologische zone met de komst van een tramverbinding en over een voetgangersbrug ter hoogte van de Heeswijkstraat. Het belang van deze groenstrook als onderdeel van de stedelijke groene hoofdstructuur (SGH) wordt onderschreven. Eerst zullen ook het college en de raad van de gemeente Leidschendam-Voorburg een besluit nemen over de door u ingediende punten. Na besluitvorming door de gemeenteraden en Staten worden de plannen verder uitgewerkt in de planning- en studiefase. Bij de verdere inpassing van het tramtracé op de Maanweg is behoud en versterking van de ecologische zone uitgangspunt. In de planning- en studiefase wordt ook een brugverbinding over de Broeksloot naar de tramhalte in de Maanweg uitgewerkt. Dat gebeurt in samenspraak met omwonenden en belanghebbenden. Daarbij zullen naast de gemeente Den Haag ook de gemeenten Rijswijk en Leidschendam-Voorburg betrokken zijn. Daarbij willen wij opmerken dat de verdere planuitwerking in co-creatie met de omgeving zal plaatsvinden. Hopelijk kunnen wij hiermee uw bezorgdheid enigszins wegnemen.	Leefbaarheid - Ecologie
	g	Den Haag heeft (ook) in dit ontwikkelingsproces van tevoren onvoldoende nagedacht over een ruimtelijke visie, die niet alleen gebaseerd is op te realiseren wooneenheden maar ook op leefkwaliteit van dit gebied. Maar doordat de gemeente al wel haar woningbouwopgave heeft weggezet in de markt, blijft er discussie mogelijk over restruimtes. Deze salamitactiek leidt tot een doelredenatie met heel weinig speel-/restruimte als gevolg bij de inpassing van de voorliggende grootschalige OV-tracés. Hier ligt een rol voor de Provincie om te voorkomen dat Den Haag deze 'enige (goedkopere) uitweg' gaat volgen, de Provincie heeft de macht m dit bij te sturen en nog echt prioriteit te geven aan leefbaarheid (=duurzaamheid) voor een aantrekkelijk leefgebied in zowel Voorburg, als nota bene deze belangrijke entree van Den Haag. Nu wordt besloten over de grote gebaren en vervolgens gaat het fout bij de uitwerking op het microniveau waar op plannen uiteindelijk beleefd worden door de vele bewoners en gebruikers aan weerszijde van de stadsgrens. Let op uw zaak, en hou deze groenzone in stand als ecologische buffer tussen grootstedelijkheid en het rustige Voorburg West.	De regio Haaglanden kent een forse woningbouwopgave met de daarbij horende mobiliteitsaanpassingen en leefbaarheid. Bij zowel het ontwikkelingsproces van de woningbouw als bereikbaarheid is in de afzonderlijke plannen (Structuurvisie CID, Omgevingsplan Binckhorst, Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst) rekening gehouden met de integrale samenhang. De provincie is hierbij nauw betrokken geweest. De gemeente Den Haag heeft speciale aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit op de Binckhorst via het document Skyline, Eyeline (Hoogbouwvisie Den Haag).	Leefbaarheid
091427		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090506	Zie voor beantwoording zienswijze 090506	NVT
091428		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT
091429		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT

091430		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091431		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
091432	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091311, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091311, aanvullend:	NVT
	b	Weersta de druk van het korte-termijn denken. Daar betalen de inwoners van de gemeente al een prijs voor rond the Mall of the Netherlands. Neem als voorbeeld de gemeente Delft die met het ondergronds brengen van het spoor de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van haar gemeente enorm heeft verhoogd. Dit besluit was onvermijdelijk maar toch laat genomen met alle extra kosten van dien. Wees slim en wees op tijd.	Dank voor uw zienswijze. Lange termijnvisie is ook een belangrijk punt van aandacht. Zowel in de omgeving van de Mall als bij de A12 besteedt de gemeente Leidschendam-Voorburg aandacht aan visievorming, samen met regionale partners. Ondertunneling van infrastructuur is echter een zaak van de lange adem. Op de Binckhorst worden echter op de kortere termijn woningen gebouwd die ook meteen met een tramverbinding worden ontsloten.	Alternatief-beoordeling
	c	Bovengrondse vervoersbewegingen, zeker verhoogd, leiden tot verpaupering. Verpaupering jaagt bewoners die zich dan kunnen veroorloven weg uit de gemeente en laat kwetsbare burgers achter met alle financiële, economische en sociale gevolgen van dien voor de gemeente. Het duurt jaren voordat je in zo'n negatieve spiraal verzeild raakt, maar dan kom je er ook moeilijk weer uit. Ga maar eens praten met uw collega's in Zoetermeer.	Met de keuze voor een (gelijkvloerse) tram is een verhoogde ligging van de HOV-verbinding niet aan de orde.	Leefbaarheid
	d	Met de metamorfose van de Binckhorst van vervuild industriegebied naar modern wonen, heeft de Gemeente Den Haag de aantrekkelijkheid van haar stad verhoogd. Laat Voorburg hiervan profiteren door een mooi oud centrum in stand te houden en de aantrekkelijkheid ervan te vergroten door belastende en vervuilende vervoersbewegingen ondergronds te brengen. Dit biedt ook mogelijkheden om CO2 af te vangen. Ook fijn voor onze Haagse buren.	Dank voor het benoemen van de kansen voor het Oude Centrum van Voorburg. De gemeente Leidschendam-Voorburg is bezig met het vormen van een visie op de A12-zone. Daarbij zal samen met andere overheden gekeken worden naar de mogelijkheden van ondertunneling/ overkluizing van de A12 en de spoorinfrastructuur. Dit is geen onderdeel van deze verkenning, maar het voorkeurstracé maakt deze ontwikkeling niet onmogelijk.	Leefbaarheid
	e	Het ondergronds brengen van de vervoersbewegingen biedt ook de mogelijkheid om bovengronds woningen te realiseren. Ruimte is schaars, te schaars om op te offeren aan trams, treinen en auto's.	De gemeente Leidschendam-Voorburg zal dit meenemen in de op te stellen visie met betrekking tot de Huygenstunnel.	Alternatieve routes
091433	a	Het autoverkeer op de Binckhorstlaan, kruispunt Mariannelaan (richting Rijswijk) staat alle dinsdagen en donderdagen (en vaak nog vaker) vast tussen 16.00-18.00 uur. Een kundige verkeerskundige zal nooit over dit traject ook nog een tram/HOV verbinding laten lopen. Als dit HOV traject over de Binckhorstlaan (Voorburg) en Mariannelaan richting Rijswijk gaat lopen, staan deze wegen muurvast als er ook nog 12x/uur een tram dit kruispunt moet passeren en invoegen in het verkeer op de Mariannelaan/Geestbrugweg. Voorburg-West betaalt dan met grote verkeerschaos voor de plannen van de Gemeente Den Haag!	Dank voor uw zienswijze. Zonder realisatie van de HOV-verbinding neemt de hoeveelheid autoverkeer nog verder toe (Referentiesituatie). In de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg zijn inderdaad aandachtspunten over doorstroming autoverkeer en verkeersveiligheid geconstateerd. Dit geldt voor alle varianten en is niet onderscheidend. In de planning- en studiefase moet nader onderzocht worden op welke wijze de HOV zo optimaal mogelijk ingepast kan worden, eventueel in combinatie met verkeersbeperkende maatregel op de Geestbrug (zoals opgenomen in het Basispakket Mobiliteit). Aan het aspect 'verkeersdrukte/ doorstroming' zal tijdens de verdere uitwerking aandacht worden besteed. Hierbij zal ook worden gekeken naar een afsluiting voor autoverkeer ter hoogte van de Geestbrug.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	b	Tram 1 over de Binckhorstlaan laten lopen om het Rijswijkseplein te ontlasten, zal tot gevolg hebben: een overvolle tram 15. Deze tram 15 zal vervolgens frequenter moeten rijden/uur, waardoor het Rijswijkseplein net zo druk blijft als nu het geval is. Dit is geen oplossing!	Uit de Vervoerwaardestudie blijkt dat het omleggen van tram 1 niet leidt tot een hele grote toename van het gebruik van tramlijn 15.	Lijnvoering

	c	De HOV-verbinding over de Binckhorstlaan (Voorburg) en Geestbrugweg is een ‘oplossing voor een niet bestaand probleem’. Er is al een goed functionerend OV in de vorm van bus 23 (over de Geestbrugweg, Mariannelaan richting Rijswijk). Een beter alternatief is: een overstap functie maken tussen bus 23 en het nieuw aan te leggen HOV welke over de Maanweg zal lopen.	Uit de afweging tussen alle varianten is variant 1T als voorkeursvariant naar voren gekomen. De variant 1T en de ander varianten verschillen op diverse punten, op ruimtelijke inpassing, vervoerwaarde en kosten komt 1T daarom naar voren als voorkeurstracé. Een bus oplossing heeft niet voldoende capaciteit om aan de verwachte vervoervraag te voldoen. Voor buslijn 23 geldt dat deze een andere functie heeft in het netwerk en geen snelle verbinding biedt met een hoofdstation.	Alternatieve routes
	d	Anno 2022 moeten we NIET bomen en groen verwijderen en vervangen door bestrating!!! Aan de even zijde van de Binckhorstlaan (Voorburg) zouden de decennia oude platanen moeten verdwijnen voor de aanleg van deze HOV-variant met als gevolg: -een zeer grote, onomkeerbare verandering in hoe onze Binckhorstlaan er nu uit ziet; -grote gevolgen voor het klimaat! Het duurt decennia voordat eventuele jonge boompjes weer net zoveel CO2 reduceren als onze decennia oude platanen nu doen! Tip: investeer als gemeente Voorburg in meer groen ipv minder groen!!	In het geval van de Voorburgse Binckhorstlaan blijven de oude bomen aan weerszijde van de weg staan en moeten de jonge boompjes in de middenberm worden verplaatst als dat mogelijk is. Daar waar blijkt dat behoud toch niet mogelijk is, zal zoveel mogelijk compensatie plaatsvinden.	Leefbaarheid - Ecologie
	e	Als auto gebruiker wonend aan de Binckhorstlaan (even zijde) en werkend in de gezondheidszorg in Rijswijk (mobiel moeten zijn), kan ik met de nieuwe HOV-verbinding in ‘mijn straat’: -NOOIT meer parkeren in mijn straat; -NOOIT meer de straat omkeren (ter hoogte van de zijstraten) om richting Rijswijk te rijden. Ik zal dan om moeten rijden via Mariannelaan, Westenburgstraat of via de Neherkade in Den Haag. Dit heeft nog meer vervuiling en verkeerschaos tot gevolg!	Het aspect 'parkeren' inclusief het compenseren van verlies aan parkeerplaatsen wordt meegenomen in de verdere uitwerking. Mogelijk dat bij de uitwerking van het voorkeursalternatief er nog optimalisaties mogelijk zijn waardoor verlies aan parkeerplaatsen wordt verminderd. In de planning- en studiefase moet nader onderzocht worden hoe de aansluiting van de zijstraten en de bereikbaarheid van wijken geborgd kan worden. Bij de uitwerking wordt ook verder gekeken naar de verkeerscirculatie in de wijken.	Proces - Vervolgproces
	f	Deze HOV variant over de Binckhorstlaan/Geestbrugweg doet de omliggende wijken ‘op slot’ doordat het niet meer mogelijk is in beide richtingen de Binckhorstlaan op te rijden.	In de planning- en studiefase wordt de uiteindelijke inrichting van de Binckhorstlaan te Voorburg verder uitgewerkt. Daarbij wordt ook de ontsluiting van de omliggende wijken in dit gebied verder onderzocht en bepaald.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	g	Last but not least: de Gemeente Den Haag heeft er een gewoonte van gemaakt om impopulaire maatregelen naar de buurgemeenten te verplaatsen. Ik denk aan de Windmolen naast de A4, met overlast voor een wijk in Leidschendam; hard nodige opvang voor vluchtelingen/asielzoekers op meerdere locaties op de Binckhorst, vlak naast Voorburg. Ik hoop en verwacht met heel mijn hart dat de Gemeente Leidschendam-Voorburg het leefgenot van zijn eigen inwoners beschermt en niet meegaat in plannen die voor de eigen inwoners schadelijk zijn (zoals bijvoorbeeld bij de Mall is gebeurd).	De gemeente Leidschendam-Voorburg probeert de leefbaarheid in Voorburg West zoveel mogelijk in stand te houden waar de tramverbinding wordt aangelegd en op andere plaatsen in de wijk te verbeteren. Dit gebeurt in co-creatie: samen met omwonenden en belanghebbenden tijdens de volgende fase.	Leefbaarheid
091434	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091314, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091314, aanvullend:	NVT

	b	Lijn 1 is een van de oudste tramlijnen in Nederland. https://nl.wikipedia.org/wiki/Tramlijn_1_(Haaglanden) Sinds 1866 rijdt deze klassieke tramlijn, toen nog paardentram tussen Delft en Den Haag. Door de voorgestelde routering komt de aansluiting met het Noorderstrand te vervallen en eindigt op het Centraal Station. Door persoonlijk gebruik van lijn 1 naar het Noorderstrand ben ik tegen een nieuwe routering van lijn 1. Ik wil dat de huidige routering in stand blijft.	Dank voor uw zienswijze. In het onderzoek is uitgegaan dat lijn 1 niet eindigt bij Centraal Station maar via Madurodam doorrijdt naar Scheveningen. Het doel van de Vervoerwaardestudie is inzicht geven in de te verwachten vervoerkundige effecten van diverse OV-varianten in het studiegebied CID Binckhorst. In een volgende fase wordt het OV-netwerk als geheel bekeken welke aanpassing in de dienstregeling nodig en mogelijk zijn, een verbinding via de huidige lijn 1 is niet uitgesloten.	Lijnvoering
091435		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091436	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091314, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091314, aanvullend:	NVT
	b	Het Scouting gebied tussen de Tuinluststraat en de A12 is meer dan het gebouwtje alleen of het terrein binnen de hekken. Regelmatig maakt de Scouting gebruik van de omliggende ruimte. Bij de aanleg van de Huygenstraverse is om deze reden ook een steiger gemaakt om het open water te benaderen. Bij variant 1T wordt zoveel van die ruimte door het tracé van de tram ingenomen, dat de ruimte voor de Scouting te krap wordt. Het water voor en naast het clubhuis wordt praktisch onbereikbaar door de aanleg op maaiveld. Hier geldt duidelijk: Scouting gebouw gered, scouting buiten activiteiten in verband met ruimtegebrek en gevaarlijke verkeerssituaties niet meer mogelijk.	Dank voor uw zienswijze. Onze inzet is dat Opa's Veldje en Scouting Livingstone Miriam behouden blijven en dat het onderkomen van de Scouting onaangetast blijft. Hiermee is in de schetsontwerpen in deze verkenning ook reeds rekening gehouden. Bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief op deze locatie zal blijken in hoeverre de kwaliteit van de directe omgeving (waaronder de steiger) zal worden aangetast.	Leefbaarheid
	c	Bovendien resulteert inpassing van de HOV tegen het spoortalud in beginsel een ruimtegebruik buiten het terrein van de Scouting en Opa’s veldje, maar zal desondanks direct raken aan het terrein. Indien bij aanleg van de HOV het ProRail terrein onaangeroerd moet blijven, dan zal het tracé deels over het Scouting terrein en Opa’s veldje ingetekend moeten worden en zal de Broeksloot deels moeten worden gedempt. Dit betekent een onacceptabele aantasting van dit belangrijke gebied.	Zie bovenstaand antwoord (b). Ten aanzien van de Scouting en Opa's Veldje is eerder gesteld dat deze onaangetast blijven.	Leefbaarheid
091437		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT

091438	a	De titel van deze zienswijze is tunnelvisie. Het bestuur van Hofwijck is uitgenodigd deel te nemen aan het platform HOV namens de Vereniging Hofwijck h.o.d.n. Huygens' Hofwijck. In de huidige opzet ligt Huygens' Hofwijck buiten de geplande route. Het is evenwel een schijnbesluit zoals uit alle inleidende stukken blijkt en ook uit onderstaande zal blijken. Bovendien wordt gebouwd in de nabijheid van een rijksmonument, de buitenplaats Hofwijck, wat er toe leidt dat sowieso een uitgebreide WABO-procedure van toepassing is en Huygens' Hofwijck geldt als belanghebbende. Ik moge u verzoeken bij de beantwoording van de zienswijze deze visie te bevestigen. De gezamenlijke opdrachtgevers hebben contracten gesloten met APPM en ARCADIS. Beide organisaties worden door opdrachtgevers aangestuurd. Huygens' Hofwijck heeft naast de platformbijeenkomsten overleg gevoerd met APPM en ARCADIS een en ander in een vroeg stadium. Daarbij bleek ruimte om los van het papier gesprekken te voeren. Na een personeelswisseling bleek evenwel dat iedere inbreng als buiten de opdracht terzijde werd gelegd. De vraag aan de gemeenteraad is of bekend is dat APPM visies die buiten de scope van het werk van APPM zouden liggen, volgens het eigen idee van APPM, buiten beschouwing heeft gelaten. - Vraag aan de gemeenteraad: Heeft u kennis genomen van van de visie van Huygens' Hofwijck? - Vraag aan de gemeenteraad: Waarom staat APPM hier niet onafhankelijk in? Hoe kunnen we thans weten of voor de beste optie wordt gekozen?	Dank voor uw zienswijze. De raad is bekend met de zienswijze van Huygens' Hofwijck. Met het oog op de toekomstige verlenging van de verbinding naar Zoetermeer is het verzoek om de verbinding in ieder geval zodanig aan te leggen dat een toekomstige verlenging van de verbinding richting Zoetermeer ondergronds kan worden aangelegd. De adviesbureaus die u noemt zijn door alle opdrachtgevers gezamenlijk ingehuurd en leveren hierbij een onafhankelijk advies aan de opdrachtgevers.	Proces - Historie
	b	Een en ander klemt te meer daar na gedurende twee jaar gesprekken exact voorligt wat bij aanvang (gemeente) Den Haag voor ogen stond. Het plan is een plan waar men zich in allerlei bochten wringt om het toch door te drukken. Zelden is een tunnelvisie op deze wijze aan het licht gebracht. Waarom of de visie van Huygens' Hofwijck niet via de geëigende kanalen van de professionals, APPM en ARCADIS, de gemeente als opdrachtgever heeft bereikt? Ik meen dat dit een smet is op de procedure en in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. De gemeente is als opdrachtgever verantwoordelijk voor de taakopvatting van de opdrachtnemer. In dat kader merk ik op dat de omgevingsmanager van APPM wel bereid was tot een bredere visie. Haar vervangster heeft niet die weg willen volgen.	Er is in dit soort ontwikkelingen altijd ruimte om over andere onderwerpen van gedachten te wisselen met projectmedewerkers buiten de scope van het project indien er wel raakvlakken heeft. Dit zal echter geen invloed hebben op de uiteindelijke besluitvorming rond de MIRT-verkenning zelf.	Proces - Historie

	c	De opdrachtgevers, dan wel APPM en ARCADIS, delen mede tijdens het inspraakproces niet meer te weten hoe het tracé Binckhorstlaan-Maanweg tot stand is gekomen. Nu alle stukken overgelegd zijn en de voorliggende stukken op internet ook beschikbaar zijn is evident dat nooit een ander tracé is gekozen. De alternatieven die recent besproken zijn hebben APPM en ARCADIS als kansloos weggeschreven waarna slechts één tracé overbleef. Daarbij zijn terzake de andere tracés bezwaren genoemd die bij die tracés doorslaggevend werden beoordeeld om ze af te schrijven. Dezelfde bezwaren bij het huidige tracé vond men evenwel niet bezwarend. Op deze inconsequentie is in het platform gewezen maar men heeft deze inconsequenties gehandhaafd. Reeds gelet op deze constatering kan deze besluitvorming niet verder worden gevolgd. De gemeenteraad wordt verzocht deze inconsequentie te onderkennen en daarna te handelen.	De initiatiefnemers hebben er in 2019 voor gekozen dat een oplossing gezocht moet worden in een HOV-verbinding, aangevuld met maatregelen die een mobiliteitstransitie stimuleren. De uitwerking van een HOV-verbinding dient daarbij plaats te vinden binnen de beleidskader en toekomstvisie op het regionale OV-netwerk. Dit is vastgelegd in de Schaalsprong OV, waar onder andere de Koningscorridor onderdeel van uitmaakt. In deze documenten wordt uitgegaan van een HOV-verbinding over de Binckhorst richting Voorburg en richting Rijswijk/Delft. Voor de route richting Rijswijk/Delft zijn twee alternatieven onderzocht: een route via de Geestbrugweg en een route via de Broekslootkade. Het voorkeursalternatief is bepaald aan de hand van een uitgebreide set aan onderzoeksrapporten en een integrale afweging langs verschillende criteria uit het afweegkader, die voorafgaand aan het uitvoeren van de onderzoeken al zijn bepaald. Deze afweging is daarmee niet gedaan op basis van expert judgement en ook niet subjectief.	Proces - Historie
	d	De kern van de problematiek is de niet-beantwoorde vraag van nut en noodzaak. Als antwoord wordt steeds genoemd dat er op de Binckhorst duizenden woningen worden gebouwd en dat (de gemeente) Den Haag een parkeernorm heeft afgeschaald zodat er dus HOV moet komen en dus dit tracé. De tweemaal dus leidde tot tweemaal een tunnelvisie.	Dank voor uw zienswijze. Zie voor uitleg over nut en noodzaak paragraaf 4.2 van dit document.	Nut en noodzaak
	e	Voor de route naar Rijswijk wordt geen nut vermeld maar wel een noodzaak. Het zou noodzakelijk zijn tram 1 weg te halen van het Rijswijkseplein en deze zou alleen door de smalle Binckhorstlaan en de beperkte Geestbrugweg kunnen rijden. Een echte onderbouwing dat tram 1 weg moet van het Rijswijkseplein is in het dossier niet aangetroffen. Er is nergens een overweging te vinden met een onderbouwing of het Rijswijkseplein een probleem is en als er al een probleem is welke alternatieven er zijn om dit op te lossen en dat de enige mogelijkheid is tram 1 daar weg te halen. • Verleggen van tram 1 is daarmee niet onderbouwd. Verleggen is niet nuttig en zolang er geen onderbouwing is niet noodzakelijk. Bij de inloopavond eind augustus 2022 noemde ambtenaren van de gemeente Den Haag verleggen van lijn 1 als niet-noodzakelijk maar een leuke bijvangst.	Met het omleggen van lijn 1 via de Geestbrugweg en de Binckhorst wordt het OV netwerk efficiënter en wordt het bestaande knelpunt op het Rijswijkseplein verminderd. Uit de Vervoerwaardestudie volgt dat de tramverbinding Den Haag Centraal – Rijswijk – Delft een relatief groot reizigersaantal kent. Belangrijk om te benoemen is dat er in deze MIRT-verkenningsfase geen besluit wordt genomen over deze lijnvoering. In de volgende fase (planning- en studiefase) zal de precieze lijnvoering en exploitatie nauwkeuriger worden bekeken.	Lijnvoering
	f	Wanneer het (de gemeente) Den Haag en de randgemeenten werkelijk te doen zou zijn om de Binckhorst dan geldt dat de Binckhorst omringd is door drie NS-stations I. Laan van Nieuw Oost-Indië met een Randstadrail-faciliteit en de NS-lijn Amsterdam-Delft-Rotterdam; II. Station Voorburg met een NS-verbinding naar Zoetermeer en Utrecht; III. Station Den Haag Centraal met een landelijke intercity aansluiting.	Een OV-netwerk bestaat gewoonlijk uit meerdere lagen. De trein is een vervoermiddel om reizigers over grote afstanden te vervoeren. Bus, tram en metro zijn vervoersmiddelen met een fijnmazigere ontsluiting. Niet alle reizigers wonen op een station of hebben een bestemming op het station: een tram of HOV-bus kan voor reizigers een sneller alternatief zijn van deur tot deur. In het verkeersmodel worden diverse reisopties tegen elkaar afgewogen. Uit de Vervoerwaardestudie blijkt ook dat het beoogde HOV goed gebruikt wordt. Soms als voortransport naar een station maar ook voor veel bestemmingen verder in de stad en regio.	Nut en Noodzaak

	g	De OV-opdracht is dan te zorgen dat woningen verbonden worden met die stations. Nut en noodzaak voor alleen de Binckhorst leidt tot het aanleggen van een HOV-lus over de Binckhorst. Deze optie is in het platform regelmatig verwoord maar de antwoorden daarop bleven uit. De visie die hier wordt verwoord is dat de Binckhorst het beste uit is met een HOV-lus. De lus-oplossing leidt tot een hoogwaardig openbaar vervoer zonder belasting van Voorburg, Voorburg-West, Opa's Veldje of Huygens' Hofwijck. Op basis van de knelpunten in de infrastructuur (kruising Binckhorstlaan/Super Nova, Brug Binckhorstlaan, kruisingen rond station Voorburg) is een (elektrische) bus een voorziening die voldoet. Een positieve impuls en geen negatieve gevolgen voor de bestaande omgeving.	De HOV-verbinding over de Binckhorst maakt onderdeel uit van een regionaal lijnennetwerk. De afwegingen daarbinnen over waar en hoe OV-lijnen lopen is dan ook vanuit het hele netwerk inclusief overstapmogelijkheden op treinstations beschouwd. De ambities voor het regionale netwerk zijn beschreven in de regionaal vastgesteld ambitie Schaalsprong OV en daarbinnen de Koningscorridor. Deze plannen gelden als uitgangspunt voor de onderzoeken.	Alternatieve routes
	h	Een plan door Rijswijk en de Voorburgse Binckhorstlaan is gekozen uit de tunnelvisie die alleen in slechte B-films terug te vinden is. Het is onmogelijk, ondoordacht en niet afgestemd op andere projecten. De gevels van oude, vaak monumentale, panden wordt een hinder en overlast gecreëerd die ongekend is. De weg is te smal, er is naast HOV geen doorgaand verkeer meer mogelijk en er zou een knip komen om verkeer tegen te gaan. Een en ander betekent dat er geen mogelijkheid is om vanuit Leidschendam of Voorburg naar Rijswijk te gaan en omgekeerd. Dit maakt deze optie onwenselijk. Het is een onredelijk bezwarende optie. Een alternatieve weg is er immers niet gelet op de positie van de Trekvliet en de Geestbrug als enige brugverbinding. De Westvlietweg zou dan nog een optie zijn maar hier projecteert de gemeente Den Haag een fietsstraat in verband met de snelfietsverbinding Pijnacker- Nootdorp-Den Haag.	In de onderzoeken is onderkend dat de ruimte op de Geestbrugweg aanvullende maatregelen vereist. Daarom is in de kostenraming van de HOV-verbinding rekening gehouden met kosten voor inpassingsmaatregelen. Daarnaast is in het Basispakket Mobiliteit rekening gehouden met aanvullende maatregelen 'van erfgrens tot erfgrens' (zie maatregel 18) en wordt voorgesteld om het doorgaande verkeer op de Geestbrugweg er af te halen. Een mogelijkheid die hiervoor onderzocht is (en waarvan uit de Vervoerwaardestudie gebleken is dat dit werkt) is het aanbrengen van een 'knip' in het autoverkeer op de Geestbrug. Zie hiervoor maatregel 17 uit het Basispakket Mobiliteit. De gemeente Rijswijk is inmiddels een verkenning van de herinrichting van de Geestbrugweg gestart om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. In dit proces worden bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving betrokken. Dit wordt ook opgestart voor de Prinses Mariannelaan en Binckhorstlaan in Voorburg.	Alternatieve routes
	i	Met man en macht wordt de HOV gemotiveerd met Binckhorst-argumenten. Beter is daar eens afstand van te nemen en door te pakken naar wat echt nodig is. In tal van documenten wordt ook genoemd de Koningscorridor. Ik verzoek de gemeenteraad in het vervolg alleen de visie Koningscorridor te volgen.	Het voorkeurstracé past binnen de visie van de Koningscorridor. De doortrekking naar Zoetermeer is geen onderdeel van het huidige voorstel, maar maakt deze niet onmogelijk.	Koningscorridor
	J	In een van de eerste documenten immers wordt vermeld dat de NS in 2040 wenst te stoppen met sprinterverbindingen Den Haag-Utrecht in verband met capaciteitsproblemen en kiest voor de uitbreiding van het intercitynet. De commissie MER heeft dan ook geadviseerd om de gehele Koningscorridor te betrekken. Zowel de gemeenteraad van de gemeente Den Haag als de gemeenteraad van de gemeente Leidschendam-Voorburg hebben dit advies overgenomen. Beide documenten leiden tot een nut en noodzaak in 2040 van de verbinding Scheveningen-Zoetermeer en verder. Dat de gemeente Den Haag thans niet spreekt over doortrekking naar Zoetermeer en krampachtig alleen de Binckhorst noemt teneinde het advies van de commissie MER te ontlopen is een laakbare poging om een verkeerd tracé door te drukken. Wanneer uitgegaan wordt van een Koningscorridor en uitgegaan wordt van de noodzaak om een OV-netwerk aan te leggen naast het spoor in verband met het wegvallen van de NS-sprinters dan kunnen we de tunnelvisie loslaten en komen	Met de realisatie van de Koningscorridor is in de Schaalsprong OV studie geconcludeerd dat door het aanleggen van een lightrail Den Haag Centraal - Zoetermeer de sprinters kunnen komen te vervallen. De mogelijkheid van opheffen van sprinters op de verbinding Den Haag - Utrecht is in deze MIRT-verkenning daarom alleen van toepassing bij een doorgetrokken lightrailvariant (1L en 2L). In de afweging in deze MIRT-verkenning is ook gekeken naar doorgetrokken varianten (1L en 2L) die voortkomen uit de Koningscorridorstudie. Deze varianten zijn dus wel opgenomen in de onderzoeken conform het advies van de Commissie voor de m.e.r.. In deze fase is het van belang dat de keuze die gemaakt wordt voor het voorkeurstracé het realiseren van de Koningscorridor in de toekomst niet onmogelijk maakt.	Koningscorridor

		we uit op een echte tunnelvisie. Een tunnelvisie betekent dat begonnen moet worden met de Koningscorridor en de infrastructuur daarop aan te passen. Het betekent dat we een Vlietkruising aanleggen middels een tunnel. Reeds naar APPM toe heb ik onderstaande optie verwoord als visie en zienswijze. Ik heb daarop geen antwoord mogen ontvangen anders dan dat die niet aan de orde zou zijn. Het is evenwel een variant op het Zonweg-tracé dat wel aan de orde was maar op onjuiste gronden is weggeschreven.		
	k	Het Zonweg-tracé is afgestemd omdat men meent dat een tunnelboor een straal heeft van 400 meter en de bocht Regulusweg/Zonweg niet zou kunnen maken. Tijdens de platformdiscussie is reeds direct meegedeeld dat niet gedacht moet worden in onmogelijkheden maar in mogelijkheden. De draai van de HOV op -1 kan immers vervaardigd worden middels een klassieke tunnelbak. Vervolgens kan de tunnel parallel of onder de Regulusweg geboord worden tot aan de andere zijde van de Vliet waarna het tracé kan doorlopen tot onder de A4 door in de richting van Zoetermeer. Dat APPM of ARCADIS zelf niet met zo'n oplossing komen geeft te denken. In de visie van het Zonweg-tracé loopt het tracé langs de Binckhorstlaan, over de Zonweg, gaat op de Zonweg naar -1 tot aan station Voorburg met een kruising van de Vliet op -1. Dit heeft als voordeel: - de HOV gaat midden door de Binckhorst en bedient dus meer klanten; - de kruisingen Regulusweg, Maanweg en Mariannelaan gaan onderlangs.	In het voorstel van indiener gaat een tunnel uit twee delen bestaan: een geboord deel en een gegraven deel. Conclusie is dat de technische complexiteit en daarmee samenhangende hoge kosten niet opwegen tegen de eventuele voordelen die dit oplevert. Redenen hiervoor zijn dat er onvoldoende ruimte is voor start- en ontvangstschacht in de omgeving van het spooremplacement en dat de complexiteit van een tunnel en naastliggende bebouwing tot hoge kosten leidt. Met dit idee ontstaat een scherpe bocht in de tunnel, waarbij het voordeel van een eventuele hogere snelheid hier niet wordt benut. Het voorstel van indiener is hiermee vergelijkbaar met andere afgevallen varianten via de Zonweg.	Alternatieve routes
	l	En wat nu met Rijswijk? Rijswijk is de bonus in dit plan. Wanneer nut en noodzaak van het weghalen van tramlijn 1 aangetoond is kan lijn 1 bij het Rijswijkseplein worden weggehaald en komt niet over de Binckhorstlaan, Voorburg en de Geestbrugweg. Dat zal met name een gunstig effect hebben op de inwoners aan de Binckhorstlaan en de Geestbrugweg. Immers na een kruising van de Vliet kan het spoor doorgetrokken worden tot Leidschenveen. Aldaar loopt reeds een HOV-spoor van lijn 19 te weten de verbinding Leidschendam-Delft. Door vervolgens met de nieuwe HOV-lijn het bestaande spoor te volgen is ook nog eens een betere oplossing gevonden. Uit overleg met de HTM is gebleken dat thans lijn 19 een ondercapaciteit heeft. Verder bijkomend voordeel is dat Rijswijk bereikbaar blijft voor inwoners van buurgemeenten vice versa.	Met deze variant wordt de verbinding met Delft een erg indirecte route, bovendien kan deze alleen gerealiseerd worden als ook de doortrekking naar Zoetermeer gerealiseerd wordt. Deze doortrekking is nu nog niet voorzien.	Alternatieve routes

	n	Ik moge u verzoeken de voorliggende plannen niet te accorderen en bovengeschetste nieuwe tunnelvisie te omarmen dit Zonweg-tracé met een kruising onderlangs leidt tot: - Winst voor de Binckhorst; - Winst voor het Rijswijkseplein; - Winst voor Rijswijk; - Winst voor Leidschendam-Voorburg; - Winst voor de NS; - Winst voor de HTM; - Winst voor elke inwoner.	Uw zienswijze is ter kennisgeving aangenomen. Inpassing van HOV via de Zonweg (alternatief 2) zoals u deze omschrijft, is duurder dan die van het tracé via de Maanweg. De variant 1T (Maanweg) scoort uiteindelijk beter in de verschillende rapporten.	Alternatief-beoordeling
091501		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091311	Zie voor beantwoording zienswijze 091311	NVT
091502		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT
091503		Ik ben voor een tunnel onder de Vliet voor trein en sneltrein. Het zou ook geweldig zijn als het oerlelijke Marianneviaduct verdwijnt en het oude centrum weer mooi wordt. Ik ben in Voorburg geboren in 1956 en er is nog heel WEINIG moois over van Voorburg.	Dank voor uw zienswijze. Het ondergronds brengen van de bestaande infrastructuur van de trein en A12 valt niet onder de scope van deze MIRT-verkenning. Maar deze wordt ook niet onmogelijk gemaakt, in de planning- en studiefase zullen de raakvlakken meegenomen worden.	Alternatieve routes
091504		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091505		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
091506	a	Onze huizen zijn gebouwd op zandgrond en niet bestand tegen het aanleggen van een tramrails en lans rijden van trams. Er zal schade aan onze huizen ontstaan met als gevolg dat deze enorm in waarde zakken	Dank voor uw zienswijze. Het aspect 'trillingen' dat u benoemt zal verder worden onderzocht tijdens de planning- en studiefase. Dan wordt een milieueffectrapportage opgesteld dat de hinder van trillingen en eventuele maatregelen daartegen nader in beeld brengt. Voor uitgebreider antwoord op het gebied van trillingen en geluid verwijzen wij u graag naar paragraaf 4.9 van dit document.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	b	Tevens zal het parkeerprobleem nog groter worden.	Bij de verdere planuitwerking is het thema van parkeergelegenheid een belangrijk punt van aandacht.	Mobiliteit - Parkeren
	c	Wij wonen 40 jaar met veel plezier op de Binckhorstlaan. Door het boven genoemde zal het woongenot van ons en onze buren ontnomen worden	De plannen worden in nauw overleg met de omgeving verder uitgewerkt. Doel is daarbij het zo goed mogelijk houden of verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving.	Leefbaarheid
091507		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT

091508	a	Proces en rapport bieden onvoldoende zekerheid om verder te gaan, pas op de plaats is enige juiste keuze HOV-tracé blijkt geen oplossing voor de gestelde uitdaging te zijn. In het hoofdrapport wordt op pagina 6 en verder over nut-en noodzaak gesproken. Uit het verkeersmodel van de MRDH blijkt dat indien er niet wordt ingegrepen het aantal fietsbewegingen in 2040 verdubbelt en we een toename van 40% aan OV-reizigers en autogebruik gaan zien. Laten we er voor nu even vanuit gaan dat dat model en alle aannames die erin worden gedaan juist zijn en we daar een oplossing voor moeten vinden. Helaas blijkt nu uit de vervoerswaarde studie dat alle tracés maar zeer beperkt impact hebben op de verschillende modaliteiten. Uit het staatje op pag. 76 van de vervoerswaarde studie blijkt dan ook dat HOV in de beste situatie (1T of 1L) maar 4% reductie t.o.v. de 2040 referentie van de autobewegingen tot gevolg heeft. Pas met aanvullende maatregelen (o.a. Stedelijke referentie-pakket) neemt het autogebruik significant af en wordt gebruik gemaakt van HOV en fiets. Een dergelijk klein voordeel mag toch niet dienen tot rechtvaardiging van een project wat vele miljoenen gaat kosten en wat omwonende het woongenot ontneemt. Van de projectgroep MRDH hebben we op verschillende momenten in het proces gehoord dat het voorkomen van een verkeersinfarct in en langs de Binckhorst één van de voornaamste redenen voor deze hele exercitie was. Dit lezen we ook terug op pagina 7 van het hoofdrapport en is ons altijd voorgehouden als voordeel voor Voorburg-West. Nu blijkt dat het bouwen van een HOV verbinding tussen Den Haag en Voorburg/Rijswijk(onafhankelijk van het gekozen tracé)daar opzichzelfstaand (bijna) geen oplossing voor biedt. Laten we teruggaan naar de participatie-tekentafel en bezien welke aanvullende maatregelen (die dus werkelijk impact hebben) we in kunnen zetten zonder aanleg van een dure HOV verbinding. En nee, een HOV-verbinding is niet perse rand voorwaardelijk voor het laten slagen van de aanvullende maatregelen, die kunnen in veel gevallen ook prima zonder (denk aan autoluw maken bijvoorbeeld, of het versterken en uitbreiden van reeds bestaande OV-lijnen).	Dank voor uw zienswijze. In de MIRT-verkenning is naar voren gekomen dat zonder verdere maatregelen zoals een tram (de Referentiesituatie) er een probleem ontstaat met de bereikbaarheid van CID Binckhorst én de omliggende gebieden (zoals Voorburg en Rijswijk). Het realiseren van een OV-verbinding zorgt voor enige vermindering van de hoeveelheid autoverkeer. Daarnaast hebben de gemeenten Den Haag, Rijswijk en Voorburg inmiddels breder gemeentelijk beleid geformuleerd om in de hele gemeente Mobiliteitstransitie te bevorderen. Wanneer de huidige trend afvlakking van het autoverkeer in stedelijk gebied zich voortzet en de ambities voor mobiliteitstransitie verder wordt vormgegeven, kan de groei van het autoverkeer geremd worden tot ongeveer het niveau 2019 (zie Vervoerwaardestudie). Ook worden de autobewegingen zo veel mogelijk gestuurd naar wegen als de Rotterdamsebaan en Utrechtsebaan (A12). Doordat wordt ingezet op actieve mobiliteit zien we dat het aantal fietsers en het OV flink toenemen. Daarvoor zijn goede fietsvoorzieningen en een goede HOV-verbinding noodzakelijk. De HOV-verbinding in combinatie met maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit (zoals verkeersbeperkende maatregel Geestbrug) zorgt daarbij ook voor beperken van de hoeveelheid autoverkeer in Rijswijk en Voorburg.	Proces - Basispakket Mobiliteit

	b	Uitkomsten “to close to call” De vervoerswaarde studie en het daar gebruikte verkeersmodel van de MRDH zit vol met aannames en uitgangspunten. Daarnaast wordt in bij het vaststellen van de effecten op o.a. de leefomgeving heel vaak gebruik gemaakt van “expert judgement”, of zoals ik het placht te noemen “educated guess”. Op zich begrijpelijk gezien de grote hoeveelheid parameters, maar de enorme onzekerheid die daardoor per definitie in de uitkomsten zit wordt wat mij betreft onvoldoende benoemd en inzichtelijk gemaakt. Nergens wordt duidelijk welke onzekerheidsmarge hiervoor wordt aangehouden en op welke manier deze aannames en kwalitatieve inschattingen van invloed kunnen zijn op de uitkomsten. Wel wordt op verschillende plaatsen een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd, maar die hebben voor zover ik heb kunnen vaststellen geenrekening gehouden met dit soort inschattingen en aannames. Gezien het feit dat de uitkomsten van de Plan-MER zo dicht bij elkaar liggen is de mate van onzekerheid enorm belangrijk. Dat verandert de uiteindelijke ranking van de verschillende varianten sterk en kan dus een heel ander besluit tot gevolg hebben. Daarom roep ik de raad op de projectgroep opdracht te geven de impact van de expert judgement en andere aannames opnieuw te toetsen en te bezien wat dat voor een gevolg heeft voor de ranking van de verschillende alternatieven. Hierbij dient m.i. ook de expert judgement van omwonende expliciet in te worden meegenomen.	Bij het gebruik van modellen is inderdaad sprake van aannames en uitgangspunten. De toegepaste methodiek in de verschillende onderzoeken is passend bij het detailniveau van een verkenning. De onderzoeksrapporten zijn meerdere keren getoetst en beoordeeld door deskundigen van alle initiatiefnemers. Het Plan-MER met bijbehorende bijlagen is getoetst door de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r.. Zie hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord.	Alternatief-beoordeling
	c	Lusten-lasten verdeling Uit de samenvatting van het hoofdrapport wordt pijnlijk duidelijk hoe de lusten en lasten van dit project verdeeld zijn: het staatje op pagina 10 kleurt groen met voordelen voor met name de regio en Den Haag, terwijl het staatje op pagina 12 een dramatisch (rood-oranje) beeld voor de omgeving schetst. Kort gezegd komt het erop neer dat de inwoners van Voorburg West een Haags probleem mogen gaan oplossen, terwijl er met hun belangen niet tot nauwelijks rekening is gehouden in de planvorming. Dit is niet juist en is in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur	Dank voor het delen van uw bezorgdheid. Het inpassen van een tramverbinding zonder aanvullende maatregelen leidt inderdaad tot een mindere score op leefbaarheid ter plekke. Hierbij moet altijd de referentiesituatie (= toekomstige situatie zonder hoogwaardig OV) ook worden bekeken. Uit de Vervoerwaardestudie blijkt dat zonder maatregelen de bereikbaarheid van de Binckhorst en de omliggende gebieden vastloopt. De HOV-verbinding met zowel station Voorburg als richting Rijswijk is van belang voor een goede OV-bereikbaarheid van het gebied en om te zorgen dat de noodzakelijke mobiliteitstransitie van auto naar OV plaats kan vinden. In de planning- en studiefase volgt de nadere inpassing in Voorburg-West en Rijswijk, waarbij verschillende opties op tafel liggen om dit op een zo goed mogelijke manier vorm te geven. Zo is de doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") een aanvullende maatregel (nr. 17) in het Basispakket Mobiliteit. We nemen deze mee in de uitwerking van de herinrichting van de Geestbrugweg (nr. 18) en Mariannelaan (nr. 16) om deze leefbaarder en veiliger te krijgen.	Alternatief-beoordeling

	d	Onjuiste beoordeling leefbaarheidseffecten Daarbovenop meen ik dat veel van de leefomgevingaspecten onjuist (vaak te positief)zijn beoordeeld. Enkele voorbeelden die ik niet goed terug zie in de beoordeling: Bij de tracés door en langs Voorburg wordt de wijk Voorburg West vrijwel volledig afgesloten voor het overige verkeer vanwege de zeer hoge frequentie van de trams, de vele verkeerskruisingen op het tracé en het feit dat de tram op de aftakking richting Rijswijk/Delft met het verkeer moet gaan meerijden. Deze afsluiting zal een zeer negatieve impact hebben op de leefomgeving van inwoners van Voorburg-West. Ook zal de tramverbinding grote negatieve gevolgen gaan hebben voor de verkeersveiligheid in de wijk.	In de planning- en studiefase wordt de inpassing van de tram op het traject Binckhorstlaan-Prinses Mariannelaan-Geestbrugweg verder uitgewerkt en onderzocht. In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en in de toekomst verwachte verkeersdrukte op dit traject ook aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. De wijkontsluiting is in het Plan-MER benoemd als aandachtspunt voor de vervolgfase. In de volgende fase wordt nader onderzocht of/hoe de ontsluiting van de zijstraten en wijken geborgd kan worden en hoe de inpassing van de haltes geoptimaliseerd kan worden. Dit draagt ook bij aan de verkeersveiligheid.	Alternatief-beoordeling
	e	In het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid wordt met geen woord gerept over de dagelijkse (meerdere keren per dag) openstelling van zowel de Geestbrug als de Binckhorstbrug die vaak in de tijd gezien na elkaar opengaan en in de praktijk hetzelfde verkeer twee keer ophouden.	De openstelling van de beide bruggen heeft geen onderscheidend effect op de keuze voor een modaliteit of tracé van de HOV. In de dienstregeling van de tram kan rekening gehouden worden met de openstelling van de bruggen en is er de technische mogelijkheid voor OV om zich op afstand in te melden zodat daarop geanticipeerd kan worden met de brugopeningen.	Alternatief-beoordeling
	f	Op blz. 39 van het Ontwerp Masterplan wordt gesteld dat parkeerplaatsen op de Prinses Mariannelaan ter hoogte van de beoogde halte moeten worden opgeofferd en dat in de planuitwerkingsfase moet worden gekeken hoe om te gaan met compensatie van parkeergelegenheid. Het is niet realistisch dat die compensatie binnen de wijken mogelijk is. Met de huidige plannen zullen meer dan 25 parkeerplaatsen moeten verdwijnen. De parkeerdruk in dit deel van Voorburg is extreem hoog. Parkeren is nu elke avond al een probleem in de straten rondom het beoogde tracé. Met de komst van de vele nieuwe bewoners op de Binckhorst en de hele lage parkeernormen voor de Binckhorst zal de parkeerdruk alleen maar verder toenemen. Er zal een structureel en niet op te lossen parkeerprobleem ontstaan. De auto’s zullen in de naburige wijken worden geparkeerd die al barstensvol staan, als gevolg waarvan men op niet daarvoor bestemde plekken zal gaan parkeren, met alle veiligheidsgevolgen van dien.	Het verlies aan parkeerplaatsen is inderdaad een nadelig effect van de inpassing van de verbinding, met name in Voorburg en Rijswijk. Mogelijk dat bij de uitwerking van het voorkeursalternatief en de uiteindelijke locaties van de haltes er nog optimalisaties mogelijk zijn waardoor verlies aan parkeerplaatsen wordt verminderd. Het overgrote deel van Voorburg West kent een parkeerzone (zogenaamde 'blauwe zone'). En is daarmee niet geschikt voor het parkeren door nieuwe bewoners van de Binckhorst. Daarbij houdt de gemeente Leidschendam-Voorburg in de gaten of de parkeerzone moet worden uitgebreid dan wel anders moet worden gehandhaafd.	Mobiliteit - Parkeren
	g	Op de Maanweg, tegenover het witte gebouw de‘Haagse Arc’ verdwijnt een opstelstrook om vanaf de Maanweg richting de oprit van de A12 te rijden. Door vermindering van de afvoercapaciteit ontstaan langere files en opstoppingen op het kruispunt Maanweg/ Regulusweg. De kruispunten met verkeerslichten langs de Maanweg zijn nu al overbelast (graad meer dan 0,85)1. Door vermindering van de afvoercapaciteit verslechtert de luchtkwaliteit op een locatie die als ‘gevoelig’ bestempeld kan worden vanwege de recreatie door kinderen op Opa’s Veldje, de activiteiten van kinderen bij de scouting en de nabijheid van de Lusthofschool. De luchtkwaliteit in dit gebied overschreed in 2022 al de WHO-normen en zal hierdoor verder verslechteren (Bron: Lucht Voor LV). De gemeente Den Haag en de gemeente LV hebben als doelstelling om aan de WHO-normen te voldoen.	De vermindering van afvoercapaciteit leidt niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Zeker op deze locatie langs de A12 geldt dat het verkeer aldaar maatgevend is voor de luchtkwaliteit. Voor luchtkwaliteit geldt dat om de advieswaarden van de WHO te bereiken, gemeenten, provincies en het Rijk extra maatregelen moeten nemen (voor geheel Nederland). Doel van de verkeersmodellen is inzicht geven in de te verwachten vervoerkundige effecten van diverse mobiliteitsvarianten in het Binckhorstgebied. Dit type model helpt om uiteindelijk een gefundeerde keuze te maken voor een mobiliteitsoplossing in de Binckhorst die bijdraagt aan de opgaven. De resultaten geven een indicatie van de spitsverhoudingen, en biedt daarmee voldoende handvatten om deze afweging te kunnen maken. Een dynamische verkeersmodellering kan beter inzichten geven in de afwikkeling van verkeer op specifieke kruispunten tijdens de spits en daarmee de betrouwbaarheid van het HOV. Dit is onderdeel van de planning- en studiefase.	Leefbaarheid

	h	Geluidshinder voor de woningen langs de Binckhorstlaan en Geestbrug weg is m.i. veel te laag ingeschat. Nu wordt aangegeven dat er bijna geen hinder zal ontstaan. Dit lijkt mij wel heel sterk aangezien de weg dichtbij de huizen komt te liggen en de woningen op zand gebouwd zijn.	De beoordeling van geluid in het Plan-MER is opgesplitst in twee criteria: Geluidgehinderden en booggeluid. Dit is gedaan om een completer beeld te krijgen van de mogelijke effecten die bepaalde alternatieven hebben. Ten eerste de effecten op de geluidgehinderden. In de referentiesituatie is het geluid dat wordt veroorzaakt door het overige verkeer los van HOV, maatgevend. Dat wil zeggen dat het (auto)verkeer dat ontstaat als gevolg van de autonome ontwikkelingen de voornaamste producent is van het geluid. HOV voegt op de locaties waar veel autoverkeer rijdt geen extra overlast toe, met uitzondering van booggeluid. Bij een lage verkeersintensiteit zal de tram wel meer waarneembaar zijn. Het is wel belangrijk om te vermelden dat het hierbij gaat om de beoordeling van het volledige tracé, per locatie kan er verschil zitten in de mate van overlast door geluid veroorzaakt door HOV. In de planning- en studiefase vindt voor het voorkeursalternatief gedetailleerder akoestisch onderzoek plaats.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	i	Ook de geluidshinder voor de bewoners aan de Tuinluststraat en Overburgkade zal toenemen. De geluidsbelasting op de gevel door snelweg A12 en het treinspoor voor de omwonenden is al hoger dan de wettelijke grenswaarde van 50dB2. Een HOV-sneltram met 12 verkeersbewegingen per uur (6/x uur heen en 6/x uur terug) en het bijbehorende booggeluid van de HOV-sneltram, trillingen en lichtflitsen zullen tot een verdere toename van de geluidbelasting leiden en daarmee een verdergaande verslechtering van de kwaliteit van de leefomgeving.	In de referentiesituatie is het geluid dat wordt veroorzaakt door het overige verkeer, los van HOV, maatgevend. Dat wil zeggen dat het auto- en treinverkeer in deze specifieke situatie de voornaamste producent is van het geluid. HOV voegt op de locaties waar veel verkeer rijdt geen extra overlast toe, met uitzondering van booggeluid. Bij een lage verkeersintensiteit zal de tram wel meer waarneembaar zijn. Het is wel belangrijk om te vermelden dat het hierbij gaat om de beoordeling van het volledige tracé, per locatie kan er verschil zitten in de mate van overlast door geluid veroorzaakt door HOV. Zie voor nadere beantwoording paragraaf 4.9 van dit document.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	j	De Huygenstraverse is een prachtige in luxe natuursteen uitgevoerd wandelpad, dat voor miljoenen euro's nog maar een jaar of 10 jaar geleden is aangelegd [ca. 2012-2013]. Deze wandelpromenade zorgt voor een duurzame mobiliteit (lopen/fietsen) van de nieuwe inwoners van de Binckhorst naar de 't Huygenskwartier in Voorburg. In de huidige plannen zal die gesloopt worden, maar het effect op mobiliteit en duurzaamheidzien we niet terug in de beoordeling.	Op de Huygenstraverse zal het introduceren van een trambaan inderdaad zorgen voor een andere indeling van de ruimte voor de voetganger/fietser en groen. De ruimte die hier overblijft voor voetgangers/fietsers voldoet echter nog steeds om de voetgangersstroom hier te faciliteren, daardoor is er geen effect op mobiliteit. Duurzaamheid is in het Plan-MER op een hoger abstractieniveau beoordeeld waarbij onder andere de de bijdrage aan circulaire economie is beoordeeld van de alternatieven. Hiervoor is hergebruik van gebruikte of vrijkomende grondstoffen relevant. In de planning- en studiefase zal daarbij ook verder worden gekeken naar hergebruik van de tegels van de promenade, dit loopt immers door richting station Voorburg.	Alternatief-beoordeling
	k	De ecologische zone langs de Maanweg wordt flink verminderden de groenstrook tussen de Maanweg, bij brug met Westenburgstraat, en de broeksloot, verdwijnt helemaal. Er wordt gesproken over compensatie ergens anders in de wijk, maar daar heeft de natuur en hebben de bewoners niks aan.	Het belang van deze ecologische zone als onderdeel van de stedelijke groene hoofdstructuur (SGH) wordt onderschreven. In het Masterplan Bereikbaarheid zijn daarom de opties met een groot ruimtebeslag in de groenzone niet meer opgenomen. Bij de verdere inpassing van het tramtracé op de Maanweg is behoud en het liefst ook versterking van de ecologische zone uitgangspunt.	Leefbaarheid - Ecologie

	I	Willekeur in aanpassen van aannames en uitgangspunten Op verschillende plekken in het onderzoek kwalificeert het projectteam de gehanteerde modellen en aannames als onwaarschijnlijk (niet-representatief voor de werkelijkheid) en doet daarom aanpassingen. Voorbeelden hiervan zijn de gevoeligheidsanalyses, stedelijke referentie en beschouwing op kosten-baten analyse. Dit zie ik echter niet terug bij alle aannames. Voorbeelden waarbij ik durf te stellen dat de werkelijkheid anders is dan wordt aangenomen in de rapportages zijn: •Parkeernormen en de invloed daarvan op de verkeersstromen •Effect Rotterdamsebaan •De OV-bedrijven verkeren in de problemen, zowel financieel als voor wat betreft personeel. Dit leidt tot verschraling van dienstverlening, schrappen van lijnen/haltes. Vraag is of nieuwe lijnen überhaupt wel tot exploitatie gaan komen. •Volgens MRDH ligt het aantal reizigers in het openbaar vervoer nu op gemiddeld 82 procent van het niveau in 2019. Naar verwachting zal het nog tot 2025 duren voordat dat niveau weer bereikt wordt. Daarbij is nog geen rekening gehouden met een mogelijke nieuwe corona-uitbraak dit najaar en eventuele maatregelen die daartegen genomen worden. •Sturend autobeleid •Effect COVID •Vaarklasse trekvliet en bruggen (i.v.m. aantrekkelijkheid variant 5) nu de afvalcentrale weg gaat •Mate waarin uitkoop van onroerend goed nodig is bij variant 2 en 3 •Mogelijkheid van het gebruik van de tolbrug •Voor vervoerswaarde is uitgegaan van scenario Hoog. Dit terwijl voor extra woningen boven de nu geplande 5000 het omgevingsplan moet worden aangepast. Dit is dus nog verre van zeker en heeft absoluut impact op timing (en dus noodzaak om nu al te starten met aanleg van de HOV). •Nu is gerekend met prijspeil2022, in welke mate is bij de kostenkantrekening gehouden met de inflatie. Het feit dat sommige aannames en uitgangspunten ter discussie worden gesteld en andere niet klinkt als sterke willekeur. Dus ofwel de modellen worden gehanteerd zoals ze zijn zonder willekeurige aanpassingen en beschouwingen, ofwel we nemen alle mogelijke afwijkingen t.o.v. het model en de impact die daarbij hoort mee.	Bij elke prognose moeten er aannames gedaan worden. De aannames en uitgangspunten in het V-MRDH-model zijn gedaan op basis eerdere onderzoeken of landelijke afspraken. Zo is er in de verkenning bijvoorbeeld een gevoeligheidsanalyse gedaan voor de inschatting van het structurele effect van COVID-19. En zien we ook dat de trend van minder gebruik van de auto in de stad de laatste jaren doorzet en het sturend autobeleid verder wordt ingezet. Er is zoveel als mogelijk aangesloten bij de algemeen bekende aannames en uitgangspunten.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

	m	Negatieve business case zou moeten leiden tot heroverweging Bij alle varianten zijn de baten lager dan de kosten, oftewel een negatieve businesscase. Op pagina 109 van het hoofdrapport wordt daar reflectie op gegeven door de opstellers van het rapport. De argumenten die daar worden gegeven zijn m.i. zwak: bepaalde aannames en modellen die anders uit zouden vallen in de werkelijkheid –klinkt als een gelegenheidsargument, want dat soort beschouwingen worden ook niet gegeven voor aannames in het model die als versterking voor aanleg HOV dienen, terwijl die daar natuurlijk ook van toepassing zijn (zie vorige punt). Daarnaast wordt aangegeven dat een negatieve business case voor dergelijk projecten niet ongewoon zijn. Dat klinkt als het “maar hij deed het ook”-argument, nooit sterk. Blijft feitelijk staan dat voor dit project de maatschappelijke kosten een stuk hoger zijn dan de baten (zie de ratio’s op pagina 108 van het hoofdrapport). Dit is volgens mij nou precies waarom van te voren onderzoek wordt gedaan: is dit een plan met een positief effect voor de maatschappij? En het antwoord is bij alle varianten een zeer duidelijk “nee”. Laten we dan dit onzalige plan begraven en op zoek gaan naar maatregelen die wel effect hebben op de voorliggende opgave en een positieve maatschappelijke business case laten zien.	Het doel van de MKBA is in de verkenning om in beeld te krijgen hoe de verschillende alternatieven en varianten zich tot elkaar verhouden. Er is bij alle alternatieven van dezelfde uitgangspunten uitgegaan. Daarnaast is in beeld gebracht hoe de kosten en baten zich met elkaar verhouden. Voor de vergelijking van de alternatieven laat de MKBA duidelijk zien welke oplossing het meest efficiënt is. Voor de kosten en baten afweging op breed maatschappelijk niveau blijkt de methodiek van de MKBA die een landelijk gegeven is de brede baten van een openbaar vervoerlijn te onderschatten. Ook het bestaande openbaar vervoer heeft een negatieve kosten-baten verhouding terwijl we maatschappelijk wel veel voordelen onderkennen.	Kosten
	n	Weging leefbaarheid versus kosten Een aantal keren tijdens het proces heb ik aan leden van de projectgroep gevraagd hoe de weging van leefbaarheid versus kosten is. Daar kreeg ik toen geen concreet antwoord op (enkel procesmatig), maar wordt nu door deze MKBA pijnlijk duidelijk: waar investeringen, kosten en baten in de tien- en honderden miljoenen worden meegerekend, hebben leefbaarheidsaspecten een weging in deze MKBA van enkele miljoenen of zelf enkel een kwalitatieve inschatting (-,0,+). Oftewel kosten wegen enkele tientallen tot honderden malen zwaarder dan leefbaarheid. Deze zware focus op enkel financiële aspecten is niet meer van deze tijd. Als maatschappij rekenen we bedrijven en overheden af op de maatschappelijke impact die zij hebben, niet enkel op winst/kosten en of men zich formeel aan de regelgeving houdt. Die manier van waarderen zou ook in deze afweging meegenomen moeten worden en ik roep de gemeente dus op deze weging aan te passen zodat er balans tussen kosten en leefbaarheid is.	Juist daarom zijn de plussen en minnen opgenomen voor de meeste leefbaarheidsaspecten om deze aspecten een plek in de besluitvorming te geven. Dat zegt nog niet alles over de weging van de aspecten in de besluitvorming over het voorkeursalternatief. Waarbij leefbaarheid zeker zo zwaar weegt als de financiële aspecten. Daarnaast zijn verschillende effecten op leefbaarheid wel gekwantificeerd en gemonetariseerd in de MKBA (lucht, CO2, geluid en verkeersveiligheid).	Leefbaarheid
091509		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091510		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091311	Zie voor beantwoording zienswijze 091311	NVT

091511		Wij kunnen niet instemmen met bovengenoemde plannen omdat onze vestiging dan moet verdwijnen. De vestiging van indiener, onafhankelijke apk- en autokeuringen, locatie Den Haag, is al jaren gevestigd op deze locatie en een begrip in Den Haag. Het is een winstgevende en nog steeds stabiel groeiende vestiging. Inmiddels keuren wij jaarlijks met deze vestiging 8-9% van het totale Haagse wagenpark, wij zijn hiermee absoluut marktleider binnen de gemeente Den Haag (ter vergelijk de landelijke organisatie Kwik-Fit keurt met 3 vestigingen, 4% van de regio Den Haag). Wij bieden hierdoor stabiele werkgelegenheid aan onze medewerkers/collega's en voorzien met onze diensten in een noodzakelijke behoefte voor uw inwoners en werkgevers. Dat maakt de voorgenomen besluitvorming onevenredig en onjuist omdat niet verzekerd is dat wij onze activiteiten en dienstverlening kunnen verplaatsen en op een andere locatie kunnen hervattenen schade wegens de gedwongen verplaatsing op een juiste en afdoende wijze vergoed krijgen en te meer omdat de financiering van de plannen niet vaststaat omdat deze nog moet worden geraamd gelet op blz. 58 van het Masterplan. Met onze belangen lijkt in de planvorming geen rekening te zijn gehouden terwijl wij een organisatiezijn met toegevoegde waarde voor uw inwoners, werkgevers en onze overige stakeholders en wat goed is voor de bedrijvigheid in de Binckhorst en het omgevingsplan Binckhorst er van uitgaat dat de bestaande bedrijvigheid wordt gehandhaafd en/of bij gedwongen verplaatsing met recht aanspraak kan maken op een vervangende locatie. Zonder dat deze zaken zeker zijn gesteld menen wij dat de planvorming niet door kan gaan en verzoeken wij u de besluitvorming op te schorten. Verder menen wij dat het gekozen voorkeurstracé niet juist is en moet worden verplaatst naar het midden van de Binckhorstlaan omdat dit veel minder conflicten oplevert met ter plaatse gevestigde bedrijven zoals het onze.	Dank voor uw zienswijze. Met de gemaakte reservering voor HOV tracé in het omgevingsplan Binckhorst was het al bekend dat indiener niet op de betreffende huidige locatie kon blijven. De gemeente heeft geen verplichting om een vervangende locatie te zoeken maar doet wel haar best hiervoor. De gemeente is nu concreet met indiener in gesprek over een vervangende locatie elders in de Binckhorst.	Grondverwerving en bedrijfsvoering

091512	a	Mocht de WSV de Vliestreek niet bekend zijn volgt hier een korte introductie. De Watersportvereniging de Vlietstreek is in 1970 opgericht en biedt in de Binckhorsthaven (zuidelijke havendeel) plaats aan circa 120 ligplaatsen voor pleziervaartuigen. Naast de ligplaatsen hebben we ook ons drijvend clubhuis op deze locatie afgemeerd. Behalve dat we al meer dan 30 jaar gevestigd zijn in de genoemde Binckhorsthaven en er ons verenigingsleven hebben, bieden we (veilige) gastvrijheid aan bezoekende pleziervaartuigen en opvarenden die de stad Den Haag als toerist willen verkennen. Dit omvat nu al meer dan 300 overnachtingen per jaar. Onze leden zijn mensen van alle rangen en standen. Ons beleid is er op gericht om een betaalbare haven voor iedereen te zijn zonder winstoogmerk. Het verenigingsleven vind de gehele week door plaats. Zo wordt s 'zomers eigenlijk op alle tijdstippen gebruik gemaakt van de haven en faciliteiten. In de winter is dat vooral in de weekenden. Een deel van de leden vaart in het seizoen vanuit de Binckhorsthaven gedurende weekenden door heel Zuid-Holland en soms ook Noord-Holland. Het is voor onze leden dan ook belangrijk om gedurende het weekeinde betaalbaar een auto te kunnen parkeren in de nabijheid van de haven. Verder is het nuttig om op te merken dat de afgelopen jaren met subsidie van de Gemeente Den Haag alle steigers zijn vernieuwd en het aanzicht van de haven op de toekomstige bebouwing is aangepast.	Dank voor uw zienswijze.	Mobiliteit - Parkeren
	b	Ad. "samenvatting op bladzijde 5":Hier wordt verwezen naar mobiliteit en arbeidsplaatsen maar niet naar bereikbaarheid van de broodnodige sociale invulling in de Binckhorst, waar de Watersportvereniging een belangrijk onderdeel van is.	De publieksfuncties en voorzieningen zijn zeker onderdeel van de mobiliteitsopgave. Ook die willen we goed bereikbaar maken.	Mobiliteit - Bereikbaarheid
	c	Ad. Hoofdstuk 2.2.6 pagina 18 ". Minder ruimte voor parkeren: aanbod gestuurd en marktconform "Er wordt marginaal gekeken naar bereikbaarheid en aangegeven dat daar waar nodig marktconform betaald parkeren zal worden aangeboden. Dit maakt het sociale gebeuren in de Binckhorst en speciaal voor de watergebonden activiteiten onnodig duur en minder bereikbaar voor de kleine portemonnee. Er wordt in hoofdstuk 3.1 aangegeven dat beleid er voor moet zorgen dat de noodzakelijke bereikbaarheid (qua parkeren?) gegarandeerd blijft. Het gebruik van de WSV de Vlietstreek komt mede door het uitgangspunt van 2.2.6(zie boven) in het gedrang. Vooral ook omdat Parkeren op eigen terrein (POET) zoals in de voorwaarden van bereikbaarheid in hoofdstuk 3.7 benoemd, voor de WSV de Vlietstreek onmogelijk is. Wij hebben immers een vestiging in en op het water. In de beschrijving van de tracédelen wordt voor de Binckhorstlaan en de Maanweg het verminderen van de beschikbare parkeerplaatsen speciaal benoemd wat voor onze vereniging erg nadelig is. Het moet o.i. mogelijk zijn voor kort en langer parkeren buiten de normale werkuren en in het weekend geen of andere tarieven te hanteren zodat het sociale aspect gehandhaafd kan blijven.	Het beperken van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg vloeit voort uit de komst van HOV (minder autogebruik) en de realisatie van parkeren op eigen terrein bij nieuwbouw (minder parkeren op straat nodig). Daarnaast heeft de Commissie voor de m.e.r. in haar toetsingsadvies een aanbeveling gedaan met betrekking tot parkeren. Aangezien het vervallen van parkeerplaatsen in de Binckhorst juist positief is, terwijl het vervallen daarvan in Voorburg en Rijswijk een negatief effect is, beveelt de Commissie aan dit onderscheid duidelijker aan te geven in het MER. Waar verlies aan straat parkeren in de Binckhorst opgevangen wordt door onder andere een ander parkeerconcept, vraagt het verlies aan straat parkeren in Voorburg/Rijswijk om in de planning- en studiefase creatieve oplossingen te zoeken voor mitigatie van dit effect. Specifiek voor de Binckhorst blijft wel een deel parkeerplaatsen op de openbare weg in de omgeving van de Binckhaven vanwege daar al gevestigde bedrijven. Ook zal in een deel van de te bouwen garages (onder andere One Milky Way) openbaar/bezoekersparkeren mogelijk zijn.	Mobiliteit - Parkeren
091513		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091311	Zie voor beantwoording zienswijze 091311	NVT
091514		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT

091515		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091516		Mijn opmerking betreft de aanleg van de toekomstige trambaan richting Rijswijk/Delft. Komende vanuit de Binckhorst. Vanaf de Binkhorstbrug rechtdoor richting prinses Marianne laan. De weg heeft op dit moment een afslag naar links naar de maanweg, en er is een mogelijkheid rechtsaf te slaan naar het wooncomplex Binckeiland, recent opgeleverd omvattende meer dan 200 woningen. Dit “kruispunt” heeft stoplichten. Even verderop is er een toegang tot het woonwijken gelegen aan de Overburgkade en de Corbulokade. Hier en de zijstraten omvatten ook een groot aantal woningen. Graag bij het ontwerp van de vrije? trambaan met de toegankelijkheid van genoemde woongebieden rekening te houden. Afsluiting t.b.v. vrije trambaan is niet gewenst en zou een hoop extra verkeersbewegingen, b.v. het straatje keren, op ongewenste andere plekken tot gevolg hebben Er komt woon/werk verkeer van bewoners in en uit, de vrachtauto’s van Avalex (vuil)ophaaldienst moeten er in en uitdunnen et cetera.	Dank voor uw zienswijze. De blijvende bereikbaarheid van de aanliggende percelen is uitgangspunt. In de planning- en studiefase (vervolgfase) zal nader onderzocht worden hoe de aansluiting van de zijstraten en de bereikbaarheid van wijken geborgd kan worden. Op voorhand is wel te stellen dat de kruising Maanweg/Binckhorstlaan als volwaardige kruising blijft bestaan.	Mobiliteit - Bereikbaarheid
091517		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091518		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091519		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT
091520	a	Aangezien ik in deze zienswijze met name in ga op de effecten van het plan op mijn eigen directe woonomgeving acht ik het nuttig om eerst deze wijk nader te specificeren. Ik woon immers in het uiterste puntje van Voorburg-West, in het gebied begrenst door de Binckhorstlaan, Prinses Mariannelaan, Haagse Trekvlieten de Broeksloot. Waar ik verder in deze zienswijze spreek over ‘wijk’ bedoel ik dan ook dit gebied, tenzij nadrukkelijk anders aangegeven.	Dank voor uw toelichting. Dit wordt verder meegenomen in de beantwoording hieronder.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

	b	Inpassen van de HOV-infrastructuur heeft een negatief effect op de verkeersafwikkeling op de kruising Binckhorstlaan -Maanweg In de voorgestelde aanpassing is immers sprake van onder andere de volgende maatregelen: •het terugbrengen van het aantal opstelstroken op 3 van de 4 takken. •het op grote afstand van de kruising leggen van de stopstrepen op de Maanweg •toevoegen van meerdere tramrichtingen in de VRI. Al deze aanpassingen afzonderlijk hebben al een negatief effect op de (theoretische) afwikkelcapaciteit van met verkeerslichten geregelde kruisingen. In combinatie zullen deze effecten elkaar alleen maar versterken. Mijn inschatting is dan ook dat een dergelijke aanpassing tot een knelpunt in de verkeersafwikkeling zal gaan zorgen. Hiermee ontstaat het risico op structurele wachtrijen die enerzijds een negatief effect hebben op de leefomgeving als gevolg van uitstoot en geluidhinder. Anderzijds kunnen structurele wachtrijen zorgen voor ongeduld bij bestuurders, wat zich dan weer kan vertalen in ongewenst (agressief) verkeersgedrag.	Met de maatregelen in de MIRT-Verkenning voor de bereikbaarheid CID Binckhorst is beoogd om de groei van het autoverkeer te beperken en te voorkomen. Hierbij blijft de verkeersafwikkeling op de kruispunten een aandachtspunt. In de schetsontwerpen is een eerste verkenning gedaan of er voldoende ruimte is om de HOV-verbinding in te passen. In de volgende fase (planning- en studiefase) wordt nader onderzoek gedaan naar de exacte vormgeving van het kruispunt (zoals aantal opstelstroken en ligging stopstreep) en de afstelling van de verkeerslichten. In de volgende fase volgt de nadere inpassing in Voorburg-West en Rijswijk, waarbij verschillende opties op tafel liggen om dit op een zo goed mogelijke manier vorm te geven. Zo is de doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") een aanvullende maatregel (nr. 17) in het Basispakket Mobiliteit. We nemen deze mee in de uitwerking van de herinrichting van de Geestbrugweg (nr. 18) en Mariannelaan (nr. 16) om deze leefbaarder en veiliger te krijgen.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid

	c	Het voorgestelde kruispuntontwerp Binckhorstlaan -Maanweg veroorzaakt potentiële verkeersveiligheidsrisico's voor voetgangers en fietsers Doordat op 3 van de 4 takken slechts sprake is van 1 rijstrook per rijrichting ontstaat hier een gecombineerde rechtdoor, rechtsaf en linksafstrook. Een logisch gevolg hiervan is dat in de verkeerslichtenregeling ook een keuze gemaakt moeten worden tussen • ofwel het toestaan van een deelconflict tussen rechtsafslaand autoverkeer en rechtdoorgaande fietsers op het naastgelegen fietspad. • of het conflictvrij regelen, wat regeltechnisch inefficiënt zal zijn waardoor eerder terugslag van wachtrijen kan optreden. In beide gevallen zal er sprake zijn van een negatief effect op de verkeersveiligheid, waarbij ook kwetsbare verkeersdeelnemers zijn betrokken. In het eerste geval, bij het toestaan van een deelconflict, ontstaat het risico dat afslaand autoverkeer het naastgelegen (en gelijktijdig groen hebbende) rechtdoor gaande fietsers of voetgangers over het hoofd zien. In dergelijke situaties is er een verhoogde kans dat kwetsbare verkeersdeelnemers in de flank worden geraakt. In het tweede geval, waarbij fiets- en voetgangers richtingen afzonderlijk worden geregeld, zullen de roodtijden voor alle richtingen aanzienlijk toenemen. Hierbij is het reëel te verwachten dat bij verkeersdeelnemers het gevoel ontstaat dat ze onnodig lang staan te wachten. Dat zal dan vervolgens weer tot een meer dan gemiddelde roodlichtnegatie kunnen leiden bij zowel fietsers als voetgangers, met de bijbehorende risico's op ongevallen. Dit effect zal nog sterker optreden indien er sprake is van absolute prioriteit van de tram en deze regelmatig in zal grijpen in de regelingen daarmee langere wachttijden voor het overige verkeer zal creëren.	De nadere uitwerking van dit - en andere kruispunten - zullen in de planning- en studiefase nader moeten worden uitgewerkt in overleg met de omgeving.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

	d	De bereikbaarheid van de wijk (Corbulokade, Hadrianusstraat, Agripinastraat en Flaviusstraat) wordt voor fietsers aanzienlijk verslechterd Het Ontwerp Masterplan en de ontwerptekeningen voor de voorlopige voorkeursvariant 1T gaan er vanuit dat op het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan de aantakkende straten minder goed bereikbaar worden. Zowel de Corbulokade als de Flaviusstraat mogen uitsluitend rechtsafslaand verlaten worden in de richting van de Prinses Mariannelaan. Daarmee samenhangend is het volgens het plan ook alleen nog maar mogelijk om vanaf de Binckhorstlaan rechtsaf te slaan als men vanuit de richting Maanweg komt. Aangezien er sprake is (en zo te zien blijft) van in één richting bereden fietspaden langs dit deel van de Binckhorstlaan is het daarmee voor fietsers niet meer legaal mogelijk om vanuit de wijk linksaf te slaan richting Binckhorst en station Den Haag Centraal. Een fietser die deze beweging legaal wil maken moet in het voorgestelde plan de volgende route volgen:'Corbulokade, rechtsaf Binckhorstlaan, rechtdoor westzijde Binckhorstlaan en oversteken Prinses Mariannelaan (VRI), linksaf zuidzijde Prinses Mariannelaan en oversteken Den Burghstraat (VRI), linksaf en oversteken Prinses Mariannelaan (VRI) en vervolgens rechtdoor oostzijde Binckhorstlaan' Andersom wordt het op deze kruising niet meer mogelijk om als fietsers vanaf de Binckhorstlaan linksaf de Corbulokade of Flaviusstraat in te rijden. Hier zal men door moeten rijden naar de Maanweg en daar dan 3 takken van de kruising over moeten steken (er lijkt op de kruising Binckhorstlaan – Maanweg immers ook geen sprake van een in twee richtingen te gebruiken fietsoversteek over de zuidtak van de Binckhorstlaan). Voor deze richting is het rechtsafslaan vanaf Prinses Mariannelaan bij de Agrippinastraat echter nog een realistisch alternatief. Naar mijn mening wordt het fietsen, dat naast het OV, in een stedelijke omgeving als te stimuleren modaliteit moet worden gezien door het nu voorliggende plan onnodig benadeeld.	Het is niet de bedoeling dat het onmogelijk wordt of veel omrijden nodig is met het realiseren van de HOV. Zeker voor fietsers en voetgangers willen we ook directe routes en minder barrières. In de planning- en studiefase is de ontsluiting van de wijken daarom ook een belangrijk aandachtspunt. Het herinrichten van de Geestbrugweg, Prinses Mariannelaan en Binckhorstlaan is daarom een van de aanvullende maatregelen waarmee we de wijk bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid willen verbeteren. Fietsen (en wandelen) is naast de implementatie van HOV inderdaad een belangrijke pijler voor de 'modal shift' die zal moeten plaatsvinden in dit gebied en Den Haag. Met een 'modal shift' bedoelen we dat we het mogelijk maken voor mensen om te kiezen voor een andere manier van vervoer. De inpassing van twee richtingenfietspaden is hier ook een belangrijk aandachtspunt.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

	e	De bereikbaarheid van de wijk (Corbulokade, Hadrianusstraat, Agripinastraat en Flaviusstraat) wordt voor gemotoriseerd verkeer verslechterd Net als voor de fietsers zoals benoemd onder punt 3, neemt ook voor het autoverkeer de bereikbaarheid van de wijk af. Voor autoverkeer is het vanuit het voorgestelde plan niet meer mogelijk om rechtstreeks het Haagse deel van de Binckhorstlaan en de Maanweg te bereiken. Daarmee wordt ook de ontsluiting richting de A12 en de Haagse ring S100 minder aantrekkelijk. Andersom is het ook niet meer mogelijk om vanaf de Binckhorstlaan linksaf te slaan de wijk in. Ook hier is er geen duidelijk alternatieve route. Aangezien de naastgelegen kruisingen Binckhorstlaan –Maanwegen Binckhorstlaan –Prinses Mariannelaan zijn geregeld met verkeerslichten lijkt het mij niet voor de hand liggen daar te voorzien in een formele keerbeweging. Een dergelijke keerbeweging kent namelijk conflicten met het overgrote deel van de andere richtingen in een kruising en zal ook gepaard gaan met grote ontruimingstijden. Een keerbeweging in de regeling opnemen zal dus erg beperkend werken voor de afwikkelcapaciteit en daarmee ook voor de geloofwaardigheid van de regeling. Dit zal de door bij benoemde effecten onder opmerkingen 1 en 2 dan ook weer versterken. Daarbij wil ik ook nog opmerken dat keren niet is toegestaan op het moment dat er een pijlmarkering op de weg is aangebracht. Verkeer is dan immers verplicht een door de pijl aangegeven richting te vervolgen.	In de planning- en studiefase moet verder vormgegeven worden aan de inrichting en verkeersafwikkeling van dergelijke routes. Nadere uitwerking zal vanzelfsprekend plaatsvinden in overleg met de omgeving.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	f	De bereikbaarheid van de wijk (Corbulokade, Hadrianusstraat, Agripinastraat en Flaviusstraat) wordt voor hulpdiensten verslechterd Het fysiek onmogelijk maken van de linksafslaande bewegingen op het Voorburgsedeel van de Binckhorstlaan zal ook invloed hebben op de bereikbaarheid van de wijk voor hulpdiensten. Zeker in combinatie met de verminderde capaciteit (zie opmerking 1) op de kruising Binckhorstlaan bestaat er de kans dat aanrijtijden worden verhoogd.	Uiteraard zijn de aanrijtijden van hulpdiensten uitgangspunt voor de ontwerpen. In de nadere uitwerking zal hier ook verdere invulling aan gegeven worden.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	g	Inpassen van de HOV-infrastructuur heeft een negatief effect op de verkeersafwikkeling op de kruising Binckhorstlaan –Prinses Mariannelaan In de voorgestelde aanpassing is immers sprake van onder andere de volgende maatregelen: •het terugbrengen van het aantal opstelstroken op alle momenteel in de regeling opgenomen takken. •het op grote afstand van de kruising leggen van de stopstrepen op de zowel de Binckhorstlaan, Prinses Mariannelaan West als Prinses Mariannelaan Oost •toevoegen van meerdere tramrichtingen in de VRI •toevoegen van de Den Burghstraat aan de VRI regeling. Al deze aanpassingen afzonderlijk hebben al een negatief effect op de (theoretische) afwikkelcapaciteit van met verkeerslichten geregelde kruisingen. In combinatie zullen deze effecten elkaar alleen maar versterken.	Zonder realisatie van de HOV-verbinding neemt de hoeveelheid autoverkeer nog verder toe (Referentiesituatie). In de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg zijn inderdaad aandachtspunten over doorstroming autoverkeer en verkeersveiligheid geconstateerd. Dit geldt voor alle varianten en is niet onderscheidend. In de planning- en studiefase moet nader onderzocht worden op welke wijze de HOV zo optimaal mogelijk ingepast kan worden, eventueel in combinatie met verkeersbeperkende maatregel op de Geestbrug (zoals opgenomen in het Basispakket Mobiliteit). Aan het aspect 'verkeersdrukte/ doorstroming' zal tijdens de verdere uitwerking aandacht worden besteed. Hierbij zal ook worden gekeken naar een optie voor een afsluiting voor autoverkeer ter hoogte van de Geestbrug.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

	h	Het voorgestelde kruispuntontwerp Binckhorstlaan –Prinses Mariannelaan veroorzaakt potentiële verkeersveiligheidsrisico's voor voetgangers en fietsers Net als op de kruising Binckhorstlaan –Maanweg (zie opmerking 2) zal er in de regeling een keuze gemaakt moet worden tussen: •ofwel het toestaan van een deelconflict tussen rechtsafslaand autoverkeer en rechtdoorgaande fietsers op het naastgelegen fietspad. •of het conflictvrij regelen, wat regeltechnisch inefficiënt zal zijn waardoor eerder terugslag van wachtrijen kan optreden. In beide gevallen zal er sprake zijn van een negatief effect op de verkeersveiligheid, waarbij ook kwetsbare verkeersdeelnemers zijn betrokken. In het eerste geval, bij het toestaan van een deelconflict, ontstaat het risico dat afslaand autoverkeer het naastgelegen (en gelijktijdig groen hebbende) rechtdoor gaande fietsers of voetgangers over het hoofd zien. In dergelijke situaties is er een verhoogde kans dat kwetsbare verkeersdeelnemers in de flank worden geraakt. Specifiek voor deze kruising is nog van toepassing dat de fietsoversteken over de Prinses Mariannelaan ver van het kruisingsvlak af liggen. Dit maakt het toestaan van een deel conflict hier uiterst onwenselijk. In het tweede geval, waarbij fiets- en voetgangers richtingen afzonderlijk worden geregeld, zullen de roodtijden voor alle richtingen aanzienlijk toenemen. Hierbij is het reëel te verwachten dat bij verkeersdeelnemers het gevoel ontstaat dat ze onnodig lang staan te wachten. Dat zal dan vervolgens weer tot een meer dan gemiddelde roodlichtnegatie kunnen leiden bij zowel fietsers als voetgangers, met de bijbehorende risico's op ongevallen. Dit effect zal nog sterker optreden indien er sprake is van absolute prioriteit van de tram en deze regelmatig in zal grijpen in de regelingen daarmee langere wachttijden voor het overige verkeer zal creëren.	Met de maatregelen in de MIRT-Verkenning voor de bereikbaarheid CID Binckhorst is beoogd om de groei van het autoverkeer te beperken en te voorkomen. Hierbij blijft de verkeersafwikkeling op de kruispunten een aandachtspunt. In de schetsontwerp is een eerste verkenning gedaan of er voldoende ruimte is om de HOV-verbinding in te passen. In de volgende fase (planning- en studiefase) wordt nader onderzoek gedaan naar de exacte vormgeving van het kruispunt (zoals aantal opstelstroken en ligging stopstreep) en de afstelling van de verkeerslichten.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	i	Zijn alle tramrichtingen op de kruising Binckhorstlaan –Prinses Mariannelaan noodzakelijk en efficiënt? Op de kruising Binckhorstlaan –Prinses Mariannelaan is in de ontwerptekening voorzien in meerdere mogelijke bewegingen voor de tram. Zijn al deze verbindingen daadwerkelijk noodzakelijk? Het is voor mij de vraag of de verbinding tussen Binckhorstlaan en Prinses Mariannelaan (Oost) wel efficiënt is. Voor de verbinding van / naar Station Voorburg vanaf de Binckhorstlaan is immers het tracé langs de Maanweg voorzien. Voor alleen een calamiteitenboog neemt dit nu erg veel ruimte in op de kruising, die naar mijn mening beter besteed kan worden aan een betere inpassing van alle verkeersstromen. Daarmee worden dan mogelijk ook de onder 6 en 7 benoemde negatieve effecten in enige mate beheerst. Eenzelfde vraag zou zelf gesteld kunnen worden voor de doorgaande tramverbinding over de Prinses Mariannelaan. Ik vermoed echter dat het als alternatief inpassen van een verbinding op de kruising Binckhorstlaan (Zuid) –Maanweg niet haalbaar zal zijn zonder de onder 1 en 2 al benoemde negatieve effecten op die kruising te vergroten.	Wij zullen de noodzaak van deze calamiteitenboog bij de verdere uitwerking van de plannen nader onderzoeken. Hiervoor is ruimte in het reeds gestarte participatietraject Prinses Mariannelaan	Locatie Binckhorstlaan Voorburg

	j	Zorg voor een meer effectieve fietsstructuur op de Binckhorstlaan in Voorburg Naast het OV is ook de fiets een uiterst duurzame modaliteit, waarbij goed afgestemde netwerken voor fiets en OV elkaar kunnen versterken. Zoals ik heb aangegeven bij opmerking 3 heeft de huidige uitwerking van de plannen juist een negatief effect op de bereikbaarheid van de wijk voor fietsers door het komen te vervallen van de oversteken over de Binckhorstlaan. Dit negatieve effect kan echter worden beheerst door de fietspaden aan beide zijden van de Binckhorst voor gebruik in twee richtingen in te richten.	In de MIRT-Verkenning is de bereikbaarheid van CID Binckhorst voor alle vervoerswijzen onderzocht. Naast een goede HOV-verbinding is daarom een Basispakket Mobiliteit voorzien, waarin aanvullende maatregelen voor de bereikbaarheid zijn opgenomen. Hierin zijn diverse fietsmaatregelen voorzien, waaronder een goede fietsverbinding tussen Den Haag en Ypenburg (via Voorburgse Binckhorstlaan en Prinses Mariannelaan). In de planning- en studiefase wordt de inpassing van de HOV-verbinding en fietsverbinding nader uitgewerkt.	Proces - Basispakket Mobiliteit
	k	Maak de Geestbrug volledig gesloten voor autoverkeer In het Ontwerp Masterplan wordt al de suggestie gedaan om de verkeersintensiteiten over de Geestbrug te beperken. Door hier een stevige maatregel te nemen ontstaan er wellicht ook kansen om de negatieve effecten die ik bij opmerkingen 1 en 6 heb benoemd. Een mogelijk die ik zie is het volledig afsluiten van de Geestbrug voor doorgaand verkeer, met uitzondering van voetgangers, (brom-)fietsers, openbaar vervoer en hulpdiensten. Met een dergelijke maatregel wordt het signaal gegeven om actief duurzame modaliteiten te stimuleren en het gebruik van de auto voor lokale / regionale doelen te beperken. Autoverkeer van / naar Rijswijk wordt hiermee gedwongen gebruik te maken van de hoofdstructuur via de Mercuriusweg / Rijswijkseweg. De ontsluiting naar het rijkswegennet blijft in takt via de route Haagweg –Laan van Hoonwijck naar de aansluiting A4 –A13.Met deze maatregel is het ook mogelijk de inrichting van het westelijke gedeelte van de Prinses Mariannelaan en de ontsluitende van de aantakkende wijken te optimaliseren. Door bijvoorbeeld het inrijden van de Agrippinastraat vanaf de Prinses Mariannelaan toe te staan (opheffen aanwezige knip) worden de Argrippinastraat, Flaviusstraat, Corbulokade en Hadrianusstraat legaal bereikbaar vanaf de Prinses Mariannelaan. Daarbij is men niet meer afhankelijk van het al dan niet mogen keren op een aangepaste kruising Binckhorstlaan –Maanweg. Aan de andere zijde van de Prinses Mariannelaan kan er voor worden gekozen om éénrichtingsverkeer in testellen op de Hoekweg en Hoekenburglaan(tegen de klok in).In theorie zou op de Prinses Mariannelaan dan geen rijbaan voor autoverkeertussen vanaf Hoekweg tot Hoekenburglaanaanwezig hoeven te zijn. Een uitdaging is dan nog wel het inpassen van een keervoorziening op de Prinses Mariannelaan ter hoogte van de Hoekweg zodat bevoorrading van de winkels op de Prinses Mariannelaan geen overlast veroorzaakt in de woonstraten. Met het beperkte aanbod van autoverkeer dat er hiermee op de Prinses Mariannelaan overblijft tussen Geestbrug en Binckhorstlaan zou het meerijden van de tram op de rijbaan hier niet al te bezwaarlijk moeten zijn.	Een van de mogelijkheden om de Geestbrug leefbaarder en veiliger te maken in combinatie met een tramverbinding is door het doorgaande verkeer op de Geestbrugweg er af te halen. Een mogelijkheid die hiervoor onderzocht is (en waarvan uit de Vervoerwaardestudie gebleken is dat dit werkt) is het aanbrengen van een 'knip' in het autoverkeer op de Geestbrug. Zie hiervoor maatregel 17 uit het Basispakket Mobiliteit. Er is inmiddels samen met de omgeving van de Geestbrugweg een verkenning van de herinrichting van de Geestbrugweg gestart om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. In dit proces wordt deze optie meegenomen en worden de effecten en gevolgen voor de omgeving en de lokale bereikbaarheid onderzocht.	Proces - Basispakket Mobiliteit

	l	Maak de Binckhorstbrug volledig gesloten voor autoverkeer Het huidige Ontwerp Masterplan gaat er vanuit dat autoverkeer in beide richtingen gebruik kan blijven maken van de Binckhorstbrug. Ik vraag me af of dat wel strikt noodzakelijk is. Net zoals hierboven beschreven bij punt 10 kan deze brug een natuurlijke plek vormen voor het realiseren vaneen knip de structuur voor het autoverkeer. Door de Binckhorstbrug uitsluitend toegankelijk te maken voor voetgangers, (brom-)fietsers, openbaar vervoer en hulpdiensten wordt het aannemelijk dat het verkeersaanbod op de kruising Binckhorstlaan –Maanweg aanzienlijk beperkt zal worden. Een dergelijke maatregel maakt de inpassing van de HOV-infra tussen de Jupiterkade en de Maanweg ook eenvoudiger. De nieuw in te passen vervangende Binckhorstbrug hoeft immers minder breedte worden door het wegvallen van 2 autorijstroken. Ook wordt het raakvlak met het gebouw en de parkeergarage van Het Hanzegebouw / Dana Petroleum minder complex. Met een gewijzigde ligging van de trambaan meer centraal op de Binckhorstbrug zal ook de op pagina 33 van het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid benoemde krappe boog voor de tram ruimer kunnen worden. Door het (grotendeels) vervallen van één van de vier takken van de kruising kan ook het kruispuntontwerp en de verkeerslichtenregeling worden vereenvoudigd. De bereikbaarheid per auto voor het Haagse deel van de Binckhorstlaan tussen de Zonweg en de Jupiterkade zal met deze aanpassing iets minder scoren. In figuur 1.2 (pag 11) van het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid is echter te zien dat dit gedeelte van de Binckhorstlaan (en ook de Maanweg) als secundaire weg wordt gezien. Een knip kan dus juist werken om dit secundaire karakter te benadrukken en verkeer meer richting de hoofdwegen te dwingen. Daarmee lijkt mij dit een reële beheersmaatregel voor de onder punt 1 benoemde risico's.	In het omgevingsplan van de Binckhorst 2019 (RIS 299317) is de geplande ontsluitingsstructuur voor het autoverkeer aangegeven. Hierbij is de Binckhorstlaan ter hoogte van de Binckhorstbrug aangeduid als een belangrijke wijkontsluitingsweg. Voor de HOV verkenning is het in stand houden van deze weg voor autoverkeer een uitgangspunt. Het afsluiten van de Binckhorstbrug heeft naast de door u genoemde voordelen ook effecten op de bereikbaarheid van de aanliggende gebieden zoals een deel van de Binckhorst en Voorburg West en zal leiden tot extra belasting op andere routes, waar mogelijk een forse toename van het verkeersaanbod ook niet wenselijk is uit oogpunt van verkeershinder of verkeersafwikkeling. Daarnaast moet bij dit soort maatregelen rekening gehouden worden met kwetsbaarheid van het wegennetwerk in dit gebied in relatie tot bijvoorbeeld calamiteiten. In de volgende fase zal nog naar de inpassing van HOV op de brug en op de omliggende kruisingen uitgewerkt worden.	Proces - Basispakket Mobiliteit
091521		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091311	Zie voor beantwoording zienswijze 091311	NVT
091522		Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091311, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091311, aanvullend:	NVT
091523	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091311, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091311, aanvullend:	NVT
	b	Maak van de gelegenheid gebruik om nog grootschaliger te denken, Voorburg is ruw in twee delen gehakt door NS spoor en A12. De leefbaarheid van Voorburg verbetert enorm door A12 en NS-spoor ter plaatse van het centrum ondergronds te brengen. Dan kan de tuin van Hofwijck hersteld worden en is er ruimte voor de HOV richting Zoetermeer.	Dank voor het benoemen van de kansen voor het Oude Centrum van Voorburg. De gemeente Leidschendam-Voorburg is bezig met het vormen van een visie op de A12-zone. Daarbij zal samen met andere overheden gekeken worden naar de mogelijkheden van ondertunneling/ overkluizing. Dit is geen onderdeel van de verkenning maar deze maakt een ondertunneling niet onmogelijk. Aantasting van Huygens' Hofwijck, Opa's Veldje en de Scouting is niet aan de orde. Afgesproken is dat een eventuele toekomstige verlenging van de verbinding naar Zoetermeer alleen ondergronds zal plaatsvinden.	Leefbaarheid
091524		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091525	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091311, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091311, aanvullend:	NVT

	b	Leidschendam-Voorburg zou geen extreme overlast moeten ervaren door keuzes die door/in Den Haag worden gemaakt.	Dank voor uw zienswijze. Samen met rijk en regio voeren de gemeenten Rijswijk, Den Haag en Leidschendam-Voorburg samen deze Verkenning naar OV-bereikbaarheid uit. Dit met het doel nieuwe OV landelijke woningbouwopgaven mogelijk te maken. De keuze voor een voorkeurstracé is een gezamenlijke keuze van alle initiatiefnemers. Leefbaarheid (beperking van overlast) en verkeersveiligheid zijn daarbij ook in en om heel Voorburg West belangrijke punten van aandacht. Inzet van de gemeente Leidschendam-Voorburg is dat deze in Voorburg West in zijn geheel verbetert.	Grondverwerving en Bedrijfsvoering
091526	a	Namens Cliënte, respectievelijk woonachtig en gevestigd te Den Haag, maar voor de behandeling van deze zienswijze woonplaats kiezende ten kantore van ondergetekende, maak ik hierbij een zienswijze kenbaar met betrekking tot de MlRT-Verkenning CID-Binckhorst zijnde 1. het ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst en het 2. ontwerp Milieueffectrapport Bereikbaarheid CID-Binckhorst. De besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Cliënte, hierna ook te noemen: "Cliënte" is eigenaresse van een groot aantal percelen plaatselijk bekend.	Dank voor uw zienswijze. Uw toelichting is ter kennisgeving aangenomen.	Grondverwerving en Bedrijfsvoering
	b	Conflict met het huidige gebruik als toegangsweg en parkeerplaats Uit de foto afbeelding 2 blijkt dat de ontsluiting van de groothandel en de huurders alsmede het parkeerterrein van de groothandel en van de huurders Binckhorstlaan 122 tot en met 128 is gelegen aan de Binckhorstlaan (op het perceel 2149) precies op de locatie waar volgens het voorkeursalternatief de nieuwe HOV-verbinding is geprojecteerd. Cliënte zal door de keuze voor het voorlopig voorkeursalternatief onevenredig worden benadeeld. Niet alleen loopt het voorkeursalternatief over een gedeelte van haar gronden maar ook zal de bereikbaarheid van haar bedrijf maar ook die van haarhuurders naar verwachting onevenredig worden benadeeld zo niet onmogelijk worden wegens conflicterende verkeersstromen tussen de HOV-verbinding en de bezoekers.	De aanleg van de HOV-verbinding heeft invloed op de bereikbaarheid van de panden aan de Binckhorstlaan. Naar verwachting zullen deze in de toekomst op andere wijze ontsloten moeten worden. De exacte uitwerking is onderdeel van de volgende fase.	Grondverwerving en Bedrijfsvoering
	c	De belangrijkste zienswijze van Cliënte is dan ook dat er dient te worden gekozen voor een ander voorkeursalternatief, en wel voor een voorkeursalternatief dat niet leidt tot conflicterende verkeersstromen met de bezoekers van Cliënte. Kortgezegd dient de keuze te vallen op een voorkeursalternatief dat ofwel leidt over het midden van het tracé van de huidige Binckhorstlaan tussen de kruising met de Supernovaweg en de Mercuriusweg óf een alternatief dat ziet op een verhoogde aanleg (+1) waardoor de verkeersstromen naar het bedrijf van Cliënte en haar huurders niet gehinderd worden door het HOV-tracé, noch daarmee conflicteert omdat bij een +1 ligging het bestemmingsverkeer voor Cliënte en haar huurders er onderdoor kan bewegen.	Uw toelichting is ter kennisgeving aangenomen. De ligging aan de rechterzijde van Binckhorstlaan is gekozen omdat de verkeershinder voor en door HOV met stedelijke stroomwegen het minst is.	Grondverwerving en Bedrijfsvoering

	d	In het Ontwerp Masterplan wordt geschreven dat voor de (ontwikkeling van) woningbouw en extra arbeidsplaatsen op de Binckhorst en CID mobiliteitsmaatregelen nodig zijn. Deze mobiliteitsmaatregelen zijn nodig wegens de gewenste ontwikkelingen op de Binckhorst. Het gaat hier met name om een woningbouwopgave voor "de rest van de Binckhorst" en niet op de gronden noch het gebied waar de percelen die in eigendom van Cliënte zijn, zich bevinden. Er bestaat dus volgens het gemeentebestuur een rechtstreekse samenhang tussen de gewenste HOV-verbinding en de woningbouw in de vorm van een soort conditio sinequa non. Zonder HOV-verbinding geen (extra) woningbouw op de Binckhorst boven de vijfduizend woningen die het vigerende omgevingsplan "Binckhorst" al toelaat, aldus het gemeentebestuur	Dit is correct.	Grondverwerving en Bedrijfsvoering
	e	Het voorlopig voorkeursalternatief betreft een combinatie van maatregelen. Zoals op bladzijde 5 staat te lezen betreft het - de HOV-variant 1T, bestaande uit: een HOV-tram op de route Den Haag Centraal Binckhorstlaan Den Haag met zoveel mogelijk vrij liggende infrastructuur; een HOV-tram via de Maanweg naar station Voorburg; een HOV-tram naar Rijstwijk/Delft via de Binckhorst - Geestbrugweg. Voorgesteld wordt dat de maatregelen de komende jaren worden gerealiseerd. Als onderbouwing wordt het volgende gesteld: de gebiedsontwikkeling in de Binckhorst mogelijk maakt. Voor dit punt uit het afweegkader - de bereikbaarheid van de Binckhorst - scoren de lightrail-varianten(inclusief doorkoppeling naar Zoetermeer) het beste, gevolgd door varianten met tram tot station Voorburg naar Rijswijk/Delft. Doortrekking van de lightrail is momenteel nog niet aan de orde, waardoor de effecten van de lightrail in deze fase vergelijkbaar zijn met de HOV-tram. De varianten met HOV-bus scoren het slechtst. Tussen de routealternatieven richting Voorburg zitten nauwelijks verschillen als het gaat om economische agglomeratiekracht, mobiliteitstransitie en verstedelijking. • Het alternatief de mobiliteitsknelpunten het beste opgelost • Het bijdraagt aan de ambities voor fiets en OV • Het meest financieel haalbaar is • Het tracé het beste maakbaar is. Cliënte kan met deze onderbouwing niet instemmen en meent dat het spreekwoord: "Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald", door het gemeentebestuur moet worden toegepast. Er zijn nog te veel onduidelijkheden om het Voorkeursalternatief 1T als enige juiste aan te merken.	Uw toelichting is ter kennisgeving aangenomen.	Grondverwerving en Bedrijfsvoering

	f	Voor het Tracédeel 4: Binckhorstlaan Den Haag (blz. 32 Structuurvisie) wordt een dergelijke onduidelijkheid ook geconstateerd en onderkend. Dit blijkt uit het onderstaande citaat: begin citaat Inpassing HOV-baan en fietspad/trottoir Binckhorstlaan (i.r.t. naastgelegen percelen, ruimte en stedenbouwkundige kwaliteit. Voor de inpassing van de HOV-baan en inpassing fietspad/trottoir is aankoop van gronden van naastgelegen percelen nodig. Een aandachtspunt bij de inpassing van de HOV-baan is de bereikbaarheid van de percelen direct aan de Binckhorstlaan. Vanuit de stedenbouwkundige ontwikkeling is het wenselijk om de bouwblokken zoveel mogelijk via een secundaire weg te ontsluiten. Dit sluit aan bij het uitgangspunt om geen perceel aansluitingen te laten kruisen met de HOV-baan. Hel/'s de vraag of dit voor alle percelen haalbaar is, in ieder geval in de tijdelijke situatie vooruitlopend op verdere ontwikkeling van het gebied. In het bijzonder is hier de bereikbaarheid van het tankstation te benoemen. Het huidige tankstation (met LPG) vormt geen specifiek veiligheidsrisico. Een kans voor meer ruimte en stedenbouwkundige kwaliteit is mogelijk het integreren van de trambaan en haltes in de bouwplannen (dubbel ruimtegebruik). De haalbaarheid hiervan moet nader onderzocht worden.	Op basis van het voorkeurstracé zal in de planning- en studiefase verder onderzocht worden hoe de stedenbouwkundige kwaliteit in combinatie met de omgeving verder verbeterd kan worden. Uitgangspunt bij de uitwerking is dat percelen bereikbaar moeten blijven.	Grondverwerving en Bedrijfsvoering
	g	Let wel, deze geconstateerde "aandachtspunten" gelden ook op dezelfde wijze voor Cliënte dat een vergelijkbare situatie kent als het genoemde brandstoftankstation en bijkomende services. De HOV-baan is even onevenredig slecht voor de bereikbaarheid en parkeersituatie op eigen terrein voor Cliënte als voor het tankstation. De in het citaat opgeworpen vraag of het haalbaar is om geen perceelsaansluitingen te laten kruisen met de HOV-baan, kan volgens Cliënte redelijkerwijs en uitgaande van de realiteit alleen maar ontkennend worden beantwoord. Feit is toch dat de locatie (de zogeheten "Spoorboogzone") waar Cliënte is gevestigd tot in lengte van jaren niet in stedenbouwkundige zin zal transformeren in de zin als in het hierboven genoemde citaat bedoeld. De genoemde stedenbouwkundige ontwikkeling zal zich niet voordoen, waardoor een voorwaarde voor de inpassing van de HOV-baan; het zonder het creëren van een groot conflict met de voor de bedrijven essentiële verkeersstromen bij Cliënte zich zal manifesteren. DE Spoorboogzone is een werklocatie en zal dit ook in de toekomst blijven. Er bestaan geen concrete plannen om het huidige gebruik te veranderen. Ook het Omgevingsplan Binckhorst noopt daar niet toe. In dat plan is de bestaande bedrijvigheid zoals Cliënte juist beschermd. Het gekozen voorkeurstracé is derhalve te zeer gebaseerd op niet reële verwachtingen om daarmee door te gaan inde besluitvorming.	De Spoorboogzone kan ook met het HOV voorkeurstracé blijven functioneren als werklocatie. Momenteel wordt gewerkt aan de ontwikkelstrategie Begraafplaats- en Spoorboogzone welke duidelijkheid moet bieden over de toekomstige invulling van dit gebied. Vanuit deze ontwikkelingen en de aanleg van het HOV zullen er wel aanpassingen nodig zijn die gevolgen hebben voor de gevestigde bedrijven. In de planning- en studiefase zal hierover met de betreffende bedrijven nader in overleg worden getreden. Ook voor de spoorboogzone als werklocatie heeft de HOV een positief effect voor werknemers en bezoekers.	Grondverwerving en Bedrijfsvoering

	h	Ook de financiële haalbaarheid zoals genoemd in paragraaf 5.2. vertoont te veel onzekerheid om daar verdere besluitvorming op te baseren. Het plan ontbeert inzicht op een belangrijke kostenpost zoals blijkt uitgesteld onder Tabel 5.5. op blz. 58 van de Structuurvisie, waar wordt geschreven; begin citaat NB. Investeringen exclusief nog te ramen vastgoedkosten. De vastgoed- en onteigeningskosten op deze trajecten worden op dit moment (maart 2022) geraamd door de gemeente Den Haag. De precieze omvang van deze kosten is derhalve nog onduidelijk maar het betreft naar verwachting significante bedragen die boven op de opgenomen bedragen voorde HOV-verbinding komen. Beter ware het eerst te onderzoeken wat de werkelijke kosten zijn in plaats van hiermee door te gaan. Anders ontbreekt de zorgvuldigheid in de voorbereiding die kan worden verwacht. Dit zeker tegen de achtergrond van de uitgesproken verwachting dat het hier om significante bedragen zal gaan.	Voor de kosten van vastgoed en eventuele onteigeningskosten zijn sinds de afronding van de stukken voor de zienwijzen nadere inschattingen gemaakt. Deze worden meegenomen in de afspraken over de budgetten.	Grondverwerving en bedrijfsvoering
	i	Uit de ter visie gelegde documenten blijkt dat de beoordeling van een aantal aspecten niet heeft plaatsgevonden door onafhankelijke objectief te controleren instanties. Op bladzijde 78 van het Hoofdrapport van het PLAN-MER wordt in paragraaf 4.1.4. Beoordelingskader: te onderzoeken aspecten en criteria; immers geschreven dat voor wat betreft het Beoordelingskader bij de beoordeling van de overzichtseffecten met betrekking tot de leefomgeving in het plan MIRT verkenning bereikbaarheid CID-Binckhorst voor de aspecten Ruimtegebruik, Verstedelijking, Archeologie Natuur, Bodem, Water en Duurzaamheid, als methodiek "expert judgement" is toegepast. Nergens wordt uitgelegd wie deze experts zijn, waarom ze de gestelde expertise hebben en hoe deze tot hun beoordeling zijn gekomen. Nu dit hier hele belangrijke aspecten zijn meent Cliënte - zonder uitleg die ontbreekt - dat het PLAN-MER niet aan de daaraan te stellen eisen voldoet.	De onderzoeken zijn uitgevoerd door gespecialiseerde onafhankelijke adviesbureaus, die dit inhoudelijk advies hebben meegegeven. Daarnaast is in de procedure van het maken van een Plan-MER het verplicht dat de Commissie voor de m.e.r. een advies geeft of de onderzoeken goed en volledig zijn uitgevoerd. Deze Commissie is onafhankelijk en hun advies wordt gepubliceerd. Zie voor het advies van deze Commissie ook hoofdstuk 3 van dit document.	Proces - Historie
	j	Afronding Gelet op al deze omstandigheden meent Cliënte dat de keuze voor het Voorkeursalternatief in het Ontwerpplan MIRT en in de ontwerp Structuurvisie niet voldoende dragend zijn voor verdere besluitvorming. De besluitvorming op basis van deze ontwerpen kan niet verder plaatsvinden gelet op de hierboven genoemde omstandigheden. Doorgaan zou leiden tot een soort sprong in het diepe die voor zowel het gemeentebestuur als de betrokken ondernemers alleen maar tot grote problemen kan leiden, gezien alle genoemde onzekerheden. Er moet nog te veel worden onderzocht; zo moet duidelijk zijn wat precies de kosten zijn en hoe op een reële wijze de verkeersstromen op het gedeelte van het tracé tussen de sporendriehoek en de kruising met de Mercuriusweg op de Binckhorstlaan kan worden opgelost. Naar de mening van Cliënte is alleen een variant met een HOV verbinding door het midden van de Binckhorstlaan ter plaatse en/of een +1 ligging redelijkerwijs haalbaar en daarmee te verkiezen. Uw gemeentebestuur wordt verzocht om kennis genomen hebbende van deze zienswijze de huidige plannen te heroverwegen en een voorkeusalternatief te kiezen wat recht doet aan de belangen van Cliënte.	In het kader van deze verkenning is de voorkeur voor een zijligging onderbouwd, dit vanwege een gunstiger halte ligging en minder hinder door en voor het stedelijke hoofdwegennet. Dit is een inzicht dat reeds in het kader van de planuitwerking en besluit besluitvorming voor de Rotterdamsebaan is vastgelegd en heeft geleid tot een tracéreservering voor HOV aan de oostzijde van de rijbaan. In het Omgevingsplan Binckhorst is vervolgens ook een reservering voor de HOV vastgelegd, specifiek voor het traject tussen Supernovaweg tot aan de Zonweg. Met betrekking tot de kosten van verwerving van vastgoed en eventuele onteigeningskosten zijn sinds de afronding van de stukken voor de zienswijze in juli 2022 nadere inschattingen gemaakt. Deze worden meegenomen in de afspraken over de budgetten.	Alternatieve routes

091527		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091528		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091529	a	Het omleggen van lijn 1 is geen goed plan. De plannen voor intensivering van de bebouwing op de Binckhorst rechtvaardigen een hoogwaardig openbaar vervoer (OV). De bestaande buslijnen 26 en 28 zijn hiervoor op termijn onvoldoende toereikend. Daarover bestaat bij mij geen misverstand. Dus is het goed dat er gekeken wordt naar een betere ontsluiting door middel van het OV. Mijn zienswijze over het OV beperkt zich tot het uitgangspunt in het ontwerp Masterplan, dat tramlijn 1 zou moeten worden omgelegd en gaan lopen van station Den Haag Centraal via de Binckhorst naar Delft. De huidige lijn 1 is de langste 'klassieke' tramlijn van de HTM en van Nederland. Het is ook de oudste streektramlijn van Nederland, en de enige streektramlijn in Nederland van vroeger die behouden is. Dit is een belangrijke wijziging ten opzichte van de huidige route van lijn 1. Die loopt nu, zoals bekend, van Delft via Den Haag Holland Spoor, Den Haag centrum naar Scheveningen v.v. Het gevolg van de omlegging via de Binckhorst is vooral ook dat de Haagse Hogeschool en het Mondriaan College niet meer door lijn 1 zullen worden bediend. Ook bij tramhalte Den Haag Centrum komt lijn 1 niet meer. Dat is voor mensen uit Delft een gemis, want het is voor hen de kortste route naar hartje centrum Den Haag. De omgelegde lijn 1 halteert niet meer midden in het centrum, maar doet haltes (station Den Haag Centraal en Kneuterdijk) aan de randen van het kernwinkelgebied aan. Dit is een belangrijk nadeel.	Dank voor uw zienswijze. Een HOV-verbinding over de Binckhorst maakt onderdeel uit van een geheel vervoersnetwerk. De uitwerking daarvan is dan ook vanuit het netwerk beschouwd. De ambities die de regio heeft met het regionale netwerk zijn beschreven in de plannen voor de Schaalsprong OV en, meer concreet voor de Binckhorst, de Koningscorridor. Deze plannen gelden als uitgangspunt voor de onderzoeken. Zoals ook te lezen onder de paragraaf Koningscorridor wordt met deze verbinding belangrijkste economische toplocaties met elkaar verbonden waardoor meer banen binnen bereik van mensen komen waarmee de economie wordt versterkt. Om in de MIRT-verkenning onderzoek te kunnen doen naar de vervoerwaarde van deze nieuwe HOV verbinding zijn de afgelopen jaren aannames/uitgangspunten vastgesteld voor het totale OV-netwerk. Eén daarvan is de aanname dat lijn 1 vanuit Delft ‘omgeklapt’ wordt naar het nieuwe tracé via de Binckhorst en daarna via Den Haag CS naar Scheveningen zal lopen. Naast lijn 1 rijden lijn 15, 16 en 17 ook over grote delen van het huidige tracé van lijn 1. Daarmee hebben de reizigers in deze wijken een alternatief voor lijn 1. Belangrijk om te benoemen is dat er in deze MIRT-verkenningsfase geen besluit wordt genomen over deze lijnvoering. In de volgende fase (planning- en studiefase) zal de precieze lijnvoering en exploitatie nauwkeuriger worden bekeken. Indien daar aanleiding toe is, kan het in stand houden van een tramlijn tussen Laak en Delft nog wel een optie zijn. In de basis gaan de MRDH en HTM over de lijnvoering van het totale netwerk, waaronder lijn 1.	Lijnvoering
	b	Daar komt bij dat de huidige goed bezette lijn ook een belangrijke functie vervult voor het Laakhavenkwartier, dat ook behoort bij Central Innovation District (CID). Ook hier heeft de gemeente Den Haag belangrijke ambitie voor wonen, werken, studeren en innovatieve bedrijvigheid en ook daar is derhalve goed OV noodzakelijk.	Het OV in het CID en Laakhaven is belangrijk en blijft ook in de toekomst zeer belangrijk. Met onder andere het verbeteren van het treinspoor (meer capaciteit en meer treinen) wordt hier ook op ingezet.	Lijnvoering
	c	De veel gehoorde opvatting dat lijn 15 voor de bereikbaarheid van station Hollands Spoor en het onderwijscomplex aldaar een goed alternatief zou zijn, is een misverstand. In de eerste plaats is de loopafstand van halte Waldorpstraat naar het scholencomplex meer dan 400 meter en in de tweede plaats kent lijn 15 een veel beperkter achterland, ook in Den Haag, dan lijn 1. Ook de gerapporteerde opvatting dat men vanaf de nieuwe te creëren halte van lijn 1 in de Binckhorst wel de fiets naar het Laakkwartier zal nemen, lijkt mij meer een illusie dan de werkelijkheid. Als klap op de vuurpijl wordt gerapporteerd, dat mensen die uit Delft naar Station Hollands Spoor en omgeving willen, ook nog altijd de trein kunnen nemen. Inderdaad, dat kunnen ze al vele jaren.	De specifieke lijnvoering van het tramnet als de rails aangelegd is moet nog besluitvorming over komen. Hierbij zal gekeken worden hoe het OV-netwerk geoptimaliseerd kan worden op basis van reizigersstromen en exploitatiekosten.	Lijnvoering

	d	Daarbij komt dat het nog geheel onbekend is of er in het bijzonder vanuit de Binckhorst zoveel behoefte zal zijn aan een directe tramverbinding met Delft, die in de woonwijk Tanthof het eindpunt heeft. Bovendien kan deze verbinding, gelet op de inpassingsproblemen op de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg, niet anders kan worden, dan als 'stoptram'. Om dit nadeel wat in te lopen zou het idee post kunnen vatten om het aantal haltes van lijn 1 in Rijswijk en Delft te verminderen. Dat zou het paard achter de wagen spannen zijn.	Uit de Vervoerwaardestudies, zie pagina 42, blijkt dat de prognose is dat er vanuit de Binckhorst ook richting Delft en station Voorburg een vervoerrelatie voor reizigers is. Bij de herinrichting van de Geestbrug en Prinses Mariannelaan is er ook oog voor de doorstroming van de tram. Het verminderen van het autoverkeer kan een oplossing zijn die ook ten goede komt voor de doorstroming van de tram.	Lijnvoering
	e	Het Masterplan en de Plan-MER hanteren het omleggen van lijn1 als een vast gegeven en gaan alleen in op de route en inpassingspunten. Terzijde wordt als motivering in het ontwerp Masterplan en de Plan-MER verwezen naar een paar eerdere nota's, waarin het omleggen van lijn 1 is genoemd. Daar ben ik dan maar eens te raden gegaan. - Het idee om lijn 1 te verleggen is terug te vinden in de Visie Netwerk RandstadRail van het Stadsgewest Haaglanden uit 2009. Daarin is de omlegging als een van de suggesties opgenomen. Genoemde visie was destijds vooral bedoeld om een beeld te krijgen van het op RandstadRail niveau opwaarderen van delen van het lijnennet (en niet om routes vast te tellen) met het oog op het in de toekomst gefaseerd aan te schaffen nieuwe trammaterieel en de hiermee samenhangende uitvoeringswerken aan de railinfrastructuur. Overigens moet ik constateren dat verschillende suggesties uit genoemde visie inmiddels achterhaald zijn. - Het eventueel omleggen van lijn 1 is ook terug te vinden in de Haagse Nota Mobiliteit uit 2011. Maar meer dan als 'een te verkennen optie' staat daar over lijn 1 niet in. Bovendien wordt er in die nota van uitgegaan dat in dat geval lijn 1 zou moeten worden opgewaardeerd tot sneltram. In het Masterplan is laatste genoemde optie verlaten. - Dan is er nog de Preverkenning Schaalsprong Openbaar Vervoer uit 2018. In hierbij behorende bijlage wordt een nieuwe verbinding van lijn 1, ook hier weer uit te voeren als lightrail, als voorbeeld maar niet ook meer dan dat genoemd. Over de zogeheten Schaalsprong valt overigens veel op te merken, maar dat gaat in dit bestek te ver. Mijn conclusie kan geen andere zijn, dan dat het verleggen van lijn 1 te veel nadelen heeft en niet gebaseerd is op een actuele analyse van het regionale OV-net, niet op vervoersstudies, niet op een nut- en noodzaak studie, niet op een kosten/batenanalyse en niet op vergelijking tussen bestaande situatie en de omlegginsvariant. Het is, modelmatig pratend over het toekomstig openbaar vervoer, een van de vele ideeën geweest, die in de afgelopen jaren aan de orde zijn gekomen. Het Ontwerp Masterplan voegt daar niet aan toe, maar gaat ui van dit idee. Daarvan uitgaande is lijn 1 in het ontwerp Masterplan alleen als een inpassingsvraagstuk behandeld. Dat vind ik een miskenning van de kwaliteit en functie van huidige route van tramlijn 1. Anders gezegd, het omleggen van lijn 1 doet te veel schade aan de OV-bereikbaarheid van het CIB-Laakkwartier en het centrum van Den Haag.	Zie voor beantwoording de reactie bij lid a van deze zienswijze.	Lijnvoering

	f	Vervoerswaarde van lijn 1 neemt in de omgelegde variant af Er is geen vergelijking gemaakt tussen de OV-betekenis van de huidige lijn 1 en van de omgelegde variant. In zeer beperkte zin zijn hier en daar wat effecten genoemd. Aangegeven wordt wel dat de omlegging van lijn 1 in de Binckhorst tot een toename van het aantal OV-reizigers zal leiden, maar ook dat het aantal reizigers van tramlijn 1 als geheel lager zal zijn, dan in de huidige situatie het geval is. Dit effect voor lijn 1 is vermeld in de Vervoerwaardestudie HOV-Binckhorst. Uit deze studie blijkt dat niet alleen lijn 1 bij het omleggen (netto) een fors verlies aan reizigers oplevert, maar dat zelfs lijn 15, die toch al wat minder reizigers heeft dan verwacht, ook in 'in de min' gaat (zie onder meer blz. 32 van de genoemde studie. Dat staat haaks met hoe OV moet worden omgegaan. OV moet mede moet worden gestuurd op basis van het aantal reizigers. Daar is in de voorstellen geen sprake. Ook daarom is het omleggen van lijn 1 een onjuiste beslissing. Bovendien staat dit alles nog los van de eerder genoemde toekomstige ontwikkelingen in het CID Laakhavens, die door het omleggen van lijn 1 kansarmer zou worden.	Zie voor beantwoording de reactie bij lid a van deze zienswijze.	Lijnvoering
	g	Kosten van het omleggen van lijn 1 zijn niet proportioneel De extra investeringen die nodig zouden zijn om lijn 1 te verleggen, te weten de aanleg nieuw spoor op de Binckhorstlaan in Voorburg, het geheel of gedeeltelijk vervangen van de Geestbrug, het vervangen en verleggen van het bestaande spoor op de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg, het inpassen van nieuwe hoge instaphaltes en de aanpassingen op het kruispunt Haagweg/Geestbrugweg, zijn niet proportioneel, gelet op het eerdere genoemde netto verlies aan reizigers. De kosten van het omleggen van lijn 1 moeten ook worden gerelateerd aan het beperkte OV-budget voor investeringen en exploitatie. En dat wil zeggen dat, wanneer deze investering in het omleggen van lijn 1 wordt gedaan, dit ten koste gaat van noodzakelijke OV-voorzieningen elders in de regio. Helaas ontbreekt het in het ontwerp Masterplan en in de MKBA aan deze analyse.	Op het moment van de definitieve besluitvorming, de vaststelling van het Masterplan Bereikbaarheid, dient er ook zicht te zijn op de benodigde financiering voor de realisatie van het voorkeursalternatief. Dit project is noodzakelijk om de woningbouw in CID en de Binckhorst te kunnen realiseren. Verdere beantwoording rondom nut & noodzaak kunt u vinden in paragraaf 4.2	Lijnvoering

	h	Relatie met de regionale en stedelijke structuur van het OV ontbreekt In het Masterplan en de Plan-MER wordt met name gekeken naar de bereikbaarheid in engere zin van de Binckhorst en dan vooral wat betreft het OV (en fiets). Er zijn voor het OV verschillende varianten bekeken, die met name ingaan op het te verwachten effect op het (modelmatig) te verwachten aantal reizigers vanuit de Binckhorst gezien. De Binckhorst staat evenwel niet op zichzelf, maar is onderdeel van de structuur van stad en regio en het daar aan de orde zijnde netwerk van autoroutes, fietspaden en OV-verbindingen. Daar wordt maar zijdelings aandacht aan besteed en dat is een essentiële omissie. De omlegging van lijn 1 komt als het ware uit de lucht vallen. Een relatie van dit plan met de regionale OV structuur ontbreekt. Een voorbeeld: als de Binckhorst inderdaad zou uitgroeien tot een wijk van formaat met veel inwoners en bedrijvigheid, hoe wordt het relatief ingesloten gebied wat betreft het OV dan aangesloten op de hoofdstructuur van het regionale OV en is er dan aanleiding om deze hoofdstructuur aan te passen. Is er in dat geval aanleiding om station Voorburg een belangrijkere functie te laten vervullen? Deze vragen en dus ook antwoorden hierop zijn in het Masterplan helaas niet aan de orde. Ook de effecten op de directe omgeving, ook in de aangrenzende gemeenten, komen maar beperkt in beeld, terwijl die er toch zijn zoals de (onvermijdelijke) toename van het autoverkeer, de mogelijk noodzakelijke aanpassingen van de verkeerscirculatie en van het parkeerbeleid.	In de MIRT-verkenning is onderzoek gedaan naar de bereikbaarheid van CID Binckhorst. Hierbij wordt enerzijds voortgeborduurd op eerdere onderzoeken en vastgesteld beleid, zoals de Structuurvisie CID (RIS 307135) waarin de noodzaak van beter OV wordt aangetoond. Anderzijds zijn in de Vervoerwaardestudie niet alleen de 10 varianten onderzocht, maar zijn tevens andere maatregelen bekeken (de gevoeligheidsanalyses). Conclusie is dat zonder maatregelen de hoeveelheid autoverkeer sterk toeneemt (ook in Voorburg West). Een combinatie van maatregelen met een goede HOV-verbinding zorgt voor minder autoverkeer. In de verkenning is hierbij Variant 1T als voorkeursvariant naar voren gekomen. In de verkenning is tevens onderzoek gedaan naar de inpasbaarheid van de HOV-verbinding. Hiervoor zijn schetsontwerpen opgesteld en in het Plan-MER zijn de effecten hiervan beoordeeld en meegewogen. Conclusie is dat inpassing mogelijk is, maar dat er wel een aantal aandachtspunten zijn. In de volgende fase (planning- en studiefase) wordt de inpassing nader onderzocht, waarbij ook nader wordt gekeken naar de geconstateerde aandachtspunten. In de Vervoerwaardestudie is ook het effect in de bredere omgeving weergegeven. Zowel voor het autoverkeer als de OV-reizigers.	Lijnvoering
	i	Het gaat in dit bestek te ver om uit te werken, maar dan zal er dan ook gekeken moeten of en zo ja wat er dan moet gebeuren met de samenloop met lijn 9 deels op dat zelfde traject. En zo zijn we weer terug bij de regionale OV-structuur, die door mij als onderlegger bij het Masterplan wordt gemist. Voor bestemmingen vanuit de Binckhorst naar gebieden buiten Den Haag (dus ook naar Delft) kan men gebruikmaken van de treinen vanaf Den Haag Centraal of Station Voorburg. Deze station zijn met de nieuw aan te leggen tramlijn immers goed en snel te bereiken. Het is overigens opmerkelijk hoe weinig het regionale openbaar vervoer inspeelt op of rekening houdt met het landelijk spoorwegnet. Daar zou nog veel OV-winst te behalen zijn, maar dit terzijde.	Over de specifieke lijnvoering van het tramnet als de rails aangelegd is moet nog besluitvorming komen. Hierbij zal zeker gekeken worden hoe het OV-netwerk geoptimaliseerd kan worden binnen de kaders van reizigersstromen en exploitatiekosten. In de uitgangspunten van de Vervoerwaardestudie is opgenomen dat lijn 9 niet samenloopt met lijn 1 maar vanaf het centrum het tracé van de huidige lijn 1 volgt.	Koningscorridor

	j	Rijswijkseplein Op enkele plekken in de ter inzage gelegde stukken wordt vermeld, dat het omleggen van lijn 1 een oplossing is voor het (te) drukke Rijswijkseplein. Dat kan het geval zijn, maar er zijn verschillende andere oplossingen denkbaar om dit plein te ontlasten. Hiervoor zijn al wel wat initiatieven genomen (zoals de stop in de Parallelweg), maar er is meer mogelijk. De 'Verkeersagenda Rivierenbuurt en Spuikwartier' van de Bewonersorganisatie Rivierenbuurt & Spuikwartier (januari 2019), die aan het Haagse gemeentebestuur is aangeboden, geeft bijvoorbeeld een aantal interessante oplossingen. Eén daarvan is minder autoverkeer op het Schenkviaduct. Dat kan onder meer worden bereikt door een andere afwikkeling van het verkeer naar de A4 en A12. Ik wijs er op dat nu veel autoverkeer de route Rijswijkseweg – Haagweg neemt om Den Haag te verlaten of in de komen. Dat is bepaald niet de bedoeling. Voor de hand ligt om bij het Beatrixkwartier in Den Haag de toegang tot de Utrechtse baan verkeerstechnisch dominant te maken en de route Schenkkade en Schenkviaduct te minimaliseren en/of ingewikkeld te maken. Ook is het overwegen waard om de tramlijnen 11 en 12 niet op het Rijswijkseplein, maar voor Station Hollands Spoor hun eindpunt te laten hebben. Dit lijkt mij daar goed uit te voeren. En da scheelt weer tramverkeer op het Rijswijkseplein, dat de rijbaan moet versterken.	Er is kennis genomen van de 'Verkeersagenda Rivierenbuurt & Spuikwartier'. Hierin worden een aantal relevante aspecten benoemd. Voor wat betreft de Vervoerwaardestudie is op blz. 57 t/m 62 het effect op de NMCA knelpunten opgenomen. Het omleggen van lijn 1 helpt mee het NMCA knelpunt Rijswijkseplein en NMCA knelpunt Binckhorstlaan te verminderen maar zal deel zijn van een integrale aanpak op dit knelpunt.	Lijnvoering
	k	Rotterdamsebaan Hoewel dit niet met lijn 1 te maken heeft, wil ik tot slot nog een opmerking maken over de functie van de Rotterdamsebaan voor het Binckhorst gebied. De toe- en afritten naar de tunnel liggen bij de kruising Mercuriusweg – Binckhorstlaan. Voor het gebied ten zuidoosten van deze kruising – en dat is veruit het grootste gedeelte van de Binckhorst – is de tunnel moeilijk, via een behoorlijke omweg (S118 -> Mercuriusweg) of slecht te bereiken. Dit betekent dat verkeer vanuit de Binckhorst van en naar de A4, A12 en A13 een andere route gaat kiezen. Bijvoorbeeld over de Maanweg naar de toch al drukke Utrechtsebaan, of over de Prinses Mariannelaan, Geestbrugweg, Haagweg naar knooppunt Ypenburg. Deze laatste route is in ieder geval niet de bedoeling, omdat de Haagweg (en dat is ook bestuurlijk overeengekomen) geen zogeheten 'inprikker' is. Omdat, als alles volgens plan verloopt, er steeds meer mensen in de Binckhorst gaan wonen, zal het probleem als er niets wordt gedaan alleen maar groter worden. Daarom doe ik een oproep om nog eens goed naar de stedenbouwkundige opzet en verkeersstructuur te kijken en zorg te dragen voor een betere en goede toegang tot de Rotterdamsebaan vanuit de Binckhorst.	De realisatie van HOV draagt bij aan de mobiliteitstransitie die nodig om de verdichting van CID Binckhorst mogelijk te maken zonder evenredige groei van het autoverkeer. Daarvoor wordt niet alleen ingezet op HOV maar ook op het sterk verbeteren van de loop- en fietsroutes in en naar de Binckhorst. Dat de Rotterdamsebaan niet de gehele Binckhorst bedient is onderdeel geweest van afwegingen bij het besluit tot realisatie van deze tunnel. De Rotterdamsebaan is primair de verbinding van het stedelijke hoofdwegennet (Centrumring) met het rijkswegennet. Los van het HOV worden al maatregelen bezien om het gebruik van de Rotterdamsebaan te vergroten.	Alternatieve routes
091530		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091531	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091205, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091205, aanvullend:	NVT

	b	Bijlage brief Saskia Bruines, wethouder economie internationaal en dienstverlening. Aan: Commissie bestuur Den Haag Onderwerp: Urgentiebrief bedrijfshuisvesting. Kenmerk: DSO/10271608	Deze brief is bekend bij de initiatiefnemers.	NVT
091532		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijzen 091902 en 091531	Zie voor beantwoording zienswijzen 091902 en 091531	NVT
091533		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091534	a	de Geestbrugweg dient open te blijven voor lokaal autoverkeer tussen Voorburg-West en oud-Rijswijk. Daar doen we o.a. boodschappen, dat is niet altijd per fiets of bus mogelijk. Anders dreigt isolatie van Voorburg-West. De Geestbrugweg dient afgesloten te worden voor niet-lokaal, doorgaand autoverkeer en vrachtauto's.	Dank voor uw zienswijze. De gemeente Rijswijk is inmiddels een verkenning van de herinrichting van de Geestbrugweg gestart om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. In dit proces worden bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving betrokken. Hierin wordt gekeken naar verschillende manieren hoe om te gaan het lokaal autoverkeer.	Locatie Geestbrug(weg)
	b	het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan moet worden afgesloten voor vrachtauto's. Die kunnen via de Maanweg rijden. De voorgestelde versmalling van de Maanweg zou anders leiden tot toename van zwaar verkeer op de Prinses Mariannelaan.	De nadere uitwerking van de verkeerssituatie wordt ingevuld tijdens de planning en studiefase. Dit vindt plaats in overleg met de omgeving. De Maanweg zal in het kader van de transformatie naar een woon-werkgebied Binckhorst ook altijd een route blijven die ook door vrachtverkeer toegankelijk is.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	c	de tram dient ook in de richting Delft een halte in Voorburg te krijgen. Het beste is om de huidige haltes (nu alleen bus) te handhaven.	In het ontwerp is nu aan weerszijde van de Geestbrug een perron opgenomen. De precieze locatie is onderwerp van de volgende fase.	Koningscorridor
	d	de toegang tot het wijkje beoosten de Prinses Mariannelaan via de Hoekweg en de Hoekenburglaan moet gehandhaafd worden. Anders raakt het wijkje geïsoleerd en wordt de verkeersdruk op de smalle Arentsburghlaan en Ds. Veldhoenlaan onaanvaardbaar.	De nadere uitwerking van de wijze van ontsluiting wordt ingevuld tijdens de planning en studiefase. Hierbij wordt ook gekeken naar de positionering van de haltes en de invloed daarvan op bijvoorbeeld de Hoekenburglaan. Dit vindt in een later stadium plaats in overleg met de omgeving.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	e	de ecologische zone tussen Maanweg en Overburgkade moet in stand blijven en mag niet worden versmald of aangetast. Een fiets/voetgangersbruggetje tussen Maanweg en Heeswijkstraat is een goede zaak, als daar een tramhalte komt.	Het belang van deze groenstrook als onderdeel van de stedelijke groene hoofdstructuur (SGH) wordt onderschreven. Uitgangspunt is dat de ecologische zone niet aangetast wordt. Voor de Maanweg wordt om die reden in de planning- en studiefase het versmalde profiel met minder aantasting van de groenzone verder uitgewerkt. In de planning- en studiefase wordt bepaald of er een brugverbinding over de Broeksloot naar de tramhalte in de Maanweg komt. De verdere inpassing van de tramlijn langs de groenzone en een eventuele brug over de Broeksloot zal tijdens de verdere planuitwerking in samenspraak met omwonenden en belanghebbenden hierbij betrokken.	Leefbaarheid - Ecologie
	f	om geluidshinder door de tram te voorkomen moet de bocht van de Binckhorstlaan naar de Prinses Mariannelaan voorzien worden van smeerinstallaties.	Dit is zeker een mogelijkheid die onderzocht wordt	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	g	om het nut van de tram voor Voorburgers te verhogen is een halte hoek Maanweg-Binckhorstlaan wenselijk.	In de volgende fase wordt gekeken naar de precieze locatie van haltes. Dan wordt ook duidelijk in hoeverre er op de door u genoemde locatie kan worden voorzien in een halte. Daarbij moet wel worden opgemerkt dat dat de hoge kwaliteit van HOV ook vereist dat het aantal haltes op een route beperkt moet blijven.	Koningscorridor

091535	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091311, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091311, aanvullend:	NVT
	b	Misschien mag ik uw aandacht vragen voor een langere termijn visie voor het openbaar vervoer, waarbij zoveel mogelijk de tracés ondergronds aangelegd worden. De aanlegkosten van tunnels zouden hoger kunnen zijn, maar de leefbaarheid van een omgeving, die niet verstoord wordt door tracés van het openbaar vervoer is zoveel beter. In de toekomst zal het openbaar vervoer belangrijker en intensiever worden. De waarden van de kwaliteit van leven en het woongenoot op de langere termijn zullen de aanlegkosten van ondergrondse tracés vele malen overtreffen. Daarbij kan overwogen worden dat bij het meer aanleggen van ondergrondse tracés de aanlegkosten relatief zullen dalen.	Dank voor uw visie. Het ondergronds aanbrengen van (bestaande) OV-infrastructuur is geen scope van deze verkenning. De kosten van een verdiepte ligging over een langer traject zijn vele malen groter en worden niet als optie gezien.	Alternatieve routes
091536		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091537		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091538		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091539		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091540		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091541		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091542		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091543		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091544		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091545		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 061102	Zie voor beantwoording zienswijze 061102	NVT
091546		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091547		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091548		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091549		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091550		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT

091551		Het voorkeurstraject van de tramlijn Den Haag Voorburg loopt via Maanweg en Den Haag Rijswijk/Delft via de Binckhorstlaan, Pr. Mariannelaan en Geestbrugweg. (Variant 1T). De variant waarbij de tram naar Voorburg station via de oude route van lijn 10 zou lopen, variant 4T, wordt “als minder goed maakbaar” (p. 61) gezien, omdat er geen vrije baan mogelijk is, en de lus door de Laan van Middenburg en het Westeinde niet ideaal is in een 30 km-zone. Vrije banen zijn overigens op meerdere delen van het 1T traject niet mogelijk. De 4T variant is in aanlegkosten goedkoper dan 1T (p. 58) en in exploitatie vergelijkbaar (p. 59). De 4T verschaft de bewoners van Voorburg West weer een tramverbinding krijgen met Den Haag. Dat is in de 1T variant over de Maanweg niet het geval. Conclusie: De aanleg van de tramlijn is een goede oplossing voor de mobiliteit die zal toenemen na realisatie van de woningbouw op de Binckhorst. Voorburg West verloor na 88 jaar in 2011 zijn tramlijn en krijgt de tram terug in de wijk, waardoor het openbaar vervoer weer op het oude peil terug kan komen. De wijk profiteert het meest van de nieuwe lijn als die gaat lopen over het oude tracé van lijn 10, variant 4T.	Dank voor uw zienswijze. Op basis van de verrichte onderzoeken is variant 4T niet gekozen als voorkeursalternatief. Daarbij zal de HOV halte ook vanuit een groot deel van Voorburg West goed bereikbaar zijn via de beoogde voetgangersbrug ter hoogte van de Heeswijkstraat.	Alternatief-beoordeling
091552		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091311	Zie voor beantwoording zienswijze 091311	
091601		Wij zijn tegen de komst om nieuwe tram te laten rijden door de Binckhorst en de Mariannelaan. Waarom: 1. Oude wijk met oude huizen, dus bij bouw van lijn gaan we zeker SCHADE krijgen aan ons pand. 2. Minder parkeer plekken 3. Geluid overlast 4. Ons mooi groen wordt weggehaald bomen die al jaren staan. 5. Gevaarlijke verkeerssituaties in een woonwijk. 6. Luchtvervuiling nog meer dan we al hebben. 7. File vorming waar nu al last van hebben. Ga zo maar door dus zwaar tegen dit plan.	Dank voor uw zienswijze. In CID Binckhorst worden de komende jaren zowel veel woningen als banen gecreëerd. In het gebied zijn nu al veel banen die onder andere ook door mensen uit Delft, Rijswijk en Leidschendam-Voorbrug vervuld worden. Dit aantal banen zal in de toekomst verder toenemen. Met de toename van het aantal arbeidsplaatsen en het aantal woningen in het CID en Binckhorst is het daarom belangrijk dat dit gebied ook per OV goed bereikbaar wordt vanuit de regio. Het voorkeursalternatief is bepaald aan de hand van een uitgebreide set aan onderzoeksrapporten en een integrale afweging langs verschillende criteria uit het afweegkader. De door u genoemde onderwerpen zijn daarbij ook onderzocht en meegenomen in de integrale afweging. Daarmee ligt een voldoende basis om een voorkeur uit te spreken voor het tracé. In de planning- en studiefase wordt het ontwerp van het voorkeursalternatief verder uitgewerkt. Hierbij vindt ook gedetailleerder onderzoek plaats met betrekking tot onder andere geluid, luchtkwaliteit, inpassing groen.	Alternatief-beoordeling

091602	a	Namens Cliënt gevestigd te Den Haag, maar voor de behandeling van deze zienswijze woonplaats kiezende ten kantore van ondergetekende, maak ik hierbij een zienswijze kenbaar met betrekking tot de MIRT-Verkenning CID-Binckhorst zijnde: 1. het ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst en 2. het ontwerp Milieueffectrapport Bereikbaarheid CID-Binckhorst. Uit de afbeelding blijkt dat de ontsluiting van het bedrijfspand alsmede het parkeerterrein van Cliënt is gelegen aan de Lekstraat precies op de locatie waar volgens het voorkeursalternatief de nieuwe HOV-verbinding met bijkomende werken is geprojecteerd. Cliënt zal door de keuze voor het voorlopig voorkeursalternatief onevenredig worden benadeeld. Het voorkeursalternatief voert dwars over haar bedrijfspand waardoor het (voort)bestaan van het bedrijf ter plaatse van de Lekstraat onmogelijk wordt gemaakt door het voorkeursalternatief.	Dank voor uw zienswijze. Deze is ter kennisgeving aangenomen. Zie de hierna volgende beantwoording van uw punten.	Grondverwerving en Bedrijfsvoering
	b	De belangrijkste zienswijze van Cliënt is dan ook dat dient vast te staan dat er zekerheid bestaat dat er voldoende financiële middelen zijn om de plannen uit voeren en dat is gewaarborgd dat de belanghebbenden aanspraak hebben op een volledige schadeloosstelling die is gebaseerd op de regels van het onteigeningsrecht. Indien deze zekerheid door het gemeentebestuur niet kan worden gegarandeerd, dient er te worden gekozen voor een ander voorkeursalternatief, en wel voor een voorkeursalternatief dat niet leidt over de bedrijfslocatie van Cliënt en dat de bedrijfsvoering onaangetast en op een vergelijkbare manier als heden ten dage plaatsvindt verzekert. Deze zienswijze wil Cliënt als volgt onderbouwen. In het Ontwerp Masterplan wordt geschreven dat voor de (ontwikkeling van) woningbouw en extra arbeidsplaatsen op de Binckhorst en CID mobiliteitsmaatregelennodig zijn. Deze mobiliteitsmaatregelen zijn nodig wegens de gewenste ontwikkelingen in het CID. Er bestaat dus volgens het gemeentebestuur een rechtstreekse samenhang tussen de gewenste HOV-verbinding en de woningbouw. Het voorlopig voorkeursalternatief betreft een combinatie van maatregelen. Zoals op bladzijde 5 staat te lezen betreft het - de HOV-variant 1T, bestaande uit: een HOV-tram op de route Den Haag Centraal Binckhorstlaan Den Haag met zoveel mogelijk vrij liggende infrastructuur; een HOV-tram via de Maanweg naar station Voorburg; een HOV-tram naar Rijstwijk/Delft via de Binckhorst - Geestbrugweg	Wanneer de gemeente gronden/onroerende zaken nodig heeft voor het realiseren van de HOV gaat de gemeente met alle betrokkenen in gesprek om te bekijken of minnelijke verwerving mogelijk is. Zekerheidshalve zal de gemeente ook een onteigeningsprocedure starten. Hiervoor is een juridisch-planologische grondslag, zoals een bestemmingsplan/omgevingsplan nodig. De onteigeningsprocedure is wettelijk geregeld en met alle mogelijke waarborgen omgeven. Zodra het tracé definitief is, zal met alle betrokkenen overleg worden gevoerd over minnelijke verwerving en hierbij zal ook de dan geldende procedure uitvoerig worden toegelicht.	Grondverwerving en Bedrijfsvoering

	c	Voorgesteld wordt dat de maatregelen de komende jaren worden gerealiseerd. Als onderbouwing wordt het volgende gesteld: HOV-variant 1 T is gekozen voor het voorlopig Voorkeursaltematief omdat:• Hef de gebiedsontwikkeling in de Binckhorst mogelijk maakt • Het alternatief de mobiliteitsknelpunten het beste opgelost.• Het bijdraagt aan de ambities voor fiets en OV • Het meest financieel haalbaar is • Het tracé het beste maakbaar is Feit is dat de locatie waar Cliënt is gevestigd in het vigerende bestemmingsplan "Rivierenbuurt 2013" is bestemd als "Bedrijf', binnen welke bestemming het huidige gebruik is toegelaten. Het gebruik is positief als een werklocatie bestemd. Door het bestemmingsplan is de bestaande bedrijvigheid zoals Cliënt mits dien beschermd.1 Cliënt kan volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraakrechtszekerheid ontlenen aan een vigerende bestemming. Het bevreesd Cliënt dat de financiële haalbaarheid zoals genoemd in paragraaf 5.2. te veel onzekerheid kent om daar verdere besluitvorming op te baseren. Het plan ontbeert immers inzicht op een belangrijke zelfs significante kostenpost zoals blijkt uitgesteld onder Tabel 5.5. op blz. 58 van de Structuurvisie, waar wordt geschreven. Investeringen exclusief nog te ramen vastgoedkosten. De vastgoed- en onteigeningskosten op deze trajecten worden op dit moment (maart 2022) geraamd door de gemeente Den Haag. De precieze omvang van deze kosten is derhalve nog onduidelijk maar het betreft naar verwachting significante bedragen die boven op de opgenomen bedragen voorde HOV-verbinding komen.	Voor de kosten van vastgoed en eventuele onteigeningskosten zijn sinds de afronding van de stukken voor de zienwijzen nadere inschattingen gemaakt. Deze worden meegenomen in de afspraken over de budgetten.	Grondverwerving en Bedrijfsvoering
	d	Aangewezen ware het eerst te onderzoeken wat de werkelijke kosten zijn in plaats van met de planvorming verder te gaan. Zonder de afdoende geborgde financiële onderbouwing en -dekking ontbreekt de zorgvuldigheid in de voorbereiding die kan worden verwacht.	Voor de kosten van vastgoed en eventuele onteigeningskosten zijn sinds de afronding van de stukken voor de zienwijzen in juli 2022 en nu zijn nadere inschattingen gemaakt. Deze zijn meegenomen in de totale kosten van het project.	Grondverwerving en Bedrijfsvoering
	e	Afronding De besluitvorming op basis van deze ontwerpen kan niet verder plaatsvinden gelet op de hierboven genoemde omstandigheden, vooral de financiële onzekerheid over de verwervings- en onteigeningskosten ervaart Cliënt als een wezenlijk bezwaar. Doorgaan zou leiden tot een soort financiële sprong in het diepe die voor zowel het gemeentebestuur als de betrokken ondernemers zoals Cliënt alleen maar tot problemen kan leiden, gezien alle genoemde onzekerheden. Bovendien, alleen als de plannen daadwerkelijk doorgaan is het redelijk dat Cliënt de negatieve schaduw die het Masterplan vooruitwerpt en de daardoor veroorzaakte (schaduw)schade - kan accepteren. Als de plannen financieel (te) wankel zijn is het niet correct dat deze onzekere financiële situatie langer voortduurt. Het gemeentebestuur wordt verzocht om - na kennis genomen hebbende van deze zienswijze - de huidige plannen door te rekenen en van een afdoende financiële dekking te voorzien, teneinde recht te doen aan de belangen van Cliënt op de schadeloosstelling wegens het moeten verliezen van haar locatie aan de Lekstraat.	Zie voor beantwoording de reactie bij lid b van deze zienswijze.	Grondverwerving en bedrijfsvoering

091603	a	Onderstaande zienswijze is, net zoals zienswijzen 091526 en 091602, namens een indiener opgesteld door een advocatenkantoor (zowel het advocatenkantoor als indiener is bekend bij de projectorganisatie)		Grondverwerving en Bedrijfsvoering
	b	Namens Cliënte gevestigd te Den Haag, maar voor de behandeling van deze zienswijze woonplaats kiezende ten kantore van ondergetekende, maak ik hierbij een zienswijze kenbaar met betrekking tot de MIRT-Verkenning CID-Binckhorst zijnde: 1. het ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst en 2. het ontwerp Milieueffectrapport Bereikbaarheid CID-Binckhorst. Cliënte is huurster van een winkelruimte aan de Binckhorstlaan. Op de locatie exploiteert Cliënte haar moderne goed geoutilleerde detailhandel in vloeren en vloerbedekkingen. U vindt er een nieuwe parket-, laminaat- of pvc-vloer van topkwaliteit. Uit de afbeeldingen blijkt dat de ontsluiting van de winkel alsmede het parkeerterrein van de winkels gelegen aan de Binckhorstlaan precies op de locatie waar volgens het voorkeursalternatief de nieuwe HOV-verbinding is geprojecteerd. Cliënte zal door de keuze voor het voorlopig voorkeursalternatief onevenredig worden benadeeld. Het voorkeursalternatief voert dwars over haar winkel waardoor het bedrijf onevenredig worden benadeeld, zo niet dat het (voort)bestaan ter plaatse onmogelijk wordt gemaakt.	Dank voor uw zienswijze. Wij hebben hier kennis van genomen. Zie de hierna volgende beantwoording van uw punten.	Grondverwerving en Bedrijfsvoering
	c	De belangrijkste zienswijze van Cliënte is dan ook dat er dient te worden gekozen voor een ander voorkeursalternatief, en wel voor een voorkeursalternatief dat niet leidt over de winkel van Cliënte en het voortbestaan van de winkel dreigt te beëindigen. Kortgezegd dient de keuze te vallen op een voorkeursalternatief dat ofwel leidt over het midden van het tracé van de- huidige Binckhorstlaan tussen de kruising met de Supernovaweg en de Mercuriusweg óf een alternatief dat ziet op een verhoogde aanleg (+1) waardoor de verkeersstromen naar het bedrijf van Cliënte en haar huurders niet gehinderd worden door het HOV-tracé noch daarmee conflicteert omdat bij een +1 ligging het bestemmingsverkeer voor Cliënte er onderdoor rijdt.	In het kader van de planuitwerking is de voorkeur voor een zijligging onderbouwd. Dit vanwege een gunstiger halte ligging en minder hinder voor het stedelijke hoofdwegennet. Dit is een inzicht dat reeds in het kader van de planuitwerking en besluitvorming voor de Rotterdamsebaan is vastgelegd en heeft geleid tot een tracéreservering aan de oostzijde van de rijbaan. In het Omgevingsplan Binckhorst is ook het een reservering voor de HOV gedaan, specifiek voor het traject tussen Supernovaweg tot aan de Zonweg. Een +1-variant op de Binckhorstlaan is niet als voorkeursvariant gekozen vanwege de slechte inpassing van de haltes, de verminderde sociale veiligheid en vanwege hogere kosten.	Grondverwerving en Bedrijfsvoering

	d	Deze zienswijze wil Cliënte als volgt onderbouwen. In het Ontwerp Masterplan wordt geschreven dat voor de (ontwikkeling van) woningbouw en extra arbeidsplaatsen op de Binckhorst en CID mobiliteitsmaatregelen nodig zijn. Deze mobiliteitsmaatregelen zijn nodig wegens de gewenste ontwikkelingen op de Binckhorst. Het gaat hier met name om een woningbouwopgave voor "de rest van de Binckhorst" en niet op de gronden noch het gebied waar de percelen die in eigendom van Cliënte zijn, zich bevinden. Er bestaat dus volgens het gemeentebestuur een rechtstreekse samenhang tussen de gewenste HOV-verbinding en de woningbouw in de vorm van een soort conditie sine qua non. Zonder HOV-verbinding geen (extra) woningbouw op de Binckhorst boven de vijfduizend woningen die het vigerende omgevingsplan "Binckhorst" al toelaat. Het voorlopig voorkeursalternatief betreft een combinatie van maatregelen. Zoals op bladzijde 5 staat te lezen betreft het - de HOV-variant 1T, bestaande uit: een HOV-tram op de route Den Haag Centraal Binckhorstlaan Den Haag met zoveel mogelijk vrij liggende infrastructuur; een HOV-tram via de Maanweg naar station Voorburg; een HOV-tram naar Rijstwijk/Delft via de Binckhorst - Geestbrugweg.	Dit is correct.	Grondverwerving en Bedrijfsvoering
	e	Voorgesteld wordt dat de maatregelen de komende jaren worden gerealiseerd. Als onderbouwing wordt het volgende gesteld: HOV-variant 1 T is gekozen voor het voorlopig Voorkeursalternatief omdat:• Het de gebiedsontwikkeling in de Binckhorst mogelijk maakt Voor dit punt uit het afweegkader ~ de bereikbaarheid van de Binckhorst - scoren de lightrail-varianten(inclusief doorkoppeling naar Zoetermeer) het beste, gevolgd door varianten met tram tot station Voorburg naar Rijswijk/Delft. Doortrekking van de lightrail is momenteel nog niet aan de orde, waardoor de effecten van de lightrail in deze fase vergelijkbaar zijn met de HOV-tram. De varianten met HOV-bus scoren het slechtst. Tussen de routealternatieven richting Voorburg zitten nauwelijks verschillen als het gaat om economische agglomeratiekracht, mobiliteitstransitie en verstedelijking.• Het alternatief de mobiliteitsknelpunten het beste opgelost.• Het bijdraagt aan de ambities voor fiets en OV• Het meest financieel haalbaar is• Het tracé het beste maakbaar is Cliënte kan met deze onderbouwing niet instemmen en meent dat het spreekwoord: "Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald", door het gemeentebestuur moet worden toegepast. Er zijn nog te veel onduidelijkheden om het Voorkeursalternatief 1T als enige juiste aanmerken.	Uw toelichting is ter kennisgeving aangenomen.	Grondverwerving en Bedrijfsvoering

	f	Voor het Tracédeel 4: Binckhorstlaan Den Haag (blz. 32 Structuurvisie) wordt een dergelijke onduidelijkheid ook geconstateerd en onderkend. Dit blijkt uit het onderstaande citaat: begin citaat Inpassing HOV-baan en fietspad/trottoir Binckhorstlaan (i.r.t. naastgelegen percelen, ruimte en stedenbouwkundige kwaliteit. Voor de inpassing van de HOV-baan en inpassing fietspad/trottoir is aankoop van gronden van naastgelegen percelen nodig. Een aandachtspunt bij de inpassing van de HOV-baan is de bereikbaarheid van de percelen direct aan de Binckhorstlaan. Vanuit de stedenbouwkundige ontwikkeling is het wenselijk om de bouwblokken zoveel mogelijk via een secundaire weg te ontsluiten. Dit sluit aan bij het uitgangspunt om geen perceelsaansluitingen te laten kruisen met de HOV-baan. Het/'s de vraag of dit voor alle percelen haalbaar is, in ieder geval in de tijdelijke situatie vooruitlopend op verdere ontwikkeling van het gebied. In het bijzonder is hier de bereikbaarheid van het tankstation te benoemen. Het huidige tankstation (met LPG) vormt geen specifiek veiligheidsrisico. Een kans voormeer ruimte en stedenbouwkundige kwaliteit is mogelijk het integreren van de trambaan en haltes in de bouwplannen (dubbel ruimtegebruik). De haalbaarheid hiervan moet nader onderzocht worden. einde citaat	Het uitgangspunt is om zo min mogelijk perceelsontsluitingen te laten kruisen met de HOV-lijn. Voor de Spoorboogzone (gebied tussen Binckhorstlaan, Supernovaweg en Mercuriusweg) zijn alternatieve ontsluitingsstructuren mogelijk waarmee kruisende perceelsontsluitingen worden voorkomen. In de planning- en studiefase zullen deze verder worden uitgewerkt. In alle gevallen dient een perceel via de openbare weg bereikbaar te zijn. Het (gecombineerd) ontsluiten van de percelen over een trambaan kan nog wel tijdelijk een oplossing zijn.	Grondverwerving en Bedrijfsvoering
	g	Let wel, deze geconstateerde "aandachtspunten" gelden ook op dezelfde wijze voor Cliënte dat een vergelijkbare situatie kent als het genoemde tankstation. De HOV-baan is strijdig met aanwezigheid van de winkel van Cliënte; de gehele winkel dreigt te verdwijnen als de plannen doorgaan. . De in het citaat opgeworpen vraag of het haalbaar is vraag om geen perceelsaansluitingen te laten kruisen met de HOV-baan, kan Cliënte redelijkerwijs en uitgaande van de realiteit alleen maar negatief worden beantwoord. Feit is toch dat de locatie (de zogeheten "Spoorboogzone") waar Cliënte is gevestigd tot in lengte van jaren niet in stedenbouwkundige zin zal transformeren inde zin als in het hierboven genoemde citaat bedoeld. Het is een werklocatie en zal dit ook in de toekomst blijven. Er bestaan geen concrete plannen om het huidige gebruikte veranderen. Ook het Omgevingsplan Binckhorst noopt daar niet toe. In dat plan is de bestaande bedrijvigheid zoals Cliënte juist beschermd. Mede naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State van 24 november 2021, is in het Omgevingsplan bijzondere aandacht voor de bescherming van bestaande bedrijvigheid op de Binckhorst. Het uitgangspunt is dat deze op de Binckhorst kan blijven en dat bestaande bedrijven en winkels zoals de winkel van Cliënte haar activiteiten ongehinderd kan voortzetten. Zie Omgevingsplan d.d. 21 april 2022, OmgevingsEffectRapportage.	De Spoorboogzone kan ook met een het HOV voorkeurstracé blijven functioneren als werklocatie. Er zullen aanpassingen nodig zijn en het heeft gevolgen voor de betrokken bedrijven. In de planning- en studiefase zal met de bedrijven nader in overleg worden getreden.	Grondverwerving en Bedrijfsvoering

	h	Het gekozen voorkeurstracé is derhalve te zeer gebaseerd op niet reële verwachtingen om daarmee door te gaan in de besluitvorming. Ook de financiële haalbaarheid zoals genoemd in paragraaf 5.2. vertoont te veel onzekerheid om daar verdere besluitvorming op te baseren. Het plan ontbeert inzicht op een belangrijke kostenpost zoals blijkt uitgesteld onder Tabel 5.5. op blz. 58 van de Structuurvisie, waar wordt geschreven; begin citaat NB. Investeringen exclusief nog te ramen vastgoedkosten. De vastgoed- en onteigeningskosten op deze trajecten worden op dit moment (maart 2022) geraamd door de gemeente Den Haag. De precieze omvang van deze kosten is derhalve nog onduidelijk maar het betreft naar verwachting significante bedragen die boven op de opgenomen bedragen voorde HOV-verbinding komen. einde citaat. Beter ware eerst te onderzoeken wat de werkelijke kosten zijn in plaats van hiermee door te gaan. Anders ontbreekt de zorgvuldigheid in de voorbereiding die kan worden verwacht.	Voor de kosten van vastgoed en eventuele onteigeningskosten zijn sinds de afronding van de stukken voor de zienwijzen in juli 2022 en nu nadere inschattingen gemaakt. Deze worden meegenomen in de afspraken over de budgetten.	Grondverwerving en Bedrijfsvoering
	i	Inzake het PLAN-MER15. Uit de ter visie gelegde documenten blijkt dat de beoordeling van een aantal aspecten niet heeft plaatsgevonden door onafhankelijke objectief te controleren instanties. Op bladzijde 78 van het Hoofdrapport van het PLAN-MER wordt in paragraaf 4.1.4.Beoordelingskader: te onderzoeken aspecten en criteria; immers geschreven dat voor wat betreft het Beoordelingskader de beoordeling van de overzichtseffecten met betrekking tot de leefomgeving in het plan MIRT verkenning bereikbaarheid CID-Binckhorst voor de aspecten Ruimtegebruik, Verstedelijking, Archeologie Natuur, Bodem, Water en Duurzaamheid als methodiek "expert judgement" is toegepast. Nergens wordt uitgelegd wie deze experts zijn, waarom ze de gestelde expertise hebben en hoe deze tot hun beoordeling zijn gekomen. Nu dit hier hele belangrijke aspecten zijn meent Cliënte - zonder uitleg die ontbreekt - dat het PLAN-MER niet aan de daaraan te stellen eisen voldoet.	De onderzoeken zijn uitgevoerd door gespecialiseerde adviesbureaus die dit inhoudelijk advies hebben meegegeven. Daarnaast is in de procedure van het maken van een Plan-MER het verplicht dat de Commissie voor de m.e.r. een advies geeft of de onderzoeken goed en volledig zijn uitgevoerd. Deze Commissie is onafhankelijk en hun advies wordt gepubliceerd. Zie voor het advies van deze Commissie ook hoofdstuk 3 van dit document.	Grondverwerving en Bedrijfsvoering

	j	Afronding Gelet op al deze omstandigheden meent Cliënte dat de argumenten voor de keuze van het Voorkeursalternatief in het Ontwerpplan MIRT en in de ontwerp Structuurvisie niet voldoende dragend zijn voor verdere besluitvorming. De besluitvorming op basis van deze ontwerpen kan niet verder plaatsvinden gelet op de hierboven genoemde omstandigheden. Doorgaan zou leiden tot een soort sprong in het diepe die voor zowel het gemeentebestuur als de betrokken ondernemer alleen maar tot grote problemen kan leiden, gezien alle genoemde onzekerheden. Er moet nog te veel worden onderzocht; zo moet duidelijk zijn wat precies de kosten zijn en hoe op een reële wijze de verkeersstromen op het gedeelte van het tracé tussen het sporendriehoek en de kruising met de Mercuriusweg op de Binckhorstlaan kan worden opgelost. Naar de mening van Cliënte is alleen een variant met een HOV verbinding door het midden van de Binckhorstlaan ter plaatse en/of een +1 ligging redelijkerwijs haalbaar en daarmee te verkiezen. Uw gemeentebestuur wordt verzocht om kennis genomen hebbende van haar zienswijze de huidige plannen te heroverwegen en een voorkeusalternatief te kiezen wat recht doet aan de belangen van Cliënte.	Dank voor uw zienswijze.	Alternatieve routes
091604		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091605		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091606	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091529, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienwijze 091529, aanvullend:	NVT
	b	In reactie op de stelling op pagina 31 dat geconcludeerd kan worden reizigers van en naar de Binckhorst veelal via Den Haag Centraal reizen dient te worden opgemerkt dat hierbij rekening moet worden gehouden dat het niet meer stoppen van Intercitytreinen op Station Voorburg hiervoor een belangrijke oorzaak zal zijn. In de zienswijze waarnaar ik verwezen heb enige andere interessante opties aangegeven. Ik geef in deze zienswijze aan dat u hiervan kennisneemt en deze in uw overwegingen mee neemt. Ik geef u bovendien aan dat verlegging van de eindpunten van lijn 11 en (op termijn) van lijn 12 naar de Stationsweg een ontlasting zou betekenen voor de Oranjelaan.	Dank voor uw zienswijze. Het feit dat er op station Voorburg geen Intercitytreinen stoppen zorgt inderdaad mogelijk dat Den Haag Centraal een aantrekkelijker station zal zijn.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

	c	Ik vind dat -als de tramlijn 1 over de Geestbrugweg en de Prinses Mariannelaan - onverhoopt- gaat rijden de rails daar op een heel andere wijze moet worden aangelegd. En dat hiernaar in ieder geval gedegen onderzoek naar moet worden gedaan. HTM deed dit naar mijn mening in het verleden te gemakkelijk af als ongewenst (vergelijk Zoutmanstraat Den Haag) In het huidige voorstel wordt tramverkeer gemengd met overig verkeer. Maar bovendien worden de rails nog meer uit elkaar gelegd vanwege de halteplaatsen in het midden. Gaat dit ten koste van parkeervoorzieningen of voetgangerspaden? Met de huidige stand van kennis op gebied van digitalisering en het inschatten van tijd over af te leggen afstanden gaat mijn voorkeur uit naar tweerichtingsverkeer van de tram over strengelspoor. Vergelijk Leidsestraat tussen de grachtbruggen, en andere straten in Amsterdam. Natuurlijk zullen er dan wisselpunten moeten worden aangelegd, bijvoorbeeld op kruispunt Haagweg/Geestbrugweg, en ter hoogte van Penninglaan, Cromvlietkade/Geestbrugkade en mogelijk bij het kruispunt Pr. Mariannelaan/ Binckhorstlaan. Deze manier van rijden vraagt van tramchauffeurs uiterste discipline. Het is dan mogelijk om dit smallere strengelspoor (in vergelijking met dubbelspoor en tussenruimte) over een vrije afgesloten baan te laten lopen. Voor een vrije afgesloten baan dubbelspoor met handhaving van banen voor tweerichtingsverkeer voorauto's en langzaam verkeer en trottoirs aan beide kanten is de Geestbrugweg in ieder geval te smal. Een vrije afgesloten trambaan (met wellicht een enkele beveiligde voetgangersoversteekplaats) gaat overigens wel ten koste van een gemakkelijke ontsluiting van in- en uitgaand verkeer uit de wijken Cromvliet en Leeuwendaal in beide richtingen Oud-Rijswijk en Voorburg. Ik zal de opmerkingen hierover eveneens als zienswijze of reactie aangeven bij de gemeente Rijswijk waar deze vraagt om ideeën en zienswijzen over de aangekondigde reconstructie van de Geestbrugweg.	Het toepassen van strengelspoor zorgt voor minder gebruik van ruimte, maar heeft grote nadelen voor veiligheid, capaciteit en doorstroming van het OV en daarom niet wenselijk om toe te passen hier.	Proces - Vervolgproces
	d	Overigens zullen bovenstaande gewenste maatregelen kunnen vervallen wanneer besloten zou worden een knip voor autoverkeer toe te passen in de overgang Prinses Mariannelaan/Geestbrugweg op de Geestbrug. Dit zal voor lokaal autoververkeer wel betekenen dat meer kilometers moeten worden omgereden. Over deze mogelijke knip wordt op divers plaatsen in de rapportage gesproken.	Dank voor uw suggestie. In de MIRT-verkenning is, naast de HOV-verbinding, het Basispakket Mobiliteit voorzien, met aanvullende maatregelen. Hierin zijn ook maatregelen opgenomen voor herinrichting van de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg en voor beperking van de hoeveelheid autoverkeer (Geestbrug).	Proces - Basispakket Mobiliteit
091607		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT
091608	a	Het ontwerp van het masterplan geeft ons aanleiding een zienwijze in te dienen. Onze zienswijze heeft betrekking op de aspecten "Algemeen", "Waterkwantiteit" en "Klimaatadaptatie". Wij kunnen ons vinden in het voorkeurstracé en de afweging daarbij. Hieronder vindt u enkele opmerkingen over de onderbouwing van de milieu-effecten. Hierbij is voor ons vooral de plan-MER, Deelrapport 3 – Leefomgeving en duurzaamheid van belang, waarin op de bodem, de waterhuishouding en de duurzaamheid (waaronder klimaat)ingegaan wordt.	Dank voor uw ondersteuning van de voorkeursvariant.	Leefbaarheid - Ecologie

	b	Algemeen De volgende beleidskaders zijn relevant voor de waterhuishouding. Wij verzoeken u deze in Deelrapport 3toe te voegen: •het Waterbeheerprogramma 2022-2027 (WBP6) van Delfland; •de Wegwijzer Den Haag Klimaatbestendig; •de Haagse Klimaatatlas; •de Hemelwaterverordening gemeente Leidschendam-Voorburg; •het Gemeentelijk Riolerings-en Waterplan Rijswijk.	Bij de verdere planuitwerking wordt rekening gehouden met alle relevante beleidsdocumenten.	Alternatief-beoordeling
	c	Waterkwaliteit In meerdere alternatieven, waaronder het voorkeurstracé, ligt een waterpartijtussen / naast de Huygenstravers ende A12, zie ook de blauw omcirkelde locatie in onderstaande uitsnede. Er wordt geschreven, dat de waterpartij verlegd dient te worden of overkluisd. Overkluizen heeft een negatief effect op de waterkwaliteit (bezonning neemt af, strooizout?). Een negatief effect dient te worden gecompenseerd, bijvoorbeeld door de aanleg van natte ecologische zones (en mogelijk extra ruimtebeslag). Hiervan wordt in de tekst geen melding gemaakt. Wij zien dat graag aangevuld en verduidelijkt.	In de planning- en studiefase wordt het ontwerp van de trambaan en de tracéligging en wijze van doorsnijding van deze waterpartij verder uitgewerkt. Er is ruimte voor verdere inpassing en mitigatie van problemen die ontstaan door de aanleg. Daarnaast wordt er vermeld in de documenten dat er ruimte is voor compensatie als mitigatie niet mogelijk blijkt.	Leefbaarheid - Ecologie
	d	Klimaatadaptatie De afwegingen over klimaatadaptatie kunnen op meerdere punten aangescherpt worden: •De hoeveelheid groen wordt als onderscheidend criterium gebruikt. Daarbij wordt echter niet de bodem / ondergrond betrokken. Bomen met veel wortelruimte in de ondergrond hebben een substantieel groter effect op waterberging, hitte en droogte dan een laagje sedum op een trambaan met sterk verdichte bodem. Wij verzoeken u daarom ook de beschikbare ruimte in de ondergrond voor bomen als criterium toe te voegen en mee te wegen. •De gemeente stelt in de “Wegwijzer Den Haag klimaatbestendig”, dat zijbestand tegen een bui van 70 mm wil zijn en bestaande knelpunten wil oplossen. De aanpassing van de wegprofielen is daarvoor een invloedrijk middel. Wij vragen u aan te geven, of de alternatieven daarin onderscheidend ten opzichte van elkaar zijn. •Effecten van overstroming vanuit oppervlaktewater of riolering, hitte en dergelijke op vitale en kwetsbare functies, vluchtroutes en installaties van de varianten worden nu niet meegewogen. Wij verzoeken u ook hierbij aan te geven, of de varianten daarin onderscheidend zijn. •In bijlage 2 bij het ontwerp van het masterplan staan de ontwerpuitgangspunten voor de verschillende vervoersstromen. Daar wordt ook de mogelijkheid benoemd om trambanen te vergroenen. Het voorbeeld is in principe toe te juichen maar het potentiële effect is groter als het uitgangspunt van klimaatadaptieve inrichting op het volledige gebied, dat heringericht wordt, wordt toegepast. Als gebruik kan worden gemaakt van het gehele straatprofiel is het effect groter.	De wortelruimte is niet meegenomen in de huidige afweging. Deze is ook minder relevant voor de keuze van een voorkeurstracé. Voor de volgende fase nemen we uw suggestie mee. De klimaatbestendigheid en verwerken van regenwater is onder meer meegenomen in de beoordelingen door busvarianten negatiever te beoordelen dan tramvarianten, die voor een deel zonder verharding (vanzelfsprekend afgezien van de rails) kunnen worden aangelegd. Het detailniveau van de varianten is nu nog niet zodanig dat de genoemde effecten op overstroming hitte of vluchtroutes onderscheidend zijn. We nemen de suggestie wel mee voor de volgende fase. Klimaatadaptieve inpassing is zeker nodig, hierover wordt in een later stadium tijdens de planning- en studiefase meer uitgewerkt.	Leefbaarheid - Ecologie
091609		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091311	Zie voor beantwoording zienswijze 091311	NVT
091610		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT

091611		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091612		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091613		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091614		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091615	a	De belangrijkste zienswijze van BLF is dat er dient te worden gekozen voor een ander voorkeursalternatief, en wel voor een voorkeursalternatief dat niet leidt tot conflicterende verkeersstromen maar wel tot een optimale bereikbaarheid voor de bedrijven. Kortgezegd dient de keuze te vallen op een voorkeursalternatief dat ofwel leidt over het midden van het tracé van de huidige Binckhorstlaan óf een alternatief dat ziet op een verhoogde aanleg (+1) waardoor de verkeersstromen naar de bedrijven niet gehinderd worden door het HOV-tracé. Deze zienswijze wil BLF als volgt onderbouwen.	Dank voor uw zienswijze. De bereikbaarheid van bedrijven langs de Binckhorstlaan is van groot belang. In deze verkenningsfase van dit project wordt voor de HOV-verbinding een keuze gemaakt voor een tracé op hoofdlijnen en de modaliteit. In de planning- en studiefase wordt het voorkeurstracé verder uitgewerkt, het ontwerp van de perceelsontsluitingen is daar een onderdeel van. Voor de HOV-verbinding wordt het uitgangspunt gehanteerd dat er zo min mogelijk gelijkvloerse kruisingen komen. Dit betekent dat er voor percelen die nu via de Binckhorstlaan ontsloten zijn en waarvan de ontsluiting bij aanleg van de HOV-verbinding de trambaan zou kruisen in de volgende fase verder uitwerkt moet worden of een alternatieve ontsluiting mogelijk is. In alle gevallen dient een perceel via de openbare weg bereikbaar te zijn en uitgangspunt is dat de verkeersafwikkeling van deze ontsluitingen in alle gevallen op een toekomstvaste wijze geborgd dienen te zijn. Waar nodig leidt dit tot aanvullende maatregelen om bijvoorbeeld specifieke percelen tijdens of na realisatie goed bereikbaar te houden. Onderstaand gaan we in op uw specifieke opmerkingen. Een +1-variant op de Binckhorstlaan is niet als voorkeursvariant gekozen vanwege de slechte inpassing van de haltes, de verminderde sociale veiligheid en vanwege hogere kosten.	Alternatieve routes

	b	In het Ontwerp Masterplan wordt geschreven dat voor de (ontwikkeling van) woningbouw en extra arbeidsplaatsen op de Binckhorst en CID mobiliteitsmaatregelen nodig zijn. Deze mobiliteits-maatregelen zijn nodig wegens de gewenste ontwikkelingen op de Binckhorst. Het gaat hier met name om een woningbouwopgave voor "de rest van de Binckhorst" en niet op de gronden noch het gebied waar de percelen die in eigendom van BLF zijn, zich bevinden. Er bestaat dus volgens het gemeentebestuur een rechtstreekse samenhang tussen de gewenste HOV-verbinding en de woningbouw. Het voorlopig voorkeursalternatief betreft een combinatie van maatregelen. Zoals op bladzijde 5 staat te lezen betreft het - de HOV-variant 1T, bestaande uit: een HOV-tram op de route Den Haag Centraal Binckhorstlaan Den Haag met zoveel mogelijk vrij liggende infrastructuur; een HOV-tram via de Maanweg naar station Voorburg; een HOV-tram naar Rijstwijk/Delft via de Binckhorst - Geestbrugweg. Voorgesteld wordt dat de maatregelen de komende jaren worden gerealiseerd. Als onderbouwing wordt het volgende gesteld: HOV-variant 1 T is gekozen voor het voorlopig Voorkeursalternatief omdat: • Het de gebiedsontwikkeling in de Binckhorst mogelijk maakt. Voor dit punt uit het afweegkader- de bereikbaarheid van de Binckhorst- scoren de lightrail-varianten(inclusief doorkoppeling naar Zoetermeer) het beste, gevolgd door varianten met tram tot station Voorburg naar Rijswijk/Delft. Doortrekking van de lightrail is momenteel nog niet aan de orde, waardoor de effecten van de lightrail in deze fase vergelijkbaar zijn met de HOV-tram. De varianten met HOV-bus scoren het slechtst. Tussen de routealternatieven richting Voorburg zitten nauwelijks verschillen als het gaat om economische agglomeratiekracht, mobiliteitstransitie en verstedelijking. • Het alternatief de mobiliteitsknelpunten het beste opgelost. • Het bijdraagt aan de ambities voor fiets en OV • Het meest financieel haalbaar is • Het tracé het beste maakbaar is. BLF kan met deze onderbouwing niet instemmen en meent dat het spreekwoord: "Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald", door het gemeentebestuur moet worden toegepast. Er zijn nog te veel onduidelijkheden om het Voorkeursalternatief 1T als enige juiste aan te merken.	Het voorkeursalternatief is bepaald aan de hand van een uitgebreide set aan onderzoeksrapporten en een integrale afweging langs verschillende criteria uit het afweegkader. Dit wordt beschreven in het Masterplan Bereikbaarheid. Daarmee ligt een voldoende basis om op dit moment een voorkeur uit te spreken voor het tracé. Mede op basis van uw zienswijze is in het definitieve Masterplan Bereikbaarheid de beschrijving van nut en noodzaak van het pakket aan mobiliteitsmaatregelen inclusief een HOV verbinding beter toegelicht en onderbouwd.	Alternatief-beoordeling

	c	Voor het Tracédeel 4: Binckhorstlaan Den Haag (blz. 32 Structuurvisie) wordt een dergelijke onduidelijkheid ook geconstateerd en onderkend. Dit blijkt uit het onderstaande citaat: *begin citaat* Inpassing HOV-baan en fietspad/trottoir Binckhorstlaan (i.r.t. naastgelegen percelen, ruimte en stedenbouwkundige kwaliteit. Voor de inpassing van de HOV-baan en inpassing fietspad/trottoir is aankoop van gronden van naastgelegen percelen nodig. Een aandachtspunt bij de inpassing van de HOV-baan is de bereikbaarheid van de percelen direct aan de Binckhorstlaan. Vanuit de stedenbouwkundige ontwikkeling is het wenselijk om de bouwblokken zoveel mogelijk via een secundaire weg te ontsluiten. Dit sluit aan bij het uitgangspunt om geen perceelsaansluitingen te laten kruisen met de HOV-baan. Het is de vraag of dit voor alle percelen haalbaar is, in ieder geval in de tijdelijke situatie vooruitlopend op verdere ontwikkeling van het gebied. In het bijzonder is hier de bereikbaarheid van het tankstation te benoemen. Het huidige tankstation (met LPG) vormt geen specifiek veiligheidsrisico. Een kans voor meer ruimte en stedenbouwkundige kwaliteit is mogelijk het integreren van de trambaan en haltes in de bouwplannen (dubbel ruimtegebruik). De haalbaarheid hiervan moet nader onderzocht worden. De in het citaat opgeworpen vraag of het haalbaar is om geen perceelsaansluitingen te laten kruisen met de HOV-baan, kan volgens BLF redelijkerwijs en uitgaande van de realiteit alleen maar ontkennend worden beantwoord. Feit is toch dat de locatie (de zogeheten "Spoorboogzone") tot in lengte van jaren niet in stedenbouwkundige zin zal transformeren in de zin als in het hierboven genoemde citaat bedoeld. De genoemde stedenbouwkundige ontwikkeling zal zich niet voordoen, waardoor een voorwaarde voor de inpassing van de HOV-baan; het zonder het creëren van een groot conflict met de voor de bedrijven essentiële verkeersstromen zich zal manifesteren. De Spoorboogzone is een werklocatie en zal dit ook in .de toekomst blijven. Er bestaan geen concrete plannen om het huidige gebruik te veranderen. Ook het Omgevingsplan Binckhorst noopt daar niet toe. In dat plan is de bestaande bedrijvigheid juist beschermd. Het gekozen voorkeurstracé is derhalve te zeer gebaseerd op niet reële verwachtingen om daarmee door te gaan in de besluitvorming.	In het kader van de doorontwikkeling van de Binckhorst zal de komende jaren de ruimtelijke ontwikkeling van de Binckhorst verder vormkrijgen. Het voorstel voor de HOV-verbinding over de Binckhorst is echter niet afhankelijk van de specifieke ruimtelijke invulling van de spoorboogzone. Het uitgangspunt om geen perceelsontsluitingen te laten kruisen met de HOV-lijn staat ook los van deze ruimtelijke invulling. Voor de Spoorboogzone zijn alternatieve ontsluitingsstructuren mogelijk waarmee kruisende perceelsontsluitingen worden voorkomen. In de planning- en studiefase zullen deze verder worden uitgewerkt. In alle gevallen dient een perceel via de openbare weg bereikbaar te zijn. Het (gecombineerd) ontsluiten van de percelen over een trambaan kan nog wel tijdelijk een oplossing zijn.	Mobiliteit - Bereikbaarheid

	d	Ook de financiële haalbaarheid zoals genoemd in paragraaf 5.2. vertoont te veel onzekerheid om daar verdere besluitvorming op te baseren. Het plan ontbeert inzicht op een belangrijke kostenpost zoals blijkt uitgesteld onder Tabel 5.5. op blz. 58 van de Structuurvisie, waar wordt geschreven. Investeringen exclusief nog te ramen vastgoedkosten. De vastgoed- en onteigeningskosten op deze trajecten worden op dit moment (maart 2022) geraamd door de gemeente Den Haag. De precieze omvang van deze kosten is derhalve nog onduidelijk maar het betreft naar verwachting significante bedragen die boven op de opgenomen bedragen voorde HOV-verbinding komen. einde citaat. Beter ware het eerst te onderzoeken wat de werkelijke kosten zijn in plaats van hiermee door te gaan. Anders ontbreekt de zorgvuldigheid in de voorbereiding die kan worden verwacht. Dit zeker tegen de achtergrond van de uitgesproken verwachting dat het hier om significante bedragen zal gaan.	Bij het komen tot afspraken over kosten en dekking in deze verkenningsfase zijn de vastgoedkosten meegenomen. Ten tijde van het Ontwerp-Masterplan werden deze kosten nog verder onderzocht, dit is inmiddels afgerond. Daarnaast is het gebruikelijk dat er in de verkenningsfase van infrastructurele projecten een onzekerheidsbandbreedte om kostenramingen zit. Deze wordt in het vervolg van project steeds verder verminderd.	Kosten
	e	Uit de ter visie gelegde documenten blijkt dat de beoordeling van een aantal aspecten niet heeft plaatsgevonden door onafhankelijke objectief te controleren instanties. Op bladzijde 78 van het Hoofdrapport van het PLAN-MER wordt in paragraaf 4.1.4.Beoordelingskader: te onderzoeken aspecten en criteria; immers geschreven dat voor wat betreft het Beoordelingskader bij de beoordeling van de overzichtseffecten met betrekking tot de leefomgeving in het plan MIRT verkenning bereikbaarheid CID-Binckhorst voor de aspecten Ruimtegebruik, Verstedelijking, Archeologie Natuur, Bodem, Water en Duurzaamheid, als methodiek "expert judgement" is toegepast. Nergens wordt uitgelegd wie deze experts zijn, waarom ze de gestelde expertise hebben en hoe deze tot hun beoordeling zijn gekomen. Nu dit hier hele belangrijke aspecten zijn meent BLF - zonder uitleg die ontbreekt - dat het PLAN-MER niet aan de daaraan te stellen eisen voldoet.	Het gaat in deze verkenning vooral om de dominante milieueffecten en het onderscheidend vermogen van de alternatieven om te komen tot een voorkeursalternatief. De beoordeling wordt daarbij ook gedaan aan de hand van ‘expert judgement’ en (semi)kwantitatief onderzoek. De experts zijn daarbij diverse specialisten op het gebied van de onderzoeksaspecten (verkeer, verkeersveiligheid, trillingen, geluid, luchtkwaliteit, archeologie, water, bodem, ecologie duurzaamheid, stedenbouwkundige, sociale aspecten et cetera). Zij werken bij het betrokken adviesbureau en zijn deskundig op het gebied van de relevante onderwerpen.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	f	Gelet op al deze omstandigheden meent BLF dat de keuze voor het Voorkeursalternatief in het Ontwerpplan M l RT en in de ontwerp Structuurvisie niet voldoende dragend zijn voor verdere besluitvorming. De besluitvorming op basis van deze ontwerpen kan niet verder plaatsvinden gelet op de hierboven genoemde omstandigheden. Doorgaan zou leiden tot een soort sprong in het diepe die voor zowel het gemeentebestuur als de betrokken ondernemers alleen maar tot grote problemen kan leiden, gezien alle genoemde onzekerheden. Er moet nog te veel worden onderzocht; zo moet duidelijk zijn wat precies de kosten zijn en hoe op een reële wijze de verkeersstromen op het gedeelte van het tracétussen de sporendriehoek en de kruising met de Mercuriusweg op de Binckhorstlaan kan worden opgelost. Naar de mening van BLF is alleen een variant met een HOV-verbinding door het midden van de Binckhorstlaan ter plaatse en/of een +1 ligging redelijkerwijs haalbaar en daarmee te verkiezen. Uw gemeentebestuur wordt verzocht om kennis genomen hebbende van deze zienswijze de huidige plannen te heroverwegen en een ander voorkeusalternatief te kiezen.	Het voorkeursalternatief is bepaald aan de hand van een uitgebreide set aan onderzoeksrapporten en een integrale afweging langs verschillende criteria uit het afweegkader. Daarmee ligt een voldoende basis om een voorkeur uit te spreken voor het tracé. De inpassing van het tracé op onder andere de Binckhorstlaan is onderdeel van de volgende fase van het project. Uw suggestie van een middenligging in de Binckhorstlaan (in de Binckhorst) wordt niet gezien als te overwegen optie. In het kader van deze verkenning is de voorkeur voor een zijligging onderbouwd. Deze optie heeft de voorkeur vanwege een gunstiger halte ligging en minder hinder voor het stedelijke hoofdwegennet. In het Omgevingsplan Binckhorst is daar een reservering voor de HOV vastgelegd, specifiek voor het traject tussen Supernovaweg tot aan de Zonweg.	Alternatief-beoordeling

091616	a	In navolging op de ingediende zienswijze van een collega-ondernemer (naam bekend bij projectorganisatie) wil ik als directeur van een bedrijf aan de Binckhorstlaan (organisatie bekend bij de projectorganisatie) een zienswijze indienen op het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid. In het Masterplan is een HOV-voorkeursvariant opgenomen die onze bedrijfscontinuïteit ernstig in gevaar zal brengen. Mijn zienswijze is gericht op het waarborgen van een onverstoorde bedrijfsvoering. Ik vermoed dat bij uw gemeentebestuur onvoldoende bekend is wat zich hier aan de Binckhorstlaan afspeelt. Ons bedrijf is direct gesitueerd aan de Binckhorstlaan en voor haar transportbewegingen en bedrijfsactiviteiten afhankelijk van de huidige perceel oppervlakte en de huidige in en uitritmogelijkheden. De door u voorgestelde HOV variant is dermate tegen ons bedrijf gesitueerd dat de huidige in- en uitritmogelijkheden onbruikbaar dreigen te worden. Het moge duidelijk zijn dat door het doorkruisen van de in- en uitritten door een HOV-lijn alsmede het onbereikbaar worden van de in- uitrit mogelijkheden wij als bedrijf een zeer groot risico lopen ten aanzien van de bedrijfscontinuïteit. Een punt wat mijns inziens tot op heden onvoldoende wordt belicht en direct van invloed is op de financiële haalbaarheid.	Dank voor uw zienswijze. In het kader van de verdere planuitwerking zal worden bezien of er een andere ontsluitingsstructuur per deelgebied mogelijk is waarmee erfontsluitingen over de HOV baan onnodig zijn en in hoeverre deze binnen het tijdpad voor realisatie van het HOV valt. In alle gevallen dient een perceel via de openbare weg bereikbaar te zijn.	Grondverwerving en bedrijfsvoering
	b	Indien u overgaat tot vaststelling van het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid zal dit de basis vormen voor een verdere planologische besluitvorming waarbij uw gemeentebestuur de financiële haalbaarheid van uw planologische besluit zal moeten aantonen. Mijns inziens dient deze financiële afweging nu reeds plaats te vinden en is dit niet of onvoldoende gedaan. U kunt er immers nog geen weet van hebben wat de financiële gevolgen alleen al zijn voor mijn bedrijf wanneer als gevolg van het belemmeren van het in- en uitkomend verkeer, c.q. aantasting van de perceeloppervlakte door ons bedrijf grote omzetschade, bedrijfsschade zal worden geleden. In plaats van een jarenlange bezwaar- en beroepsprocedure lijkt mij besluitvorming middels wederzijds overleg een betere manier om te komen tot een HOV variant, dan ‘sec’ vanuit een stedenbouwkundige afweging. Het belang van een goede en grondige afweging vanuit stedenbouwkundig, economisch en financieel oogpunt is in dit prille stadium van het besluitvormingsproces zeer groot. Daarom hoop en vertrouw ik er oprecht op dat u uw besluitvorming tot vaststelling van het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid heroverweegt dan wel uitstelt en met mij in overleg wil treden over een alternatieve HOV-lijn welke mijn bedrijfscontinuïteit niet in gevaar zal brengen, zonder daarbij afbreuk te doen aan de belangen voor de gebiedsontwikkeling van de Binckhorst. Als Infra bedrijf betreft herinrichting van omgevingen onze core-business, zijn wij daar uitermate in gespecialiseerd en stellen wij de kennis van ons bedrijf dan ook ter beschikking om mee te denken aan een alternatief waarbij de gezamenlijke en afzonderlijke belangen optimaal worden behartigd.	In het kader van de verder planuitwerking zal met de betrokken bedrijven en bewoners nader gekeken worden naar de gevolgen voor deze bedrijven en bewoners. Waarbij zeker in gesprek zal worden getreden over de individuele mogelijkheden en opties binnen de kaders die daarvoor gelden.	Grondverwerving en Bedrijfsvoering
091617	a	Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091205, aanvullend:	NVT

	b	Deze gefragmenteerde beleidsontwikkeling door vooral de gemeente Den Haag leidt tot onnodige kosten en afwenteling van de overlast op buurgemeenten. Verder is het waarschijnlijk dat het grootste deel van de reizigers vanaf de Binckhorst naar Den Haag Centraal zal willen reizen, om van daaruit de trein te nemen. De trajecten naar Voorburg (en verder naar Zoetermeer) en Delft lijken meer aanbod gedreven, dan vraag gestuurd.	Dank voor uw zienswijze. Uit de Vervoerwaardestudies, zie pagina 42, blijkt dat de prognose is dat er vanuit de Binckhorst ook richting Delft en station Voorbrug een vervoerrelatie voor reizigers is. Daarnaast zijn er meer redenen voor de verbindingen naar Delft en Voorburg, zie voor de uitgebreidere toelichting paragraaf 4.6.	Nut en Noodzaak
	c	Hoogwaardig zal de verbinding door het meerijden niet zijn en ernstige verkeersopstoppingen zijn te voorzien. De trajecten zullen daarbij ook een zeer negatieve impact hebben op de leefomgeving van inwoners van Voorburg-West. Ook zal de tramverbinding grote negatieve gevolgen gaan hebben voor de verkeersveiligheid in de wijk. Al deze aspecten zijn in de huidige beoordeling niet dan wel onvoldoende meegewogen. De inwoners van Voorburg-West en Rijswijk hebben geenvoordeel bij de ontwikkelingen, maar moeten wel de schade incasseren.	In het onderzoek van de MIRT-verkenning blijkt dat de ontwikkelingen in CID-Binckhorst zonder verdere maatregelen (de Referentiesituatie) zorgen voor een sterke toename van het autoverkeer, wat nadelig is voor de doorstroming maar ook de leefbaarheid, verkeersveiligheid. Dit geldt onder andere voor de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg. Met het realiseren van een goede HOV-verbinding met aanvullende maatregelen (Basispakket Mobiliteit) wordt deze groei van het autoverkeer beperkt of zelfs voorkomen. Daarom is de optie voor een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") (nr. 17) onderdeel van het Basispakket Mobiliteit. Dit is gunstig voor de verkeersafwikkeling. Bij de verdere uitwerking van de aanvullende maatregel Herinrichting Geestbrugweg (nr. 18) wordt onderzoek gedaan naar een veiliger weginrichting en ontsluiting van omliggende wijken, ook in Voorburg-West.	Alternatief-beoordeling
	d	Kort gezegd komt het erop neer dat de inwoners van Voorburg West een Haags probleem mogen opvangen, terwijl er met hun belangen niet tot nauwelijks rekening is gehouden in de planvorming. Dit geldt niet alleen voor het openbaar vervoer, maar eerder ook al voor de ontwikkeling van de Rotterdamse Baan, waarvan de wijk enige jaren overlast heeft gehad. Dit is niet juist en is in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Een door Den Haag vaker ingezette tactiek: denk bijvoorbeeld aan de hoogbouw en de opvang van asielzoekers aan de randen van de Binckhorst.	De Vervoerwaardestudie is toont dat ook het omliggende gebied buiten de gemeentegrens van Den Haag vastloopt zonder passende maatregelen. Dit geldt ook voor Voorburg-West. De intentie is dat de inpassing van het HOV-tracé in de bebouwde omgeving moet leiden tot een verbetering van onder andere verkeersveiligheid en leefbaarheid. In de volgende fase wordt met de omgeving samen invulling gegeven aan hoe deze verbeteringen concreet tot stand kunnen komen.	Participatieproces
	e	De vervoerswaarde voor het laatste stuk van het tracé naar Station Voorburg is minimaal. De kans is heel groot dat we een nieuw “lijn 10 effect” krijgen. Station Voorburg heeft geen intercity-status meer, waardoor het station voor forenzen richting Utrecht (bewoners die uitreizen en werkenden die inreizen) weinig aantrekkelijk is. Vraag is daarom hoeveel forenzen naar Station Voorburg zullen willen reizen. Er zal grotere behoefte zijn het bereiken van Station Den Haag Centraal, omdat dat meer opties biedt. De gekozen oplossing beantwoordt m.i. niet de voorspelbare vraag. De geplande halte langs de Maanweg is op grote afstand van woningen op de Binckhorst gelegen. Dit beperkt de vervoerswaarde van dit tracé voor de inwoners van Voorburg. Als er grootschalig in openbaar vervoer wordt geïnvesteerd, zou ook de OV-bereikbaarheid van het met het OV slecht bereikbare Voorburg hierin moeten worden meegenomen.	Uitgangspunten in de verkenning is een verbinding met zowel Rijswijk als Voorburg. De vervoerwaarde van het tracé naar Voorburg is in onze ogen niet 'minimaal'. Echter een HOV-verbinding over de Binckhorst maakt onderdeel uit van een geheel vervoersnetwerk. De uitwerking daarvan is dan ook vanuit het netwerk beschouwd. De ambities die de regio heeft met het regionale netwerk zijn beschreven in de plannen voor de Schaalsprong OV en, meer concreet voor de Binckhorst, de Koningscorridor. Deze plannen gelden als uitgangspunt voor de onderzoeken. Zoals ook te lezen onder de paragraaf Koningscorridor. In de eerste fase van de Verkenning (Zeef 1) is een verbinding tot aan station Voorburg naar voren gekomen. Hier ontstaat een overstapmogelijkheid tussen openbaar vervoer en daarmee een sluitend netwerk van openbaar vervoer (trein, tram, bus). Daarnaast zal de HOV halte Maanweg ook vanuit een groot deel van Voorburg West goed bereikbaar zijn via de beoogde voetgangersbrug ter hoogte van de Heeswijkstraat.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

	f	De woningen in Voorburg West zijn op zandgrond gebouwd. Het is algemeen bekend dat staal op zand geeft trammelant! Ik heb grote zorgen over trillingen inmijn woning als gevolg van de tramverbinding, die immers op staal is gefundeerd en niet onderheid is. Ook de regelmatige toekomstige nachtelijke railslijpwerkzaamheden geven veel overlastgeven voor omwonenden. Ik kondig daarom aan een planschade procedure te zullen starten (waardedaling huizen door overlast en schade aan huizen). Er zal veel geld mee gemoeid zijn om de railbedding van de tram zodanig in te richten dat de geluidsoverlast minimaal is. De verwachting is dat dit door Den Haag wel zal worden toegezegd, maar dat er geen geld voor zal zijn. Hierover zijn op voorhand ook geen afspraken gemaakt. Verder zullen er technische problemen moeten worden opgelost om de te haakse bocht Binckhorstlaan/richting Geestbrugweg te kunnen nemen, inclusief alle maatregelen om het gepiep en geknars van de wielen en de trillingen in de huizen tegen te gaan.	De meeste van de door u aangestipte onderwerpen zijn inderdaad onderdeel van de mogelijke invulling tijdens de planning- en studiefase. Graag verwijzen wij u naar paragraaf 4.9 van dit document.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	g	Er is geen enkel document waarin een duidelijke onderbouwing wordt gegeven van de stelling dat het Rijswijkseplein wordt ontlast als lijn 1 wordt omgeleid. Op blz. 6 van het Ontwerp Masterplan is zelfs aangegeven dat de HOV-tram slechts voor een beperkte verbetering, d.w.z. ontlasting, van de druk op het Rijswijkseplein zorgt. Bovendien is bij de informatiesessies aangegeven dat de omleiding slechts bijvangst is en dat mogelijk niet eens het gewenste resultaat geeft. Dit moet in de fase van de keuze voor de voorkeursvariant te worden meegewogen aangezien deze in de uitwerkingsfase als uitgangspunten worden beschouwd. Ten onrechte is dit niet gebeurd.	Het verminderen van een aantal knelpunten op belangrijke verbindingen voor auto en OV (‘NMCA-knelpunten') is één van de doelen van dit project. In de Vervoerwaardestudie (blz. 57 t/m 62) is het effect op de NMCA knelpunten opgenomen. Het omleggen van lijn 1 helpt mee het NMCA knelpunt Rijswijkse plein en NMCA knelpunt Binckhorstlaan te verminderen maar zal niet het gehele knelpunt Rijswijkseplein oplossen. Daarvoor zal multimodaal naar het gehele knooppunt bekeken moeten worden, dat is geen onderdeel van deze MIRT-verkenning.	Lijnvoering
	h	Aangezien het hier om de bereikbaarheid en veiligheid gaat van complete buurten in een toch al door barrières omsloten wijk dienen deze punten in deze fase zwaar te wegen. Reeds hierom moet de conclusie zijn dat om al deze redenen een verlegging van tramlijn 1 naar de Binckhorstlaan-Voorburg en Prinses Mariannelaan –Geestbrugweg zeer onwenselijk en onacceptabel is. De stap die nu wordt voorgesteld is te kort door de bocht. En zeker gezien de impact die dit heeft op mijn leefomgeving als gevolg van de omgeleide tram.	In de onderzoeken is onderkend dat de ruimte op de Geestbrugweg en Prinses Mariannelaan aanvullende maatregelen vereist. In de volgende fase moet nader onderzocht worden of/hoe de aansluiting van de zijstraten en de bereikbaarheid van wijken geborgd kan worden en hoe de inpassing van de haltes geoptimaliseerd kan worden. Voor verdere toelichting over nut en noodzaak verwijzen we u graag naar paragraaf 4.2 van dit document.	Leefbaarheid

	i	Op blz. 55 van het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid is vermeld dat in de varianten waar tram 1 over de Binckhorst gaat rijden, het aantal OV-reizigers op het Rijswijkseplein daalt met in totaal circa 16% t.o.v. de referentie. Een afname van het aantal reizigers met 16% is een zeer kleine daling als die wordt afgezet tegen de grote negatieve impact van de aftakking voor omwonenden van het beoogde tracé. In plaats van te zoeken naar slimme (mobiliteits)oplossingen voor het Rijswijkseplein wordt dit probleem afgewenteld op Voorburg-West. Of beter gezegd: het probleem wordt verplaatst van Den Haag naar Voorburg-West. Een tram over de Binckhorstlaan-Voorburg, de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg zal gaan leiden extreme verkeersdruk op dit toch al zeer drukke wegvak waar de tram vanwege de beperkte ruimte moet gaan meerijden met het overige verkeer. Ook zal de tram de Geestbrug over moeten die meerdere keren per dag opengaat vanwege de beroepsscheepvaart. Al deze factoren zijn ten onrechte niet betrokken bij de technische beoordeling van de varianten.	Zoals ook opgenomen in het antwoord 656 over het NMCA knelpunt Rijswijkseplein is het verminderen van een aantal knelpunten op belangrijke verbindingen voor auto en OV (‘NMCA-knelpunten') is één van de doelen van dit project. Het omleggen van lijn 1 helpt mee het NMCA knelpunt Rijswijkse plein en NMCA knelpunt Binckhorstlaan te verminderen maar zal niet het gehele knelpunt Rijswijkseplein oplossen. In het Plan-MER is juist ook rekening gehouden met effecten op veiligheid en leefbaarheid, wat bij diverse criteria zoals verkeersveiligheid, parkeren en groen tot uiting komt. Met behulp van schetsontwerpen is onderzocht welke ruimtelijke impact inpassing van HOV en bijbehorende haltes heeft. In alle varianten voor de Geestbrugweg zijn de inpassing van het HOV en de haltes op dezelfde wijze in het schetsontwerp opgenomen en daarmee niet onderscheidend voor de afweging voor een voorkeursalternatief zelf. Aandachtspunt hierbij is dat de tram gemengd rijdt met het autoverkeer. Dit past in principe bij het type weg dat de Prinses Mariannelaan/Geestbrugweg is. Daarbij vormt met name de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer een belangrijk aandachtspunt. In principe is voldoende ruimte beschikbaar om in de planning- en studiefase extra aandacht te hebben voor de verkeersveiligheid. De doorstroming van het autoverkeer blijft een aandachtspunt, dit is ook een probleem zonder HOV-verbinding. De doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug"), onderdeel van het Basispakket Mobiliteit, kan positief bijdragen aan de verkeersveiligheid en doorstroming. De exacte invulling van het ontwerp en maatregelen moet in de planning- en studiefase nader onderzocht en uitgewerkt worden, in samenspraak met omwonenden en belanghebbenden. Opengaande bruggen zijn een aandachtspunt in de varianten. Dit aandachtspunt is meegenomen in de mobiliteitsanalyse. In de praktijk kan hier in de dienstregeling rekening mee worden gehouden.	Alternatief-beoordeling
	j	Kortom, Een intensief OV-traject is niet acceptabel inpasbaar in deze oude woonwijk. Een tram via de Binckhorst naar Rijswijk scoort qua leefomgeving en milieu uiterst laag. Het traject heeft negatieve neveneffecten op: openbaar groen, bereikbaarheid voor overig verkeer, oversteekbaarheid/veiligheid en betekent verlies van parkeerplaatsen, ruimtelijke kwaliteitentrillingen en geluidshinder. De inwoners van Voorburg-West en Rijswijk betalende prijs voor het onvoldoende doordachte Haagse project CID Binckhorst. •Een tram via de Binckhorst naar Rijswijk heeft geen extra vervoerswaarde voor de bewoners van de Binckhorst(noch voor Voorburg). •Een tram via de Binckhorst naar Rijswijk verslechtert de huidige vervoerswaarde voor de huidige gebruikers van lijn 1. Deze omlegging van lijn 1 is dus niet zinvol en veroorzaakt alleen problemen voor de bewoners van Voorburg en Rijswijk.	Wij nemen uw zorgen serieus. De gevolgen voor bereikbaarheid en leefbaarheid zijn, ook op lokaal niveau, afgewogen bij de besluitvorming.	Locaties

	k	Mijn voornaamste punten samengevat: •Ik verwacht van de gemeenteraad geen reactieve opstelling, maar een proactieve opstelling en een integrale afweging. De salami-tactiek van de gemeente Den Haag moet worden gestopt. •Als er al voor een van deze twee tracés gekozen zou moeten worden dan zonderde aftakking naar Rijswijk/Delft. •Er moet veel beter gekeken worden naar nut en noodzaak van de trajecten en naar alternatieven. Is er bijvoorbeeld niet meer vraag naar grootschalige ontsluiting naar Den Haag Centraal? Voor de aftakking richting Delft ligt de aanleiding in de drukte op het Rijswijkseplein, de gevolgen voor Voorburg-West en Rijswijk van eventuele verplaatsing van dit traject (probleem) zijn onvoldoende onderzochten dus onvoldoende meegewogen bij de keuze van de voorkeursvariant. De MER moet volledig wordt uitgevoerd, en niet op basis van schattingen. Een nieuwe MER is dus dringend gewenst. •De inpasbaarheid van het tracé en alle consequenties van gemaakte en nog te maken keuzes moet nu al worden betrokken in de afweging, niet pas wanneer het tracé al vastligt. Dit sluit aan op het voorgaande punt. De gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg moet in dit verband geen enkel besluit meer nemen voordat alle relevante informatie beschikbaar is. •Het tracé richting Rijswijk/Delft heeft een zeer negatieve impact op de leefbaarheid voor omwonenden van het tracé. Het traject heeft in Voorburg-West negatieve neveneffecten op: openbaar groen, bereikbaarheid voor overig verkeer, oversteekbaarheid, (fiets-)verkeersveiligheid, parkeermogelijkheden, ruimtelijke kwaliteit. Een tram zal onaanvaardbare trillingen en geluidshinder in de huizen langs het tracé veroorzaken. Deze effecten moeten expliciet worden onderzocht en worden meegewogen. •De gemeente Den Haag moet worden aangesproken op de ondermaatse invulling van de participatie en zijn verantwoordelijkheid voor het verstrekken van volledige en feitelijke gegevens. Zowel inwoners als omliggende gemeenten lijken nauwelijks serieus te worden genomen. •Er is geen haast, neem als gemeenteraad de tijd voor zorgvuldige besluitvorming. De gemeenteraad heeft de ruimte en de bevoegdheid om keuzes ter discussie te stellen en de Haagse plannen op het grondgebied van de gemeente een halt toe te roepen.	Dank voor uw samenvatting. Zie bovenstaande antwoorden voor uitgebreide toelichting per thema. In het Plan-MER is juist ook rekening gehouden met effecten op veiligheid en leefbaarheid, wat bij diverse criteria tot uiting komt (zoals verkeersveiligheid, parkeren, groen). Met behulp van schetsontwerpen is hierbij onderzocht welke ruimtelijke impact inpassing van HOV en bijbehorende haltes heeft. Met name de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer is een aandachtspunt. In principe is er wel voldoende ruimte beschikbaar om in de uitwerking van de plannen in de planning- en studiefase extra aandacht te hebben voor de verkeersveiligheid. De doorstroming van het autoverkeer blijft een aandachtspunt, al is dit ook een probleem zonder HOV-verbinding. Een eventuele verkeersbeperkende maatregel bij de Geestbrug (onderdeel van het Basispakket Mobiliteit) kan positief bijdragen aan de verkeersveiligheid en doorstroming. De exacte invulling van het ontwerp en maatregelen moet in de planning- en studiefase nader onderzocht en uitgewerkt worden, in samenspraak met omwonenden en belanghebbenden.	Proces - Vervolgproces
091618		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091619	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091314, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091314, aanvullend:	NVT

	b	wij wonen vlak bij de Geestbrug, aan de Geestbrugkade en maken ons met name zorgen over drie aspecten van de plannen: ten eerste lawaai veroorzaakt door trams over de Geestbrug. Er is sprake van tot 12 trams per uur in totaal tot na middernacht, van het nieuwe zwaardere trammodel ook nog zoals dit inmiddels op de meeste trajecten in Den Haag rijdt. Dit gaat erg veel geluidsoverlast aan ons geven, aangezien de huidige beperkte hoeveelheid trams over de brug al veel contactgeluid veroorzaakt. Een grootschalige modernisering/vervanging van de Geestbrug zal dus absoluut noodzakelijk zijn. Dit lijkt ons ook een aanzienlijke kostenpost in het plan.	Dank voor uw zienswijze. Er is inderdaad sprake van een frequentere en zwaardere verbinding. De aanname is dat deze met name in de spits een frequentie van 6x/uur (12 in totaal/uur) zal rijden. Belangrijk om te benoemen is dat er in deze MIRT-verkenningsfase geen besluit wordt genomen over deze lijnvoering. Het gaat in deze fase dus nadrukkelijk om aannames. In de volgende fase (planning- en studiefase) zal de precieze lijnvoering en exploitatie nauwkeuriger worden bekeken. Besluitvorming over dienstregeling zal pas plaatsvinden als de (rail)infrastructuur gereed is. In de basis gaan de MRDH en HTM over de lijnvoering van het totale netwerk. In dit stadium is niet bekend of het noodzakelijk is om de Geestbrug te vervangen. De uitwerking van het voorkeursalternatief in de planning- en studiefase laat verschillende opties open voor inpassing, waarbij veel opties denkbaar zijn. Dit wordt uiteraard in samenspraak met de buurt gedaan. In de planning- en studiefase vindt meer gedetailleerd onderzoek plaats naar geluid en benodigde maatregelen.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	c	Ten tweede maken de plannen gewag van een "doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer bij Geestbrug". Een toename van sluipverkeer over de Geestbrugkade en Naussaukade richting Haagweg/Hoornbrug v.v. ligt daarom voor de hand. Wat gaat er gebeuren om dit te voorkomen?	De gemeente Rijswijk is inmiddels een verkenning van de herinrichting van de Geestbrugweg gestart. Overweging hoe om te gaan met autowerende maatregelen bij de Geestbrug is hier onderdeel van, waarbij ook impact op omliggende straten meegenomen wordt. Overigens is niet de verwachting dat beperking van het autoverkeer op de Geestbrug leidt tot méér verkeer via de Geestbrugkade/Nassaukade, omdat deze route geen alternatief is voor een route via de Geestbrug. Daarnaast zorgt deze maatregel voor afname van het autoverkeer in zijn geheel.	Proces - Basispakket Mobiliteit
	d	Ten derde zal een aanpassing van een verbeterd tramtracé voor de nieuwe trams in de Geestbrugweg onvermijdelijk leiden tot een vermindering van het aantal parkeerplaatsen voor auto's op de Geestbrugweg. De sporen moeten immers verder uit elkaar gelegd worden om de nieuwe trams te accommoderen. Daarnaast zien we dat de tramhalte richting Delft naar de Geestbrug verplaats zal worden, dus dat kost ook weer een aantal parkeerplekken. De parkeerdruk aan de Geestbrugkade is nu al aanzienlijk, met name overdag, dat zal er niet beter op gaan worden.	Het verlies aan parkeerplaatsen is inderdaad een nadelig effect van de inpassing van de verbinding, met name in Voorburg en Rijswijk. Bij de uitwerking van de plannen in de volgende planning- en studiefase moet daarom goed worden gekeken hoe het verlies aan parkeerplaatsen minimaal wordt en waar verloren parkeerplaatsen gecompenseerd kunnen worden. Dit is onderdeel van de uitwerking van het HOV-tracé en de herinrichting Prinses Mariannelaan/Geestbrug (zoals in het Basispakket Mobiliteit opgenomen).	Mobiliteit - Parkeren
	e	Tot slot verwachten wij dat toegenomen lawaai van trams over de brug, toegenomen sluipverkeer en toegenomen parkeerdruk zullen leiden tot een vermindering van onze woningwaarde.	Dit punt wordt ter kennisgeving aangenomen. Vanzelfsprekend kan inspreker, indien inspreker van oordeel is dat inspreker door het project Bereikbaarheid CID Binckhorst (economische) schade ondervindt, een verzoek indienen op grond van de wettelijke nadeelcompensatieregeling. Dit kan te zijner tijd (na het onherroepelijk worden van het ruimtelijk besluit voor de HOV-verbinding, zoals een Omgevingsplan of Omgevingsvergunning).	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
091620	a	Deze zienswijze is toegespitst op de HOV-aftakking naar Delft via Binkhorstlaan-Prinses Mariannelaan Geestbrugweg-Haagweg. Achtereenvolgens wordt – na onderstaande inleiding - ingegaan op proces en participatie, nut en noodzaak, onderbouwing van de tracékeuze, uitvoeringstoets en effectrapportages, om te eindigen met de conclusie.	Dan voor uw zienswijze. Zie hieronder voor de verdere beantwoording van uw vragen.	Nut en Noodzaak

	b	Als bewoners van deze regio begrijpen en onderschrijven wij het belang van hoogwaardig openbaar vervoer, van terugdringing van toenemende overlast van autoverkeer (bereikbaar met auto, maar minder doorgaand autoverkeer, 30 km/u de norm), van een mobiliteitstransitie met voorrang voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. (Ontwerp Masterplan pag. 17-18). We zijn echter niét overtuigd van nut en noodzaak van de zgn. voorkeursvariant (over de Geestbrugweg). Ook de onderbouwing van de tracékeuze, en de wijze waarop de MER is ingevuld, roepen bij ons grote vragen op. Expert judgement in plaats van data en feiten voelt als subjectief en doelgericht redeneren.	Er zijn meerdere redenen voor een tramverbinding richting Rijswijk/Delft. Deze zijn verder toegelicht in paragraaf 4.6 van dit document. In uw zienswijze uit u uw zorgen over de kwaliteit van de verrichte onderzoeken. De onderzoeken zijn op zorgvuldige wijze tot stand gekomen. Daarnaast heeft ook de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. nog advies uitgebracht. Dit advies is positief. Daarbij worden de aanbevelingen van de Commissie overgenomen.	Nut en noodzaak
	c	Onder bewoners en omwonenden bestaan grote zorgen over veiligheid en leefbaarheid, die ook zonder tram al onder druk staan door toenemende verkeersdrukte. Nota bene wordt voor 50.000-60.000 nieuwe bewoners op de Binckhorst, om de hoek van onze wijk, als het ware een ‘nieuw Rijswijk’ op de Binckhorst gebouwd. En dat op één tiende van het oppervlak van het huidige Rijswijk. Daarbij komt het onzalig idee van een Hoogfrequente HOV-tram die er ook nog bij wordt gepropt. Een hoogfrequente HOV-tramverbinding kan niet ook nog samengaan met het sterk groeiende autoverkeer. Een gegeven dat intussen ook wel onderkend wordt in het Masterplan. Keuzes maken zoals afsluiting voor doorgaand autoverkeer zijn dan noodzakelijk, maar ontbreken. Dat betekent: kort gezegd: geen tram, of indien tram erin, dan doorgaand autoverkeer eruit	In de Binckhorst komen geen 50-60.000 nieuwe bewoners dit aantal geldt voor de gehele CID en Binckhorst. In de Binckhorst is de ambitie om maximaal 10-12.000 woningen in 2040 te realiseren. De bouw van woningen in het CID Binckhorst leidt tot meer verkeersbewegingen. Een HOV-tram zorgt voor vermindering van de hoeveelheid autoverkeer t.o.v. deze situatie zonder maatregelen te nemen (referentiesituatie). Omdat we niet willen dat dit leidt tot een verhoogde druk van het autoverkeer in de omgeving, wordt ingezet om deze bewegingen vooral met het HOV, te voet en per fiets af te wikkelen. Juist omdat we deze schone vervoerwijzen willen stimuleren, kiezen we er expliciet voor om de ruimte voor voetgangers en fietsers niet te beperken en indien mogelijk zelfs uit te breiden of te verbeteren. Omdat ruimte op veel plekken beperkt is, kan dat er op sommige plekken toe leiden dat de ruimte voor (doorgaand) autoverkeer beperkt moet worden. Eén van de mogelijkheden hiervoor is de mogelijkheid van een knip op de Geestbrug, een doorstroom belemmerende maatregel gericht op autoverkeer (zie nr. 17 in Basispakket Mobiliteit).	Leefbaarheid

	d	Voor ons als bewoners zijn de belangrijkste vragen: - Waarom is deze verbinding naar Delft over Rijswijk überhaupt nodig, welk probleem wordt hier eigenlijk opgelost (nut en noodzaak, kosten/baten, vervoerwaarde-studie)? (Paragraaf 2) - Waren er geen andere, minder belastende oplossingen (selectie en onderbouwing tracés, alternatieven)? Een oplossing op het Rijswijkseplein zelf in plaats van in de tuin bij de buurgemeente? (Paragraaf 3) - Is er wel voldoende duidelijkheid over effecten op veiligheid en leefbaarheid (MER)? en - is onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van verkeersbelemmerende maatregelen die in de gevoeligheidsanalyse zonder toelichting worden genoemd (autoluw maken, 'knip' voor de Geestbrug)? Kiezen voor een HOV-verbinding over de Geestbrugweg, waarbij later blijkt dat de nodige verkeersbelemmerende maatregelen uitblijven, is een gevreesd doemscenario. (paragraaf 4) Dit zijn allemaal vragen die beantwoording behoeven vóórdat besloten wordt tot maatregelen die grote gevolgen hebben voor bewoners en omwonenden. Niet eerst: tracékeuze, en dan wel zien hoe we dit in de uitvoeringsfase 'oplossen'. Een benadering, laat staan besluitvorming, waarbij vooraf geen of onvoldoende inzicht bestaat in de uitvoeringsconsequenties, is gemeten naar huidige politieke en bestuurlijke maatstaven, niet meer van deze tijd. En zo'n benadering is een misplaatste methodiek, waarbij straks een zelfverklaard point of no return wordt opgeworpen, om niet meer het gesprek aan te hoeven gaan. Want: Hé, we zijn nu al zo ver, nu kunnen we niet meer terug	Voor het gedeelte van uw zienswijze over nut en noodzaak, tracékeuze verwijzen wij u graag naar hoofdstuk 4 van dit document. Het verminderen van een aantal knelpunten op belangrijke verbindingen voor auto en OV ('NMCA-knelpunten') is één van de doelen van dit project. In de Vervoerwaardestudie (blz. 57 t/m 62) is het effect op de NMCA knelpunten opgenomen. Het omleggen van lijn 1 helpt mee het NMCA knelpunt Rijswijkseplein en NMCA knelpunt Binckhorstlaan te verminderen maar zal niet het gehele knelpunt Rijswijkseplein oplossen. Daarvoor zal multimodaal naar het gehele knooppunt bekeken moeten worden, dat is geen onderdeel van deze MIRT verkenning. Met de onderzoeken in het Plan-MER is onderzoek gedaan naar nut en noodzaak en daarna de keuze voor de best passende variant. In het Plan-MER is juist ook rekening gehouden met effecten op veiligheid en leefbaarheid, wat bij diverse criteria zoals verkeersveiligheid, parkeren en groen tot uiting komt. Met behulp van schetsontwerpen is onderzocht welke ruimtelijke impact inpassing van HOV en bijbehorende haltes heeft. In alle varianten voor de Geestbrugweg zijn de inpassing van het HOV en de haltes op dezelfde wijze in het schetsontwerp opgenomen en daarmee niet onderscheidend voor de afweging voor een voorkeursalternatief zelf. Aandachtspunt hierbij is dat de tram gemengd rijdt met het autoverkeer. Dit past in principe bij het type weg dat de Prinses Mariannelaan/Geestbrugweg is, waarbij met name de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer een belangrijk aandachtspunt is. In principe is voldoende ruimte beschikbaar om in de uitwerking van de plannen in de planning- en studiefase extra aandacht te hebben voor de verkeersveiligheid. De doorstroming van het autoverkeer blijft een aandachtspunt. Dit is ook een probleem zonder HOV-verbinding. De doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug"), onderdeel van het Basispakket Mobiliteit, kan positief bijdragen aan de verkeersveiligheid en doorstroming. De exacte invulling van het ontwerp en maatregelen moet in de planning- en studiefase nader onderzocht en uitgewerkt worden, in samenspraak met omwonenden en belanghebbenden.	Alternatief-beoordeling
	e	Proces en participatie Wij zijn als bewoners niet actief door MIRT-organisatie en gemeente betrokken bij de inspraakronde Notitie Reikwijdte en detailniveau (najaar 2020). Waarom is niet gebeurd? We ontvangen pas een jaar na dato het rapport met de onderbouwing van de voorlopige tracé afweging (t.b.v. de verkenning, voorstellen 23 juni 2021, bestuurlijke besluitvorming 12 juli 2021), als onderdeel van een pakket van ca.1800 pag./ 88 GB aan stukken, door te nemen in relatief korte tijd. Waarom is dit niet eerder gedeeld?	Op 1 september 2020 stelden de gemeenteraden van Leidschendam-Voorburg en Den Haag de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) vast. De gemeente Rijswijk was destijds nog niet aangehaakt als samenwerkende partner. Verder is voor de realisatie van een HOV op Rijswijks grondgebied geen planologische wijziging noodzakelijk. Het klopt dat u heeft moeten wachten op de definitieve rapportage van Zeef 1. De uitkomsten zijn wel eerder met u gedeeld. Door verschillende belanghebbenden is tijdens het participatie proces een reactie hierop gegeven. Deze reacties zijn in het Omgevingsverslag opgenomen. Het Omgevingsverslag is onderdeel van de besluitvormende stukken.	Participatieproces

	f	Een overtuigende onderbouwing van nut en noodzaak van de aftakking naar Delft over de Geestbrugweg is nog steeds niet gegeven. In vele inloopsessies platformbijeenkomsten en informatiemarkten is daarnaar gevraagd, maar geen overtuigend antwoord gekomen. De vraag wordt met wat algemeenheden over het belang van OV beantwoord. Het beeld blijft dat Haagse knelpunten moeten worden opgelost, ten koste van bewoners van Rijswijk. Hoe wordt hier een Rijswijks probleem opgelost?	Er zijn meerdere redenen voor een tramverbinding richting Rijswijk/Delft. Deze zijn verder toegelicht in paragraaf 4.6 van dit document.	Nut en noodzaak
	g	Bovendien is achterwege gelaten om meerdere, bij herhaling door bewoners van Rijswijk (en Voorburg) aangegeven alternatieven serieus in beschouwing te nemen, niet op inhoudelijke gronden, maar op grond van eerder bepaalde uitgangspunten. Er is, in de zogenaamde trechterbenadering, geen bereidheid om eerder genomen besluiten te heroverwegen, waardoor er steevast slechts 1 serieus genomen ‘alternatief’ resteert (tracé over Geestbrugweg). In alles wordt daarnaartoe geredeneerd. Waarom is het belang van de bewoners van de omliggende wijken hierin niet gekend? Zo worden suggesties van het Omgevingsplatform voor de ontsluiting van de Binckhorst niet verder onderzocht “omdat zij niet passen binnen de scope van de te onderzoeken HOV-oplossingen omdat deze óf geen verbinding hebben met station Voorburg of geen aansluiting naar Delft/Rijswijk via de Binckhorst kennen”. (pag. Rapportage Tracé afweging Zeef, conclusies en aanbevelingen, pag. 66). Waarom wordt deze keuze gemaakt? Denk bij alternatieven bijv. aan meerdere mogelijkheden voor een kophalte in de Binckhorst, of aan creatieve ‘last mile’-oplossingen om bestaande tram- en treinverbindingen te benutten. Deze suggesties worden hooguit geduid als “mogelijk als interessant als faseringsoptie voor de ontsluiting van de Binckhorst”. Hierdoor worden kansen gemist voor minder kostbare en minder belastende oplossingen. Met een beetje goede wil waren ze wel meegenomen in de onderzoeken voor Plan-MER, MKBA en Businesscase. Is de projectorganisatie van mening dat zij nu uitputtend en compleet heeft kunnen zeven tot de juiste route?	De eerste 'zeef' is uitgevoerd aan de hand van een aantal objectieve en vooraf opgestelde criteria die tezamen het afweegkader vormen. Hierin zijn alle aangedragen en geïnventariseerde alternatieven beoordeeld. Daarbij dienen de alternatieven bij te dragen aan de doelstelling van het project. Een verbinding van de Binckhorst richting Rijswijk/Delft maakt daar onderdeel van uit. Het uiteindelijke voorkeursalternatief is bepaald aan de hand van een uitgebreide set aan onderzoeksrapporten en een integrale afweging langs verschillende criteria uit hetzelfde afweegkader als de eerste 'zeef'. Wij zijn van mening dat daarmee een voldoende basis ligt om een voorkeur uit te spreken voor het tracé.	Participatie

	h	Wij zien bij voortduring – ook weer in de onderhavige stukken - dat belangrijke aandachtspunten, waaronder een 10-tal aandachtspunten van de gemeente Rijswijk in de 'Zienswijze op de notitie reikwijdte en detailniveau' – niet worden beantwoord in deze fase, maar worden doorgeschoven naar de uitvoeringsfase. Dit betreft onder meer inrichtingsvragen (wat is wel/ niet mogelijk, milieuaspecten (slechts 'op hoofdlijnen', modelmatig in de MER), verkeersveiligheid, verdringingsaspecten, een meer integraal beeld van effecten op bredere schaal). Zie onderstaand cursief tekstblok. In de zienswijzen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (najaar 2020) heeft de gemeente Rijswijk een 10-tal aandachtspunten genoemd. Op het merendeel van deze aandachtspunten is geantwoord, dat het betreffende punt in de planuitwerkingsfase aan de orde komt, dit betreft: (1) Inpassing op de Geestbrugweg, (2) parkeerbeleid/ verdrijvingseffecten ('geen onderdeel van MIRT-verkenning en MER'), (3) inpassing perrons op de Geestbrugweg, (4) zorgvuldige inpassing omwille van verkeersveiligheid, (5) de precieze verkeersafwikkeling op het kruispunt Geestbrugweg-Haagweg. Op de punten in deze zienswijze die de MER betreffen wordt in de beantwoording terughoudend geantwoord: (6) Op de zienswijze 'scenario met een saldo 0 wat lucht en geluid betreft', is het antwoord: 'Toetsingskader in MER is bestaande wetgeving'. (7) Geluid en trillingen: 'Omdat de Geestbrugweg bestaande infrastructuur betreft zal dit meer op hoofdlijnen zijn'. (8) Geluid: 'Details zoals booggeluid komen niet aan de orde in de MER'. (9) Op de zienswijze: GGD en WHO-normen meenemen voor gezondheid is het antwoord: 'Worden niet getoetst aan GGD en WHO normen.' (Het 10e punt betreft de Bestuurlijke en maatschappelijke haalbaarheid). De inpassing op een weg als de Geestbrugweg is juist hét probleem en zou in een vroeg stadium aan de orde moeten zijn. Kan per aandachtspunt in een stappenplan worden uitgeschreven hoe deze aandachtspunten wél worden opgepakt in het verdere traject, zodanig dat traceerbaar en herleidbaar is wat er met deze aandachtspunten wordt gedaan.	De gehanteerde methodiek volstaat voor een verkenningsfase (waarbij het gaat om een tracékeuze) en het detailniveau in een Plan-MER. Bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief vindt in de planning- en studiefase gedetailleerder onderzoek plaats (met vormvrije-MER). Aan de hand van de nu uitgevoerde onderzoeken zijn de aandachtspunten, die spelen rond inpassing van het tracé, uiteengezet. Dit heeft geleid tot (financiële) afspraken over reconstructie van de Geestbrugweg van erfgrens tot erfgrens en aanvullende maatregelen in het Basispakket Mobiliteit om te kunnen komen tot een verbetering van onder andere leefbaarheid en verkeersveiligheid van het omliggende gebied. De gemeente Rijswijk is inmiddels een verkenning van de herinrichting van de Geestbrugweg gestart om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. In dit proces worden bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving betrokken.	Proces - Historie

	i	Op aandringen van Voorburg en Rijswijk is in juli 2021 het Broekslootkade-tracé aan de tracé-verkenning toegevoegd. De variant over de Broekslootkade is echter van meet af aan door de MIRT-organisatie niet als serieus alternatief beschouwd, hetgeen ook zo met de bewoners is gecommuniceerd door de projectorganisatie. Maar kennelijk wordt deze variant ook niet meer door Rijswijk als alternatief gezien, aangezien deze in het coalitieakkoord Rijswijkse Koers 2023-2026 in een paar woorden zonder meer is 'gecanceld' ("Verleggen over Broekslootkade is geen optie voor Rijswijk"), zonder een alternatief te benoemen. Hoe wordt dit als een democratische afweging bezien, als deze het eerder niet haalde in het door de raad opgestelde addendum bij de intentieverklaring? En hoe wordt hierin ook het belang van de Rijswijkse inwoners aan de Geestbrugweg en aanliggende wijken gediend? Als bewoners hebben we recht op een faire afweging. Een MER moet 'redelijkerwijs te beschouwen alternatieven' in beeld brengen. Daarvan is door deze gang van zaken feitelijk geen sprake meer.	In deze MIRT-verkenning is de route via de Broekslootkade als volwaardig alternatief meegenomen in alternatief 5 in het Plan-MER en afgezet tegen de route via de Geestbrugweg (onderdeel van alternatieven 1 t/m 4). Op basis van de beoordeling van beide tracés aan de hand van het afweegkader uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau scoort het tracé via de Geestbrugweg hoger.	Afwegingen te onderzoeken alternatieven (Zeef 1)
	j	Al met al trekken we de conclusie dat weliswaar vormgegeven is aan burger-communicatie door instelling van het platform, door informatieverstrekking, inloopsessies e.d., maar niet aan burger-participatie aangezien weinig tot niets is gedaan met de kennis en ervaring die is ingebracht. Men lijkt niet te willen afwijken van een tevoren eenzijdig – en ook zonder betrokkenheid van Rijswijk - bepaalde koers. Herkent de organisatie zich hierin? Zo niet, waarom hebben wij dan een ander beeld?	Voor het participatieproces is aangesloten bij de systematiek van de participatieladder. Dat betekent dat in verschillende fases van een project op verschillende manieren participatie wordt ingezet. In de beoordelings- en besluitvormingsfase zijn de varianten uitgewerkt en onderzocht met behulp van een technisch-inhoudelijk ontwerpproces en veel effectenonderzoeken. In deze fase is de brede groep belanghebbenden (stakeholders) bij het project betrokken volgens niveau 1 van de participatieladder: "informeren en raadplegen". Door deze stakeholders te raadplegen zijn aandachtspunten uit de omgeving naar voren gekomen. Deze zijn in het Omgevingsverslag verwoord. De projectorganisatie ziet wel toegevoegde waarde van de platformbijeenkomsten. Bijvoorbeeld doordat alle inbreng vanuit de omgeving is vastgelegd in het Omgevingsverslag. Dit Omgevingsverslag zal meegewogen worden door de bestuurders bij de verdere besluitvorming.	Participatieproces
	k	Afgezien van het bovenstaande kunnen wij de inspanningen van Rijswijkse Raad en College die hebben geleid tot de Rijswijkse bijlage bij de bestuurlijke intentieverklaring (februari 2022) waarderen. Wij zien in het Ontwerp masterplan bereikbaarheid en het plan MER echter weinig antwoorden op de in deze bijlage genoemde aandachtspunten en randvoorwaarden. Te veel wordt niet beantwoord, niet van een degelijke, objectieve onderbouwing voorzien, of doorgeschoven naar de plan-uitwerkingsfase.	Dit punt wordt ter kennisgeving aangenomen. Zie voor het antwoord over gehanteerde methodiek bij deze verkenningsfase zienswijze 091620g.	Proces - Historie

	l	Nut en Noodzaak In het Ontwerp Masterplan noch in de onderliggende vervoerwaardestudie, noch elders in de achtergronddocumenten, is een onderbouwing te vinden voor een rechtstreekse verbinding van de Binckhorst naar Delft door middel van de omlegging van lijn 1. Ook niet op pag. 13-14 van de vervoerwaardestudie (referentie, “Aantal OV-reizigers op doorsneden, aantal in- en uitstappers enz.“) waar men deze onderbouwing verwacht. In welke behoefte en in wiens behoefte moet dit tracé voorzien? Er is volgens de Vervoerwaardestudie grotendeels sprake van substitutie: “De vervoerkundige verschillen tussen de tracévarianten zijn klein. (…) Een groot deel van de reizigers in de verbinding met Rijswijk/Delft bestaat uit bestaande reizigers die een andere route kiezen, zowel doorgaande reizigers als reizigers vanuit Laak en Oud Rijswijk.” (Vervoerwaardestudie pag. 77). Hoe staat dit in verhouding tot de impact op de bewoners die door de omlegging worden getroffen?	Zie paragraaf 4.2 van dit document voor meer toelichting over nut en noodzaak en paragraaf 4.6 voor nadere toelichting over de keuze voor de omlegging van lijn 1. In het Plan-MER is de afweging opgenomen en de impact op de omgeving.	Nut en noodzaak
	m	De Binckhorst is dichtbij bestaande OV-knooppunten (Den Haag Centraal, Station Voorburg, Den Haag HS) met uitstekende verbindingen naar Delft. Bereikbaarheid voor Binckhorstbewoners van deze stations is met eenvoudiger ingrepen (waarmee zij snel deze knooppunten bereiken) te realiseren. Dit wordt ook erkend in de MKBA (conclusie pag. 59) en het Rapport MER (reflectie op de uitkomsten MKBA, pag. 109), met inbegrip van de nadelen voor huidige gebruikers van lijn 1: “Door de ligging van de Binckhorst waar al een uitgebreid OV-netwerk in de referentie in de nabije omgeving aanwezig is zien we dat de aanvullende reisbaten van ov-bereikbaarheid in de modellering achterwege lijven”. ” (…) Daarbij geldt dat de meeste ov-gebruikers erop vooruitgaan, maar dit geldt niet voor alle OV-gebruikers. In de tram,- en lightrailvarianten waarin tram 1 via de Binckhorstlaan wordt geleid in plaats van via Den Haag Holland Spoor) is dit voor verschillende OV-gebruikers een langere route dan in de referentie”. Hoe staat dit in verhouding tot de impact op de bewoners, die door de omlegging worden getroffen?	Een OV-netwerk bestaat gewoonlijk uit meerdere lagen. De trein is een vervoermiddel om reizigers over grote afstanden te vervoeren. Bus, tram en metro zijn vervoersmiddelen met een fijnmazigere ontsluiting. Niet alle reizigers wonen op een station of hebben een bestemming op het station: een tram of HOV-bus kan voor reizigers een sneller alternatief zijn van deur tot deur. In het verkeersmodel worden diverse reisopties tegen elkaar afgewogen. Uit de Vervoerwaardestudie blijkt ook dat het beoogde HOV goed gebruikt wordt. Soms als voortransport naar een station maar ook voor veel bestemmingen verder in de stad en regio. Met het realiseren van de voorkeursvariant wordt het OV-netwerk als geheel beter. Wel geldt dat specifieke reizigers het geval kan zijn dat de reistijd achteruit gaat. Daarbij is het belangrijk om te melden dat naast lijn 1, lijn 15, 16 en 17 ook over grote delen van het huidige tracé van lijn 1 rijden. Daarmee hebben de reizigers in deze wijken een alternatief voor lijn 1.	Nut en noodzaak
	n	De vervoerwaarde van tramlijn 1 op het huidige traject, met een – nota bene - vrij liggende trambaan, is groot. Waarom deze lijn omleggen, met suboptimale ingewikkelde inpassingen en afnemende vervoerwaarde?	Met het omleggen van lijn 1 wordt de Binckhorst een wijk in ontwikkeling met in de toekomst grote hoeveelheid inwoners, arbeidsplaatsen en voorzieningen aangesloten op goed en hoogwaardig OV. Daarnaast laat de Vervoerwaardestudie (blz. 57 t/m 62) zien dat het omleggen van lijn 1 meehelpt het NMCA knelpunt Rijswijkseplein en NMCA knelpunt Binckhorstlaan te verminderen en blijkt uit de berekening dat de vervoerwaarde van lijn 1 als geheel toeneemt door de omlegging. Op het huidige tracé van lijn 1 blijft ook openbaar vervoer aanwezig door lijn 15 en lijn 16/9. Overigens zal nog nader worden onderzocht in samenspraak met de HTM welke aanpassing in de dienstregeling nodig en mogelijk zijn, een verbinding via de huidige lijn 1 is niet uitgesloten.	Nut en Noodzaak

	o	Zijn andere mogelijkheden om het Rijswijkse plein te ontlasten onderzocht? Deze zijn er zeker (zie ook Zienswijze Voorburg en Zienswijze 15-09-2022). Waarom dit probleem op deze manier verschuiven?	Ja, die zijn ook onderzocht. Het oplossen van het OV-knelpunt Rijswijkseplein is een nevendoel dat bereikt kan worden met het omleggen van lijn 1. De hoofdreden is het ontsluiten van de Binckhorst/CID met een hoogwaardige regionale openbaar vervoerverbinding.	Lijnvoering
	p	Is er een gevoeligheidsanalyse gedaan op de betrouwbaarheid/robuustheid van het tijdschema van de tramverbinding over het gedeelte tussen de Binckhorstlaan-zuid en de aansluiting met de Haagweg?	Nee, zie Vervoerwaardestudie voor de uitgevoerde gevoeligheidsanalyses. Er is gekeken naar aantal OV-reizigers op doorsneden, ook op dit traject. De betrouwbaarheid/robuustheid van de tracés zijn kwalitatief afgewogen.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	q	Als bewoners zien we namelijk dat in de praktijk deze route volledig vaststaat in de spits en dat er minimaal 10 tot 15 minuten over dit stukje gedaan zal worden. Hoe sluit dit aan op de betrouwbaarheid van een HOV-verbinding?	Zonder realisatie van de HOV-verbinding neemt de hoeveelheid autoverkeer nog verder toe (Referentiesituatie). In de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg zijn inderdaad aandachtspunten over doorstroming autoverkeer en verkeersveiligheid geconstateerd. Dit geldt voor alle varianten en is niet onderscheidend. In de planning- en studiefase moet nader onderzocht worden op welke wijze de HOV zo optimaal mogelijk ingepast kan worden, eventueel in combinatie met verkeersbeperkende maatregel op de Geestbrug (zoals opgenomen in het Basispakket Mobiliteit). Aan het aspect 'verkeersdrukte/ doorstroming' zal tijdens de verdere planuitwerking aandacht worden besteed. Hierbij zal ook worden gekeken naar een afsluiting voor autoverkeer ter hoogte van de Geestbrug.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	r	Omlegging van lijn 1 leidt slechts tot beperkte ontlasting van het Rijswijkse Plein. Zo staat in het Ontwerp-Masterplan op pag. 6 (samenvatting) “De verschillende routes richting station Voorburg en Rijswijk Delft zijn niet onderscheidend voor de ontlasting en verbetering van de knelpunten.” En op pag. 55. (bepaling voorlopig voorkeursalternatief): “In de varianten waar tram 1 over de Binckhorst gaat rijden daalt het aantal reizigers nog verder, in totaal circa 16% t.o.v. de referentie. Dit komt omdat er dan 1 tram minder over het Rijswijkse plein rijdt, waarmee het capaciteitsknelpunt wordt verminderd.” Hoe wordt voorkomen dat deze groep reizigers andere trams gaat nemen waardoor een eventuele ruimte meteen hier weer mee is opgevuld?	Bij een verandering in het lijnennetwerk is een herverdeling van reizigersstromen over tramlijnen te verwachten. We voorzien echter geen effect op de toename van het aantal trams van andere lijnen op het Rijswijkseplein en gevolgen voor dit kruispunt.	Lijnvoering
	s	Waar is terug te vinden dat de omlegging van Lijn 1 de nodige en juiste lange-termijn- oplossing is voor de nodige en juiste verlichting van een NMCA knelpunt?	Het verminderen van een aantal knelpunten op belangrijke verbindingen voor auto en OV (‘NMCA-knelpunten') is één van de doelen van dit project. In de Vervoerwaardestudie (blz. 57 t/m 62) is het effect op de NMCA knelpunten opgenomen. Het omleggen van lijn 1 helpt mee het NMCA knelpunt Rijswijksplein en NMCA knelpunt Binckhorstlaan te verminderen maar zal niet het gehele knelpunt Rijswijkseplein oplossen.	Nut en noodzaak

	t	Hoe is onderzocht dat niet de nieuwe knelpunten van de toekomst in het onderliggen netwerk worden gecreëerd? Of is dit 'ondervangen' door alleen te kijken naar de impact op het 'hoofdnetwerk'?	In de onderzoeken is, naast de beoordeling van bestaande knelpunten in het hoofdwegennet, tevens gekeken naar het ontstaan van mogelijk nieuwe knelpunten. Hierbij is per variant ook benoemd welke mogelijke nieuwe knelpunten ontstaan.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	u	Nut en noodzaak zijn niet aangetoond. De beperkte voordelen staan bovendien in geen verhouding tot de impact van een omlegging over oud Voorburg-oud Rijswijk. Bovendien worden bewoners van Laak en Molenwijk, en ook studenten en bezoekers van de grote onderwijsinstellingen (Mondriaancollege, Haagse Hogeschool) benadeeld. Er zijn andere mogelijkheden om het Rijswijkse Plein te ontlasten en voor de bewoners van de Binckhorst een snelle verbinding te maken naar bestaande OV-knooppunten van waaruit goede verbindingen naar Delft zijn. Aanzienlijke kosten kunnen worden bespaard (aanpassing bruggen, sporen etc.). Waar is deze analyse terug te vinden?	De HOV-verbinding maakt de ontwikkelingen in CID Binckhorst mogelijk. Voor verdere beantwoording van uw vragen rondom nut & noodzaak en de verlegging van lijn 1 / knelpunt Rijswijkseplein verwijzen wij u graag verder naar paragraaf 4.2 van dit document en bovenstaande antwoorden.	Nut en noodzaak
	v	Kostenoverschrijdingen zijn niet zeldzaam bij complexe projecten. Waarom wordt niet gebruik gemaakt van ex ante toetsing door de Haagse Rekenkamer (of Algemene Rekenkamer). Kan voordat verdergegaan wordt een dergelijke toetsing van een rekenkamer verwacht worden? Het is immers van belang eerst, voordat nog meer geld wordt uitgegeven, kritisch en onafhankelijk naar de haalbaarheid te kijken.	Complexe projecten kenmerken zich door een hoge mate van onzekerheid. Deze onzekerheid wordt beheerst door getrapte besluitvorming (nu een keuze voor het voorkeurstracé, later een definitieve keuze voor daadwerkelijke aanleg), risicomanagement en het aanbrengen van financiële reserves. Daarnaast heeft een second opinion plaatsgevonden op de kosten en baten van het project. Dat is voor de huidige fase voldoende om tot een Voorkeursbesluit te komen.	Kosten
	w	De onderbouwing van de tracékeuze heeft van meet af aan vragen opgeroepen. Was in eerdere rapporten de Broekslootkade de voorkeursvariant voor een HOV-verbinding en had de Geestbrugweg slechts 'buskwaliteit', later verschenen nieuwe rapporten door een ander onderzoeksbureau in opdracht van het projectteam (gemeente Den Haag). Gerede twijfels over de objectiviteit blijven bestaan. Zie voor een onderbouwing van deze twijfels de Zienswijze Voorlopig voorkeurstracé 31082022 (indiener bekend bij projectorganisatie). Hoe is een analyse gemaakt van de impact van verschil in de onderzoeksvraag tussen het onderzoek uit 2008 en het huidige onderzoek, dit om doelredenering te voorkomen?	Bij het onderzoek uit 2008 (OV verbinding Binckhorst-Hoornwijck RIS152176) is het uitgangspunt geweest dat het tracédeel naar Delft volledig als vrijliggend en kruisingsvrij uitgevoerd moest worden. Dat bleek via de Geestbrugweg onmogelijk en via de Broekslootkade uiteindelijk onwenselijk onder andere vanwege de zeer grote gevolgen voor de omgeving. In de latere verkenningen (lijnennota RIS163820, Schaalsprong OV RIS299180 en de huidige MIRT-verkenning) is het rigide uitgangspunt voor volledig vrijliggend en kruisingsvrij losgelaten en naar het hele OV-netwerk gekeken. Hierdoor zijn ook oplossingen mogelijk waarbij een deel van het tracé niet geheel vrijliggend en kruisingsvrij is, maar er wel een hoogwaardige OV-lijn ontstaat omdat elders op de lijn wel de snelheid en doorstroming wordt gehaald. Oftewel een compromis tussen effect op de omgeving en snelheid van het OV.	Proces - Historie
	x	Kan de gemeente Den Haag de stukken openbaren van zowel de keuze om de Geestbrugweg technisch te onderzoeken (2008-2009) als de uitspraak van de analyse van de landsadvocaat (2021)? De projectorganisatie heeft de pretentie dat er op een open, transparante manier naar de inwoners wordt gecommuniceerd. Waarom is het zo dat we deze informatie alleen krijgen als we een WOB-verzoek indienen?	We streven ernaar om open en transparant te communiceren, daarom delen we alle relevante documenten op de website. De stukken rondom de variantenstudie HOV Broekslootkade zijn al openbaar en terug en te vinden in het archief met RIS152176.	Proces - Historie

	y	De overzichtstabel onder 'Overzicht en conclusies aansluiting richting Delft', (zie weergave tabel hieronder) laat voor het tracé over de Geestbrugweg meer minnen (4) dan plussen (3) zien, de tabel R6 Binckhorstlaan-Geestbrugweg laat zelfs 5 minnen zien, de beoordeling is dus grotendeels negatief, dus dan is het geen geschikte variant! Waarom in de tabel onder Conclusies voor de Geestbrugweg een 'min' zomaar een 'o' is geworden wordt niet verklaard. Inpasbaarheid scoort 'neutraal', terwijl dat hét probleem is op de Geestbrugweg. Kan de organisatie aangeven hoe zo een cruciaal onderdeel van het onderzoek toch fout kan gaan? - Rapportage Tracéafweging Zeef, H. 4, Overzicht en conclusies aansluiting Delft, tabel 33, pag. 63: Tabel laat zien: 3x +, 4x -, 4x 0.: - Negatief op Leefbaarheidsknelpunten, Robuustheid, capaciteit en betrouwbaarheid fietsnetwerk. Neutraal op ruimtegebruik, inpasbaarheid. - Positief op Realiseerbaarheid verstedelijkingsprogramma, kwalitatieve aansluiting maatregelenpakket, effect op bestaande capaciteitsknelpunten. - Rapportage Tracéafweging Zeef, Bijlage R6 Beoordeling Tracé Binckhorstlaan-Geestbrugweg, pag. 85, Tabel laat zien: 3x +, 5x -, 3x 0: - Zelfde als hierboven, echter met een – op inpasbaarheid.	R6 is op vergelijkbare wijze beoordeeld als de andere tracéoptie richting Delft. De weging van de minnen en plussen is gebeurd door de opdrachtgevers in de bestuurlijke afweging. De + op bestaande knelpunten bus/tram/metro hangt samen met het beperken van de (NMCA) knelpunten in het bus/tram/metro-netwerk zoals benoemd in eerdere analyse (Witteveen+Bos, november 2019). De Haagweg is daarin niet benoemd. Bij de beoordeling van R6 op pagina 85 van de rapportage Zeef 1 is dit wel benoemd bij Bijdragen ambities OV en fiets; "Hoogbelast kruispunt Haagweg is nadelig voor betrouwbaarheid. In de Geestbrugweg is het OV gemengd met het wegverkeer, waardoor lagere robuustheid en betrouwbaarheid ontstaat."	Afwegingen te onderzoeken alternatieven (Zeef 1)
	z	Wij lezen dat er zorgen over aantasting groen en parkeervoorzieningen Binckhorstlaan, maar geen enkele opmerking hierover over de Geestbrugweg. Zie onderstaand citaat: Leefbaarheidsknelpunten: Alleen punten m.b.t. geluidshinder Mariannelaan, niets over Geestbrugweg. Effect op oplossing knelpunt Rijswijkseplein krijgt een plus, maar het effect is zeer beperkt volgens het Ontwerp Masterplan (pag. 55). Hoe ziet de organisatie dit probleem, dat het wel een probleem is voor de Mariannelaan en niet voor de Geestbrugweg?	In het Masterplan Bereikbaarheid is voor de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg een toelichting per tracédeel gegeven. Voor het voorkeurstracé en dus ook voor de Geestbrugweg vindt in de planning- en studiefase verder onderzoek plaats naar de exacte inrichting en mogelijkheden om aantasting groen te compenseren en verlies aan parkeerplaatsen te beperken. Dan vindt ook verder akoestisch onderzoek plaats.	Locatie Geestbrug(weg)
	aa	De gebruikte methodiek is zeer gevoelig voor subjectiviteit en sturing. (Zie ook de Zienswijze Voorlopig voorkeurstracé van 31082022 (indiener bekend bij projectorganisatie). De schaarse ruimte op de Geestbrugweg wordt niet in de beoordeling genoemd. Aantasting groen en parkeervoorzieningen worden wel benoemd voor de Binckhorstlaan, niet voor de Geestbrugweg. Geluidshinder: wel op de Mariannelaan, niet op de Geestbrugweg. Verkeersveiligheid wordt niet eens meegenomen in de beoordeling. Inpassing scoort neutraal, terwijl dit hét probleem is voor de Geestbrugweg. Het gegeven dat geluid gesaneerd moet worden wordt niet meegenomen, er wordt alleen benoemd dat de tram niet boven de geluidswaarden van de auto uit komt. Hoe kan dit onderzoek beschouwd worden als een compleet, objectief onderzoek als al deze facetten worden gemist?	Zoals ook bij antwoord hierboven opgenomen geldt voor zowel de Prinses Mariannelaan als de Geestbrugweg dat de inpassing in de planning- en studiefase verder wordt uitgewerkt. Hierbij wordt rekening gehouden met de beschikbare ruimte zoals inspreker benoemd en met oog voor de verkeersveiligheid. In de onderzoeken is onderkend dat de ruimte op de Geestbrugweg aanvullende maatregelen vereist. Daarom is in de kostenraming van de HOV-verbinding rekening gehouden met kosten voor inpassingsmaatregelen. Geluidsanering Geestbrugweg is voor de afweging van de alternatieven niet onderscheidend, wel geldt dat in de verdere planuitwerking hier rekening gehouden moet worden.	Beoordelings-methodiek Plan-MER

	ab	De schaarse ruimte op de Geestbrugweg wordt ‘geclaimd’ voor hoogfrequent tramverkeer, terwijl onzeker is of de weg voor doorgaand verkeer kan worden afgesloten. Het doemscenario is, dat gekozen wordt voor een HOV-tramtracé terwijl later blijkt dat afsluiting voor doorgaand verkeer niet gerealiseerd kan worden. Allebei kan niet, is niet acceptabel. Dan is het alles door de straat, hoe ziet de organisatie dan de leefbaarheid en veiligheid voor de bewoners voor zich?	De route via de Geestbrugweg is opgenomen in het voorkeursalternatief. In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en autonome verkeersdrukte op het traject via de Geestbrugweg ook aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. Daarom is een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") (nr. 17) onderdeel van het Basispakket Mobiliteit. De gemeente Rijswijk neemt deze mee in de uitwerking van de herinrichting van de Geestbrugweg (nr. 18 uit het Basispakket Mobiliteit) om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. Dit proces is reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving. Het beperken van autoverkeer / autoluw maken behoort tot de mogelijkheden voor nadere uitwerking in de volgende fase, de planning- en studiefase.	Proces - Vervolgproces
	ac	De kosten en nadelen bij de Broekslootkadevariant (volgens een eerdere studie de beste variant) worden sterk overdreven door op dit tracé voor dure technische oplossingen te kiezen terwijl het ook anders kan (zie Zienswijze Voorlopig voorkeurstracé –31082022 (indiener bekend bij projectorganisatie). De nadelen voor Binckhorstlaan-Mariannelaan-Geestbrugweg worden daarentegen licht opgevat, terwijl deze route van alle tracés de meeste complexe knooppunten en kunstwerken heeft. (hellingbaan door de Binckhorstlaan, aanpassing bruggen, haltes en kruispunten). Hoe ziet de projectorganisatie dit?	Er is bij de bus- en tramvarianten bij de route Binckhorstlaan-Prinses Mariannelaan-Geestbrugweg is geen sprake van een hellingbaan in de Binckhorstlaan. Dit speelt alleen bij 1L (in de Voorburgse Binckhortslaan) en 2L (tussen de Zonweg en de Binckhorstbrug). Een hellingbaan is geen onderdeel van variant 1T of het voorkeursalternatief. De hefbrug in alternatief 5 is opgenomen om te voldoen aan de regelgeving over de doorvaarhoogte en draaicirkel voor schepen op die locatie. Dit maakt deze inpassing zwaarder dan de aanpassingen van bestaande bruggen, haltes en kruispunt en verklaart de gekozen technische oplossing voor de Broekslootkadevariant. De aanpassing van bruggen en haltes is in iedere variant vereist, dit geldt ook voor de variant 5T waar tevens de Binckhorstbrug vervangen wordt. Als er andere vereisten zijn voor de vaarweg dan zou er ook een andere type brug mogelijk zijn geweest in alternatief 5.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	ad	Ontwerp Masterplan Pag. 61 Hoofdstuk 4, Beoordeling tracés aansluiting richting Delft “Tevens is voor het behouden van de volledige doorvaart in de zwaaikom bij de Broekslootkade een hefbrug met grote overspanning nodig”. Vragen hierover worden uit de weg gegaan. Waar van bewoners wordt verwacht creatief te zijn met betrekking tot de herinrichting van de Geestbrugweg, is er nul creativiteit hier. (zie ook zienswijze Voorlopig voorkeurstracé 31082022 (indiener bekend bij projectorganisatie)) Hoe is hier creatief naar gekeken?	Voor de Broekslootkadevarianten 5B en 5T is in de schetsontwerpen het uitgangspunt geweest rekening te houden met de huidige vaarklasse en benodigde overspanning en om die reden uitgegaan van een hefbrug. Zie ook antwoord hierboven.	Alternatief-beoordeling

	ae	Zo missen wij de +1 variant over de Jupiterkade. Waarom is deze nooit onderzocht in zeef 1? Is de organisatie hiermee wel compleet geweest in haar onderzoek?	In het rapport tracéafweging zeef 1 ligt de nadruk op de afweging van de diverse routes die mogelijk zijn om ze vervolgens te 'zeven'. In dit rapport is gekeken naar de routes, inclusief opties voor een hoogteligging. Alleen voor de verbinding Den Haag -station Voorburg is ook de lightrail een mogelijk HOV-type. In het Plan-MER is in Variant 1L een lightrail met hoogteligging op +1-niveau in de Binckhorstlaan onderzocht. Hierbij geldt dat een +1 ligging een optie is in het geval van een kruising met een andere weg (ongelijkvloerse kruising). Voor de verbinding Den Haag-Delft is lightrail buiten beschouwing gelaten, aangezien een dergelijk HOV-systeem vanwege de eigenschappen niet inpasbaar is. Bovendien wordt tussen Den Haag en Delft reeds geïnvesteerd in het verbeteren van de verbinding via het hoofdspoor, waardoor een lightrailverbinding tussen Delft en de Binckhorst geen aanvullende toegevoegde waarde heeft. Een situatie met +1-niveau in de Jupiterkade zou alleen aan de orde zijn bij een aftakking via de Jupiterkade vanaf de lightrailverbinding Den Haag-Voorburg (Combinatie van 1L en 5T). De ruimtelijke impact voor de Jupiterkade is daarbij vergelijkbaar met die varianten.	Proces - Historie
	af	Alternatieven vallen af omdat ze niet voldoen aan eerder vastgestelde punten zoals ‘Rijswijkse plein wordt niet ontlast ‘of ‘Station Voorburg wordt niet aangeraakt’. De flexibiliteit ontbreekt (kenmerkend voor een trechterbenadering) om eerder gemaakte keuzes te heroverwegen als dit kan leiden tot minder belastende en minder kostbare ingrepen om Binckhorstbewoners naar bestaande vervoersknooppunten te leiden. Hoe ziet de organisatie deze redenering?	Voor grote infrastructuur projecten wordt een trechterproces gevolgd. Het klopt dat daarbij wordt voortgebouwd op eerdere conclusies. Tijdens het traject wordt weldegelijk gekeken of de richting die gekozen is nog logisch is zo is in de vervoerwaardestudie een variant onderzocht die niet station Voorburg aandoet.	Alternatief-beoordeling
	ag	Wij concluderen dat deze onderzoeksrapporten, die niet op onafhankelijke deskundigheid zijn gebaseerd, maar naar de gewenste oplossing toeredeneren, niet leidend moeten zijn voor te maken keuzes.	De onderzoeken zijn uitgevoerd door gespecialiseerde adviesbureaus, die dit inhoudelijk advies hebben meegegeven. Daarnaast is in de procedure van het maken van een Plan-MER het verplicht dat de Commissie voor de m.e.r. een advies geeft of de onderzoeken goed en volledig zijn uitgevoerd. Deze commissie is onafhankelijk en hun advies wordt gepubliceerd. Zie voor het advies van deze Commissie ook hoofdstuk 3 van dit document.	Alternatief-beoordeling
	ah	Evenals bij de onderbouwing van de tracékeuze is gebruik gemaakt van multicriteria-analyse, een methodiek die zeer gevoelig voor subjectiviteit. Op pag. 77 staat aangegeven, dat de methodiek veel expert judgements en kwalitatieve beschrijvingen bevat. Voorts laat de methodiek beoordeling van tracés als geheel zien; omdat de Geestbrugweg in 4 varianten meedoet, zijn effecten op de Geestbrugweg niet traceerbaar, omdat het hele tracé wordt ‘gescoord’. Een en ander maakt beoordeling ven effecten specifiek op de Geestbrugweg lastig, zo niet onmogelijk. Hoe wordt voorkomen dat verwatering van de impact ontstaat? Onzes inziens is een eerlijke afweging zo niet mogelijk. Hoe ziet de organisatie dit?	Er is niet gewerkt met een multi-criteria analyse (MCA) waarbij scores zijn omgezet in een getal en zwaarte. In het hoofdrapport Plan-MER staan de scores van de alternatieven als geheel die integraal zijn afgewogen. In de deelrapporten 2 en 3 is voor diverse aspecten ook naar de verschillende deeltrajecten gekeken, omdat er lokaal een verschil kan zijn of dat er een nuancering nodig is. Deze beslisinformatie hoort ook bij het Plan-MER en wordt meegenomen in de besluitvorming over het voorkeursalternatief. Voor de Geestbrugweg geldt dat deze inderdaad in alternatief t/m 4 zit. Alternatief 5 gaat uit van het tracé via de Jupiterkade-Broekslootkade. Alternatief 1 en 5 bevatten beiden het tracé via de Maanweg naar station Voorburg. Verschillen in beoordeling tussen de bus en tramvarianten van alternatief 1 en 5 hangen 1-op-1 samen met de HOV-tak naar Rijswijk. Verschillen in de alternatief 1 t/m 4 hangen samen met verschillen in de HOV-tak naar station Voorburg (Zonweg, Maanweg of Prinses Mariannelaan).	Alternatief-beoordeling

	ai	De scores op het gebied van verkeersveiligheid in de samenvattende tabel voor wat betreft de trajecten waar de Geestbrugweg in zit, variëren van – tot ++, in de voorkeursvariant met een plus. Op basis een dergelijke tabel wordt een voorkeursvariant benoemd. Je moet naar de toelichting op pag. 11 om daar te vinden dat extra aandacht nodig is voor de verkeersveiligheid op de Geestbrugweg. Alsof verkeersveiligheid niet in hoge mate medebepalend zou moeten zijn voor de bepaling van het voorkeurstracé. In zo'n tabel sneeuwt dit onder. Waarom is hiervoor gekozen en hoe wordt geborgd dat dit niet op de achtergrond verdwijnt?	Verkeersveiligheid is een belangrijk aandachtspunt op de Geestbrugweg. In het onderzoek van de MIRT-verkenning blijkt dat de ontwikkelingen in CID Binckhorst zonder verdere maatregelen (de Referentiesituatie) zorgen voor een sterke toename van het autoverkeer. Dit is nadelig voor de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming. Dit geldt ook voor de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg. Met het realiseren van een goede HOV-verbinding met aanvullende maatregelen (Basispakket Mobiliteit) kan deze groei van het autoverkeer worden beperkt of voorkomen. In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en autonome verkeersdrukte op dit traject aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. In dat kader is een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") opgenomen in het Basispakket Mobiliteit. Dit is gunstig voor het aantal auto's op de Geestbrugweg. Bij de verdere uitwerking van maatregel Herinrichting Geestbrugweg (nr. 18) wordt onderzoek gedaan naar een veiliger weginrichting en ontsluiting van omliggende wijken.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	aj	Bij alle varianten komen aandachtspunten van de verkeersafwikkeling voor het autoverkeer naar voren. De HOV-verbinding draagt niet of nauwelijks bij aan het verminderen van bestaande knelpunten. Bovendien ontstaan mogelijk nieuwe knelpunten in de verkeersafwikkeling bij kruispunten waar inpassing van de HOV-verbinding ten koste gaat van opstelruimte voor het autoverkeer". Waarom is dit niet onderzocht?	De verkeersafwikkeling in het stedelijk wegennet is een belangrijk aandachtspunt in deze studie. Dit is niet alleen een aandachtspunt bij de varianten, maar juist ook bij de Referentiesituatie (de situatie wanneer geen HOV-verbinding wordt aangelegd). Het gemeentelijk beleid van de drie gemeenten is gericht op het stimuleren van het gebruik van fiets en openbaar vervoer. Met de realisatie van de HOV-verbinding wordt ook voldoende capaciteit geboden om deze verschuiving op te vangen en de auto intensiteiten te verlagen tot bijna het niveau van 2019 op de Geestbrugweg. Op specifieke kruispunten blijft de verkeersafwikkeling een aandachtspunt. In de planning- en studiefase wordt hiervoor nader onderzocht hoe de betreffende kruispunten het best kunnen worden ingericht. De doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") in het Basispakket Mobiliteit (nr. 17) kan bijdragen aan het verminderen van de hoeveelheid autoverkeer en de doorstroming op deze kruispunten.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	ak	Waarom wordt nu de route met daarin de meest complexe knooppunten en kunstwerken het meest geschikt geacht? Is deze route niet automatisch de route met het grootste risico op uitval en instabiliteit zonder dat er harde keuzes worden gemaakt op de knooppunten zelf?	De meest complexe kunstwerken zijn juist niet in de voorkeursvariant terug te vinden, zie alternatief 5B en 5T met een hefbrug over het Trekvliet of de lightrailvarianten. Met betrekking op de kruispunten geldt dat de inpassing van HOV in een vorm bijdraagt aan het oplossen van de grote knelpunten als Rijswijkseplein en wordt verwacht dat de kruispunten de intensiteiten kunnen afwikkelen. In de planning- en studiefase wordt nader onderzocht hoe deze kruispunten het beste kunnen worden ingericht.	Alternatief-beoordeling

	al	"Uit de gevoeligheidsanalyses blijkt dat een sturend mobiliteitsbeleid gericht op mobiliteitstransitie in de regio Den Haag een sterk effect heeft op de vervoerswijze keuze voor reizigers. Dat betekent dat een sturend beleid zorgt voor een afname van de hoeveelheid autoverkeer en een toename van het aantal fietsers en OV-reizigers. Dit geldt voor de regio Den Haag en CID Binckhorst in het bijzonder. Een sturend beleid draagt bij aan verminderen van de knelpunten in het stedelijk wegennet. Maar daarbij is de realisatie van een kwalitatief hoogwaardig OV-systeem noodzakelijk, met een voorkeur voor HOV-tram of lightrail. Tevens biedt een sturend beleid daarmee meer ruimte om eventueel extra woningen in de Binckhorst te realiseren." Op zich is een sturend mobiliteitsbeleid gericht op mobiliteitstransitie noodzakelijk. Echter: op geen enkele wijze wordt ingegaan op de concrete mogelijkheden op tracéniveau om dit te realiseren. Een integraal beeld is nodig, om voors- en tegens te kunnen beoordelen en zicht te krijgen op bijv. verdringingseffecten. Voor ingrijpende maatregelen is breed draagvlak nodig. En hoe verhoudt dit sturende beleid zich tot de 30.000 arbeidsplaatsen en de mensen die niet in de Binckhorst wonen of slechts een afspraak hebben met iemand die daar werkt?	Naast de al bestaande trend van afvlakking van de groei van het autoverkeer in stedelijke regio's is er ook een verdere ontwikkeling gaande met betrekking tot de mobiliteitstransitie. Er wordt ingezet op binnenstedelijk verdichten om de nabijheid van wonen, werken en voorzieningen te vergroten. Om die mobiliteitsgroei in de steden op te kunnen vangen wordt ingezet op mobiliteitstransitie om ruimte-efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit te stimuleren. Deze ambities zijn samengevat in visies: Bouwsteen mobiliteit en bereikbaarheid Leidschendam-Voorburg (september 2021), het mobiliteitsprogramma Rijswijk (december 2021) en in de strategie mobiliteitstransitie Den Haag 2022-2040 (februari 2022). Het investeren in goed OV, fiets en voetganger is noodzakelijk om een duurzame bereikbaarheid van de Binckhorst voor bewoners, werknemers en bezoekers te realiseren. Ook is in de structuurvisie CID opgenomen dat verdichten HOV vereist in combinatie met andere mobiliteitsmaatregelen.	Proces - Basispakket Mobiliteit
	am	Dit onderzoek naar concrete mogelijkheden dient niet pas in de uitwerkingsfase aan de orde te komen, maar juist vóórdat tracébesluiten worden genomen. Hoe kan anders gezegd worden dat de mobiliteit voor deze grote groep bewoners, werkenden en bezoekers in de Binckhorst echt geregeld is. Hoe is dit verwerkt?	De gemeente Den Haag werkt momenteel aan het Omgevingsplan 2.0, waarin het autosturend beleid een plek krijgt. Hierin worden ook concrete maatregelen opgenomen waarmee invulling gegeven wordt aan dit beleid naast de structuurvisie CID waarin is opgenomen dat verdichten HOV vereist, zie ook antwoord hierboven.	Proces - Vervolgproces
	an	De voorkeursvariant scoort 12x negatief, 3x dubbel negatief (waarvan 1 het verlies aan parkeerplaatsen betreft), 7x neutraal (waaronder trillingen), 2x positief, 1x dubbel positief. Barrièrewerking scoort 1 min. (NB: er komen minimaal 6 keer per uur in beide richtingen lange HOV-trams voorbij, naast het overige verkeer, d.w.z. gemiddeld elke 5 minuten, dat is een enorme barrière op een weg met veel overstekers vanuit 11 zijstraten. Effect op oversteekbaarheid wordt onderschat, dat geldt ook voor ruimtelijke kwaliteit. De scores zijn overwegend zeer negatief. Waarom dan toch kiezen voor een variant met deze overwegend negatieve score?	In de beoordeling van barrièrewerking is rekening gehouden met bestaande voorzieningen (zebrapaden, verkeerslichten) en of die behouden blijven. Dat de wachttijden langer kunnen worden is benoemd. Omdat vooral de hoeveelheid autoverkeer bepalend is voor de oversteekbaarheid, komt dit niet tot uiting in de score. De scores in hoofdstuk 4 van het hoofdrapport Plan-MER zijn zonder mitigatie en compensatie. Mogelijke maatregelen om effecten te beperken of voorkomen zijn benoemd. Voor de afweging tussen de varianten volstaat dit. In de planning- en studiefase wordt onder andere de inpassing verder uitgewerkt, wordt de ligging van de haltes uitgewerkt, wordt het tracé geoptimaliseerd voor geconstateerde aandachtspunten en worden ook de maatregelen verder vormgegeven.	Beoordelings-methodiek Plan-MER

	ao	Booggeluid scoort 1 min, in de praktijk is die overlast aanzienlijk, waarom is dit geen dubbele min? Het luide gestommel en gekraak van een tram die de bocht om gaat, zeker in de krappe boogstaal van de Haagweg, het geluidseffect van een tram die de brug over gaat is niet in beeld gebracht, dat geluid zal ook aanzienlijk zijn.	Met het omleggen van lijn 1 wordt de Binckhorst een wijk in ontwikkeling met in de toekomst grote hoeveelheid inwoners, arbeidsplaatsen en voorzieningen aangesloten op goed en hoogwaardig OV. Daarnaast laat de Vervoerwaardestudie (blz. 57 t/m 62) zien dat het omleggen van lijn 1 meehelpt het NMCA knelpunt Rijswijkseplein en NMCA knelpunt Binckhorstlaan te verminderen. Verder blijkt uit de berekening dat de vervoerwaarde van lijn 1 als geheel toeneemt door de omlegging. Op het huidige tracé van lijn 1 blijft ook openbaar vervoer aanwezig met lijn 15 en lijn 16/9. Overigens zal nog nader worden onderzocht in samenspraak met de HTM welke aanpassing in de dienstregeling nodig en mogelijk zijn, een verbinding via de huidige lijn 1 is niet uitgesloten.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	ap	Trillingseffecten zijn niet onderzocht maar worden afgedaan met: op zandgrond valt het mee. De bezorgdheid hierover, vooral bij de bewoners dicht bij de Geestbrug en het kruispunt met de Haagweg, is groot. Op basis van welke informatie wordt de expert judgement gedaan	De zorgen van inspreker in relatie tot trillingen zijn begrijpelijk. Voor trillingen is de effectanalyse gedaan op een wijze waarmee alternatieven voldoende onderscheidend in beeld zijn gebracht voor de Verkenning en de afweging om te komen tot een voorkeursalternatief. Op basis van algemene kenmerken (opbouw van de ondergrond) uit literatuur en eerdere onderzoeken en overdracht van trillingen naar en in bebouwing is gebruikt gemaakt van gangbare kentallen. Per alternatief zijn ruimtelijke contourlijnen bepaald, waarbinnen hinder aan de orde is per vervoersalternatief. Op basis van deze contourlijnen van hinder is door deskundigen op het gebied van trillingen kwalitatief de kans op schade beoordeeld (=conservatieve aanpak voor kans op schade). De methodiek is toegelicht in hoofdstuk 8 van MER deelrapport 3 Leefomgeving en verstedelijking en in bijbehorende bijlage 5 Achtergrondrapport Trillingen. Voor de realisatiefase is in het Plan-MER aangegeven om trillingsmetingen te doen bij de bouwwerkzaamheden waarbij trillingen ontstaan en een oplevertoets na realisatie (toetsing van de trillingspredictie). De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aanbevolen om in de planning- en studiefase trilling- en geluidsmetingen te doen bij kunstwerken en daarnaast om de specifieke situatie van de ondergrond te betrekken bij het onderzoek. Deze aanbeveling wordt overgenomen door de gemeenten. In de planning- en studiefase, zal verder aandacht worden besteed aan het aspect 'trillingen'. Hiertoe zal een gedetailleerdere milieueffectrapportage worden opgesteld.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid

	aq	M.b.t. geluid wordt op pag. 92 toegelicht: “Uit de beoordeling van volgt dat de varianten onderling niet onderscheidend zijn met betrekking tot geluidgehinderden. Langs drukke verkeerswegen is de extra bijdrage van het geluid afkomstig van het HOV ondergeschikt aan het geluid van het autoverkeer”. Het is evident dat hoogfrequent HOV-tramverkeer, met een brug aan de ene kant, een complex kruispunt aan de andere kant, en mogelijk 2 haltes, tot een aanzienlijk hogere geluidsbelasting zal leiden, ongeacht de hoeveelheid autoverkeer. Hoe ziet de organisatie dit	De verkeersafwikkeling in het stedelijk wegennet is een belangrijk aandachtspunt in deze studie. Dit is niet alleen een aandachtspunt bij de varianten, maar juist ook bij de Referentiesituatie (de situatie wanneer geen HOV-verbinding wordt aangelegd). Het niet verhogen van de OV capaciteit behoort niet tot de mogelijkheden, aangezien er in de referentiesituatie uitgegaan wordt van een autonome groei van reizigers per OV die niet te faciliteren is met de huidige OV-netwerken. De knelpunten zijn onderzocht (zie pagina 33 en 34 van deelrapport 1 bij het Plan-MER). Het gemeentelijk beleid van de drie gemeenten is gericht op het stimuleren van het gebruik van fiets en openbaar vervoer. Met de realisatie van de HOV-verbinding wordt ook meer capaciteit geboden om deze verschuiving op te vangen. Op specifieke kruispunten blijft de verkeersafwikkeling een aandachtspunt. In de planning- en studiefase wordt hiervoor nader onderzocht hoe de betreffende kruispunten het best kunnen worden ingericht. De doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") in het Basispakket Mobiliteit (nr. 17) kan bijdragen aan het verminderen van de hoeveelheid autoverkeer en de doorstroming op deze kruispunten.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	ar	Hoe wordt meegenomen in deze afweging dat de Geestbrugweg nu al, conform beleid van de Gemeente Rijswijk, op de geluidssaneringsvoorraadlijst staat van het Actieplan Geluid en een geluidsaneringsgebied is?	Geluidsanering Geestbrugweg is voor de afweging van de alternatieven niet onderscheidend, wel geldt dat in de verdere planuitwerking hier rekening gehouden moet worden.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	as	Aantasting wijkgroen scoort bij voorkeursvariant (over Geestbrugweg) een min, bij alle andere varianten een dubbele min. Wie weinig wijkgroen heeft en hoopt op meer groen (op basis van voornemens van de gemeente Rijswijk) heeft sowieso pech in deze redeneerlijn. Hoe zit de organisatie dit?	In het Masterplan Bereikbaarheid is voor de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg een toelichting per tracédeel gegeven. Voor het voorkeurstracé en dus ook voor de Geestbrugweg vindt in de planning- en studiefase verder onderzoek plaats naar de exacte inrichting en mogelijkheden om aantasting groen te compenseren en verlies aan parkeerplaatsen te beperken. Dan vindt ook verder akoestisch onderzoek plaats.	Leefbaarheid - Ecologie
	at	Parkeren. Plan MER, samenvatting, pag. 13: In de straten in Voorburg en Rijswijk is weinig tot geen ruimte beschikbaar om te verwijderen parkeerplaatsen te compenseren. Er is nu al een enorme parkeerdruk. 16 plaatsen verdwijnen sowieso volgens de schetsen, geconcentreerd op het ‘brede stuk’ aan de brugzijde, plus nog circa 7 plaatsen aan de Haagwegzijde. Waar moeten deze bewoners parkeren? Vanwege een aan te leggen tramhalte die niets betekent voor bewoners van de Binckhorst? Bewoners van de Geestbrugweg en omliggende wijken zijn gewend om voor een tram naar de Haagweg te lopen, zij zitten hier niet op te wachten. Bovendien moet de 2 jaar geleden, omwille van de veiligheid voor fietsers en schoolgaande kinderen, verlegde oversteekplaats (Herinrichting Geestbrugweg fase 2) weer worden teruggelegd naar de onveilig geachte oorspronkelijke plek aan de andere kant van de kruising Geestbrugweg-Penninglaan. Wat is hiervan de zin? Hoe kijkt de gemeente Rijswijk hier tegenaan?	Dit wordt meegenomen in de uitwerking van de herinrichting van de Geestbrugweg om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. Dit proces is reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving. De parkeersituatie maakt hier onderdeel van uit.	Mobiliteit - Parkeren

	au	Hoe wordt voorkomen dat Rijswijk een parkeerterrein van de Binckhorst wordt? Het is immers ideaal om de auto in Leeuwendaal neer te zetten en daarna 1 halte met de tram te nemen, want parkeren in de Binckhorst is onmogelijk gemaakt. Hoe ziet de organisatie dan wel de gemeente dit effect op de omliggende wijken?	In de wijken Cromvliet en Leeuwendaal hebben bewoners een parkeervergunning voor avond parkeren. Daarnaast is op de Geestbrugweg betaald parkeren van toepassing. Indien uit het onderzoek van de herinrichting blijkt dat het risico op wijkvreemd verkeer groot is, zullen aanvullende maatregelen worden getroffen. In de planning- en studiefase zal er verder invulling worden gegeven aan de uitwerking hiervan.	Mobiliteit - Parkeren
	av	"Mobiliteit: het gebruikte verkeersmodel (V-MRDH) is statisch." Dit heeft gevolgen voor inschattingen m.b.t. autogebruik, exacte omvang van problematiek per kruispunt, OV-capaciteit. Leefomgeving: "De exacte uitwerking van de geluidsgevoelige bestemming in het plangebied is nog niet bekend, waardoor er aannames zijn gedaan. Bovendien is het type materieel, snelheid en toetsingskader nog onbekend maar wel van belang." "Er zijn geen trillingsmetingen beschikbaar op representatieve ondergrond, waardoor er aannames zijn gemaakt." Dit betekent dat er nogal wat onzekerheden zijn op punten die groot effect hebben op veiligheid en leefmilieu en nu met een 0 of – worden afgedaan. Hierover moet duidelijkheid bestaan vóórdat een voorkeurstracé wordt aangewezen, laat staan wordt uitgewerkt. Hoe ziet de organisatie het als redelijk dat deze risico's opengehouden worden t.o.v. het belang van (rechts)zekerheid voor de bewoners in Rijswijk en Voorburg	De onderzoeken in het Plan-MER zijn uitgevoerd op basis van de op dat moment beschikbare informatie en op het detailniveau dat passend is om een verkenning de afweging te maken. Er is naast expert judgement ook gebruik gemaakt van modellen (verkeer, geluid, lucht) voor de toekomstige situatie. De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aanbevolen om in de planning- en studiefase trilling- en geluidsmetingen te doen bij kunstwerken en daarnaast om de specifieke situatie van de ondergrond te betrekken bij het onderzoek.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	aw	"Groei van 520.00 verplaatsingen in de huidige situatie naar bijna 800.000 in 2040". Het verkeersmodel V-RMDH is een statisch verkeersmodel. Waardoor de spits-impact en daarmee de betrouwbaarheid laag is. Hoe staat dit in verhouding tot het doel dat er een betrouwbare Hoogfrequente verbinding moet komen?	Doel van de verkeersmodellen is inzicht geven in de te verwachten vervoerkundige effecten van diverse mobiliteitsvarianten in het Binckhorst-CID gebied. Dit type model helpt om uiteindelijk een gefundeerde keuze te maken voor een mobiliteitsoplossing in de Binckhorst die bijdraagt aan de opgaven. De resultaten geven een indicatie van de spitsverhoudingen, en biedt daarmee voldoende handvaten om deze afweging te kunnen maken. Een dynamische verkeersmodellering kan beter inzichten geven in de afwikkeling van verkeer op specifieke kruispunten tijdens de spits en daarmee de betrouwbaarheid van het HOV. Dit is onderdeel van de planning- en studiefase.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	ax	"In figuur 2-4 uit het MRDH-model is de groei van het aantal fietsers (…) te zien. I(pag. 37: een verdrievoudiging voor het gebied Binckhorst). In de vervoerwaardestudie wordt benoemd dat deze grote groei naar verwachting met name bij kruisingen en interactie met andere vervoerswijzen tot capaciteitsknelpunten leidt. Daarbij blijkt uit de gevoeligheidsanalyses dat de hoeveelheid fietsverkeer bij een sturend mobiliteitsbeleid verder groeit, waardoor ook de capaciteitsknelpunten verder verslechteren". Hoe verhoudt dit zich tot de route met de meeste complexe knooppunten en kunstwerken?	Doordat wordt ingezet op duurzame mobiliteit zien we dat het aantal fietsers flink toeneemt. Daarmee is het van belang dat rekening wordt gehouden met hoogwaardige en veilige fietsverbindingen met voldoende capaciteit. Deze groei van het aantal fietsers zal, onder andere, worden geaccommodeerd met een stelsel van zogeheten sterfietsroutes of metropolitane fietsroutes die grotendeels buiten stedelijke hoofdwegen liggen. In de Binckhorst betreft dat de Velostrada met een nieuwe brug over de Trekvliet en een nieuwe verbinding met Voorburg Noord en het Trekfietstracé met een nieuwe onderdoorgang van de Mercuriusweg. In het aanvullend pakker met mobiliteitsmaatregelen wordt daarop voortgebouwd met fietsmaatregen zoals een brug over de Trekvliet.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

	ay	Pag. 37: “Ook op de route Prinses Mariannelaan-Geestbrugweg laat het verkeersmodel een toename van de hoeveelheid verkeer zien. Hierbij is op dit weggedeelte een hoge kruispuntbelasting te zien met name op de kruispunten Prinses Mariannelaan-Binckhorstlaan en de kruispunten aan beide zijden van de Geestbrug. In de Haagweg tussen de Geestbrugweg en de Broekslootkade is een toename van de hoeveelheid verkeer te zien. De toename in deze straat zorgt voor toename van de verkeersdruk op de kruispunten Haagweg-Broekslootkade en Haagweg-Geestbrugweg. Op het drukste gedeelte (zuidelijk van Geestbrugweg) blijft de hoeveelheid verkeer gelijk”. Hoe kan dit?	Op pagina 36 en pagina 37 van de rapportage Plan-MER wordt de referentie 2040 vergeleken ten opzichte van referentie 2019 (exclusief Rotterdamsebaan). Sowieso zien we over het hele auto-netwerk een toename van verkeer door ruimtelijke ontwikkelingen en verwacht beleid, zie voor een toelichting pagina 200 van de Vervoerwaardestudie. Zo verwachten we ook een toename van het autoverkeer op de Geestbrugweg en Prinses Mariannelaan. Deze toename is relatief beperkt vanwege de Rotterdamsebaan, die nog niet in referentie 2019 zat. De opening van de Rotterdamsebaan is ook waarom het verkeer op de Haagweg en Rijswijkseweg bijna niet groeit. De lichte groei op de Geestbrugweg en Prinses Mariannelaan lijkt vooral bestemmingsverkeer of oost-west georiënteerd verkeer.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	az	“Wanneer actief wordt ingezet op meer sturend beleid (gevoeligheidsanalyse) gericht op mobiliteitstransitie wordt de toename van de hoeveelheid autoverkeer beperkt. Tevens heeft dit tot gevolg dat het aantal fietsers en OV-reizigers eerder stijgt. Conclusie hierbij is dat het fietsnetwerk en met nam het OV-aanbod in de Binckhorst onvoldoende is om de vraag op te kunnen vangen.” Hoe wordt voorkomen dat deze mensen niet de auto pakken en zo een nog grotere impact gaan hebben op de drukte?	In de MIRT-Verkenning voor de Bereikbaarheid CID Binckhorst is de vraag hoe het gebied bereikbaar te maken, zonder de hoeveelheid autoverkeer te groeien uitgebreid onderzocht. Het beperken van het autogebruik wordt behaald door het autogebruik te ontmoedigen (zoals lage parkeernormen in Binckhorst), alternatieven te stimuleren (met aanleg van HOV-verbinding en diverse verdere maatregelen in het Basispakket Mobiliteit) en een breed ondersteunend beleid in de gemeenten gericht op mobiliteitstransitie.	Proces - Basispakket Mobiliteit
	ba	In deze zienswijze hebben wij aangegeven dat er veel vragen te stellen zijn bij de onderbouwing van de voorlopige tracékeuze. Wij hebben grote bezwaren tegen wijze waarop (proces en inhoud) dit is gebeurd. Op basis van de huidige voorstellen en achterliggende rapporten zien wij geen nut en noodzaak van het zogenaamde voorkeurstracé wat betreft de aftakking naar Delft, laat staan van de omlegging van tramlijn 1. Het kan ook niet zo zijn dat de oplossing voor een Haags probleem (Rijswijkse plein) wordt afgewenteld op bewoners van Voorburg en Rijswijk. De reeds bestaande goede verbindingen tussen Den Haag en Delft kunnen op andere, minder voor de omgeving belastende manieren, toegankelijk worden gemaakt voor de Binckhorstbewoners. Ook zijn eerder afgevallen tracés over de Neherkade en via de Rotterdamse Baan niet belastend voor bestaande, oude woonomgevingen die niet geschikt zijn voor HOV, en verdienen daarom heroverweging. Van cruciaal belang is het inzicht, dat een HOV-tramverbinding over de Geestbrugweg zich niet verdraagt met doorgaand autoverkeer, en uitsluitend mogelijk is bij rigoureuze verkeersbelemmerende maatregelen, waaronder een ‘knip’ op de Geestbrug, om doorgaand autoverkeer buiten te sluiten. Doorgaand autoverkeer en tramverkeer samen is uitgesloten.	Uw zienswijze is ter kennisgeving aangenomen.	Nut en Noodzaak
091621		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091617	Zie voor beantwoording zienswijze 091617	NVT
091622		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091620	Zie voor beantwoording zienswijze 091620	NVT

091623	a	Langs deze weg wil ik, als directeur/eigenaar van een exploitant van het benzinestation met wascomplex en toebehoren een zienswijze indienen op het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid. In het Masterplan is een HOV-voorkeursvariant opgenomen die onze bedrijfscontinuiteit en die van onze huurders in gevaar zal brengen. Mijn zienswijze is gericht op het waarborgen van een onverstoorde bedrijfsvoering.	Dank voor uw zienswijze. Zie de hierna volgende beantwoording van uw punten.	Grondverwerving en bedrijfsvoering
	b	Onze grondpositie beslaat ruim 22.000 m2, bestaande uit 3 kadastrale percelen welke alle drie aan de zijde van de Binckhorstlaan, rechtstreek 'geraakt' in geval van realisatie van de door u voorgestelde voorkeursvariant. Binnen het Omgevingsplan Binckhorst is er voldoende planologische ruimte voor alternatieven, bijvoorbeeld in de middenberm van de Binckhorstlaan. Het is voor mij niet duidelijk waarom dit niet als variant in het masterplan is meegenomen en ik verzoek uw gemeentebestuur dit alsnog te doen. Evenmin is niet voldoende onderzocht of er HOV haalbaar is middels een (Zelfsturende, Waterstofaangedreven) busverbinding, een veel goedkopere en meer flexibele variant.	In het kader van deze MIRT-verkenning is de voorkeur voor een zijligging onderbouwd. Dit gaat onder andere over een gunstiger halte ligging en minder hinder voor het stedelijke hoofdwegennet. Dit is een inzicht dat reeds in het kader van de planuitwerking van de Rotterdamsebaan is vastgelegd. In het Omgevingsplan Binckhorst is vervolgens ook een reservering voor de HOV-verbinding in zijligging vastgelegd, specifiek voor het traject tussen Supernovaweg tot aan de Zonweg. Met betrekking tot de modaliteitskeuze is in de MIRT-verkenning een busvariant onderzocht. Deze is afgevallen onder andere vanwege de te lage capaciteit van een bus oplossing. Dit is onafhankelijk van aandrijfwijze of zelfrijdend.	Afwegingen te onderzoeken alternatieven (Zeef 1)
	c	Ik vermoed dat bij uw gemeentebestuur onvoldoende bekend is wat zich hier aan de Binckhorstlaan afspeelt. Er vinden maandelijks veel (aantal bij projectorganisatie bekend) verkeersbewegingen plaats, terwijl de LPG-afgiftepunten (pompen) die direct gesitueerd aan de Binckhorstlaan, een grote jaarlijks omzetvolume genereren (volume bij projectorganisatie bekend). De door u voorgestelde HOV variant is nagenoeg tegen onze luifel geprojecteerd, waardoor de LPG punten onbereikbaar en dus onbruikbaar worden. Verder is er door ons onlangs geïnvesteerd aan een complete bovengrondse Groene waterstof installatie en een snellaadstation voor 14 auto's (laadvolume bekend bij projectorganisatie). Het moge duidelijk zijn dat door het doorkruisen van de in- en uitritten door een HOV-lijn alsmede het onbereikbaar worden van de LPG-verkooppunten, waterstof en laadstation, ik als ondernemer een zeer groot risico loop ten aanzien van mijn bedrijfscontinuiteit en daar is zoals eerder gezegd deze zienswijze op gericht.	Het uitgangspunt is om zo min mogelijk perceelsontsluitingen te laten kruisen met de HOV-lijn. Voor de Spoorboogzone zijn alternatieve ontsluitingsstructuren mogelijk waarmee kruisende perceelsontsluitingen worden voorkomen. In de planning- en studiefase zullen deze verder worden uitgewerkt. In alle gevallen dient een perceel via de openbare weg bereikbaar te zijn. Met betrokken bedrijven en bewoners zal nader gekeken worden naar de mogelijkheden voor deze bedrijven en bewoners.	Grondverwerving en bedrijfsvoering

	d	Om te aan te tonen waarom er voor dit moment echt onvoldoende rekening is gehouden met de belangen van het tankstation treft u onderstaand een citaat aan van een passage uit het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid (blz.32) betreffende inpassing HOV-baan en fietspad/trottoir Binckhorstlaan Den Haag: "Vanuit de stedenbouwkundige ontwikkeling is het wenselijk om de bouwblokken zoveel mogelijk via een secundaire weg te ontsluiten. Dit sluit aan bij het uitgangspunt om geen perceelaansluitingen te laten kruisen met de HOV-baan. Het is de vraag of dit voor alle percelen haalbaar is, in ieder geval in de tijdelijke situatie vooruitlopend op verdere ontwikkeling van het gebied. In het bijzonder is hier de bereikbaarheid van het tankstation te benomen. Het huidige tankstation (met LPG) vormt geen specifiek veiligheidsrisico. Een kans voor meer ruimte en stedenbouwkundige kwaliteit is mogelijk het integreren van de trambaan en haltes in de bouwplannen (dubbel ruimtegebruik). De haalbaarheid hiervan moet nader onderzocht worden. In het middelste deel van de Binckhorstlaan (Zonweg - Binckhorstbrug) is een HOVbaan in zijligging het uitgangspunt, omdat hiermee een gestrekte HOV-tracé wordt gerealiseerd en er minder kruispunten met overig verkeer zijn. Tenslotte moet voor de kruisingen met de Supernovaweg en de Zonweg in de planuitwerkingsfase worden bezien of de tram hier met voldoende snelheid kan doorrijden. Dit vanwege de druk op de kruispunten door het autoverkeer. Mogelijk is daarvoor het realiseren van een of twee ongelijkvloerse kruisingen voor de HOV-tram noodzakelijk." Tot zover het relevante citaat uit het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid, betrekking hebbende op mijn locatie. Mijn reactie op het citaat: uit het eerste gedeelte van dit citaat blijkt dat de aanleg van de HOV-lijn in relatie staat tot de toekomstige ontwikkeling van het gebied en wordt er voorbijgegaan aan de huidige situatie en exploitatie van mijn tankstation en dat baart mij ernstige zorgen. Niet alleen mijn bedrijfscontinuiteit komt in gevaar maar het lijkt erop alsof mijn hele locatie in de toekomst geen bestaansrecht meer heeft. De stelling dat de haalbaarheid van onder andere de inpassing van het tankstation nader onderzocht moet worden, is mijn inziens geen of onvoldoende overweging om tot besluitvorming over te gaan voor de onderliggende HOV-voorkeursvariant. Tenslotte blijkt uit het citaat dat ten aanzien van de drukke kruispunten Supernovaweg en Zonweg wel de mogelijkheid open wordt gelaten voor een ongelijkvloerse kruising. Ik verzoek u deze mogelijkheid ook open te laten voor mijn locatie.	De spoorboogzone kan ook met het HOV voorkeurstracé blijven functioneren als werklocatie. Er zullen aanpassingen nodig zijn en het heeft gevolgen voor de betrokken bedrijven, waaronder het tankstation aan de Binckhorstlaan. Zie ook bovenstaande reactie. In de volgende fase wordt het ontwerp van de HOV-verbinding verder uitgewerkt, waaronder de ontsluiting van de Spoorboogzone. In de volgende fase zal ook in gesprek gegaan worden over benodigde grondverwerving en schadeloosstelling.	Grondverwerving en Bedrijfsvoering
	e	Zoals hiervoor reeds aangegeven is een van de mogelijke gevolgen van de aanleg van de HOV-lijn, dat de bovengrondse waterstof-installatie en het naastgelegen snellaadstation mogelijk zullen moeten wijken, terwijl verduurzaming een van de speerpunten is van uw beleid en ook als zodanig is opgenomen in het in november 2018 voorgestelde Omgevingsplan Binckhorst. Het is voor mij als ondernemer niet te begrijpen dat recentelijke forse investeringen in duurzaamheid nu door de aanleg van de HOV-lijn in het door u voorgenomen besluit, mogelijk teniet zal worden gedaan.	Verduurzamen is een speerpunt in het beleid. De HOV draagt daarin ook bij in de vorm van mobiliteitstransitie. Van de mogelijke HOV-oplossingen op deze locatie zijn schetsontwerpen gemaakt met het gewenste profiel. Hiermee zijn knelpunten als gevolg van ruimtebeslag inzichtelijk gemaakt, waaronder het door inspreker ingebracht punt. Het waterstofstation beschikt over een tijdelijke vergunning. Het is altijd duidelijk geweest dat er een kans is dat na afloop van de termijn het station weg zou moeten.	Alternatief-beoordeling

	f	Een ander punt wat mijns inziens onvoldoende belicht is, is de financiële haalbaarheid. Indien u overgaat tot vaststelling van het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid zal dit de basis vormen voor een verdere planologische besluitvorming waarbij uw gemeentebestuur de financiële haalbaarheid van uw planologische besluit zal moeten aantonen. Mijns inziens dient deze financiële afweging nu reeds plaats te vinden en is dit niet of onvoldoende gedaan. U kunt er immers nog geen weet van hebben wat de financiële gevolgen alleen al zijn voor mijn locatie wanneer de verkoop van LPG en waterstof noodzakelijk dienen te worden geliquideerd en als gevolg van het belemmeren van het in- en uitkomend verkeer grote omzetschade zal worden geleden. Het belang van een goede en grondige afweging vanuit stedenbouwkundig, economisch en financieel oogpunt, in dit prille stadium van het besluitvormingsproces is zeer groot.	Er is een inschatting gemaakt van de kosten passend bij deze fase. Bij het planologisch vastgesteld besluit wordt ook de bekostiging vastgesteld. Zoals ook hiervoor aangegeven is het uitgangspunt om zo min mogelijk perceelontsluitingen te laten kruisen met de HOV-lijn. Voor de Spoorboogzone zijn alternatieve ontsluitingsstructuren mogelijk waarmee kruisende perceelontsluitingen worden voorkomen. In de planning- en studiefase zullen deze verder worden uitgewerkt. In alle gevallen dient een perceel via de openbare weg bereikbaar te zijn. Het (gecombineerd) ontsluiten van de percelen over een trambaan kan nog wel tijdelijk een oplossing zijn. Met betrokken bedrijven en bewoners zal in de planning- en studiefase nader gekeken worden naar de gevolgen voor deze bedrijven en bewoners. Waarbij zeker in gesprek zal worden getreden over de individuele mogelijkheden en opties die er binnen de kaders die daarvoor gelden.	Kosten
	g	Tijdens informatiebijeenkomsten en voorlichtingsavonden heeft de gemeente mij meermalen verzekerd dat de HOV voorkeursvariant nog zeker niet definitief is en er voldoende ruimte is voor gewijzigde besluitvorming op basis van redelijke argumenten. Ik wil graag de deze argumenten aandragen en bied langs deze weg aan om mij te betrekken in uw afweging omdat ik als geen ander begrijp dat de stad Den Haag in het kader van de gebiedsontwikkeling Binckhorst gebaat is bij een goede HOV-lijn, maar als ervaren ondernemer ook begrijp hoe de belangen van de bedrijven beter kunnen worden gewaarborgd.	Na het verwerken van de verkregen zienswijzen, vindt besluitvorming plaats bij de initiatiefnemers. Pas na positieve besluitvorming is het voorlopige voorkeursalternatief definitief. Daarna volgt de planning- en studiefase. In deze fase wordt u nauw betrokken bij de verdere uitwerking.	Proces - Historie
	h	In plaats van een jarenlange bezwaar- en beroepsprocudure (ik zal immers ook ten aanzien van onze huurders mij formeel moeten verzetten tegen bedrijfsgevoelige overheidsbesluiten), lijkt mij besluitvorming middels wederzijds overleg een betere manier om te komen tot een HOV variant, dan 'sec' vanuit uw eigen stedenbouwkundige afweging. Het risico wat hierbij ontstaat is dat de Raad van State als onafhankelijk orgaan in de toekomst mogelijk tot gehele of gedeeltelijke vernietiging van uw planologische besluitvorming over zou kunnen gaan. Dit scenario levert alleen maar verliezers op. Daarom hoop en vertrouw ik er oprecht op dat u de door mij toegeworpen handschoen oppakt, uw besluitvorming tot vaststelling van het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid heroverweegt dan wel uitstelt en met mij in overleg wil treden over een alternatieve HOV-lijn die mijn bedrijfscontinuiteit niet in gevaar brengt, zonder afbreuk te doen aan de belangen voor de gebiedsontwikkeling van de Binckhorst. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Tenslotte behoud ik mij ten aanzien van het inbrengen van nadere argumenten en inhoudelijke punten in een later stadium alle rechten voor.	Het voorkeursalternatief is bepaald aan de hand van een uitgebreide set aan onderzoeksrapporten en een integrale afweging langs verschillende criteria uit het afweegkader. Daarmee ligt een voldoende basis om een voorkeur uit te spreken voor het tracé en voor te leggen ter besluitvorming. Zie verder de hierboven staande beantwoording van de overige punten uit uw zienswijze.	Participatieproces
091624		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091617	Zie voor beantwoording zienswijze 091617	NVT
091625	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091409, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091409, aanvullend:	NVT

	b	Alternatieven: het in de stukken genoemde tracé 2T: een tram vanaf Den Haag Centraal via de Binckhorstlaan - Zonweg - Regulusweg - Opa's Veldje / Huygenstraverse naar Station Voorburg. Maar dan zonder de aftakking naar Rijswijk / Delft en met het terugbrengen van de intercity's op station Voorburg.	Dank voor uw zienswijze. Een HOV-verbinding maakt onderdeel uit van een regionaal netwerk en dient ook als zodanig bekeken te worden. De uitwerking van een HOV-verbinding over de Binckhorst dient plaats te vinden binnen de beleidskaders en toekomstvisie op het regionale OV-netwerk, zoals deze is vastgelegd in (onder andere) de Schaalsprong OV. Hierbij wordt uitgegaan van een HOV-verbinding over de Binckhorst richting Rijswijk/Delft en richting Voorburg. Er zijn diverse redenen voor een verbinding naar Delft, zie voor de toelichting paragraaf 4.2.	Alternatieve routes
091626	a	We Think Binck (WTB) is een samenwerking van marktpartijen die allemaal betrokken zijn bij de herontwikkeling van de Haagse Binckhorst. Wij streven naar een integrale en kwalitatieve gebiedsontwikkeling voor de Binckhorst. Voor WTB is een voorspoedige realisatie van de plannen binnen het huidige omgevingsplan alsmede een versnelling van de zogenaamde doorontwikkeling van het omgevingsplan Binckhorst een belangrijke doelstelling. WTB is daarmee belanghebbend in deze procedure.	Dank voor uw zienswijze. Wij hebben hier kennis van genomen. Zie de hierna volgende beantwoording van uw punten.	Participatieproces
	b	Eerder hebben wij reeds kennisgenomen van de mogelijke tracés en hebben daarbij onze steun uitgesproken voor het nu gekozen (voorlopige) voorkeurstracé over de Binckhorslaan en de Maanweg. Dit tracé bedient de grootste groep (toekomstige) bewoners. Ook de maatregelen uit het (aanvullend) basispakket mobiliteit zullen ons inziens het goed functioneren van de Binckhorst verder versterken. Overigens biedt het nieuwe HOV ook mooie kansen voor de omliggende gemeenten Rijswijk en Voorburg. Wij zijn daarom verheugd dat de 3 betrokken gemeenten met elkaar tot dit voorkeurstracé zijn gekomen.	Dank voor uw steun voor het voorgenomen voorkeursalternatief.	Alternatief-beoordeling
	c	De komst van het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is voor het goed en duurzaam functioneren van de Binckhorst essentieel. De ambities voor dit gebied met een stevig aantal nieuwe woningen en werkplekken kunnen zonder goede bereikbaarheid niet worden gerealiseerd. Deze OV-verbinding dient dus beschikbaar te zijn zodra de nieuwe gebruikers (bewoners of werknemers) hun intrek nemen in het gebied. De minder goede bereikbaarheid per openbaar vervoer beperkt op dit moment de verdere ontwikkeling van de Binckhorst tot het gewenste woon-werk gebied met een goede samenhang. Om dat te realiseren is de doorontwikkeling van het omgevingsplan noodzakelijk. Ook daarom is het – zeker gezien het grote tekort op betaalbare en duurzame woningen in de regio – voortvarend handelen op dit dossier belangrijk. WTB vraagt de betrokken overheden om het proces tot de realisatie van het HOV en de doorontwikkeling van de Binckhorst te bespoedigen.	De noodzaak is ervoor een snelle aanleg van maatregelen waardoor een verbetering in bereikbaarheid samen oploopt met de verdere ontwikkeling van het CID en de Binckhorst. Tegelijkertijd dient er zorgvuldigheid betracht te worden, onder andere waar het gaat om het uitwerken van de inpassing van het tracé en het doorlopen van de wettelijk voorgeschreven procedures.	Alternatief-beoordeling
091627	a	Hierbij maken wij onze zienswijze op Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en Plan-MER kenbaar. Kies voor een voorkeurstracé totdat de Koningscorridor voldoende gedefinieerd is. De overwegingen zijn: 1. a. Aanleg ondergronds wordt dan een mogelijk een goed alternatief. b. De verwachte vertragingen en effecten van corona leiden tot een tragere opbouw van het aantal reiziger. c. Verbeteren van de bestaande (en eventueel een extra) busverbinding geeft voldoende vervoerscapaciteit om deze tussenperiode te overbruggen. .	Dank voor uw zienswijze. Uit de Vervoerwaardestudie gebleken dat het niet treffen van maatregelen grote knelpunten in de bereikbaarheid van het gebied op zal leveren. Ook geeft de Vervoerwaardestudie duidelijk aan dat de verwachte groei van het openbaar vervoer zodanig is dat de modaliteit bus hierin niet op duurzame wijze kan voorzien. Zie voor de gehele toelichting nut en noodzaak hoofdstuk 4. Een volledig ondergrondse verbinding tussen Den Haag CS en Voorburg is in Zeef 1 afgewogen tegen de andere alternatieven voor deze	Koningscorridor

			verbinding. Dit deel is daarbij ingeschat op ca. € 800 mln. Op basis van de deze uitkomsten is ervoor gekozen om deze variant niet verder uit te werken. Een ondergrondse aanleg van het tracé van de Koningscorridor nabij station Voorburg dient bij de verdere uitwerking niet onmogelijk gemaakt te worden. Met betrekking tot de effecten van corona kenmerken complexe projecten zich door een hoge mate van onzekerheid. Daar is op verschillende manieren mee omgegaan in de onderzoeken die zijn uitgevoerd. In de Vervoerwaardestudie (pagina 72-73) is bijvoorbeeld aandacht besteed aan de mogelijke effecten van COVID-19 op het gebruik van het OV. In de MKBA is een gevoeligheidsanalyse gedaan met de mogelijke structurele effecten van COVID-19 om de robuustheid van de uitkomsten te toetsen. Per saldo resulteert het in licht lagere uitkomsten. Deze veranderen echter niet de conclusies. De 150 miljoen van het Rijk betreft een tijdelijke coronaregeling en is niet van toepassing bij de aanleg van de HOV.	
	b	2. Als optie 1 niet gekozen wordt, zal er nu toch een tracékeuze gemaakt moeten worden. Kies dan tracé 2T (Zonweg/Regulusweg). De overwegingen zijn: a. de beoordeling van de tracés 1T en 2T liggen dicht bij elkaar. b. Aanlanding bij station Voorburg geeft meer mogelijkheden bij T2 (ook uitstel definitieve keuze mogelijk). c. Knelpunten kruising Binckhorstlaan / Maanweg en bij de scouting (Opa's veldje) worden vermeden. e. Zorg ervoor dat bij 2T de ecologische zone van de Broekslootkade volledig in stand wordt gehouden evenals te verhinderen dat het water langs de Huygenstraverse gedempt wordt en de Huygenstraverse verdwijnt.	Er is kennis genomen van uw zorgpunten en aangedragen opties. In de afwegingen is variant 1T als voorkeursvariant naar voren gekomen, waarbij de inpassing in de volgende fase verder wordt uitgewerkt. De Huygenstraverse wordt daarbij teruggebracht en verdwijnt niet. Er wordt nader gekeken naar een evenwichtige inpassing van de HOV-baan met overweging of en in welke mate aantasting van het water nodig is.	Proces - Vervolgproces
	c	3. Kies voor afstel besluitvorming tracé naar Delft (zowel voor T2 als T1). Dit tracé heeft als gevolg veel kosten en hinder, waarbij overbelasting Rijswijkseplein en omgeving verplaatst wordt naar de Prinses Mariannelaan /Geestbrugweg en omgeving. Het plan verwijst naar Westvlietweg: deze is momenteel al veel te druk en onveilig.	Deze toelichting is ter kennisgeving aangenomen.	Nut en Noodzaak
	d	4. Ook tracé 4T over de Pr. Mariannelaan is ongeschikt voor een sneltram.	Variant 4T is niet gekozen als voorkeursalternatief.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
091628	a	Voor cliënte dien ik een zienswijze in op het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst en de plan-MER (zie bijgevoegde kennisgeving, productie I). Cliënte is het niet eens met uw besluit om in de Binckhorstlaan in Voorburg een tramlijn aan te leggen. Zij vreest veel geluidsoverlast en trilhinder, ook verkeersonveiligheid en verkeershinder, en is kort gezegd van mening dat de voorkeurstracés geen doel dient maar wel heel veel problemen gaan veroorzaken. 1. Burgerparticipatie 2. Huidige situatie en toekomstige situatie 3. Uitgangspunten (beleid en wetgeving)4. Alternatieven 5. Conclusie	Dank voor uw zienswijze. De beantwoording volgt hierna per onderwerp.	Leefbaarheid
	b	1. Burgerparticipatie Allereerst wens ik namens mijn cliënte op te merken dat het bijna ondoenlijk is om een zienswijze op te stellen, die voldoende ingaat op alle onderzoeken en rapporten. Uiteraard kunt u in de beantwoording van deze zienswijze burgers verwijten dat zij geen inzicht hebben in de aan de onderzoeken en rapporten	Door het formaat van deze MIRT-verkenning is er inderdaad sprake van een grote hoeveelheid documenten en onderzoeken. Wij begrijpen dat dit soms onoverzichtelijk is. Getracht is om duidelijk aan te geven waar welke informatie te vinden is. Voor het Plan-MER is gekozen om in het hoofdrapport de resultaten op te nemen met 3 deelrapporten waar in meer detail deze resultaten zijn toegelicht. De uitgebreide verkeersanalyses zijn opgenomen in de	Participatieproces

		onderliggende rapporten. Een goede vergelijking tussen alternatieven voor een nieuwe OV tracé zou zoveel als mogelijk in 1 kerndocument moeten plaatsvinden, op basis van feiten en cijfers die het meest relevant zijn. Namelijk het aantal passagiers bij iedere variant, de kosten, het aantal passagiers dat de auto zal laten staan, en de reistijd naar iedere bestemming ten opzichte van elkaar. Helaas is dit niet het geval. Mijn cliënte moet als burger blijkbaar in staat zijn om duizenden pagina's aan rapporten onderzoeken te raadplegen, want iedere bewering in de plan-MER of het beslisdocument refereert uiteraard aan een onderzoek of rapport dat voor gewone burgers niet te doorgronden is. De cijfers waar die onderzoeken op gebaseerd zijn, en de uitkomsten van die onderzoeken, zijn meestal niet openbaar gemaakt en niet raadpleegbaar. Om die reden verzoek ik u bij de beantwoording van de zienswijze in ieder geval voldoende moeite te doen om in gewone mensentaal, aan de hand van cijfers en feiten, iedere zienswijze goed te beantwoorden. Daarnaast moeten echt alle alternatieven op eenduidige wijze tegen elkaar afgewogen worden aan de hand van objectieve criteria.	Vervoerwaardestudie. Ook de MKBA is, zoals gebruikelijk, een separaat rapport waarvan de conclusies zijn verwerkt in het hoofdrapport Plan-MER. Het Masterplan Bereikbaarheid is het kerndocument van de plannen. In dit Masterplan Bereikbaarheid is de informatie uit de technisch-inhoudelijke onderzoeken samengevat.	
	c	2. Huidige situatie en toekomstige situatie Ten aanzien van de noodzaak van een nieuwe tramverbinding is het noodzakelijk om een goede vergelijking te maken van de oude en de nieuwe (beoogde) situatie. Met andere woorden: er moet beoordeeld worden of er een noodzaak bestaat aan het toevoegen van een nieuw tracé, op grond van een goede analyse van de huidige situatie. Die analyse ontbreekt ten onrechte. Omdat er gesteld wordt dat er een tramlijn moet komen over de Binckhorst, worden vervolgens verschillende tracés bestudeerd zonder een voorafgaande analyse waarin bestaande verbindingen worden beoordeeld. En zonder dat vervolgens aan de hand van de nieuwe tracés wordt beoordeeld wat de toegevoegde waarde is. Weliswaar wordt de bestaande busroute als onvoldoende beschouwd, maar alleen maar omdat de bus te vol zit op sommige momenten. Alleen die constatering ligt ten grondslag aan het bedenken van alternatieven, maar daarbij wordt ten onrechte niet een vergelijking gemaakt tussen de vervoerswaarde van de huidige ov-routes, en de nieuwe ov-routes. Wellicht blijkt juist daaruit een grote behoefte voor het handhaven van de huidige busroute, wellicht te vervangen door een tramroute. Ook andere bestaande verbindingen worden ten onrechte niet eerst beoordeeld op hun relevantie en gebruikers.	Uw zienswijze gaat over de vraag of het wel nodig is om een HOV-verbinding aan te leggen. Graag verwijzen wij u naar paragraaf 4.2 van dit document voor nadere toelichting rondom de nut en noodzaak van deze MIRT-verkenning.	Nut en Noodzaak
	d	A. Den Haag - Delft In de huidige situatie zijn er een aantal alternatieven om Delft te bereiken vanuit Den Haag en Voorburg. De meest snelle manier is om vanaf het treinstation Hollands Spoor de trein naar Delft te nemen. Ook in de toekomst blijft dat de beste en snelste manier. Tramlijn 1 rijdt ook naar Delft, maar doet er veel langer over. Deze tramlijn is daarom meer geschikt om binnen het traject Den Haag – Delft een tussenliggende locatie (halte) te bereiken.	Wij delen uw mening dat lijn 1 een regionale functie heeft en (onder andere) het gebied tussen Den Haag en Delft bedient.	Lijnvoering
	e	b. Den Haag – Zoetermeer	De bestaande en reeds in ontwikkeling zijnde openbaar vervoer verbindingen zijn opgenomen in het model dat gebruikt is voor de vervoerwaarde berekeningen.	Alternatieve routes

		Om Zoetermeer te bereiken, zijn er nu treinen vanaf Den Haag Centraal, Den Haag Ypenburg en Voorburg, en een sneltram (Randstad Rail) E vanaf Den Haag Laan NOI en station Voorburg. Trams 3 en 4 en bus 382 worden ten onrechte niet benoemd en beoordeeld op hun vervoerswaarde.		
	f	c. Den Haag HS – Den Haag Centraal Tussen station Den Haag HS en Den Haag centraal rijden er, naast de trein, nog 3 tramlijnen die gebruikt kunnen worden: tramlijnen 9, 16 en 17. In de toekomstige situatie is er naast de tramlijnen 16 en 17 die in stand blijven, een nieuwe tramlijn die over de Binckhorst langs de Binckhorstlaan via de Maanweg naar station Voorburg gaat. En een route die langs de Binckhorstlaan naar de Prinses Mariannelaan en vervolgens over de Geestbrugweg naar het oude tracé van tramlijn 1 aftakt. Het traject via Den Haag CS via Maanweg naar Voorburg zal ik hierna route a noemen en het traject Den Haag CS via Binckhorstlaan, Prinses Marianne Laan en Geestbrugweg in Voorburg naar Rijswijk route b.	Deze passage van uw zienswijze is correct.	Alternatieve routes
	g	3. Uitgangspunten Op grond van de rapporten en onderzoeken die raadpleegbaar zijn, herleid ik namens mijn cliënte dat de volgende punten van doorslaggevend belang zouden moeten worden geacht voor de keuze tussen alternatieven: a. het aantal reizigers dat gebruik gaat maken van de nieuwe tramlijn (vervoerswaarde): b. De afstand tussen de plek van bestemming en de halte; c. Verkeersveiligheid; d. Reistijd; e. Gevolgen voor het verkeer. Deze bovenstaande punten die gelden op grond van wet en beleid, moeten in alle afwegingen als uitgangspunt worden genomen voor de vergelijking tussen alternatieven. a. vervoerswaarde. Als er geen vervoerswaarde is, vervalt uiteraard de noodzaak voor het aanleggen van een tramlijn over het nieuwe tracé. b. Afstand tot halte. Als de afstand tussen de plek van bestemming en de halte groter is dan de 400 meter die in Den Haag en Leidschendam-Voorburg bepaald wordt als maximale afstand, is de tramlijn in strijd met het eigen beleid en ook dan vervalt een groot deel van de vervoerswaarde. c. verkeersveiligheid. Mocht een nieuwe tramlijn tot verkeersonveilige situatie leiden, is dat bij voorbaat een reden om deze tramlijn niet aan te leggen. d. Reistijd. En als de reistijd als gevolg van de nieuw tramlijn, ten opzichte van de reistijd bij gebruikmaking van de huidige tramlijnen voor dezelfde bestemmingen, oploopt, vervalt ook daardoor een groot deel van de vervoerswaarde. e. verkeer. Tenslotte de gevolgen voor het verkeer: Als er al sprake is van overbelasting van bepaalde straten door teveel verkeer, dan is het toevoegen van een tramverbinding door die straat niet te motiveren. Deze uitgangspunten zullen hieronder gebruikt worden om de alternatieven tegen elkaar af te wegen.	Bij de afweging van tracévarianten is gebruik gemaakt van het afweegkader dat voorafgaand aan de onderzoeken is vastgesteld in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. De integrale afweging op de in dit afweegkader genoemde criteria bepalen uiteindelijk het voorkeursalternatief.	Nut en Noodzaak

	h	4. Alternatieven. a. vervoerswaarde Op pagina 30 van de “Vervoerswaardestudie” door Goudappel Coffeng staat het aantal passagiers dat in de toekomst gebruik gaat maken van de lijnen. Het alternatief voor het tracé zonder route b is in de plan-MER ten onrechte niet onderzocht. Evenwel wordt op pagina 30 duidelijk dat route a in feite de grootste vervoerswaarde creëert. Duidelijk zichtbaar is dat route a het grootst aantal mensen bediend, en daarom de grootste vervoerswaarde heeft (afgezien van een keuze voor lightrail). Maar de bestaande busroute geeft dit in feite ook al aan, en volgt een betere route dan route a, want bedient meer bedrijven en wegen. Waarom niet voor een variant wordt gekozen die dezelfde route als de bus volgt, is onvoldoende uitgelegd. Bij de “rapportage tracéafweging” is het onbegrijpelijk waarom sommige vakjes groen en andere rood gekleurd worden. Dit zijn subjectieve beoordelingen en zouden geen grondslag moeten bieden voor bestuurlijke afwegingen die gebaseerd moeten zijn op feiten. Dat er groen moet wijken voor een tramtracé veronderstelt dat de groenbestemmingen al vast liggen en niet meer gecompenseerd kunnen worden. Dat is onjuist, en dus is dit geen reden om niet voor de bestaande busroute als tracé te kiezen. Alternatief 7T biedt inzicht hoeveel mensen nu eigenlijk verwacht worden gebruik te maken van de aftakking via de PrinsesMarianneweg en Geestbrugweg, als er gekozen wordt voor tracé 1T: een verschil van 1600 reizigers. Wat ten onrechte niet is onderzocht is het alternatief waarbij tram 1 in stand wordt gelaten, en daarmee dus wellicht 6650 op- en afstappers per etmaal voor die lijn (die volgens de cijfers verdwijnen als tramlijn 1 ter plaatse verdwijnt), en er een tram 7T die alleen aantakt op Voorburg en via de bestaande busroute wordt toegevoegd. Nu dit in het geheel niet is onderzocht, wordt daarmee een vraag gecreëerd voor een route b, zonder dat duidelijk is wat de vraag zou zijn bij het in stand laten van de oude tramlijnen. Daardoor kan gesteld worden dat de 1600 reizigers via de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg willen reizen minder is dan het aantal reizigers dat gebruik zou maken van een tramtracé over de bestaande busroute samen met het in stand laten van tram 1 vanaf Den Haag HS. Dat blijkt ook uit het feit dat het wel onderzochte tracé 5T de grootste vervoerswaarde toevoegt.	Uit de vervoerwaardestudie blijkt dat de capaciteit van de bus oplossing niet voldoende is voor het verwachte aantal reizigers. in Alternatief 7T zien we dat het gebruik van het openbaar vervoer van en naar de Binckhorst lager is dan bij de ander alternatieven. Alternatief 7T past ook niet bij de doelstelling om het belangrijke woon en werkgebied van de Binckhorst met de regio te verbinden. De beoordeling van de alternatieven is op afgewogen op de criteria zoals benoemd in de nota reikwijdte en detailniveau. Deze criteria kunnen soms niet anders dan op kwalitatieve wijze worden vergelijken. Voor het abstractieniveau van een verkenning is dit afdoende. Door de onafhankelijk commissie voor de MER is aangegeven dat er voldoende is onderzocht om een afgewogen keuze te kunnen maken. Indien groen wordt aangetast zal dit moeten worden gecompenseerd. Het niet aantasten van bestaand groen heeft daarbij we absoluut de voorkeur en wordt dan ook in de afweging als positief opgenomen ten opzichte van compenseren.	Alternatief-beoordeling

	i	b. Afstand tot halte A 400 meter mag de afstand zijn tussen een bestemming en een ov-halte. De afstand tussen bijvoorbeeld Zalencentrum Kristal tot aan de dichtstbijzijnde halte in het voorkeurstracé is ruim 650 meter. Waarom dit uitgangspunt geen rol speelt bij de keuze voor een tracé wordt nergens aangegeven. De Haagse Hogeschool is straks alleen maar bereikbaar vanaf het treinstation Den Haag HS, en niet meer vanuit Delft. Nergens is onderzocht wat dit betekent voor de Haagse Hogeschool, terwijl het goed voorstelbaar is dat er studenten zijn die in Delft op de campus wonen of op een andere manier baat hebben bij een directe bereikbaarheid vanuit Delft. En wat heeft het wegvallen van het huidige tram 1 tracé ter plaatse voor gevolgen voor het nieuwe te ontwikkelen gebied rondom Den Haag HS, met alle woontorens. Ook dit wordt niet onderzocht. Gezien de afstand van 400 meter tot een tramhalte lijkt het de beste keuze om vanuit het huidige tracé van tram 1 een dwarse oversteek te maken over de Binckhorstlaan naar de Zonweg, en dan vervolgens naar station Voorburg. Dit was het allerbeste geweest voor de loopafstand tot de dichtstbijzijnde ov halte.	Met het omleggen van lijn 1 worden geen gebieden verstoken van Openbaar Vervoer. Er zijn alternatieven voor de omgeklapte lijn 1 met lijn 9, 15, 16 en de bestaande en toekomstige verbindingen via het treinspoor. Het knelpunt Rijswijkseplein, waar nu veel tramlijnen samenkomen, wordt ontlast en het totaal aantal OV-lijnen gelijk blijft waarmee het OV kosteneffectiever wordt. Niet alle verbindingen blijven in stand en voor sommige reizigers verdwijnt er een rechtstreekse verbinding. Echter gaat de reiziger er gemiddeld in het OV op vooruit in bereikbaarheid. Belangrijk om te benoemen is dat er in deze MIRT-verkenningsfase geen besluit wordt genomen over deze lijnvoering. In de volgende fase (planning- en studiefase) zal de precieze lijnvoering en exploitatie nauwkeuriger worden bekeken. De ontwikkellocatie Binckhorst met ca 25.000 nieuwe inwoners krijgt hoogwaardig OV. De halteligging langs het voorkeurstracé in nu nog indicatief aangegeven en kan nog wijzigen. Naast het voorkeursalternatief zal ook aanvullend OV via buslijnen blijven bestaan zodat ook de ontsluitende functie van het openbaar vervoer behouden blijft.	Lijnvoering
	j	c. Verkeersveiligheid. Bij de kruising over de hoek van de Binckhorstlaan/Maanweg is er nu al een verkeersonveilige situatie. Als de nieuwe tramlijnen straks met een frequentie van 32 trams per uur vanaf de oostkant van de Binckhorstlaan over deze bocht naar het midden van de Binckhorstlaan aftakt, ontstaat hier een voortdurende opstopping, omdat deze wegen nu al overbelast zijn en straks des te meer. Ook bij de Prinses Mariannelaan is er nu al sprake van een overbelasting. De verkeersveiligheid wordt niet gediend door het toevoegen van verkeersstromen in nu al overbelaste situatie.	Met de maatregelen in de MIRT-Verkenning voor de bereikbaarheid CID Binckhorst is beoogd om de groei van het autoverkeer te beperken en te voorkomen. Hierbij blijft de verkeersafwikkeling op de kruispunten een aandachtspunt. In de schetsontwerp is een eerste verkenning gedaan of er voldoende ruimte is om de HOV-verbinding in te passen. In de volgende fase (planning- en studiefase) wordt nader onderzoek gedaan naar de exacte vormgeving van het kruispunt (zoals aantal opstelstroken en ligging stopstreep) en de afstelling van de verkeerslichten.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	k	d. Reistijd Op dit moment is de Binckhorst alleen bereikbaar met de bus. De vraag is groter dan het aanbod gezien de bezettingsgraad van de bus in de spits. Dat een tramtracé ter plaatse toegevoegde waarde kan hebben wordt niet betwijfeld. Maar de aftakking naar Rijswijk en Delft via de Prinses Mariannelaan zal, door de opstopping ter plaatse in Voorburg, voor zoveel meer reistijd gaan zorgen, en tot vertraging gaan leiden, dat daarmee de toegevoegde waarde van de tramlijn over de Binckhorst teniet wordt gedaan.	De prognoses laten zien dat wanneer de HOV-verbinding inclusief aanvullende maatregelen worden toegepast de groei van het autoverkeer bijna het zelfde blijft als het niveau in 2019. Tevens is in de Vervoerwaardestudie gekeken naar de mogelijkheden het doorgaande verkeer op de Geestbrugweg er af te halen door middel van doorstroom belemmerende maatregelen voor het autoverkeer op de Geestbrug (bijv. knip). Hierin is een flinke afname in verkeersintensiteiten op de Geestbrugweg te zien (zie paragraaf 4.8 voor meer toelichting). In het Basispakket Mobiliteit is rekening gehouden met eventuele realisatie van een doorstroom belemmerende maatregel en herinrichting Geestbrugweg en Prinses Mariannelaan. In de planning- en studiefase zal de doorstroming van de kruispunten nader onderzocht worden.	Nut en Noodzaak

	l	e. Verkeer Op dit moment staat, buiten de vakantieperiodes, het verkeer op de Prinses Mariannelaan bij de brug muurvast door files. In plaats van verkeer weg te halen van die route, wordt er verkeer oegevoegd. In geen enkel onderzoek wordt deze drukte benoemd, en er wordt dus gewoon geen rekening mee gehouden. Goudappel heeft onlangs in de vakantieperiode verkeerstellingen ter plaatse uitgevoerd. Op voorhand mag daarom gesteld worden, dat uw college van Den Haag zich bewust is of zou moeten zijn van de verkeersproblematiek op de Prinses Mariannelaan te Voorburg, maar dit buiten de afwegingen weet te houden, om de gemeente Leidschendam-Voorburg op te zadelen met een oplossing. Als er straks 32 keer per uur een tram aftakt vanaf de bocht in de Binckhorstlaan in Den Haag naar de Binckhorstlaan in Voorburg, staat nu al vast, want dat is wel benoemd in uw onderzoeken, want dat blijkt uit de inrichtingstekening, dat de oversteek vanaf de Corbulokade naar de Overbrugkade komt te vervallen. Het verkeer op de Prinses Mariannelaan vanaf de Binckhorstlaan komt volledig vast te staan, vanaf de Prinses Mariannelaan komt het verkeer naar de Binckhorstlaan in Den Haag ook volledig vast te staan, en er ontstaat dus een compleet verkeersinfarct. Welke gevolgen dit heeft voor de doorstroming op het omliggende wegennetwerk is nergens onderzocht. De verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid is niet voldoende onderzocht. In hoeverre uw gemeente Den Haag de gemeente Leidschendam-Voorburg daarmee met grote infrastructurele en woon- en leefklimaat verslechterende problemen opzadelt, en hoe dit besproken is tussen beide gemeenten, is een raadsel.	Zonder realisatie van de HOV-verbinding neemt de hoeveelheid autoverkeer nog verder toe (Referentiesituatie). In de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg zijn inderdaad aandachtspunten over doorstroming autoverkeer en verkeersveiligheid geconstateerd. Dit geldt voor alle varianten en is niet onderscheidend. In de planning- en studiefase moet nader onderzocht worden op welke wijze de HOV zo optimaal mogelijk ingepast kan worden, eventueel in combinatie met verkeersbeperkende maatregel op de Geestbrug (zoals hiervoor al genoemd).	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	m	5. Conclusie In de plan-MER en in het masterplan zijn mogelijke alternatieven ten onrechte niet onderzocht. Met name het alternatief om tramlijn 1 in stand te laten vanaf Den Haag HS tot aan Delft in combinatie met een tramtracé over de huidige busroute. Of een aftakking op de bestaande tramlijn 1 vanaf de Rijswijkseweg over de Zonweg naar station Voorburg in combinatie met 7T. Deze alternatieven verzorgen de hoogste vervoerswaarde, de kortste afstanden tot aan een ov-halte, en bieden wel een goede vergelijking om de toegevoegde waarde van een aftakking in de Binckhorstlaan naar de Prinses Mariannelaan te onderzoeken.	De eerste 'zeef' is uitgevoerd aan de hand van een aantal objectieve en vooraf opgestelde criteria die tezamen het afweegkader vormen. Hierin zijn alle aangedragen en geïnventariseerde alternatieven beoordeeld. Daarbij dienen de alternatieven bij te dragen aan de doelstelling van het project. Een verbinding van de Binckhorst richting Rijswijk/Delft maakt daar onderdeel van uit.	Alternatieve routes
	n	Bij de aanleg van en het in gebruik nemen van T1 zal er sprake zijn van grote trilhinder en schade aan nabijgelegen woningen in Voorburg. Die schade is ten onrechte niet meegenomen in de kostenbegroting.	In de kostenraming is onder Overige bijkomende kosten een post opgenomen voor kosten in relatie tot nadeelcompensatie en planschade aan derden. In de planning- en studiefase wordt het ontwerp van het voorkeursalternatief meer gedetailleerd uitgewerkt. Ook voor trillingen vindt dan nader onderzoek plaats.	Kosten

	o	Zoals aangekaart onder punt 4 onder a is er geen onderbouwing waarom alternatief T1 ten opzichte van de huidige situatie, zeker nu niet alle mogelijke alternatieven onderzocht zijn op grond van duidelijke criteria, de voorkeur geniet. Het gebruiken van vakjes met een rode of groene kleur onder nadere onderbouwing kan niet gelden als voldoende onderbouwing.	De woningbouwopgave in Nederland heeft urgentie. In de Binckhorst en CID wordt nu al gebouwd aan extra woningen in het gebied. Als er geen goed OV aanwezig is in het gebied zal de auto een grotere rol krijgen dan wenselijk met nadelige gevolgen voor de leefbaarheid. Het doel is om de hoogwaardige OV oplossing gelijktijdig te realiseren met de woningbouw en de groei van het aantal inwoners. De Vervoerwaardestudie laat zien dat de bereikbaarheid na voltooien van de gebiedsontwikkeling onvoldoende is, en niet is op te lossen met meer capaciteit van de bestaande lijnen en modaliteiten. De presentatie in de kleuren rood en groen is manier om de uitkomsten van de onderzoeken te presenteren. Hier zit een uitgebreide onderbouwing onder die ook door een onafhankelijke partij (commissie voor de MER) voor deze fase als voldoende wordt beoordeeld.	Nut en Noodzaak
	p	Daarbij zou u ook de huidige verkeersproblematiek op de Prinses Mariannelaan eerst goed in kaart moeten brengen, en ook de beoogde inrichting en verkeersafwikkeling bij alle tracés goed moeten onderzoeken. Door dat na te laten zult u geen goede vergelijking maken en wordt er dus niet gekozen voor het beste alternatief.	Zie voor beantwoording de reactie op lid l van deze zienswijze.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	q	Gezien de afstand van 400 meter tot een tramhalte is het de beste keuze om vanuit het huidige tracé van tram 1 een dwarse oversteek te maken over de Binckhorstlaan naar de Zonweg, en dan vervolgens naar station Voorburg. Dit was de allerbeste keuze geweest vanwege de loopafstand tot de dichtstbijzijnde ov-halte.	In de ontwerpen voor de tramvarianten is uitgegaan van een gemiddelde halteafstand van 750m tot 1.000m. Dit past bij de kwaliteit en aantrekkelijkheid van een HOV-verbinding. In de verkeersmodellen is onderzocht wat dit in zijn algemeenheid betekent voor de vervoersstromen tussen herkomst- en bestemmingsgebieden.	Lijnvoering
	r	Ik verzoek u daarom in ieder geval af te zien van de aftakking via de Binckhorstlaan in Voorburg, via de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg. Tenslotte, sinds de Corona pandemie is er een structureel veranderde vervoersvraag ontstaan. De onderzoeken uit 2019 zijn daarom niet meer representatief voor de huidige situatie.	Uw zienwijze is voor kennisgeving aangenomen. In de Vervoerwaardestudie is het effect van COVID-19 op mobiliteit separaat onderzocht. Dit effect wordt beschreven in pagina 72 t/m 74 van de Vervoerwaardestudie HOV.	Nut en Noodzaak
091629		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091630		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091631		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091628	Zie voor beantwoording zienswijze 091628	NVT
091632		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091627	Zie voor beantwoording zienswijze 091627	NVT

091633	a	Indiener (naam bekend bij de projectorganisatie) is eigenaar en exploitant van het multifunctionele complex (bedrijfsverzamelgebouw) gelegen aan de Binckhorstlaan te Den Haag, de voormalige werkplaats van KPN en PTT. Hierin verhuurt indiener 450 ruimtes aan 336 bedrijven met verschillende bedrijfstypologieën: creatieve hotspots, start-ups, scale-ups, architectenbureaus, tech-gerelateerde bedrijven, digitale designbureaus, fitness-centra en sportschool, horeca en overige kantoren. Totaal zijn er 3000 personen werkzaam voor alle bedrijven. Indiener heeft in de betreffende documenten gelezen dat het voorlopig voorkeursalternatief voor de beoogde HOV-verbinding een tramverbinding betreft die loopt van Den Haag Centraal via de Lekstraat, Binckhorstlaan en Maanweg naar Voorburg, en vanaf de Binckhorstlaan tevens via de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg richting Rijswijk en Delft.	Dank voor uw toelichting.	Grondverwerving en bedrijfsvoering
	b	Op p. 41 van het MER wordt vermeld dat de uitwerking van het HOV-tracé door de Sporendriehoek, inclusief de bijbehorende kosten, een integraal onderdeel zal vormen van het definitieve voorkeursalternatief en besluitvorming hierover. Er wordt gesuggereerd dat er diverse oplossingsvarianten voor de Sporendriehoek zijn. Uit deelrapport 2 van het MER blijkt echter dat het tracé van het voorkeursalternatief hoe dan ook de entree naar indiener zal afsluiten. Dit zal ook onvermijdelijk zijn vanwege (i) het forse ruimtebeslag van de HOV-verbinding, (ii) de wens om deze HOV-verbinding over een zo recht mogelijk tracé zonder onnodige bochten te leiden, (iii) de beperkte mogelijkheden om de bestaande infrastructurele situatie rondom en in de Sporendriehoek aan te passen. Een en ander zou betekenen dat het gevolgen kan hebben voor de gebouwen van indiener en de aanleg van een HOV-verbinding de huidige ontsluiting van indiener op de Binckhorstlaan onmogelijk maken.	Uitgangspunt is dat de ontsluiting van de percelen van indiener ook bij realisatie van de HOV mogelijk moet zijn. In de planning- en studiefase wordt dit in overleg nader uitgewerkt.	Grondverwerving en bedrijfsvoering
	c	In het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en de MER-stukken wordt echter met geen woord gerept over de impact van de HOV-verbinding op de gebouwen en de ontsluiting van indiener. Dit staat op gespannen voet met de ontwikkelingsvisie voor indiener, vermeld op p. 26 van deelrapport 2 van het MER: “Deelgebied 36 is in het Beeldkwaliteitsplan (Den Haag, 2019) aangeduid als Binckplek. In het gebied rondom indiener wordt ingezet op behoud en uitbreiding van de creatieve bedrijvigheid en dit gebied kan hierbij verder verdicht worden.” Door de discussie over de uitwerkingsvarianten voor de Sporendriehoek vooruit te schuiven naar het definitieve voorkeursalternatief, worden de ogen gesloten voor de vergaande consequenties die in beginsel elke uitwerking van voorkeursvariant T1 op indiener heeft. De fysieke afsluiten van de huidige	In ons beeld is het voorkeurstracé goed te combineren met behoud en uitbreiding van de creatieve bedrijvigheid van het gebied rond BINK36. Een nadere invulling van het voorkeurstracé is onderdeel van de volgende fase. Het uitgangspunt is dat indiener bereikbaar is en zal blijven ook na aanleg van de HOV-verbinding	Grondverwerving en bedrijfsvoering

		ontsluiting van indiener op de Binckhorstlaan hebben zeer grote consequenties voor de inrichting en exploitatie van indiener. Tevens zal sprake zijn een zeer groot financiële impact.		
	d	indiener is van mening dat het onzorgvuldig zou zijn indien deze gevolgen in de voorliggende stukken niet worden onderkend en beschreven. Tevens zou het onzorgvuldig zijn indien niet wordt onderzocht hoe zich deze gevolgen verhouden tot de beleidsmatige keuze om in te zetten op behoud en uitbreiding van de creatieve bedrijvigheid op en rondom indiener, inclusief de mogelijkheid van verdichting. Evident is dat de afsluiting van de hoofdontsluiting hieraan juist sterk afbreuk doen. Ook dient er rekening gehouden te worden met 10.000 verkeersbewegingen per dag Ik verzoek u bij de definitieve vaststelling van de stukken rekenschap van het voorgaande te geven en nader onderzoek te doen naar de situatie bij en de gevolgen voor BINK36	Dank voor uw toelichting. Graag verwijzen wij u naar paragraaf 4.11 over de Sporendriehoek en de Lekstraat.	Sporendriehoek / Lekstraat

	e	Vindplaatsen: Op p. 28 van het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst MIRT-Verkenning CID-Binckhorst staat als volgt: 3.3 Uitgebreide beschrijving van het voorlopig Voorkeursalternatief Het voorlopig Voorkeursalternatief 1T t.b.v. de bereikbaarheid CID-Binckhorst bestaat uit een combinatie van: ▪ HOV-tram op de route Den Haag Centraal - Binckhorstlaan - Maanweg – station Voorburg; ▪ HOV-tram naar Rijswijk/Delft via Binckhorstlaan – Geestbrugweg; ▪ En een Basispakket Mobiliteit. 1T: Binckhorstlaan – Maanweg & Geestbrugweg – HOV-tram Het HOV-tracé voor de tram in variant 1T maakt gebruik van de bestaande tramsporen in de Lekstraat. Bij de zogenaamde sporendriehoek wordt de HOV-baan op maaiveld ingepast, passend bij de gebiedsontwikkeling. De HOV-baan is opgenomen in de ruimtereservering uit het Omgevingsplan Binckhorst. De Binckhorstbrug moet worden aangepast. Bij het kruispunt Binckhorstlaan-Maanweg scheiden de routes in de richting van Rijswijk/Delft en Voorburg. In het MER wordt o.a. het volgende vermeld op p. 41: De uiteindelijke oplossing voor de sporendriehoek is op dit moment nog niet bekend. De uitwerking van de Sporendriehoek is bepalend voor de tracéligging van het HOV door de sporendriehoek maar heeft geen invloed op de keuze voor een modaliteit of het tracé op hoofdlijnen door de Binckhorst binnen de verkenning. In het Plan-MER is om die reden de meeste sobere oplossing voor de aanpassing van de Sporendriehoek als uitgangspunt genomen voor de uitwerking van de HOV-varianten. De tracéligging is in de varianten niet onderscheidend, alleen de modaliteit verschilt (HOV-bus, HOV-tram, lightrail). De verwachting is dat de uiteindelijke oplossing geen invloed heeft op het onderscheidend vermogen tussen de verschillende varianten op deze locatie. Met een andere oplossing ter plaatse van de Sporendriehoek verschuift het HOV-tracé mee en wordt nog steeds het verschil bepaald door de modaliteit. Wel kan de impact op milieueffecten ‘an sich’ als gevolg van de (verschoven) oplossing anders zijn en daarmee eventuele te treffen mitigerende maatregelen. De uitwerking van het HOV-tracé door de Sporendriehoek, inclusief de bijbehorende kosten zal een integraal onderdeel vormen van het definitieve voorkeursalternatief en besluitvorming hierover. De (mogelijke) extra milieueffecten van de uiteindelijk gekozen inpassingsvariant worden daarna in de planuitwerkingsfase bepaald en gemitigeerd. Uit de stukken blijkt dat voorkeursalternatief 1T thans de voorkeur geniet. Uit deelrapport 2 van het MER blijkt echter dat het voorkeursalternatief dwars door de kop/de hoek van het gebouw van BINK36 heen is getekend.	Bedankt voor het toevoegen van deze citaten uit de onderzoeken ter onderbouwing van uw zienswijze. zie hierboven de antwoorden op de door u ingediende zienwijze.	Locatie Sporendriehoek / Lekstraat

		Op p. 23 staat als volgt vermeld: Deelgebied Lekstraat, Schenkviaduct en sporendriehoek De Lekstraat ligt tussen de Rivierenbuurt en de spoorzone. Vanuit de Structuurvisie CID (2021) geldt voor de Rivierenbuurt geen grote verstedelijksopgave. De ontwikkelingen die spelen zijn kleinschalig en zijn vaak transformaties van vastgoed, die aansluiten op de maat en schaal van de buurt. Ter hoogte van de Lekstraat is in de agendakaart Policy Campus / Campus Boulevard (zie figuur 2-2) indicatief de (H)OV-verbinding Koningscorridor aangegeven waarvan HOV-Binckhorst op de lange termijn deel van uit maakt. In het gebied ter hoogte van het Schenkviaduct met voornamelijk wonen en kleinschalige bedrijvigheid is infrastructuur nu dominant. Het Schenkviaduct en het viaduct van de Binckhorstlaan met de bijbehorende verkeersinfrastructuur zijn ruimtelijk gezien de meest bepalende elementen in dit deel van het plangebied. De bestaande bebouwing is relatief kleinschalig en vaak van redelijk tot goede kwaliteit. In de omgeving van het Schenkviaduct en de sporendriehoek komen meerdere projecten en ontwikkelingen samen. De gemeente Den Haag voert parallel aan deze verkenning een afzonderlijke studie uit naar de stedenbouwkundige visie over de ontwikkelingen in dit gebied. De opgaves in dit gebied liggen niet in de ontwikkeling van vastgoed, maar in de grootschalige transformatie van de verkeersinfrastructuur en vergroeningsopgave. Het is de bedoeling om het Rijswijkseplein vrij te spelen van doorgaand autoverkeer, wat ruimte oplevert voor lopen, fietsen en OV en het verbeteren van de verblijfskwaliteit. Daarvoor is een aanpassing aan het Schenkviaduct en het viaduct aan de Binckhorstlaan nodig waarbij het nieuwe Schenkviaduct voor autoverkeer wordt aangesloten op de Centrumring. Dit nieuwe viaduct heeft ook een functie voor fietsers en voetgangers met een goede aansluiting naar de Schenkkade en de Weteringkade. Daarnaast zijn ook aanpassingen aan de spoorviaducten voorzien (uit het No-regretpakket). In figuur 2-3 zijn de ontwikkelingen die spelen ter hoogte van het Schenkviaduct en de sporendriehoek opgenomen. Deze herinrichting van de openbare ruimte maakt nieuwe ontwikkelingen langs het spoor (Lekstraat) en aan beide zijden van de Weteringskade mogelijk. Op p. 26 staat als volgt vermeld: Deelgebied Spoorboogzone (met de sporendriehoek) De Spoorboogzone kan zich door de ligging aan de Binckhorstlaan en het CID op termijn ontwikkelen als gemengd stedelijk milieu. Daarbij blijft het accent liggen op werken en bedrijvigheid, maar is woningbouw mogelijk als dit gecombineerd kan worden met en geen beperkingen oplegt voor de zittende bedrijvigheid. Bink 36 is in het Beeldkwaliteitsplan (Den Haag, 2019) aangeduid als Binckplek. In het gebied rondom Bink36 wordt ingezet op behoud en uitbreiding van de creatieve bedrijvigheid en dit gebied kan hierbij verder verdicht worden.		

091634	a	Onderstaande zienswijze is ingediend door een verhuurder en huurder aan de Lekstraat (gegevens bekend bij de projectorganisatie).	Dank voor uw zienswijze. Hierna gaan wij inhoudelijk in op uw zienswijze.	Locatie Sporendriehoek / Lekstraat
	b	De gebruiker/exploitant van de percelen (bekend bij de projectorganisatie) heeft als hoofdactiviteit het opslaan/distribueren en verhandelen van chemische en technische gassen, grondstoffen en chemicaliën voor industriële toepassing. Het bedrijf is jaren geleden reeds eerder gedwongen uitgeplaatst uit de Petroleumhaven om plaats te maken voor herontwikkeling. Het bedrijf heeft zich na jarenlang zoeken, met grote moeite kunnen hervestigen op de huidige locatie aan de Lekstraat en beschikt thans over alle nodige vergunningen. Opdrachtgever vreest dat het bedrijf wederom zal moeten wijken als de aanleg van de HOV variant daadwerkelijk doorgang vindt. Het huidige ontwerp van de HOV variant laat namelijk zien dat een gedeelte van het (gasopslag) terrein van het bedrijf nodig is en dat heeft vergaande consequenties voor het bedrijf, want het voldoet dan niet meer aan de wettelijke afstanden ten opzichte van de bebouwing, wat betekent dat het bedrijf haar activiteiten niet mag en kan voortzetten. In het kader van de vereiste financiële haalbaarheid van het project verzoek ik uw gemeentebestuur ernstig rekening te houden met een kostbare uitkoop van het bedrijf voor het geval er geen geschikte locatie kan worden aangewend.	Wanneer de gemeente gronden/onroerende zaken nodig heeft voor het realiseren van de HOV gaat de gemeente met alle betrokkenen in gesprek om te bekijken of minnelijke verwerving mogelijk is. Zekerheidshalve zal de gemeente ook een onteigeningsprocedure starten. Hiervoor is een juridisch-planologische grondslag, zoals een bestemmingsplan/omgevingsplan nodig. De onteigeningsprocedure is wettelijk geregeld en met alle mogelijke waarborgen omgeven. Zodra het tracé definitief is, zal met alle betrokkenen overleg worden gevoerd over minnelijke verwerving en hierbij zal ook de dan geldende procedure uitvoerig worden toegelicht.	Grondverwerving en bedrijfsvoering

	c	Belangen van de bedrijven vs algemeen belang: In het kader van de ontwikkeling van de stad Den Haag en de transformatie van de Binckhorst en daarmee dus het algemeen belang is het te begrijpen dat een HOV-verbinding noodzakelijk is. Het is immers door de minister als voorwaarde gesteld voor de verdere transformatie van de Binckhorst. Als doorkijk op eventuele besluitvorming door uw gemeentebestuur wil ik u alvast meegeven dat in dat geval de herhuisvesting van de bedrijven te allen tijde zal moeten worden gewaarborgd. Door een aantal ondernemers is tijdens de informatieavond van 6 september jl. al aangegeven dat wanneer de gemeente bijvoorbeeld op de Binckhorst vervangende en vergelijkbare bedrijfsruimte ter beschikking zou kunnen stellen, dit al een positief effect zou kunnen hebben op de medewerking van de bedrijven. Zoals u weet is een aantal gebieden binnen de Binckhorst aangewezen middels het primaat 'Werken' en liggen er volop kansen om de noodzakelijk uit te plaatsen bedrijven te hervestigen. Overeenkomstig de onteigeningsmethodiek zullen de bedrijven in geval van verplaatsing schadeloos moeten worden gesteld zodat een eventueel noodzakelijke verhuizing geheel budgettair neutraal kan plaatsvinden. Tot zover onze zienswijze, waarbij we ons uiteraard het recht voorbehouden om in een latere fase van de procedure nog nadere argumenten naar voren te brengen.	Het is zeker de intentie om met betrokken bedrijven in overleg te gaan over de mogelijkheden tot hervestiging indien van toepassing. De gemeente heeft geen verplichting om een vervangende locatie te zoeken maar doet wel haar best hiervoor.	Grondverwerving en bedrijfsvoering
091635		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091636		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091637		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091627	Zie voor beantwoording zienswijze 091627	NVT
091638		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091639		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091640		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091701		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091702		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091703	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091311, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091311, aanvullend:	NVT
	b	5. Wij hechten zeer veel waarde aan de speeltuin bij opa's veldje. Het is een belangrijke plek waar kinderen heerlijk de ruimte hebben om buiten te spelen en het is een ontmoetingsplek voor de buurt.	Onze inzet is dat Opa's Veldje en Scouting Livingstone Miriam behouden blijven en dat het onderkomen van de Scouting onaangetast blijft. Hiermee is in de schetsontwerpen in deze MIRT-verkenning ook reeds rekening gehouden.	Leefbaarheid
091704		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
091705		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT

091706		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091707		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091708	a	Tijdens de bijeenkomsten op donderdag 25 augustus en 6 september werd de – voorlopige - voorkeur op basis van technisch onderzoek voorgesteld. De voorlopige conclusie is dat een (snel)tram met tracé Lekstraat, Binckhorstlaan en Maanweg volgens de gemeente de beste optie zou zijn. Dit traject zou een snelle verbinding zijn tussen het Centraal station en station Voorburg. Omdat onze belangen liggen in het gedeelte van het tracé de Lekstraat, laten wij de rest van het tracé achterwege. Op basis van de voorgestelde opties stellen wij dat dit zeer nadelige gevolgen heeft voor ons bedrijf. Immers, het tracé loopt dwars door ons bedrijf.	Dank voor uw zienswijze. Hierna gaan wij inhoudelijk in op uw zienswijze.	Grondverwerving en bedrijfsvoering
	b	Autobedrijf de Schenk (eigenaar bekend bij de projectorganisatie) is van mening dat als blijkt dat er in het voortraject al (tracé)keuzes zijn gemaakt, zonder de bedrijven aan de Lekstraat daarin zijn gekend en dat dit het democratisch gehalte, te weten hoor en wederhoor niet ten goede komt. Wij betreuren het zeer dat wij in zo'n laat stadium hiervan op de hoogte zijn gesteld. Dit hebben wij en alle aanwezige mede-eigenaren van de panden aan de Lekstraat dan ook tijdens de eerste bijeenkomst op 26 augustus kenbaar gemaakt. Tijdens de eerste bijeenkomst heeft de gemeente Den Haag, via de omgevingsmanager hiervoor excuses aangeboden. Het bevreemd ons tevens dat tijdens de bijeenkomsten de 'presenteerders' geen visitekaartje konden overleggen. Onze emailadressen moesten wij invullen op een leeg A4-tje. Het bevreemd ons tevens dat zo'n groot project zo onprofessioneel wordt aangepakt. Gezien het traject kwam het ons onprofessioneel over. Het roept ook vragen op. Waar staan zij in de organisatie Gemeente Den Haag? Zijn zij tot de realisatie van dit hele traject bij het project betrokken? Wij hopen dat u begrijpt dat de belangen en toekomst van ons bedrijf en de omliggende bedrijven aan de Lekstraat hiermee zijn gemoeid en dat wij gedwongen zwaarwegende beslissingen moeten nemen. E.e.a. maakt ons ongerust.	Voor alle gebieden rond de onderzochte tracés is dezelfde wijze van participatie gevolgd, zo ook voor de Lekstraat. Bij de platformbijeenkomsten was een bewoner van de Lekstraat en vertegenwoordiger van de BLF aanwezig. Met de bedrijven op de Lekstraat is aanvullend een aparte bijeenkomst georganiseerd tijdens de zienswijzeperiode. Zodra het tracé definitief is, zal met alle betrokkenen overleg worden gevoerd over minnelijke verwerving en hierbij zal ook de dan geldende procedure uitvoerig worden toegelicht.	Participatieproces
	c	Eigenaar heeft tijdens de bijeenkomst aangegeven dat hij ervan uitgaat dat vanaf nu – voorlopige – beslissingen betreffende het project MIRT-Verkenning CID-Binckhorst en de daarop volgende beslissingen en de daaraan verbonden consequenties tijdig worden medegedeeld.	Wij hebben afgesproken dat de verdere ontwikkeling van het project in nauwe samenwerking met en met goede communicatie naar de omgeving dient plaats te vinden.	Participatieproces

	d	De te nemen beslissingen betreffende het tramtracé over de Lekstraat naar het Centraal Station heeft zoals u zult begrijpen een grote impact op ons bedrijf. Het voor te nemen tracé loopt dwars door ons bedrijf, wat zou betekenen dat wij weg moeten worden gesaneerd. Tijdens de tweede presentatie, die wij tevens digitaal hebben ontvangen werd geen moment stil gestaan wat het zal betekenen voor de bedrijven aan de Lekstraat. Met geen woord werd gesproken wat dit betekent voor alle eigenaren van de bedrijven. Wij hopen dat de gemeente Den Haag hiervoor begrip kan opbrengen. Voor Autobedrijf De Schenk betekent dit wij na ruim 50 jaar zouden ophouden te bestaan. Gezien de hoge leeftijd van de heer (eigenaar bekend bij de projectorganisatie) een bijzonder treurige geschiedenis. Wij hopen dat de gemeente Den Haag ervan doordrongen is dat buiten het zakelijke te bewandelen traject, dat dit ook veel emoties oproept. Tijdens de tweede bijeenkomst werd door een aantal eigenaren van de bedrijven aan de Lekstraat geopperd om een locatie voor een vervangende bedrijfsruimte op ook een gelijkwaardige goede locatie aan te bieden. Hierop werd spijtig genoeg niet echt op ingegaan. Wij begrijpen dat e.e.a. nog niet aan de orde is, maar dit kan voor ons bedrijf essentieel zijn	We begrijpen de emoties die deze voorstellen met zich meebrengen en willen zo zorgvuldig mogelijk in het proces ermee omgaan. Het is de intentie om met betrokken bedrijven in overleg te gaan over mogelijkheden tot hervestiging indien van toepassing. De gemeente heeft geen verplichting om een vervangende locatie te zoeken maar doet wel haar best hiervoor.	Grondverwerving en bedrijfsvoering

	e	Over de in een later stadium te nemen beslissingen in deze hebben wij veel vragen: · Is de gemeente Den Haag ervan doordrongen dat ons bedrijf moeilijkheden zal ondervinden de komende jaren met aankoop van roerende dan wel onroerende zaken? · Hoe wordt een onlangs gedane investering gehonoreerd? Als wij tijdig van dit project hadden geweten dan hadden wij een dergelijke investering niet gedaan. · Wanneer zal het traject van start gaan? Tijdens de eerste bijeenkomst werd op onze vraag wanneer dit plan gerealiseerd moet gaan worden en klaar moet zijn het jaartal 2030 genoemd. Wanneer zal men dan starten met het onteigenen van de panden? · Wie van de gemeente Den Haag zal de belangen behartigen van de eigenaars van de panden aan de Lekstraat? · Moeten wij als eigenaar van ons bedrijf ook een belangenbehartiger inschakelen? · Wie zorgt dan voor de ontruiming van het pand? · Wat te doen met onze voorraden? · Is de omgevingsmanager het enige aanspreekpunt? Wie neemt haar werkzaamheden over als zij onverhoopt haar afspraken of bijeenkomsten niet kan nakomen? · Wanneer er juridische procedures moeten worden opgestart, wie draagt daar dan de kosten van? · Tijdens de bijeenkomst op dinsdag 6 september werd er verslag gelegd. We zijn nu 8 dagen verder. Waarom hebben wij het verslag nog niet ontvangen? Er zullen vast nog veel meer vragen komen, maar deze zijn denken wij de meest prangende. Wij vragen ons af of u ons kunt – tijdig – kunt inlichten over de komende gang van zaken. Ook zouden wij heel graag een (concept) tijdpad van het traject zien.	Een belangrijk doel bij het uitwerken van de inpassing van het tracé is het minimaliseren van de benodigde grondverwerving. Desalniettemin is het duidelijk dat op diverse plekken grondverwerving noodzakelijk zal zijn. In de volgende fase van het project wordt contact gezocht met de eigenaren van percelen waarvan zeker is dat verwerving noodzakelijk is. Met hen wordt het verdere proces van grondverwerving doorgenomen. Daarbij wordt ook ingegaan op de door u gestelde vragen.	Grondverwerving en bedrijfsvoering
091709		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
091710		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT

091711	a	Cliënte kan zich niet verenigen met dit masterplan& plan-MER (hierna tezamen: masterplan). Om die reden maakt cliënte–tijdig – haar zienswijze kenbaar. 1.1. Het masterplan houdt–kort samengevat –een combinatie van maatregelen in. Er wordt gesproken van i) een HOV-variant 1T, bestaande uit een HOV-tram op de route Den Haag Centraal, Binckhorstlaan (DH) met zo veel mogelijk vrijliggende infrastructuur, een HOV-tram via de Maanweg naar station Voorburg en een HOV-tram naar Rijswijk/Delft via Binckhorstlaan –Geestbrugweg. Ook wordt gesproken van ii) een basispakket mobiliteit met, vast een aanvullende, maatregelen. 1.2. Deze maatregelen zouden de komende jaren al worden gerealiseerd. Deze maatregelen zouden nodig zijn, omdat op de huidige voet doorgaan met mobiliteit betekent dat de hoge ontwikkelambities in de Binckhorst niet kunnen worden gerealiseerd. De HOV-variant ligt nog niet vast. Voor deze HOV-verbinding zijn nog verschillende keuzes te maken, zowel op de route als op het vervoerstype. Op het moment wordt in de stukken gesproken van vijf mogelijke alternatieven met verschillende routes en variaties van het HOV-type (HOV-bus, HOV-tram of lightrail). Het basispakket mobiliteit is in alle alternatieven hetzelfde en daarmee niet onderscheidend. 1.3. De HOV-tram op de route Den Haag Centraal, Binckhorstlaan (DH) is een basis tracé. De tracédelen vanaf Den Haag Centraal tot de Binckhorstbrug worden meegenomen in alle alternatieven. Deze tracédelen zullen dus altijd worden inbegrepen en verschillen enkel als gevolg van de specifieke eigenschappen van de HOV-systeemvarianten. 1.4. Naast dit basistracé is er nog een aantal tracédelen die terugkeren in 3 of 4 alternatieven. Het gaat hier om de tracés: -Voorburgse Binckhorstlaan, Prinses Mariannelaan (west), Geestbrug en Geestbrugweg voor alternatieven 1, 2, 3 en 4; en-de aanlanding bij station Voorburg voor alternatieven 1, 2, 3 en 5. 1.5. Alleen al door het basistracé, dus los van de vraag hoe de overige alternatieven uitpakken, krijgt cliënte te maken met het voorliggende masterplan. Cliënte is zelf woonachtig aan de Binckhorstlaan. Zij woont op circa 3 minuten loopafstand van de Binckhorstburg.	Dank voor uw zienswijze. Deze samenvattende punten zijn ter kennisgeving aangenomen.	NVT

	b	2.Gronden zienswijze 2.1. Cliënte brengt graag de volgende punten naar voren die strijd leveren met een goede ruimtelijke ordening. a. Geen alternatieven onderzocht 2.2. Cliënte meent dat omdat er geen voor-en nadelen zijn bezien er sprake is van strijd met de goede ruimtelijke ordening. Uiteraard geldt hier dat u als gemeenteraad beleidsruimte heeft. Dat neemt alleen niet weg dat alle voor-en nadelen van alternatieven in een afweging moeten worden meegenomen. In het masterplan zijn voor alternatieven gekozen die van meet af aan onderdeel van het plan waren. Daar is niets in veranderd. 2.3. Alternatieven, opties en suggesties van omwonenden die later zijn gegeven, zijn bij het verdere proces niet meegenomen. Noch zijn deze betrokken bij het proces. Het gaat hierbij onder andere om de ondertunneling van het tracé naar Station Voorburg. Getuige het masterplan is dit door uw raad terzijde geschoven. Anders was ook überhaupt een beschouwing geweest van de alternatieven, opties en suggesties. Met andere woorden, bij de keuze van de vijf alternatieven die voor het plangebied is gekozen, is geen afweging te vinden voorandere locaties/ plangebieden dan het plangebied dat thans is vastgesteld. 2.4. Belangrijk is ook dat bij een dergelijke afweging alle belangen die betrokken zijn bij het plangebied worden meegenomen. In dit geval lijkt het erop dat betrokken bestuursorganen al een besluit hadden genomen, hier niet van zijn afgeweken en omwonenden voor de sier aan de bijeenkomsten hebben mogen meedoen. Laat staan dat de alternatieven die zijn aangereikt door deze omwonenden zijn meegenomen in de besluitvorming. Nu geen voor-en nadelen van alternatieven zijn bezien, meent Cliënte dat sprake is van strijd met de goede ruimtelijke ordening.	In de eerste helft van 2021 is een eerste tracéafweging ('zeef 1') uitgevoerd aan de hand van een aantal objectieve en vooraf opgestelde criteria die tezamen het afweegkader vormen. Hierin zijn alle door de omgeving aangedragen en door de projectorganisatie geïnventariseerde mogelijke alternatieven beoordeeld op de criteria uit dit afweegkader. Dit heeft geleid tot het besluit om verder onderzoek te doen naar de tracévarianten zoals benoemd in het Masterplan. Voor meer informatie, zie het rapport Tracéafweging.	Proces - Historie

	c	b. MER onderzoek geluidshinder is gebrekkig. Het onderzoek dat is verricht naar de geluidshinder is gebrekkig. Er is louter getoetst aan de eisen van de Wet geluidshinder. Mede in het kader van een goede ruimtelijke ordening dient alleen ook onderzocht te worden in hoeverre met de in het plan opgenomen ontwikkelingen voor Cliënte nog sprake is van een aanvaardbaar woon-en leefklimaat. De afstand van de beoogde tracés tot de woning van Cliënte is niet groot. Het gaat hierbij om een afstand van circa 10/15 meter. Dat kan worden geïllustreerd met de volgende uitsnede van de plankaart. Dit is een minimale afstand, zeker als in acht wordt genomen dat voor deze woningen nog een trottoir, fietspad, parkeervak en vervolgens rijbaan bevindt van zeker vijf meter. Dat maakt dat des te meer zorgen zijn wat de beoogde ontwikkelingen betekenen voor het woon-en leefklimaat van Cliënte. De onderzoeken die nu zijn gedaan, zijn niet duidelijk, noch zijn deze geruststellend. Bovendien dienen alle geluidsbronnen–cumulatief -te worden bezien. Dat is in de verrichte onderzoeken niet meegenomen. Dat geldt ook voor de effecten op de buitenruimte van cliënte en andere omwonenden. Deze hadden ook meegenomen dienen te worden. De verrichte onderzoeken lijken hier niet aan te voldoen. De vraag is dan ook hoe een aanvaardbaar woon-en leefklimaat gewaarborgd gaat worden als het masterplan de realiteit wordt.	Het onderzoek is gedaan op het detailniveau dat passend is voor de afweging van alternatieven in een verkenningsfase. Voor zowel geluid als trillingen is het overige verkeersgeluid gemiddeld over het tracé maatgevend. Er kunnen natuurlijk wel uitzonderingen zijn op specifieke locaties door bijvoorbeeld booggeluid. De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aanbevolen om in de planning- en studiefase trilling- en geluidsmetingen te doen bij kunstwerken en daarnaast om de specifieke situatie van de ondergrond te betrekken bij het onderzoek. In de volgende fase vindt meer gedetailleerd vervolg onderzoek plaats voor het voorkeursalternatief (passend bij het detailniveau van een planning- en studiefase en het besluit of plan dat daarvoor genomen moet worden).	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	d	c. MER onderzoek verkeer gebrekkig. Op het punt van verkeer valt op dat de onderzoeken niet sluitend zijn. Ten eerste wordt bij deze onderzoeken niet uitgegaan van de maximale mogelijkheden die de vigerende bestemmingsplan mogelijk maakt. Ten tweede wordt gesproken over waarschijnlijkheden. (1) Op basis van natte vingerwerk worden kruispunten als uitgangspunt genomen in de onderzoeken waar men verwacht dat het problematisch wordt. Deze discutabele methode staat niet op zichzelf. Zo heeft Cliënte op 31 augustus jl. de informatiemarkt van de projectorganisatie bijgewoond. Hier werd door het onderzoeksbureau dat de vervoerswaarden gemeten heeft aangegeven, dat ze ‘vingeroefeningen hebben gedaan’, waarbij men gekeken heeft, wat er gebeurt als er ‘een knip’ wordt gedaan op de Geestbrugweg. Deze vingeroefeningen vormen geen gedegen onderzoeksmethode. De onderzoeksresultaten lijken daarmee ook niet valide te zijn. En zoals gezegd moet juridisch gezien, in het kader van goede ruimtelijke ordening, worden uitgegaan van de maximale mogelijkheden die een bestemmingsplan mogelijk maakt. Zo wordt het anders wel heel makkelijk om resultaten te creëren die toevallig passend zijn bij de beoogde ontwikkeling.	Zie voor beantwoording de reactie in lid b van deze zienswijze.	Beoordelings-methodiek Plan-MER

	e	Ten derde is het opvallend dat met het onderzoek wordt verondersteld dat verkeersveiligheid is gewaarborgd. Er wordt echter met geen enkel woord gerept over proactief verkeersveiligheid. Dat zou uw gemeenteraad geen onbekend fenomeen moeten zijn. Het proactief opstellen met betrekking tot verkeersveiligheid is onderdeel van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Het SPV dat nota bene door de gemeente Leidschendam-Voorburgmede is ondertekend -als lid van de VNG -is het landelijk initiatief van de centrale overheid en decentrale overheden. Het streven van het SPV is de verkeersveiligheid structureel verbeteren. Daarom wordt ingezet op de ontwikkeling van risico gestuurd beleid.	In de MIRT-verkenning is de verkeersveiligheid als beoordelingscriterium meegewogen. Hierbij zijn tevens aandachtspunten ten aanzien van verkeersveiligheid in de varianten inzichtelijk gemaakt. Voor alle varianten zijn schetsontwerpen opgesteld om de impact van inpassing van de HOV-verbinding in de openbare ruimte in beeld te brengen. Met name op de tracédelen in Voorburg en Rijswijk is verkeersveiligheid een aandachtspunt. Daarom zijn in het Basispakket Mobiliteit maatregelen voorzien om proactief in te spelen op nadelige effecten op leefbaarheid en verkeersveiligheid. Denk hierbij aan volledige herinrichting van de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg en het verminderen van het autoverkeer door beperkende maatregel bij de Geestbrug. In de volgende fase worden de plannen voor het ontwerp van de inpassing en openbare ruimte nader uitgewerkt (planning- en studiefase), waarbij verkeersveiligheid als belangrijk aandachtspunt wordt meegenomen.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	f	Het had op de weg gelegen om dit bij uitstek in het masterplan op te nemen na degelijk onderzoek te hebben verricht. Opmerkelijk genoeg is hier alleen geen aandacht aan besteed. Dat terwijl met deze risico gestuurde aanpak alle kenmerken van het verkeerssysteem -bijvoorbeeld de weginrichting die nu heel smal wordt gemaakt met het masterplan –en die een sterk oorzakelijk verband hebben met het ontstaan of de ernst van verkeersongevallen in kaart gebracht zouden kunnen worden. Het idee van dit proactief beleid is dat op indicatoren van kenmerken van specifieke locatie of gebieden wordt ingespeeld. Dit worden veiligheidsindicatoren (of Safety Performance Indicators) genoemd. Deze SPI worden niet genoemd, noch zijn deze deugdelijk onderzocht. De vraag is dan ook in hoeverre degelijk onderzoek is gedaan naar de verkeersveiligheid.	In het Plan-MER is expliciet ook een criterium verkeersveiligheid opgenomen. In het Plan-MER deelrapport 1 Mobiliteit is dit criterium en de resultaten hiervan nader toegelicht. Hierbij is toegelicht dat bij verkeersveiligheid is gekeken naar de indicatoren 'Veiligheid van het OV-systeem', 'interactie tussen voertuigen' en 'veiligheid van langzaam verkeersroutes'. In de aanpak is overwogen om een berekeningsmethode of kwantitatieve methode (zoals een ongevallen voorspellingsmodel) te hanteren. Er is om twee redenen gekozen om niet een dergelijke methode te hanteren. Ten eerste houdt een dergelijke berekening geen rekening met alle aspecten die tot ongeval kunnen leiden. Ten tweede zijn de resultaten van zo'n methode niet onderscheidend voor de onderzochte varianten, omdat de eigenschappen van de straten van de onderzochte varianten grotendeels gelijk zijn.	Alternatief-beoordeling
	g	Als laatste, op het punt van verkeer en in het verlengde van voorgaande, blijft het opvallend dat de modellen die zijn gebruikt bij de MER, niet toepasbaar zijn op de bewoners aan de Binckhorstlaan (en omgeving). Zo zullen deze bewoners niet opeens gestimuleerd worden om de tram te pakken als er een tramhalte wordt gerealiseerd. Simpelweg omdat het nut en de noodzaak voor een ov-tramverbinding er niet is. Daar wordt geen rekening mee gehouden in het onderzoek.	Uw zienswijze gaat over de vraag of het wel nodig is om een HOV-verbinding aan te leggen. Graag verwijzen wij u naar paragraaf 4.2 van dit document voor nadere toelichting rondom de nut en noodzaak van deze verkenning.	Nut en Noodzaak
	h	Ook is niet te volgen dat het fietsgebruik minder zal worden. De bewoners aan de Binkhorstlaan zijn juist bij uitstek personen die graag de fiets pakken (en hieraan zijn gewend). Bovendien wonen deze bewoners dichtbij de snelweg (950m). In die zin is ook weinig nut en noodzaak dat voor deze bewoners een tramverbinding wordt gerealiseerd. Met andere woorden, de vraag is in hoeverre het autogebruik en/of fietsgebruik gaat afnemen als er geen nut en noodzaak blijkt te zijn onder de huidige bewoners. Deze factoren hadden in de onderzoeken meegenomen moeten worden.	De Vervoerwaardestudie laat zien dat de bereikbaarheid na voltooien van de gebiedsontwikkeling onvoldoende is, en niet is op te lossen met meer capaciteit van de bestaande lijnen en modaliteiten. Als er geen goed OV aanwezig is in het gebied zal de auto een grotere rol krijgen dan wenselijk met nadelige gevolgen voor de leefbaarheid. Het is simpelweg onmogelijk om de mobiliteit in CID-Binckhorst en de omliggende gebieden af te laten hangen van auto's en fietsen. De nut en noodzaak van dit project moet in regionaal verband worden bekeken.	Nut en Noodzaak

	i	Verder is niet onderzocht wat het masterplan doet met de bereikbaarheid van de percelen in alle alternatieven doordat met de HOV-baan ontsluiting wordt gewijzigd. Dat zou ook in strijd met het gemeentelijk beleid zijn waarin is bepaald dat korte afstanden dienen te gelden bij bereikbaarheid van het eigen perceel. Juist deze cruciale punten komen niet terug in de onderzoeken dan wel zijn niet deugdelijk onderzocht. Ofwel, de onderzoeken zijn gebrekkig.	Aandachtspunten ten aanzien van perceelontsluiting zijn benoemd en worden meegenomen in de planning- en studiefase bij de uitwerking van het voorkeursalternatief. Voor de afweging van de alternatieven is dit niet onderscheidend. In de planning- en studiefase wordt nader onderzocht of/hoe de ontsluiting van de zijstraten en wijken geborgd kan worden en hoe de inpassing van de haltes geoptimaliseerd kan worden. Bij de uitwerking wordt ook verder gekeken naar de verkeerscirculatie in de wijken.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	j	Tot slot worden gemiddelden gehanteerd bij de modellen die niet als gemiddelde gehanteerd kunnen worden. De steekproef die wordt gehanteerd is namelijk aselect en niet toepasbaar op deze zaak zoals hierboven uitgelegd. Daardoor leveren de gemiddelden en de resultaten geen betrouwbaar beeld op. Bovendien lijkt het erop dat het onderzoek geen rekening houdt met andere factoren. Bijvoorbeeld dat door de pandemie een structureel veranderde vervoersvraag is ontstaan onder de bevolking. De conclusies die worden getrokken op basis van deze data zijn daarom niet representatief. Dat maakt wederom dat op het punt wordt beland dat de onderzoeken validiteit missen (zowel intern als extern) waardoor de onderzoeken een vertekend beeld leveren van de beoogde situatie.	In de Vervoerwaardestudie is het effect van de COVID-19 op mobiliteit apart onderzocht. Dit effect wordt beschreven in pagina 72 t/m 74 van de Vervoerwaardestudie HOV. In de MKBA is een gevoeligheidsanalyse gedaan met de mogelijke structurele effecten van COVID-19 om de robuustheid van de uitkomsten te toetsen als sprake is van een dempend effect op OV-gebruik. Per saldo levert dit licht lagere uitkomsten op. Deze uitkomsten veranderen echter niet de conclusies.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	k	d. MER onderzoek parkeren gebrekkig. Op het punt van parkeren is het hek helemaal van de dam. Kennelijk is beleidsmatig helemaal niet nagedacht over het beoogde aantal parkeerplaatsen. Het bestemmingsplan is bij uitstek de plek om een dergelijk aspect te borgen. Alleen wordt in het bestemmingsplan ook –als het goed is –in lijn met de structuurvisies bepaald. Nu lijkt het alsof het masterplan hier door geen aandacht te besteden een vrijbrief geeft voor de planologische besluiten om hier vooral geen rekening mee te houden.	Bij het verder uitwerken van de plannen worden het aspect parkeergelegenheid meegenomen. De Commissie voor de m.e.r. geeft in haar aanbevelingen nadrukkelijke aan voor parkeergelegenheid een onderscheid te maken tussen parkeergelegenheid op de Binckhorst enerzijds en in Voorburg en Rijswijk anderzijds. Betrokken overheden geven gehoor aan de oproep van de Commissie	Mobiliteit - Parkeren
	l	Het plangebied is niet een gebied waar parkeerplaatsen ruimschoots voorhanden zijn. Er wordt met geen enkele onderbouwing of deugdelijke motivering aangegeven of het masterplan bijvoorbeeld ertoe gaat leiden dat planologische besluiten uitvoerbaar gaan zijn als de tracés worden ontwikkeld. En hoe gaat dit aspect er weer toe leiden dat verkeersveiligheid wordt gewaarborgd als uit ieder alternatief blijkt dat het wel krapjes wordt op de weg? Men kan wel heel graag willen dat tracés worden ontwikkeld, maar verkeersveiligheid moet daarbij niet in het gedrang komen.	Zie voor beantwoording de reactie in lid e van deze zienswijze.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	m	Voor wat betreft parkeren geldt ook dat niet is onderzocht of de beoogde ontwikkelingen leidt tot wel/geen onaanvaardbare toename van de parkeerdruk. Ook blijft daarmee onduidelijk hoe met het masterplan wordt beoogd dat eventuele tekorten en krapte wordt geborgd. Met de huidige plannen zullen meer dan 25 parkeerplaatsen verdwijnen. Dat terwijl de parkeerdruk in dit deel van Voorburg al extreem hoog is.	Toenemende parkeerdruk en eventuele compensatie waar parkeerplaatsen verloren gaan, zijn aandachtspunten tijdens de volgende fase van het plan.	Mobiliteit - Parkeren

	n	Zo is parkeren elke avond een probleem in de straten rondom het beoogde tracé. Met de komst van de vele nieuwe bewoners op de Binckhorst en de hele lage parkeernormen voor de Binckhorst zal de parkeerdruk alleen maar verder toenemen. In dat verband is ook niet onderzocht of eventuele ov-reizigers geneigd zullen zijn hun auto aan de Binckhorstlaan te parkeren en vervolgens de tram naar een van de treinstations te pakken.	Het overgrote deel van Voorburg West kent een parkeerzone (zogenaamde 'blauwe zone'). En is daarmee niet geschikt voor het parkeren door OV-reizigers. Het is bovendien zo dat reizigers niet vaak gebruik maken van de auto en het OV. Daarbij houdt de gemeente Leidschendam-Voorburg in de gaten of de parkeerzone moet worden uitgebreid dan wel anders moet worden gehandhaafd.	Mobiliteit - Parkeren
	o	Er zal zodoende een structureel en niet op te lossen parkeerprobleem ontstaan. De auto's zullen in de naburige wijken worden geparkeerd die al barstensvol staan, als gevolg waarvan men op niet daarvoor bestemde plekken zal gaan parkeren, met alle veiligheidsgevolgen van dien. Of wel op het punt van parkeren blijkt dus dat ook geen aanvaardbaar woon-en leefklimaat voor cliënte is gewaarborgd. De structuurvisie is dan ook in strijd met de goede ruimtelijke ordening.	Bij verdere uitwerking van de plannen wordt gekeken of en hoe er in voldoende mate compensatie kan plaatsvinden.	Mobiliteit - Parkeren
	p	e. Ruimtebeslag op het groen Het plangebied is een stedelijk gebied. Dat neemt niet weg dat op bepaalde plekken het aanwezige groen moet worden verwijderd. Zo wordt de groene middenberm van de BHL verwijderd. Het gevolg van het masterplan is, ongeacht welk alternatief wordt gekozen, dat dit aanwezige groen weg wordt genomen. Daarbij heeft de versmalling van de stoepen gevolgen voor de aanwezige platanen. Deze zeer oude platanen zijn bijzondere bomen. Om die reden wordt gesteld dat de intentie bestaat om die bomen te behouden. Maar met versmalde stoepen komen deze bomen op het fietspad. Het lijkt erop dat hieraan voorbij wordt gegaan, want hoe kunnen deze platanen dan worden behouden? Verder wordt in het masterplan onvoldoende gesproken over mitigerende maatregelen om het groen dat wordt verwijderd, op te vangen. Deze worden op geen enkele wijze ook geborgd. Zeker in het kader van duurzaamheid zou dat wenselijk zijn.	In het geval van de Voorburgse Binckhorstlaan blijven de oude bomen aan weerszijde van de weg staan en moeten de jonge boompjes in de middenberm worden verplaatst als dat mogelijk is. Daar waar blijkt dat behoud toch niet mogelijk is, zal zoveel mogelijk compensatie plaatsvinden.	Leefbaarheid - Ecologie
	q	Tot slot vreest Cliënte dat zij te maken zal krijgen met (bouw)schade bestaande uit verzakkingen door trillingen aan/op de weg. Zij behoudt zich het recht voor deze eventuele schade te verhalen op de aannemer en op de gemeente. Eventuele planschade zal zij ook verhalen op uw gemeente.	Vanzelfsprekend kan inspreker, indien inspreker van oordeel is dat zij door het project Bereikbaarheid CID Binckhorst (economische) schade ondervindt, een verzoek indienen op grond van de wettelijke nadeelcompensatieregeling. Dit kan te zijner tijd (na het onherroepelijk worden van het ruimtelijk besluit voor de HOV-verbinding, zoals een Omgevingsplan of Omgevingsvergunning).	Grondverwerving en Bedrijfsvoering
091712	a	Zeer geachte raadsleden van de gemeenteraad van Den Haag. Allereerst geven wij een kort overzicht van de indeling van onze zienswijze. 1. Voorafgaand bestuurlijk traject en vervolg in de volgorde advisering Haags college en Raadscommissie Leefomgeving - besluitvorming MRDH 2. Algemene kritische opmerkingen over (niet afgewogen) samenhang tussen de CID gebieden Binckhorst en Laak (tot aan Station Moerwijk) 3. Onderwerpen specifiek: - Ontbrekende OV analyses over de NS stations, infrastructuur rail (bus) - lijn 1/9 trajectwisseling naar Scheveningen/strijd met Haagse beleid om ZW Den Haag directe tramverbinding 9 met CS. Consequenties lijnvoering meer overstap	Dank voor het indienen voor uw zienswijze. Hieronder wordt ingegaan op uw vragen en opmerkingen.	NVT

		reizigers op CS tramtunnellijnen. - Ontlasting Rijswijkse plein door weghalen lijn 1 - Vragen, kritische opmerkingen, wijzigingsvoorstellen n.a.v. de Rapporten met bijlagen.		
	b	ad 1 Eerder bestuurlijk traject en vervolgadvies voor verdere behandeling. Wat vooraf gebeurde. In juni 2020 hebben wij een zienswijze ingediend bij de gemeente Den Haag op de ontwerp-structuurvisie CID 2040. Op 27 januari 2021 met een vervolg in februari 2021 is de structuurvisie besproken in de raadscommissie Ruimte. Op 23 juni 2021 deelde het college mede dat de structuurvisie is teruggetrokken uit de beraadslaging. Op 23 juni is een "gewijzigd voorstel Structuurvisie" met brief aan de leden van de raadscommissie ruimte gemeld. OVHA merkt op dat de discussie in de raadscommissie vrijwel uitsluitend ging over de ruimtelijke (woon) indeling van het grondgebied CID Binckhorst. Openbaar vervoer zoals in de toen voorliggende stukken voor lagen is niet of zeer zijdelings besproken wat betreft de OV afwegingen n.a.v de ontwerp-structuurvisie waar het OV onderdeel van uitmaakte. Wij volgden de formele gang van zaken maar een inhoudelijke reactie op onze uitgebreide nota van aandachts- en uitgangspunten op onze zienswijze is ons niet gemeld c.q. niet bestaand. Onze reactie betrof toen vooral de problematiek van de bus/tram/lightraillijn tussen Den Haag - Maanweg en Voorburg station en de infra consequenties voor het tramverkeer in de toekomst. De actuele lijn 1 en andere ontwerpuitgangspunten waren toen niet uitgekristalliseerd c.q. ons niet bekend. Volledigheidshalve is wel in de raadscommissie Leefomgeving een jaar later gesproken over de bedoelde bus/raillijn naar Station Voorburg via CID Binckhorst met varianten. Zie de brief van 21 juni 2022 RIS 312536. Maar de integrale plannen voor het hele gebied zoals in de publicaties van juni tot en met augustus 2022 plaatsvonden inclusief inspraak en voorlichtingsavonden zijn nu voor het eerst integraal bekendgemaakt met mogelijkheid van een zienswijze. Dat betekent dat het OV deel lijn 1 in de nu voorliggende zienswijze procedure "weliswaar als ontwerp met uitgangspunten is voorbeslist" zonder dat de gemeenteraad/raadscommissie Leefomgeving hierover advies heeft kunnen geven. Zoals U verder kunt lezen zijn er zeer ingrijpende OV voorstellen gedaan m.n. de verlegging van lijn 1 uit het CID gebied Laak en Laakwest en "kannibaliseert" zo het uitstekende OV systeem van dit deel van CID gebied Laak. Niet alleen werkers en studenten maar ook gebruikers van OV in grote delen van Laak worden getroffen. Lijn 1 is immers een vrijwel lineaalrechte getraceerde lijn zekere vanaf 1870 / 1923 tot resp. Holl. Spoor en Den Haag centrum en nadien naar Scheveningen en is een voorbeeld "avant la lettre" van een moderne	Een HOV-verbinding over de Binckhorst maakt onderdeel uit van een geheel vervoersnetwerk. De uitwerking daarvan is dan ook vanuit het netwerk beschouwd. De ambities die de regio heeft met het regionale netwerk zijn beschreven in de plannen voor de Schaalsprong OV en, meer concreet voor de Binckhorst, de Koningscorridor. Deze plannen gelden als uitgangspunt voor de onderzoeken. Zoals ook te lezen onder de paragraaf Koningscorridor wordt met deze verbinding belangrijkste economische toplocaties met elkaar verbonden waardoor meer banen binnen bereik van mensen komen waarmee de economie wordt versterkt. Om in de MIRT-verkenning onderzoek te kunnen doen naar de vervoerwaarde van deze nieuwe HOV verbinding zijn de afgelopen jaren aannames/uitgangspunten vastgesteld voor het totale OV-netwerk. Eén daarvan is de aanname dat lijn 1 vanuit Delft 'omgeklapt' wordt naar het nieuwe tracé via de Binckhorst en daarna via DHCS naar Scheveningen zal lopen. Naast lijn 1 rijden lijn 15, 16 en 17 ook over grote delen van het huidige tracé van lijn 1. Daarmee hebben de reizigers in deze wijken een alternatief voor lijn 1. Belangrijk om te benoemen is dat er in deze MIRT-verkenningsfase geen besluit wordt genomen over deze lijnvoering. In de volgende fase (planning- en studiefase) vanaf medio 2023 zal de precieze lijnvoering en exploitatie nauwkeuriger worden bekeken. Indien daar aanleiding toe is kan het in stand houden van een tramlijn tussen Laak en Delft nog wel een optie zijn. In de basis gaan de MRDH en HTM over de lijnvoering van het totale netwerk, waaronder lijn 1.	Proces - Historie

		regionale lijn van Delft-Zuid - Delft-Rijswijk-Den Haag woonwijken, Centrum, Internationale zone Scheveningen dorp en -bad. De huidige "ontwerpvarianten " voorzien in een groot badkuip tracé via een ca 5 km lange via CID Binckhorst, Voorburg, Rijswijk (met een te magere railinfrastructuur en 2 bruggen die geregeld open gaan. Dit houdt in voor het merendeel van de doorgaande reizigers een langere rit. Opgemerkt wordt dat een verhoging en een storingsvrije Hoornbrug als groot obstakel enkele jaren geleden door MRDH is geschrapt en er is nu niet voorzien in verbeteringen. Het budget is daarvoor verre van toereikend. Tegelijkertijd worden dichtbevolkte wijken als, Laak en het Hoge Schoolcomplex alsmede het in betekenis groeiende station Holl. Spoor overgeslagen. Ik merk op dat met name de bewoners en gebruikers van lijn 1 op het traject Den Haag / Laak/Centrum sowieso niet zijn betrokken in de voorliggende plannen. Geacht college en gemeenteraad, wij mogen wel verlangen dat bij de verdere uitwerking en besluitvorming voorstellen eerst aan de gemeenteraad c.q raadscommissies Leefomgeving en Ruimte ter advisering worden voorgelegd voordat MRDH en 23 gemeenten daarover besluiten.		
	c	ad 2 Samenhang CID gebieden Binckhorst en Laak. Het voorstel houdt in dat een omklap zonder compensatie wordt gemaakt van de lijnvoering van lijn 1. Deze lijn verdwijnt uit Laak en wordt verplaatst naar CID Binckhorst. Dit voorstel houdt in dat het zeer belangrijke CID gebied Laak wordt ingeruild voor Binckhorst. Beide gebieden zijn CID locaties. In beide gebieden worden grote aantallen woningen gebouwd en voormalige industrielocaties grotendeels herverkaveld. Hoe is denkbaar dat de huidige tramlijn 1 in Laak kan worden gemist? Het gebruik van de lijn is meer dan uitstekend. Laakbewoners, treinreizigers via Holl. Spoor en reizigers naar Delft en Scheveningen raken hun snelle verbindingen kwijt. Is dit een voorbeeld van het ontwerp - Masterplan waarin dit dan een "onderdeel is van de realisatie van een herschikking van het tramnetwerk Den Haag? " Hoe kan het zijn dat de gemeente Den Haag dit voorstel in procedure laat nemen? De volgende vragen zijn van belang: 1. Waarop is de gedachte gebaseerd dat de verlegging meer reizigers zou opleveren dan de bestaande verbinding van lijn door Laak. De vervoerscijfers in- en uitstappers per halte (telling 2019 pre Corona) willen wij graag per halte weten van de hele lijn en met name de halten Rijswijk, Laakkwartier tot en met in ieder geval de centrumhalte/Spui. De aannames van de reizigerswinsten met lijn 1 komen ons onwaarschijnlijk hoog voor. Op blz 26 van het MKBA rapport presenteert Goudappel figuren waar de beschreven groei van Binckhorst ook in de tijd t.o.v. Laak zou worden verklaard. Wij willen diepere analyses van het haltegebruik nu in Laak etc zoals eerder verlangd. Voorts is van belang welke Binckhorst 2 tramhalten 2 in relatie tot de nieuwbouw zoveel nieuwe reizigers	In deze fase wordt geen besluit genomen over het omleggen van lijn 1. In de volgende fase zal gedetailleerder worden gekeken naar de lijnvoering en de effecten voor reizigers. Naast lijn 1 rijden lijn 15, 16 en 17 ook over grote delen van het huidige tracé van lijn 1. Daarmee hebben de reizigers in Laak een alternatief voor lijn 1. In de Binckhorst is nog geen hoogwaardig OV aanwezig. Met de toename van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen daar zal het leiden tot meer gebruik van het OV als geheel. Indien daar aanleiding toe is kan het in stand houden van een tramlijn tussen Laak en Delft nog wel een optie zijn. Er is op dit moment geen sprake van het opheffen van haltes, ten eerste omdat er nog geen besluit wordt genomen over de lijnvoering. Ten tweede omdat de haltes in Laak vrijwel allemaal door meerdere ov-lijnen worden aangedaan.	Koningscorridor

		accommoderen en hoe dan de loop- fietsroutes zijn gesitueerd t.o.v. o.a. Laak. 1) 1) Voorbeeld hoe wij het in Den Haag veelal kennen. In RIS stuk 312975 "Voorstel college Vaststelling Voorontwerp Duinstraat" zijn is op blz 4 de instappers op de halten Duinstraat Pr Willemstraat en Keizerstraat van bus 22 op in totaal beide richtingen op resp 105, 45 en 180 gesteld. De betalende uitstappers op deze halten brengt dit op totaal op 660 in- en uitstappers per dag. Voorstel is dat de halte pr Willemstraat kan vervallen. nb het raadsoordeel volgt nog. Bij het project lijn 1 Binckhorst met 2 halten zijn geen aantallen in- en uitstappers genoemd van de halten Rijswijk - t/m Holl. Spoor in beide richtingen die gaan vervallen indien de Binckhorstlijn CS - Rijswijk via Voorburg Geestbrugweg de nieuwe route wordt van lijn 1. De samengevatte totalen zonder specificaties ogen verre van overtuigend. Hoeveel in % denkt U dat bewoners en gebruikers van Laak de nieuwe Binckhorsthalten gebruiken. Idem met welk percentage fietsers afkomstig uit Laak rekent U. Andersom geredeneerd kunnen CID - Binckhorst OV gebruikers ook naar de opgeknapte halten op de Rijswijkseweg (lijn 15) rijden. 2. Uit het Arcadis rapport (MKBA-Mirt verkenning CID Binckhorst) lezen wij dat uitgegaan wordt van 12.000 woningen (5.000 omgevingsplan plus 7.000 ambitie) en 3000 arbeidsplaatsen In de Binckhorst. Totaal 13.500 inclusief bestaande woningen en 13.000 arbeidsplaatsen. 2040 is hierbij de maatstaf. De vraag is hoe hard deze aannames zijn en hoe zich dit verhoudt met de CID Laak waarin meer woningen en en grote "trekkers" zijn zoals de Hogeschool en station Holl. Spoor. Overigens melden wij verderop in het Arcadisrapport MKBA - MIRT rapport Verkenning Bereikbaarheid CID Binckhorst dat er vraagpunten zijn en ook een relativering van dit concept in breder OV verband inclusief NS worden geuit. De mededeling op blz 14 van het Arcadis rapport dat de situatie in 2040 identiek is aan de situatie in 2030 is een stelling uit het ongerijmde. Hoe kunt U dit zo stellig poneren; onzekerheden zijn er te over. 3. Wat zijn de exacte loopafstanden tot de nieuwe Binckhorsthalten en is dat beloopbaar voor Laakkwartier/Haagse Hogeschool? De opstellers stellen dat met loopafstanden van 750 a 1000 m wordt gerekend. Stedelijk OV hanteert maximaal 500 m halteafstand. Uitgegaan wordt dat in ieder geval (veel?) wordt gefietst naar de Binckhorst halten. Veel reizigers maken van tram/trein gebruik. Gaan deze voor een betrekkelijk korte afstand ook fietsen? Alternatief zou kunnen zijn (na check bestaande route met in-en uitstappers route Haagse Hogeschool) om lijn 1 via de Rijswijkseweg te leiden (van oudsher de snelste en directe route). Deze is nu niet aantrekkelijk. Lijn 15 bedient nu de Rijswijkseweg maar enkele halten zijn ondermaats. Station Holl. Spoor ligt niet in het zicht. De drukke Rijswijkseweg oversteken is via de Waldorpstraat naar ingang van Holl.		

		Spoor niet aantrekkelijk m.n. 's avonds. Onderzoek naar de nog bestaande maar niet gebruikte halte Rijswijkseplein met aan te leggen zebra/vanaf de hoek Hofwijkstraat tot het Rijswijkseplein verdient een second opinion en biedt een kortere looproute via de Hofwijkstraat naar dit hoofdstation. De Halte Goudriaankade van Lijn 15 ligt excellent bij de entree van de Haagse Hogeschool vrijwel even snel beloopbaar t.o.v. de huidige lijn 1 maar heeft een povere en armoedige kwaliteit. Wat gebeurt er met de halte Goudriaankade Toch niet opheffen en verplaatsen over de Laakbrug richting Draaistraat? Graag duidelijkheid. 4. Zijn de bewoners van Laak gehoord? Rijswijk en Voorburg hebben uitstekende voorlichting gekregen. Hulde. Maar Laak mag het verder uitzoeken. Wij vinden deze handelwijze van MRDH en ook de gemeente Den Haag niet goed t.o.v. Laakkwartier. De ontwikkeling van het grote gebied Laak en Laak (west) tot bijna Station Moerwijk voorziet t.z.t. in hoogbouw en vraagt om een solide OV ontsluiting naast de lijnen 1 en 15 en geen opheffing van deze in een druk bevolkt gebied naast de instellingen. Ook in Laak moet naast handhaving tram 1, 15 en (26 met meer vrije baangedeelten) veel meer aan OV verbetering plaatsvinden. Zelfs in de MRDH stukken reppen er over dat later bus 26 ook met tramexploitatie in verband wordt gebracht. Gevraagd wordt voor dit gebied ook een totaal concept te maken voor 2030/2040. Ons voorstel is voor dit grote CID gebied met een Hoofdstation 1 alomvattend OV concept te ontwerpen. Betrek zeker CID wijkdeel rond de Calandstraat met aansluitend de Vaillantlaan - Calandstraat - De Genestetlaan- Burg. Elsenlaan in Rijswijk (aansluiting lijn 17).		
	d	2. Uit het Arcadis rapport (MKBA-Mirt verkenning CID Binckhorst) lezen wij dat uitgegaan wordt van 12.000 woningen (5.000 omgevingsplan plus 7.000 ambitie) en 3000 arbeidsplaatsen In de Binckhorst. Totaal 13.500 inclusief bestaande woningen en 13.000 arbeidsplaatsen. 2040 is hierbij de maatstaf. De vraag is hoe hard deze aannames zijn en hoe zich dit verhoudt met de CID Laak waarin meer woningen en en grote "trekkers" zijn zoals de Hogeschool en station Holl. Spoor. Overigens melden wij verderop in het Arcadisrapport MKBA - MIRT rapport Verkenning Bereikbaarheid CID Binckhorst dat er vraagpunten zijn en ook een relativering van dit concept in breder OV verband inclusief NS worden geuit. De mededeling op blz 14 van het Arcadis rapport dat de situatie in 2040 identiek is aan de situatie in 2030 is een stelling uit het ongerijmde. Hoe kunt U dit zo stellig poneren; onzekerheden zijn er te over.	Dit zijn ambities die geformuleerd zijn door de initiatiefnemers. Hiermee is rekening gehouden in het verkeersmodel voor 2040 (en dus ook 2030). Daarmee is binnen deze verkenning de bovenkant van de bandbreedte aangehouden.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

	e	3. Wat zijn de exacte loopafstanden tot de nieuwe Binckhorsthalten en is dat beloopbaar voor Laakkwartier/Haagse Hogeschool? De opstellers stellen dat met loopafstanden van 750 a 1000 m wordt gerekend. Stedelijk OV hanteert maximaal 500 m halteafstand. Uitgegaan wordt dat in ieder geval (veel?) wordt gefietst naar de Binckhorst halten. Veel reizigers maken van tram/trein gebruik. Gaan deze voor een betrekkelijk korte afstand ook fietsen? Alternatief zou kunnen zijn (na check bestaande route met in-en uitstappers route Haagse Hogeschool) om lijn 1 via de Rijswijkseweg te leiden (van oudsher de snelste en directe route). Deze is nu niet aantrekkelijk. Lijn 15 bedient nu de Rijswijkseweg maar enkele halten zijn ondermaats. Station Holl. Spoor ligt niet in het zicht. De drukke Rijswijkseweg oversteken is via de Waldorpstraat naar ingang van Holl. Spoor niet aantrekkelijk m.n. 's avonds. Onderzoek naar de nog bestaande maar niet gebruikte halte Rijswijkseplein met aan te leggen zebra/vanaf de hoek Hofwijkstraat tot het Rijswijkseplein verdient een second opinion en biedt een kortere looproute via de Hofwijkstraat naar dit hoofdstation. De Halte Goudriaankade van Lijn 15 ligt excellent bij de entree van de Haagse Hogeschool vrijwel even snel beloopbaar t.o.v. de huidige lijn 1 maar heeft een povere en armoedige kwaliteit. Wat gebeurt er met de halte Goudriaankade Toch niet opheffen en verplaatsen over de Laakbrug richting Draaistraat? Graag duidelijkheid.	In de ontwerpen voor de HOV tramvarianten is uitgegaan van een gemiddelde halteafstand van 750m tot 1.000m. Dit past bij de kwaliteit en aantrekkelijkheid van een HOV-verbinding. In de verkeersmodellen is onderzocht wat dit in zijn algemeenheid betekent voor de vervoersstromen tussen herkomst- en bestemmingsgebieden (maar niet specifieke voorzieningen, zoals de Haagse Hogeschool). Graag verwijzen wij u naar paragraaf 4.6 van dit document voor meer uitleg rondom de verlegging van lijn 1 door de Binckhorst.	Lijnvoering
	f	4. Zijn de bewoners van Laak gehoord? Rijswijk en Voorburg hebben uitstekende voorlichting gekregen. Hulde. Maar Laak mag het verder uitzoeken. Wij vinden deze handelwijze van MRDH en ook de gemeente Den Haag niet goed t.o.v. Laakkwartier. De ontwikkeling van het grote gebied Laak en Laak (west) tot bijna Station Moerwijk voorziet t.z.t. in hoogbouw en vraagt om een solide OV ontsluiting naast de lijnen 1 en 15 en geen opheffing van deze in een druk bevolkt gebied naast de instellingen. Ook in Laak moet naast handhaving tram 1, 15 en (26 met meer vrije baangedeelten) veel meer aan OV verbetering plaatsvinden. Zelfs in de MRDH stukken reppen er over dat later bus 26 ook met tramexploitatie in verband wordt gebracht. Gevraagd wordt voor dit gebied ook een totaal concept te maken voor 2030/2040. Ons voorstel is voor dit grote CID gebied met een Hoofdstation 1 alomvattend OV concept te ontwerpen. Betrek zeker CID wijkdeel rond de Calandstraat met aansluitend de Vaillantlaan - Calandstraat - De Genestetlaan- Burg. Elsenlaan in Rijswijk (aansluiting lijn 17).	De visie over het toekomstige tramnet is omschreven in de schaalsprong OV. Dit is gebaseerd op de verwachtingen en prognoses van toekomstige reizigersstromen. Bij keuze in lijnvoering en dienstregeling wordt gekeken naar zoveel mogelijk reizigers zo goed te bedienen, maar speelt kostendekkingsgraad en efficiëntie van het netwerk ook een rol. Dit is een afweging in voor en nadelen van het geheel aan reizigers. In de volgende fase (planning- en studiefase) zal de precieze lijnvoering en exploitatie nauwkeuriger worden bekeken.	Participatieproces

	g	Ten aanzien van herschikking tramnetwerk is het belangrijk dit op basis van analyse van reizigersstromen te doen. Het beeld is dat nu vaak vanuit het systeem c.q. gewenste infra uitbreidingen, wordt geredeneerd. Zie ook het citaat uit het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst. "Het OV maakt een schaalsprong: van een netwerk dat vooral gericht is op bediening van Den Haag naar een netwerk dat functioneert op het schaalniveau van de Metropoolregio. Onderdeel van de realisatie van de schaalsprongprojecten is een herschikking van het tramnetwerk van de HTM." reactie: herschikking mag toch niet ten koste gaan van een "wisseling" van reizigersgroepen met een winst - verlies balans? Per saldo blijkt het een geprognotiseerde zeer bescheiden reizigers plus variant te zijn waaraan wel veel middelen worden besteed. De verlies-winstbalans zal zeker diepgaander moeten worden onderzocht zo is ons verzoek.	De visie over het tramnet in de toekomst is omschreven in de schaalsprong OV. Dit is gebaseerd op de verwachtingen en prognoses van toekomstige reizigersstromen. Bij keuze in lijnvoering en dienstregeling wordt gekeken naar zoveel mogelijk reizigers zo goed te bedienen, maar speelt kostendekkingsgraad en efficiëntie van het netwerk ook een rol. Dit is een afweging in voor- en nadelen van het geheel aan reizigers. In de volgende fase (planning- en studiefase) zal de precieze lijnvoering en exploitatie nauwkeuriger worden bekeken.	Koningscorridor
	h	Ad 3.1 Inleiding algemeen en niet onderzochte mogelijkheden betere aansluiting regionaal OV op NS stations. De plannen omvatten vooral het gebied en enkele in de aanhef genoemde gemeenten. De problematiek van de ontwikkeling van het CID gebied bevat een baaierd van keuzes en (on)mogelijkheden. De talrijke rapporten met deels veel overlappingen die je toch wil lezen om de details niet uit het oog te verliezen maakt het reactiegevers niet makkelijk en kost veel tijd. Een zeer fors karwei zo bleek mij nadat ik daarover met mensen sprak. Temeer nu in korte tijd waaronder deels in de vakantieperiode dit zienswijzeproces ondanks de verlengde termijn toch een afgewogen oordeel moet worden gegeven. Het gevaar dreigt dat nu dat een ieder zijn eigen woon-, werk-, verblijfsgebied beschouwt ook om wille van de tijd maar het overzicht van het geheel nog niet op alle punten kan doorgronden. Overigens is de beschikbaarheid van alle stukken inclusief bijlagen op prijs gesteld. nb Aandachtspunt Wij lazen in de recente agendastukken van de DB vergadering voor 21 september dat reeds in oktober 2022 voorstellen ter besluitvorming worden voorgelegd aan de bestuurscommissie MRDH. De zienswijzen zijn dan met tal van kritische vragen bijvoorbeeld vervolgonderzoeken al door de ambtelijk staf afgedaan? Verwondering dat dat al mogelijk zou zijn maakt zich van ons meester. "Alles is al uitgezocht en geen nieuwe feiten of omstandigheden. Zaak afgedaan!" Natuurlijk is dit niet mogelijk. Wij hopen en verwachten ook dat dit bestuurscollege een zorgvuldige besluitvorming pleegt en zichzelf de tijd gunt. 2030 resp. 2040 is in dit opzicht nog ver weg.	Het participatie proces in de beoordelings- en besluitvormingsfase van de Verkenning beslaat in totaal circa 1,5 jaar. Tijdens deze periode zijn er onder andere inloopsessies en raadsbijeenkomsten georganiseerd waarin bewoners hun visie met de projectorganisatie en bestuur konden delen. Wij begrijpen dat veel mensen tijdens de zomer meerdere weken op vakantie zijn. Daarom zijn de documenten 6 weken eerder gepubliceerd voordat de terinzagelegging formeel startte. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag besloot in 2022 over het beschikbaar stellen van financiën voor een OV-verbinding. Daar is uitgegaan van de kosten horende bij de voorlopige voorkeursvariant. Er is niet besloten of ingestemd met een voorkeursvariant.	Participatieproces
	i	3.2 OVHA is van mening dat voordat aan de voorfase t.b.v. de ontwerp besluitvorming wordt begonnen vooraf enkele aanvullende afwegingen dienen plaats te vinden namelijk:	Onderdeel van de visie OV-Schaalsprong is het concept van de Koningscorridor. In deze studie wordt de eerste fase van deze Koningscorridor nader uitgewerkt.	Alternatieve routes

		1. wat kan aan de trein/NS infrastructuur/exploitatie verbeterd worden opdat zoveel mogelijk optimale aansluiting van de stations en hun doorverbindingen kan worden gegeven? In dit opzicht is de potentiele versterking van de positie van met name de stations Holl. Spoor, Laan van Nieuw Oost Indie, Voorburg en Leidschendam - Voorburg niet uitputtend uitgewerkt waardoor kansen zijn blijven liggen. Wij noemen het ontbreken van een railaansluiting HOV vanaf de Weteringkade ter hoogte van de Lekstraat op de tram(bus)baan van CS naar Voorburg station vv. Naast calamiteitsmogelijkheden denk aan storingen tramlijnen/NS storingen/onderhoudswerken kunnen trams tussen Voorburg station en Holl.Spoor pendelen. Belangrijk is vooral dat van Zuidwest Den Haag waar het grootste deel van de Hagenaars wonen een directe aansluiting krijgen vanaf station Holl. Spoor via de Binckhorst snelle(re) verbindingen. Bus 26 voorziet hierin qua lijnvoering maar mist te veel vrije (gedeeltelijke)banen/stroken. De grote omvang van ZW Den Haag vereist ook een railaansluiting HS - Binckhorst - Voorburg station. Dit ontlast CS en is minder een omweg. In combinatie met de raillijn Voorburg- CS - Statenkwartier krijgt de stad aantrekkelijke en snellere verbindingen. ZIE ook de INNO_V studies uit 2019/2020 wat betreft versnellingsmaatregelen. Ter toelichting: Het Centraal Station ligt tamelijk dicht bij het Haagse centrum en reizigers die naar Utrecht e.v zullen dit station gebruiken. Station Holl. Spoor - tot en met 2019 een groeistation - met zeer veel reizigers ligt gunstig voor reizigers Zuidwest Den Haag verder willen reizen. Het zou een gemiste kans zijn dat dit hoofdstation geen verbinding geeft met de Binckhorst met een tramlijn variant. Het is een relatief kleine ingreep om de bestaande sporen op de Weteringkade een aansluiting te geven van pakweg 200 meter op het voorziene tramspoor CS - Binckhorst CID. In ons voorstel zit ook de niet vrije trambaan van de Lekstraat te verleggen naar het tramspoor richting Voorburg Station (achterlangs dus) vanaf CS richting Voorburg nabij de NS sporen. Een centraal gelegen tramlijn (via bijv tracé lijn 9) in dit gebied uit Den Haag Zuidwest zou de reizigers beter kunnen verdelen tussen het de drukke stations CS en HS. Bij groei van het OV zal een raillijn naast bus 26 toegevoegde waarde houden. Deze buslijn blijft zijn functie houden als tangentiele lijn van/naar Kijkduin. Van belang is wel dat er al langer wensen bestaan om op station Voorburg een IC stop (wellicht niet voor alle IC's maar bijv een uurdienst) te (her)invoeren. Uit de stukken blijkt dat die gedachte ook door NS onder voorwaarden niet wordt verworpen. Dit spaart onnodige vervoerbewegingen via het centrum en CS (tramtunnel) doordat vanaf HS een kortsluitroute beschikbaar is en meer spreiding van reizigers en de benutting van de railinfra bevordert. Enkele respondenten droegen deze gedachte bij ons aan. Men was verbaasd dat dit niet infrastructureel - zo voor de hand liggend - wordt meegenomen. Graag deze aanvulling in het railconcept meenemen.	Een totale herziening van het OV-netwerk van de Haagse regio is geen onderdeel van deze studie.	

	j	Voorts ontvingen wij van derden onderstaande suggesties ter overweging en uitwerking. Wij bevelen deze graag ter bestudering aan. Wellicht kunnen deze nu al doorgevoerd worden. Indien veel reizigers vanuit Binckhorst naar Utrecht en verder willen zou dit reden kunnen zijn om (alle) IC's te laten stoppen op Voorburg Station (vergelijkbaar met R'dam Alexander). Dit is voorlopig nog niet het geval, waardoor reizigers ri Utrecht via Den Haag Centraal zullen moet reizen. T.b.v. deze reizigers zou ik bushalte instellen op Schedeldoekshaven, zodat reizigers een snelle overstap via achteringang Prins Bernhardviaduct op IC naar Utrecht (van spoor 4 of 5). Naast bestaande verbindingen van Den Haag HS naar Voorburg Station (lijn 26) en Centrum - Den Haag Centraal naar Voorburg Station is het van belang een verbinding te hebben met het station Leidschendam - Voorburg (overstap op Randstadrail naar R'dam en Zoetermeer). De beste optie hiervoor is lijn 45 te verleggen via CID. Reizigers vanuit Leidschendam etc. richting Beatrixkwartier kunnen gebruik blijven maken van lijn 46 (frequentie verhogen van 2x naar 4x per uur vanaf Voorburg station) of overstappen bij Leidschendam - Voorburg op Randstad Rail 3, 4 en E ri Den Haag. Voor doorstroming is het nodig dat er busstrook komt op Neherkade - Mercuriusweg (richting Rijswijkseweg, zodat bus door kan rijden tot rechtsaf strook), Verder prio bij verkeerslichten en wellicht verkeerslicht bij Prinses Mariannelaan - Westenburgstraat (Voorburg). Voorts ontvingen wij van derden onderstaande suggesties ter overweging en uitwerking. Wij bevelen deze graag ter bestudering aan. Wellicht kunnen deze nu al doorgevoerd worden.	Dank voor de suggesties. Deze en andere optimalisatiemogelijkheden nemen we mee in de planning- en studiefase, alsmede de jaarlijkse dienstregelingsvoorstellen.	Koningscorridor

	k	3.3 Voorgestelde wisseling routes lijnen 1 en 9 Centrum resp. CS naar Scheveningen. Hieraan kleven diverse nadelen. Kort samengevat het volgende. De wisseling leidt zoals de rapportages stellen tot extra overstappen op de halte Spui boven/ondergronds en idem CS bovengronds/plus 1 niveau vice versa. Het gevolg is dat deze 2 lijnen (rapportage spreekt soms over 1 lijn (1)) overstappen op de tunnellijnen v.v.. Dat geeft naast vervoersafval (verlies van directe verbindingen) ook extra reizigers op de tunnellijnen. Het gevaar bestaat dat er meer capaciteit moeten worden ingezet met als gevolg dat de drukke tramlijn 6 Leidschendam - Den Haag zuidwest HAGA ziekenhuis uit de tunnel wordt gehaald en via de Kalvermarkt - Spui om moet rijden over de Gravestraat naar de Prinsegracht. Dit is een grote en trage omweg en kost reizigers en extra materieel. lijn 6 - een zeer drukke lijn (drukker dan tunnellijn lijn 2 - is heel belangrijk voor Hagenaars maar MRDH/HTM menen toch dat deze lijn uit de tunnel zou moeten verdwijnen. Dit speelt temeer nu uit de stukken blijkt dat er geen plan laat staan middelen zijn gereserveerd voor een by-pass bij station CS bijvoorbeeld op het Pr. Bernardviaduct. Een 2e nadeel is dat lijn 9 een van de drukste Haagse tramlijnen niet meer CS aandoet. Daarmee wordt Haags OV sterk benadeeld. De gemeente(raad) Den Haag heeft sedert de aanleg van de lijn altijd vastgehouden dat lijn 9 die dwars door Zuidwest Den Haag naar CS en Scheveningen rijdt en als directe verbinding zo moet blijven. Meer algemeen gebruikt HTM af en toe het citaat " Het is een oeroud Haags OV bedrijf met wortels in de stad". Ook de gemeenteraad en het college hechten hieraan. In Zuidwest Den Haag wonen meer mensen dan in het centrum en de wijken langs de kust tussen Wassenaar en het centrum. Wij verzoeken deze wisseling niet door te voeren. Het knooppuntbeleid voor de stad Den Haag pakt in dit geval negatief uit op gevestigde reizigersstromen.	Zie voor beantwoording de reactie in lid i van deze zienswijze.	Lijnvoering

	l	3.4 De routeverlegging van lijn 1: niet meer via Haagse Hogeschool, Laak, Holl. Spoor in samenhang met de route via het Rijswijkse plein. Uit de rapporten blijkt dat het weghalen van lijn 1 16% minder trambewegingen op dit plein meebrengt. Ook wordt gesteld dat het nu nog niet nodig is maar in de toekomst wellicht anders komt te liggen. Deze opvatting delen wij niet. Regelmatig monitoren op het plein leert dat de vertraging er niet is dan wel minimaal. De gekozen opzet nog niet zo lang geleden slim opgezet door HTM en de gemeente via eerder tijdig gescheiden sporen heeft als effect dat lijnen geen vertraging of nauwelijks hinder ondervinden. Lijn 11/12 buigen af zonder tramfiles. Idem lijn 15. De overige lijnen 1/9/16/17 geven geen structurele problemen. Het vorenstaande wordt bevestigd doordat HTM voor de dienstregeling 2020 voorstelde om een spitslijn 10 in te stellen in een 10 minuten frequentie. Door corona is dat niet doorgegaan maar het geeft aan dat dit de noodzaak wegneemt om een drukke goedlopende lijn 1 van dit tracé weg te halen. Bedenk dat in 2019 ook de (spits) frequenties pre corona hoger lagen dat in 2022. Daarnaast stelt HTM altijd dat nieuw trammaterieel een grotere capaciteit heeft dan de oudere trams. Er is dan normaliter ruimte voor groei zonder direct frequentieverhogingen. Uitsluitend bij een zeer sterke toename van het ov-gebruik zou dat aan de orde kunnen zijn. Uit de Arcadis Posad Maxwan teksten blz 109 die op dit punt niet uitmonden in helderheid wordt gesteld dat "zowel de zitcapaciteit van de voertuigen groter is (158 zitplaatsen) als de frequentie toeneemt. Hierbij is te zien dat de toegevoegde capaciteit ook goed gebruikt wordt" Onze reactie is dat men spreekt over 158 zitplaatsen in voertuigen. Ik denk dat de staanplaatsen zijn weggevallen uit de tekst. Of bedoelt men gekoppelde tramstellen zoals de Regio Citadis? Uit Wikipedia komen de officiële volgende maten. Avenio aantal zitplaatsen 70 (64 plus 6) Aantal staanplaatsen 168 (normering volgens EU regels) totaal zit- en staand 238 Regio Citadis aantal zitplaatsen 84 en staanplaatsen 130. Totaal 214 gekoppeld Citadisstel 168 zitplaatsen GTL (oud model) Aantal zitplaatsen 70 aantal staanplaatsen 118 Totaal 188.	Zie voor beantwoording de reactie in lid i van deze zienswijze.	Lijnvoering
	m	3.5 nadere toelichting die niet pleiten voor het voornemen traceverlegging van tramlijn 1. Het rijksbeleid laat nog geen beleidskeuzes zien wat men met het OV voor heeft. Voor Haaglanden/Den Haag is in het Mirt in beginsel een toezegging voor de aanleg van een HOV (raillijn) verbinding naar Station Voorburg. Maar deze is daarmee niet ingebed in een duidelijk OV rijksbeleid. Het is aan de regio's plannen aan te dragen en daarvoor steun te krijgen van de Rijksoverheid. Betaalbare tarieven zijn ondertussen voor grote groepen mensen niet aan de	Bij keuze in lijnvoering en dienstregeling wordt gekeken naar zoveel mogelijk reizigers zo goed te bedienen, maar speelt kostendekkingsgraad en efficiëntie van het netwerk ook een rol. Dit is een afweging in voor- en nadelen van het geheel aan reizigers. Een HOV via de Binckhorst levert veel voordeel op voor de nieuwe bewoners en bezoekers van de Binckhorst. In de volgende fase (planning- en studiefase) zal de precieze lijnvoering en exploitatie nauwkeuriger worden bekeken.	Lijnvoering

		orde. Zo is recent het voornemen van NS naar buiten gekomen om de tarieven te verhogen. Met hoeveel? 5, 10% wie zal het zeggen? De OV sector is terecht gematigd positief. In de voorliggende rapporten wordt uitgegaan van 5% vervoersafval door thuiswerken a.g.v. corona. De groei van het OV - gebruik vindt plaats zij het langzaam. Hopelijk brengt de begroting enige helderheid. Maar past hierin een verlegging van tramlijn 1? Lijn 1 rijdt ruim 150 jaar als (stoom-) tram van de Oude Delft naar het Huygenspark/centrum Den Haag en later naar Scheveningen. Het is drukke lijn die in de 90-er jaren is verlengd naar Delft-Zuid. De lijn wordt goed gebruikt door Rijswijk en Laakkwartier met 3 drukke halten o.a. bij de Haagse Hogeschool.In 2019 werden op deze lijn vanaf het Laakkwartier extra trams ingezet vanwege het aanbod. Voorts via station HS en Rijswijkse plein naar het Haagse centrum, Internationale zone en Scheveningen. Door HTM - directeur Bierman - is de lijn als de aantrekkelijkste toeristenlijn van Nederland aangeprezen. Deze relatie dreigt te worden verbroken. Verondersteld wordt dat de reizigers naar een halte in de Binckhorst lopen dan wel fietsen. De prognoses van dit gewenste reizigersgedrag laat een hogere groei en bezetting van lijn 1 zien in de Binckhorst dan de huidige route. Maar deze cijfers zijn niet overtuigend gelet op de zeer hoge bezettingen via het Laak traject. Wij verzoeken U dringend lijn 1 op te onderzoeken welke aantallen reizigers van welke trajectdelen van lijn 1 gebruik maken en over welke aantallen wij spreken indien omlegging van lijn 1 naar de Binckhorst wordt doorgezet. Naast de omweg en dus reizigersverlies door een langere rit wordt een ongeschikt tracé gekozen via de Prinses Mariannelaan, Geestbrugweg en Binckhorstlaan inclusief de Geest- en de Hoornbrug met geregeld defecten en zeer file gevoelig. NB MRDH heeft ca 3 jaar geleden juist de door Haaglanden rond 2012-2013 gewenste verhoogde Hoornbrug voor de lijnen 1 en 15 (minder defecten, minder brugopeningen) als project laten vallen. Vanuit Delft moet rekening worden gehouden dat reizigers dan meer de trein in Delft-Zuid, Delft centrum en het treinstation t.z.t Sion/Rijswijk en Moerwijk nemen. Wie wil nog van Delft(-Zuid) via een 5 km langer hoge hoed tracé door Voorburg en via de Binckhorst reizen dan de aanzienlijk kortere omweg via de Van der Heydenstraat. Reken daarbij dan ook de aantallen in- en uitstappers op het te vervallen trace Rijswijkseweg tot en met de Spui/centrumhalte in Den Haag. Ook graag de precieze onderbouwing waar U de hoge vervoerscijfers per gebiedsdeel en (2) halten ontleend in 2040. Onze conclusie is nu dat lijn 1 op termijn bij uitvoering van dit plan met een grilliger tracering het risico loopt in een sterfhuisachtige constructie terecht komt.		

	n	4. Nadere reacties OVHA op de rapportages m.n. MKBA MIRT-VERKENNING BEREIKBAARHEID CID BINCKHORST. n.a.v. de ontwerp voorstellen CID Binckhorst. Wij volgen de pagina's van dit rapport. blz 5 t/m 8 Samenvatting blz 5/6 "De positieve bereikbaarheidseffecten resulteren in significante positieve indirecte effecten in alle varianten (beter functionerende arbeidsmarkt, meer kennisoverdracht en schaal en agglomeratie). De effecten zijn het grootst voor de lightrailvarianten). Bij de bus en de HOV-varianten dalen de exploitatiekosten. Deze daling wordt tenietgedaan doordat in alle varianten nieuwe HOV lijnen komen. Het aan dru's van het regionaal OV stijgt dan met 12.850 tot 45.475. Bij het wegvallen van de sprinters vermindert het aantal dru's met 16.480. Afhankelijk van de variant bus dan wel HOV nemen de extra exploitatiekosten toe tot 2,1 mln jaar dan wel 29,3 mln p jaar. De opbrengsten nemen minder toe. In de analyses op blz 52 van Arcadis citaat: "uit het opgestelde MKBA voor dat project (MKBA Koningscorridor Verkenning kosten en baten dd 29 juni 2022) kwam naar voren dat de Koningscorridor beter en minder renderende onderdelen kent. Opgemerkt wordt dat de vervanging van sprinters door light rail reizigers langer onderweg zijn. Het gebruik wordt dan lager ingeschat. Specifiek de tak Voorburg - Zoetermeer" en de maatregelen op het hoofdspoor kennen een lage baten-kostenverhouding en drukten de MKBA - uitkomsten van de Koningscorridor. "Deze alinea benoemt een aantal positieve en negatieve effecten zonder tot een voorlopig oordeel te komen. Tot nu toe heeft het Rijk dit voorstel niet omarmd. Op blz 38 van het Arcadisrapport verslechtert in alle varianten het exploitatiesaldo. De exploitatiekosten nemen meer toe dan de exploitatieopbrengsten. Dit geldt in de sterkste mate voor de lightrail varianten.	Uw zienswijze is ter kennisgeving aangenomen.	Kosten

	o	Op blz 7 wordt het MRDH - verkeersmodel niet precies genoeg geacht vanwege een overschatting van het autogebruik en een onderschatting van OV en fiets. Cijfers zijn gebaseerd op 2040. OVHA: aanpassen! Blz 8 Het nadeel opgenomen zoals de langere route van tramlijn 1 via CID Binckhorst (5 km) i.t.t. de huidige beperkte "omleiding" maar wel intensief door reizigers gebruikt onderdeel van deze route van lijn 1. Zoals eerder aangegeven zal een "hoge Hoed" niet in de smaak vallen van de "LANGE AFSTAND"REIZIGER. Denk ook aan extra tariefkm's als je van Delft/Rijswijk naar Den Haag rijdt inclusief een overstap in het Haagse. Overigens wordt op blz 24 van dit rapport het CID gebied Laak/Laak west niet per ongeluk niet genoemd en daarmee nog eens het belang van de huidige route van tramlijn 1 in Laak miskent. Voorts voorziet de nieuwe Lightrail tussen Zoetermeer en Den Haag die 4 sprinters per uur op de NS hoofdlijn in 2040 naar Gouda vervangt door extra NS intercity's via Voorburg. Dit heeft wel tot gevolg dat er meer reistijd noodzakelijk is door de meerdere halten waar Light rail naar Zoetermeer en later Gouda stopt. Nadeel is dat nu de huidige RR-voertuigen gemaximeerd op 80 km (max is wel 100 km maar wordt niet gebruikt!). Tip "versnel nu al de huidige RR-lijnen 3/4/34 door 100 km op 1 of 2 lange(re) trajectgedeelten in te voeren. Dat zou al een positief psychologisch effect hebben." De sprinter rijdt maximaal 125 km p/u. Toevoeging van intercity's is een goede zaak maar meer stops van de lightrailvarianten leiden tot een verslechtering van het exploitatiesaldo omdat reizigers de rit als te langzaam ervaren. Ook het toevoegen van enkele intercity,s werkt kostenverhogend. Dat effect zal o.i. breder afgewogen moeten worden door de kwaliteitsverbeteringen voor een snellere rit Den Haag Zuidwest - regio Zoetermeer enz. Een geoptimaliseerde variant kan tot een betere MKBA - uitkomst leiden zo stelt het rapport. Misschien is het een studie waard of met slimmere halteringen meer mogelijk is. Bijvoorbeeld door om en om bij een Lightrail station te stoppen.	Uw suggestie met betrekking tot het verkeersmodel is ter kennisgeving aangenomen. Vooralsnog is de doortrekking richting Zoetermeer pas na 2040 aan de orde, waarvoor nog veel nadere uitwerking is vereist.	Koningscorridor

	p	Conclusies blz 59 van het Arcadis rapport. De conclusies van Arcadis onderschrijven niet wat betreft de wijziging lijnvoering tramlijn 1. Wij stellen vast dat de grote betekenis van lijn 1 van het huidige traject te weinig en te globaal cijfermatig is onderbouwd. Wij spreken inzake lijn 1 ook over een CID project met meer potenties door bestaande functies en nieuwbouw vlakbij het station Holl. Spoor. De langere route 5 km is funest voor het voortbestaan als tramlijn naar Delft en Delft Zuid. De kanttekeningen van Arcadis over de hoge exploitatiekosten en lage exploitatieopbrengsten voor een route ook doorgetrokken via de Koninginnegracht - Scheveningen dan wel Telders tracé belopen 1,2 miljard. Dit staat in geen enkele verhouding tot de reizigerswinsten. Immers zelfs bij Arcadis ontlopen de meer/minder reizigers in de bestaande lijn 1 route en de gedachte nieuwe lijn 1 Binckhorstroute elkaar marginaal. Een "hoofdprobleem" is ook niet opgelost. Wordt station Voorburg ook een IC station (niet alle ic's maar wel een deel) zoals bijv wij het voorbeeld Dordrecht noemden. Het aspect dat Light rail meer halten/stations aandoet tussen Zoetermeer en Den Haag CS met als gevolg een langere reis en rijtijd vermindert de aantrekkelijkheid t.o.v. de sprinter. Wij spreken dan nog niet eens over de doortrek naar GOUDA als onderdeel van het HTM scenario. Daar wordt ook veel gebouwd en dus meer stops. Nader onderzoek is noodzakelijk. Voorts is het railspoor route Geestbrugweg vanaf de Haagweg tot aan Station Voorburg geschikt voor omleidingen en heeft het zijn nut bewezen. Voor exploitatie van een HOV en Lightrail is dit een route die om moeilijkheden vraagt. Er zal geïnvesteerd moet worden om een toegang naar de Binckhorst te krijgen. De Hoornbrug is door MRDH als een te verhogen brug en betrouwbare nieuwe installaties geschrapt. Waarom eigenlijk? Stadsgewest Haaglanden was al best gevorderd en de 2 lijnen 1 en 15 zouden nu al weer jaren daarvan geprofiteerd kunnen hebben. Door nu dit tracé voor een HOV Binckhorst CID oplossing te presenteren in combinatie met de Geestbrug(weg) en Pr Mariannelaan tracé is een voorbeeld van niet consistent beleid. De belangen van de bewoners is een zaak voor hen om te benoemen. Verdere alternatieven zoals Broeksloot betekenen een kaalslag van groen in een al zeer versteend gebied is geen verdedigbare optie ook al vanwege de hoge kosten.	Uitgangspunt is dat bij de tram- en lightrail tramlijn 1 wordt omgelegd. De effecten daarvan zijn in beeld gebracht in de vervoerwaardestudie en de verkeersdata is benut in de MKBA. Met het omleggen van lijn 1 via de Geestbrugweg en de Binckhorst wordt het OV netwerk efficiënter en wordt het bestaande knelpunt op het Rijswijkseplein verminderd. De HOV-verbinding maakt de ontwikkelingen in CID Binckhorst mogelijk. Voor verdere beantwoording van uw vragen rondom nut & noodzaak en de verlegging van lijn 1 verwijzen wij u graag verder naar paragraaf 4.2 en 4.6 van dit document. De route via de Geestbrugweg wordt gezien als een volwaardig onderdeel van het voorkeursalternatief en niet alleen als omleidingsroute in geval van bijvoorbeeld werkzaamheden of calamiteiten elders.	Koningscorridor

	q	Ons voorstel is dat Den Haag, Rijswijk en Voorburg de HOV (tram) zoals eerder in het Mirt een groen vinkje heeft gekregen naar station Voorburg te realiseren. Daarbij wel de rail aansluiting Holl. Spoor via het tramspoor Weteringkade te laten aansluiten op de voorziene trambaan Den Haag CS naar Voorburg station. Het grote voordeel in onze benadering is dat station CS niet onnodig extra wordt belast met reizigers die behoefte aan een kortsluitroute als voornoemd. Door een dergelijke tangentiele benadering ontlast men de tramtunnelcapaciteiten zeker als men niet de trajecten van de lijnen 1 en 9 in Den Haag gaat wisselen en juist veel meer overstappers komen op de Centrum(tunnel)halten en idem op CS. Voor Zuidwest Den Haag waar 2/3 van de Hagenaars woont is voorlopig bus 26 die rechtstreekse verbindingen biedt tussen Binckhorst en ZW Den Haag voldoende. Maar zoals de onderzoekers stellen zal ook bus 26 bij een forse groei te veel vastlopen in het verkeer en moet tramexploitatie (via bestaande trambanen) worden Dit betekent zeker niet dat bus 26 gemist kan worden omdat ZW Den Haag een groot gebied is met vele nieuwe en te revitaliseren woningen en (school) voorzieningen. De relatie Binckhorst - regio richting Rijswijk (niet Delft) ware voorshands uit te voeren als buslijn (overstap Rijswijk Herenstraat) met overstappunt Lijn 17 omgeving Burg Elsenlaan als voorlopig eindpunt. Ten slotte bedient bus 23 de huidige route in Voorburg station en Rijswijk en komt tegemoetkomt aan de reizigersbehoefte. De onderzoekers noemen maar 1 lijn (1)en vergeten tramlijn 9. De zeer vele overstappers van boven- naar ondergronds halten vv. op de centrum/CS halten is groot en vereist zeker in de spitsen frequentieverhogingen. Overweging is ook dat een plan voor een railbypass (via Pr. Bernardviaduct) ontbreekt en daarvoor geen geld is gereserveerd. Het weghalen van tramlijn 6 een zeer drukke en voor Den Haag van vitaal belang die vele wijken en voorzieningen verbindt (HAGA ziekenhuis en de grote Warenmarkt Herman Costerstraat/ Hobbemaplein) zou een maatschappelijke schade betekenen en uiteraard reizigersverlies omdat een aantrekkelijk alternatief ontbreekt.	Om in de MIRT-verkenning onderzoek te kunnen doen naar de vervoerwaarde van deze nieuwe HOV verbinding zijn de afgelopen jaren aannames/uitgangspunten vastgesteld voor het totale OV-netwerk. Eén daarvan is de aanname dat lijn 1 vanuit Delft ‘omgeklapt’ wordt naar het nieuwe tracé via de Binckhorst en daarna via Den Haag CS naar Scheveningen zal lopen. Belangrijk om te benoemen is dat er in deze MIRT-verkenningsfase geen besluit wordt genomen over deze lijnvoering. In de volgende fase (planning- en studiefase) vanaf medio 2023 zal de precieze lijnvoering en exploitatie nauwkeuriger worden bekeken. De door u genoemde suggestie kunnen hierin meegenomen worden in de afweging.	Koningscorridor
091713	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091205, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091205, aanvullend:	NVT
	b	Ik verzoek u, mijn gemeenteraad, om op te komen voor de belangen van uw inwoners. Deze plannen dienen op geen enkele manier het belang van de inwoners van Leidschendam-Voorburg. Problemen in Den Haag, zoals een oplossing voorde verkeersdrukte op het Rijswijkseplein worden afgewenteld op de inwoners van onze gemeente. De gevolgen voor ons, als inwoners van Voorburg, zijn rampzalig. Ik verzoek u met klem, om op te komen voor onze belangen en u hard te maken voor alternatieven, die minder geld kosten en die beter zijn voor de leefomgeving van Voorburg-West. Hieronder zal ik dit nader toelichten.	Dank voor uw zienswijze. De gemeente zal in haar besluitvorming een afweging maken tussen de regionale (woningbouw en regionale bereikbaarheid) en de lokale belangen, waaronder voornamelijk de leefbaarheid en verkeersveiligheid, maar ook de bereikbaarheid op buurtniveau.	Leefbaarheid

	c	Vanzelfsprekend begrijp ik dat er nieuwe woningen moeten komen. En ook dat er hoogwaardig OV moet komen voor deze nieuwe bewoners. Dat staat niet ter discussie, maar het is evident, dat deze voorkeurs HOV-verbindingen niet de oplossingen zijn voor de vervoersproblemen van de nieuwe bewoners op de Binckhorst en het CID. In dat geval zou er namelijk niet voor gekozen worden, om alleen twee trams 'langs' het gebied te laten lopen. Voor veel nieuwe bewoners liggen de Binckhorstlaan Den Haag en de Maanweg veel te ver van hun huis, om als hoogwaardige OV-mogelijkheid beschouwd te worden. Dit voldoet op geen enkele manier aan de normen die er zijn qua afstand van woning tot de halte.	De onderzochte tracés volgen uit de eerdere zeef 1 rapportage (Rapportage Tracéafweging Zeef 1, Addendum bij de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO), definitief, 20 april 2022). De zoekgebieden voor de haltes in de alternatieven volstaan om het gebied te ontsluiten. Hierbij zijn de haltes gesitueerd in de omgeving met de hoogste dichtheden voor woningen.	Alternatieve routes
	d	Alternatieven die passen in de omgevingen een toekomstbestendig onderdeel zijn van verdere OV-ontwikkeling. In de tussentijd kunnen de buslijnen 26 en 28 geoptimaliseerd worden om zo de groei van het aantal inwoners op de Binckhorst en de toenemende vraag naar mobiliteit op te kunnen vangen. Een ander alternatief: Kies voor andere minder belastende OV-mogelijkheden, zoals een elektrische bus, die centraal door dit nieuwe gebied rijdt, zodat de bewoners ook daadwerkelijk de mogelijkheden hebben om dichtbij hun huis gebruik te kunnen maken van het OV. En kies hierbij ook voor een snelle verbinding naar de zeer nabij gelegen omliggende stations: CS, HS en Laan van NOI of naar bestaande trams(zoals bijv op de Haagweg). Vanaf HS rijdt er 8 x per uur al een trein vanaf Station HS naar Rijswijk/Delft en vv, die er slechts 7 a 9 minuten er doet. Deze stations met snelle bestaande snelle OV-verbindingenzijn ook per fiets gemakkelijk en snel te bereiken. Het stimuleren van fietsgebruik om naar het station te gaan, is ook een goed alternatief. (Ter illustratie: in Voorburg-West wonen de inwoners verder van de eerder genoemde stations, maar stappen de meeste mensen, die de trein pakken op de fiets)	Uit de Vervoerwaardestudie blijkt duidelijk dat de verwachte groei van het openbaar vervoer zodanig is, dat een nieuwe HOV-buslijn hierin niet op duurzame wijze kan voorzien. Dit zal zeker ook gelden voor het optimaliseren van de huidige buslijnen: het effect zal ruimschoots onvoldoende zijn om de voorziene groei in de mobiliteitsvraag op te kunnen vangen. Daarnaast is het goed te weten dat in het Basispakket Mobiliteit diverse maatregelen opgenomen zijn om het fietsnetwerk in het gebied verder te versterken. En daarmee ook de ketenreis met het OV (nog) beter stimuleren.	Alternatieve routes
091714		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
091715	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091409, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091409, aanvullend:	NVT
	b	Toevoeging na a: Ik wil een belangrijk extra accent in mijn zienswijze aanbrengen ten aanzien van de toenemende milieubelasting en verkeersdruk op de wijk. De neerslag van fijnstof neemt toe, is bepaald niet minder geworden sinds de BoogieWoogie-tunnel. Het autoverkeer op de Mariannelaan is eerder intenser geworden dan minder. Gevaarlijk voor iedereen, speciaal voor schoolgaande kinderen. Het is wachten op meer heftige incidenten. Mijn eigen zoon is destijds als vijfjarige op het zebrapad aan het einde van de Hoekenburglaan geschept door een auto die het stoplicht had gemist. Ik schrok mede daarom erg van de verkeerskundige doorrekeningen aan de bewoners op dit punt. Kern: ook al zou er een lightrail, tram of bus komen van de Binckhorst over de Geestbrugweg naar Delft, dan nog zou het autoverkeer fors doorstijgen. Dit aspect is echt onacceptabel. Het is nu al erg.	Dank voor uw zienswijze. We begrijpen uw zorgen. Het verminderen van autoverkeer wordt in gang gezet door het instellen van sturend beleid hier omheen. Daarnaast behoort het tot de mogelijkheden fysieke maatregelen te nemen ten behoeve van de vermindering van autogebruik, bijvoorbeeld door een doorstroom belemmerende maatregel voor het autoverkeer op de Geestbrugweg. Deze maatregel ("knip Geestbrug", maatregel 17 in het Basispakket Mobiliteit) wordt in de planuitwerkingsfase verder uitgewerkt. De gemeente Rijswijk neemt deze mee in de uitwerking van de herinrichting van de Geestbrugweg (nr. 18) om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. Dit proces is reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

	c	Het ergste dat kan gebeuren is dat de tramverbinding nu politiek wordt 'doorgedrukt', er met te veel opmerkingen te weinig gebeurt en dat ook nog eens het autoverkeer de komende jaren gigantisch doorstijgt. Want dat is wat de vervoersstromen-studie oplevert. Anders geformuleerd: de komst van een tram is al belastend voor de wijk, maar de verdere groei van autoverkeer is zo mogelijk nog ernstiger. Een voorkeurstracé moet gepaard gaan met het doordenken van drastische maatregelen om het autoverkeer minimaal te stabiliseren, maar liefst omlaag te brengen. En de vervoersstromen-studie geeft daar ook opties voor.	In de MIRT-Verkenning voor de Bereikbaarheid CID Binckhorst is de vraag hoe het gebied bereikbaar te maken, zonder de hoeveelheid autoverkeer te groeien uitgebreid onderzocht. Het beperken van het autogebruik wordt behaald door het autogebruik te ontmoedigen (zoals lage parkeernormen in Binckhorst), alternatieven te stimuleren (met aanleg van HOV-verbinding en diverse verdere maatregelen in het Basispakket Mobiliteit) en een breed ondersteunend beleid in de gemeenten gericht op mobiliteitstransitie.	Proces - Basispakket Mobiliteit
	d	Toevoeging na g: Wat mij verder hele grote zorgen baart is dat de kans groot is dat het geplande halteperron van de tram feitelijk de Hoekenburglaan gaat afsluiten. In de nieuwe situatie kan de Hoekenburglaan alleen nog maar vanuit zuidelijke richting (komende vanaf de Geestbrugweg)ingereden worden en uitsluitend in noordelijke richting (de Prinses Mariannelaan) uitgereden worden. Ik voorzie hier grote problemen met de verkeersafwikkeling in de wijk. Omdat de Hoekweg momenteel alleen een wijk-uit straat is, en bovendien een hoofdfietsroute is, heeft dit tot gevolg dat deze er smalle Arentsburghlaan de enige inrijdmogelijkheid zal zijn voor verkeer komende vanuit noordelijke richting(de Prinses Mariannelaan). Omdat deze straat nu ook wordt gebruikt voor uitgaand verkeer, onder meer vanuit het appartementencomplex Buitenplaats Hadriani, gaat dit voor zeer grote verkeersonveilige situaties zorgen. Auto's kunnen elkaar hier niet passeren. Bovendien wordt de leefbaarheid voor bewoners van de Arentsburghlaan onevenredig aangetast. De eveneens smalle Den Burghstraat zal in de beoogde situatie de enige uitrijdmogelijkheid voor verkeer in zuidelijke richting naar de Geestbrug zijn. Deze uitrijdmogelijkheid wordt op dit moment weinig gebruikt vanwege de onoverzichtelijk situatie bij het fietspad op de kruising en het feit dat tegen de verkeersregels in een u-bocht bij de stoplichten moet worden gemaakt wil men richting de Geestbrug kunnen rijden. Dit betekent dat het grootste deel van het uitrijdende verkeer de Dominee Veldhoenlaan en Arentsburghlaan zal gaan gebruiken, terwijl dit ook de enige inrijdmogelijkheid voorverkeer vanuit noordelijke richting zal zijn. Deze straten zijn niet geschikt om zoveel verkeer af te wikkelen, laat staan dat de leefbaarheid voor bewoners van de straten onaanvaardbaar wordt aangetast. Deze gevolgenzijn ten onrechte niet betrokken bij het maken van de plannen. In het verleden zijn er ook plannen geweest om de verkeerscirculatie in deze wijk aan te passen. Dit is destijds geblokkeerd door de politie die in haar advies onder meer heeft aangegeven dat hulpdiensten hierdoor niet meer op tijd in delen van de wijk kunnen komen. Ook dit aspect is ten onrechte niet betrokken.	Vanzelfsprekend is de veiligheid met betrekking tot bereikbaarheid voor een ieder (en ook hulpdiensten) van belang. De verdere verkeerstechnische alsook ruimtelijke inrichting zal in de volgende fase verder worden uitgewerkt. Hiervoor staan verschillende opties open die in samenspraak met de omgeving zullen worden besproken om tot een best mogelijke uitwerking te komen.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

	e	Conclusie Ik begrijp dat een OV-verbinding nodig is om verdere toename van de verkeersdruk met de komst van de vele nieuwe bewoners op de Binckhorst beheersbaar te houden. Maar daarbij moet wel gekeken worden naar de belangen van omwonenden en dat is nu nog volstrekt onvoldoende gebeurd. Als omwonende van het traject richting Rijswijk/Delft krijg ik straks te maken met veel negatieve gevolgen, die de leefbaarheid van onze wijk heel erg gaan aantasten. Bovendien, zonder aanvullende maatregelen, zal het autoverkeer alleen maar verder toenemen. De komst van een tram of lightrail verandert daar niets aan, aldus de vervoersstromenstudie. Ik vind daarom dat er beter naar alternatieven moet worden gekeken.	Er zal in de planning- en studiefase nog uitgebreid aandacht zijn voor een goede inpassing van het geheel en het effect op leefbaarheid.	Participatieproces
	f	Alternatieven: Volgens mij zijner voldoende betere en slimmere alternatieven voor de vervoersvariant die nu op basis van de onderzoeken uit de bus is gekomen. Je kunt daarbij naar drie aspecten kijken: 1.Alternatieven voor het tracé zelf •Het in de stukken genoemde tracé 2T: een tram vanaf Den Haag Centraal via de Binckhorstlaan –Zonweg –Regulusweg –Opa's veldje/Huygenstraverse naar Station Voorburg. Maar dan zonder de aftakking naar Rijswijk/Delft en met het terugbrengen van de intercity's op Station Voorburg. •Voor de route naar Rijswijk/Delft wordt in de stukken ook verwezen naar trajecten via de Jupiterkade en Broekslootkade, maar daarvan wordt gezegd dat deze nadelig zijn voor het beoogde gebruik, de kwaliteit en recreatieve functie van de Jupiterkade (slechte bereikbaarheid percelen e.d.) en de Broekslootkade (woongebied met o.a. een school). Maar dit alles geldt net zozeer voor de Binckhorstlaan, Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg. Dus ik snap niet waarom dit alternatief niet is uitgewerkt. 2.Alternatieve vervoersvormen •Een betere en meer frequente busverbinding is in de stukken te snel van tafel geveegd. De huidige buslijn23 wordt in Voorburg-West heel intensief gebruikt. Ook kunnen de huidige buslijnen 26 en 28 geoptimaliseerd worden. 3.Een afsluiting van ofwel de Geestbrug ofwel de Binckhorstlaan bij de gemeentegrens voor alle autoverkeer •Dit is een heel interessante optie om verder te onderzoeken. De basis is al modelmatig aangereikt door de vervoersstromen-studie. Een tram, fietsers, brommers en voetgangers kunnen wel passeren, maar auto's niet. Deze maatregel verhoogt mogelijk de leefbaarheid en milieubelasting op de wijk. Natuurlijk zijn er ook consequenties voor de bewoners zelf (hoe kom ik mijn wijk in en uit?) maar een nadere analyse zou erg interessant zijn. Graag samen met bewoners. En laat de uitkomst meewegen in de besluitvorming over voorkeurstracé en vervoersvorm.	1) In de verkenning zijn de opties voor de bereikbaarheid van CID Binckhorst onderzocht en afgewogen. Uitgangspunt is het verbinden van het CID en Binckhorst met de NS stations en de regio, zoals benoemd in de visie schaalsprong OV. In de Vervoerwaardestudie is wel onderzocht wat het effect van de beide trajecten apart van elkaar is. Beide tracés zijn echter van belang voor een goede OV-bereikbaarheid van het gebied en om te zorgen dat de noodzakelijke mobiliteitstransitie van auto naar OV plaats kan vinden. Voor de route richting Rijswijk/Delft hebben de initiatiefnemers geconstateerd dat de voorkeur uitgaat naar het tracé via de Geestbrugweg. 2) Uit de onderzoeken blijkt dat het optimaliseren van de bestaande busverbinding niet realistisch is omdat deze onvoldoende capaciteit en kwaliteit biedt. In het Plan-MER zijn verder de verschillende routeopties onderzocht en naast elkaar gelegd. Hierbij komt variant 1T als voorkeursalternatief naar voren, daarbij constaterend dat er aandachtspunten zijn rond de inpassing de Voorburgse Binckhorstlaan, Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg. 3) De doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug", maatregel 17 in het Basispakket Mobiliteit) wordt in de planning- en studiefase verder uitgewerkt. De gemeente Rijswijk neemt deze mee in de uitwerking van de herinrichting van de Geestbrugweg (nr. 18) om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. Dit proces is reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving.	Afwegingen te onderzoeken alternatieven (Zeef 1)

	g	Ik bepleit een aanpassing van de doelen. Niet alleen de bereikbaarheid en et OV van de Binckhorst zijn het doel, maar ook het verhogen van de leefbaarheid van zowel de Binckhorst als de omliggende wijken. Ik verzoek u mijn zienswijze te betrekken bij de verdere besluitvorming. Ik ga ervan uit dat mijn zienswijze ertoe leidt dat het plan voor een tram via de Binckhorstlaan, de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg richting Rijswijk/Delft danig wordt aangepast en heroverwogen.	In lijn met uw zienswijze hebben wij ons ten doel gesteld de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de directe omgeving van het tracé te verbeteren ten opzichte van de bestaande situatie.	Leefbaarheid
091716		Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091717		De voorkeurs HOV verbindingen DenHaag Centraal-Voorburg/Rijswijk (Alternatief 1) (HOV variant 1T) is op de Maanweg gepland op de grond waar ons bedrijf zich bevindt. Wij kunnen zo ons bedrijf niet uitoefenen. Ik verzoek u, op grond van bovenstaande, het ontwerp nogmaals te overwegen of dit zo door kan gaan. Ik ga ervan uit dat u mij van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.	Dank voor uw zienswijze. Wanneer de gemeente gronden/onroerende zaken nodig heeft voor het realiseren van de HOV gaat de gemeente met alle betrokkenen in gesprek om te bekijken of minnelijke verwerving mogelijk is. Zekerheidshalve zal de gemeente ook een onteigeningsprocedure starten. Hiervoor is een juridisch-planologische grondslag, zoals een bestemmingsplan/omgevingsplan nodig. De onteigeningsprocedure is wettelijk geregeld en met alle mogelijke waarborgen omgeven. Zodra het tracé definitief is, zal met alle betrokkenen overleg worden gevoerd over minnelijke verwerving en hierbij zal ook de dan geldende procedure uitvoerig worden toegelicht.	Grondverwerving en bedrijfsvoering
091718	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091205, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091205, aanvullend:	NVT

	b	Conclusies: - Ik ben tegen de komst van een HOV door de Binckhorstlaan/Prinses Mariannelaan omdat: - Door het niet kruisen van het spoor worden 2 wijken aardig afgesloten en moeten daardoor omrijden via nu al toch drukke wegen. - De grote bomen op de Binckhorstlaan moeten behouden blijven. - Het nu al veel gebruikte fietspad naar en van Den Haag kan niet gehalveerd worden. We gaan ons immers in de toekomst nog meer op de fiets verplaatsen. - Door de komst van HOV zal de waarde van ons huis verminderen. - We gaan meer geluidsoverlast krijgen. - Als iedere 5 minuten een tram langs komt zal dat de veiligheid niet verbeteren. - Het niet door laten gaan van de HOV over de Binckhorstlaan / Prinses Mariannelaan zal een grote kostenbesparing opleveren. - Ik geloof niet dat 80% van de bewoners van het Binckhorst gebied via de tram naar Delft zullen gaan. Dit percentage werd genoemd op een bijeenkomst. - Ik zie niet de noodzaak in voor HOV richting Rijswijk / Delft omdat er al voldoende OV is in die richting. - Bruggen gaan regelmatig open en de tram zal met het verkeer meerijden over de Geestbrugweg wat een snelle doorgang belemmert. - En de gehele HOV route zal voor nog grotere parkeerproblemen gaan zorgen.	Dank voor uw zienswijze. - In de schetsontwerpen is onderzocht welke ruimtelijke impact inpassing van HOV en bijbehorende haltes heeft. In alle varianten door de Binckhorstlaan, de Prinses Mariannelaan (en Geestbrugweg) zijn de inpassing van het HOV (bus of tram) en de haltes op dezelfde wijze in het schetsontwerp opgenomen en daarmee niet onderscheidend voor de afweging voor een voorkeursalternatief zelf. In de volgende fase wordt nader onderzocht of/hoe de ontsluiting van de zijstraten en wijken geborgd kan worden en hoe de inpassing van de haltes geoptimaliseerd kan worden. In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en in de toekomst verwachte verkeersdrukte op dit traject ook aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. In dat kader is een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") een aanvullende maatregel (nr. 17) in het Basispakket Mobiliteit. Bij de verdere uitwerking van de aanvullende maatregel Herinrichting Geestbrugweg (nr. 18) wordt onderzoek gedaan naar een veiliger weginrichting en ontsluiting van omliggende wijken. - In het geval van de Voorburgse Binckhorstlaan blijven de oude bomen aan weerszijde van de weg staan en moeten de jonge boompjes in de middenberm worden verplaatst als dat mogelijk is. Daar waar blijkt dat behoud toch niet mogelijk is, zal zoveel mogelijk compensatie plaatsvinden. - Voor het inpassen van de HOV-tram wordt de herinrichting verder uitgewerkt in de planning- en studiefase. Dit zal worden aangepast op de huidige richtlijnen qua maatvoering en inrichting voor een veilige en afwikkeling van alle verkeerssoorten, dus ook het fietspad. - Het geluid van trams en autoverkeer is afhankelijk van de verkeersintensiteiten in de dag, avond- en nachtperiode. Hierdoor kunnen omwonende geluidhinder ervaren van de tram. In de planning- en studiefase vindt nader onderzoek plaats voor het voorkeursalternatief waarbij ook wordt getoetst aan de Wet geluidhinder. - De verbinding richting Rijswijk/Delft wordt noodzakelijk geacht. De verbinding van CID-Binckhorst naar Delft is van belang voor de ontsluiting van de nieuwe woningen en werkplekken die aldaar worden gerealiseerd. - Opengaande bruggen zijn een aandachtspunt. In de praktijk kan hier in de dienstregeling rekening mee worden gehouden. - De aantasting van parkeerplaatsen kan helaas niet overal worden voorkomen. In de planning- en studiefase wordt onderzocht op welke wijze dit het meest veilig kan en op welke wijze het verlies aan parkeerplaatsen beperkt kan blijven.	Leefbaarheid

091719	a	Ik heb het rapport over bereikbaarheid van de Binckhorst gelezen en de varianten bestudeerd. Ik ben het er mee eens dat de tram de beste variant is maar zet vraagtekens bij de keuze van de Geestbrugweg als beste alternatief richting Delft. De belasting van deze weg alsook van het smalle Voorburgse deel van de Binckhorstlaan is te hoog als er elke 5 minuten een tram door gaat. De Geestbrugweg wordt door veel Rijswijkers gebruikt om naar Voorburg en verder te reizen met de auto en de fiets. Een alternatief is er voor hen niet. De route over de Jan Tijsenweg of over de Trekvlietbrug zijn kilometers om en ook heel drukke routes. De sluiproute over de Nassaukade is een gevaarlijk en belastend alternatief.	De wens om het autogebruik te verminderen en mensen te stimuleren om voor andere manieren van vervoer te kiezen (fiets, OV, wandelen) is een belangrijk onderdeel van de plannen. Met betrekking tot de keuze voor de Geestbrugweg, geldt dat de afwegingen die zijn gemaakt hebben geleid tot een voorkeursalternatief op basis van een groot aantal aspecten en kosten, die in de MKBA en het Plan-MER zijn omschreven.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	b	Mij is opgevallen dat een tramroute die van de Binckhorst naar de Rijswijkse weg via de Trekvlietbrug niet is meegenomen in de plannen. Dit is de beste mogelijkheid om tramlijn 1 zo veel mogelijk over de nu bestaande route te laten rijden en de bewoners gemakkelijk van de Binckhorst met OV naar Delft te laten gaan. Hierdoor heeft de Haagweg een hogere belasting maar daar rijden toch al veel trams. En de Geestbrugweg en het smalle Voorburgse deel van de Binckhorstlaan hoeven niet aangepast te worden en blijven veiliger voor fietsers.	In de eerste helft van 2021 is een eerste tracéafweging ('zeef 1') uitgevoerd aan de hand van een aantal objectieve en vooraf opgestelde criteria die tezamen het afweegkader vormen. Hierin zijn alle door de omgeving aangedragen en door de projectorganisatie geïnventariseerde mogelijke alternatieven beoordeeld op de criteria uit dit afweegkader. De door u genoemde route via de Trekvlietbrug is hierbij ook beschouwd. Deze variant heeft als groot nadeel dat hij niet in het gedeelte van de Binckhorst met de meeste woningen komt. De afweging heeft geleid tot het besluit om verder onderzoek te doen naar de tracévarianten zoals benoemd in het Masterplan. Daarbij is de route via de Trekvlietbrug komen te vervallen. Voor meer informatie, zie het rapport Tracéafweging.	Lijnvoering
	c	Beste gemeenteraad: zorg er voor dat Rijswijkse belangen voorop staan. Zeg nee tegen de ontsluiting Binckhorst via de Geestbrugweg. Draag de tramroute over de Trekvlietbrug voor als alternatief. Zorg er voor dat fietsers de kruising Haagweg/ Geestbrugweg/ Hererstraat veilig en snel kunnen oversteken. Al te vaak sta ik daar zeer lange tijd voor een rood fietsersstoplicht te wachten. Dit wordt alleen maar erger. Er zijn fietsers die zelf gaan bepalen wanneer zij dit onoverzichtelijke kruispunt oversteken. Ik voorzie (nog meer) ongelukken. Zorg er voor dat de Nassaukade niet als sluiproute gebruikt wordt. Zorg er voor dat Leeuwendaal en Cromvliet goed bereikbaar blijven voor langzaam en gemotoriseerd verkeer.	Uw zorgen zijn ter kennisgeving aangenomen.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

091720	a	Omgevingsplan en Ecologische zone Uitgangspunt van deze zienswijze is de in het Omgevingsplan Binckhorst opgenomen ecologische zone (Broeksloot, langs de Maanweg, op de grens van Den Haag en Voorburg),die is aangewezen als te beschermen gebied. Deze behoort tot de Stedelijke Groene Hoofdstructuur. De Gemeenteraad van Den Haag heeft bij de behandeling van het Omgevingsplan bij amendement besloten om de zone niet alleen te behouden, maar zo mogelijk te versterken. De AVN onderschrijft het Omgevingsplan dan ook, want de aanwezige natuur,bestaande uit diverse bomen, planten, insecten en dus stadsvogels, dient behouden en versterkt te worden. Het is dan ook onbegrijpelijk dat diezelfde gemeente de geringe nog aanwezige groenstructuur en –elementen in deze zone wil aantasten. Behouden en versterken betekent immers juist dat fors geïnvesteerd moet worden in groen, gelet op de geplande woningbouw in de Binckhorst. Voor de huidige en toekomstige bewoners zijn groenvoorzieningen essentieel om te recreëren en te wandelen, maar ook voor de biodiversiteit. Ook in het kader van de reductie van de hittestress zou veel meer aandacht moeten zijn voor verkoelende gebieden. De AVN mist de integrale benadering van de uitvoering in de Binckhorst, die een pilot Omgevingswet bij uitstek dient te hebben.	Dank voor uw zienswijze. Het belang van deze ecologische zone als onderdeel van de stedelijke groene hoofdstructuur (SGH) wordt onderschreven. In het Masterplan Bereikbaarheid zijn daarom de opties met een groot ruimtebeslag in de groenzone niet meer opgenomen. Bij de verdere inpassing van het tramtracé op de Maanweg is behoud en het liefst ook versterking van de ecologische zone uitgangspunt. Voor de Binckhorst zijn er verschillende plannen in de maak om het gebied te vergroenen. Het gaat om de particuliere kavels, waar ontwikkeld wordt, én de openbare ruimte. Bij dit laatste ligt het zwaartepunt op de Trekvlietzone en het Waterfrontpark. Zo is voor de Trekvlietzone onlangs het Ruimtelijk Raamwerkwerk Trekvlietzone vastgesteld.	Leefbaarheid - Ecologie
	b	Naar het oordeel van de AVN verdienteen variant, die qua score dichtbij die van het tracé over de Maanweg ligt, namelijk die over de Zonweg en Regulusweg (2Tpag 29/140 van Overzichtsrapportage), de voorkeur. Voordeel van deze variant is niet alleen dat veel volwassen groen kan worden gespaard, maar ook dat veel meer inwoners van de Binckhorst met deze variant worden bediend. Mocht de huidige voorkeursvariant gehandhaafd blijven dan dient het stuk van het tracé over de Maanweg zodanig te worden ingepast dat de huidige ecologische zone op geen enkele manier wordt verkleind, ook niet door een 70 meter lange tramhalte. Dichtbij de Maanweg staan in de ecologische zone heel oude en grote bomen die van groot belang zijn, vooral gezien de toch al geringe aanwezigheid van groen in de Binckhorst. Het kappen van juist deze strook van ongeveer 2 meter in de ecologische zone heeft dan ook verregaande gevolgen. De aanleg van een grasbaan voor het tramtracé staat in geen enkele verhouding tot de aanwezigheid en de kwaliteit Bij de keuze voor de voorlopige voorkeursvariant zal, naast de aantasting van de ecologische groenzone, bij de “aanlanding” bij station Voorburg op maaiveld ook de volwassen groenzone langs het talud van de spoorlijn Den Haag-Utrecht moeten verdwijnen om het spoor van de tram zo dicht mogelijk langs het NS-spoor te kunnen leggen. Bij handhaving van het groen en het opschuiven van het tramspoor zal Opa’s veldje en het terrein van de scouting worden aangetasten dat moet nu juist worden voorkomen. Bij “aanlanding” op +1 geldt hetzelfde. Bij de uitwerkingsvariant op –1 (ondergronds) blijft het groen wel behouden.	Bij de verdere inpassing van het tramtracé op de Maanweg is behoud en versterking van de ecologische zone uitgangspunt. Hierbij wordt de aantasting van (grote) bomen en beplanting en gepaste compensatie hiervan verder bepaald. Bij de tramvariant zal er op het spoortalud inderdaad sprake zijn van verlies van een deel van het groen. De verdiepte ligging (-1 variant van de lightrail) leidt juist tot een groter verlies. Graag verwijzen wij u naar de afbeeldingen in B3-5 op pagina 106 van deelrapport 2 bij het plan-MER. Bij de verdere uitwerking van de trambaan langs het spoortalud wordt gekeken naar behoud en inpassing van (nieuw) groen. Uitgangspunt is geen aantasting van de scouting en Opa's veldje.	Leefbaarheid - Ecologie

	c	Alternatieven. Het is de AVN niet duidelijk geworden waarom de lijn van Scheveningen naar Delft (HTM-lijn 1) door de Binckhorst moet worden geleid. Het herkomst-en bestemmingsonderzoek geeft daarvoor geen aanleiding. De huidige gebruikers van lijn 1 via het centrum van Den Haag en dat van Rijswijk zullen de bestemming van bijvoorbeeld het Mondriaancollege, de Haagse Hogeschool, de Megastores en station Hollands Spoor niet meer rechtstreeks kunnen bereiken. Het probleem van het Rijswijkseplein,dat zou moeten worden opgelost, is niet verder benoemd dan dat er veel tramlijnen overheen lopen. Dat kan worden opgelost door het eindpunt van de lijnen 11 en 12 net als vroeger, terug te leggen bij station Hollands Spoor. Met de nieuwe trams is dat geen probleem meer, omdat die net als de lijnen 2 en 19 bij Ziekenhuis Antoniushove kop kunnen maken op twee sporen tegenover HS.	Het oplossen van het OV-knelpunt Rijswijkseplein is een nevendoel dat bereikt kan worden met het omleggen van lijn 1. De hoofdreden is het ontsluiten van de Binckhorst/CID met een hoogwaardige regionale openbaar vervoerverbinding. Ook zonder het nevendoel voor het Rijswijkseplein is het omleggen van lijn 1 het voorkeursalternatief.	Lijnvoering
	d	Groot voordeel van het behouden van de huidige lijnvoering van lijn 1 is dat het bomenbestand op de Binckhorstlaan-Zuid (in Voorburg)behouden kan blijven. De variant 2Tbuigtimmers eerder af van de Binckhorstlaan naar Voorburg. En een ander (groot) voordeel is, dat er ook geen investeringen hoeven te worden gedaan in de vervanging van zowel de Geestbrug als de Binckhorstbrug.	De inpassing van variant 2T is duurder dan variant 1T en scoort slecht op het aspect maakbaarheid. Dit verschil zit in het gedeelte Zonweg-Regulusstraat-station Voorburg. Deze issues worden met uw voorstel slechts deels opgelost. Daarnaast maakt een HOV-verbinding onderdeel uit van een regionaal netwerk en dient ook als zodanig bekeken te worden. De uitwerking van een HOV-verbinding over de Binckhorst vindt plaats binnen de beleidskader en toekomstvisie op het regionale OV-netwerk, zoals deze is vastgelegd in (onder andere) de Schaalsprong OV. Hierbij wordt uitgegaan van een HOV-verbinding over de Binckhorst richting Rijswijk/Delft en richting Voorburg.	Lijnvoering
	e	De AVN spreekt om bovengenoemde redenen haar voorkeur uit voor een tracé dat niet langs de ecozone langs de Maanweg gaat, het tracé 2T,met de volgende aanpassingen: ondergronds (-1) tussen Maanweg en station Voorburg, en zonder de aftakking via de Binckhorstlaan naar Rijswijk, en is uiteraard graag bereid tot overleg over dit voorstel.	Wij hebben kennisgenomen van uw voorkeur.	Alternatieve routes

091721	a	Ik geef deze zienswijze met 20 jaar woon-,praktijk- en verkeerservaring op het kruispunt Haagweg/Geestbrugweg. Op dit kruispunt en aanliggende Haagweg en Geestbrugweg heeft sinds jaar en dag een extreem hoge verkeersdruk geheerst met als gevolg: Zeer hoge vervuiling (uitlaatgassen en fijnstof), veel (ook ernstige) ongelukken. Zeer veel geluidsoverlast en trillingen van trams. Veel geluidsoverlast van (nachtelijk) onderhoud aan tramsporen. Gevaarlijke voetgangers- en fietser situaties door de hoge intensiteit van gebruik. DE PRAKTIJK VAN 20 JAAR 2002- 2015 Het gebruik van een dergelijk kruispunt en aanliggende straten met auto's bussen, trams, voetgangers en fietsers geeft de volgende overlast+C855 Auto's Voortdurend ronkende auto's wachtend bij het ene dan wel het andere stoplicht. Lang wachten, veel lawaai en uitstoot uitlaatgassen en fijnstof (dag en nacht) (aan te tonen door zwarte laag op kozijnen) Tram(s) Geluidsoverlast Trams (aanlevering geluidsopnames mogelijk). Ieder kwartier tot ca 00.30 en een uur daarna denderende trams op hoge snelheid richting de remise. Trillingen (denderen). Iedere tramgang gaat gepaard met rillingen van het huis. Geluidsoverlast onderhoud tramrails Dit vindt regelmatig plaats, altijd in de nacht. Extreem lawaai van slijptollen en vonkenregens (alles hel verlicht) midden in de nacht (tussen 2:00 en 4:00) (tijd van diepste slaap) (aanlevering geluidsopnames mogelijk) (info over intensiteit ook mogelijk)	Dank voor uw zienswijze. Wij hebben kennisgenomen van uw ervaringen. De inhoudelijke punten van uw zienswijze worden hieronder beantwoord.	Leefbaarheid
	b	Ongelukken vele (soms naar ernstige) ongelukken rondom kruispunten en op aangrenzende gedeelte Haagweg/Geestbrugweg (op te zoeken). Voetgangers/fietsers Gevaarlijke situaties door hoge intensiteit en onoverzichtelijkheid en tevens zeer lange oversteek / wachttijden.	In de MIRT-verkenning is de verkeersveiligheid als beoordelingscriterium meegewogen. Hierbij zijn tevens aandachtspunten ten aanzien van verkeersveiligheid in de varianten inzichtelijk gemaakt. Voor alle varianten zijn schetsontwerpen opgesteld om de impact van inpassing van de HOV-verbinding in de openbare ruimte in beeld te brengen. Met name op de tracédelen in Voorburg en Rijswijk is verkeersveiligheid een aandachtspunt. Daarom zijn in het Basispakket Mobiliteit maatregelen voorzien om proactief in te spelen op nadelige effecten op leefbaarheid en verkeersveiligheid. Denk hierbij aan volledige herinrichting van de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg en het verminderen van het autoverkeer door beperkende maatregel bij de Geestbrug. In de volgende fase worden de plannen voor het ontwerp van de inpassing en openbare ruimte nader uitgewerkt (planning- en studiefase), waarbij verkeersveiligheid als belangrijk aandachtspunt wordt meegenomen.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid

	c	2015 Herinrichtingen Kruispunt een aanliggende geestbrugweg en Haagweg. Relatief pasgeleden (2015) zijn dit kruispunt en de Haagweg/Geestbrugweg door herinrichting autoluwer gemaakt, beter georganiseerd ook voor fietsers en voetgangers, rustiger door het laten vervallen van tramlijn 10 (nu 1 tweerichting tramlijn in plaats van 2 (2 richting) tramlijnen). Dit alles heeft plaatsgevonden om o.a. bovenstaande redenen en is ook als zodanig gecommuniceerd. Verbetering, maar geen 100% oplossing. Dit heeft een duidelijke verbetering gegeven als is het gebruik nog steeds behoorlijk intensief. Een groot deel van bovenstaande problemen zijn weliswaar verminderd, maar nog steeds aanwezig	Met de maatregelen in de MIRT-Verkenning voor de bereikbaarheid CID Binckhorst is beoogd om de groei van het autoverkeer te beperken en te voorkomen. We willen dan ook de huidige kruispunten nog verder verbeteren op veiligheid en doorstroming. In de schetsontwerp is een eerste verkenning gedaan of er voldoende ruimte is om de HOV-verbinding veilig in te passen. In de volgende fase (planning- en studiefase) wordt nader onderzoek gedaan naar de exacte vormgeving van het kruispunt (zoals aantal opstelstroken en ligging stopstreep) en de afstelling van de verkeerslichten.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	d	consequenties van het ontwerp masterplan bereikbaarheid en plan-MER. Mijn inziens zal doorvoering van dit plan de volgende gevolgen hebben: wachttijden, verstoppingen en dientengevolge grote toename luchtvervuilingen Als voorgenomen rijschema van de tram wordt aangehouden (iedere 5 minuten, of zelfs 2,5 (!))) en deze op tijd moet rijden dan zal er (nog) veel langer moeten worden gewacht bij stoplichten door alle andere verkeersgebruikers. De wachtende auto's, vrachtwagens en motoren zullen daardoor extra veel uitlaatgassen en fijnstof uitstoten op dit kruispunt en daaromheen.	Zonder realisatie van de HOV-verbinding neemt de hoeveelheid autoverkeer nog verder toe (Referentiesituatie). In de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg zijn inderdaad aandachtspunten over doorstroming autoverkeer en verkeersveiligheid geconstateerd. Dit geldt voor alle varianten en is niet onderscheidend. In de volgende fase moet nader onderzocht worden op welke wijze de HOV zo optimaal mogelijk ingepast kan worden, eventueel in combinatie met verkeersbeperkende maatregel op de Geestbrug (zoals opgenomen in het Basispakket Mobiliteit) en de reconstructie van kruispunten en ingrepen in verkeersinstallaties. (zie maatregel 18).	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	e	Onvoldoende ruimte voor voetgangers en fietsers en meer gevaarlijke situaties daardoor. De voetgangers en fietsers krijgen minder ruimte hetgeen weer terug gaat naar de onveilige en onoverzichtelijke situatie van voor de herinrichting. De veilige oversteek door het tunneltje onder het kruispunt staat daarbij overigens ook op de tocht door andere plannen om deze tunnel te dempen en te laten vervallen. Dit terzijde.	De gemeente Rijswijk neemt deze mee in de uitwerking van de herinrichting van de Geestbrugweg om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. Dit proces is reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	f	Exorbitante toename van geluidsoverlast en trillingen -langer rokende auto’s, vrachtwagens en motoren bij de stoplichten - iedere 5 (of 2,5) minuut een trillend huis met piepend tramgeluid tot 00:30 ’s nachts - een minimaal verviervoudiging van de intensiteit qua rijfrequentie Tram zal ongetwijfeld ook een navenante toename geven van het nachtelijk onderhoud (meestal tussen 2:00 en 4:00) met extreme geluids- en lichtoverlast (zie boven). Dit gaat dan richting het onacceptabele qua verstoring nachtrust van alle aanliggende bewoners.	Er is uitgegaan van zes trams per uur, per richting, tijdens de spits. Grofweg een per vijf minuten op de drukste momenten van de dag. Qua trillingen en geluid is er amper sprake van een toename vergeleken met de in de toekomst verwachte ontwikkelingen, ook wel de referentiesituatie genoemd. Met betrekking tot het piepgeluid: Er is een apart aspect opgenomen in het m.e.r. om dit te beoordelen onder de naam 'booggeluid'. Zie hiervoor pagina 79, paragraaf 6.4.2. van deelrapport 3 bij het plan-MER. Voor de realisatiefase is in het Plan-MER aangegeven om trillingsmetingen te doen bij de bouwwerkzaamheden waarbij trillingen ontstaan en een oplevertoets na realisatie (toetsing van de trillingspredictie). De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aanbevolen om in de planning- en studiefase trilling- en geluidsmetingen te doen bij kunstwerken en daarnaast om de specifieke situatie van de ondergrond te betrekken bij het onderzoek. Deze aanbeveling wordt overgenomen.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

	g	Tekort aan parkeergelegenheid. Door alle aanliggende bewoners is het momenteel nog net mogelijk om (ergens in de buurt) te parkeren. Door het schrappen van parkeerplaatsen zal er een absoluut tekort komen aan parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers. Dit zal de aantrekkelijkheid voor bewoners en bedrijven voor het gehele gebied aanzienlijk verlagen. Conclusie. Zoals bovenstaand onderbouwd, en na 20 jaar het geheel in de praktijk te hebben meegemaakt, zal het doorvoeren van het bovengenoemde plan mijns inziens resulteren in een veel te intensief gebruik van twee veel te kleine wegen en dito kruispunt daarvoor met als gevolg: een verkeersinfarct, geluidsinfarct, vervuilingsinfarct, ongelukkeninfarct en parkeerinfarct.	Bij verdere uitwerking van de plannen wordt gekeken of en hoe er in voldoende mate compensatie kan plaatsvinden. We hebben kennisgenomen van uw conclusie.	Mobiliteit - Parkeren
091722	a	als bewoner van de Prinses Mariannelaan heeft het aanleggen van een tram door de Binckhorstlaan / Prinses Mariannelaan grote gevolgen voor mijn persoonlijke leefomgeving. Uit de plannen voor de tramlijnen maak ik op dat Voorburg West vrijwel volledig wordt afgesloten voor het overige verkeer vanwege de zeer hoge frequentie van de trams. Deze afsluiting zal een groot negatief effect hebben op de leefomgeving van mij en mijn buurtgenoten. Ik vrees voor verkeersopstoppingen, parkeer-en verkeersveiligheidsproblemen en het verlies van groen in onze wijk. Ik vind dat daar onvoldoende rekening mee is gehouden in de plannen.	Dank voor uw zienswijze. In de planning- en studiefase wordt de inpassing van de tram op het traject Binckhorstlaan-Prinses Mariannelaan-Geestbrugweg verder uitgewerkt en onderzocht. In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en in de toekomst verwachte verkeersdrukte op dit traject ook aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. In dat kader is een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") een aanvullende maatregel (nr. 17) in het Basispakket Mobiliteit. Bij de verdere uitwerking van de aanvullende maatregel Herinrichting Geestbrugweg (nr. 18) wordt onderzoek gedaan naar een veiliger weginrichting en ontsluiting van omliggende wijken. De wijkontsluiting is in het Plan-MER benoemd als aandachtspunt voor de vervolgfase. In de volgende fase wordt nader onderzocht of/hoe de aansluiting van de zijstraten en de bereikbaarheid van wijken geborgd kan worden en hoe de inpassing van de haltes geoptimaliseerd kan worden. Dit draagt ook bij aan de verkeersveiligheid.	Leefbaarheid
	b	Ik begrijp niet waarom dit tracé van de Binckhorst naar de Haagweg nodig is en gekozen is als voorkeurstracé. In de vele (!!!) documenten zie ik geen enkele onderbouwing van nut en noodzaak voor de tram door de Binckhorstlaan/Prinses Mariannelaan in Voorburg. Het lijkt erop dat dit tracé willekeurig is gekozen door de Gemeente Den Haag. Cijfers en aannames die voor de tracéafweging gebruikt zijn, zijn van voor de coronacrisis. Dat lijkt me geen goede basis voor zo'n enorme infrastructurele aanpassing in onze gemeente. Er is in de documenten en plannen geen rekening gehouden met de effecten voor de mensen die in de buurt van de Binckhorstlaan / Prinses Mariannelaan in Voorburg wonen.	Uw zienswijze gaat over de vraag of het wel nodig is om een HOV-verbinding aan te leggen via de Binckhorstlaan/Prinses Mariannelaan in Voorburg. Er zijn meerdere redenen voor een tramverbinding richting Rijswijk/Delft. Graag verwijzen wij u naar paragraaf 4.2 van dit document voor nadere toelichting rondom de nut en noodzaak van deze verkenning en specifiek de verbinding richting Rijswijk Delft. Voor de route richting Rijswijk/Delft zijn twee alternatieven onderzocht: een route via de Geestbrugweg en een route via de Broekslootkade. Op basis van de beoordeling van beide tracés aan de hand van het afweegkader uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau hebben de initiatiefnemers geconstateerd dat de voorkeur uitgaat naar het tracé via de Geestbrugweg. Met betrekking tot COVID-19 is daar op verschillende manieren mee omgegaan in de onderzoeken die zijn uitgevoerd. In de Vervoerwaardestudie (pagina 72-73) is bijvoorbeeld aandacht besteed aan de mogelijke effecten van COVID-19 op het gebruik van het OV. In de MKBA is een gevoeligheidsanalyse gedaan met de mogelijke structurele effecten van COVID-19 om de robuustheid van de uitkomsten te toetsen. Per saldo resulteert het in licht lagere uitkomsten. Deze veranderen echter niet de conclusies.	Nut en Noodzaak

	c	Ik begrijp dat de Gemeente Den Haag het nodig vindt de toekomstige bewoners van de Binckhorst openbaar vervoer te bieden. Ik denk dat variant 2T over de Zonweg(in plaats van de Maanweg)zonder de aftakking naar Rijswijk/Delft de beste optie is. Dat is de variant waar Den Haag de lusten en de lasten van heeft. Het weglaten van de aftakking naar Rijswijk/Delft vanaf de Binckhorst is daarbij een flinke kostenbesparing. Het is zonde om zoveel geld uit te geven voor zo'n klein stukje tram waar geen onderbouwing voor is en waar de omgeving alleen maar nadeel van heeft. Een belangenafweging is noodzakelijk en ook wettelijk vereist en die is bij de tracékeuze onvoldoende uitgevoerd. Dat kan de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg toch niet accepteren?	Zie nut en noodzaak van de HOV lijn paragraaf 4.2 van dit document. Een afweging van de verschillende effecten en belangen is in de onderzoeken gedaan. De gemeenten zullen in hun besluitvorming juist ook de lokale belangen meewegen.	Alternatieve routes
091723		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091713	Zie voor beantwoording zienswijze 091713	NVT
091724		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091725	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091620, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091620, aanvullend:	NVT
	b	Met belangstelling, helaas vooral ingegeven vanuit een gevoel van onbehagen, volgen wij al langere tijd de ontwikkeling van de Binckhorst en de betekenis hiervan op de omgeving. En dan vooral de potentiële consequenties die deze ontwikkeling met zich meebrengt voor de omliggende buurtgemeenten daar waar het gaat om leefbaarheid, veiligheid en milieu(waarden), in het bijzonder voor onze woonplaats Rijswijk. Inmiddels wonen wij 25 jaar in de Da Costalaan; een van ons zelfs 31 jaar waarvan zes jaar aan de Geestbrugweg (tegenover de toenmalige tramhalte van lijn 10 – Geestbrug). Wij begrijpen dat de regio en daarmee ook gemeente Rijswijk, nog even los van de ontwikkelingen in de Binckhorst, voor een grote opgave staat: een toename van inwoners in de regio (ook in Rijswijk), een toenemende vraag naar woningen, een groeiende verkeersstroom van wandelaars, (elektrische) fietsen, scooters/brommers, auto's, (H)OV, bestelbussen en vrachtverkeer en de hiermee samenhangende complexe thema's als leefbaarheid, geluid en schone lucht (hoeveel mensen kan een stad aan om te zorgen dat het voor iedereen aangenaam blijft om er te wonen en/of te werken?), bereikbaarheid (voor bewoners en bezoekers), veiligheid (in brede zin van het woord) en zeer noodzakelijke natuur-en milieuwaarden (met name ook in het licht van de klimaatverandering).	Dank voor uw zienswijze. Hierna gaan wij inhoudelijk in op uw zienswijze.	Leefbaarheid

	c	Met de komst van 25.000 woningen (en ongetwijfeld minimaal een dubbel aantal bewoners) ontstaat nu op nog geen halve kilometer van Rijswijk en Voorburg een 'wijk' die qua omvang vergelijkbaar is met Rijswijk (57.837 inwoners in juli 2022 volgens uw website) op een oppervlakte dat vergelijkbaar is met minder dan één tiende van het huidige Rijswijk. (Naast de op dit moment bij mij bekende eigen ontwikkelingen in Rijswijk qua woningbouw: Havenkwartier, in/rond de Bogaard en de omgeving voormalige Shell-terrein). Hoe je het wendt of keert, heeft de ontwikkeling van de Binckhorst direct gevolgen voor Cromvliet, Leeuwendaal en Voorburg West en Oost. Zeker ook vanwege het feit dat de Geestbrugweg en Prinses Mariannelaan doorgaande wegen zijn.	Het forse aantal extra woningen in het CID Binckhorstgebied leidt tot meer verkeersbewegingen. Omdat we niet willen dat dit leidt tot een verhoogde druk van het autoverkeer in de omgeving, wordt ingezet om deze bewegingen vooral met het HOV, te voet en per fiets af te wikkelen. Juist omdat we deze schone vervoerwijzen willen stimuleren, kiezen we er expliciet voor om de ruimte voor voetgangers en fietsers niet te beperken en indien mogelijk zelfs uit te breiden of te verbeteren. Omdat ruimte op veel plekken beperkt is, kan dat er op sommige plekken toe leiden dat de ruimte voor (doorgaand) autoverkeer beperkt moet worden. Eén van de mogelijkheden hiervoor is de mogelijkheid van een knip op de Geestbrug. Dit is een doorstroom belemmerende maatregel voor autoverkeer (aanvullende maatregel nr. 17 in het Basispakket Mobiliteit).	Leefbaarheid
	d	Als bewoners van Cromvliet en frequent gebruikers van de Geestbrugweg als fietser en wandelaar maken wij ons zoals gezegd grote zorgen over veiligheid en leefbaarheid; aspecten die ook zonder HOV/tram al onder druk staan door toenemende (verkeers)drukte. Een verkeersdrukte die zeker door de groei in de toekomst niet zal afnemen. De Geestbrugweg is momenteel zeker niet veilig te noemen, zelfs niet met (of ondanks?) de aanpassingen aan de kruising Penninglaan-Geestbrugweg waar automobilisten zeer regelmatig door rood rijden. Iets wat ook met regelmaat gebeurt op de kruising Geestbrugweg-Haagweg, een kruising die overigens ook los van door rood rijden voor fietsers en wandelaars een crime is. Ook oversteken als fietser om vanaf de Geestbrugweg (ri. Voorburg) de Vondellaan of Da Costalaan in te rijden, is niet zonder gevaar door het drukke verkeer en het ontbreken van een goede infrastructuur. De huidige fietsstrook is beter dan niets maar biedt geen ruimte om stil te staan, om zodoende rustig en veilig te kunnen oversteken. Veilig is de fietsstrook zeker ook niet te noemen door de vele (bestel)busjes die hier dubbel parkeren waarbij de tramrails, bij uitwijken, zorgen voor extra gevaar. Wij kunnen de gevaren gelukkig inschatten, helaas ook door negatieve ervaringen, maar houden ons hart vast als wij de vele scholieren zien die zich – op weg naar school, sportclub, huis – over de Geestbrugweg bewegen. Net als veel medebewoners van Cromvliet, Leeuwendaal (en ook Voorburg) maken wij ons daarom ook grote zorgen om de plannen die er zijn m.b.t. de HOV-aftakking naar Delft via Binkhorstlaan-Prinses Mariannelaan-Geestbrugweg-Haagweg, in de 'volksmond' tramlijn 1.	We begrijpen uw zorgen over de verkeersveiligheid. In de MIRT-verkenning zijn de aandachtspunten ten aanzien van verkeersveiligheid in de varianten inzichtelijk gemaakt. Voor alle varianten zijn schetsontwerpen opgesteld om de impact van inpassing van de HOV-verbinding in de openbare ruimte in beeld te brengen. Met name op de tracédelen in Voorburg en Rijswijk is verkeersveiligheid een aandachtspunt. Daarom zijn in het Basispakket Mobiliteit maatregelen opgenomen om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en inrichting van de Binckhorstlaan (Voorburg,) Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg te verbeteren (maatregel 16, 17 en 18). Denk hierbij aan volledige herinrichting van deze straten en het verminderen van het autoverkeer door beperkende maatregel bij de Geestbrug. In de volgende fase worden de plannen voor het ontwerp van de inpassing en openbare ruimte nader uitgewerkt (planning- en studiefase). De gemeente Rijswijk is het proces over de herinrichting reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving waarbij verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt is.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid

	e	Wij begrijpen en onderschrijven het belang van hoogwaardig openbaar vervoer, van terugdringing van toenemende overlast van autoverkeer (bereikbaar met auto, maar minder doorgaand autoverkeer, 30 km/u de norm), van een mobiliteitstransitie met voorrang voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. (Ontwerp Masterplan pag. 17-18). (Waarbij wij aantekenen dat het terugdringen van autoverkeer op papier heel goed klinkt maar in de praktijk heel moeilijk is. De auto is een 'heilige koe', velen kunnen ook gewoonweg niet zonder auto. Daarnaast is gedragsverandering (in dit geval autogebruik minderen) een complex proces waarbij oud gedrag moet worden losgelaten en nieuw gedrag moet worden aangeleerd. En persoonlijke omstandigheden een belangrijke rol spelen. Wij zijn echter niét overtuigd van nut en noodzaak van de zgn. voorkeursvariant (over de Geestbrugweg). Ook de onderbouwing van de tracékeuze, en de wijze waarop de MER is ingevuld, roept bij ons vragen op. Expert judgement in plaats van data en feiten voelt als subjectief en doelgericht redeneren.	Het voorkeursalternatief is bepaald aan de hand van een uitgebreide set aan onderzoeksrapporten en een integrale afweging langs verschillende criteria uit het afweegkader, die voorafgaand aan het uitvoeren van de onderzoeken al zijn bepaald. De afweging van het Voorkeursalternatief is daarmee niet gedaan op basis van expert judgement en ook niet subjectief.	Nut en Noodzaak
	f	Een hoogfrequente HOV-tramverbinding kan niet ook nog samengaan met het sterk groeiende autoverkeer. Een gegeven dat intussen ook wel onderkend wordt in het Masterplan. Keuzes maken zoals afsluiting voor doorgaand autoverkeer zijn dan noodzakelijk, maar ontbreken. Dat betekent: kort gezegd: geen tram, of indien tram erin, dan doorgaand autoverkeer eruit.	De tram dient als oplossing voor de grote toename in mobiliteitsvraag en is onderdeel van een oplossing om te voorkomen dat het autoverkeer verder groeit (zie 4.2 Nut en Noodzaak in de Nota van Antwoord). Als we willen voorkomen dat het autoverkeer toeneemt, dan is er een alternatief nodig om de toenemende mobiliteitsvraag op te vangen, anders verslechtert de bereikbaarheid van het gebied. Hier is de HOV-verbinding voor bedoeld. Het nog verder verminderen van autoverkeer op de Geestbrugweg en de Mariannelaan, bijvoorbeeld door een zogeheten knip op de Geestbrugweg, behoort ook tot de mogelijkheden, dit is als nader uit te werken maatregel opgenomen in het Basispakket (maatregel 17).	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
091726	a	Ik en mijn gezin maken ons ernstig zorgen over de komst van een tram over de Geestbrug. De huidige trams over de Geestbrug zorgen reeds voor erg veel geluids- en trillingsoverlast (een over de brug komende tram klinkt en voelt als hevig onweer). Nu zijn het echter nog kleine lichte trams die maar zeer weinig voorbij komen, straks zijn het grote trams die 12 maal per uur voorbij komen zowel overdag als in de nacht. Ook maken wij ons zorgen over de verkeersveiligheid en het nu al aanwezige 'parkeertoerisme' waarbij onze omgeving als P&R-wordt gebruikt, wat met de komst van een tram alleen maar toe zal nemen. Hieronder ga ik in detail in op mijn punten.	Dank voor uw zienswijze. In het Plan-MER van dit project is hinder door trillingen op hoofdlijnen onderzocht. In de volgende projectfase (planning- en studiefase) worden de milieueffecten verder onderzocht. Gedetailleerde berekeningen voor lucht, geluid en trilling zijn hier onderdeel van. Er wordt in de planning- en studiefase een participatieproces opgestart om de Geestbrugweg en andere wegen veiliger en leefbaarder in te richten.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	b	Risico minder woningen/kantoren dan gedacht: tegen hoogbouw op de Binckhorst is bezwaar aangetekend. Dat betekent dat er minder woningen en kantoren komen dan gedacht. Daarmee is ook de voorziene mobiliteitsopgave kleiner. Hoe worden dergelijke risico's (ook voor toekomstige woningbouw) vertaald in de plannen?	De bezwaarmakers hebben een voorlopige voorziening aangevraagd bij de bestuursrechter met als doel de bouw te laten stil leggen. De bestuursrechter heeft dit verzoek afgewezen dus de bouw is niet stilgelegd. Het uitgangspunt blijft om het aantal woningen door het laten groeien conform de ambities er is geen reden om hier nu van af te wijken. In de plannen is verder ook rekening gehouden met gevoeligheidsanalyses.	Gebiedsontwikkeling Binckhorst

	c	Geen behoefte aan verbinding binckhorst/delft: ontsluiting van de binckhorst bij bouw van woningen is belangrijk. Echter: de behoefte lijkt te liggen in ontsluiting naar de stations Den Haag Centraal en Den Haag HS. Vanuit de binckhorst is het sneller om naar Delft te gaan met de trein vanuit HS dan met een tram via Rijswijk. Een tramverbinding via Rijswijk draagt daarom niet bij aan de vraag om ontsluiting van de binckhorst. Bij de overige bewoners aan deze nieuwe tramlijn is de behoefte er ook niet: de huidige tram volstaat en biedt bovendien de meerwaarde van een verbinding naar Den Haag HS (en daarmee aansluiting naar Rotterdam, Delft en Amsterdam). Waarom een tramverbinding naar Rijswijk/Delft terwijl een minder ingrijpende oplossing zou zijn de Binckhorst alleen te verbinden met Den Haag CS en Den Haag HS?	Een OV-netwerk bestaat gewoonlijk uit meerdere lagen. De trein is een vervoersmiddel om reizigers over grote afstanden te vervoeren. Bus, tram en metro zijn vervoersmiddelen met een fijnmazigere ontsluiting. Niet alle reizigers wonen op een station of hebben een bestemming op het station: een tram of HOV-bus kan voor reizigers een sneller alternatief zijn van deur tot deur. In het verkeersmodel worden diverse reisopties tegen elkaar afgewogen. Uit de Vervoerwaardestudie blijkt ook dat het beoogde HOV goed gebruikt wordt. Soms als voortransport naar een station maar ook voor veel bestemmingen verder in de stad en regio. Er zijn meerdere redenen voor een tramverbinding richting Rijswijk/Delft. Deze zijn verder toegelicht in paragraaf 4.6 van dit document (tak Rijswijk/Delft). Een variant waarbij er alleen de Binckhorst aangedaan wordt (bijvoorbeeld via een lus in de Binckhorst) is niet onderzocht in de MIRT-verkenning omdat dit onvoldoende aansluit op de regionale ambities voor OV.	Nut en Noodzaak
	d	Geen onderbouwing noodzaak tram: Er wordt aangegeven niet voor te sorteren op het realiseren van de Koningscorridor. Tegelijkertijd lijkt dit het enige argument voor de voorkeursvariant. Immers: waarom wordt anders een tramverbinding gelegd naar Rijswijk/Delft terwijl dit voor ontsluiting van de Binckhorst niet noodzakelijk is? Waarom is een minder ingrijpende variant waarbij alleen de Binckhorst wordt ontsloten niet onderzocht?	Uw zienswijze gaat over de vraag of het wel nodig is om een HOV-verbinding aan te leggen. Graag verwijzen wij u naar paragraaf 4.2 van dit document voor nadere toelichting rondom de nut en noodzaak van deze verkenning en het Voorkeursalternatief.	Nut en Noodzaak
	e	Voorkeursvariant hindert doorgaande routes fietsers en voetgangers rondom de geestbrug: Voetgangers en fietsers krijgen prioriteit in de mobiliteitsvisie. Op de Geestbrugweg en prinses Mariannelaan is het momenteel reeds gevaarlijk en is er weinig ruimte voor voetgangers en fietsers. Ook de doorgaande routes voor fietsers en voetgangers langs de trekvliet worden nu gehinderd door een gevaarlijke oversteek over geestbrugkade. Waarom wordt dan toch gekozen voor een route over de Geestbrug waarmee er nog minder ruimte en meer gevaar komt voor voetgangers en fietsers en de doorgaande fietsroutes langs de trekvliet onderbroken worden? Waarom wordt geen extra ruimte geschapen voor fietsers en e bikes op deze tracés maar juist minder?	In de ontwerpen is onderkend dat er ter hoogte van de Geestbrug een opgave ligt om alle functies in te kunnen passen. Er wordt daarom rekening gehouden met het aanpassen van de brug om de inpassing mogelijk te maken. In het Basispakket mobiliteit zijn daarnaast maatregelen opgenomen voor een herinrichting van de Geestbrugweg, Mariannelaan en Binckhorstlaan (Voorburg) om leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren (maatregelen 16, 17 en 18). Het ontwerp en de inpassing worden in de planning- en studiefase verder uitgewerkt in co-creatie met omwonenden en belanghebbenden.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	f	Onduidelijk welk probleem opgelost moet worden: Onhelder is welk probleem de voorkeursvariant oplost of hoe het bijdraagt aan de OV schaalsprong. Hoe wordt door het verleggen van de huidige tramverbinding over de geestbrug beter OV in de regio gerealiseerd? Welke knelpunten worden hier exact mee opgelost?	Uw zienswijze gaat over de vraag of het wel nodig is om een HOV-verbinding aan te leggen. Graag verwijzen wij u naar paragraaf 4.2 van dit document voor nadere toelichting rondom de nut en noodzaak van deze verkenning.	Nut en Noodzaak

	g	Grotere parkeerbelasting geestbrugkade en omgeving: Nu al wordt het gebied aan het begin van de Geestbrugkade en de Dillenburglaan gebruikt als een soort van P&R: mensen parkeren hier de auto en gaan verder met bus 23. Naar verwachting zal dit fors toenemen wanneer er een tramhalte komt en men vanaf hier binnen 5 minuten naar Den Haag Centraal kan. Hoe wordt dit 'P&R-effect' voorkomen en worden er voldoende parkeerplaatsen voor omwonenden en hun bezoek gerealiseerd? Zeker omdat in de Binckhorst gestuurd wordt op weinig parkeermogelijkheden en aan de Geestbrugweg bovendien parkeerplaatsen verdwijnen? De grote parkeerbelasting leidt nu reeds vaak tot foutparkeren. Dit blokkeert inritten en leidt tot onveilige situaties. Hoe wilt u dit in de toekomst met een nog grotere parkeerdruk voorkomen?	Binnen de gemeente Rijswijk is een participatieproces opgestart om de Geestbrugweg veiliger en leefbaarder in te richten. Het thema parkeren is onderdeel van het vervolgonderzoek. De HOV-lijn dient ook om de parkeerdruk in de toekomst minder hard te laten groeien door andere manieren van transport mogelijk te maken. In de wijken Cromvliet en Leeuwendaal hebben bewoners een parkeervergunning voor avond parkeren. Daarnaast is op de Geestbrugweg betaald parkeren van toepassing. Indien uit het onderzoek van de herinrichting blijkt dat het risico op wijkvreemd verkeer groot is, zullen aanvullende maatregelen worden getroffen. In de planning- en studiefase zal er verder invulling worden gegeven aan de uitwerking hiervan.	Mobiliteit - Parkeren
	h	Ipv meer ruimte voor toenemend fiets- en autoverkeer rond de Geestbrugweg en prinses mariannelaan juist minder door de voorkeursvariant: Rondom de geestbrugweg neemt het fiets- en autoverkeer fors toe. De genoemde routes zijn nu al zwaar overbelast en gevaarlijk door het drukke verkeer. Als oplossing is eerder altijd door de gemeente aangedragen dat het verwijderen van de tramrails meer ruimte geeft voor fietsers en voetgangers waardoor de Geestbrugweg veiliger ingericht kan worden (voor de andere trajecten moet dan nog een oplossing gezocht worden). In de voorkeursvariant wordt in plaats van het verwijderen van de tramrails juist meer ruimte geboden aan de tram. Hoe verhoudt zich dat? Waar moet de benodigde extra ruimte voor fietsers, voetgangers en auto's gevonden worden? Hoe wordt voorkomen dat de tram tijdens de spits continu in de file staat op de geestbrugweg en prinses mariannelaan?	Het ruimtebeslag van de rijbaan wordt voor het grootste deel bepaald door het autoverkeer (behalve bij de haltes). De tram rijdt mee met het autoverkeer. Het verwijderen van de tramrails zorgt dus niet direct voor meer ruimte voor fietsers en voetgangers. De verdere verkeerstechnische alsook ruimtelijke inrichting zal in de volgende fase verder worden uitgewerkt. Hiervoor staan verschillende opties open die in samenspraak met de omgeving zullen worden besproken om tot een best mogelijke uitwerking te komen.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	i	Geluidssaneringsgebied Geestbrugweg: Op de Geestbrugweg en omgeving (zoals bij ons aan het begin van de Geestbrugkade) is reeds veel geluids- en trillingsoverlast. Er zou dus reducering van de hoeveelheid geluid plaats moeten vinden. Een tram die iedere 5 minuten met veel herrie over de Geestbrug dendert draagt hier zeker niet aan bij, integendeel zelfs: dit leidt tot zeer veel geluids- en trillingsoverlast. Hoe gaat voor de voorgenomen geluidssanering gezorgd worden?	In de volgende projectfase (planning- en studiefase) worden de milieueffecten verder onderzocht. Gedetailleerde berekeningen voor lucht, geluid en trilling zijn hier onderdeel van. Dan zal ook verder gekeken worden naar noodzakelijke maatregelen.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	j	Maatregelen veiligheid ivm toegenomen verkeer Leeuwendaal en Voorburg-West: Meer inwoners en bedrijven op de Binckhorst leidt tot meer autoverkeer, voetgangers en fietsers aan beide zijden van de trekvliet (waaronder de Geestbrugkade), de Geestbrugweg, Binckhorstlaan en Prinses Mariannelaan. Welke maatregelen worden genomen om dit toegenomen verkeer veilig op te vangen, waar er door de drukte nu al veel onveiligheid is op deze wegen?	Er zijn bij het Voorkeursalternatief aandachtspunten voor leefbaarheid en verkeersveiligheid op het tracédeel in Voorburg en Rijswijk. Daarom zijn in het Basispakket Mobiliteit maatregelen voorzien voor een herinrichting van onder meer de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg en het verder terugdringen van het autoverkeer door beperkende maatregelen bij de Geestbrug (maatregel 16, 17 en 18). In de volgende fase worden de plannen voor het ontwerp van de inpassing en openbare ruimte nader uitgewerkt (planning- en studiefase) in co-creatie met omwonenden en belanghebbenden. Een verkeersveilig ontwerp is onderdeel van de uitwerking van de plannen voor zowel de inpassing van de HOV-verbinding als de herinrichting van de Prinses Mariannelaan, Geestbrugweg en Binckhorstlaan.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid

	k	Maatregelen geluid en trillingen ivm toegenomen verkeer Leeuwendaal en Voorburg-West: Meer inwoners en bedrijven op de Binckhorst leidt tot meer autoverkeer, voetgangers en fietsers aan beide zijden van de trekvliet (waaronder de Geestbrugkade), de Geestbrugweg, Binckhorstlaan en Prinses Mariannelaan. Welke maatregelen worden genomen om het toegenomen geluid en de toegenomen trillingen te compenseren? Zeker gezien het feit dat dit gebied al is aangewezen als geluidssaneringsgebied? Kunnen wij als bewoners rekenen op vergoeding van de geleden planschade?	Dit is onderdeel van de autonome ontwikkeling en niet een gevolg van de ingrepen die in deze MIRT-verkenning zijn onderzocht. Maatregelen die in het kader van de nieuwe HOV-verbinding nodig zijn worden in de planning- en studiefase voor het voorkeursalternatief bepaald. Inspreker kan, indien zij van oordeel is dat zij door het project Bereikbaarheid CID Binckhorst (economische) schade ondervindt, een verzoek indienen op grond van de wettelijke nadeelcompensatieregeling. Dit kan te zijner tijd (na het onherroepelijk worden van het ruimtelijk besluit voor de HOV-verbinding, zoals een Omgevingsplan of Omgevingsvergunning).	Grondverwerving en Bedrijfsvoering
	l	“Daarnaast zien we dat vangwege de hoge verkeersintensiteiten de verkeersveiligheid, leefbaarheid en de doorstroming hier nu al onder druk staan”. Waarom dan ook nog extra een tram toevoegen? Welke extra maatregelen worden genomen? Hoe worden bewoners gecompenseerd voor de toegenomen druk?	Binnen de gemeente Rijswijk is een participatieproces opgestart om de Geestbrugweg veiliger en leefbaarder in te richten. Onderdeel van dit onderzoek is de afsluiting van de Geestbrug voor autoverkeer. Als onderdeel van het Voorkeursalternatief zijn in het Basispakket Mobiliteit maatregelen voorzien voor een herinrichting van onder meer de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg en het verder terugdringen van het autoverkeer door beperkende maatregelen bij de Geestbrug (maatregel 16, 17 en 18). In de volgende fase worden deze maatregelen nader uitgewerkt (planning- en studiefase) in co-creatie met omwonenden en belanghebbenden.	Leefbaarheid
	m	Alleen vervanging brugdek is onvoldoende: de Geestbrug moet volledig vervangen. Als er nu een tram over de Geestbrug rijdt, zorgt dit voor veel geluids- en trillingsoverlast. Tussen de brug en de weg zit immers een overgang, waardoor ieder wiel dat de brug op of af rijdt voor een grote klap zorgt. Ook trilt de brug zelf trilt wanneer de tram erover rijdt. Nu rijdt er slechts incidenteel een tram, waarbij de belofte was dat de tram volledig zou verdwijnen. Straks rijdt er iedere 5 minuten een tram, waarbij de trams bovendien groter en zwaarder zijn. Dat leidt tot de volgende vragen: - Waarom is geen berekening gedaan van de geluidsoverlast op de Geestbrug, ontstaan door de overgangen daarvan? - Waarom is geluidsoverlast door de Geestbrug niet meegenomen in de plannen? Wat zou het effect zijn van meenemen van deze overlast? - Welke maatregelen worden getroffen om geluidsoverlast door de Geestbrug te verminderen? - De Geestbrug is waarschijnlijk niet geschikt een tram te dragen gezien de grote geluidsoverlast en trillingen die dit geeft. Ook de constructie van de brug is niet onderzocht op geschiktheid. Hoe wordt met dit risico omgegaan? Is vervanging van de totale geestbrug als risico ingecalculeerd? Verandert dit de voorkeursvariant? - Hoe worden omwonenden van de Geestbrug gecompenseerd voor de overlast en voor de vermindering in woningwaarde hierdoor?	Binnen de kostenraming voor het MIRT-project is vervanging van de klep van de Geestbrug voorzien. Er wordt een technisch-functioneel onderzoek gedaan naar de (on)mogelijkheden van de Geestbrug. Vervanging van de Geestbrug is voorzien in het risicodossier van het project en heeft geen effect op de voorkeursvariant. In de planning- en studiefase is er speciale aandacht voor trillingen en geluid.	Locatie Geestbrug(weg)
	n	Veilig oversteken rondom de Geestbrug: Hoe wordt voor een veilige oversteek van Geestbrugkade naar Broekslootkade en omgekeerd, van Geestbrugkade naar de Geestbrugweg richting Haagweg en van Geestbrugweg over de Hoekweg gezorgd? Deze oversteken zijn nu reeds zeer gevaarlijk, wat zal worden verergerd door de komst van een tram en het placeren van tramhaltes rondom deze oversteken. Dit geldt zowel voor de auto, de fiets als voetgangers.	De door u genoemde punten komen tijdens de verdere uitwerking van de plannen aan de orde. In het Basispakket mobiliteit zijn maatregelen opgenomen voor een herinrichting van de Geestbrugweg, Mariannelaan en Binckhorstlaan (Voorburg) om leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren (maatregelen 16, 17 en 18). Deze maatregelen worden in de planning- en studiefase verder uitgewerkt in co-creatie met omwonenden en belanghebbenden.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid

	o	Hoe wordt omgegaan met de belofte aan bewoners de tramrails te verwijderen? Er is reeds zeer vaak gepraat over de veiligheid en overlast op de Geestbrugweg. Daarbij werd altijd voorgespiegeld dat de tramrails zouden verdwijnen. Nu komt er iedere 5 minuten een tram. Dat is onbetrouwbaar handelen richting inwoners! Hoe gaat u om met deze onbetrouwbaarheid van de overheid?	Het blijven van de tramrails op de Geestbrugweg is altijd uitgangspunt geweest van de MIRT-verkenning.	Proces - Historie
	p	Variant met alleen maatregelen bereikbaarheid Binckhorst niet meegenomen: Kunt u aangeven wat de getallen zouden zijn indien een variant gemaakt wordt waarin alleen de Binckhorst ontsloten wordt (bijvoorbeeld met een tramlijn richting Den Haag HS en Den Haag Centraal) , maar de tram niet doorgetrokken wordt naar Rijswijk?	In de Vervoerwaardestudie HOV zijn twee aanvullende tramvarianten onderzocht: 6T waarin de tram over de Binckhorst alleen naar Rijswijk is doorgetrokken en niet naar Voorburg, en variant 7T waarin de tram over de Binckhorst alleen naar Voorburg is doorgetrokken en niet naar Rijswijk. Zie paragraaf 4.2 en de Vervoerwaardestudie voor inzicht in de effecten van deze varianten. Een variant waarbij alleen de Binckhorst is ontsloten en helemaal niet is doorgetrokken richting Rijswijk/Voorburg is al in Zeef 1 afgevallen. Zie voor verder informatie paragraaf 4.5 van dit document.	Nut en Noodzaak
	q	Effect op ambities rond OV en fiets Rijswijk/Voorburg niet in kaart gebracht: er is goed gekeken naar de effecten op OV, fiets en voetgangers in de Binckhorst. Er is echter geen overzicht gegeven van de effecten binnen Rijswijk en Voorburg. Dit terwijl een tram over de toch al drukke wegen daar een aanmerkelijk effect zal hebben. Kunt u voor de verschillende onderdelen van de tracés in Rijswijk en Voorburg aangeven wat dit betekent voor de fietsers en voetgangers?	Het effect op voetgangers is niet onderzocht in de Vervoerwaardestudie omdat deze geen onderdeel zijn van het V-MRDH model. Het effect op fietsverkeer is wel onderzocht en is terug te vinden in bijlage 2 en bijlage 3 van de Vervoerwaardestudie en Plan-MER deelrapport 1 Mobiliteit, 5.2 mobiliteitstransitie. In het Plan-MER deelrapport 2, 2.4.2 Barrièrewerking/oversteekbaarheid is wel ingegaan op effecten voor voetgangers. In het Basispakket mobiliteit zijn maatregelen opgenomen voor een herinrichting van de Geestbrugweg, Mariannelaan en Binckhorstlaan (Voorburg) om leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren (maatregelen 16, 17 en 18). Deze maatregelen worden in de planning- en studiefase verder uitgewerkt in co-creatie met omwonenden en belanghebbenden. Daarom kunnen er nu nog geen specifieke uitlatingen worden gedaan over de effecten voor voetgangers en fietsers; dit hangt samen met de uitgewerkte situatie.	Leefbaarheid
	r	Kosten vervanging Geestbrug niet meegerekend: In de tabel is uitgegaan van behoud van de Geestbrug. Dit levert echter dusdanig veel overlast op dat de huidige brug zo niet gebruikt kan worden. Ook is de constructie van de brug nog niet onderzocht. Wat is het 10financiële effect wanneer de brug vervangen moet worden?	In de kostenramingen is rekening gehouden met vervanging van het brugdek i.v.m. aanpassing van de tramsporen. Benodigde aanpassingen houden tevens verband met eventuele reguliere onderhoudswerkzaamheden. Deze zaken worden in de volgende fase nader onderzocht.	Locatie Geestbrug(weg)
	s	Compensatie omwonenden: welk bedrag is uitgetrokken voor eventuele compensatie van omwonenden voor de ontstane overlast en vermindering van de woningwaarde? Hoe en voor wie zal dit bedrag worden ingezet?	Binnen het project wordt geprobeerd zo veel mogelijk overlast tijdens de bouw te voorkomen. Maar vanzelfsprekend zijn er verschillende soorten schade, zoals planschade en schade welke wordt vergoed door de aankoop en/of verplaatsing van een bedrijf dan wel via een onteigeningsprocedure. Indien er andere dan de hiervoor genoemde schade wordt geleden, bestaat de mogelijkheid om de gemeente hiervoor aansprakelijk te stellen. Indien dat gebeurt, zal per casus bekeken worden óf er daadwerkelijk schade is en óf de gemeente hiervoor aansprakelijk is.	Grondverwerving en Bedrijfsvoering

	t	Verschil 1T en 5T alleen in de brug: klopt het dat de financiële verschillen tussen de varianten 1T en 5T vooral liggen in de aanleg van een nieuwe brug in de variant 5T? Hoe wordt omgegaan met het risico dat de Geestbrug ook in variant 1T vervangen moet worden? Komt de MKBA van de route via de Broekslootkade in dit geval gelijk uit als via de Geestbrugweg?	Dat is correct. Dit heeft te maken met de hoge kosten voor de aanleg van dit formaat brug; de overspanning is vrij fors en de brug moet tot op redelijke hoogte geheven kunnen worden in verband met ter plekke vereiste ruimte voor scheepvaart. Vergeleken met het vervangen van de Geestbrug blijft er een verschil bestaan.	Locatie Geestbrug(weg)
	u	Geestbrugweg/Broekslootkade lostrekken van de andere routes: In de MKBA is alleen gekeken naar de samengestelde tracés. Kunt u de effecten van de keuze voor een tracé over de Broekslootkade dan wel Geestbrugweg ook apart beschrijven?	In de vervoerwaardestudie zijn de vervoerkundige effecten van deze variant in beeld gebracht. Omdat deze variant niet bij de doelstelling van de studie past, zijn deze niet apart in een MKBA opgenomen	Nut en Noodzaak
	v	Verkeersveiligheid en overlast niet meegenomen. Belangrijke zaken zoals de effecten op de verkeersveiligheid en geluidsoverlast zijn niet meegenomen. Dit terwijl vooral rondom de Geestbrug de voorkeursvariant voor veel overlast en onveiligheid zorgt daar waar dit ook nu al een probleem is. Kunt u een nieuwe tabel maken waarin deze gegevens zijn meegenomen? Is dit reden de afweging aan te passen?	De resultaten uit het Plan-MER, ook met betrekking tot verkeersveiligheid en geluid, vormen beslisinformatie over het voorkeursalternatief dat is opgenomen in het Masterplan Bereikbaarheid.	Alternatief-beoordeling
	w	Variant zonder aftakking naar Rijswijk niet meegenomen. Een variant zonder aftakking naar Rijswijk zou de Binckhorst kunnen ontsluiten zonder ingrijpende maatregelen. Immers: de meeste reizigers vanuit de Binckhorst zullen naar de stations in Den Haag reizen. Een dergelijke variant zou daarom zeer positief uit kunnen vallen. Kunt u een dergelijke variant opnemen?	Zie voor beantwoording de reactie bij lid b van deze zienswijze.	Nut en Noodzaak
	x	Individuele routes niet inzichtelijk, waardoor negatieve effecten onderbelicht. De route over de Geestbrugweg heeft zeer veel negatieve effecten. Die worden echter weggeredeneerd of 'verstopt' in de grotere tracés. Kunt u de gegeven tabel ook maken voor de individuele routes (den haag centraal tot en over Binckhorstlaan, routes naar station Voorburg en routes naar Rijswijk/Delft)? Kunt u hierin ook de effecten op de omwonenden als kolom meenemen? Idem voor de verkeersveiligheid.	In het Plan-MER is onderscheid gemaakt in het hoofdrapport MER en drie deelrapporten. In de deelrapporten is bij verschillende aspecten ingegaan op de deeltracés binnen het totale alternatief zoals ook de Geestbrugweg. Voor verschillende aspecten is voor de deeltracés een score toegekend ter onderbouwing van de totaalscore op een criterium en inzichtelijk te maken waar meer of minder effect optreedt.	Alternatief-beoordeling
	y	Mobiliteitsknelpunten niet gekeken naar nieuwe knelpunten door komst van de tram: Bij mobiliteitsknelpunten is gekeken naar een aantal reeds bestaande knelpunten. De knelpunten die er nu echter reeds zijn op o.a. de Geestbrugweg zijn niet meegenomen. Ook de nieuwe knelpunten die ontstaan door de komst van de tram in variant T1 zijn niet meegenomen. Wordt dit wel meegenomen, dan scoort variant 1T waarschijnlijk donkerrood. Kunt u hierop de tabel aanpassen?	Bij de vergelijking is er gekeken naar de referentiesituatie zoals deze ontstaat als gevolg van de autonome ontwikkeling. Daarnaast is in het kader van de toetsing doelbereik ook gekeken naar (NMCA)-knelpunten in het regionaal OV en autoverkeer die in de vorige fase, de preverkenning, zijn aangemerkt als knelpunten.	Alternatief-beoordeling

	z	Bereikbaarheid fiets en voetgangers niet meegenomen voor bestaande gebieden. Variant 1T leidt tot behoorlijke knelpunten in fietsroutes over de Geestbrugweg en langs de trekvliet en de binckhorstlaan. Deze zijn echter niet meegenomen. Wordt dit effect wel meegenomen, dan wordt deze waarschijnlijk oranje. Kunt u dit aanpassen in de tabel?	In deelrapport 1 Mobiliteit is in paragraaf 5.5 verkeersveiligheid ingegaan op de effecten verkeersveiligheid waaronder interactie met overig verkeer en veiligheid van fiets- en looproutes. Omdat de beoordeling voor het gehele alternatief is gedaan zie je in de score op dit criterium geen min. In de uitleg bij de score is echter wel beschreven dat daar waar het HOV gemengd rijdt met het overige verkeer dit nadelig is voor de verkeersveiligheid, in het bijzonder de positie van het langzaam verkeer. Hiervoor zijn maatregelen aangedragen om verder uit te werken in de planning- en studiefase. Ook in het Masterplan Bereikbaarheid is dit aangegeven.	Alternatief-beoordeling
	aa	Kosten 1T optimistisch gerekend. Bij variant 1T is geen rekening gehouden met de aanzienlijke kosten die gemaakt zullen moeten worden om de Geestbrug te vervangen en bewoners te compenseren voor de overlast. Ook is alleen gekeken naar financiele kosten en niet -zoals dat bij een MKBA gebruikelijke is – naar de maatschappelijke kosten zoals overlast en verkeersveiligheid. Als deze worden meegenomen komt de variant veel slechter uit.	Alle alternatieven zijn volgens dezelfde systematiek op kosten geraamd (SSK, 40% marge). Hierin is ook rekening gehouden met aanpassing van de Geestbrug. In de planning- en studiefase wordt het schetsontwerp uitgewerkt tot een inpassend ontwerp en wordt ook duidelijk welke aanpassing nodig is aan de Geestbrug. In dit stadium is niet bekend of de Geestbrug vervangen moet worden. De alternatieven 1 t/m 4 zijn daarin t.o.v. elkaar niet onderscheidend. Voor deze verkenning is een MKBA opgesteld, hierin zijn ook externe effecten opgenomen waarbij gebruik is gemaakt van de resultaten van het Plan-MER, waaronder ook verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit, broeikasgassen en kwalitatief trillingen, cultuurhistorie, natuur, bodem en externe veiligheid.	Alternatief-beoordeling
	ab	Maakbaarheid geestbrugweg/prinses mariannelaan niet meegerekend: Op diverse plekken wordt aangegeven dat de maakbaarheid van dit tracé zeer slecht is, dat er eigenlijk geen ruimte is de tram in te passen en dat de gevolgen voor de omgeving aanzienlijk zijn. Toch is dit hokje groen gekleurd in 1T. Kunt u dit aanpassen naar rood?	De groene score op maakbaarheid in het Masterplan Bereikbaarheid figuur 5.7 geldt voor het alternatief als geheel. In de onderzoeken is onderkend dat de ruimte op de Geestbrugweg aanvullende maatregelen vereist. Daarom is in de kostenraming van de HOV-verbinding rekening gehouden met kosten voor inpassingsmaatregelen. Daarnaast is in het Basispakket Mobiliteit rekening gehouden met aanvullende maatregelen 'van gevel tot gevel' (zie maatregel 18) en wordt voorgesteld om het doorgaande verkeer op de Geestbrugweg er af te halen (maatregel 17). Een mogelijkheid die hiervoor onderzocht is (en waarvan uit de Vervoerwaardestudie gebleken is dat dit werkt) is het aanbrengen van een 'knip' in het autoverkeer op de Geestbrug. De gemeente Rijswijk is inmiddels een verkenning van de herinrichting van de Geestbrugweg gestart om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. In dit proces worden bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving betrokken.	Alternatief-beoordeling
	ac	Misleidende figuur. Door in de figuur dezelfde kleuren te gebruiken als bij de individuele kenmerken in figuur 5.7, lijkt het verschil tussen de verschillende varianten zeer groot, ook daar waar het daadwerkelijk klein is. De figuur is daarmee misleidend en stuurt op variant 1T alsof deze geen grote negatieve effecten kent.	De figuren in paragraaf 5.3 hanteren inderdaad een kleurcodering die op elkaar lijkt. Echter de legenda bij figuur 5.7 maakt wel duidelijk gemaakt dat daarin 5 kleurcodes worden benut. Figuur 5.8 geeft enkel de rangschikking aan van groen naar donkerrood. De titel maakt dat duidelijk.	Alternatief-beoordeling

	ad	Effecten op leefomgeving en milieu niet meegenomen. In de figuren zijn de effecten op de leefomgeving en het milieu zoals opgenomen op p. 12 van de plan-MER niet meegenomen. Indien wel meegenomen, had dit tot andere conclusies kunnen leiden. Neemt u deze effecten alsnog op?	Onduidelijk welke effecten worden bedoeld. Een MER dient om de effecten op het milieu te onderzoeken en identificeren. Daarom is er een Plan-MER geschreven ter ondersteuning van het Masterplan Bereikbaarheid.	Alternatief-beoordeling
	ae	Uitgangspunten worden bij de route over de Geestbrugweg niet gehaald: In deze bijlage worden een aantal uitgangspunten geschetst. Bij de route over de Geestbrugweg worden de volgende uitgangspunten niet behaald: - Tram rijdt zoveel mogelijk op de eigen baan - Trottoirs van 6 meter - Hoofdfietsroutes van 4 meter breed en obstakelvrije ruimte van 0,6 m naast het fietspad - Groene trambanen Waarom zijn deze uitgangspunten voor de Binckhorst essentieel maar voor de bewoners van Rijswijk en Cromvliet niet belangrijk?	Deze uitgangspunten zijn voor het hele tracé belangrijk maar op sommige punten simpelweg niet in te passen. Daar is naar andere oplossingen gekeken en is het uitgangspunt dat de bus of tram met het verkeer meerijdt.	Alternatief-beoordeling
	af	Verkeersveiligheid en knelpunten verkeer rondom geestbrug niet meegenomen in de analyse. “ er is extra aandacht nodig voor de verkeersveiligheid van de Geestbrugweg”. “ De HOV-verbinding draagt niet of nauwelijks bij aan het verminderen van bestaande knelpunten. Bovendien ontstaan mogelijk nieuwe knelpunten in de verkeersafwikkeling bij kruispunten waar inpassing van de HOV-verbinding ten koste gaat van opstelruimte voor het autoverkeer”. Voorgaande staat op p. 11. Helder is nu al dat een tram over de Geestbrugweg leidt tot problemen met de verkeersveiligheid en de doorstroming. Dat terwijl de meerwaarde beperkt lijkt. Waarom dan toch deze variant doorduwen? Waarom zijn bovengenoemde negatieve effecten niet verwerkt in de tabel op p. 10?	In de verkenning is onderzoek gedaan naar de inpasbaarheid van de varianten (onder andere met schetsontwerpen). Conclusie is dat de inpassing van een tram mogelijk is mits in de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg de tram gemengd rijdt met het autoverkeer. Tevens is geconstateerd dat deze inpassing een aantal aandachtspunten kent. Wel zorgt de tram voor vermindering van de hoeveelheid autoverkeer t.o.v. de situatie zonder HOV en het Basispakket Mobiliteit (referentiesituatie). In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en in de toekomst verwachte verkeersdrukte op het traject via de Geestbrugweg ook aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. In dat kader is een doorstroombelemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") (nr.17) opgenomen in het Basispakket Mobiliteit. De gemeente Rijswijk neemt deze mee in de uitwerking van de herinrichting van de Geestbrugweg (nr. 18) om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. Dit proces is reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	ag	Oversteekbaarheid tram Geestbrug sterk negatief. Op diverse plaatsen in de Plan-MER wordt aangegeven dat de kruisingen rondom de Geestbrug nu al problematisch zijn. Met de komst van een tram wordt dit erger. De Geestbrug is bovendien een schoolroute naar zowel primair onderwijs (Pius X, Groen van Prinsterer en Nicolaas Beetsschool) als divers voortgezet onderwijs. Oversteekbaarheid is daarom erg belangrijk. Waarom is daarvoor maar 1 min gerekend in de tabel? Vooral omdat in variant 5 de nabijheid van scholen wel meer negatief is beoordeeld?	Wij begrijpen uw zorgen. De inpassing volgt in de planning- en studiefase, daarbij worden ook de kruisingen en oversteekpunten in meegenomen. Zie ook voorgaande punt ten aanzien van de herinrichting van de Geestbrugweg.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	ah	Ruimtelijke kwaliteit variant Geestbrugweg ook zeer negatief. 1T en 2T zijn positief beoordeeld omdat de tram al aanwezig is. Echter: de tram rijdt sinds 2011 al niet meer. Aan bewoners is beloofd de tramrails te verwijderen om de omgeving veiliger en leefbaarder te maken. Op deze voorgespiegelde ruimtelijke kwaliteit wordt teruggekomen. Daarmee is ook hier het effect zeer negatief. Kunt u de tabel op p. 12 en p. 86 aanpassen naar 2 minnen?	De positieve beoordeling komt in dit geval door de continuïteit op systeemniveau; vanwege het feit dat er in Den Haag al een uitgebreid tramnetwerk ligt, zijn de tramvarianten hierop positief beoordeeld. Omdat de tram meerijdt met het overige verkeer is beperkt sprake van aantasting van het lommerrijke karakter en daaruit volgt deze beoordeling.	Beoordelings-methodiek Plan-MER

	ai	Geluidoverlast Geestbrug niet meegenomen. Geluidsoverlast wordt als neutraal beoordeeld. Dit terwijl een tram die over de Geestbrug dondert voor enorme hoeveelheden geluid zorgt in 1T t/m 4T. Toch is hier in de berekening geen reden mee gehouden en is hier ook geen onderzoek naar gedaan. Kunt u dit alsnog doen en de tabel op p. 12 aanpassen? En worden hier compenserende maatregelen getroffen?	Over het algemeen is het overige verkeer in de referentiesituatie maatgevend voor de geluidsoverlast. Daarmee wordt bedoeld dat de toename in verkeer door de ontwikkelingen in de omgeving meer geluid veroorzaken dan de nieuwe tram. In de planning- en studiefase vindt meer gedetailleerd onderzoek plaats naar geluid en benodigde maatregelen. De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aanbevolen om in de planning- en studiefase geluidsmetingen te doen bij kunstwerken.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	aj	Trillingen Geestbrug niet meegenomen. Trillingen zijn als neutraal beoordeeld. Echter: als er nu een tram over de Geestbrug rijdt is deze tot in een behoorlijke straal in de omgeving te voelen. De geplande trams zijn groter en zwaarder. Daarmee wordt een aanzienlijke trilbelasting voorzien. Kunt u dit opnemen als negatief effect in de tabel? En worden hier compenserende maatregelen getroffen?	Voor trillingen geldt dat op basis van contourlijnen effecten zijn beoordeeld (zie deelrapport 3 bij het Plan-MER). Voor de realisatiefase is daarbij aangegeven om trillingsmetingen te doen bij de bouwwerkzaamheden, waarbij trillingen ontstaan, en om een oplevertoets uit te voeren na realisatie (toetsing van de trillingspredictie). De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aanbevolen om in de planning- en studiefase trillingsmetingen te doen bij kunstwerken (waaronder de Geestbrug) en daarnaast om de specifieke situatie van de ondergrond te betrekken bij het onderzoek. Voor trillingen vindt in de planning- en studiefase gedetailleerder onderzoek plaats en wordt bepaald welke maatregelen nodig zijn.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	ak	Effecten geluid, trillingen en CO2 nog onbekend. Het type materieel, snelheid en toetsingskader is onbekend. Er zijn geen trillingmetingen bekend. Er zijn nog geen berekeningen van CO2-uitstoot uitgevoerd. Dit is alles zeer essentieel voor ons als omwonenden, vooral omdat wij aan de Geestbrugkade veel geluids- en trillingshinder verwachten. Kunt u dit alsnog doen voordat de variant over de Geestbrug zonder adequate onderbouwing wordt doorgedrukt?	Zie voorgaande beantwoording ten aanzien van geluid en trillingen. Er is geen impact van het HOV ten opzichte van CO2-uitstoot omdat het omringende verkeer hiervoor maatgevend is. HOV kent in principe geen uitstoot van CO2 vanwege de elektrische aandrijving.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	al	De toch al drukke omgeving rondom de Geestbrug wordt nog drukker door extra bouw op de Binckhorst. Daar komt nog een tram extra bij. “ Ook op de route Prinses-Mariannelaan-Geestbrugweg laat het verkeersmodel een toename van de hoeveelheid verkeer zien. Hierbij is op dit weggedeelte een hoge kruispuntbelasting te zien met name op de kruispunten Prinses Mariannelaan-Binckhorstlaan en de kruispunten aan beide zijden van de Geestbrug”. “In relatie tot Binckhorst zijn problemen met doorstroming onder meer op (…) Prinses Mariannelaan/Geestbrugweg (…) te verwachten. Dit zorgt niet alleen voor een slechte bereikbaarheid, maar heeft ook nadelige gevolgen voor leefbaarheid en milieu.” Rondom de Geestbrug is het nu al veel te druk, met effecten op geluid (het is nu een geluidssaneringszone), veiligheid, milieu en luchtkwaliteit. Door de ontwikkeling van de Binckhorst is de verwachting dat dit verslechtert. Waarom in dit nu al zo drukke en overbelaste gebied ook nog een tram plannen?	Dit wordt meegenomen in de uitwerking van de herinrichting van de Geestbrugweg en Prinses Mariannelaan (nr. 18 uit het Basispakket Mobiliteit) om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. Dit proces is reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving. De doorstroom belemmerende maatregel afsluiting van de Geestbrug van autoverkeer ("knip Geestbrug") is een aanvullende maatregel (nr. 17 uit het Basispakket Mobiliteit) die onderdeel is van dit onderzoek.	Leefbaarheid

	am	Onterecht uitgegaan van tram in de huidige situatie. Onder 9,10 en 11 wordt ervan uitgegaan dat geen aanpassingen noodzakelijk zijn bij komst van een tram. Echter: sinds 2011 rijdt hier niet meer structureel een tram. Aan bewoners is bovendien toegezegd dat de rails verwijderd zouden worden om tot een veiligere en meer leefbare situatie te komen. De huidige tramrails zijn ook niet geschikt en moeten verbreed worden. Bovendien moet de verkeerssituatie op al deze plekken anders worden ingericht (zie ook het ontwerp masterplan bereikbaarheid). De toelichting op de varianten klopt dus niet. Naast variant 1 geldt dit ook voor variant 2,3 en 4.	De tekst waar u over schrijft, gaat over de HOV-busvarianten. Een kolom naar rechts is de kolom waarin de effecten van HOV-trams en Lightrailvarianten staan beschreven. Hierin zijn er wel degelijk aanpassingen aan de rails opgenomen, ware het niet dat deze zich op sommige locaties beperken vanwege het reeds aanwezig zijn van tramrails op die locatie.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	an	Tram over de Geestbrugweg/Prinses Mariannelaan onveilig. Doordat de tram over dit stuk van het traject over de rijbaan rijdt, is dit traject onveilig. Toch is het traject op verkeerveiligheid met een plus gescoord in tabel 4-6. Dat klopt niet, zeker niet in vergelijking met 5T waarbij voor een vrijliggend traject zonder veel kruisingen in een vergelijkbare woonomgeving deze zelfde plus is gescoord	Voor uw vraag verwijzen we u ook graag naar paragraaf 4.8 van dit document. In deelrapport 1 van de Plan-MER is nader toegelicht hoe de scores voor verkeersveiligheid tot stand is gekomen (zie tabel 5-24 in deelrapport 1). Hierbij is gekeken naar het OV-systeem zelf, de interactie tussen het verkeer en specifiek de langzaam verkeersmaatregelen. De door u aangegeven punten zijn als aandachtspunten geconstateerd onder het aspect 'interactie tussen het verkeer'. De neutrale score in tabel 5-24 voor 1T en 5T komt doordat naar het gehele tracé is gekeken (ook de Binckhorstlaan). 1T en 5T zijn hierbij gelijk gescoord, omdat bij 1T sprake is van gemengd verkeer (maar wel op een bestaande weg met verkeersfunctie) en bij 5T sprake is van impact in een bestaand verblijfsgebied.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	ao	Tram op de geestbrugweg belast de reeds bestaande capaciteitsknelpunten nog meer. Op de Prinses Mariannelaan- Geestbrug zijn nu reeds problemen met de verkeersafwikkeling, die in de toekomst nog toenemen. Hier bovenop moet een tram gerealiseerd worden in de voorkeursvariant, waardoor de knelpunten nog verder toenemen en ook de tram in de spits vast zal komen te staan. Toch wordt dit punt op p. 90 in de tabel op p. 86 vertaald in twee plusjes in plaats van een min. Kunt u dat uitleggen?	Het gaat hierbij om de vergelijking met de referentiesituatie en niet met de huidige situatie. In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en in de toekomst verwachte verkeersdrukte op het traject via de Geestbrugweg ook aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. In dat kader is een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") (nr. 17) opgenomen in het Basispakket Mobiliteit. De gemeente Rijswijk neemt deze mee in de uitwerking van de herinrichting van de Geestbrugweg (nr. 18) om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. Dit proces is reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	ap	Wel aandacht voor nieuwbouw, niet voor oudbouw. Onder het kopje kwalitatieve aansluiting maatregelenpakket op verstedelijkingsprogramma wordt ingegaan op de effecten van alternatief 5 op de geplande nieuwbouw. Echter: zou bestaande bouw niet belangrijker moeten zijn dan nieuwbouw waarbij nog rekening gehouden kan worden met de te plannen tram? Nu worden wij als bewoners rondom de Geestbrug geconfronteerd met een tram die veel herrie maakt. Dat wisten we niet bij aanschaf van ons huis, wat nu fors in waarde en woongenot zal dalen. Bovendien zijn dit oude jaren ’30 huizen, die slecht in te richten zijn tegen geluid en trillingen. Nieuwbouw kan hier al bij aanvang op worden aangepast. Zou het daarom niet billijker zijn de nieuwbouw te belasten met deze effecten ipv de huizen die er al 100 jaar staan?	De effecten op de bestaande bebouwde omgeving zijn ook in beeld gebracht, onder andere via de Plan-MER. Hierin zijn de milieueffecten, zoals trillingen en geluid, op de omgeving onderzocht. Deze onderzoeksresultaten zijn eveneens meegewogen bij het bepalen van het voorkeursalternatief.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid

	aq	Geluidshinder van een tram over de Geestbrug is enorm! Alle varianten zijn qua geluidsbelasting als neutraal beoordeeld. Dit geldt echter zeker niet voor het voornemen een tram over de Geestbrug te laten rijden. Een tram over de Geestbrug leidt tot enorme geluidsoverlast bij de omliggende huizen, waaronder aan de Geestbrugkade. Wanneer nu een tram langsrijdt, klinkt en voelt dat alsof er zware donder is. Verschillende aspecten zijn belangrijk om te bekijken: - Als de tram de brug op en af rijdt, is er een gat tussen de rails. Dit lijkt tot een bonkend geluid bij ieder passerend wiel. - Bij het de brug op rijden, zakt het brugoppervlak door het gewicht enkele centimeters naar beneden. De tram 'valt' dan als het ware naar beneden op de brug. - Tijdens het rijden over de brug trilt de brug mee met de tram. - De brug resoneert het geluid van de tram. - De tram gaat 12 maal per uur rijden, ook op momenten dat het nu rustig is. Daarmee is er duidelijk meer geluidshinder. - De tram rijdt aanvullend op het huidige verkeer, waardoor dit niet tegen het huidige verkeer weggestreept kan worden. - De trams zijn vele malen zwaarder en langer dan het huidige verkeer, waardoor zij zeker op de brug veel meer geluid maken dan bijvoorbeeld auto's. Daarbij geldt bovendien dat dit een gebied is met jaren '30 woningen. Deze woningen zijn inherent slecht geïsoleerd tegen geluid en trillingen en nieuwe isolatie is ook niet goed aan te brengen. De geluidsoverlast is daarmee aanzienlijk en ook niet terug te dringen (in tegenstelling tot bijvoorbeeld de geplande woningen op de jupiterkade, die nog gebouwd moeten worden). Dit leidt tot de volgende vragen; - Kunt u de overlast van geluid en trillingen op de Geestbrug onderzoeken en meenemen in de analyse? - Wat wordt er gedaan om geluid en trillingen op de brug te voorkomen (bijvoorbeeld het vervangen van de brug)? - Hoe worden bewoners gecompenseerd voor de overlast en daling van waarde van hun pand?	In het Masterplan Bereikbaarheid is het voorkeursalternatief aangegeven en zijn de aandachtspunten voor de verder uitwerking benoemd. Bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief in de planning- en studiefase (en ruimtelijk plan om de verbinding vast te leggen) wordt het ontwerp van de tramverbinding verder uitgewerkt en wordt ook bepaald waar haltes daadwerkelijk gaan komen. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de (her)inrichting van de Geestbrugweg en onderzocht welke aanpassingen aan de Geestbrug nodig zijn. In dit stadium is niet bekend of de brug wordt aangepast of vervangen. In de planning- en studiefase vindt meer gedetailleerd onderzoek plaats naar geluid en trillingen en benodigde maatregelen. Voor de realisatiefase is in het Plan-MER aangegeven om trillingsmetingen te doen bij de bouwwerkzaamheden waarbij trillingen ontstaan en een oplevertoets na realisatie (toetsing van de trillingspredictie). De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aanbevolen om in de planning- en studiefase trilling- en geluidsmetingen te doen bij kunstwerken en daarnaast om de specifieke situatie van de ondergrond te betrekken bij het onderzoek. Deze aanbeveling wordt overgenomen door de gemeenten. Inspreker kan, indien zij van oordeel is dat zij door het project Bereikbaarheid CID Binckhorst (economische) schade ondervindt, een verzoek indienen op grond van de wettelijke nadeelcompensatieregeling. Dit kan te zijner tijd (na het onherroepelijk worden van het ruimtelijk besluit voor de HOV-verbinding, zoals een Omgevingsplan of Omgevingsvergunning).	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	ar	Een tram over de Geestbrug leidt tot veel trillingen bij omliggende huizen. Ale varianten zijn qua trillingen als neutraal beoordeeld. Echter: een tram over de Geestbrug leidt tot behoorlijke trillingen, die in de omliggende huizen goed voelbaar zijn. Het gaat om het volgende: - Als de tram de brug af rijdt, is er een gat tussen de rails. De tram daalt bovendien enkele centimeters. Dit leidt tot een bonkende trilling bij ieder wiel dat de brug op of af gaat. - Tijdens het rijden trilt de brug en daarmee de omgeving. De omliggende woningen zijn uit de jaren '30 en daarmee niet meer aan te passen aan dergelijke trillingen. Dit leidt tot de volgende vragen; - Kunt u de overlast van geluid en trillingen op de Geestbrug onderzoeken en meenemen in de analyse? - Wat wordt er gedaan om geluid en trillingen op de brug te voorkomen (bijvoorbeeld het vervangen van de brug)? - Hoe worden bewoners gecompenseerd voor de overlast en daling van waarde van hun pand?	Zie voor beantwoording van dit punt bovenstaande reactie.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid

	as	Een nieuwe brug belemmert het verkeer minder dan verbouw van bestaande bruggen. De geestbrug is de doorgaande route naar diverse basisscholen (Pius X, Groen van Prinsterer, Nicolaas Beets). Bij verbouwing van deze brug moeten leerlingen, maar ook vele anderen, kilometers om lopen en fietsen. Ook de Binckhorstbrug is een zeer drukke route. Variant 5T leidt daarom tot aanzienlijk minder overlast tijdens de bouw, omdat er geen impact is op de bestaande infrastructuur.	Tijdens de bouwfase zal er inderdaad sprake zijn van overlast en (mogelijk) beperkte bereikbaarheid. Deze hinder is echter tijdelijk en mogelijk op te vangen in fasering of tijdelijke maatregelen. Vanwege het tijdelijke karakter van deze effecten, worden ze niet meegewogen bij het bepalen van het voorkeursalternatief.	Locatie Geestbrug(weg)
	at	Wij vragen u mitigerende maatregelen op te nemen tegen de geluids- en trillingshinder die veroorzaakt gaat worden door het laten rijden van een tram over de Geestbrug.	In de volgende fase wordt de inpassing van het voorkeurstracé in de omgeving bepaald en worden de effecten op lokaal niveau nog nauwkeuriger onderzocht . In lijn met de hiervoor geldende wet- en regelgeving zullen daar waar nodig maatregelen getroffen worden om negatieve milieueffecten te beperken.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	au	In de MKBA zijn veel factoren niet meegenomen. Het betreft onder andere de hinder voor omwonenden, maar ook kosten voor vervanging van de Geestbrug. Zie voor een meer uitgebreide analyse ook de reactie op het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid.	Alle alternatieven zijn volgens dezelfde systematiek op kosten geraamd (SSK, 40% marge). Hierin is ook rekening gehouden met aanpassing van de Geestbrug. In de planning- en studiefase wordt het schetsontwerp uitgewerkt tot een inpassend ontwerp en wordt ook duidelijk welke aanpassing nodig is aan de Geestbrug. In dit stadium is niet bekend of de Geestbrug vervangen moet worden. De alternatieven 1 t/m 4 zijn daarin t.o.v. elkaar niet onderscheidend. Voor deze verkenning is een MKBA opgesteld, hierin zijn ook externe effecten op genomen waarbij gebruik is gemaakt van de resultaten van het Plan-MER, waaronder ook verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit, broeikasgassen en kwalitatief trillingen, cultuurhistorie, natuur, bodem en externe veiligheid.	Kosten
	av	Gelieve ook het effect van geluid en trillingen van een tram op de Geestbrug te onderzoeken gezien de zeer negatieve impact hiervan op de omwonenden.	Zie voor beantwoording de reactie in lid aq van deze zienwijze.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	aw	Gezien de verwachte zeer negatieve effecten op de verkeersveiligheid, doorstroming, parkeerdruk en oversteekbaarheid van de Geestbrugweg en de Prinses Mariannelaan, zou het aanbeveling verdienen ook deze te monitoren wanneer voor een variant over de Geestbrugweg wordt gekozen.	Dank voor uw aanbeveling, monitoring is een aandachtspunt in de vervolgfasen.	Proces - Vervolgproces
	ax	Overal dezelfde norm hanteren voor het aantal geluidsgehinderden klopt niet met de praktijk. Voor het bepalen van het aantal blootgestelden is uitgegaan van 2,1 inwoners per woning. Echter: het aantal inwoners varieert behoorlijk. Langs de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg en -kade staan bijvoorbeeld grote gezinshuizen met 6 of meer slaapkamers, waar vaak grotere gezinnen wonen. Op de Binckhorst daarentegen worden veel appartementen gebouw die vaak maar 1 of hooguit 2 bewoners kennen. Overal dezelfde norm hanteren lijkt daarom niet reëel. In de norm voor overlast is bovendien geen rekening gehouden met het karakter van de huizen. Langs de Prinses Mariannelaan, de Geestbrugweg en de Geestbrugkade staan jaren ’30 huizen die slecht geïsoleerd en niet trillingsbestendig zijn. In bijvoorbeeld de Binckhorst moet veelal nog gebouw worden, waarbij met geluidswerende technieken gewerkt kan worden. Daarmee is de overlast niet overal gelijk.	Als benadering van het aantal blootgestelden volstaat deze methodiek voor de berekening (conform CBS). Voor het berekenen en toetsen van het geluid op de gevel van een woning is het type van een woning niet van belang. De normen voor de geluidsbelasting van wegverkeer gelden voor het invallend geluidniveau op de gevel. Als geluidsnormen worden overschreden kan nader gevelonderzoek nodig zijn, waarbij wordt gekeken of gevelmaatregelen nodig zijn. Bij het gevelonderzoek wordt wel rekening gehouden met de bouw van de betreffende woning.	Beoordelings-methodiek Plan-MER

	ay	Bij de bepaling van het aantal geluidsgehinderden is geen rekening gehouden met de effecten va het rijden van de tram over de Geestbrug, terwijl deze zeer negatief zijn. Hier maakt de tram ook significant meer geluid dan het autoverkeer dat als maatgevend is genomen gezien de zwaarte en lengte van de tram. Dit heeft ook een significant effect op bijvoorbeeld de slaap van de omwonenden: ook nu worden we al wakker als er een tram over de brug gaat! Gelieve bruggeluid dus naast booggeluid ook op te nemen als criterium.	Booggeluid is meegenomen als apart beoordelingsaspect in het Plan-MER. In de planning- en studiefase vindt nader onderzoek plaats voor het voorkeursalternatief waarbij ook wordt getoetst aan de Wet geluidhinder. Daarbij wordt gekeken naar mogelijke maatregelen. Bij het ontwerp van constructies en aanpassing aan bruggen (waaronder de Geestbrug) zal aandacht besteed worden aan het voorkomen van extra geluidhinder door bijvoorbeeld voegovergangen of uitstraling. In dit stadium is niet bekend welke maatregelen uiteindelijk getroffen gaan worden.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	az	Spreiding geluid over de dag niet meegenomen. Waar op de route Prinses Mariannelaan – Geestbrugweg nu vooral geluid is in de spits, is dat straks met een tram 12 maal per uur de hele dag door. Daarmee is de geluidsbelasting voor omwonenden en vooral ook de belasting op de slaap veel hoger.	In het geluidsmodel is uitgegaan van de frequentie zoals opgenomen in het verkeersmodel. De geluidsbelasting wordt uitgedrukt in de dosismaat Lden ('den' staat voor 'day, evening, night'). De eenheid voor Lden is dB. De geluidsbelasting in Lden is de naar tijdsduur gemiddelde waarde van het geluidsniveau in: • De dagperiode (07:00-19:00); • De avondperiode (19:00-23:00) na toepassing van een straffactor van 5 dB; • De nachtperiode (23:00-07:00) na toepassing van een straffactor van 10 dB. Omdat het geluidsniveau wordt gemiddeld over de etmaalperiode, wordt een rekening gehouden met de rustige periodes in een etmaal. Het geluid van trams en autoverkeer is afhankelijk van de verkeersintensiteiten in de dag, avond- en nachtperiode. Alleen op wegen met veel autoverkeer, is het tramlawaai ondergeschikt.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	ba	Modellering heeft plaatsgevonden op basis van veel aannamen en niet gecorrigeerd voor relevante factoren. In plaats van dat daadwerkelijk geluidsmetingen zijn gedaan en dat is gekeken naar het geplande materiaal, zijn modelmatige berekeningen op volumes gedaan. Hierdoor is geen rekening gehouden met de volgende zaken die volgens de handreiking geluidskartering van tramverkeer wel van belang zijn (en waarvoor dus gecorrigeerd had moeten worden): - Trams op een brug zullen een hogere geluidsemissie opleveren. (…) de toeslag heeft veelal een laagfrequente bijdrage, waardoor de relatieve bijdrage op grotere afstand toeneemt. Dit heeft een sterk effect rondom de Geestbrug. - Optrekken en afremmen zijn niet in de emissiebeschrijving meegenomen. Dit levert meer geluid op rondom de haltes en bij verkeersovergangen. Dit heeft daarmee vooral effect op het traject Prises Mariannelaan – Geestbrugweg. - De emissiebeschrijving bevat geen gegevens over de emissie in bogen op kruisingen en wissels. - Asfaltbeton heeft een slechtere emissiewaarde dan andere ondergronden. Dit maakt dat de geluidsbelasting op de Prinses Mariannelaan – Geestbrugweg aanzienlijk hoger is dan elders omdat de tram hier over de weg moet rijden. - Er is niet gecorrigeerd voor de zwaardere trams die ingezet zullen worden. Doordat deze relevante factoren niet zijn meegenomen, is de gemodelleerde geluidsbelasting vermoedelijk veel lager dan de daadwerkelijke geluidsbelasting.	De gehanteerde methodiek voor geluid volstaat voor een verkenningsfase en het detailniveau in een Plan-MER. Bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief vindt in de planning- en studiefase gedetailleerder onderzoek ook voor geluid plaats.	Beoordelings-methodiek Plan-MER

	bb	Railonderbreking Geestbrug vergeten mee te nemen. In het achtergrondrapport is in beeld gebracht waar trillingen op kunnen treden door wissels en railonderbrekingen. De railonderbrekingen bij het op- en afrijden van de Geestbrug zijn hierin niet meegenomen. Ook naar het meetrillen van de brug door het rijden van de tram hierover is niet gekeken. Het effect van deze trillingen op de omliggende woningen is aanzienlijk. Nu al is het op de Geestbrugkade goed te voelen als er een tram langs rijdt. De geplande trams zijn langer en zwaarder. Daarom verdient het aanbeveling hier metingen naar te doen en dit effect mee te nemen in de planvorming (dit ook conform de wettelijke verplichting hiertoe).	Zie voor beantwoording de reactie in lid aq van deze zienwijze.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	bc	In aanvulling op het bovenstaande wil ik graag aangeven dat ik mij aansluit bij de zienswijze ingediend door de 'geestbrugwegbewoners'. De punten die in deze zienswijze genoemd zijn, gelden net zo goed voor mij als bewoner van de Geestbrugkade als voor bewoners van de Geestbrugweg en zal ik hier niet herhalen in de verwachting dat u ook op deze punten adequaat reageert.	Dank voor uw zienswijze.	NVT
091727		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091728	a	De inwoners van Voorburg West. Eindelijk liggen de stukken officieel ter visie en kunnen zienswijzen worden ingediend. We hebben het tegenwoordig vaak over participatie, maar mijn eerste vraag is wat u verwacht van de inwoners? De wensen van de inwoners zijn namelijk simpel. Geen HOV over de drukke Prinses Mariannelaan en de Voorburgse Binckhorstlaan; leefbaarheid, verkeersveiligheid, parkeerruimte voor de auto, geen trillingen, geluids- en lichtoverlast door (H)OV, groen en vooral een luisterend oor van de door ons gekozen bestuurders!! Dit plan lijkt enkel aandacht te geven aan Haagse problemen… Annexatie 2.0? In Voorburg komen geen haltes, maar er komt wel een vette rekening en parkeertoerisme door bewoners van Den Haag. En de financiële positie van de gemeente Den Haag laat ook te wensen over. De OZB, afvalstoffenheffing en die parkeerkosten gaan volgens berichtgeving op RTV West omhoog. Kunt u ons verzekeren dat extra kosten niet afgewenteld worden op de gemeente Leidschendam-Voorburg? Regret in plaats van no-regret? De Binckhorst is een nieuw te ontwikkelen wijk. Voorburg-West is een bestaande wijk. In de Binckhorst kun je straten zo ruim bouwen dat er wel drie trams naast elkaar langs kunnen rijden. Toch wordt voor een deel van het traject gekozen deze via de Voorburgse Binckhorstlaan en de Prinses Mariannelaan te laten lopen, zoals eigenlijk altijd al het plan was. Alle onderzoeken blijken dus voor de bühne!? Een zoethoudertje!? Ik had het eerder over participatie. Zoals reeds gezegd, de inwoners van Voorburg West worden misschien wel gehoord, maar er wordt niet geluisterd!	Dank voor uw zienswijze. Voor het participatieproces is aangesloten bij de systematiek van de participatieladder. Dat betekent dat in verschillende fases van een project op verschillende manieren participatie wordt ingezet. In de beoordelings- en besluitvormingsfase zijn de varianten uitgewerkt en onderzocht met behulp van een technisch-inhoudelijk ontwerpproces en veel effectenonderzoeken. In deze achterliggende fase is de brede groep belanghebbenden (stakeholders) bij het project betrokken volgens niveau 1 van de participatieladder: "informeren en raadplegen". Door deze stakeholders te raadplegen zijn aandachtspunten uit de omgeving naar voren gekomen. Deze zijn in het Omgevingsverslag verwoord. Dit Omgevingsverslag zal meegewogen worden door de bestuurders bij de verdere besluitvorming in de drie gemeenteraden.	Participatieproces

	b	Nut en noodzaak. In de Overzichtsrapportage beoordelingsfase MIRT-verkenning bereikbaarheid CID Binckhorst van Arcadis staat de nut en noodzaak uitgelegd. Door de bouw van extra woningen verwacht men een sterke toename van verplaatsingen. verkeer dus. Verwacht wordt dat de huidige infrastructuur van wegen, fietsroutes en OV onvoldoende capaciteit en kwaliteit kunnen leveren. Een van de oplossingen is het ontmoedigen van autobezit en dat gaat wel lukken met de stijgende parkeertarieven en halvering van het aantal parkeerplaatsen. Dus dat wordt parkeren in Voorburg. Is dit ook meegenomen in een van de onderzoeken? De noodzaak wordt verklaart met het zoeken naar gezonde, schone, effectieve vervoermiddelen. Uh, elektrische auto's en fietsen wellicht? Neutrale, emissieloze mobiliteit. Lopen misschien? En dan heel veel bomen planten in de Binckhorst tegen stikstof en CO2?	Het autogebruik bij nieuwe inwoners van de Binckhorst wordt ontmoedigd mede door het realiseren van minder parkeergelegenheid. Daarmee is het van belang dat bestaande parkeerregulering in de omliggende wijken van Voorburg en Rijswijk gehandhaafd worden om onwenselijk parkeergedrag te voorkomen.	Nut en Noodzaak
	c	In het rapport van Arcadis staat ook onder de nut en noodzaak dat bedrijven en mensen naar de stad trekken (pag. 10). Dus we blijven op een kluitje zitten? Waarom geen goede (H)OV naar het achterland? Waarom wordt er niet naar het grotere plaatje gekeken, namelijk landelijk? Mensen die slechts een of twee dagen per week naar kantoor gaan en verder thuiswerken en wonen in het groen. In Engeland gebeurt dit al. Maar hier wordt gekozen voor groei op 1 plek, namelijk de gemeente Den Haag. Deze situatie wordt gecreëerd en gestimuleerd door de voortdurende honger naar groei door de gemeente Den Haag. En men gaat totaal voorbij aan leefbaarheid. Mensen krijgen ook steeds meer psychische problemen, mede omdat we te dicht op elkaar gaan wonen.	De stedelijke ontwikkeling van de Binckhorst en het CID voorziet in een directe behoefte aan woon- en werkruimte in de regio. De hierover genomen besluiten zijn een uitgangspunt van het voorlopige voorkeursalternatief.	Nut en Noodzaak
	d	Nog een keer naar terug naar die nut en noodzaak. Er zijn reeds een aantal OV verbindingen rond de Binckhorst zoals de lijnen 23, 26 en 28. Er is een Sprinter (nog wel) en de gewone treinverbinding. Hoezo dus een extra verbinding? De redenering bij nieuwe wijken is tegenwoordig dat er eerst OV moet zijn, maar in dit geval is deze er al. Volgens de raadsbrief blijft Leidschendam-Voorburg door de aan te leggen HOV verbinding bereikbaar. Maar er is reeds bereikbaarheid volop. En de HOV krijgt helemaal geen haltes in Voorburg West, enkel bij station Voorburg. En waarom zou een bewoner van de Binckhorst überhaupt eerst naar station Voorburg reizen, terwijl hij/zij op de fiets in een paar minuten op Den Haag CS is? Wilt u extra OV, denk dan eens aan Leidschendam Zuid, het Overgoo en Stompwijk.	Door de toenemend aantal inwoners in het gebied is het wenselijk om het niveau van het openbaar vervoer te laten meegroeien. De capaciteit van de huidige buslijnen is hiervoor niet voldoende. Dit is het vertrekpunt van de MIRT-verkenning. Bovendien is de wens om fiets en OV een groter aandeel te geven in de mobiliteit om de groei van het autoverkeer in de omgeving te remmen.	Nut en Noodzaak

	e	Toekomstbestendigheid. Waarom wordt over een kopstation en een ondergrondse HOV nergens gesproken (behalve wanneer deze lijn uiteindelijk toch wordt doorgetrokken richting Zoetermeer). En dan moet men wel onder de grond, omdat Huijgens Hofwijck, de Vliet en de A4 gepasseerd moeten worden. Er staat wel in de raadsbrief dat Huijgens Hofwijck in de toekomst dan ondergronds gepasseerd zal moeten worden. Ik ben geen techneut, maar moet je dan al niet een heel eind voor Huijgens de grond in vanwege de helling? Wanneer er al een voorkeurstracé nodig is, waarom dan niet meteen de hele route onder de grond? Want Opa's veldje wordt gespaard, maar hoe dicht gaat de HOV verbinding, de tram, eigenlijk langs het veldje rijden? Komen er hekken langs de route? Dus hoe toekomstbestendig is dit tracé eigenlijk? Waarom maakt een ondergronds tracé geen deel uit van de onderzoeken? Er is nog tijd. Er wordt nog niet eens gebouwd in de Binckhorst! Waarom wordt beweert dat er een afname van autoverkeer in Voorburg West zal komen? Dat klinkt heel bekend. Dat werd ook gezegd over de Rotterdamsebaan en klopt ook niet. En de N14 gaat ook over de bereikbaarheid van Den Haag en niet over Leidschendam-Voorburg. Onze gemeente lijkt alleen maar in de weg te zitten van de gemeente Den Haag en dus belangrijk om onze wensen neer te leggen en het op te nemen voor onze inwoners. In dit geval al helemaal voor de bewoners van de Binckhorstlaan, waar een totaal ander straatbeeld zal ontstaan. Een enorme inbreuk op de leefomgeving van de huidige bewoners! Je zult er maar wonen en een huis in bezit hebben! Tot zover, al mis ik het besef totaal dat die jonge, vitale, nieuwe bewoner van de nieuwe Binckhorst niet jong blijft en dan ook graag mobiel wil blijven…met de auto en dan heb ik het nog niet over mogelijke nieuwe pandemieën, zoals COVID, waarbij massaal weer gekozen wordt voor de auto. Het huidige OV kan nauwelijks het koppie boven water houden...	De aansluiting met station Voorburg is voor de verbinding relevant om tot een sluitend netwerk van openbaar vervoer te komen. Bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief in de planning- en studiefase wordt de inpassing in de omgeving verder onderzocht. Wij zijn met elkaar overeengekomen dat eventuele, toekomstige, verlenging van de lijn richting Zoetermeer vanaf station Voorburg alleen ondergronds gebeurt.	Locatie station Voorburg
091729	a	Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091205, aanvullend:	NVT
	b	Er is aangegeven dat de stoep versmald gaat worden. Op deze stoepen staan zeer oude platanen. Deze platanen bepalen mede het karakteristieke karakter van onze mooie dertiger jaren laan. Ik verzoek u met klem om deze bomen te sparen.	Dank voor uw zienswijze. Wij doen wat wij kunnen om de oude platanen te sparen. In de schetsontwerpen blijven deze behouden. In de planning- en studiefase vindt verder onderzoek plaats. Daar waar blijkt dat behoud toch niet mogelijk is, zal zoveel mogelijk compensatie plaatsvinden.	Leefbaarheid - Ecologie
091730		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091731		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
091732		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT

091801	a	I Participatie tot nu toe; bewonersplatform Om de aanleg van de HOV/tram te begeleiden en participatie van de bewoners mogelijk te maken is een bewonersplatform opgericht. Dit bewonersplatform, wat bedoeld was om gezamenlijk tot een oplossing te komen waar alle partijen mee zouden kunnen leven, is een schaamlap gebleken. De doelstellingen waren de bewoners een stem te geven in het proces, en hun zorgen te vernemen zodat e.e.a. kon worden aangepast. Welnu, dit is mislukt. 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?	Dank voor uw zienswijze. In deze fase is de brede groep belanghebbenden (stakeholders) bij het project betrokken volgens niveau 1 van de participatieladder: "informeren en raadplegen". Door deze stakeholders te raadplegen zijn aandachtspunten uit de omgeving naar voren gekomen. Deze zijn in het Omgevingsverslag verwoord. De projectorganisatie ziet een grote toegevoegde waarde van de platform bijeenkomsten. Alle inbreng vanuit de omgeving is vastgelegd in het Omgevingsverslag. Dit Omgevingsverslag is meegewogen door de bestuurders bij de besluitvorming. De HOV-verbinding maakt onderdeel uit van een regionaal netwerk en dient ook als zodanig bekeken te worden. De uitwerking van een HOV-verbinding over de Binckhorst dient plaats te vinden binnen de beleidskaders en toekomstvisie op het regionale OV-netwerk, zoals deze is vastgelegd in (onder andere) de Schaalsprong OV. Hierbij wordt uitgegaan van een HOV-verbinding over de Binckhorst richting Rijswijk/Delft en richting Voorburg. Het OV netwerk wordt hierdoor efficiënter en het bestaande knelpunt op het Rijswijkseplein vermindert. De Vervoerwaardestudie laat zien dat de tramverbinding Den Haag Centraal – Binckhorst - Rijswijk – Delft een relatief groot reizigersaantal kent. Daarmee draagt het bij aan het oplossen van de bereikbaarheidsopgave, die ontstaat door de stedelijke ontwikkeling van de Binckhorst en het CID. De intentie is dat de inpassing van het HOV-tracé in de bebouwde omgeving moet leiden tot een verbetering van onder andere verkeersveiligheid en leefbaarheid. Hierin is (financieel) voorzien door een reconstructie van erfgrens tot erfgrens, aangevuld met extra inpassingsmaatregelen. In de volgende fase wordt met de omgeving samen invulling gegeven aan hoe deze verbeteringen concreet tot stand kunnen komen.	Participatieproces

	b	Helaas moeten we concluderen dat het Bewonersplatform geen toegevoegde waarde heeft gehad. Het Platform voldeed niet aan het doel om een open en transparante communicatie te realiseren. Iets waar het bureau (“Awareness”) dat het Bewonersplatform organiseerde en voorzat, zich op zijn website juist wel op laat voorstaan. 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 stelt 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. - ER 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 werden 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. De variantenstudie is uiteindelijk opnieuw gedaan, allerlei suggesties en alternatieven voor varianten die hierbij door de bewoners zijn ingediend zijn niet gehonoreerd, en dezelfde varianten als in het begin van het proces zijn uiteindelijk opnieuw verkozen. Te weten: een tram door Voorburg en Rijswijk. Niet de Broekslootkade, over eigen grondgebied! Ook de uitwerking van de varianten heeft niet plaatsgevonden. Vanuit het Platform werd beweerd dat onze opmerkingen zijn meegenomen, maar nergens is aangegeven waar dan. De platformleden hebben dan ook laten weten niet akkoord te gaan met het reviewformulier Omgevingsverslag van 24-04, omdat het totaal niet duidelijk is wat en of er iets met de inhoud en resultaten van de participatie is gedaan. Niets van dit alles, het is over de schutting gegooid naar de gemeenten onder het motto: kopen zonder kijken.	Voor het participatieproces is aangesloten bij de systematiek van de participatieladder. Dat betekent dat in verschillende fases van een project op verschillende manieren participatie wordt ingezet. In de beoordelings- en besluitvormingsfase zijn de varianten uitgewerkt en onderzocht met behulp van een technisch-inhoudelijk ontwerpproces en veel effectenonderzoeken. In deze fase is de brede groep belanghebbenden (stakeholders) bij het project betrokken volgens niveau 1 van de participatieladder: "informeren en raadplegen". Door deze stakeholders te raadplegen zijn aandachtspunten uit de omgeving naar voren gekomen. Deze zijn in het Omgevingsverslag verwoord. De projectorganisatie ziet wel toegevoegde waarde van de platform bijeenkomsten. Alle inbreng vanuit de omgeving is vastgelegd in het Omgevingsverslag. Dit Omgevingsverslag zal meegewogen worden door de bestuurders bij de verdere besluitvorming. Veel van de door het platform ingebrachte onderwerpen worden in de volgende fase, de planning- en studiefase, verder uitgewerkt.	Participatieproces

	c	Zienswijzetraject Ook in het zienswijzetraject worden de bewoners niet serieus genomen in: -Er worden 1700 pagina's aangeboden. -De tekening van dit tracé is bijna niet te vinden in de 1700 (!) pagina's aan stukken. Niet echt stimulerend om bewoners zienswijzen te laten indienen over zovéél pagina's met ambtelijke en technische stukken. - En een zienswijzeprocedure in de zomervakantie. Wie bedenkt er zoiets? Dit is niet redelijk en billijk te noemen. Iedereen wilde op vakantie na de lange COVID periodes. Het is voor de bewoners duidelijk dat het niet de bedoeling is dat we zienswijzen gaan indienen. Opnieuw laat den Haag zich van de slechtste kant zien.	Het participatieproces in de beoordelings- en besluitvormingsfase van de Verkenning beslaat in totaal circa 1,5 jaar. Tijdens deze periode zijn er onder andere inloopsessies en raadsbijeenkomsten georganiseerd. De grote hoeveelheid documenten komt voort uit de vele zorgvuldig doorlopen onderzoeken. Ook kent het verslag van het doorlopen omgevingsproces een grote omvang. Wij begrijpen dat veel mensen tijdens de zomer meerdere weken op vakantie zijn. Daarom zijn de documenten 6 weken eerder gepubliceerd voordat de terinzagelegging formeel startte.	Participatieproces
	d	II Nut en noodzaak HOV tramverbinding Het ontbreken van nut en noodzaak voor CID bewoners De doortrekking naar Rijswijk, over de Binckhorstlaan en de Geestbrugweg is totaal overbodig, kost veel geld, en biedt Leidschendam-Voorburg geen enkel zoet, alleen maar zout. Door dit tracé te schrappen, wordt heel veel geld bespaard. (verplaatsing transformatorhuis, technische problemen met betrekking tot inpassingen, vervanging van de Geestbrug.	Er zijn meerdere redenen voor een tramverbinding richting Rijswijk/Delft. Deze zijn verder toegelicht in paragraaf 4.6 van dit document (tak Rijswijk/Delft).	Nut en Noodzaak
	e	Er is meer dan genoeg vervoer naar alle stations in de omgeving, Er is al een intercity, tram, Randstadrail. En nog sneller vervoer ook, en beter dan een doodordinaire tram die zich door spitsvolle straten in Voorburg West moet zien te wurmen. Bewoners van de Binckhorst/CID zullen zich zsm van A naar B willen verplaatsen. Dat betekent: zsm naar een station gaan, HS of Centraal, en dan de intercity in. Of rechtstreeks in de auto naar de A12/A4, en natuurlijk niet in de file staan via de Binckhorstlaan en Geestbrugweg, om vervolgens bij Rijswijk door de bomvolle Haagweg in file naar Delft te rijden. Inwoners kiezen altijd de snelste weg. Het CID en de Binckhorst beslaan een groot gebied. Bewoners op afstand van de tram, hebben hier weinig aan, zeker niet als de tram via Maanweg en Binckhorstlaan rijdt. Het is een feit dat bewoners Maanweg eerder lopend op station Voorburg zijn dan met de HOV. Als men eerst een kwartier moet lopen om bij een tramhalte te komen, waarmee men naar Voorburg of Rijswijk/Delft kan, is het veel aannemelijker dat men de fiets pakt om naar station Den Haag, Laan van NOI of HS te gaan. In slechts 6 minuten is men van HS naar Rijswijk of Delft, 8x pu. Dan is het alternatief (lopen naar tram en dan een tram die er veel langer over doet) niet aantrekkelijk. Wie zijn de gebruikers van de HOV? De tram wordt dan ook niet voor de Binckhorst aangelegd, daar is men ook niet eerlijk over. Er worden nu al vraagtekens gezet bij aantal gebruikers. Het gaat om een klein percentage, nog geen 20% van het aantal reizigers overigens is al eerder vastgesteld. Waarom dan twee tramlijnen met voorgestelde hoge frequenties? Waarom geen gelede bus ipv een tram? Den Haag roept dat deze te weinig capaciteit heeft, maar toont dit niet aan met cijfers.	Een OV-netwerk bestaat gewoonlijk uit meerdere lagen. De trein is een vervoersmiddel om reizigers over grote afstanden te vervoeren. Bus, tram en metro zijn vervoersmiddelen met een fijnmazigere ontsluiting. Niet alle reizigers wonen op een station of hebben een bestemming op het station: een tram of HOV-bus kan voor reizigers een sneller alternatief zijn van deur tot deur. In het verkeersmodel worden diverse reisopties tegen elkaar afgewogen. Uit de Vervoerwaardestudie blijkt ook dat het beoogde HOV goed gebruikt zal worden. Soms als voortransport naar een station maar ook voor veel bestemmingen verder in de stad en regio. Uit de Vervoerwaardestudie blijkt dat zonder maatregelen de bereikbaarheid van de Binckhorst en de omliggende gebieden vastloopt. Uit de onderzoeken blijkt dat de voorgestelde voorkeursvariant de beste optie is.	Nut en Noodzaak

	f	HOV geen oplossing, maar tevens verlegging van het probleem op Haags grondgebied In de Binckhorst loopt de lijn langs de bedrijven Binckhorstlaan en ook in Den Haag zijn er problematische kruisingen. De tram kan niet anders dan zeer belastend de Supernova kruisen. Dat kan alleen op maaiveld. Dit is in alle situaties onvermijdelijk. Er wordt een nieuwe verkeerskluwen veroorzaakt op de kruising Binckhorstlaan/supernovaweg. Het verkeer naar de Supernovaweg kan niet iedere 3 minuten stilgelegd worden (te weten 6 x tram naar Rijswijk en 6 x tram naar Voorburg) uitgaande van 10 minutenfrequentie.	De tram op de kruising Binckhorstlaan/Supernovaweg kan meerijden met het rechtdoorgaande verkeer op de Binckhorstlaan. Het verkeer op de Supernovaweg hoeft daarom niet apart te worden stilgezet voor een tram.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	g	Nieuwste maatschappelijke ontwikkelingen:vers van de pers uit de media: Aangeven van nut en noodzaak in het licht van de nieuwste maatschappelijke ontwikkelingen is naar mijn mening noodzakelijk, evenals openstaan voor deze nieuwe inzichten en ernaar handelen, er wordt uitsluitend gebruik gemaakt van aannames in diverse onderzoeken waarvan niet duidelijk is hoe reëel/juist ze zijn. Uitkomsten zijn onomkeerbaar. Er zijn nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen en die zijn wel reëel: 1.“Komend jaar treedt een verschraling van het openbaar vervoer op. Een terugkeer naar het niveau zoals dat bestond voor de uitbraak van de coronapandemie begin 2020 zit er niet in. Dat heeft de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), concessieverlener openbaar vervoer, de colleges van B&W in de 23 aangesloten gemeenten bericht”. Zo wil het kabinet extra inkomsten die de vervoerders hebben als er meer reizigers komen, aftrekken van de 150 miljoen. Ook stelt het kabinet zich op het standpunt dat de reizigersvraag het aanbod aan vervoer moet bepalen en niet andersom. Volgens MRDH ligt het aantal reizigers in het openbaar vervoer nu op gemiddeld 82 procent van het niveau in 2019. Naar verwachting zal het nog tot 2025 duren voordat dat niveau weer bereikt wordt. Daarbij is nog geen rekening gehouden met een mogelijke nieuwe corona-uitbraak dit najaar en eventuele maatregelen die daartegen genomen worden.” 2. Bouwmaterialen zijn peperduur geworden, de aanleg van de CID Binckhorst loopt vast. Is het niet beter het geld voor woningbouw in te zetten ipv een overbodige tram? 3. Er is geen personeel beschikbaar om de trams te laten rijden; bovendien zullen personeelskosten aanzienlijk stijgen. 4. Onderhouds- en exploitatiekosten van de tramlijn zullen explosief stijgen. Dit alles schreeuwt toch om een herziening?	Complexe projecten kenmerken zich door een hoge mate van onzekerheid. Daar is op verschillende manieren mee omgegaan in de onderzoeken die zijn uitgevoerd. In de Vervoerwaardestudie (pagina 72-73) is bijvoorbeeld aandacht besteed aan de mogelijke effecten van COVID-19 op het gebruik van het OV. In de MKBA is een gevoeligheidsanalyse gedaan met de mogelijke structurele effecten van COVID-19 om de robuustheid van de uitkomsten te toetsen. Per saldo resulteert het in licht lagere uitkomsten. Deze veranderen echter niet de conclusies. Deze onzekerheid wordt beheerst door getrapte besluitvorming (nu een keuze voor het voorkeurstracé, later een definitieve keuze voor daadwerkelijke aanleg), risicomanagement en het aanbrengen van financiële reserves. De 150 miljoen van het Rijk betreft een tijdelijke coronaregeling en is niet van toepassing bij de aanleg van de HOV.	Nut en Noodzaak

	h	Nut en noodzaak voor de bewoners van Voorburg West: Geen, er zijn geen haltes. Wel de lasten, niet de lusten. Hoogwaardig Openbaar Vervoer is afgeschaald naar een ordinaire tram. Den Haag roept steeds dat de tram een regionale opgave dient. Dat was mss zo als HOV Lightrailverbinding, maar niet als gewone tramverbinding. Het gaat om puur eigenbelang van Den haag: Omleggen van lijn 1 om het knooppunt Rijswijkse plein te ontvlechten. Het is een zeer mager argument voor deze gigantische kosten en operatie. Den Haag wil alle ellende van chaos Rijswijkseplein naar LV /RW verplaatsen, omdat gevreesd wordt voor een verkeersinfarct, zodat niet zij, maar Voorburg en Rijswijk de last ervan hebben. Nu worden de meeste problemen doorgeschoven naar LV/RW en dat heeft voor de gemeenten ook grote financiële consequenties. Maar het is en blijft het probleem van Den Haag! Den Haag wil echter niet luisteren naar alternatieven. Er is geen geld voor ondergrondse inpassing, maar wel geld om een dure verbinding aan te leggen die geen enkel doel dient. Tram 10 is ooit geschrapt omdat de lijn onrendabel was, nu gaat deze lijn 1 heten, en zal naar verwachting hetzelfde lot beschoren zijn.	We begrijpen uw bezorgdheid ten aanzien van de nut en noodzaak kwaliteit van de leefomgeving op lokaal niveau. Die laatste krijgt een belangrijke plaats bij de verdere uitwerking van de plannen. Echter, de woningbouwopgave in Nederland heeft urgentie. In de Binckhorst en CID wordt nu al gebouwd aan extra woningen in het gebied. Als er geen goed OV aanwezig is in het gebied zal de auto een grotere rol krijgen dan wenselijk met nadelige gevolgen voor de leefbaarheid. Bovendien blijkt uit de Vervoerwaardestudie dat zonder maatregelen de bereikbaarheid van de Binckhorst en de omliggende gebieden vastloopt. Dit is een gezamenlijke opgave voor de drie gemeenten.	Nut en Noodzaak
	i	III Consequenties voor het leefklimaat in Voorburg West Kopen zonder kijken Den Haag doet nu allerlei beloften om problemen op te lossen nadat er “ja “is gezegd tegen dit voorstel door de gemeenteraden: ‘Kopen zonder kijken’. Den Haag weigert op voorhand in kaart te brengen wat de gevolgen voor Voorburg en Rijswijk zijn, zodat hierover goede en sluitende afspraken kunnen worden gemaakt. We hadden minimaal verwacht: dat er een volledige uitwerking van de varianten zou komen, met alle consequenties voor de bewoners qua geluidsoverlast, veiligheid en woongenot, verkeerstechnisch. Er is niet duidelijk gemaakt hoe een en ander exact tot stand gaat komen, hoe er rekening gehouden wordt met overlast, en welke maatregelen men in gedachten heeft om dit zo veel mogelijk te voorkomen.	De gehanteerde methodiek volstaat voor een verkenningsfase (waarbij het gaat om een tracékeuze) en het detailniveau in een Plan-MER. Bij de verdere uitwerking van het VKA vindt in de planning- en studiefase gedetailleerder onderzoek plaats (met vormvrije-MER). Aan de hand van de nu uitgevoerde onderzoeken zijn de aandachtspunten die spelen rond inpassing van het tracé uiteengezet. Dit heeft geleid tot (financiële) afspraken over reconstructie van erfgrens tot erfgrens en aanvullende maatregelen in het Basispakket Mobiliteit om te kunnen komen tot een verbetering van onder andere leefbaarheid en verkeersveiligheid van het omliggende gebied. Belanghebbenden worden bij de verdere uitwerking nauw betrokken.	Proces - Historie
	j	MER procedure Er is steeds gezegd dat de MER zou worden uitgevoerd als “expert judgement”. Wij eisen dat de MER volledig wordt uitgevoerd, en niet op basis van schattingen. Er moeten daadwerkelijk metingen worden gedaan op basis van de situatie zoals die werkelijk is. Geen expert-inschattingen!	De onderzoeken in het Plan-MER zijn uitgevoerd op basis van de op dat moment beschikbare informatie en op het detailniveau dat passend is om een verkenning de afweging te maken. Er is naast expert judgement ook gebruik gemaakt van modellen (verkeer, geluid, lucht) voor de toekomstige situatie. De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aanbevolen om in de planning- en studiefase trilling- en geluidsmetingen te doen bij kunstwerken en daarnaast om de specifieke situatie van de ondergrond te betrekken bij het onderzoek.	Alternatief-beoordeling

	k	Veiligheid Huidige situatie: - Oversteken over de Binckhorstlaan is ook nu al gevaarlijk. Het is een kinderrijke buurt. Kinderen (vooral ook uit het wijkje achter de BHL: Agrippinastraat eo) steken over om bijv naar de Groenschool te gaan. - Ter hoogte van de Overburgkade proberen automobilisten vaak nog 'het groene stoplicht te halen', rijden veel te hard en letten niet op overstekende voetganger/fietsers. - Ter hoogte van de Paradijsstraat is er geen zicht op aankomende auto's vanaf de Geestbrugweg, die vaak in volle vaart 'het groene stoplicht proberen te halen' en veel te hard de bocht om gaan. - Oversteken op de Mariannelaan via het voetgangersstoplicht en zebra is al gevaarlijk. Auto's en bussen rijden regelmatig door rood. Nieuwe situatie met HOV: -Het dubbele fietspad en de brede stoep komt te vervallen en wordt gehalveerd tot 1 fietspad en twee smalle stoepjes. Zeer gevaarlijk voor alle voorbijgangers. -Grote congestie ontstaat in de spits wanneer de zijstraten zouden worden afgesloten. Dit verkeer moet dus enorm omrijden over de Mariannelaan, wat daar tot extra verkeersdrukte zal leiden, om vervolgens of weer de Maanweg of Supernovaweg te moeten nemen. Ook hier weer veel onnodig verkeer. -Veel verkeer zal trachten via U bochten alsnog weer in het goede spoor te komen, opnieuw nodeloos gevaarlijke situaties en opstoppingen veroorzakend.	In de MIRT-verkenning is onderzoek gedaan naar de inpasbaarheid van de varianten (onder andere met schetsontwerpen). Conclusie is dat inpassing van tram mogelijk is mits in de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg de tram gemengd rijdt met het autoverkeer. Tevens is geconstateerd dat deze inpassing een aantal aandachtspunten kent. Wel zorgt de tram voor vermindering van de hoeveelheid autoverkeer t.o.v. de situatie zonder tram (referentiesituatie). Daarbij is er een mogelijkheid om verkeersbeperkende maatregelen op de Geestbrug te nemen, waarmee de hoeveelheid autoverkeer verder beperkt kan worden (zie Basispakket Mobiliteit). Zowel de inpassing als eventuele maatregelen worden nader onderzocht in de planning- en studiefase.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid

	I	Overlast van geluid/woongenot/trillingen -Als er een tram door de BHL komt heeft dat effect op woongenot. De aanleg van de tram zal tevens voor grote ongemakken op andere vlakken leiden. Er is zoals gezegd niets gedaan met al onze inbreng. Met het meedenken over alternatieve routes, met onze zorgen over trillingen in onze huizen, die immers op zand staan met hun stalen fundering. -Er is veel geld mee gemoeid om de railbedding van de tram zodanig in te richten dat de geluidsoverlast minimaal is. De verwachting is dat dit wel zal worden toegezegd, maar dat er geen geld voor zal zijn. Hierover zijn op voorhand ook geen afspraken gemaakt -Nachtelijke railslijpwerkzaamheden geven veel overlast. Piepgeluid bochten -Er zullen technische problemen moeten worden opgelost om de te haakse bocht Binckhorstlaan/Geestbrugweg te kunnen nemen, inclusief alle maatregelen om het gepiep en geknars van de wielen en de trillingen in de huizen tegen te gaan. Schade aan huizen We zitten hier op zandgrond. Staal op zand geeft trammelant! Wij hebben grote zorgen over trillingen in onze huizen, die immers op zand staan met hun stalen (niet onderheide) fundering. Wij zullen zeker een procedure starten betreffende planschade. Bedenk wel dat de huizen in Voorburg West gemiddeld 800 k€ waard zijn.	Het detailniveau in een verkenning ligt op een hoger abstractieniveau dan dat inspreker vraagt. Voor de afweging van de alternatieven volstaat dit, echter dat laat onverlet dat er in de planning- en studiefase meer gedetailleerd onderzoek moet plaatsvinden voor diverse aspecten waaronder trillingen en geluid. Voor de realisatiefase is in het Plan-MER aangegeven om trillingsmetingen te doen bij de bouwwerkzaamheden waarbij trillingen ontstaan en een oplevertoets na realisatie (toetsing van de trillingspredictie). De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aanbevolen om in de planning- en studiefase trilling- en geluidsmetingen te doen bij kunstwerken en daarnaast om de specifieke situatie van de ondergrond te betrekken bij het onderzoek. Bij nadere uitwerking wordt ook gekeken of er maatregelen nodig zijn om booggeluid te beperken of te voorkomen. Inspreker kan, indien zij van oordeel is dat zij door het project Bereikbaarheid CID Binckhorst (economische) schade ondervindt, een verzoek indienen op grond van de wettelijke nadeelcompensatieregeling. Dit kan te zijner tijd (na het onherroepelijk worden van het ruimtelijk besluit voor de HOV-verbinding, zoals een Omgevingsplan of Omgevingsvergunning).	Leefbaarheid - Trillingen en geluid

	m	Verkeerstechnische overlast -Voorburg West wordt een wijk die wordt afgesloten door openstaande bruggen, een tramlijn die je niet kan kruisen, vaststaande trams, een spoorlijn en een snelweg. - Grote congestie en onveiligheid zal ontstaan wanneer de zijstraten zouden worden afgesloten. Dit verkeer moet dus enorm omrijden over de Mariannelaan, wat daar tot extra verkeersdrukte zal leiden, om vervolgens of weer de Maanweg of Supernovaweg te moeten nemen. -Meer dan 25 (!) parkeerplaatsen verdwijnen. Parkeren is nu elke avond al een probleem in de straat en de omliggende straten. Er ontstaat een structureel parkeerprobleem. De auto's zullen in de naburige wijken worden geparkeerd die al barstensvol staan.	De zorgen in relatie tot verkeersoverlast zijn begrijpelijk. - Opengaande bruggen zijn een aandachtspunt en is meegenomen in de mobiliteitsanalyse. In de praktijk kan hier in de dienstregeling rekening mee worden gehouden. - In de schetsontwerpen is onderzocht welke ruimtelijke impact inpassing van HOV en bijbehorende haltes heeft. In alle varianten voor de Geestbrugweg zijn de inpassing van het HOV en de haltes op dezelfde wijze in het schetsontwerp opgenomen en daarmee niet onderscheidend voor de afweging voor een voorkeursvariant zelf. In de volgende fase moet nader onderzocht worden of/hoe de aansluiting van de zijstraten en de bereikbaarheid van wijken geborgd kan worden en hoe de inpassing van de haltes geoptimaliseerd kan worden. In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en in de toekomst verwachte verkeersdrukte op dit traject ook aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. In dat kader is een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") een aanvullende maatregel (nr. 17) in het Basispakket Mobiliteit. Bij de verdere uitwerking van de aanvullende maatregel Herinrichting Geestbrugweg (nr. 18) wordt onderzoek gedaan naar een veiliger weginrichting en ontsluiting van omliggende wijken. - De aantasting van parkeerplaatsen kan helaas niet overal worden voorkomen. In de planning- en studiefase vindt de nadere uitwerking plaats en wordt de inrichting van de openbare ruimte nader uitgewerkt, waarbij tevens onderzocht wordt op welke wijze dit het meest veilig kan en op welke wijze het verlies aan parkeerplaatsen beperkt kan blijven.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

	n	IV Nieuwe en betere varianten/suggesties De probleemsituatie Den Haag wil een verbinding Den Haag CS naar Voorburg CS en een verbinding naar Delft. LV wenst een tram zonder overlast, Rijswijk wil geen tram over de Geestbrugweg. Ga nu eens zoeken naar andere beter mogelijkheden Suggestie 1 -Het zou logischer zijn als Den Haag een verbinding over eigen grondgebied aanlegt, nl via Broekslootkade. Dit alternatief is door het Platform benadrukt als goede oplossing. Deze straat is breed genoeg, een tram kan desnoods door het midden boven het water rijden. -Wanneer het er primair om gaat lijn 1 te ontlasten op het Rijswijkse Plein zou de tram ook nog via de Poolsterstraat kunnen rijden. Suggestie 2 Vervolgens kan de tram over de Zonweg rijden, dwars door de Binckhorst zodat de meeste bewoners worden bereikt. Op het brede gedeelte verhuist de tram naar - 1 en passeert ondergronds eerst de Supernovaweg, vervolgens ondergronds de Maanweg en tot slot ondergronds de Mariannelaan. Station Voorburg is op -1. Een deel van de tunnel, te weten de draai Zonweg naar station kan niet geboord worden maar moet gemaakt worden als tunnelbak. De rest kan geboord worden. Ten behoeve van de verbinding naar Delft loopt de tunnel door tot en met de Vliet en sluit aan op het spoor van HTM lijn 19. Dit is het bestaande spoor van de verbinding Leidschendam (Mall) naar Delft centraal station. 3. Wanneer bij het Rijswijkse Plein nieuw trammateriaal zou worden ingezet dat twee kanten op kan rijden, dan kan het plein worden ontlast en is de omlegging van lijn 1 niet nodig.	Suggestie 1: - In de eerste fase van de MIRT-verkenning (Zeef 1) zijn voor de verbinding naar station Voorburg en de verbinding naar Rijswijk/Delft mogelijke tracés reeds afgewogen om te bepalen welke als kansrijk alternatief verder in het Plan-MER worden onderzocht. Een verbinding over uitsluitend Haags grondgebied is niet mogelijk. Het alternatief met de route via de Broekslootkade (alternatief 5) is op verzoek van de gemeente Rijswijk ook meegenomen in het Plan-MER. Dit alternatief is op basis van de afweging in de MER niet als voorkeursalternatief naar voren gekomen. - Het ontlasten van het Rijswijkseplein is geen doel op zich, maar met het omleggen van lijn 1 via de Binckhorst wordt dit knelpunt wel verminderd. Suggestie 2: - Alternatief 2 met HOV over de Zonweg is niet als voorkeursalternatief uit de afweging naar voren gekomen. Het tracé via de Maanweg heeft minder nadelen. De variant 1T en 2T verschillen op diverse punten, waarbij de eenvoudiger ruimtelijke inpassing en lagere kosten en minder sloop van panden voordelen zijn van variant 1T. Uitgangspunt voor de schetsontwerpen van de tramvarianten is dat deze allen op maaiveld liggen, alleen 2T (en 2B) kruist de Maanweg onderlangs, maar de aanlanding bij station Voorburg is net als bij de andere varianten op maaiveld. Een geboorde tunnel over een langer traject of een verdiepte halte is vanwege de kosten en impact bij aanleg van het startpunt van de boortunnel niet als optie gezien. Suggestie 3: - Twee richtingen materieel is uitgangspunt binnen de afweging van de tracévarianten van de MIRT-verkenning.	Alternatieve routes
	o	Winpunten: -de lijn is voor meer woningen bereikbaar -duurzaam, te weten geschikt voor doortrekken in 2040 -geen aantasting opa's veldje, scouting of Huygens' Hofwijck. -behoud van stationsplein -behoud van groen tussen Maanweg en Overbrugkade -geen blokkade van wegen waaronder Supernova, Maanweg, Mariannelaan , Westenburgweg en Westeinde -goede aanzet tot realiseren van een Huygenstunnel -geen overlast Binckhorstlaan en Geestbrugweg -geen blokkade voor het dossier Kippenbrug en het probleem Westvlietweg -betere benutting capaciteit lijn 19 (die wordt op dit moment afgeschaald vanwege te weinig reizigers)	Het alternatief dat u benoemt is ook onder de noemer 2T (tram via de Zonweg) onderzocht. Deze is afgevallen vanwege de moeilijke inpassing in het gebied, het volledig ondergronds brengen leidt tot een grote kostenverhoging en juist eerder een blokkade voor de Huygenstunnel dan een aanzet. Verlenging vanaf station Voorburg richting tramlijn 19 en verder naar Zoetermeer is vooralsnog niet aan de orde. Mocht dat ooit wel het geval zijn, is afgesproken dat deze alleen ondergronds plaatsvindt.	Alternatieve routes

	p	V Conclusies -Het bewonersplatform om varianten te bespreken en een goede basis te bieden voor inspraak van en dialoog met bewoners en belanghebbenden uit het plangebied CID Binckhorst was een farce, een schaamlap, uitsluitend gericht op zenden, en niet op luisteren. Er was geen sprake van participatie. -De uitwerking van de door het Platform voorgestelde varianten heeft niet plaatsgevonden. Voorts is het totaal niet duidelijk wat en of er iets met de inhoud en resultaten van de participatie is gedaan. -Ook in het zienswijzetraject worden de bewoners niet serieus genomen. Zij worden overstelpt met 1700 pagina's ondoorzichtige informatie, en een zienswijzeprocedure in de zomervakantie. -Nut en noodzaak ontbreken voor CID bewoners en Voorburg West, en worden door den Haag desgevraagd ook niet aangetoond. -De nieuwste maatschappelijke ontwikkelingen die niet in het voordeel van de HOV werken worden niet meegenomen. -De voorgestelde varianten zullen het leefklimaat, veiligheid, verkeerskundige situatie van Voorburg West ernstig doen verslechteren. Wij eisen dat de MER volledig en objectief wordt uitgevoerd, geen inschattingen! -Den Haag weigert op voorhand in kaart te brengen wat de gevolgen voor Voorburg West en Rijswijk zijn, zodat hierover goede en sluitende afspraken kunnen worden gemaakt. -Er zijn nieuwe en betere varianten en oplossingen denkbaar; ontwikkel die samen met de bewoners, in ieders belang. -De plannen voldoen niet aan de criteria van goede ruimtelijke ordening betreffende verkeersveiligheid en de Wet geluidshinder.	Uw zienswijze is ter kennisgeving aangenomen. Het detailniveau in een verkenning ligt op een hoger abstractieniveau dan dat indiener vraagt. Ook voor verkeersveiligheid en geluid volstaat de gehanteerde methodiek om de afweging over de alternatieven te kunnen maken. In de planning- en studiefase vindt gedetailleerder onderzoek plaats.	Participatieproces
091802		De plannen die er nu zijn voor omgeving Rijswijk/Voorburg/Den Haag binckhorst vind ik te beperkt en onveilig, dus ongeschikt voor een gebied waar op weinig m2 vele burgers wonen. De plannen zijn allemaal om van A naar B te komen. Wat bij mij telkens in gedachten komt is de vraag " heeft met wel voldoende gekeken en onderzocht of onze bestaande waterwegen beter ingezet kunnen worden in dit hele verhaal?" We hebben de trekvliet en vliet in de buurt van genoemde stations en andere punten en waarom zouden er niet OV-scheepjes over water kunnen? Wel exemplaren waarvoor de bruggen niet open hoeven. Bij voorbeeld een opstapplaats bij het Zieken, McDonalds/Molen Binckhorst en zo 1 boot links af richting Voorburg station, de volgende boot Rechts af richting Calvé en station Delft. Bovenstaand idee valt ook goed te combineren met openbare huurfietsen en -scooters. Ik ga er van uit dat u dit serieus in uw plannen verwerkt	Dank voor uw zienswijze. Vervoer over water is beperkt tot de directe omgeving van de Vliet en de Trekvliet en bedient niet het gebied waar de stedelijke ontwikkeling plaatsvindt. Daarnaast wordt het vervoer over water niet als hoogwaardig gezien en kan het niet de benodigde capaciteit bieden. Bovendien zou dit voor de continuïteit van het OV-systeem niet bevorderlijk zijn.	Proces - Basispakket Mobiliteit

091803		De MKBA (hoofdstuk 6 conclusies) geeft aan: - Uit de tabellen komt naar voren dat de maatschappelijke baten van alle varianten lager zijn dan de maatschappelijke kosten. Dit geldt zowel in het WLO Laag- en het WLO Hoog-scenario alsook bij de gehanteerde onder- en bovengrens van de baten. Voor alle varianten is in alle situaties sprake van een negatief saldo van kosten en baten en van een baten-kostenverhouding kleiner dan 1. - Het ingezette verkeersmodel laat, tegen het licht van de punten in de bovenstaande reflectie, zien dat in de referentiesituatie, bij de beoogde ontwikkeling van CID Binckhorst, de verkeerssituatie in het gebied op een aantal plekken wat begint te knellen maar niet dat er sprake is van een structureel overbelast infrastructuurnetwerk. - Wanneer het Basispakket Mobiliteit als een zelfstandige maatregel wordt uitgevoerd dit een negatief saldo heeft van €17 mln. De baten-kostenverhouding is dan gelijk aan 0,84. Uit de MKBA blijkt dat de baten-kostenverhouding van alleen het basispakket Mobiliteit hoger is dan die van alle HOV-varianten. Uit het verkeersmodel blijkt dat er is geen noodzaak tot een HOV-verbinding. De MKBA geeft daarmee argumenten die onvoldoende terugkomen in het Ontwerp Masterplan en de onderbouwing van het voorlopig voorkeursalternatief. Daarmee is het voorlopig voorkeursalternatief in mijn ogen onlogisch en niet goed onderbouwd. Uitvoering van het Basispakket Mobiliteit is voldoende. Daarmee worden veel onnodige kosten voor de gemeente (belastingbetalers) en overlast voor huidige bewoners in Rijswijk en Voorburg voorkomen.	Dank voor uw zienswijze. Uw zienswijze gaat over de vraag of het wel nodig is om een HOV-verbinding aan te leggen. Graag verwijzen wij u naar paragraaf 4.2 van dit document voor nadere toelichting rondom de nut en noodzaak van deze verkenning. De resultaten van de MKBA zijn betrokken bij de afweging. Alleen een Basispakket Mobiliteit is niet toereikend. Het uitgangspunt in deze MIRT-verkenning is dat wordt ingezet op het realiseren van een nieuwe HOV met het basispakket en aanvullende maatregelen zoals het stedelijk referentiepakket om de toenemende mobiliteit op te kunnen vangen.	Nut en Noodzaak
091804		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091426	Zie voor beantwoording zienswijze 091426	NVT
091805		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT
091806		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091807	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091205 met aanvulling:	Zie voor beantwoording zienswijze 091205 met aanvulling:	NVT
	b	De vraag is: Wie wil er van de Binckhorst naar Rijswijk/Delft en dat via Voorburg West??? Mensen die op de Binckhorst komen wonen gaan maximaal zeer beperk in Rijswijk gaan werken. Als ze een overstap in Rijswijk nodig hebben, zullen ze beter direct naar het Centraal Station gaan – daar hebben ze alle opties (tram/bus/trein/fiets/taxi).	Dank voor uw zienswijze. Uw zienswijze gaat over de vraag of het wel nodig is om een HOV-verbinding aan te leggen. Graag verwijzen wij u naar paragraaf 4.2 van dit document voor nadere toelichting rondom de nut en noodzaak van deze verkenning.	Koningscorridor
091808		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT
091809	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091205, aanvullend	Zie voor beantwoording zienswijze 091205, aanvullend	NVT

	b	De eerste opmerking betreft de hoeveelheid documenten en de omvang hiervan: 1700 pagina's om door te worstelen. Een enorm aantal en voor normale mensen veelal niet te doorgronden, mede ook vanwege het feit dat je geen deskundige bent en wel te maken hebt met stukken die door deskundigen geschreven zijn en vaak vol staan met vakjargon. Het zou fijn geweest zijn als de Gemeente de burgers voorzien had van een samenvatting van de relevante punten van de belangrijkste documenten en evt. de zienswijze van de Gemeente ook al kenbaar had gemaakt.	Dank voor uw zienswijze. De grote hoeveelheid documenten komt voort uit de vele onderzoeken die gedaan zijn. Ook kent het verslag van het doorlopen omgevingsproces een grote omvang. Het Masterplan Bereikbaarheid dient als samenvatting van alle relevante onderzoeken en conclusies. Daarnaast zijn informatieavonden georganiseerd om belanghebbenden een toelichting te geven op de inhoud van de verschillende documenten. Dit om belanghebbenden in de gelegenheid te brengen om vragen te stellen over de inhoud of het proces van indienen van zienswijzen.	Participatieproces
	c	Ten tweede ben ik benieuwd hoe recente ontwikkelingen meegenomen worden in de besluitvorming, zeker als deze van grote invloed zijn op de te nemen besluiten. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de uitspraak van de rechter over de hoogbouw, de signalen die de gemeente Den Haag afgeeft over het tegen zitten van het realiseren van economische activiteiten in de Binckhorst en dat dit de 2e fase van de woningbouw in gevaar brengt en ook het signaal van het Rijk dat er 150 miljoen euro minder beschikbaar komt voor de aanleg van OV, dat OV-bedrijven het moeilijk hebben/krijgen en dit oplossen door te schrappen in haltes en lijnen en OV minder frequent te laten rijden. Maar ook de blijvende effecten van corona op de uitkomsten van de onderzoeksresultaten, hoe reëel zijn die nog?	Het uitgangspunt van de verkenning is de ambitie om woningbouw te realiseren in binnenstedelijk gebied, onder andere in de CID en Binckhorst. Het investeren in bereikbaarheid is daarmee randvoorwaardelijk om te kunnen investeren in woningbouw. Hierbij gaan we uit van de prognoses zoals die gesteld zijn. Elk project heeft echter te maken met onzekerheden. Voor het onderzoek is uitgegaan van reële uitgangspunten, waarbij we de oplossing voldoende robuust vinden ook bij de ontwikkelingen die er nu zijn en in de toekomst zullen optreden. Het signaal dat het Rijk 150 miljoen minder beschikbaar heeft voor de aanleg van HOV kennen wij niet. In het BO MIRT november 2022 zijn afspraken gemaakt over de bekostiging van de aanleg van het OV. Met betrekking tot de uitspraak van de rechter over hoogbouw heeft de bestuursrechter aangegeven dat de formulering van één planregel, die verwijst naar het hoogbouwbeleid van het Omgevingsplan Binckhorst, onvoldoende duidelijk is en niet dat de gemeente deze regels heeft genegeerd. De bezwaarmakers hebben een voorlopige voorziening aangevraagd bij de bestuursrechter met als doel de bouw te laten stil leggen. De bestuursrechter heeft dit verzoek afgewezen dus de bouw is niet stilgelegd.	Proces - Historie
	d	In de, bij de brief van de Gemeente gevoegde bijlage van de Omgevingsmanager wordt onder het kopje Achtergrond gesteld dat 'veel mensen uit Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Delft zullen hier (in de Binckhorst) een baan vinden'. Dit argument wordt gebruikt om CID en aanleg OV in Binckhorst te rechtvaardigen. Waar dit argument op gebaseerd is, is niet duidelijk en dit ligt ook niet voor de hand omdat er in deze gemeenten geen/veel minder woningen gebouwd worden dan op de Binckhorst/in CID-gebied zelf. Het zou dan gaan om huidige bewoners die op de Binckhorst zouden moeten gaan werken en deze ontwikkeling ligt niet voor de hand.	In het CID en Binckhorst zijn nu al veel banen die onder andere ook door mensen uit Delft, Rijswijk en Leidschendam-Voorbrug vervuld worden. Dit aantal banen zal in de toekomst verder toenemen. Met de toename van het aantal arbeidsplaatsen in het CID en Binckhorst is het daarom belangrijk dat dit gebied ook per OV goed bereikbaar wordt vanuit de regio.	Nut en Noodzaak

	e	Dan zal ik nu concreet ingaan op het ontwerp. In de algemene onderbouwing van de plannen voor de HOV-verbinding wordt gesteld dat een snelle, frequente OV-verbinding vanaf Den Haag Centraal over de Binckhorst naar Station Voorburg en via Rijswijk naar Delft nodig is om de woningbouwopgave mogelijk te maken en de regio ook op lange termijn bereikbaar te houden. Het is in de eerste plaats zeer spijtig dat dit niet is meegenomen bij de herontwikkeling van de Binckhorst en de aanleg van de Rotterdamsebaan. Dat had een hele hoop ellende gescheeld.	Bij de planuitwerking en besluitvorming voor de Rotterdamsebaan is ook een OV tracé onderzocht. Dit tracé was nog niet haalbaar omdat er nog onvoldoende zicht was op een forse verdichting met, onder andere, grote aantallen woningen de Binckhorst. De bestuurlijke wens voor HOV heeft wel geleid tot een tracéreservering langs de Binckhorstlaan. De haalbaarheid en noodzaak voor realisatie van HOV is urgent geworden na het besluit tot stedelijke verdichting in het CID en de Binckhorst, waarmee het proces van verdere planuitwerking is ingezet. De transformatie en verdichting van de Binckhorst van industriegebied naar gemengd woon- en werkgebied is pas later tot stand gekomen en geformaliseerd met het Omgevingsplan Binckhorst uit 2019.	Proces - Historie
	f	Er worden op dit moment twee voorkeurstracés voorgesteld: de eerste van Den Haag CS via Maanweg naar Station Voorburg, de tweede van Den Haag CS via Binckhorstlaan naar Rijswijk en Delft. Over deze tracés is op 12 juli een gesprek geweest en een rondwandeling door de wijk gedaan met een afvaardiging van de bewoners van Voorburg-West en de wethouder. De gesprekspunten zijn samengevoegd in een notitie, die beschikbaar is gesteld aan en in bezit is van de wethouder. Deze notitie maakt integraal onderdeel uit van mijn zienswijze. Dit geldt in ieder geval voor de punten die betrekking hebben op de HOV-tracés: de zorgpunten, pijnpunten en suggesties/alternatieven. Voor beide tracés gelden een aantal dezelfde opmerkingen: - Den Haag doet nu allerlei beloften om problemen op te lossen nadat er “ja “is gezegd tegen dit voorstel door de gemeenteraden: ‘Kopen zonder kijken’. Den Haag weigert op voorhand in kaart te brengen wat de gevolgen voor Voorburg en Rijswijk zijn, zodat hierover goede en sluitende afspraken kunnen worden gemaakt. Ik had minimaal verwacht dat er een volledige uitwerking van de varianten op tafel zou komen, met alle consequenties voor de bewoners qua geluidsoverlast, veiligheid en woongenot en verkeerstechnisch. Er is niet duidelijk gemaakt hoe een en ander exact tot stand gaat komen, hoe er rekening gehouden wordt met overlast, en welke maatregelen men in gedachten heeft om dit zo veel mogelijk te voorkomen/beperken; - Nut en noodzaak is onvoldoende aangetoond. Waarom zijn de bestaande OV-verbindingen (bus en trein) onvoldoende en kan betere, optimale inzet van bestaand OV niet ook een oplossing zijn (alle stations zijn met de huidige OV-verbindingen bereikbaar)?; - Kan wel van voorkeurstracés gesproken worden als de uitkomsten van de onderzoeken zo dicht bij elkaar liggen en waarom kiest men voor voorkeurstracés die een grote impact hebben op Voorburg-West terwijl er ook andere opties zijn?; - Beide tracés lopen niet door de straten op de Binckhorst waar de meeste mensen komen te wonen die gebruik zullen moeten maken van het OV. Haltes liggen op afstand, wat keuze voor gebruik negatief beïnvloedt; - Onderzoeken zijn gedaan pré-corona. Prognose aantal reizigers, benodigde aantal ritten etc is hierop gebaseerd, maar dit is geen realiteit meer. Hoe wordt	• Het detailniveau in een MIRT-verkenning ligt op een hoger abstractieniveau dan dat inspreker vraagt. Dit is ook eerder zo opgenomen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Voor de afweging van de alternatieven volstaat dit, echter dat laat onverlet dat er in de planning- en studiefase meer gedetailleerd onderzoek moet plaatsvinden voor diverse aspecten waaronder bijvoorbeeld trillingen en geluid. Ook wordt dan verder onderzocht welke maatregelen nodig zijn dan wel getroffen worden. In het Plan-MER (zie hoofdrapport een deelrapporten) is voor de maatregelen al wel een voorzet gedaan (voor alle alternatieven). • Nut en noodzaak is aangetoond, zie ook paragraaf 4.2 van deze Nota van Antwoord. • Voor Voorburg-West worden geen andere opties gezien, wel vindt in de planning- en studiefase vervolgonderzoek plaats, ook naar de aanvullende maatregelen op het Basispakket Mobiliteit. • In de Vervoerwaardestudie is het effect van COVID-19 op mobiliteit separaat onderzocht. Dit effect wordt beschreven in pagina 72 t/m 74 van de vervoerwaardestudie HOV. In de MKBA is een gevoeligheidsanalyse gedaan met de mogelijke structurele effecten van COVID-19 om de robuustheid van de uitkomsten te toetsen als sprake is van een dempend effect op OV-gebruik. Per saldo resulteren licht lagere uitkomsten. Deze veranderen echter niet de conclusies. • In de planning- en studiefase wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt en ingepast, waarbij ook wordt gekeken naar mitigatie en compensatie in overleg met de omgeving.	Alternatief-beoordeling

		hiermee omgegaan? Men heeft het nu over een frequentie van 6 keer per uur per route, per richting. Is dat de frequentie in de spits en gaat de frequentie daar buiten naar beneden? Hoe wordt uiteindelijk bepaald hoe vaak de tram (of bus) gaat rijden? - Er zijn veel consequenties voor groen, kwaliteit leefomgeving, veiligheid, toegankelijkheid, risico op schade woningen, planschade en dan vooral in Voorburg-West. Gemeente Voorburg moet veel kosten maken. Wat schiet Voorburg op met de voorgestelde OV-verbindingen en is dit het allemaal wel waard? Zijn de burgers van Voorburg niet meer gebaat bij een andere inzet van de gemeentelijke fondsen, zeker in deze tijd waarin veel mensen het financieel moeilijk hebben?		
	g	Tav leefgenot bewoners: In de huidige voorgestelde opzet blijft de Maanweg een drukke doorgangsroute, zowel voor autoverkeer als OV (tram of bus). Het zou het beste zijn als dit tracé, zoals hierboven aangegeven, via de Zonweg zou lopen. Als dat niet mogelijk is dan zou het beter zijn als er voor de Maanweg een verkeersluwe (autoluwe) oplossing gekozen wordt: één rijstrook in beide rijrichtingen, 30 km zone, drempels en alleen bestemmingsverkeer, opofferen van de parkeervakken en de OV/trambaan in het midden leggen tussen de rijstroken in (à la Haagweg in Rijswijk). Hierdoor worden auto's ontmoedigd om, komende vanaf de snelweg of vanuit Den Haag, de 'snelle' Maanweg/Binckhorstlaan te blijven volgen (evt. afsluiten Binckhorstbrug voor doorgaand verkeer is ook nog een optie), wordt het gebruik van de Rotterdamse Baan gestimuleerd en hoeft er geen aanpassing van de ecologische zone plaats te vinden. In het voorstel zal een deel van de ecologische zone en met name het deel waar alle grote bomen staan, sneuvelen. Dat hoeft dan niet en misschien kan de ecologische zone zelfs nog worden uitgebreid. Dit gebied kan ten dienste staan van de bewoners van Voorburg en de Binckhorst. Omdat er geen trambaan ligt is een barrière verdwenen. Daarmee kan het gemeenzame nabuurschap tussen bewoners van de Binckhorst en van Voorburg-West worden gestimuleerd. Dit geheel zorgt voor een veel betere overgang tussen Voorburg-West met zijn traditionele laagbouw en de moderne verstedelijkte Binckhorst. Bovenstaande kan overigens ook gerealiseerd worden als 2T wel gekozen wordt. Ook dan kan worden ingezet op autoluw maken gebied en stimuleren gebruik Rotterdamsebaan, zodat een deel van de huidige verkeers- en veiligheidsproblemen in Voorburg-West ook opgelost worden.	Het tracé via de Zonweg (2T) is afgevallen als voorkeursalternatief. De Maanweg wordt met de inpassing van de trambaan (1T) heringericht. Hierbij wordt ook de rijbaan aangepast (1 rijstrook in beide richtingen). De trambaan blijft zoveel mogelijk buiten de groene zone (stedelijke groene hoofdstructuur (SGH)). Bij de kruispunten en bij de halte is wel ruimte van de groene zone nodig. Bij de inpassing van het tramtracé in de Maanweg is behoud en versterking van de groenstrook uitgangspunt. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal duidelijk worden in hoeverre te kappen bomen en te verwijderen groen kan worden gecompenseerd. In de planning- en studiefase wordt de inpassing van de tram op het traject Binckhorstlaan-Prinses Mariannelaan-Geestbrugweg verder uitgewerkt en onderzocht. In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en in de toekomst verwachte verkeersdrukte op dit traject ook aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. In dat kader is een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") een aanvullende maatregel (nr. 17) in het Basispakket Mobiliteit. Dit draagt ook bij aan het oplossen van de genoemde verkeers- en veiligheidsproblemen in Voorburg-West.	Leefbaarheid

	h	Nut en noodzaak Belangrijkste bezwaar tegen deze route is dat nut en noodzaak totaal ontbreken. De bewoners op de Binckhorst hebben hun focus op Den Haag en vanuit Den Haag zijn er, via Centraal Station en Hollands Spoor, voldoende mogelijkheden om snel met OV in Rijswijk en Delft te komen, zeker als de huidige route van lijn 1 in stand blijft. Het huidige voorgestelde tracé zal geen snelle verbinding zijn, gezien alle andere verkeersstromen die al via Bickhorstlaan Voorburg en Mariannelaan, Geestbrugweg lopen. Het wordt achteraan sluiten in de rij. Daarnaast wordt er eigenlijk gezinspeeld op alleen de tram als mogelijkheid en lijkt een (elektrische/waterstof) bus al bij voorbaat geen optie meer, terwijl een bus gemakkelijker en beter inpasbaar is in de omgeving. Omdat er zoveel vraagtekens worden gezet, zeker door de bewoners van Voorburg-West bij nut en noodzaak, zou dat ervoor pleiten als de gemeente b.v. een proefperiode met deze OV-verbinding zou afdwingen, voordat rigoureuze, onomkeerbare aanpassingen plaatsvinden die later niet nodig blijken te zijn. Laat de proefperiode maar aantonen dat bewoners uit de Binckhorst inderdaad in grote getalen gebruik zullen maken van deze lijn en dat het Rijswijkse Plein ontlast wordt en daarmee het omleggen van de tram gerechtvaardigd is. In plaats van te zoeken naar slimme (mobiliteits)oplossingen voor het Rijswijkse Plein wordt dit probleem afgewenteld op Voorburg-West. Of beter gezegd: het probleem wordt verplaatst naar Voorburg-West.	Er zijn meerdere redenen voor een tramverbinding richting Rijswijk/Delft. Deze zijn verder toegelicht in paragraaf 4.7 van dit document. In de MIRT-verkenning is onderzoek gedaan naar drie verschillende modaliteiten: bus, tram en lightrail. Daarbij is uitgegaan van een elektrische bus, aangezien deze vanaf 2030 verplicht zijn in het openbaar vervoer. Daarbij is onder andere geconstateerd dat een HOV-verbinding per bus bij de start al aan haar maximale capaciteit zal zitten en dat er daarmee geen ruimte meer is voor groei. Een harmonica-bus kan daar maar in beperkte mate extra ruimte in bieden. Busvarianten hebben daarmee niet de benodigde capaciteit. Daarnaast is er, ook voor bussen, extra infrastructuur nodig om HOV mogelijk te maken (bussen moeten hiervoor zoveel mogelijk op een aparte busbaan rijden) die bovendien niet groen kan worden ingepast zoals dit bij tramrails wel het geval is. Het verminderen van een aantal knelpunten op belangrijke verbindingen voor auto en OV (‘NMCA-knelpunten') is één van de doelen van dit project. In de Vervoerwaardestudie (blz. 57 t/m 62) is het effect op de NMCA knelpunten opgenomen. Het omleggen van lijn 1 helpt mee het NMCA knelpunt Rijswijkse plein en NMCA knelpunt Binckhorstlaan te verminderen en zal onderdeel zijn van een grotere aanpak om dit knelpunt op te lossen.	Nut en Noodzaak

	i	Onaanvaardbare toename verkeersdruk en verslechtering luchtkwaliteit Het inpassen van een tram op dit traject gaat tot opstoppingen en een onaanvaardbare toename van de verkeersdruk op dit wegvak leiden en is bovendien niet inpasbaar. Volgens het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid moet het kruispunt Prinses Mariannelaan - Binckhorstlaan worden aangepast om de extra tramverbinding in te passen en is er onvoldoende ruimte aanwezig om zowel de tram als de verschillende richtingen van het autoverkeer een eigen opstelstroken te bieden. Dit is nadelig voor de verkeersafwikkeling en doorstroming van het autoverkeer op de route Geestbrugweg - Prinses Mariannelaan. Daarom is in het ontwerp ervoor gekozen om de tram een eigen strook te geven, zodat daarmee de tram prioriteit gegeven kan worden op het kruispunt. Hiermee wordt volledig voorbijgegaan aan de zeer negatieve gevolgen hiervan op de leefomgeving rond de kruising Binckhorstlaan – Prinses Mariannelaan, zoals b.v. de sterke toename van de verslechtering luchtkwaliteit vanwege de verkeersopstoppingen die zullen ontstaan, maar ook de effecten op de verkeersveiligheid. De Prinses Mariannelaan is een veel gebruikte weg voor fietsers, waaronder jonge kinderen op weg naar school. Het wegvak Binckhorstlaan - Prinses Mariannelaan en de daarbij behorende kruising is nu al een zeer druk wegvak met in de spitsuren regelmatig verkeersinfarcten, onder meer wanneer er files op de omringende snelwegen staan. Door de tram prioriteit te geven op het overige verkeer zal de verkeersdruk onevenredig en onaanvaardbaar verder toenemen, met alle gevolgen van dien. Dit alles terwijl de huidige lijn 1 een ‘eigen’ baan heeft op Rijswijkse weg en Haagweg en dus niet met het verkeer mee hoeft te rijden, waardoor de tram sneller kan. Het deel van de voorkeursvariant T1 naar Rijswijk/Delft heeft voor de verkeerscirculatie en de ontsluiting van alle straten die op het tracé uitkomen grote negatieve gevolgen. Dat wordt ook aangegeven op blz. 29 van het Ontwerp Masterplan. Het gevolg is dat twee deelwijken die langs de aftakking zijn gelegen, vrijwel volledig worden afgesloten. Op blz. 38 van het Masterplan wordt vermeld dat bij de inpassing van de HOV-baan in middenin de Binckhorstlaan de aantakkende straten minder goed bereikbaar worden. De zijstraten (Overburgkade, Corbulokade, Flaviusstraat en Paradijsstraat) zijn bij de Binckhorstlaan slechts in één richting te benaderen en te verlaten. Dat heeft een negatieve uitwerking op de ontsluiting van deze straten, maar ook voor de bereikbaarheid voor de hulpdiensten in het geval van calamiteiten en incidenten. Ook zal de tram de Geestbrug en de Binckhorstbrug over moeten, die meerdere keren per dag opengaan (vaak gelijktijdig of kort na elkaar) vanwege de beroepsscheepvaart. Al deze bovenstaande factoren zijn ten onrechte niet betrokken bij de technische beoordeling van de varianten.	De luchtkwaliteit zal niet afnemen als gevolg van de inpassing van een HOV-verbinding in vergelijking met de referentiesituatie. Tijdens de planning- en studiefase zal er verder gekeken worden naar de inpassing, ook met betrekking tot de inrichting rondom verkeersveiligheid en de ontsluiting van omliggende wijken. Zie voor verdere beantwoording de reactie in lid g van deze zienswijze.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

	j	Leefomgeving en milieu Alle onderdelen (bomen, barrière werking, oversteekbaarheid, te slopen panden, verlies parkeerplaatsen, ruimtelijke kwaliteit, geluidshinder) scoren in de technische beoordeling – of -- (negatief en zeer negatief). Trilling scoort op 0. Dit wil zeggen dat er geen schade aan de huizen verwacht wordt. Ik ben van mening dat dit effect volledig onderschat is, ook gezien de gronden langs het tracé. De trilling zal wel degelijk gevoeld worden en mede met de onvermijdelijke geluidshinder een aanzienlijke mate van overlast en misschien schade, veroorzaken. De woningen in Voorburg West zijn op zandgrond gebouwd. Het is algemeen bekend dat staal op zand geeft tram-melant! Ik heb grote zorgen over mogelijke schade aan mijn woning als gevolg van de trillingen die veroorzaakt worden door de tramverbinding, alsmede mogelijke waardedaling. Mocht dit optreden, dan zal ik niet nalaten een planschade procedure te zullen starten. Ik hoor graag van u bij wie mogelijke schade te verhalen is.	Voor trillingen geldt dat op basis van de contourlijnen er voor alle panden langs het tracé sprake zal zijn van weinig hinder, en daarmee een zeer kleine kans op schade (<1%). Hiervoor verwijs ik u graag naar deelrapport 3 bij het plan-MER, pagina 123. Voor de realisatiefase is in het Plan-MER aangegeven om trillingsmetingen te doen bij de bouwwerkzaamheden waarbij trillingen ontstaan en een oplevertoets na realisatie (toetsing van de trillingspredictie). Met betrekking tot geluidshinder geldt dat wegverkeer meer geluid veroorzaakt dan het optrekken en afremmen van trams. Afgezien van het booggeluid dat trams maken in bochten, dit is dan ook apart beoordeeld met een (-) voor alle tram- en lightrailvarianten. De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aanbevolen om in de planning- en studiefase trilling- en geluidsmetingen te doen bij kunstwerken en daarnaast om de specifieke situatie van de ondergrond te betrekken bij het onderzoek. Deze aanbeveling wordt overgenomen door de gemeenten. Bij de planning- en studiefase, vanaf medio 2023, zal verder aandacht worden besteed aan de aspecten trillingen en geluid. Hiertoe zal een gedetailleerdere milieueffectrapportage worden opgesteld.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	k	Aanvullend bij conclusies: • Groot voordeel van het behouden van de huidige lijnvoering van lijn 1 is dat de huidige vervoerswaarde hoog blijft en er geen consequenties zijn voor de inwoners en de leefomgeving van Voorburg-West en Rijswijk. Bovendien kan het bomenbestand op de Binckhorstlaan-Voorburg behouden blijven. Daarnaast is een ander groot voordeel dat er geen investeringen hoeven te worden gedaan in de vervanging van zowel de Geestbrug als de Binckhorstbrug. Bovendien is de voorziene sloop van gebouwen tussen de Zonweg en de Maanweg in de T2 variant niet nodig en kan het transformatiehuisje blijven staan.	Een HOV-verbinding maakt onderdeel uit van een regionaal netwerk en dient ook als zodanig bekeken te worden. Met het omleggen van lijn 1 via de Geestbrugweg en de Binckhorst wordt aangesloten bij de plannen van OV Schaalsprong. Het OV netwerk wordt hierdoor efficiënter en het bestaande knelpunt op het Rijswijkseplein verminderd. Uit de Vervoerwaardestudie volgt dat de tramverbinding Den Haag Centraal – Binckhorst - Rijswijk – Delft een relatief groot reizigersaantal kent en daarmee bijdraagt aan het oplossen van de bereikbaarheidsopgave die ontstaat door de stedelijke ontwikkeling van de Binckhorst en het CID. Deze opbrengsten worden gemist als de lijnvoering van lijn 1 gehandhaafd blijft.	Lijnvoering
	l	Aanvullend bij conclusies • Aangeven van nut en noodzaak in het licht van de nieuwste maatschappelijke ontwikkelingen is naar mijn mening noodzakelijk, evenals openstaan voor deze nieuwe inzichten en ernaar handelen. Er wordt uitsluitend gebruik gemaakt van aannames in diverse onderzoeken waarvan niet duidelijk is hoe reëel/juist ze zijn, terwijl uitkomsten onomkeerbaar zijn. • Het voorgestelde alternatieve tracé T2 naar Station Voorburg heeft een veel hogere score.	Bij het uitvoeren van onderzoeken in een vroege fase als de MIRT-verkenning is het noodzakelijk om op sommige aspecten te werken met aannames. Dit is een gebruikelijke werkwijze. De hogere score voor tracé 2T herkennen we niet. Het overzicht in het Masterplan Bereikbaarheid geeft aan dat 2T slechter scoort op onder andere kosten-baten en maakbaarheid.	Alternatieve routes

	m	Tot slot wil ik een beroep doen op u als Burgemeester, wethouder en gemeenteraadslid om echt te kiezen voor wat het beste is voor onze gemeente Leidschendam-Voorburg en dan met name voor Voorburg-West en haar bewoners en op te komen voor hun belangen. Onze belangen zijn deels hetzelfde als de belangen van Den Haag, maar ook deels wezenlijk anders. Dat is niet erg, maar, in ieder geval bij mij, is de indruk ontstaan dat Den Haag wel een heel groot stempel op alles drukt en zijn zin probeert door te drijven, terwijl dat niet het beste is voor ons en onze burgers. Dat tegengas kunnen wij als bewoners maar gedeeltelijk en beperkt geven, maar u, als vertegenwoordigers van alle burgers en gekozen door de burgers, kan in de betreffende besluitvormende organen wel invloed uitoefenen en hier sterker in opereren. Ik hoop dan ook dat u ons niet in de steek laat en dat we aan het eind van dit proces allemaal blij kunnen zijn met het bereikte resultaat!	Dank voor het uiten van uw bezorgdheid. De gevolgen voor bereikbaarheid en leefbaarheid worden, ook op lokaal niveau voor Leidschendam-Voorburg, afgewogen bij de besluitvorming.	Participatieproces
091810	a	Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205, aanvullend	Zie voor beantwoording zienswijze 091205, aanvullend	NVT
	b	In de algemene onderbouwing van de plannen voor de HOV-verbinding wordt gesteld dat een snelle, frequente OV-verbinding vanaf Den Haag Centraal over de Binckhorst naar Station Voorburg en via Rijswijk naar Delft nodig is om de woningbouwopgave mogelijk te maken en de regio ook op lange termijn bereikbaar te houden. Waarom is dit niet meegenomen bij de herontwikkeling van de Binckhorst en de aanleg van de Rotterdamsebaan? Dat had een hele hoop ellende gescheeld. Bovendien is de tweede tranche van 5.000 woningen in de Binckhorst uitgesteld. Om de uitvoering mogelijk te maken zal het Omgevingsplan Binckhorst moeten worden aangepast. Dit zal een langdurig traject zijn met aanzienlijke vertragingen voor de uitvoering van de plannen voor de HOV-verbinding, van tenminste 5 jaar. Deze vertraging biedt de gelegenheid om naar beter inpasbare alternatieven te kijken. Alternatieven die passen in de omgeving en een toekomstbestendig onderdeel zijn van verdere OV-ontwikkeling. Voor zover het niet mogelijk is om naar beter inpasbare alternatieven te kijken, merk ik het volgende op.	Dank voor uw zienswijze. Bij de ontwikkeling van de visie op de transitie van de Binckhorst naar meer woningen is rekening gehouden met een grotere rol van het OV, voetganger en de fietser in het gebied. Er is in de ruimtelijke visie rekening gehouden met een ruimere opzet voor de voetganger, fietser en waar mogelijk al een reservering voor het openbaar vervoer. Bij de aanleg van de Rotterdamsebaan is er ook reeds een ruimtereservering opgenomen en voor een deel ook grond aangekocht voor een HOV-baan. De huidige bouwplannen zijn binnen de kaders van het Omgevingsplan Binckhorst van 2019 beperkt tot, onder andere, maximaal 5000 woningen. Deze beperking vloeit voort uit het waarborgen van de bereikbaarheid en het voldoen aan milieueisen door het autoverkeer. Voor de verdere ontwikkeling van de Binckhorst is een goede bereikbaarheid voor fiets, voetganger en per openbaar vervoer een belangrijke voorwaarde. Voor het verder uitbreiden van het aantal woning in de Binckhorst is een HOV oplossing een voorwaarde en uitgangspunt voor de verdere planvorming in het Omgevingsplan.	Proces - Historie
	c	In de technisch-inhoudelijk en financiële beoordeling van alle mogelijke varianten zoals die tot nog toe heeft plaatsgevonden, liggen de tracés 1T en 2T qua score heel dicht bij elkaar. Kan er wel van voorkeurstracés gesproken worden als de uitkomsten van de onderzoeken zo dicht bij elkaar liggen? Uit de plannen maak ik op dat Voorburg West bij beide tracés vrijwel volledig wordt afgesloten voor het overige verkeer vanwege de zeer hoge frequentie van de trams. Deze afsluiting zal een groot negatief effect hebben op de leefomgeving van mij en mijn buurtgenoten. Ik vrees voor verkeersopstoppingen, parkeer- en verkeersveiligheidsproblemen en het verlies van groen in onze wijk. Ik vind dat daar onvoldoende rekening mee is gehouden. Het komt erop neer dat de inwoners van Voorburg West een Haags probleem mogen gaan oplossen, terwijl er met hun belangen niet tot nauwelijks rekening is gehouden in de planvorming. Dit is niet juist en is in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.	Het tracé 1T is gekozen op basis van een groot aantal aspecten waarbij het voorkeurstracé het best inpasbaar lijkt te zijn. De negatieve gevolgen zijn in dit alternatief als geheel het meest beperkt, beheersbaar en mitigeerbaar. In de planning- en studiefase wordt de inpassing van de tram op het traject Binckhorstlaan-Prinses Mariannelaan-Geestbrugweg verder uitgewerkt en onderzocht. In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en autonome verkeersdrukte op dit traject ook aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. In dat kader is een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") (nr. 17) opgenomen in het Basispakket Mobiliteit. Dit is gunstig voor de verkeersafwikkeling. Bij de verdere uitwerking van de aanvullende maatregel Herinrichting Geestbrugweg (nr. 18) wordt onderzoek gedaan naar een veiliger weginrichting en ontsluiting van omliggende wijken, ook in Voorburg.	Alternatief-beoordeling

	d	Als er al voor een van deze twee tracés gekozen zou moeten worden, dan is naar mijn mening tracé 2T de minst schadelijke optie, maar dan zonder de aftakking naar Rijswijk / Delft. In de vele (!!!) documenten zie ik geen enkele onderbouwing van nut en noodzaak voor de tram door de Binckhorstlaan / Prinses Mariannelaan in Voorburg. De toekomstig bewoners van de Binckhorst hebben hun focus op Den Haag. En vanuit Den Haag zijn er via Centraal Station en Hollands Spoor voldoende mogelijkheden om snel met het openbaar vervoer in Rijswijk en Delft te komen. Een tram via de Binckhorst naar Rijswijk scoort qua leefomgeving en milieu uiterst laag. Het heeft bovendien geen extra vervoerswaarde voor de bewoners van de Binckhorst (noch voor Voorburg). Het zal namelijk geen snelle verbinding zijn gezien alle andere verkeersstromen die al via die route lopen. De Binckhorstlaan / Prinses Mariannelaan en de daarbij behorende kruising is nu al zeer druk met in de spitsuren regelmatig verkeersopstoppingen (zeker als er files staan op de omringende snelwegen). Vergeet ook niet dat zowel de Binckhorstbrug en de Geestbrug vele keren per dag open staan. Het wordt letterlijk achteraan aansluiten in de rij. Met extra opstoppingen en een verslechtering van de luchtkwaliteit tot gevolg.	De luchtkwaliteit zal niet afnemen als gevolg van de inpassing van een HOV-verbinding in vergelijking met de referentiesituatie. Tijdens de planning- en studiefase zal er verder gekeken worden naar de inpassing, ook met betrekking tot de inrichting rondom verkeersveiligheid en de ontsluiting van omliggende wijken.	Mobiliteit - Bereikbaarheid
	e	Waarom is dit tracé van de Binckhorst naar de Haagweg nodig? En waarom is het gekozen als voorkeurstracé? Het lijkt erop dat dit tracé willekeurig is gekozen door de Gemeente Den Haag. Cijfers en aannames die voor de tracéafweging gebruikt zijn, zijn van voor de coronacrisis. Dat lijkt me geen goede basis voor zo'n enorme infrastructurele aanpassing in onze gemeente. Meer dan 25 parkeerplaatsen zullen moeten verdwijnen in een wijk waar de parkeerdruk al enorm hoog is. Met de komst van de nieuwe bewoners op de Binckhorst en de hele lage parkeernormen voor de Binckhorst, zal de parkeerdruk in Voorburg West alleen maar verder toenemen. Er zal een structureel en niet op te lossen parkeerprobleem ontstaan. Er is in de documenten en plannen geen rekening gehouden met de effecten voor de mensen die in de buurt van de Binckhorstlaan / Prinses Mariannelaan in Voorburg wonen.	Nut en noodzaak van het door u genoemde tramtracé zijn aangetoond in de (mer) onderzoeken. Graag verwijzen we u naar paragraaf 4.2 van dit document. Verder kent het overgrote deel van Voorburg West een parkeerzone (zogenaamde 'blauwe zone') en is daarmee niet geschikt voor het parkeren door bewoners van de Binckhorst. Daarbij houdt de gemeente Leidschendam-Voorburg in de gaten of de parkeerzone moet worden uitgebreid dan wel anders moet worden gehandhaafd. In welke mate inpassing van de tramverbinding leidt tot wegvallen van parkeerplaatsen en hoe dit gecompenseerd kan worden zal tijdens de verdere uitwerking van de plannen moeten blijken.	Mobiliteit - Parkeren
	f	Ik begrijp dat de Gemeente Den Haag het nodig vindt de toekomstige bewoners van de Binckhorst openbaar vervoer te bieden. Zoals gezegd denk ik dat variant 2T zonder de aftakking naar Rijswijk / Delft de beste optie is. Dat is de variant waar Den Haag de lusten en de lasten van heeft. Het weglaten van de aftakking naar Rijswijk / Delft vanaf de Binckhorst is daarbij een flinke kostenbesparing (omdat de Binckhorstbrug en Geestbrug niet vervangen hoeven te worden). Het is zonde om zoveel geld uit te geven voor zo'n klein stukje tram waar geen onderbouwing voor is en waar de omgeving alleen maar nadeel van heeft. Een belangenafweging is noodzakelijk en ook wettelijk vereist en die is bij de tracékeuze onvoldoende uitgevoerd. Dat kan de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg toch niet accepteren?	In verschillende (mer)onderzoeken zijn uitlopende alternatieven onderzocht. Ook de door u genoemde variant 2T. Hieruit is uiteindelijk 1T als beste naar voren gekomen. De onderzoeken zijn ook getoetst door de Commissie voor de m.e.r., die positief oordeelde. De variant pakt wel, zoals u stelt negatief uit voor de leefbaarheid in delen van Voorburg West. Maar wel positiever ten opzichte van bijvoorbeeld variant 4T. De gemeente Leidschendam-Voorburg zal ook de lokale belangen meewegen in de besluitvorming.	Locaties

	g	Tijdens de platformbijeenkomsten is steeds gezegd dat de milieueffectrapportage (MER) zou worden uitgevoerd als “expert judgement”. Ik vind dat de MER procedure volledig uitgevoerd moet worden, en niet op basis van schattingen. Er moeten daadwerkelijk metingen worden gedaan op basis van de situatie zoals die werkelijk is en geen gebruik maken van expert-inschattingen. Als inwoner van de gemeente Leidschendam-Voorburg vraag ik u om mijn belangen te behartigen en ervoor te zorgen dat er geen tram komt door de Binckhorstlaan / Prinses Mariannelaan in Voorburg	De gehanteerde methodiek volstaat voor een verkenningsfase en het detailniveau in een Plan-MER. Bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief 1T vindt in de planning- en studiefase gedetailleerder onderzoek plaats.	Alternatief-beoordeling
091811	a	Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091314, aanvullend:	NVT
	b	Ik vind het heel jammer dat onze mooie groenstrook, met eeuwenoude bomen, langs de Maanweg zou moeten wijken voor een tram. Als je nu de Binckhorstlaan oprijdt, weet je meteen dat je in het mooie groene Voorburg bent. We moeten toch juist ons schaarse groen in Voorburg behouden en versterken in deze tijden van klimaatverandering.	Dank voor uw zienswijze. Het behoud en liefst versterken van de ecologische zone langs de Maanweg is uitgangspunt.	Leefbaarheid - Ecologie
091812		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091713	Zie voor beantwoording zienswijze 091713	NVT
091813		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT
091814	a	Allereerst wil ik de opmerking kwijt dat ik het onfatsoenlijk acht dat een dergelijk plan aan belanghebbenden op deze wijze wordt voorgelegd. Het gaat om ruim meer dan 1000 pagina’s, waarvan u blijkbaar verwacht dat niet-ingewijde en niet-deskundige buurtbewoners binnen 6 weken een inhoudelijk en ter zake doende zienswijze kunnen indienen. Alleen al om die reden zou het plan afgewezen moeten worden, ik betwijfel zelfs of de rechter met een dergelijk participatieproces kan instemmen, mede gezien het waardeloze ‘participatie’-traject in de aanloop hiernaartoe.	Dank voor uw zienswijze. Het Masterplan Bereikbaarheid en het Plan-MER hebben ter inzage gelegen. In beide documenten wordt verwezen naar alle achterliggende onderzoeken. Ook deze onderzoeken zijn gepubliceerd, evenals het Omgevingsverslag met bijlagen. Hierdoor gaat het in totaal om een groot aantal pagina's. Het participatie proces in de beoordelings- en besluitvormingsfase van de Verkenning beslaat in totaal circa 1,5 jaar. Tijdens deze periode zijn er onder andere inloopsessies en raadsbijeenkomsten georganiseerd. Wij begrijpen dat veel mensen tijdens de zomer meerdere weken op vakantie zijn. Daarom zijn de documenten 6 weken eerder gepubliceerd voordat de terinzagelegging formeel startte.	Participatieproces
	b	Met mijn zienswijze wil ik aangeven dat de keuze voor T1 als het voorlopige Voorkeursalternatief (VKA) een doelgeredeneerde keuze is die vooral gebaseerd is op het voorzien in (verondersteld) goede bereikbaarheid voor nieuwe bewoners van Den Haag en totaal voorbijgaat aan de grote nadelige effecten voor de huidige en toekomstige bewoners van Voorburg-west. Het VKA is overigens niet gebaseerd op vervoersprognoses dus totaal onzeker of deze nieuwe bewoners daadwerkelijk van de tram gebruik gaan maken. Het gaat om een wijk op loopafstand van station Voorburg en aan de op/afrit naar de snelweg. Alles is sneller en zeker aantrekkelijker voor deze thans nog imaginaire bewoners dan eerst naar een tramhalte net buiten de wijk te lopen, dan de tram te nemen en dan op het station over te moeten stappen om richting Zoetermeer en Utrecht te reizen met de Sprinter.	Het voorkeursalternatief is bepaald aan de hand van een uitgebreide set aan onderzoeksrapporten en een integrale afweging langs verschillende criteria uit het afweegkader, die voorafgaand aan het uitvoeren van de onderzoeken al zijn bepaald. De effecten op de gebouwde omgeving en omwonenden zijn daarin ook meegenomen. Hiervoor zijn de onderzoeken naar de milieueffecten gedaan. De vervoersprognose is gebaseerd op de Vervoerwaardestudie. De resultaten van deze studie zijn eveneens onderdeel van het hiervoor genoemde afweegkader.	Nut en noodzaak

	c	Mijn belangrijkste bezwaar is echter de opsluiting van Voorburg-west in combinatie met de afsluiting van deze wijk van de rest van de gemeente Voorburg, die u met dit tracé bereikt. De prijs voor een onzekere extra verbinding naar Rijswijk/Delft – boven op de al bestaande trams, sprinters en intercity – is voor Voorburg-west heel groot. Zet daar tegenover de kosten van het doortrekken van de tram naar Rijswijk/Delft, met vervanging Geestbrug, verplaatsing elektriciteitsgebouw en krappe bochten bij de Binckhorstlaan/Prinses Mariannelaan – en deze extra verbinding is het duurste korte stukje trambaan ooit!	Het uitgangspunt is dat de bestaande woonwijken bereikbaar blijven voor de inwoners en bestemmingsverkeer. In de volgende fase moet nader onderzocht worden of/hoe de aansluiting van de zijstraten en de bereikbaarheid van wijken geborgd kan worden en hoe de inpassing van de haltes geoptimaliseerd kan worden. En daarnaast een stap vooruit te zetten in de leefbaarheid.	Mobiliteit - Bereikbaarheid
	d	Ik verzoek u daarom te kiezen voor een VKA dat wel de verbinding naar station Voorburg legt, maar nog geen invulling geeft aan de aantakking naar Rijswijk/Delft. Mocht later blijken dat de vervoersbehoefte alsnog heel groot wordt, kan dat later alsnog overwogen worden, als er meer technische mogelijkheden zijn, bijv voor ondergrondse aanleg. Kortom: ik verzoek u de tracédelen 8, 9, 10 en 11 uit het VKA te schrappen.	Een HOV-verbinding over de Binckhorst maakt onderdeel uit van een geheel vervoersnetwerk. De uitwerking daarvan is dan ook vanuit het netwerk beschouwd. De aanleg van de gehele HOV-verbinding vormt de ruggengraat van een mobiliteitsoplossing, waarbij het CID, de Binckhorst en de omliggende gebieden en gemeenten bereikbaar blijven bij grootschalige gebiedsontwikkeling. Graag verwijzen wij u naar paragraaf 4.6 van dit document voor nadere toelichting rondom de lijnvoering.	Nut en Noodzaak
	e	Meer in het algemeen wil ik stellen dat ik in dit gehele proces tijdens alle informatie en ‘participatie’-momenten niet één keer een inhoudelijk antwoord heb gekregen op de vraag wat nut en noodzaak is van dit tracé, welke problemen het oplost en hoe dit is getoetst.	Graag verwijzen wij u naar paragraaf 4.2 van dit document voor nadere toelichting rondom de nut en noodzaak van deze verkenning.	Nut en noodzaak
	f	Ook woningbouw- en vervoersprognoses ontbraken. Dit versterkt mijn overtuiging dat deze ‘HOV-verbinding’ er koste wat het kost moet komen en dat het tracé bij voorbaal al vast lag. Immers, de toevoeging van tracés na de NRD fase heeft geen enkel effect gehad op de doorrekeningen, ze zijn bij voorbaat als negatief beoordeeld.	Alle varianten (inclusief de toegevoegde varianten) zijn in de Plan-MER op dezelfde wijze afgewogen.	Nut en noodzaak
	g	Dan nut & noodzaak. In de NRD heeft de Commissie voor de MER heel scherp aangegeven dat zij vragen heeft over doel en doelbereik van dit CID Binckhorst, die in de NRD onbeantwoord zijn gebleven. Ook in de door Arcadis opgestelde MER kan ik de antwoorden op de vragen van de Commissie voor de MER niet terugvinden. Zet daarnaast dat sinds het opstellen van dit plan de uitgangspunten fors veranderd zijn (plannen woningbouw stilgezet, uitgesteld en bijgesteld en OV-aanbod loopt fors terug door ontbrekende financiering) en de uitkomsten van de MKBA (negatief exploitatiesaldo, MKBA fors lager dan 1) dan blijft mijn vraag staan: welk doel dient deze HOV-verbinding, en tegen welke prijs? Prijs qua euro’s, maar ook prijs qua leefomgeving (op bijna alle effecten scoort de MER negatief, daarover verderop meer) en qua hinder voor de omgeving (alle hindereffecten worden erkend maar weggepoetst omdat er geen verschillen zijn hierin tussen de varianten). Hier is dus sprake van een doelredenering. Omdat die hindereffecten er wel degelijk zijn, had de conclusie moeten zijn dat de voorgestelde varianten geen van alle voldoen en had het project terug naar de tekentafel gemoeten, om ruimtelijk ruimer geformuleerde opties toe te voegen.	Ondanks de door u genoemde vertraging in de bouw van woningen, zijn de plannen voor de verstedelijking in het CID en de Binckhorst ongewijzigd. De opgave is daarmee ook ongewijzigd. De opgestelde MKBA schetst een score die lager is dan 1. Dit is zeer gebruikelijk voor OV-projecten. Het is aan de initiatiefnemers of er voldoende bereidheid is om desondanks te investeren in openbaar vervoer. Wat betreft de hinder voor de omgeving is deze voor de afweging van tracés niet onderscheidend. Tegelijkertijd zullen de negatieve effecten zonder maatregelen wel ontstaan. De initiatiefnemers hebben zich ten doel gesteld dat de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de directe woonomgeving dient te verbeteren door het uitvoeren van de plannen. Hiervoor zijn aanzienlijke extra investeringen in de openbare ruimte voorzien. Zie onder andere maatregelen 15, 16 en 18 uit het Basispakket Mobiliteit. De uitwerking van de te treffen maatregelen om dit doel te bereiken vindt plaats in de volgende fase van het project.	Nut en noodzaak

	h	De doelredenering gaat ook op voor het onderbouwen van de noodzaak van de HOV-verbinding, door te wijzen op het aantal te bouwen woningen. Echter, op diverse plaatsen, bijvoorbeeld op blz 21, wordt aangegeven dat nog onbekend is hoeveel extra woningen nodig zijn bovenop de 5000 reeds geplande woningen, en dat daarom is uitgegaan van een 'aanname' van 8500 extra woningen.//op blz 31 wordt gesproken over een doorgroei met 10.00-12.500 woningen. En op blz 32 staat zelfs een doorgroei naar 18.500 woningen. Op blz 43 wordt weer gesproken van 25.500 woningen. Voor alle getallen ontbreekt enige onderbouwing, zie ook mijn vragen in het gedetailleerde deel van mijn zienswijze.	De verwachte woningbouw is gebaseerd op onderzoeken naar de regionale woonbehoefte en woonaanbod, die zijn uitgevoerd in het kader van de ontwikkeling van het CID en de Binckhorst. Deze zijn vastgelegd in de Structuurvisie CID en het Omgevingsplan. In de Structuurvisie staat dat er tot 2040 in het CID zo'n 20.500 woningen bijkomen en er totaal zo'n 25.000 arbeidsplaatsen zullen zijn. Het omgevingsplan Binckhorst maakt hiervan 5.000 extra woningen mogelijk, deze worden momenteel al deels gerealiseerd. Daarnaast is voor de Binckhorst de ambitie geformuleerd dat hier op termijn mogelijk 5.000 tot 7.000 extra woningen bijkomen. In deze MIRT-verkenning is in het plan MER en het verkeersmodel, in lijn met bovenstaande ambities voor de Binckhorst, uitgegaan van 12.000 extra woningen (5.000 Omgevingsplan en 7.000 ambitie) en 3.000 extra arbeidsplaatsen (met de 10.000 arbeidsplaatsen uit het huidige omgevingsplan daarbij in totaal 13.000.	Nut en noodzaak
	i	Ook qua duurzaamheid scoort deze HOV enkel negatief. Hoewel doel van de Verkenning is om tot meer duurzame mobiliteit te komen, wordt in de MER met geen woord gerept over een duurzame leefomgeving voor de omwonenden. Blijkbaar zijn bewoners voor deze verkenning niet relevant. En vreemd dat in deze MER, dat toch als doel noemt 'het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming' leefomgeving niet als doel wordt genoemd.	De negatieve score op het criterium Duurzaamheid heeft te maken met het feit dat er geen bijdrage is aan de circulaire economie. Ook is vanwege de aanleg van nieuwe infrastructuur meer inzet van grondstoffen en materiaal nodig. Daardoor is er ook in elke variant extra verharding aanwezig, dit is ook negatief (-) beoordeeld en in het geval van tunnelbakconstructies (1L-1, 2B en 2T) als zeer negatief (- -).	Alternatief-beoordeling
	j	Wat verder overheerst in de MER is de manier van berekenen en onderbouwen. Allereerst: zonder verdere toelichting wordt gekozen voor het scenario WLO Hoog. Dat is een scenario van voor de Covid-periode. Waarom wordt niet meegenomen de effecten die Covid heeft gehad op zowel autogebruik (Rotterdamsebaan, voor veel geld aangelegd, wordt nog steeds nauwelijks gebruikt) als op het OV (financiële tekorten en inkrimping dienstverlening OV). Graag zie ik in uw Nota van Antwoord een goede onderbouwing voor de keuze voor het Hoog-scenario.	Het toekomstjaar ligt veel verder dan nu. In de Vervoerwaardestudie is het effect van de COVID-19 op mobiliteit separaat onderzocht. Dit effect wordt beschreven in pagina 72 t/m 74 van de Vervoerwaardestudie HOV. In de MKBA is een gevoeligheidsanalyse gedaan met de mogelijke structurele effecten van COVID-19 om de robuustheid van de uitkomsten te toetsen als sprake is van een dempend effect op OV-gebruik. Per saldo resulteren licht lagere uitkomsten. Deze veranderen echter niet de conclusies.	Alternatief-beoordeling
	k	Verder blijkt uit alle tabellen dat voor bijna geen van de effecten een goede score is te vinden. De enige echt groene score is op het woningbouwprogramma, maar dat is geen doel van een MER (Milieu-effectrapportage). Daarnaast is uit de MER op te maken dat voor een flink aantal effecten geen score is te geven, omdat er geen berekening is gemaakt of omdat nog geen helderheid is over de verdere ontwikkeling van de Binckhorst. Voor de belangrijkste elementen voor de leefomgeving – geluid, stikstof, luchtkwaliteit etc – wordt een '0' aangegeven, neutraal. De enige reden dat dit op neutraal staat is omdat ze ten opzichte van elkaar geen onderscheid maken, alle varianten scoren slecht. Daarom wordt dit opgelost door al deze effecten op 'neutraal' te zetten. Een vertekening van de feiten.	De varianten zijn niet ten opzichte van elkaar beoordeeld maar ten opzichte van de referentiesituatie.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	l	Daarnaast wordt voor de inschatting van veel effecten gebruik gemaakt van expert judgement en van 'informatie uit de verkenningsfase'. Dat is geen wetenschappelijk verantwoorde onderbouwing voor zo'n ingrijpend infrastructureel project, ingrijpend qua financiering, maar zeker qua effecten voor omwonenden.	De onderzoeken in het plan-MER zijn uitgevoerd op basis van de op dat moment beschikbare informatie en op het detailniveau dat passend is om een verkenning de afweging te maken. Er is naast expert judgement ook gebruik gemaakt van modellen (verkeer, geluid, lucht) voor de toekomstige situatie. Toekomstige situaties zijn niet te meten.	Alternatief-beoordeling

	m	Onbegrijpelijk dat zo'n heel project voor een aantal belangrijke effecten is gebaseerd op aannames. Aannames die vervolgens wel als 'feit' worden meegenomen in de weging van de score.	Bij het uitvoeren van onderzoeken in een vroege fase als de MIRT-verkenning is het noodzakelijk om op sommige aspecten te werken met aannames. Dit is een gebruikelijke werkwijze en geldt voor alle onderzochte alternatieven.	Alternatief-beoordeling
	n	Voor de berekening van het aantal woningen is uitgegaan van bestaande en veelal gedateerde verkeersmodellen, waarin gekeken is naar de situatie in 2019. In de voetnoot op blz 32 staat dat het verkeermodel V-MRDH een statisch verkeersmodel. Een statisch model gaat uit van een oneindige capaciteit. Bovendien staat in de voetnoot dat in dit model rekening is gehouden met 30.500 woningen en 38.000 banen op basis van groeiscenario 2040HOOG. Dat zijn weer andere getallen dan in de samenvatting en dan op blz 31.	De waarden in de voetnoot zijn niet correct, deze zijn abusievelijk hier opgenomen. De aantallen op blz. 31. zijn in de berekeningen opgenomen. De Vervoerwaardestudie is uitgevoerd met V-MRDH 2.4. Dit is een recente versie, die ook gebruikt is voor de structuurvisie CID. Hierdoor wordt de vergelijkbaarheid van de studies gewaarborgd. Het V-MRDH is inderdaad een statisch model. Zie pagina 9 van de Vervoerwaardestudie HOV voor een verdere uitleg van het V-MRDH en de impact van een statisch verkeersmodel op de resultaten van de Vervoerwaardestudie.)	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	o	Conclusie is dat de onderbouwing van de HOV met betrekking tot nut en noodzaak niet zijn onderbouwd met harde cijfers en betrouwbare en vergelijkbare berekeningen. Ondanks dat veel gegevens en cijfers ontbreken is besloten tot een investering van 500-800 mln Euro. Dit wordt erkend in paragraaf 6.1 (blz 112), waarin wordt aangegeven welke leemten in kennis er zijn. Als grootste risicofactoren worden genoemd het gebruik van statische modellen en het ontbreken van kennis over effecten op natuur (stikstof!), geluid, luchtkwaliteit en trillingen. Precies de effecten die de grootste weerslag hebben op omwonenden! Ik ga er dan ook van uit dat aan alle aanbevelingen uit deze MER (par. 6.2, blz 114) qua te monitoren aspecten en effecten één-op-één invulling zal worden gegeven, Echter, nog beter zou het zijn om dit broddelwerk af te keuren en dit Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en deze Plan-MER te verwerpen. Om vervolgens aan te dringen op een realistische planvorming die gebaseerd is op wetenschappelijke onderbouwing en daadwerkelijke reken- en meetgegevens.	Wij delen uw mening over de onderbouwing van de nut en noodzaak niet. Daarbij is het van belang aan te geven dat het nu alleen gaat om een tracékeuze. Bij de verdere uitwerking van het project worden de effecten op de omgeving nogmaals en in meer detail in beeld gebracht. Wij hebben ons ten doel gesteld de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de directe woonomgeving te verbeteren door het uitvoeren van de plannen. Hiervoor zijn aanzienlijke extra investeringen in de openbare ruimte voorzien. Zie onder andere maatregelen 15, 16 en 18 uit het Basispakket Mobiliteit. De uitwerking van deze te treffen maatregelen vindt plaats in de volgende fase van het project.	Nut en noodzaak
	p	Dan het doel om te komen tot terugdringen van auto-mobiliteitsknelpunten en het stimuleren van duurzame mobiliteit. Uit de grafiek op pagina 33 blijkt echter dat in geen van de scenario's het autogebruik wordt teruggedrongen. Het leidt - binnen de aannames- inderdaad tot meer fietsverkeer (maar nauwelijks meer OV-verkeer), maar dit komt dus boven op het autoverkeer, niet in plaats van. En dat de mobiliteitsknelpunten blijven bestaan of zelfs iets toenemen (blz 83), door de combinatie van OV en autogebruik op beperkt ruimtegebied. Conclusie moet dan ook zijn dat hierdoor de verkeersveiligheid negatief wordt beïnvloed. Waarom vind ik deze conclusie niet terug in de MER? Betekent dit dat er een dure tram wordt aangelegd zonder dat hiervoor een auto blijft staan? Terwijl dit wel tot meer verkeersonveiligheid leidt?	Figuur 2-2 uit het Plan-MER Hoofdrapport laat het aantal verplaatsingen zien tussen 2019 en 2040 naar respectievelijk CID-Binckhorst en alleen de Binckhorst, zonder de HOV-verbinding en Basispakket Mobiliteit. Ook het effect van een sturend beleid op het aantal verplaatsingen is aangegeven. Dit maakt dat het nodig is om maatregelen te treffen om het autoverkeer in de toekomst terug te dringen en te investeren in een goed OV-netwerk met goede voorzieningen voor fietsers en voetgangers. Als laatste is het belangrijk om te vermelden dat deze verkenning naar een HOV verbinding juist het doel heeft om de congestie, verkeersveiligheid en bereikbaarheid in de toekomst te verbeteren.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

	q	Opvallend is dat op blz 82 een wel heel kort-door-de-bocht conclusie wordt getrokken. Er wordt nl gesteld dat er geen afname van autoverkeer wordt gezien in de varianten, maar wel meer in- en uitstappers in de Binckhorst. De conclusie die hieruit wordt getrokken is dat OV-reizigers niet meer te voet of per fiets naar het station gaan, maar per OV, dus dat er behoefte is aan OV. Dat klinkt als een wensconclusie, niet als grondslag voor beleid. Dit toont aan dat er geen auto minder zal rijden, maar dat alleen gebruikers van milieuvriendelijk verkeer overstappen naar het OV. Winst voor het milieu? Nul. Nadeel voor de omgeving: hoog! Dit mag dus niet als argument voor de noodzaak van de HOV-verbinding worden gebruikt.	Het uitblijven van een afname van autoverkeer met de voorgestelde maatregelen op het vlak van OV en mobiliteitstransitie toont aan dat er meer nodig is om een oplossing te vinden voor het bereikbaarheidsvraagstuk zonder de auto te faciliteren. Uit de Vervoerwaardestudie blijkt dat sturend beleid op het terugdringen van het gebruik van de auto in combinatie met een HOV-verbinding wel een vermindering in het autoverkeer laat zien. Zie hiervoor gevoeligheidsanalyse 6 (GA6). Duidelijk is in ieder geval dat voor een oplossing zonder nog meer ruimte te bieden aan de auto, een HOV-verbinding onmisbaar is.	Nut en noodzaak
	r	Een positief effect door deze HOV is volgens de uitkomsten van deze MER alleen te halen met een vergaand aanvullend Mobiliteitspakket, en met een mobiliteitsvisie om het dichtbevolkte gebied -oud en nieuw- bereikbaar en leefbaar te houden. Nergens staat echter enige uitleg over wat die visie inhoudt, wie daarvoor verantwoordelijk is en wie concrete maatregelen gaat nemen en gaat betalen, laat staan dat er enige zekerheid bestaat of en zo ja welke maatregelen worden genomen. Zonder invulling van een wetenschappelijk onderbouwde mobiliteitsvisie (gebaseerd op metingen, niet op modellen), komt er geen mobiliteitstransitie tot stand.	Uit de Vervoerwaardestudie blijkt inderdaad dat naast de realisatie van HOV-verbinding en het Basispakket Mobiliteit aanvullende beleid nodig is om mobiliteitstransitie te behalen. Deze mobiliteitsverandering is enerzijds terug te zien in de trend van afvlakking van het autoverkeer. Anderzijds hebben de gemeenten een actief beleid vastgesteld om de mobiliteitstransitie te stimuleren (zie Strategie Mobiliteitstransitie van Den Haag en gemeentelijke mobiliteitsplannen van Rijswijk en Leidschendam-Voorburg). Wanneer de trend afvlakking van het autoverkeer zich voortzet en de ambities voor mobiliteitstransitie verder wordt vormgegeven, kan de groei van het autoverkeer geremd worden tot ongeveer het niveau 2019. Het gebruik van verkeersmodellen zijn een algemeen geaccepteerd instrument in de planvorming en deze verkeersmodellen zijn gebaseerd op meting in de praktijk (zie Vervoerwaardestudie).	Proces - Basispakket Mobiliteit
	s	Op blz 54 wordt aangegeven dat in alle varianten wordt uitgegaan van een compleet pakket aan mobiliteitsmaatregelen. Ook de berekende effecten zijn daar dus van uit gegaan. Wat nu als dat toch vrij ingrijpende aanvullende pakket niet wordt gerealiseerd? En hoe en door wie wordt dit pakket gefinancierd? Ook wordt gesproken over aanvullende maatregelen voor de knelpunten in oa Voorburg. Maar er is geen enkele aanwijzing en zeker geen garantie dat die maatregelen ook worden genomen. Maar qua effecten is het Basispakket wel meegenomen in de doorrekening van de varianten!	Het Basispakket Mobiliteit is onderdeel van het voorlopig voorkeursalternatief. De financiering van het voorkeursalternatief komt vanuit de initiatiefnemers: Rijk, provincie, MRDH en gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. En de ambitie van de samenwerkende partijen is om dit pakket van realistische projecten, gezamenlijk te realiseren. Inmiddels is de gemeente Rijswijk reeds gestart met de voorbereiding van één van de maatregelen uit het Basispakket.	Proces - Basispakket Mobiliteit

	t	Ook voor de leefomgeving heeft deze verbinding weinig te bieden. Op blz 38 wordt duidelijk dat zelfs in de doorgroeivariant van een regionale HOV-verbinding tot 2040 naar verwachting de knelpunten op het hoofdwegennet en hoofdspoor op meerdere locaties 'niet verder toenemen'. Letterlijk staat er dat zelfs in de meest vergaande variant slechts in enkele gevallen sprake zal zijn van een lichte verbetering. Waarom dan zo'n dure en ingrijpende verbinding, die de leefomgeving van zoveel omwonenden ernstig verslechtert, waarom is dan toch die verbinding persé nodig? Ik heb een zinvolle redengeving in de stukken niet kunnen vinden. Ook wordt op blz 83 gesteld dat de HOV-verbinding een positief effect heeft op het fietsverkeer. Dat is een onjuiste conclusie. Het positieve effect op het fietsverkeer wordt veroorzaakt door de aanvullende maatregelen in het Basispakket Mobiliteit. De aanleg van een tramtracé heeft in zichzelf juist een negatief effect op het fietsverkeer, omdat de verkeersveiligheid vermindert, mede door gevaarlijke kruispunten waar trams en fietsers elkaar kruisen. Dat op blz 84 wordt geconcludeerd dat een tramverbinding een neutraal effect heeft op verkeersveiligheid lijkt mij een wens-conclusie die niet gestaafd kan worden.	In het Plan-MER is onderzoek gedaan naar varianten voor de bereikbaarheid van CID Binckhorst. Constatering is dat de ontwikkelingen in CID Binckhorst zonder verdere maatregelen (Referentiesituatie) tot problemen met leefbaarheid en verkeersafwikkeling leiden (zie ook paragraaf 4.2 voor nadere toelichting op nut & noodzaak). Een tramverbinding zorgt voor vermindering van het autoverkeer, zeker als dat wordt gecombineerd met beleid voor duurzame mobiliteit op het niveau van de stadsregio (zie bijv. Strategie Mobiliteitstransitie van gemeente Den Haag).Wat betreft het effect op fietsverkeer bestaat elke variant uit een HOV-verbinding én een samengesteld pakket van maatregelen (Basispakket Mobiliteit) met onder andere fietsmaatregelen. Deze dragen bij aan het positieve effect op fietsgebruik. In deelrapport 1 van het Plan-MER is nader ingegaan op de overwegingen voor verkeersveiligheid, waarbij per variant deels positieve effecten en aandachtspunten zijn beschreven.	Alternatief-beoordeling
	u	Groot zorgpunt is de niet-sluitende exploitatie. Niet alleen is de MKBA heel slecht als het gaat om baten-lasten. Ook lijkt de exploitatie nooit kostendekkend te kunnen zijn. Wie gaat bijdragen aan de exploitatie, zijn daarover afspraken met de opdrachtgevers? En wat betekent dit voor Leidschendam-Voorburg, zitten we hier levenslang aan vast? Of wordt de nieuwe lijn 1 al na enkele jaren uit bedrijf genomen vanwege een te lage bezetting (zoals de oude tram 10 en de dure maar lege tram 19 die ook 'nodig was vanwege een nieuwe woonwijk') of te hoge kosten?	De kosten voor exploitatie van de HOV-tramverbinding komen voor rekening van de MRDH en maakt onderdeel uit van de besluitvorming door de MRDH op het voorkeursalternatief.	Kosten

	v	Dan een voor ons zeer teleurstellend punt: de participatie. Zoals eerder gezegd is die door alle omwonenden als een farce beschouwd. Van de mooie woorden in de MER is in de NRD-fase niets terecht gekomen. Participatie moet worden ingevuld- lees ik op blz 28 - door: • proactief en zorgvuldig informeren van de omgevingspartijen • raadplegen van omgevingspartijen tav uitgewerkte alternatieven en voorkeursalternatief. • Waar mogelijk inzichten en aandachtspunten vanuit de omgeving te betrekken Aan geen van deze drie voorwaarden is -zelfs niet gedeeltelijk- voldaan. Onze vertegenwoordiger in de Klankbordgroep heeft elke bijeenkomst moeten zeuren om informatie te krijgen, die kwam dan meestal pas de dag voor de klankbordgroep-bijeenkomst of was pas op de dag zelf beschikbaar, niet leesbaar voor niet-ingewijden en was duidelijk een onvolledig deel van de totale informatie. En de 'inzichten en aandachtspunten vanuit de omgeving' zijn continu afgedaan als 'niet-relevant'. Dit maakt dat enerzijds de zorgpunten van de omwonenden niet zijn terug te vinden in de MER, en anderzijds de omwonenden zeer weinig fiducie hebben in het vervolgtraject. De vraag is ook hoe zinvol dat nog is. Het stond blijkbaar van het begin af aan al vast welk tracé het moet worden. Het ging er alleen nog over of het een lightrail of een gewone tram zou worden. En dat werd uiteindelijk bepaald door de kosten, niet door de effecten op leefomgeving. Die waren immers niet meegenomen want 'niet-onderscheidend', dus op 0 gezet. En de twee door de omwonenden ingebrachte varianten is niet meegenomen, nl de ondergrondse verbinding en het Broekslootkade-tracé. Met als enige argument 'te duur' of 'ten koste van groen'. Alsof dat bij de andere varianten niet het geval is? Ook is het 'argument' niet met redenen omkleed of van context voorzien, Het is daarmee slechts een mening van de opdrachtgever. Bovendien kun je vele jaren van een ondergrondse verbinding gebruikmaken (zie bijv. de metro in Moskou, Parijs en Londen) zodat je de investering die je doet, ook over vele jaren moet afschrijven. En het niet aantasten van de leefomgeving van de bewoners is niet in geld uit te drukken.	Voor het participatieproces is aangesloten bij de systematiek van de participatieladder. Dat betekent dat in verschillende fases van een project op verschillende manieren participatie wordt ingezet. In de beoordelings- en besluitvormingsfase zijn de varianten uitgewerkt en onderzocht met behulp van een technisch-inhoudelijk ontwerpproces en veel effectenonderzoeken. In deze fase is de brede groep belanghebbenden (stakeholders) bij het project betrokken volgens niveau 1 van de participatieladder: "informeren en raadplegen". Door deze stakeholders te raadplegen zijn aandachtspunten uit de omgeving naar voren gekomen. Deze zijn in het Omgevingsverslag verwoord. Dit Omgevingsverslag zal meegewogen worden bij de verdere besluitvorming. Tijdens de ontwerpfase hebben wij ernaar gestreefd om de meest actuele informatie met de platformleden te delen. Hierdoor kwam het voor dat deze informatie niet altijd vooraf al gedeeld kon worden. Waar dat wel mogelijk was, is dat gedaan. Soms is besloten om informatie alleen te delen met een mondelinge toelichting. De materie is inderdaad behoorlijk complex, waardoor wij hebben gemeend dat een mondeling toelichting bij kon dragen aan een beter begrip van de inhoud. De ingebrachte kennis en ervaring tijdens het participatieproces is gebundeld in het Omgevingsverslag. In aanvulling op de Notitie kansrijke oplossingsrichtingen heeft een nadere afweging van tracés voor de (hoofd)maatregel HOV-verbinding plaats gevonden. Samen met het Platform voor bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden, en de deelnemers aan de inloopsessies is een lijst met mogelijke tracés opgesteld voor zowel bus, tram als lightrail. Vervolgens is per tracé gekeken of het technisch mogelijk is, of het betaalbaar is en of het voldoende bijdraagt aan de doelen van het project. Hierdoor zijn drie tracés toegevoegd aan de onderzoekscope.	Participatieproces
	w	Tenslotte nog een opmerking over het gebruikte referentiescenario. Dat gaat uit van de situatie in 2040 als er géén HOV-verbinding en een Basispakket Mobiliteit is gerealiseerd, maar wel alle overige vastgestelde projecten worden uitgevoerd. Hierbij zijn echter ook niet-vastgestelde projecten in de vorm van ruimtelijke ambities meegenomen, zoals de al langer bestaande maar nooit gerealiseerde ambities voor de Binckhorst. Dat beschouw ik als rijk rekenen, en een manier om ambities zonder verdere onderbouwing mee te rekenen.	Voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van het CID en de Binckhorst worden vergelijkbare processtappen gezet voor de bepaling van de verkeerseffecten van de gebiedsontwikkeling. Daaruit is geconcludeerd dat HOV randvoorwaardelijk is voor de doorgroei naar meer woningen. De gebiedsontwikkeling voorziet voor een periode van 20 jaar, dus lange termijn. Binnen deze periode kan gefaseerd worden hetgeen niet ongebruikelijk is in grootstedelijke ontwikkelingen.	Alternatief-beoordeling

	x	Mobiliteitstransitie: in de tabel op pagina 10 staat voor alle varianten een ‘0’, oftewel geen of niet te berekenen effecten. Echter, even daaronder, op pagina 11 staat dat alle varianten in enige mate bijdragen aan mobiliteitstransitie. Hoe verhoudt zich dat tot de ‘0’ in de tabel? Ook staat er dat alle varianten bijdragen aan ‘een beperkte vermindering van het autogebruik’. Uit de tabel op blz 32 blijkt echter dat er geen sprake is van terugdringen autoverkeer, wel van toename fietsverkeer. Aangezien mobiliteitstransitie één van de doelen van de Verkenning is, zie ik graag beter onderbouwd welk effect de gekozen voorkeursvariant heeft op vermindering van het autogebruik. Vindt dit daadwerkelijk plaats? Graag met cijfers en bronvermelding onderbouwd een inhoudelijk antwoord op deze vraag.	1) Dat is correct. In de autonome ontwikkeling wordt er uitgegaan van een situatie met sturend mobiliteitsbeleid waardoor de mobiliteitstransitie al in gang wordt gezet. De effecten die de implementatie van elke variant heeft hierop blijft relatief beperkt en is daarom met "0" beoordeeld. 2) Onduidelijk welke tabel indiener bedoelt. Er vanuit gaande dat indiener figuur 2-2 bedoelt: Hier is inderdaad geen duidelijk verschil te zien, maar de varianten zijn hier ook niet in beschouwing genomen.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	y	Op blz 21 wordt als opgave geschetst de bereikbaarheid van CID en Binckhorst. Ongelooflijk is echter dat het daadwerkelijke extra aantal woningen bovenop de huidige 5.000 woningen in de Binckhorst pas ‘de komende jaren bekend worden bij doorontwikkeling van de Binckhorst (omgevingsplan 2.0)’. Er wordt daarom maar met nattevingerwerk uitgegaan van 8500 extra woningen. In de voetnoot op blz 31 staat dat in het verkeersmodel rekening is gehouden met 30.500 woningen en 38.000 banen op basis van het hoge groeiscenario. Op blz 43 wordt weer gesproken van 25.500 woningen. Kunt u aangeven op basis van welke getallen u écht de keuze voor de voorkeursvariant heeft bepaald? En waar zijn die aantallen op gebaseerd, zowel voor het aantal woningen als voor het aantal banen? Voor zo’n dure infrastructurele investering mag ik toch aannemen dat dit op basis van deugdelijk onderzoek heel precies berekend is. Graag hoor ik welk onderzoek dit is geweest.	In de rapporten is aangeven welke aantallen zijn aangehouden, zowel vastgelegd in vastgesteld beleid (Omgevingsplan Binckhorst, Structuurvisie CID), de ambitie die er is voor verdere verstedelijking als hetgeen is aangehouden in het verkeersmodel. Zie de tabel in paragraaf 4.3 van dit document. Hier is rekening gehouden met een worst-case situatie. Deze methodiek volstaat voor een verkenning.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	z	Op blz 11 en op blz 32 wordt aangegeven dat een ‘sturend mobiliteitsbeleid een sterk effect heeft op de vervoerswijzekeuze voor reizigers’. Er staat o.a dat dit investeringen vraagt in het fietsnetwerk, maar hierop wordt niet verder ingegaan in de Verkenning. Wel wordt op blz 54 gesteld dat alle varianten uitgaan van het volledig doorvoeren van het basispakket mobiliteit. Maar wat als dat niet zo is? En wie gaat dat financieren? Aanvullende maatregelen om effecten op te vangen worden wel genoemd maar daarover is geen enkel besluit genomen. En dit alles wordt niet onderbouwd. Kunt u aangeven wat dit ‘sturend mobiliteitsbeleid inhoudt, of het Basispakket Mobiliteit in Voorburg geheel zal worden uitgevoerd, en kunt u aangeven welke aanvullende maatregelen u gaat nemen om knelpunten te voorkomen, incl reservering qua budget?	Met 'sturend mobiliteitsbeleid' wordt het gemeentelijke beleid bedoeld gericht op het stimuleren van duurzame mobiliteitsvormen. De gemeenten hebben dit vastgelegd in onder meer de Strategie Mobiliteitstransitie (Den Haag) en het gemeentelijke mobiliteitsbeleid (Rijswijk en Leidschendam-Voorburg). Het Basispakket Mobiliteit maakt onderdeel uit van het voorkeursalternatief. De financiering van het voorkeursalternatief komt vanuit de initiatiefnemers: Rijk, provincie, MRDH en gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. En de ambitie van de samenwerkende partijen is om dit pakket van realistische projecten, gezamenlijk te realiseren. Inmiddels is de gemeente Rijswijk reeds gestart met de voorbereiding van één van de maatregelen uit het Basispakket.	Proces - Basispakket Mobiliteit

	aa	Een interessante paragraaf is paragraaf 8 van de samenvatting, op blz 16, waarin wordt aangegeven dat er nog heel wat leemten zijn in kennis. Dat had tot bescheidenheid moeten dwingen, helaas is het omgekeerde gebeurt, het wordt gebruikt als bewijslast dat de leemten voor alle varianten gelden en dus op nul worden gezet. Dat is zoiets als 'u heeft een snelle auto dus we denken dat u te hard heeft gereden dus u krijgt een boete'. Qua mobiliteit zijn er leemtes omdat de gebruikte verkeersmodellen statisch zijn, en de exacte omvang van de problematiek, met name bij kruispunten, onduidelijk is. Hoe kun je dan conclusies trekken die grondslag voor zulke ingrijpende besluitvorming horen te zijn? Het gebruikte model gaat uit van oneindige OV-capaciteit, dat bestaat natuurlijk niet, en daarom is gebruik gemaakt van 'expert judgement en informatie uit de verkenningsfase'. Qua leefomgeving wordt gesteld dat voor geen van de varianten bekend is wat de invulling wordt van het omliggende gebied. Voor natuur en met name stikstof wordt eveneens aangegeven dat onbekend is welke stikstofdepositie de aanleg met zich mee zal brengen. En er staat ook nog bij dat dit 'niet bepalend is voor de afweging'. Dat is in deze tijd een behoorlijk risicovolle conclusie, waarmee de rechter geen genoegen zal nemen. Graag hoor ik hoe berekend gaat worden – onderbouwd met wetenschappelijke rapporten – wat de stikstofuitstoot is van de aanleg bij de voorgestelde voorkeursvariant. Ook de (bijna zekere) aanwezigheid van PFAS is niet onderzocht.	De stikstofuitstoot van de aanlegfase moet inderdaad nog berekend worden, ook gezien de recente uitspraak van de Raad van State in de porthos-zaak. Dit zal gebeuren in de volgende fase van het project, de planning- en studiefase. Voor de afweging van de varianten die centraal staat in de huidige verkenningsfase is dit niet onderscheidend.	Proces - Vervolgproces
	ab	Op blz. 17 wordt aangegeven dat 'de exacte uitwerking van de geluidsgevoelige bestemming in het plangebied is nog niet bekend, waardoor er aannames zijn gedaan'. Dit is voor een infrastructureel project echt een no-go. Graag hoor ik welke berekeningen gedaan gaan worden om wel het effect op geluidgevoelige bestemmingen te kunnen bepalen, van welke geluidnorm daarbij is uitgegaan, of er een dag/nacht factor is meegewogen, en natuurlijk welke mitigerende maatregelen u hiervoor gaat nemen, bijvoorbeeld door extra isolatie aan de huizen te financieren.	In vergelijking met de referentiesituatie zal er amper tot geen sprake zijn van een toename van geluidsoverlast van elk van de HOV-verbindingen in relatie tot het overige wegverkeer. Bij een fysieke wijziging van de weg in de toekomst moet er getoetst worden aan de Wet geluidhinder of er sprake is van een toename van 2dB of meer; dit is het geval bij de zuidelijke Binckhorstlaan, de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg. Graag verwijzen wij u naar paragraaf 4.9 van dit document, en paragraaf 6.5 van deelrapport 3 bij het plan-MER (pag. 80).	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	ac	Op blz 18 worden de te monitoren indicatoren benoemd. Graag hoor ik van u of deze inderdaad gemonitord gaan worden (graag per indicator) en hoe en met welke frequentie dat gaat gebeuren.	Ten eerste is een studie naar mogelijke onvoorziene effecten door geconstateerde leemten in kennis en informatie benodigd. Daarnaast is toetsing nodig van de voorspelde effecten aan daadwerkelijk optredende effecten, en zal er monitoring van voorgestelde overlast beperkende en compenserende maatregelen moeten plaatsvinden.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid

	ad	Qua doelbereik wordt op blz. 101 heel opzichtig naar het doel toe geredeneerd: omdat bij de gebiedsontwikkeling CID Binckhorst meer bewoners komen te wonen in dit gebied neemt de behoefte aan OV toe, dus is dit een positief punt dat helpt bij de ontsluiting van CID Binckhorst. Zo is elk project sluitend te krijgen! Op blz 102 wordt vervolgens gesteld dat geen van de varianten de huidige knelpunten voor het autoverkeer zal oplossen. En hier dus geen ontlasting voor biedt. Vervolgens wordt hieraan de voor mij onbegrijpelijke en ononderbouwde conclusie getrokken dat 'dat de varianten bij een volgend mobiliteitsbeleid voor fiets en openbaar vervoer voldoende mogelijkheden bieden om de extra vraag van de gebiedsontwikkeling op te vangen."?? Er wordt zelfs gesteld op blz 102 dat de hoeveelheid autoverkeer in de Binckhorstbeperkt stijgt ten opzichte van de huidige situatie. Op blz 104 wordt gesteld dat het stedelijk verkeersnetwerk, zonder aanvullend beleid gericht op mobiliteitstransitie, op diverse punten vastloopt. Hierop is aanvullend beleid nodig. Dat betekent dat de HOV het probleem niet oplost, eerder vergroot, ook op het hoofdwegennet, en dat er naast dit grote, dure infrastructurele project nog meer dure maatregelen nodig zullen zijn. Waarvoor nog geen financiering is, en die dus zeker nog meer dan 10 jaar op zich zullen laten wachten. Waarop is de conclusie dan gebouwd dat dit HOV-traject haar doel bereikt van betere ontsluiting? Welke berekeningen zijn hiervoor gebruikt en hoe worden dan de knelpunten opgevangen? Graag een onderbouwing voor deze vrij boute uitspraken over doelbereik van de HOV in par. 4.3.2	Het uitblijven van een afname van autoverkeer met de voorgestelde maatregelen op het vlak van OV en mobiliteitstransitie toont aan dat er meer nodig is om een oplossing te vinden voor het bereikbaarheidsvraagstuk zonder de auto te faciliteren. Uit de Vervoerwaardestudie blijkt dat sturend beleid op het terugdringen van het gebruik van de auto in combinatie met een HOV-verbinding wel een vermindering in het autoverkeer laat zien. Zie hiervoor gevoeligheidsanalyse 6 (GA6). Zie voor een nadere uitleg paragraaf 4.2 nut en noodzaak van dit document	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	ae	Op blz. 13 van de samenvatting staat bij Geluid dat uit de beoordeling volgt dat de varianten onderling niet onderscheidend zijn voor het aantal geluidgehinderden en (dat om die reden) alle varianten voor dit criterium zijn beoordeeld als neutraal "0". Bij het criterium Verlies parkeerplaatsen is ook geen onderscheidend effect, maar worden alle varianten weer als zeer negatief "- - "beoordeeld. Hier is de systematiek niet gelijk. Hoe kan het dat met deze "0" beoordeling op geluid (in alle varianten) de conclusie is dat er géén geluidsoverlast optreedt. Het klopt dat er geen onderscheidend effect is tussen de verschillende varianten, maar bij globale lezing lijkt het alsof er geen geluidseffecten zullen optreden. Dit is dus een zeer suggestieve conclusie!	In een MER wordt vergeleken met een referentiesituatie. Voor geluid geldt dat het totaal vergelijkbaar is met deze situatie, waarbij lokaal op deelgebiedniveau er wel waarneembare verschillen kunnen zijn. Dit is ook benoemd in het deelrapport 3 Leefomgeving en duurzaamheid bij het Plan-MER. Dit leidt echter niet tot een negatieve score. Zie ook paragraaf 4.9 van dit document. Voor parkeren geldt dat er ten opzichte van de referentiesituatie sprake is van een afname van het aantal parkeerplaatsen, daarmee is dat negatief beoordeeld.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	af	Op blz 86 schrik ik van de rode vakjes die me tegemoet vliegen. Dit gaat over de effecten op de leefomgeving. Die zijn dus op alle punten zwaar negatief, behalve op de realiseerbaarheid van het woningbouwprogramma. Woningbouw heeft zelden een positief effect op de leefomgeving, en zeker niet in de drukke Randstad. Conclusie moet dus zijn – en ik hoop dat de Commissie voor de Mer dat ook zal onderschrijven – dat de CID Binckhorst een negatief effect heeft op de leefomgeving voor het hele gebied en dus zeker voor de dichtbij wonende bewoners.	Het Plan-MER omschrijft de gevolgen van de aanleg van de HOV-verbinding, niet van de verstedelijking CID-Binckhorst op zich (dat wordt gezien als een 'autonome ontwikkeling' waarover reeds besloten is). Het ontsluiten van de nieuwe wijk en bestaande wijken met een nieuwe HOV-verbinding heeft hoe dan ook grote gevolgen voor de leefomgeving. Met dit onderzoek zijn de effecten in beeld gebracht om te zorgen dat dit wordt meegenomen in de besluitvorming over het voorkeursalternatief. Bij de verdere planuitwerking zal nadrukkelijk wordt gekeken naar de inpassing van de tramverbinding en mogelijke maatregelen om de negatieve effecten te beperken. Voor het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. verwijzen wij u naar hoofdstuk 3 van dit document.	Leefbaarheid

	ag	Er staat nog een effect lichtgroen, Natura 2000. Dit verbaast me zeer. En het wordt ook niet onderbouwd. De aanleg van woningen en infrastructuur alleen al leidt tot een toename van stikstofuitstoot. Bebouwing betekent verkleining van groengebieden. Graag zie ik onderbouwd wat dit positieve effect van de Verkenning is waar het gaat om Natura 2000 en wat de stikstofuitstoot zal zijn van het uitvoeren van deze HOV-verbinding, graag met bronvermelding.	De aanleg van woningen en bebouwing vallen niet onder deze verkenning en zijn daarom niet meegenomen in de beoordeling. Daarnaast leidt het HOV en het hogere gebruik daarvan tot een afname in wegverkeer en daarmee een afname in stikstofdepositie tijdens de gebruiksfase. Daarom is het effect op Natura2000 in vergelijking met de referentiesituatie (zonder HOV) als licht positief (+) beoordeeld. De stikstofuitstoot van de aanlegfase moet inderdaad nog berekend worden, gezien de recente uitspraak van de Raad van State in de porthos-zaak. Voor de afweging van de varianten is dit niet onderscheidend.	Leefbaarheid - Ecologie
	ah	Opvallend is dat op blz 12 en op de blz 92-95 staat dat varianten voor de aspecten natuur, bodem, geluid, luchtkwaliteit, trillingen en externe veiligheid niet onderscheidend zijn. Uit de tabel op blz 86 staan al deze effecten op '0', neutraal. Omdat ze niet onderscheidend zijn? Dit is een vrij kort door de bocht vertaling van het feit dat er geen onderbouwd effect is gegeven. Bij de vermindering van het aantal parkeerplaatsen is opnieuw geen onderscheidend effect. Toch wordt hier in alle varianten wel uitgegaan van een 'zeer negatief" effect. Waarom gebeurt dat dan niet voor de overige criteria? Het gaat hier om effecten die zeer veel hinder voor de omgeving veroorzaken, zoals trillingen, booggeluid en geluid. Hoe kan het dat dit voor u helemaal geen rol speelt in de besluitvorming? Graag zie ik de precieze scores per effect per variant. Waarop is anders dit besluit gebaseerd, alleen op aannames? Aangegeven wordt op blz 93 dat voldaan wordt aan de huidige normen voor luchtkwaliteit, ook van de WHO-waarden 2020. Inmiddels ligt er een WHO advies dat veel verder gaat en waarover het kabinet eind 2022 een standpunt zal innemen. Als de luchtkwaliteitsnormen worden aangescherpt is de kans groot dat niet voldaan wordt aan de nieuwe normen. Hoe gaat u daar rekening mee houden en tegen welke kosten? Het onderwerp 'duurzaamheid' komt er wel heel bekaaid vanaf in deze MER, met een vermelding op blz 94, er zijn geen positieve effecten, ook niet op energietransitie. Dit zijn toch de twee belangrijkste onderwerpen als het gaat om hinder door de aanleg van grote infrastructurele werken. Hoe kan het dat een groot project van start zal gaan waarbij vooraf al bekend is dat het niet bijdraagt.	Het gaat hierbij om de vergelijking met de referentiesituatie en niet met de huidige situatie. Met betrekking tot natuur, bodem, geluid, trillingen en externe veiligheid is er geen verschil met de referentiesituatie die ontstaat als gevolg van autonome ontwikkeling gemiddeld over het tracé. Het kan per locatie wel verschillend zijn. Voor parkeren geldt dat er als gevolg van de implementatie van HOV sprake is van een sterke afname van de hoeveelheid parkeerplaatsen in vergelijking met de referentiesituatie. Dit is daarom wel onderscheidend t.o.v. de referentiesituatie, maar geen onderling onderscheid. Voor luchtkwaliteit geldt dat de waarden van de WHO advieswaarden zijn die op het moment van schrijven nog niet zijn overgenomen door de Nederlandse centrale en decentrale overheden. Om deze advieswaarden te bereiken, zullen gemeenten, provincies en het Rijk extra maatregelen moeten nemen (niet vanuit het project maar voor geheel Nederland). In een MIRT-verkenning kan het abstractie niveau van beoordeling hoger ligger. Naarmate de uitwerking gedetailleerder wordt, worden ook de onderzoeken daarop afgestemd. Dit geldt ook voor het onderwerp duurzaamheid.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	ai	Op blz 13 en 88 wordt aangegeven dat in alle alternatieven sprake van een aanzienlijk aantal te verwijderen parkeerplaatsen. Dit geldt met name voor het gebied in Voorburg en Rijswijk. Voor de straten in de Binckhorst wordt het parkeren op straat zelfs zoveel mogelijk beperkt. En er staat ook dat er 'weinig tot geen ruimte beschikbaar om te verwijderen parkeerplaatsen te compenseren'. De conclusie lijkt te zijn dat het effect in alle varianten negatief is, dus niet onderscheidend is waarmee dit negatieve effect wegvalt in de verdere afweging. Dit is een conclusie die nergens op slaat. Alle negatieve effecten moeten worden meegewogen, en zeker deze. De parkeerdruk hier is al heel groot. De wijk die direct aan de Binckhorstlaan Voorburg ligt, heet de 'Romeinse wijk'. Zo oud is de wijk nu ook weer niet, maar de huizen staan er al sinds ongeveer 1930, hier is al geen rekening gehouden met elk gezin 1 auto, laat staan 2 auto's. Er wordt al geparkeerd op gras, of dubbel waar de straat zelfs te smal is	Het verlies aan parkeerplaatsen is inderdaad een nadelig effect van de inpassing van de verbinding, met name in Voorburg en Rijswijk. Bij de uitwerking van de plannen in de volgende planning- en studiefase moet daarom goed worden gekeken hoe het verlies aan parkeerplaatsen minimaal wordt en waar verloren parkeerplaatsen gecompenseerd kunnen worden. Dit is onderdeel van de uitwerking van het HOV-tracé en de herinrichting Prinses Mariannelaan/Geestbrug (zoals in het Basispakket Mobiliteit opgenomen).	Mobiliteit - Parkeren

		voor 1 parkeerkant. Stoepen zijn geblokkeerd, in pogingen toch de auto te parkeren. Vraag aan de gemeente Leidschendam-Voorburg is dan ook: wat gaat u doen om de bewoners van deze wijken hun auto te kunnen laten parkeren? Waar wordt een extra parkeerterrein aangelegd?		
	aj	Onderaan blz 13 en op blz 92 wordt vermeld dat alle varianten qua geluid ongeveer hetzelfde scoren. Ook hier wordt dit effect dus weggemasseerd. Het gaat er echter niet om of het bij alle varianten hetzelfde is, het gaat erom dat omwonenden een grotere geluidoverlast gaan krijgen. Er wordt in de laatste zin gesproken over 'booggeluid', er 'bestaat een kans op het ontstaan van booggeluid'. Booggeluid is het vreselijkste geluid dat je als bewoner kunt hebben, snerpende tramwielen door een bocht, dit effect mag niet weggepoetst worden met 1 zin. Graag een antwoord met concrete maatregelen op de vraag wat de bevoegde gezagen gaan doen om booggeluid te voorkomen en hoe ze dit in de gebruiksfase gaan monitoren. Ook hoor ik graag welke waarden de gemeenten gaan hanteren voor booggeluid, wat is maximaal toegestaan? En als er geen bestaande normen zijn, dan verzoek ik u waarden te hanteren waarbij geen gezondheidsrisico's optreden. Graag concrete waarden op basis van wetenschappelijke milieurapporten, zoals het WHO-rapport Geluid.	Booggeluid is als apart aspect opgenomen onder de beoordeling voor geluid, en is negatief (-) beoordeeld voor alle varianten die op rails rijden. Er zijn een aantal maatregelen, waaronder het optimaliseren van de boogstraal en het smeren van de wielen en rails. In de nadere planuitwerking moet hier in samenspraak met de omgeving meer vorm aan worden gegeven.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	ak	Tenslotte wordt gemeld dat in de aanlegfase veel hinder zal optreden voor omwonenden, gedurende langere tijd. Gemeld wordt dat 'het uitgangspunt is dat gedurende de aanlegfase maatregelen getroffen worden waardoor hinder zoveel mogelijk beperkt blijft.' Kunt u als gemeente Leidschendam-Voorburg aangeven welke maatregelen u gaat nemen en heeft u voor het nemen van compenserende maatregelen om deze hinder te beperken reeds budget gereserveerd in de meerjarenbegroting? Datzelfde geldt voor de mitigerende maatregelen die genoemd staan op blz 95/96. Dit omdat uit de MER blijkt dat 'voor meerdere milieuaspecten sprake is van (zeer) negatieve effecten als gevolg van de alternatieven.'	De benodigde maatregelen voor het beperken van de hinder tijdens de realisatiefase worden in beeld gebracht zodra de uitwerking van de benodigde werkzaamheden concreet is. Deze opgave zal (gedeeltelijk) ook bij de uitvoerende partij(en) gelegd worden, zodat gebruik gemaakt kan worden van hun kennis en expertise over uitvoering van werken. De uitwerking van de hinder beperkende maatregelen is onderdeel van de planuitwerking. De kosten hiervoor maken onderdeel uit van het projectbudget.	Proces - Vervolgproces

	al	Kunt u aangeven wanneer besloten wordt over deze mitigerende maatregelen, en wie deze gaat financieren? Grootste zorg is de ontsluiting van de Binckhorstlaan zuid, door de barrièrewerking van de HOV. Dit wordt gemeld in de tabel van mogelijke mitigerende maatregelen op blz 96, er staat echter geen oplossing bij. Ik verwacht van de bevoegde gezagen dat zij ervoor zullen zorgen dat de weg niet alleen veilig overgestoken kan worden, maar ook dat de achterliggende straten bereikbaar blijven, en de toegangswegen naar de wijk. Met de plannen rond een autoluwe Geestbrugweg, een doorkruisende tram op de Binckhorstlaan zuid en de Prinses Mariannelaan en een beperking van verkeer de wijk uit, is er voor bewoners straks geen mogelijkheid meer om de wijk op een efficiënte manier te kunnen in- en uitrijden. Nu kan men nog de Binckhorstlaan zuid kruisen om naar de Maanweg of Pr.Mariannelaan te kunnen gaan. Met deze plannen lijkt het erop alsof bewoners alleen nog maar via de Pr.Mariannelaan en de Westenburgstraat de wijk uit kunnen. Een omrijroute met alle gevolgen voor tijd, verkeersveiligheid en milieu. Ik verzoek de gemeente om te komen met een fatsoenlijk plan om de wijk goed te kunnen blijven ontsluiten, zonder omrijroutes.	In de planning- en studiefase wordt nader onderzocht of/hoe de ontsluiting van de zijstraten en wijken geborgd kan worden en hoe de inpassing van de haltes geoptimaliseerd kan worden. Bij de uitwerking wordt ook verder gekeken naar de verkeerscirculatie in de wijken.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	am	Op blz 15 wordt een samenvatting gegeven van de MKBA. In hoofdstuk 5 wordt dit nader toegelicht. In mijn werk zijn externe financiers pas bereid in een project te investeren als de kosten-batenverhouding uit de MKBA hoger is dan 1. In deze MKBA is de gunstigste kosten-batenverhouding 0,5. Aangegeven wordt op blz 109 dat het hier niet nodig is te rekenen met een MKBA-score van 1. Maar met zo'n slechte kosten-batenverhouding is krediet verkrijgen bijna onmogelijk. Hoe gaat u dan dit project financieren, waarvoor nu al onvoldoende budget is. Er moet vooraf helderheid zijn over 75% van de financiering, wil het een MIRT-project zijn. Kunt u aangeven hoe die 75% wordt gefinancierd en wat de kosten-batenverhouding hiervan is voor de voorgestelde voorkeursvariant? In de reflectie op de MKBA op blz 109 mbt de MKBA wordt vermeld dat in alle varianten de maatschappelijke baten lager zijn dan de maatschappelijke kosten. Als reden hiervoor wordt oa opgegeven dat een statisch rekenmodel is gebruikt, en nog een paar feitelijkheden. Daaruit wordt vervolgens wel de volgende conclusie getrokken: 'Wanneer al deze factoren in beschouwing worden genomen dan verbetert de baten-kostenverhouding. Hoe groot deze verbetering is, is onduidelijk. '' Hoe bestaat het dat het ontbreken van precieze berekeningen en modellen de grondslag is om aan te geven dat de baten-kostenverhouding positiever wordt? Dit is echt onbegrijpelijk en niet onderbouwd. Graag zie ik een onderbouwing tegemoet waarom gekozen wordt voor een project dat een MKBA-score van ruim lager dan een 1 heeft.	In de MKBA is van 1T de kosten-batenverhouding opgenomen (0,66 bij WLO-hoog en 0,48 bij WLP-Laag). De MKBA is conform de Werkwijzer MKBA bij MIRT verkenningen opgesteld en daarvoor zijn berekeningen uitgevoerd. In de reflectie op de uitkomsten is aangegeven welke factoren mogelijk van invloed zijn op de resultaten. De resultaten van de MKBA (en dus ook een kosten-batenverhouding die lager dan 1 is) zijn meegenomen in de afweging van het voorkeursalternatief. Voor de kosten-baten afweging op breed maatschappelijk niveau blijkt de methodiek van de MKBA, die een landelijk gegeven is, de brede baten van een openbaar vervoerlijn te onderschatten. Ook het bestaande openbaar vervoer heeft een negatieve kosten-baten verhouding terwijl we maatschappelijk wel veel voordelen onderkennen. Wat betreft de 75% financiering, zie ook hoofdstuk 5 van de Plan MER. In 2020 hebben het Rijk en de betrokken regiopartners hebben met de startbeslissing voor de MIRT-verkenning bereikbaarheid CID Binckhorst samen 150 miljoen euro voor hoogwaardig OV gereserveerd. Het geld werd opgebracht door het Rijk (50 miljoen euro), de MRDH en gemeente Leidschendam-Voorburg (samen 50 miljoen euro) en de gemeente Den Haag met 50 miljoen euro. Voor het uiteindelijke voorkeursalternatief worden afspraken gemaakt tussen de initiatiefnemers gemaakt over eventueel aanvullende bijdragen. In het jaarlijkse bestuurlijk overleg tussen Rijk en regio van 10 november 2022 zijn afspraken gemaakt over (landelijke) ruimtelijke investeringen. Hierbij is het volledige bedrag waarmee het voorgenomen voorkeursalternatief van een tramverbinding van Den Haag Centraal over de Binckhorst bekostigd kan worden, toegekend.	Kosten

	ao	Verontrustend vind ik het feit dat de exploitatiekosten in alle varianten toenemen, tegenover minder opbrengsten. Op blz 110 wordt aangegeven dat ‘alle varianten over het gehele netwerk resulteren in een substantieel verslechterd exploitatiesaldo voor het openbaar vervoer.’ Dit is niet alleen zorgwekkend voor de aanleg, maar des te meer voor de exploitatie na ingebruikname. Wie staat garant voor de verliezen vanaf de ingebruikname, welke afspraken zijn daarover gemaakt? En wat is het risico dat de nieuwe tram 1, net als een aantal jaren geleden tram 10, weer uit de roulatie wordt gehaald vanwege een te lage bezettingsgraad? Dan worden er vele miljoenen weggegooid en krijgen we onnodig als buurt veel ellende over ons heen. Graag een reactie op wie verantwoordelijk is voor de exploitatieverliezen en of u mij kunt verzekeren dat dit niet binnen een paar jaar tot het einde van de nieuwe lijn 1 leidt?	MRDH is de opdrachtgever openbaar vervoer. Met het omleggen van lijn 1 via de Geestbrugweg en de Binckhorst wordt het OV netwerk efficiënter en wordt het bestaande knelpunt op het Rijswijkseplein verminderd. Insteek daarbij is niet dat deze lijn na een paar jaar vervalt. Uit de Vervoerwaardestudie volgt dat de tramverbinding Den Haag Centraal – Rijswijk – Delft een relatief groot reizigersaantal kent.	Lijnvoering
	ao	Over de kosten die diverse varianten, waaronder de voorkeursvariant, met zich meebrengen wordt makkelijk heen gestapt. Ik zie nergens in de stukken voorstellen om de kosten te beperken. Echter, voor de voorkeursvariant moet de brug op de Binckhorstlaan Den Haag worden vervangen. Deze wordt net voor veel geld en overlast (meer dan een maand dicht!) gerenoveerd. Zonde van het geld want de brug zal conform deze Verkenning toch vervangen gaan worden.	Alle alternatieven zijn volgens dezelfde systematiek op kosten geraamd (SSK, 40% marge), vooral ook met het doel om de varianten met elkaar te vergelijken. Tevens is in het Plan-MER stilgestaan bij de financiële haalbaarheid. De keuze voor het vervangen van de Binckhorstbrug is niet onderscheidend voor de varianten. De huidige onderhoudswerkzaamheden aan de brug zijn gericht op de korte termijn. In de planning- en studiefase wordt nader gekeken naar mogelijkheden om kosten te besparen. Gemeente Den Haag doet in de planning- en studiefase nader onderzoek naar de brug op lange termijn, waarbij geheel opnieuw gekeken wordt naar de technische status en keuze voor aanpassen bestaande of geheel nieuwe brug wordt meegewogen (dit geldt ook voor de Geestbrug op het tracé).	Kosten
	ap	Ook het verdeelstation voor gas op de kruising Binckhorstlaan/Pr.Mariannelaan zal verplaatst moeten worden. Dit brengt vanwege veiligheidseisen hoge eisen met zich mee. In de MER is nergens te lezen wat de extra kosten hiervan zijn voor dit tracé. Graag krijg ik een precieze onderbouwing van de kosten voor de aanleg van de HOV-verbinding. De directe maar ook de indirect afleidbare tekorten horen een belangrijke graadmeter te zijn om groen licht te geven voor de uitvoering. Graag ontvang ik een precieze financiële onderbouwing van de kosten voor de voorkeursvariant, inclusief voor wiens rekening deze kosten komen.	Het klopt dat er sprake is van kosten voor het verplaatsen van dit verdeelstation. In het kader van de schetsontwerpen en de SSK-raming daarvoor is hiermee rekening gehouden. Deze kosten zijn daarmee integraal betrokken bij de besluitvorming. Op het moment van de definitieve besluitvorming, de vaststelling van het Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst, dient er ook zicht te zijn op de benodigde financiering (door de overheid). Dit is inclusief het verleggen van het genoemde verdeelstation. Met de gemaakte afspraken op het BO MIRT is de bekostiging van het voorkeuralternatief geregeld.	Kosten

	aq	Een aantal opmerkingen wil ik echter wel meegeven. Ten eerste de onderbouwing om tot 1T als voorkeursalternatief te komen. Uit de toelichting blijkt dat het niet gaat om het beste alternatief, maar om het minst slechte alternatief. Op geen van de genoemde doelen zijn harde conclusies te trekken dat deze HOV-verbinding juridisch, technisch, maatschappelijk en financieel uitstekend scoort. Er staat dan ook: 'de mobiliteitsknelpunten het beste oplost' (dus niet helemaal, sterker, er komen knelpunten bij), bijdraagt aan ambities voor fiets en OV (maar de 'winst' voor het OV zit 'm in fietsers die overstappen op het OV, niet automobilisten, dus per saldo geen winst), financieel het best haalbaar is (dus in vergelijking met andere alternatieven scoort deze het minst slecht?) en het tracé het 'beste maakbaar' is. Ja, dat klopt, als je aspecten als duurzaamheid en leefomgeving niet meeneemt in je doelen en niet in de invulling, dan is het plan zeker 'maakbaar'. Alleen wel ten koste van de al jaren hier wonende bewoners.	In de komende jaren neemt het aantal woningen en arbeidsplaatsen in CID Binckhorst sterk toe. Uit de MIRT-verkenning blijkt dat zonder verdere bereikbaarheidsmaatregelen problemen te verwachten zijn. Niet alleen voor de bereikbaarheid van Binckhorst, maar ook voor leefbaarheid in onder andere Voorburg en Rijswijk door een sterke groei van het autoverkeer. Uit het onderzoek in de verkenning blijkt dat een goede HOV-verbinding met het Basispakket Mobiliteit de groei van het autoverkeer beperkt kan worden, vooral in combinatie met breder mobiliteitsbeleid (wat de gemeenten al ingezet hebben). In de afweging van de varianten is daarbij Variant 1T als voorkeursvariant naar voren gekomen. Aandachtspunten voor inpassing, leefbaarheid en verkeersveiligheid in Voorburg en Rijswijk zijn hierbij onderkend. Daarom zijn in het Basispakket Mobiliteit ook maatregelen opgenomen voor herinrichting van de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg en verkeersbeperkende maatregelen bij de Geestbrug. Ondanks de toename van het tramverkeer kan met deze maatregelen het autoverkeer verminderd worden. De leefbaarheid en verkeersveiligheid krijgt extra aandacht in de uitwerking.	Proces - Basispakket Mobiliteit
	ar	Ik ga allereerst in op de elementen om de HOV te kunnen realiseren, op blz 17 en 18. Dit zijn elementen die vooral de opdrachtgevers behagen, niet de omwonenden. Uit de plannen blijkt dat het theoretische 'autoluw maken' voor de Binckhorstlaan zuid in de praktijk betekent 'opsluiting', met deze plannen kunnen de omwonenden rond de Binckhorstlaan zuid er niet meer met hun auto uit. Sterker nog, ze kunnen ook niet per fiets de kinderen naar school brengen, want de HOV mag je niet doorkruisen, dus ook niet zomaar oversteken. Ik maak ernstig bezwaar tegen deze autoluw-plannen**.** En wil van u weten wat u gaat doen als gemeente om ervoor te zorgen dat bewoners te allen tijde hun wijk zonder oponthoud en filevorming in en uit kunnen, zonder omrijden? En hoe gaat u ervoor zorgen dat het verkeer, ook het langzaam verkeer, nog veilig straten en kruispunten kan oversteken?	Dank voor het meegeven van uw zorgen. Bij de verdere uitwerking van de plannen wordt gekeken naar de detaillering van het ontwerp. Onder andere naar de precieze ligging van de tramsporen en de oversteekbaarheid ervan. Ook wordt gekeken naar de toegankelijkheid voor auto- en fietsverkeer, bomen en ander openbaar groen.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	as	Dan het parkeerbeleid, ook hiertegen maak ik ernstig bezwaar. Er verdwijnen in Voorburg vele (echt vele!) parkeerplekken die niet gecompenseerd worden, onder het simpele argument dat dit in dit gebied niet mogelijk is. Dan is er maar 1 oplossing: niet doen dus! De mensen hebben hier nu eenmaal een auto, en wonen in een wijk die nog niet eens voldoet aan de parkeernorm van de gemeente en velen kunnen hun auto nu al niet kwijt. Simpel zeggen dat compenseren niet mogelijk is, is je ogen dichtdoen en blind doorgaan.	Bij de verdere uitwerking van de plannen zal ook parkeergelegenheid en eventuele compensatie ervan aan bod komen. In de planning- en studiefase zal een integrale afweging plaatsvinden met andere punten van aandacht. Bijvoorbeeld toegankelijkheid voor verkeer, bomen en openbaar groen.	Mobiliteit - Parkeren
	at	Tenslotte wordt aangegeven dat door versneld inzetten op zero-emissie mobiliteit de leefbaarheid wordt vergroot. Echter, nergens uit de MER blijkt dat de leefbaarheid verbeterd wordt of dat er ingezet wordt op duurzaamheid, zie mijn zienswijze op de MER hierboven. Ik ga er dus van uit dat als er geen sprake is van zero-emissie mobiliteit, de plannen niet uitgevoerd kunnen worden, immers, volgens de MER verslechtert de leefbaarheid. Graag hoor ik hoe u de zero-emissie mobiliteit gaat invullen en hoe u kunt onderbouwen dat de leefbaarheid	Duurzaamheid wordt gewaarborgd door het inpassen van elektrisch transport, of dit nu gaat om HOV-bus, -tram of -lightrail. Daarnaast wordt er met het Basispakket Mobiliteit ingezet op actieve mobiliteit (fietsen, wandelen). De leefbaarheid wordt vergroot ten opzichte van de autonome ontwikkeling (de referentiesituatie), waarin een grote toename in mobiliteit te zien is door de ontwikkelingen in CID en de Binckhorst. Hiervoor wordt HOV gezien als essentieel	Leefbaarheid

		daadwerkelijk verbetert. Dit vraagt waarschijnlijk een aanvulling op de MER, ik ga ervan uit dat de Commissie voor de MER hier ook op zal wijzen.	onderdeel om dit op te vangen. Het niet instellen van een HOV-verbinding behoort daarmee niet tot de mogelijkheden.	
	au	De onderbouwing door te wijzen wat er gebeurt als de HOV niet wordt uitgevoerd, is gedaan door cijfers en feiten met elkaar in verband te brengen die niet juist zijn. Ik citeer als voorbeeld (blz 22): “Op de Utrechtse Baan (A12) (9) is in de telcijfers van november 2021 een daling van de auto intensiteiten zichtbaar ten opzichte van het basisjaar 2019. De openstelling van de Rotterdamse Baan zorgt voor deze afname op de A12 (9). Ondanks de huidige afname als gevolg van de openstelling Rotterdamse baan, is een groei van ca. 10% zichtbaar”. Hier worden de daling van autoverkeer in de periode tussen 2019 en 2021 vergeleken, en wordt een daling geconstateerd. Geen wonder, hier zat de Covid-periode in, toen mensen thuis moesten werken en nergens naar toe mochten. Toch wordt deze ‘winst’ aan de openstelling van de Rotterdamsebaan geweten. De Victory Boogiewoogie tunnel wordt echter nauwelijks gebruikt, je kunt er heerlijk stil doorheen rijden. Zorgwekkend is het daarom dat ondanks die daling, toch een groei van het autoverkeer wordt gesignaleerd. Ondanks de tunnel. Conclusie: zelfs met een duur infrastructureel project kun je niet het autoverkeer terugdringen. Elke nieuwe infrastructuur trekt nieuw verkeer aan. Elke verkeersdeskundige kan u dit uitleggen.	Het uitblijven van een afname van autoverkeer met de voorgestelde maatregelen op het vlak van OV en mobiliteitstransitie toont aan dat er meer nodig is om een oplossing te vinden voor het bereikbaarheidsvraagstuk zonder de auto te faciliteren. Uit de Vervoerwaardestudie blijkt dat sturend beleid op het terugdringen van het gebruik van de auto in combinatie met een HOV-verbinding wel een vermindering in het autoverkeer laat zien. Zie hiervoor gevoeligheidsanalyse 6 (GA6). Duidelijk is in ieder geval dat voor een oplossing zonder nog meer ruimte te bieden aan de auto, een HOV-verbinding onmisbaar is.	Nut en noodzaak
	av	In het hoofdstuk ‘welke bereikbaarheidsmaatregelen worden voorgesteld’ worden wel de soort maatregelen genoemd, maar wordt geen enkele concrete uitvoering benoemd. Sterker nog, de meest effectieve maatregelen blijken niet in het basispakket Mobiliteit te zitten, maar in de categorie ‘aanvullende maatregelen’. Waarover nog beslist moet worden en waarvoor nog geen financiering is. Zo staat op blz 26 dat er een ‘sterke wens is om uiteindelijk meer mobiliteitsmaatregelen mee te nemen in de besluitvorming’. Kortom, het is alleen een wens. Maar dit hele pakket is wel meegenomen in de onderbouwing van nut en noodzaak van deze HOV! Graag zie ik een onderbouwde invulling van de maatregelen die met zekerheid wel genomen gaan worden, inclusief een doorrekening wat alleen deze maatregelen opleveren, dus exclusief het aanvullende pakket.	De aanvullende maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit zijn ook een onderdeel van het voorkeursalternatief. De financiering van het voorkeursalternatief komt vanuit de betrokken partijen: Rijk, provincie, MRDH en gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Bij de openbaring van de stukken was er nog geen financiële reservering gemaakt voor de plannen. Met de gemaakte afspraken op het BO-MIRT is er dekking gekomen voor de HOV-verbinding en het Basispakket Mobiliteit.	Proces - Basispakket Mobiliteit
	aw	Tenslotte de toelichting op het voorlopig Voorkeursalternatief (VKA) (blz 28). Wat hierin opvalt is dat veel nog niet is uitgewerkt, en dat er hoge kosten aan dit alternatief zijn verbonden, bijv door inpassing in de sporendriehoek, de vervanging van de Binckhorstbrug en het aanpassen van groenstroken, parkeerplaatsen en trottoirs.	Bij de afweging van de alternatieven en de financiering is rekening gehouden met de verschillende kostenposten. Voor de Sporendriehoek is rekening gehouden met de mogelijk andere inrichting. Dit is niet onderscheidend voor de afweging.	Kosten

	ax	Dit voorlopig VKA is geheel gericht op de nieuwe bewoners en de Haagse werkgelegenheid, ik kan er niets in terugvinden dat aantoont dat er voor Voorburg voordelen verbonden zijn als dit VKA wordt uitgevoerd. En als het genoemd wordt als voorbeeld, dan wordt een nadeel voor Voorburg weergegeven als een voordeel, zonder verdere onderbouwing waarom dit een voordeel zou zijn. Als voorbeeld noem ik tracédeel 6, inpassing Maanweg, op blz 35. Hier wordt genoemd dat er een verbinding komt tussen Binckhorst – Voorburg ter hoogte van de Heeswijkstraat in Voorburg, door middel van een voetgangers/fietsbrug over de Broeksloot. Als voordeel wordt genoemd dat inwoners van Voorburg makkelijk gebruik kunnen maken van de OV-verbinding. Wat onzin is, want als ze even ver de andere kant de straat uitlopen, staan ze bij station Voorburg, en slaan ze een halte met de tram over. Daarentegen zal een bruggetje over de Broeksloot de nieuwe bewoners van de Binckhorst de gelegenheid geven hun auto in de wijk van Voorburg te parkeren (gratis) en over het bruggetje naar hun huis te wandelen. Immers, de nieuwe wijk krijgt zo'n lage parkeernorm dat niemand daar zijn auto kwijt kan. Maar waar iedereen natuurlijk wél een auto heeft. Ik maak dus ernstig bezwaar tegen deze oversteek en verzoek u de brug over de Broeksloot te schrappen. Graag hoor ik dat dit gebeurt, en zo niet, welke maatregelen u neemt om parkeren in de Voorburgse wijk te voorkomen (en dus niet 'te beperken').	Maatregel 16 uit het Basispakket Mobiliteit voorziet in maatregelen om de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en leefbaarheid in Voorburg-West te verbeteren. We zullen uw zorgen over parkeren vanuit de Binckhorst in dit onderzoek meenemen.	Nut en noodzaak
	az	Verkeersveiligheid: op diverse plaatsen kruist dit tracé fiets- en voetgangersgebieden. Ik lees nergens welke maatregelen u neemt om te zorgen dat langzaam verkeer deelnemers ongehinderd kunnen blijven oversteken. Ik lees wel het omgekeerde, bij onveilige situaties wilt u de oversteek beperken. Dat lijkt me omgekeerde wereld, de tram is een nieuw element en het is uw verantwoordelijkheid als bevoegd gezag om te zorgen voor het veilig inpassen in bestaande omgeving. Graag hoor ik dat u kunt garanderen dat fietsers en voetgangers ongehinderd veilig kunnen blijven oversteken. Als voorbeeld verwijs ik naar blz 36, de aanhaking bij station Voorburg. Hier meldt u dat de tram een relatief krappe boog moet maken om bij het station uit te komen, langs Opa's veldje, u noemt dat de tram met lagere snelheid (ongeveer 25 km/u)' passeert. Dit is echter het terrein van de scouting, en de grote kinderspeelweide Opa's veldje. Het krioelt hier letterlijk van de zeer jonge kinderen. Een tram die met 25 km/u langs dendert creëert gevaarlijke situaties. Op blz 27 noemt u zelf deze risico's ook. Een oplossing noemt u niet, er zijn twee oplossingen: geen tram of een veel lagere snelheid. Ik verzoek u de snelheid hier aan te passen naar max 15 km/u en de boog ruim genoeg te maken om booggeluid te voorkomen, de tram rijdt hier dicht op de huizen.	Wij identificeren twee problemen die u aanmerkt, ten eerste de veiligheid en ten tweede geluidsoverlast door het booggeluid. In algemene zin is verkeersveiligheid een belangrijk criterium dat is meegewogen in de MIRT-verkenning. Hierbij zijn in het onderzoek aandachtspunten geconstateerd. In de planning- en studiefase wordt een verkeersveilige inpassing als uitgangspunt gehanteerd. Specifiek voor de trambaan ter hoogte van de scouting geldt dat de trambaan op een vrijliggende baan komt te liggen. Hier zijn goede afschermingsvoorzieningen mogelijk om te voorkomen dat personen of kinderen de trambaan oplopen. Een grotere boog is op deze locatie naar verwachting niet of zeer beperkt mogelijk, het zou daarmee namelijk veel dichter op het terrein van de scouting komen te liggen. In de planning- en studiefase wordt de exacte inpassing van de trambaan nader onderzocht, waarbij nader wordt gekeken naar de exacte ligging en verdere (veiligheids)maatregelen.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	ba	Dan als bewoner van de Binckhorstlaan zuid mijn grootste bezwaar tegen dit voorlopig VKA. Een vrijliggende trambaan in het midden gaat ten koste van heel veel leefomgeving. Net aangelegde bomen worden gekapt (zijn daarom vorig jaar de oude bomen al gekapt en staan er nu sprietjes? Zodat nu gezegd kan worden	Uw zorgen over inpassing en bereikbaarheid zijn begrijpelijk. De net aangelegde bomen zouden inderdaad moeten wijken voor een vrijliggende HOV-baan in de middenberm. Dit is echter niet de reden dat deze eerder al zijn vervangen. De bereikbaarheid van de aantakkende straten en het verlies aan	Mobiliteit - Bereikbaarheid

		dat het toch maar kleine bomen zijn??). Parkeerplaatsen verdwijnen en die zijn er al veel te weinig. En de aantakkende straten worden minder goed of liever gezegd slecht bereikbaar. Je kunt niet meer via de zijstraten de wijk verlaten, zeker als ook nog eens de Geestbrugweg voor verkeer wordt afgesloten, zoals nu toegezegd lijkt te zijn aan de bewoners, en de trambaan niet gekruist mag worden om langs de andere kant de Binckhorstlaan weer te verlaten. In de straten achter de rechthoek die gevormd wordt door de Binckhorstlaan en de Pr. Mariannelaan staan in de avond en de weekenden tussen de 220 en de 250 auto's geparkeerd. Overdag staan in de straten waar een parkeervergunning geldt zo'n 60 auto's en bij de flat aan de Corbulokade waar geen parkeervergunning nodig is, staan er ongeveer 80. Dat betekent dat er 80 tot 110 auto's elke ochtend uit de wijk vertrekken. Als er een aparte trambaan is kunnen al die auto's alleen maar via de Binckhorstlaan zuid naar de Pr. Mariannelaan rijden en waar moeten ze dan naar toe als er ook verkeersbeperkende maatregelen zijn genomen voor de Geestbrugweg? De enige optie die U ook geeft is om op de Binckhorstlaan zuid te kiezen voor gemengd rijden met het overige verkeer, met die optie blijven de groene middenberm en de parkeerplaatsen grotendeels behouden. U geeft zelf de argumenten hiervoor al weer op blz 39: het doet recht aan de grote parkeerdruk in de laan. U noemt wel dat dit ten koste gaat van betrouwbaarheid en kwaliteit en prioriteit van het HOV op het kruispunt Binckhorstlaan - Prinses Mariannelaan. Het lijkt me dat de leefomgeving en de bereikbaarheid voor inwoners die hier al heel lang wonen, toch echt boven het gemak voor nieuwe Haagse inwoners gaat. Ik verzoek u - als de tram door de Binckhorstlaan zuid gaat, deze in te passen in bestaand verkeer, niet vrij liggend, en de parkeerplaatsen en het groen te behouden en de wijk bereikbaar te houden.	parkeerplaatsen is inderdaad als aandachtspunt geconstateerd. In de planning- en studiefase moet nader onderzocht worden op welke wijze de naastgelegen wijk zo goed mogelijk bereikbaar kan blijven. Aandachtspunt (bij meerdere varianten) is inderdaad dat een deel van de parkeerplaatsen komen te vervallen. In de planning- en studiefase wordt de inrichting van de openbare ruimte nader uitgewerkt, waarbij tevens onderzocht wordt op welke wijze dit het meest veilig kan en op welke wijze het verlies aan parkeerplaatsen beperkt kan blijven.	
	bb	Tenslotte de tracédelen 10 en 11, inpassing in Geestbrugweg en over Geestbrug. Hier worden ook maatregelen voorgesteld om het autoverkeer terug te dringen. Dit heeft grote invloed op de bereikbaarheid van de wijk Voorburg-west. Ik verzoek u bij de inpassingsmaatregelen voor de Geestbrugweg rekening te houden met het effect dat dit heeft op de ontsluiting dan wel opsluiting van Voorburg-west.	Met het oog op toenemende drukte en bijbehorende verkeersonveiligheid, zeker ook in de autonome ontwikkelingen zonder de inpassing van HOV, behoort het tot de mogelijkheden om op de Geestbrugweg de hoeveelheid autoverkeer terug te dringen. In de planning- en studiefase wordt een uitwerking gemaakt van de herinrichting van de Geestbrugweg en welke vorm eventuele verkeersbeperkende maatregelen moeten krijgen. Effecten op de bereikbaarheid van het gebied worden in die afweging meegenomen.	Mobiliteit - Bereikbaarheid
091815	a	Ik begrijp dat er huizen gebouwd moeten in het Binckhorstgebied in Den Haag. Ik waardeer het uitgangspunt om in deze wijk het autogebruik en bezit te minimaliseren. Het is logisch dat om dit te bereiken een goed openbaarvervoerssysteem in de wijk noodzakelijk is. Een OV-verbinding naar station Voorburg met aansluiting op de trein en diverse buslijnen is dus logisch. Ook een verbinding van de wijk naar het Centraal Station in Den Haag hoort daarbij.	Dank voor uw zienswijze. Hierna gaan wij inhoudelijk in op uw zienswijze.	Nut en noodzaak

	b	Een lijn vía de Voorburgse Binckhorstlaan en de Geestbrugweg lijkt mij minder noodzakelijk en lijkt ook vooral ingegeven om het Rijswijkseplein in Den Haag te ontlasten. Via de verbinding van de Binckhorst met station Den Haag Centraal zijn immers diverse opties mogelijk.	De voorgenomen HOV-verbinding maakt onderdeel uit van een regionaal netwerk en dient ook als zodanig bekeken te worden. De uitwerking van een HOV-verbinding over de Binckhorst dient plaats te vinden binnen de beleidskaders en toekomstvisie op het regionale OV-netwerk, zoals deze is vastgelegd in (onder andere) de Schaalsprong OV. Hierbij wordt uitgegaan van een HOV-verbinding over de Binckhorst richting Rijswijk/Delft en richting Voorburg. Er zijn meerdere redenen voor een tramverbinding richting Rijswijk/Delft. Deze zijn verder toegelicht in paragraaf, lijnvoering 4.6. Het verminderen van een aantal knelpunten op belangrijke verbindingen voor auto en OV (‘NMCA-knelpunten') is één van de doelen van dit project. In de Vervoerwaardestudie (blz. 57 t/m 62) is het effect op de NMCA knelpunten opgenomen. Het omleggen van lijn 1 helpt mee het NMCA knelpunt Rijswijkse plein en NMCA knelpunt Binckhorstlaan te verminderen en zal deel zijn van een grotere aanpak om dit knelpunt op te lossen.	Nut en noodzaak
	c	Mocht de tram over de Binkhorstlaan, Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg toch noodzakelijk blijken te zijn dan worden deze wegen te druk om daarnaast doorgaand autoverkeer te kunnen verwerken. De meest voor de hand liggende methode om dat te bereiken is het afsluiten van de Geestbrug voor doorgaand autoverkeer. Dit is noodzakelijk om de bewoners van bovengenoemde wegen tegemoet in te komen in de extra overlast die in zeer frequent rijdende tram gaat geven.	Dank voor uw suggestie. Het aanbrengen van een zogenaamde "knip" ter hoogte van de Geestbrug behoort zeker tot de mogelijkheden. Deze is ook opgenomen als maatregel in het Basispakket Mobiliteit.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	d	Een groot kritiekpunt bij de huidige plannen voor de tram over de Prinses Mariannelaan is de extreem lange halte die de Hoekenburglaan gedeeltelijk gaat blokkeren. Dit gaat leiden tot een onnodig circus van rijdende auto's van wijkbewoners van de diverse straten tussen de Hoekweg en de Arendsburglaan. Dit tramperron moet korter kunnen.	Het opstellen van de schetsontwerpen bij de alternatieven heeft als doel om de impact van inpassing van het HOV inzichtelijk te maken en kostenramingen te kunnen opstellen. Hierbij is uitgegaan van een aantal zoeklocaties voor de haltes. De afmetingen van de haltes zijn ingepast op basis van gestelde eisen voor het type HOV conform HTM-voorschriften. Bij deze schetsontwerpen zijn aandachtspunten over de inpassing geconstateerd, waaronder effect op de bereikbaarheid van zijwegen. In de planning- en studiefase wordt het voorkeursalternatief op groter detailniveau uitgewerkt. Hierbij wordt ook nader gekeken naar de exacte locaties van de haltes, de mogelijkheid om geconstateerde aandachtspunten op te lossen en de bereikbaarheid van omliggende straten.	Mobiliteit - Bereikbaarheid
	e	Ik ga ervan uit dat alles in het werk wordt gesteld om overlast door de tram te voorkomen. Dus zo geluidsarm mogelijk, geen gepiep in de bochten en geen getingel bij oversteekplaatsen e.d.	Bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief in de planning- en studiefase (en ruimtelijk plan om de verbinding vast te leggen) wordt het ontwerp van de tramverbinding verder uitgewerkt en duidelijk welke maatregelen worden genomen om geluidhinder en booggeluid te voorkomen of te beperken en waar verkeerslichten komen.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
091816		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091817		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091818		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091819	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091409, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091409, aanvullend:	NVT

	b	Het door de gemeente Den Haag gepubliceerde documenten bestaan uit het Ontwerp (Masterplan en Plan-MER) en een 5-tal documenten met een overvloed aan zeer gecompliceerde (en veelal technische) informatie. De documenten zijn ter inzage en digitaal beschikbaar vanaf 8 augustus tot 19 september. Net als velen zijn wij eerst begin september van vakantie terug gekeerd. Dat laat de tijd voor belanghebbenden het Ontwerp en de onderbouwing van de gemeente Den Haag in te zien, te begrijpen en tot een afgewogen oordeel te komen (en eventueel een zienswijze in te dienen) tot maar enkel een paar weken. De door de gemeente opgegeven reden: “financiering” mag niet in de weg staan bewoners tot afgewogen oordeel te komen. Op deze wijze wordt inspraak een farce. Wij stellen voor de tijd voor de vergunning te verlengen, dan wel de procedure opnieuw te starten.	Dank voor uw zienswijze. Het participatieproces in de beoordelings- en besluitvormingsfase van de Verkenning beslaat in totaal circa 1,5 jaar. Tijdens deze periode zijn er onder andere inloopsessies en raadsbijeenkomsten georganiseerd. Wij begrijpen dat veel mensen tijdens de zomer meerdere weken op vakantie zijn. Daarom zijn de documenten 6 weken eerder gepubliceerd voordat de terinzagelegging formeel startte.	Participatieproces
	c	Uit de besluiten en documentatie blijk dat de gemeente Den Haag - in feite - reeds tot een beslissing en besluit is gekomen; de zo genaamde voorkeursvariant ook wel 1T genaamd. Deze voorkeur komt zodanig tot uitdrukking in de documenten dat het de indruk wekt dat de rapporten en afwegingen nauwelijks meer objectief lijken te zijn en een wel afgewogen conclusie in de weg staan. Het zou de gemeente Den Haag sieren indien de documentatie en de conclusies die daar uit worden getrokken nogmaals door onafhankelijke experts worden beoordeeld. Ons inziens is het College – als goede bestuurders – verplicht de door omwonenden en belanghebbenden in gebrachte bezwaren, bijvoorbeeld de conclusie dat “de tram (HOV)” niet past” aan een nieuw/nader (experts) onderzoek te onderwerpen. Het zou toch onacceptabel zijn indien in de toekomst blijkt dat de huidige onderbouwingen van de plannen en de voorkeursvariant niet correct zijn en - op zijn minst – tot vertraging en extra kosten zouden leiden. De gemeente Den Haag kan zich dat niet permitteren.	De drie gemeenten hebben nog geen voorkeursbesluit genomen. Dat gebeurt in de loop van 2023 met het vaststellen van de plannen en daarmee een definitief voorkeursbesluit (Masterplan). Daarna, naar verwachting vanaf medio 2023, vindt verdere uitwerking van het voorkeursalternatief plaats (planning- en studiefase). De huidige plannen en achterliggende onderzoeken zijn getoetst door de Commissie voor de m.e.r.. Deze heeft positief geadviseerd en ook een aantal aanbevelingen gedaan ten aanzien van de plannen en het vervolg (zie hoofdstuk 3 van de Nota van Antwoord). Wij zullen deze opvolgen.	Alternatief-beoordeling
091820		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091821	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091205, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091205, aanvullend:	NVT

	b	Allereerst willen wij onze dank uitspreken voor het feit dat u pal bent gaan staan voor het behoud van Opa's veldje en onze plek als Scouting Livingstone-Miriam. Dat gezegd hebbende voelen wij ons toch genoodzaakt onze zorgen met u te delen. Onze hartenkreet "wij willen de OV-verbinding niet horen, zien of voelen" is door leden uit uw raad geciteerd. Maar…. de voorkeursvariant betekent: wij zullen de HOV wel degelijk horen, zien en voelen. …. en nu ook nog door de beoogde ligging beperkt gaan worden in onze activiteiten! Als raad zou u zich moeten afvragen of de railverbinding een meerwaarde heeft voor de Gemeente. Mocht het zo zijn dat u in deze wordt "gedwongen" tot een akkoord over de aanleg van deze verbinding, dan zou u toch minimaal voor een Metropoolregio waardige inpassing moeten pleiten. Waar in de wereld worden nog gelijkvloerse railverbindingen aangelegd in sterk verstedelijkte gebieden…..? In het ontwerp, zoals dit nu voor ons ligt, zijn een aantal vragen van de door ons ingediende zienswijze op de MIRT-verkenning CID Binckhorst dd. 12 oktober 2020 (zie BIJLAGE 1) echter nog steeds actueel en roept het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en Plan-MER nieuwe vragen op.	Dank voor uw zienswijze. De ontwikkeling van woningen en banen in de Binckhorst en het CID bedient ook de woningmarkt en werkgelegenheid voor inwoners uit Leidschendam-Voorburg. Zonder OV-maatregelen die de bereikbaarheid verbeteren, zullen er op meerdere plekken knelpunten ontstaan op de wegen in en rondom de Binckhorst. Dit zal ook overlast geven in de naastgelegen wijken, waaronder Voorburg-West. Doel van het project is juist om te zorgen voor een vermindering van de huidige overlast en dat het daarmee verbetering van leefbaarheid en verkeersveiligheid oplevert. Het behoud van Opa's Veldje en Scouting Livingstone-Miriam is daarbij een randvoorwaarde, waarbij de inpassing van het tracé in de volgende fase zorgvuldig uitgewerkt moet worden om zoveel mogelijk van de bestaande kwaliteit te behouden. Daarbij wordt wel vooral vanuit het MKBA onderzoek op de kosten gelet. Ondergrondse inpassing van de tramvariant zoals bij lightrail of metro is te duur.	Alternatief-beoordeling
	c	"Veel zienswijzen op de NRD gingen over Opa's Veldje, de scouting Livingstone-Miriam en rijksmonument Huygens' Hofwijck en het belang van het behoud van de kwaliteiten daarvan. Bij de uitwerking van de HOV-tracés tussen de Maanweg en station Voorburg is om die reden het uitgangspunt dat in alle alternatieven de functie en het gebruik van dit (deel)gebied gehandhaafd moet blijven." Van behoud van kwaliteiten is geen sprake als de waterpartij verdwijnt en een tramlijnbocht zich bevindt op 12 meter afstand van ons clubhuis.	Uitgangspunt is dat Opa's Veldje en Scouting Livingstone Miriam behouden blijven en dat het onderkomen van de Scouting onaangetast blijft. In deze verkenning zijn schetsontwerpen opgesteld op inzicht te krijgen in het benodigde ruimtebeslag. In de planning- en studiefase worden gedetailleerdere ontwerpen opgesteld voor het voorkeursalternatief. Hierbij wordt ook gekeken naar de wijze waarop de trambaan langs de scouting en Opa's veldje wordt ingepast (in het talud, nabij het talud of over het water) en de inpassing van de Huygenstraverse.	Leefbaarheid
	d	"Tussen Maanweg en station Voorburg kruist de HOV-baan de groene zone en wordt langs de Huygenstraverse in/tegen het spoortalud aangebouwd," 1. Hoe zit het met het voorkeursrecht van Prorail en/of eigendomsrecht van de kavels tegen het huidige spoortalud? 2. Tot waar loopt deze grens en waar kan dus het HOVtraject beginnen? 3. Is/Komt er contact met Prorail om evt. dit voorkeursrecht op te geven, zodat de HOV-verbinding in het spoortalud aangelegd kan worden.	De gronden langs het spoortalud zijn eigendom van de Railinfratrust, waarvoor ProRail de economische belangen behartigt. De exacte eigendomsgrenzen worden in de volgende fase in beeld gebracht. Met ProRail is al enige tijd overleg over het ontwerp. In de volgende fase zal met ProRail toegewerkt worden naar concrete afspraken over zowel het ontwerp als het werven/mogen gebruiken van hun gronden.	Proces - Vervolgproces
	e	"De vrij liggende HOV-baan kan langs de scouting en Opa's Veldje ingepast worden, maar gaat in beperkte mate ten koste van groen en/of water." Hoezo beperkte mate ten koste van water? De ontwerpschetsen tonen het tegendeel aan waarbij een groot deel van de sloot tussen de Maanweg en Station verdwijnt. Als voor de optie wordt gekozen om een tramhalte aan het einde van Opa's veldje aan te leggen, dan verdwijnt er ook nog heel veel groen. Geen gebruik meer kunnen maken van het water naast de Huygenstraverse (bij aanleg hiervan is er speciaal voor de Scouting een aanlegsteiger aangebracht) is	In deze verkenning zijn schetsontwerpen opgesteld om inzicht te krijgen in het benodigde ruimtebeslag, dit tracé ligt op genoemde locatie ook in/over het water. In de planning- en studiefase worden gedetailleerdere ontwerpen opgesteld voor het voorkeursalternatief waarbij ook wordt gekeken naar de wijze waarop de trambaan langs de scouting en Opa's veldje wordt ingepast (nabij het talud, over het water) en de inpassing van de Huygenstraverse. De exacte ligging, het type constructie, de locaties van de haltes en ook de compensatieopgave voor groen en water wordt dan bepaald.	Leefbaarheid - Ecologie

		een directe beperking van onze activiteiten. Zie BIJLAGE 2 hierop is te zien wat het activiteiten gebied van de Scouting is en wat verdwijnt.		
	f	“De trambaan komt hierbij aan de voet van het talud van het hoofdspoor te liggen en voert langs de Huygenstraverse. In het ontwerp is parallel aan de trambaan een fietspad opgenomen. In de Planuitwerkingsfase is te onderzoeken of deze ingepast kan worden zonder (verdere) aantasting van de Huygenstraverse of anders elders kan worden gerealiseerd. Wat is deze? Het fietspad of de trambaan?	In de genoemde passage wordt met "deze" de trambaan bedoeld. De inpassing van de trambaan (locatie/ligging ten opzichte van (spoor)talud, type constructie) is bepalend voor de aanpassing/inpassing van de Huygenstraverse (fiets- en voetgangersverbinding). Uitgangspunt daarbij is het ontzien van de scouting en Opa's Veldje langs de westkant van de Huygenstraverse.	Proces - Vervolgproces
	g	“In de Planuitwerkingsfase wordt onderzocht of het tracé verder in het spoortalud te leggen, zodat de huidige Huygenspassage mogelijk grotendeels behouden kan blijven.” Bovenstaande impliceert dat het NIET ZEKER is dat de trambaan aan de voet van het talud komt te liggen. Sterker nog op de tekening lijkt het tracé ingetekend op een kavel in eigendom van Railinfratrust BV. Wat zijn hiervan de gevolgen? Is de Huygenspassage hetzelfde als de Huygenstraverse?	Deze passage gaat over het nog verder ín het talud leggen van het tracé en daarmee verder weg van Opa's Veldje. De gronden zijn inderdaad eigendom van de Railinfratrust. Met de Huygenspassage wordt inderdaad de Huygenstraverse bedoeld.	Locatie station Voorburg
	h	“Met deze inpassing wordt directe aantasting van de scouting en Opa’s Veldje voorkomen: het tracé gaat niet over het terrein van de scouting en Opa’s Veldje heen.” 1. GEEN directe maar WEL indirecte inperking van speelterrein rondom ons clubhuis (nu maakt de Scouting ook vaak gebruik van het water en de Huygenstraverse); zie BIJLAGE 2. 2. Scouting staat o.a. voor buitenleven; een HOV zo dicht langs ons clubhuis beperkt het gevoel van vrijheid en tast het vrijstaande karakter van ons clubhuis aan. 3. Directe en indirecte aantasting van het Scoutingspel houdt niet op bij de grenzen van het terrein.	Uitgangspunt is dat Opa's Veldje en Scouting Livingstone Miriam behouden blijven en dat het onderkomen van de Scouting onaangetast blijft. Bij de verdere planuitwerking van het voorkeursalternatief op deze locatie zal blijken in hoeverre de kwaliteit van de directe omgeving (waaronder de steiger en het gebruik van water) zal worden aangetast. De scouting en andere belanghebbenden worden hierbij betrokken.	Leefbaarheid
	i	“Er ontstaat hier een relatief krappe boog met lagere snelheid voor het HOV” De HOV op slechts enkele meters van ons clubhuis betekent geluidsoverlast en trillingen tijdens onze activiteiten overdag en ’s nachts (slaapweekenden).	Bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief in de planning- en studiefase (en ruimtelijk plan om de verbinding vast te leggen) wordt het ontwerp van de tramverbinding verder uitgewerkt en duidelijk welke maatregelen worden genomen om geluidhinder en booggeluid te voorkomen of te beperken en waar verkeerslichten (met getingel) komen.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	j	Het impressie schetsontwerp laat zien dat het groen tussen Westenburgstraat en Huygenstraverse opgeofferd wordt. Zie BIJLAGE 3 om te zien wat verdwijnt. Onder andere 3 steeneiken van 47 jaar oud.	De inpassing staat nog niet vast, in de verdere uitwerking zal zoveel mogelijk geprobeerd worden om bomen te kunnen behouden.	Leefbaarheid - Ecologie
	k	1. Te zien is dat bijna de helft van het tramspoor op de kavel van Railinfra Trust BV ligt en de bocht op de kavel van NS Vastgoed BV. De alternatieve locatie voor eindhalte station ligt op de kavel van Gemeente Leidschendam-Voorburg. Zie BIJLAGE 4 2. Afhankelijk van de nadere intekening van de plannen, komt het gehele tracé op slechts enkele meters van ons clubhuis te liggen. 3. Wat zijn de maatvoeringen van de tekening; hoeveel ruimte blijft er werkelijk over tussen clubhuis en tracé.	Onze inzet is dat Scouting Livingstone-Miriam behouden blijft. Bij de verdere planuitwerking zal blijken in hoeverre de kwaliteit van de directe omgeving wordt aangetast.	Proces - Vervolgproces

	l	Bij aanleg van de Huygenstraverse is toentertijd bewust gekozen voor een bepaalde breedte, nu lijkt er een veel kleiner langzaam verkeerspad ingetekend te zijn, terwijl in het basispakket mobiliteiten de wens is het langzaam verkeer meer ruimte te geven.	De Huygenstraverse kan parallel aan de HOV-baan teruggebracht worden, in ieder geval als fietspad met trottoir. De exacte maatvoering en vormgeving wordt in de planning- en studiefase verder bepaald.	Proces - Basispakket Mobiliteit
	m	Op de tekening staat een alternatieve locatie voor eindhalte station Voorburg. Indien deze gekozen wordt zal de overlast voor de Scouting en Opa's Veldje alleen maar toenemen.	Wij begrijpen uw zorgen. In de planuitwerking in de volgende fase zal er verder uitgewerkt worden op welke de locaties van de haltes komen. Dit wordt dus in de volgende fase nader onderzocht.	Locatie station Voorburg
	n	"De vervoerkundige verschillen tussen de tracévarianten in de Binckhorst zijn klein. Het tracé via de Maanweg naar Voorburg in combinatie met een verbinding naar Rijswijk/Delft vanuit de Binckhorst is vervoerkundig iets aantrekkelijker dan de overige tracés. Dit wordt veroorzaakt door de betere spreiding van de OV-haltes over het gebied. De verbinding naar Rijswijk/Delft is aantrekkelijker dan de verbinding naar Voorburg." Als dit zo is, waarom dan een verbinding naar Voorburg? Naar een station zonder intercity?	Een HOV-verbinding maakt onderdeel uit van een regionaal netwerk en dient ook als zodanig bekeken te worden. De uitwerking van een HOV-verbinding over de Binckhorst dient plaats te vinden binnen de beleidskader en toekomstvisie op het regionale OV-netwerk, zoals deze is vastgelegd in (onder andere) de Schaalsprong OV. Hierbij wordt uitgegaan van een HOV-verbinding over de Binckhorst richting Rijswijk/Delft en richting Voorburg. Er zijn meerdere redenen voor een tramverbinding richting Voorburg. Deze zijn verder toegelicht in paragraaf, lijnvoering 4.7.	Nut en Noodzaak
	o	Wij maken ons ernstige zorgen over de veiligheid van de (jeugd)leden tijdens de aanleg van de HOV (ongeacht welke variant).	In de realisatiefase worden maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat de aanleg veilig voor een ieder kan plaatsvinden.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	p	Na de aanleg van de HOV (huidige voorkeurstracé) loopt de veiligheid van de (jeugd)leden gevaar. Er is sprake van hoge frequentie van tramverkeer op gelijkvloerse kruisingen, wat verkeersopstoppingen tot gevolg zal hebben (zie ook punt 19). Dit alles in een omgeving waar al veel verkeer is en de huidige kruispunten in de omgeving van de oprit tot de A12 al tot de drukste in Nederland behoren.	In de MIRT-verkenning is de verkeersveiligheid als beoordelingscriterium meegewogen. Hierbij zijn aandachtspunten ten aanzien van verkeersveiligheid in de varianten inzichtelijk gemaakt. Voor alle varianten zijn schetsontwerpen opgesteld om de impact van inpassing van de HOV-verbinding in de openbare ruimte in beeld te brengen. In de volgende fase worden de plannen voor het ontwerp van de inpassing en openbare ruimte nader uitgewerkt (planning- en studiefase), waarbij deze aandachtspunten worden meegenomen bij het maken van het ontwerp. Kruisingen met de vrijliggende trambaan worden daarbij beveiligd met verkeerslichten of waarschuwingslichten.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid

	q	Wat is de impact van trillingen door de HOV-tram op ons clubhuis? Gaan we dit voelen tijdens onze bijeenkomsten. Brengt dit schade aan ons clubhuis? (Oude deel staat op een betonplaat, nieuwe deel op stoepranden).	Voor trillingen is de effectanalyse gedaan op een wijze waarmee alternatieven voldoende onderscheidend in beeld zijn gebracht voor de Verkenning en de afweging om te komen tot een voorkeursalternatief. Op basis van algemene kenmerken (opbouw van de ondergrond) uit literatuur en eerdere onderzoeken en overdracht van trillingen naar en in bebouwing is gebruikt gemaakt van gangbare kentallen. Per alternatief zijn ruimtelijke contourlijnen bepaald, waarbinnen hinder aan de orde is per vervoersalternatief. Op basis van deze contourlijnen van hinder is door deskundigen op het gebied van trillingen kwalitatief de kans op schade beoordeeld (=conservatieve aanpak voor kans op schade). In het MER deelrapport 3 Leefomgeving en verstedelijking zijn in bijbehorende bijlage 5 Achtergrondrapport Trillingen deze contourlijnen opgenomen, op pagina 37 van bijlage 5 (pagina 241 van het totale deelrapport) is te zien dat de contourlijn op de waterlijn ligt langs de noordzijde van de Huygenstraverse. Binnen deze contouren is vervolgens het aantal panden geschat dat mogelijk hinder en/of kans op schade heeft. Onder panden met trillingshinder wordt verstaan het aantal panden waar de streefwaarde voor hinder (SBR-B richtlijn) wordt overschreden. Onder panden met kans op schade wordt verstaan het aantal panden waar de grenswaarde voor schade (SBR-A richtlijn) wordt overschreden. In de planning- en studiefase vindt meer gedetailleerd onderzoek plaats naar trillingen en benodigde maatregelen uitgaande van het uitgewerkte ontwerp van het voorkeursalternatief (inclusief locaties van wissels). Voor de realisatiefase is in het Plan-MER aangegeven om trillingsmetingen te doen bij de bouwwerkzaamheden waarbij trillingen ontstaan en een oplevertoets na realisatie (toetsing van de trillingspredictie). De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aanbevolen om in de planning- en studiefase trilling- en geluidsmetingen te doen bij kunstwerken en daarnaast om de specifieke situatie van de ondergrond te betrekken bij het onderzoek. Deze aanbeveling wordt overgenomen door de gemeenten.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	r	Wat zijn de gevolgen op het grondwaterniveau bij (deels) dempen van sloot naast Huygenstraverse en de gevolgen voor ons clubhuis/terrein.	In de planning- en studiefase wordt het ontwerp van het voorkeursalternatief en aanpassingen aan bestaand water/sloten uitgewerkt. Hierbij vindt ook gedetailleerder onderzoek plaats naar de eventueel benodigde watercompensatie en/of grondwaterbeïnvloeding. Voor de aanpassing gelden de regels van het Hoogheemraadschap Delfland.	Proces - Vervolgproces
	s	Hoe wordt gewaarborgd dat tijdens de aanleg ons clubhuis onbeperkt toegankelijk blijft? (Slechte ervaring met de aanleg van de Huygenstraverse)	In dit stadium is niet bekend op welke wijze de realisatiefase plaatsvindt. De projectorganisatie zal op termijn afspraken maken met eigenaren over de toegankelijkheid van panden in de bouwfase.	Proces - Vervolgproces
	t	Bereikbaarheid van ons clubhuis per auto (ouders die per auto naar het clubhuis komen zullen vanuit Voorburg Centrum en Voorburg West rekening moeten houden met extra vertragingen en extra verkeer). Vastlopen van verkeer rondom het clubhuis gaat zeker tot overlast leiden. Een HOV op maaiveld, één oprit naar de A12, een ingewikkeld kruispunt Pr.Mariannelaan/Station, verkeersbeperking Geestbrug roept de vraag op welk verkeersinfarct gaat hier ontstaan en hoe denkt men dit op te lossen. Door deze voorgestelde tracé keuze van een HOV op maaiveldniveau ontstaat er een verkeersinfarct in Voorburg West, welke voor	Wij zetten in op behoud van bereikbaarheid. Omdat die zonder de aanleg van een nieuwe openbaar vervoer verbinding (tram) vooral ook rondom de toe- en afrit van de A12 verder zou verslechteren, is gekozen de nieuwe verbinding aan te leggen. Bij de verdere uitwerking van de plannen zullen wij aandacht schenken aan behoud van bereikbaarheid van uw locatie.	Leefbaarheid

		ouders kan leiden tot een keuze c.q. beslissing om hun kind NIET naar onze Scoutinggroep te laten gaan; maar uiteindelijk kiezen voor een beter bereikbare Scoutinggroep in de omgeving.		
	u	Wij maken ons ernstig zorgen over de ruimte die nodig is tijdens de aanleg van de HOV (werkterrein, aan en afvoer van materialen, bouwverkeer enz enz) en de gevolgen hiervan op de omgeving van ons clubhuis/Opa's Veldje.	Behoud van het clubhuis en Opa's Veldje is een randvoorwaarde voor de uitwerking én realisatiefase van de HOV-trambaan. In de volgende fase, waarin ook de contractvoorbereidingen getroffen worden, zullen hiertoe eisen opgenomen worden voor hoe de aanleg van het project wel/niet mag plaatsvinden.	Proces - Vervolgproces
	v	Lopen van uit de Binckhorst naar een HOV-halte zal in veel gevallen gelijk zijn aan het lopen van de Maanweg over de Huygenstraverse naar Station Voorburg. Waarom niet de eindhalte op de Maanweg/Regulusweg. In de toekomst kan dan van af daar ondertunneling en doortrekking naar Zoetermeer plaats vinden indien dat dan nog steeds noodzakelijk blijkt.	Voor de HOV-verbinding is het uitgangspunt dat de halte eindigt bij het station Voorburg. Op die manier ontstaat een sluitend netwerk van openbaar vervoer (trein, tram, bus). In de planning- en studiefase wordt de ligging van de halte verder uitgewerkt,	Locatie station Voorburg
	w	Wij ondersteunen volledig de zienswijze opgesteld door onze buren uit Voorburg West en omgeving en voegen deze zienswijze toe als BIJLAGE 5. U dient deze bijlage te beschouwen als een integraal onderdeel van onze zienswijze inclusief behandeling/beantwoording daarvan. De Vereniging Scouting Livingstone-Miriam Voorburg biedt aan haar leden en vrijwilligers een plezierige en uitdagende vrijetijdsbesteding. In het Scoutingprogramma wordt "actief samenspel met leeftijdsgenoten, geïnspireerd op het buitenleven, een bijdrage geleverd aan de vorming van de persoonlijkheid. Hierdoor leren scouts met respect voor zichzelf en hun omgeving de eigen grenzen te verkennen en verantwoordelijkheid te nemen voor zichzelf, elkaar en de wereld om hen heen." Veel activiteiten vinden plaats in het groene gebied, speelweiden, bossen en waterpartijen, rondom ons clubhuis aan de Tuinluststraat (zie BIJLAGE 2). Het clubhuis is eigendom van de aan de Vereniging gelieerde Stichting Scouting Livingstone Voorburg. Wij maken ons ernstige zorgen en vragen ons af wat de gevolgen voor onze Scoutinggroep zijn. Wij verzoeken u als raad om tot een heroverweging van de voorgestelde voorkeursvariant te komen. - Wij willen op een veilige manier (bal)sport- en spelactiviteiten kunnen uitvoeren met kinderen in de leeftijd van 5-18 jaar. - Wij willen de huidige waterpartijen rond Opa's veldje kunnen blijven gebruiken, inclusief de toegang naar de Trekvliet. - Wij willen pionieren (bouwwerken/stellages van houten palen kunnen maken) en hebben ruimte nodig om dit veilig te kunnen doen.	De drie gemeenten hebben nog geen voorkeursbesluit genomen. Dat gebeurt in de loop van 2023 met het vaststellen van de plannen en daarmee een definitief voorkeursbesluit (Masterplan). Daarna, naar verwachting vanaf medio 2023, vindt verdere uitwerking van het voorkeursalternatief plaats (planning- en studiefase). De huidige plannen en achterliggende onderzoeken zijn getoetst door de Commissie voor de m.e.r.. Deze heeft positief geadviseerd en ook een aantal aanbevelingen gedaan ten aanzien van de plannen en het vervolg (zie hoofdstuk 3 van de Nota van Antwoord). Wij zullen deze opvolgen.	Leefbaarheid
091822		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijzen 091205 en 091314	Zie voor beantwoording zienswijzen 091205 en 091314	NVT
091823		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091311	Zie voor beantwoording zienswijze 091311	NVT
091824		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
091825		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091826		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT

091827		Graag maak ik van de mogelijkheid mijn zorg te uiten, c.q. bezwaar te maken tegen de voorgenomen plannen rondom de ontsluiting van de Binckhorstlaan. De Prinses Mariannelaan/Fonteynenburghlaan is een straat waar veel jonge gezinnen wonen. Waar al veel overlast is van enorme tractoren met aanhangwagens die door de wijk denderen is nu kennelijk ook het plan om een tram door de wijk te laten rijden. Dit in combinatie met de hoeveelheid woningen die nog gebouwd gaan worden, gaat dit zorgen voor een enorme overlast voor de wijk Voorburg West. Een oplossing via de Maanweg sluit veel meer aan bij aard van de straat. Ik ben dan ook niet akkoord met de oplossing die nu is bedacht en ben ook erg benieuwd naar de milieubelasting als gevolg van het extra verkeer. En ook de gehanteerde uitgangspunten rondom autobezit en verkeerd bewegingen als gevolg van het aantal woningen dat nog wordt gebouwd. Gemeente Den Haag laat keer op keer merken zich als slechte buur te gedragen. Windmolen, opvang, flatgebouwen, allemaal op de rand van de gemeente waarbij de consequenties voor gemeente Leidschendam-Voorburg.	Dank voor het indienen van uw zienswijze. Bij het verder uitwerken van de plannen zetten wij in op behoud van leefbaarheid en bereikbaarheid in Voorburg West. Voor de wijk als geheel, maar ook zoveel mogelijk ter plekke. In dit geval op het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan waar een trambaan is voorzien in de middenberm en in de Prinses Mariannelaan richting de Geestbrugweg waar de tram met het verkeer mee gaat rijden. Voor de tram richting Voorburg is het tracé via de Maanweg het voorkeurstracé.	Leefbaarheid
091828		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091829	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091205, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091205, aanvullend:	NVT
	b	De grootste en meest duidelijke en praktische onderdelen van deze zienswijze betreffen de consequenties voor mijn woongenot, de te verwachte schade aan de woning, achteruitgang in bereikbaarheid, veiligheid en schade door waardevermindering van de woning bij verkoop, ten gevolge van de geplande aanleg van HOV-tracé richting Delft /Den Haag. Het versluierende taalgebruik om deze vervoerslijn Den Haag – Delft via Voorburg en Rijswijk, een aftakking te noemen, terwijl het m.i. een hoofdlijn is, geeft al zeer te denken! Deze lijn is veel langer dan de lijn Den Haag CS – station Voorburg en brengt bovendien veel grotere consequenties met zich mee, zoals onderstaand beschreven. Het woord aftakking is daarmee versluierend en is bedoeld om zand in de ogen te strooien, een bekend ambtelijk gebruik!! Het is bewust beleid van de Gemeente Den Haag om (met maar beperkte tegenwerking van de betreffende randgemeenten Leidschendam-Voorburg en Rijswijk) op het gebied De Binckhorst een giga-woonwijk te bouwen, met een veel te grote bewonerscapaciteit, met bijzondere restricties, zoals een ultra-lage parkeernorm. Daarbij bewust wetend dat de consequenties en nadelige uitwerkingen van dit megalomane bouw- en woonproject bij de bewoners van de buurgemeenten komt te liggen! Ter vergelijking: Er wordt een aquarium gebouwd, waarvan vooraf bekend is dat het volop en constant zal overstromen. De waterschade ontstaat – willens en wetens - bij de buren. De randgemeenten mogen de consequenties oplossen terwijl Den Haag trots zegt mee te werken aan de oplossing van het woningprobleem van Nederland. De Prinses Mariannelaan vormt met de Geestbrugweg, Parkweg en het Oosteinde één van de weinige verbindingen noordwest>>zuidoost in het zuidelijk deel van de agglomeratie Den Haag. Juist	Dank voor uw zienswijze. Wij nemen de gevolgen van de nieuwe HOV-verbinding voor de omgeving serieus. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal worden gekeken naar verkeersoplossingen, die zowel de tram als het overige verkeer aan kunnen. In de planning- en studiefase wordt de inpassing van de tram op het traject Binckhorstlaan-Prinses Mariannelaan-Geestbrugweg verder uitgewerkt en onderzocht. In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en in de toekomst verwachte verkeersdrukte op dit traject ook aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. In dat kader is een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") een aanvullende maatregel (nr. 17) in het Basispakket Mobiliteit. Dit draagt ook bij aan het oplossen van de genoemde verkeersproblemen.	Leefbaarheid

		deze verbinding zal nog extra dichtslibben door de inzet van een tramverbinding met hoge frequentie.		
	c	Den Haag doet nu allerlei beloften om problemen op te lossen nadat er “ja “is gezegd tegen dit voorstel door de gemeenteraden: ‘Kopen zonder kijken’. Den Haag weigert op voorhand in kaart te brengen wat de gevolgen voor Voorburg en Rijswijk zijn, zodat hierover goede en sluitende afspraken kunnen worden gemaakt. We hadden minimaal verwacht dat er een volledige uitwerking van de varianten op tafel zou komen, met alle consequenties voor de bewoners qua geluidsoverlast, veiligheid en woongenot, verkeerstechnisch. Er is niet duidelijk gemaakt hoe een en ander exact tot stand gaat komen, hoe er rekening gehouden wordt met overlast, en welke maatregelen men in gedachten heeft om dit zo veel mogelijk te voorkomen.	De gehanteerde methodiek volstaat voor een verkenningsfase (waarbij het gaat om een tracékeuze) en het detailniveau in een plan-MER. Bij de verdere uitwerking van het VKA vindt in de planning- en studiefase gedetailleerder onderzoek plaats (met vormvrije-MER). Aan de hand van de nu uitgevoerde onderzoeken zijn de aandachtspunten die spelen rond inpassing van het tracé uiteengezet. Dit heeft geleid tot (financiële) afspraken over reconstructie van erfgrens tot erfgrens en aanvullende maatregelen in het Basispakket Mobiliteit om te kunnen komen tot een verbetering van onder andere leefbaarheid en verkeersveiligheid van het omliggende gebied. Belanghebbenden worden bij de verdere uitwerking betrokken.	Proces - Historie
091830		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
091831		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091829	Zie voor beantwoording zienswijze 091829	NVT
091832		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
091833		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
091834		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091835		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091836		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091837	a	Allereerst de felicitatie met de vorming van het nieuwe college. Daarnaast, m.b.t. dit dossier, speciale felicitaties aan, voor de Binckhorst inmiddels vertrouwde, wethouders Anne Mulder met zijn nieuwe portefeuille mobiliteit (verkeer en vervoer) en Robert van Asten met zijn nieuwe portefeuille stedelijke ontwikkeling.	Dank voor uw zienswijze.	NVT
	b	Zie voor verdere beantwoording zienswijze 091102	Zie voor verdere beantwoording zienswijze 091102	NVT
091838		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091814	Zie voor beantwoording zienswijze 091814	NVT
091839		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091840	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091814, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091814, aanvullend:	NVT

	b	De participatie in dit project nooit serieus bedoeld geweest om de bewoners aan het proces te laten deelnemen, doch slechts om de besluitvorming Raad van State-bestendig te maken. Het hoger doel is het doordrukken van de op wensdenken en luchtfietserij 'ambities' van (met name Haagse) bestuurders, politici en ambtenaren. Dat is een vorm van besturen waarmee de afgelopen decennia slechte ervaringen mee zijn opgedaan, niet alleen in Groningen en niet alleen bij Toeslagen. Het wordt meer dan tijd dat de overheden het besef ontwikkelen dat bestuur geen doel maar een middel is. Het bestuur ten doel hebben 'goed' zijn voor de burgers en niet 'fijn' voor bestuurders, politici en ambtenaren. Burgers zijn uitstekend in staat te beoordelen wat 'goed' is. Er is wetenschappelijk onderzoek te over dat aantoont dat burgers niet per definitie egoïstisch besluiten. De recente parlementaire en bestuurlijke geschiedenis toont aan dat juist bestuurders, politici en ambtenaren tekortschieten en niet zelfstandig en waardevrij hun werk doen. Laat dat tot bescheidenheid aanleiding geven. Laat B&W en Raad van Leidschendam-Voorburg aantonen dat de tekenen des tijds begrepen worden.	Dank voor uw zienswijze. Voor het participatieproces is aangesloten bij de systematiek van de participatieladder. Dat betekent dat in verschillende fases van een project op verschillende manieren participatie wordt ingezet. In de beoordelings- en besluitvormingsfase zijn de varianten uitgewerkt en onderzocht met behulp van een technisch-inhoudelijk ontwerpproces en veel effectenonderzoeken. In deze fase is de brede groep belanghebbenden (stakeholders) bij het project betrokken volgens niveau 1 van de participatieladder met het doel: "informeren en raadplegen". Door deze stakeholders te raadplegen zijn aandachtspunten uit de omgeving naar voren gekomen. Deze zijn in het Omgevingsverslag verwoord. Dit Omgevingsverslag zal ook meegewogen worden bij de verdere besluitvorming.	Participatieproces
	c	Op blz. 13 van de samenvatting staat bij Geluid dat uit de beoordeling volgt dat de varianten onderling niet onderscheidend zijn voor het aantal geluidgehinderden en (dat om die reden) alle varianten voor dit criterium zijn beoordeeld als neutraal "0". Bij het criterium Verlies parkeerplaatsen is ook geen onderscheidend effect, maar worden alle varianten wel als zeer negatief "- -"beoordeeld. Hier is de systematiek niet gelijk. Wat is daarvoor de reden? Door de "0" beoordeling bij Geluid in alle varianten wordt de suggestie gewekt dat er geen geluidsoverlast optreedt. Als onderscheidend effect is dat juist, maar bij globale lezing lijkt het alsof er geen geluidseffecten optreden. Vaststaat dat er wel negatieve geluidseffecten zullen zijn. Geluidshinder heeft een sterk negatief effect op volksgezondheid. Dat mag niet veronachtzaamd worden, maar wordt in het voorliggende stuk genegeerd.	Correct. Graag verwijzen wij u naar paragraaf 4.9 van dit document voor een nadere toelichting op de beoordeling van geluid.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	d	Verontrustend vind ik het feit dat de exploitatiekosten in alle varianten toenemen, tegenover minder opbrengsten. Op blz. 110 wordt aangegeven dat 'alle varianten over het gehele netwerk resulteren in een substantieel verslechterd exploitatiesaldo voor het openbaar Zienswijze Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en Plan-MER 10 vervoer.' Dit is niet alleen zorgwekkend voor de aanleg, maar des te meer voor de exploitatie na ingebruikname. Wie staat garant voor de verliezen vanaf de ingebruikname, welke afspraken zijn daarover gemaakt? En wat is het risico dat de nieuwe tram 1, net als een aantal jaren geleden tram 10, weer uit de roulatie wordt gehaald vanwege een te lage bezettingsgraad? Dan worden er vele miljoenen weggegooid en krijgen we onnodig als buurt veel ellende over ons heen. Graag een reactie op wie verantwoordelijk is voor de exploitatieverliezen en of u mij kunt verzekeren dat dit niet binnen een paar jaar tot het einde van de nieuwe lijn 1 leidt, of erger, belastingverhoging voor de inwoners en bedrijven in Voorburg?	MRDH is de opdrachtgever openbaar vervoer en verantwoordelijk voor de exploitatie. Met het omleggen van lijn 1 via de Geestbrugweg en de Binckhorst wordt het OV netwerk efficiënter en wordt het bestaande knelpunt op het Rijswijkseplein verminderd. Insteek daarbij is niet dat deze lijn na een paar jaar vervalt. Uit de Vervoerwaardestudie volgt dat de tramverbinding Den Haag Centraal – Rijswijk – Delft een relatief groot reizigersaantal met zich mee brengt.	Lijn 1 / NMCA knelpunt

091841		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
091842		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091843		In alle plannen over het openbaar vervoer staat als prioriteit het minimaliseren van auto verkeer. Wordt er wel aan ouderen en mindervalide in deze wijk gedacht. Als ouderen wil je wel goed met de auto bij je appartement kunnen komen en ook je sociale contacten met leeftijdsgenoten kunnen voortzetten. Een stuk lopen en openbaar is dan voor ons en hen geen optie meer. Hoe wordt hier rekening mee gehouden. Graag aandacht voor de ouderen en mindervalide. Voor de goede orde, in een aantal zoom sessies over dit onderwerp heb ik hierover in de chat sessie aandacht voor gevraagd. Helaas heb ik hier nooit reactie op ontvangen of er iets van terug gezien in de plannen.	Dank voor uw zienswijze. Bij de plannen is en wordt rekening gehouden met alle verkeersdeelnemers in de vorm van het toegankelijk houden en maken van het OV. Er zal ruimte en plek behouden blijven voor reizigers die minder mogelijkheden en keuze hebben in hun vorm van mobiliteit.	Mobiliteit - Bereikbaarheid
091844		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
091845	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091205, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091205, aanvullend:	NVT
	b	Ten eerste ben ik natuurlijk blij met het verbeteren van openbaar vervoersmogelijkheden in mijn omgeving. Daar moeten we naar toe, maar wel graag op een kwalitatief hoogwaardige manier. Ik denk dan bijvoorbeeld aan Tramhalte/ metrostation Leidschendam Voorburg, Leidschendam Oosteinde. Daar is toch een mooi stuk OV gerealiseerd dat als voorbeeld kan dienen voor het traject langs Regulusweg/Scouting/Opa's veldje/NS station Voorburg. Ook het hele traject plan-MER daar biedt veel aanknopingspunten om iets dergelijks ook hier te realiseren. Doortrekken onder Huygens Hofwijck en Vliet richting Zoetermeer is dan ook prima mogelijk. Kijkend naar 2040-2050 is hopelijk de Huygenstunnel een feit! De meest hoogwaardige toekomstige oplossing voor HOV en A12, beide netjes weggewerkt waardoor een bruusk gespleten Voorburg weer een verenigd Voorburg kan zijn. Kijkend naar 2030 is er een HOV uitbreiding gerealiseerd die bovenstaand vergezicht niet belemmert.	Dank voor uw zienswijze. De route langs de Regulusweg is een van de onderzochte alternatieven (tracé 2, met optie bus, tram en lightrail). Uit de integrale afweging blijkt dat dit tracé minder goed scoort dan het voorlopige voorkeurstracé 1T. Het aanleggen van een HOV-verbinding van Den Haag Centraal naar station Voorburg en Rijswijk is de eerste stap in het realiseren van de Koningscorridor. Hoe de volgende stappen in het realiseren van de volledige Koningscorridor eruit komen te zien, heeft nog geen besluitvorming over plaatsgevonden. De Voorkeursvariant van deze Verkenning sorteert daarom ook nog niet direct voor op volgende stappen, maar maakt een eventuele doortrekking ook niet onmogelijk.	Alternatieve routes
	c	Persoonlijk, als bewoner van de Tuinluststraat, levert een HOV lijn als gepresenteerd voorkeurstracé 1T mij geen enkele meerwaarde. Ik heb nu de NS Sprinter en die zal moeilijk te overtreffen zijn, waarmee voordelen van nieuw aan te leggen HOV niet opwegen tegen de nadelen die zich voor mij persoonlijk openbaren: 1. Geluidoverlast, 2. Toenemende verkeersdruk en onveilige verkeerssituaties, 3. Afsluiten van mijn uitvalswegen naar A12, Rijswijk en Voorburg Parkweg door creatie van een 'IJzeren gordijn' om Voorburg-West, 4. Verstoring van groenzone langs huidige spoortalud en Broeksloot waarmee mijn leefomgeving wordt aangetast, 5. Verstoring van de mogelijkheid om in relatieve rust te recreëren op Opa's veldje, een HOV direct langs het hek is natuurlijk een grote stoorzender voor de beleving van activiteiten op Opa's veldje, 6. Verlies van NS sprinter door aanleg HOV, mijn OV mogelijkheden richting Utrecht worden daarmee ernstig gehinderd.	De HOV-lijn heeft voor veel nieuwe en bestaande bewoners een positief effect op de bereikbaarheid en biedt een alternatief voor het gebruik van de auto. In de planning- en studiefase wordt het ontwerp verder uitgewerkt en vindt gedetailleerder onderzoek plaats (onder andere voor geluid, verkeer, compensatie groen). De nieuwe HOV-verbinding, die tot aan station Voorburg loopt heeft geen invloed op de sprinterverbinding tussen Den Haag en Gouda - Utrecht. Een verlenging van de OV-verbinding richting Zoetermeer is nu niet aan de orde.	Leefbaarheid

	d	Gesteld dat het huidige voorkeurstracé 1T zal worden gerealiseerd zie ik voor mij persoonlijk wel maatregelen die getroffen zouden moeten worden om de overlast draaglijk te maken. Maatregelen ter vermindering van overlast die ik zie zijn: 1. Invoeren maximum snelheid voor HOV van 15 km/uur langs Opa's Veldje, 2. Ongelijkvloers maken van gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde verkeersstromen op kruisingen HOV-Prinses Mariannelaan, HOV-Maanweg, HOV-Westenburgstraat, 3. Verkeer vanuit Den Haag over Regulusweg afvoeren naar Tunnel Rotterdamsebaan, zodat de enkele uitvoegstrook op Maanweg naar A12 richting Utrecht alleen voor verkeer over Maanweg en Westenburgstraat beschikbaar wordt, 4. Een nieuwe extra dichtbegroeide bomenrij realiseren tussen het HOV en Westenburgstraat/Scouting/Opa's veldje, 5. Geluidswerende maatregelen treffen aan rails ('fluister-spoor'), financiële ondersteuning en hulp/advisering over mogelijkheden voor geluidsisolatie aan omwonenden om woningen te verbeteren (in mijn geval steens muren, enkel glas in stalen kozijnen), 6. Garanties dat NS sprinter dienstregeling in stand blijft totdat HOV daadwerkelijk is doorgetrokken tot Gouda (of ander eerstvolgende IC station Zoetermeer?).	Dank voor de door u ingediende punten. Wij zullen deze meenemen in de verdere planuitwerking. Het Basispakket Mobiliteit is onderdeel van het voorlopig voorkeursalternatief. Hierin zijn ook maatregelen opgenomen die eventuele nadelige effecten beperken of voorkomen. Met betrekking tot punt 6 hebben wij van de NS nog geen enkel signaal vernomen dat de sprinterverbinding Den Haag - Gouda vervalt.	Proces - Basispakket Mobiliteit
	e	Veel liever dan variant 1T zie ik een heroverweging van variant 2T. Met betrekking tot de weging van voorkeurstracés 1T en 2T begrijp ik de zware allesbepalende weging van kosten in het geheel niet. In mijn observatie zie ik een fout in de inschatting van kosten bij variant 2T. Men gaat uit van het moeten slopen van gebouwen waarmee het grootste deel van de meerkosten ten opzichte van variant 1T wordt verklaard. Hierbij gaat men kennelijk nog uit van het aanleggen van een Lightrail, een zware tram, waar de keuze nu op is bepaald, zou zonder slopen van gebouwen kunnen worden gerealiseerd. In aanmerking nemende dat er sowieso een marge op de kosten van 40% bestaat zijn dan de kosten van beide varianten 1T en 2T feitelijk gelijk. Variant 2T komt daarbij evenwijdig aan het NS spoor aan bij de kruising met de Maanweg waarmee het veel logischer wordt ondergrondse inpassing te realiseren komende vanuit de Binckhorst, kruisend met Maanweg, passerend aan Scouting/Opa's veldje, kruisend Prinses Mariannelaan en aanlandend op Stationsplein. Of als dat allemaal vooralsnog te duur is, een kopstation te maken vóór de kruising met Maanweg en van daar reizigers Maanweg ongelijkvloers te laten kruisen met Maanweg en over de Huygens Traverse te voet richting OV-knoop Voorburg te geleiden.Voor mij staat daarmee vast dat variant 2T (met ondergrondse aanleg deel Regulusweg/Maanweg/Scouting/Opa's veldje/Stationsplein Voorburg) de beste tracé keuze is. Met het oog op kosten en met het oog op de toekomst!	Het voorkeursalternatief is bepaald aan de hand van een uitgebreide set aan onderzoeksrapporten en een integrale afweging langs verschillende criteria uit het afweegkader, die voorafgaand aan het uitvoeren van de onderzoeken al zijn bepaald. De effecten op de bebouwde omgeving en omwonenden zijn daarin ook meegenomen. Hiervoor zijn onder andere de onderzoeken naar de milieueffecten gedaan. Variant 2T scoort op de integrale afweging slechter dan het voorlopige voorkeursalternatief.	Afwegingen te onderzoeken alternatieven (Zeef 1)
091846		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091847		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091931	Zie voor beantwoording zienswijze 091931	NVT

091848		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT
091849	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091205, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091205, aanvullend:	NVT
	b	1. Aan de Maanweg is al lange tijd een benzinestation gevestigd. Destijds is ten behoeve van dat benzinestation een gastank ingegraven in de ecologische groenzone. Keuze voor alternatief T1, waarvoor verbreding van het wegprofiel nodig is, heeft gevolgen voor de bestaande gastank: deze zal moeten worden verplaatst. Waarheen? Alleen een verplaatsing van de gastank in de groenstrook richting Voorburg-West lijkt mogelijk. Echter, er zijn regels ten aanzien van de minimale afstand die bewaard dient te worden tussen zo een gastank en woningen. Verplaatsing van de tank richting Voorburg-West lijkt in strijd met deze regels te zijn.	Dank voor uw zienswijze. Er zal in de verdere planuitwerking een oplossing moeten worden gevonden voor dit specifieke probleem.	Proces - Vervolgproces
	c	2. De groenstrook kan ook worden gespaard door de Maanweg te verbreden in de andere richting, dus juist weg van de groenstrook. Hiervoor lijkt voldoende ruimte te zijn behalve bij het benzinestation. Op de grens van het benzine - station en de Maanweg bevindt zich een ruimte die hoofdzakelijk als parkeerruimte wordt gebruikt. Waarom, als het toch T2 moet worden, niet die extra ruimte aan de “gebouwen” kant gezocht in plaats van in de groenstrook?	Het sparen van de groenstrook (ecologische zone) is uitgangspunt bij de uitwerking van de plannen.	Alternatieve routes
	d	3. Gemeente Den Haag heeft richtlijnen voor de maximale afstand van woning tot een opstappunt voor het openbaar vervoer. De gemiddelde afstand tussen woning en opstappunt is bij de keuze voor T1 aanzienlijk groter dan wanneer T2 wordt gekozen. En als er later evtl nog meer woningen worden gebouwd in de Binckhorst, zal dat niet vlak in de buurt van T1 plaatsvinden maar op geruime afstand daarvan. Keuze voor T2 thans voorkomt extra afstandsproblemen later.	In de ontwerpen voor de tramvarianten is uitgegaan van een gemiddelde halteafstand van 750m tot 1.000m. Dit past bij de kwaliteit en aantrekkelijkheid van een HOV-verbinding. In de verkeersmodellen is onderzocht wat dit in zijn algemeenheid betekent voor de vervoersstromen tussen herkomst- en bestemmingsgebieden.	Alternatieve routes
	e	4. De huidige uitwerkingen van de alternatieven gaan uit van verouderde gegevens betreffende het gebruik van het OV in de toekomst. De COVID pandemie heeft off-line werken sterk gestimuleerd waardoor de behoefte aan OV sterk is teruggelopen. Dat is alleen al te zien wanneer gekeken wordt naar de huidige, lage bezettingsgraad van het OV. Gebruik maken van onrealistische gegevens leidt tot misleiding van bewoners die geconfronteerd worden met besluiten die niet genomen worden op basis van realistische verwachtingen.	Zie voor uitleg de algemene toelichting over de nut en noodzaak en methodiek afweging paragraaf 4.2 in deze Nota van Antwoord. Met betrekking tot COVID-19 is daar op verschillende manieren mee omgegaan in de onderzoeken die zijn uitgevoerd. In de Vervoerwaardestudie (pagina 72-73) is bijvoorbeeld aandacht besteed aan de mogelijke effecten van COVID-19 op het gebruik van het OV. In de MKBA is een gevoeligheidsanalyse gedaan met de mogelijke structurele effecten van COVID-19 om de robuustheid van de uitkomsten te toetsen. Per saldo resulteert het in licht lagere uitkomsten. Deze veranderen echter niet de conclusies.	Nut en Noodzaak
091850		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091851		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091852		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
091853		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091854		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091311	Zie voor beantwoording zienswijze 091311	NVT

091855	a	Het Central Innovation District (CID) en de Binckhorst zijn nationaal aangewezen voor grootschalige verstedelijking. Tot 2040 worden er in dit gebied 25.000 woningen gebouwd voor circa 80.000 nieuwe inwoners. Het huidige omgevingsplan Binckhorst gaat uit van 5.000 woningen en op termijn komen er circa 10.000 woningen bij. Bij de verstedelijking en verdichting is een Mobiliteitstransitie noodzakelijk om de CID-Binckhorst alsook de omgeving van dat gebied in de nabije toekomst bereikbaar te houden, maar ook vooral leefbaar en duurzaam. Rover vindt het begrijpelijk dat in het kader van de mobiliteit in het toekomstige verstedelijkte CID- en Binckhorstgebied voorrang wordt gegeven aan duurzame ruimte-efficiënte en schone vormen van mobiliteit, zoals lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelvervoer, waardoor meer ruimte in dit gebied ontstaat voor wonen, werken en verblijven en dat het parkeren wordt beperkt (parkeernorm 0,3 in CID en 0,4 voor de Binckhorst).	Dank voor uw zienswijze en steun voor de gekozen aanpak. Hierna gaan wij inhoudelijk in op uw zienswijze.	Proces - Basispakket Mobiliteit
	b	Blijkens de MER voor het Omgevingsplan CID-Binckhorst is de doorontwikkeling van de Binckhorst afhankelijk van het anders invullen van mobiliteit (Mobiliteitstransitie). Immers de ruimte voor mobiliteit, met name voor automobiliteit is beperkt, niet alleen voor CID-Binckhorst.	Uw zienswijze is correct. De gemeenten hebben hiervoor inmiddels beleid geformuleerd, zoals opgenomen in de Strategie Mobiliteitstransitie (Den Haag) en gemeentelijke mobiliteitsplannen (Rijswijk en Leidschendam-Voorburg).	Proces - Basispakket Mobiliteit
	c	Bij de verstedelijking en verdichting van CID-Binckhorst past in de visie van Rover hoogwaardig openbaar vervoer op een geheel vrije baan die de regio verbindt en waarvan een aanzuigende werking uitgaat. Ook Rover is van mening dat binnen het OV-systeem alleen voldoende ruimte is om verder te groeien indien voor een hoogwaardige railoplossing wordt gekozen. Het OV-systeem biedt dan een volwaardig alternatief voor reizigers die worden beïnvloed door de stedelijke referentie, sturend autobeleid en/of drukte op het fietsnetwerk dan wel een combinatie daarvan. Tot 2030-2035 kiest Rover daarbij voor een HOV-tram met als voorwaarde dat bij de verdere (gebieds)ontwikkeling wordt geanticipeerd op de Pre-verkenning Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad (eindrapportage). Dat betekent in de visie van Rover dat op termijn richting 2040-2045 in samenhang met de gebiedsontwikkeling dient te worden geïnvesteerd in een hoogwaardige en snelle railverbinding door CID-Binckhorst naar enerzijds Zoetermeer-Lansingerland en anderzijds via de Haagse Koningscorridor naar de Internationale Zone en Scheveningen. Deze hoogwaardige en snelle railverbinding (Randstadrail) dient uit een metroachtige kwaliteit te bestaan. Dat betekent dat deze railverbinding in de Koningscorridor, het Telderstracé, ter hoogte van Voorburg station en het Huygensmuseum ondergronds moet worden aangelegd. Voor het deel van Voorburg vindt Rover het raadzaam om te anticiperen op de ambitie en wensen van de gemeente en bewoners van Leidschendam-Voorburg om op termijn de rijksweg en het railtraject van NS + randstadrail in de Huygenstunnel onder te brengen. Rover meent dat daar ook vervoerskundig een verdere studie voornodig is.	In deze fase wordt rekening gehouden met het niet onmogelijk maken van een doortrekking naar Zoetermeer. De doortrekking zelf en het uitwerken van de Koningscorridor richting internationale zone en Scheveningen is geen onderdeel van deze fase. Onderzoek naar de Huygenstunnel valt buiten de reikwijdte van deze studie.	Koningscorridor

	d	Voorkeur van Rover gaat uit naar de HOV-variant 1T. Argumenten: De 1T HOV-variant Binckhorstlaan/Maanweg sluit direct aan op de stedelijke verdichting in de Binckhorst. In de nabijheid van de woningbouwlocaties komt de HOV-tram in deze variant het meeste tot haar recht. Belangrijke voorwaarde die Rover daaraan stelt is dat de trambaan op nagenoeg een geheel vrije baan wordt aangelegd en op de Maanweg buiten de ecologische zone, zodat deze niet wordt aangetast. Ook moet er bij de inpassing op gelet worden dat de bewoners van de Overburgkade (gemeente Leidschendam-Voorburg) geen overlast hebben van de HOV-tram in de vorm van zicht en/of geluid. Dit kan mede bereikt worden door de trambaan in het groen en enigszins verdiept aan te leggen. De trambaan mag onder geen beding Opa's Veldje aantasten. V.w.b. de kruising met de Supernovaweg is Rover voorstander van een ondergrondse oplossing en adviseert daartoe.	Variant 1T is naar voren gekomen als voorkeursalternatief. De inpassing moet in de planning- en studiefase worden uitgewerkt. Een ondergrondse constructie is geen onderdeel van de voorkeursvariant.	Alternatieve routes
	e	HOV-tramlijn 1 via de Binckhorst en Den Haag Centraal Voor de regionale ontsluiting van de Binckhorst met Delft en Scheveningen biedt tramlijn 1 bij de verdere ontwikkeling van de Binckhorst als hoogstedelijk woon- en werkgebied mogelijkheden voor OV-bedding. De Oude Lijn: Sprinter + Intercity, bedienen het traject Delft – Den Haag Hollands Spoor (HS) waardoor tramlijn 1 niet noodzakelijk via station Hollands Spoor hoeft te lopen en een directe verbinding met de Binckhorst kan bieden. Rover adviseert om de verlegging van tram 1 via de Binckhorst en aanpalende trajecten met eventuele varianten daarop nog nader vervoerskundig en economisch te onderzoeken. In dat onderzoek zou volgens Rover ook in meegenomen moeten worden om tramlijn 1 in Den Haag via de Koninginnegracht naar Scheveningen te laten rijden (wisseling met tramlijn 9) en in Delft naar de TU-wijk Delft Campus (wisseling met tramlijn 19). Rover kan zich voorstellen dat de verbinding van tramlijn 9 van Zuidwest Den Haag met Den Haag Centraal gehandhaafd blijft, mede in het kader van de kwestie Koekamplus (jaren 70) en de ministeriele bemoeienis daarmee (kabinet Van Agt I 1977-1981), en dat de route van tramlijn 1 in Den Haag tussen de Kneuterdijk via het Vredespaleis naar Scheveningen eveneens gehandhaafd blijft. Vanaf Den Haag Centraal rijdt tramlijn 1 dan via het Korte Voorhout en de Lange Vijverberg naar de Kneuterdijk e.v. Rover begrijpt dat de definitieve lijnvoering aan de vervoerder is, maar acht het zeker van belang dat dit nu al in de onderzoeken wordt meegenomen. Voor wat betreft het traject van HOV-tramlijn 1 in Voorburg (Binckhorstlaan en Prinses Mariannelaan) en in Rijswijk (Geestbrugweg) vindt Rover bevordering van het maatschappelijk draagvlak zeer belangrijk. Daarom stelt Rover als voorwaarde dat de inpassing in goed overleg met de bewoners wordt besproken en dat daarbij alle aandacht wordt gegeven aan hun zorgen m.b.t. verkeersveiligheid en mogelijke trillingen van de tramvoertuigen en dat men hen samen wordt gezocht naar mogelijke oplossingen.	In deze MIRT-verkenningsfase wordt geen besluit genomen over de lijnvoering. In de volgende fase (planning- en studiefase) zal de precieze lijnvoering en exploitatie nauwkeuriger worden bekeken. Besluitvorming over dienstregeling zal pas plaatsvinden als de (rail)infrastructuur gereed is. initiatiefnemers zetten bij het vervolg in op co-creatie met omwonenden en belanghebbenden. Vooruitlopend daarop zijn in Rijswijk en Leidschendam-Voorburg al twee trajecten gestart. Doel is om inbreng en randvoorwaarden te krijgen die nog bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief kan worden meegenomen en als basis kan dienen voor de verdere uitwerking van de plannen.	Koningscorridor

	f	Overige HOV-varianten Rover heeft eveneens gekeken naar andere HOV-varianten. Op enkele HOV-varianten gaan wij nog specifiek in: Variant 2T: via dit traject: Zonweg – Regulusweg is er geen andere mogelijkheid dan de trambaan in te passen in de rijbaan van het overige gemotoriseerde verkeer, een vrije trambaan blijkt niet mogelijk te zijn. Verder blijkt dit traject de duurste tramvariant vanwege de (gedeeltelijke) sloop van panden ten Noorden van de Zonweg en het pand naast de Regulusweg. Ook ligt dit traject verder af van de bebouwingsdichtheid langs de Binckhorstlaan en Maanweg (Haagse kant).	In lijn met uw zienswijze is tracé 2T niet het voorkeurstracé.	Alternatieve routes
	g	Overige HOV-varianten Rover heeft eveneens gekeken naar andere HOV-varianten. Op enkele HOV-varianten gaan wij nog specifiek in: Variant 4T: Ondanks dat het traject via de Prinses Mariannelaan – Westeinde nog redelijk uit de MKBA lijkt te komen, wordt vooral de stedelijke verdichting rondom de Maanweg niet goed bediend. Ook biedt deze route geen ruimte voor eventuele verlenging in de toekomst. De buurtstraten hebben een ongeschikt profiel om hier daadwerkelijk hoogwaardig openbaar vervoer te kunnen realiseren. Wat Rover betreft is deze variant dus ook ongeschikt als tijdelijke oplossing, mede doordat dit nu een grote investering vraagt met een beperkte houdbaarheid.	In lijn met uw zienswijze is tracé 4T niet naar voren gekomen als het voorkeurstracé.	Alternatieve routes
	h	Bereikbaarheid CID Afsluitend constateert Rover dat het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst zich in belangrijke mate richt op de bereikbaarheid van de Binckhorst en in mindere mate op de bereikbaarheid van het CID. Rover vindt het wenselijk om de bereikbaarheid van het CID in het kader van het desbetreffende Masterplan nader te onderzoeken.	Een nader onderzoek naar de integrale bereikbaarheid van het CID is onderdeel van de gebiedsontwikkeling ter plekke, waarbij de HOV-verbinding als uitgangspunt geldt.	Nut en Noodzaak
	i	CONCLUSIE & ADVIES Rover staat in de grote lijn positief ten opzichte van de uitkomsten van het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst en het Plan-MER met betrekking tot met name HOV-variant 1T. Wel zal de inpassing van deze variant met alle belanghebbenden zorgvuldig moeten gebeuren, waarbij de diverse belangen niet onnodig geschaad mogen worden. Het verdient aanbeveling om de bereikbaarheid van het CID in het kader van het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst nader te onderzoeken.	Dank voor uw zienswijze.	Participatieproces
091856		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
091857	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091931, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091931, aanvullend:	NVT
	b	Ten aanzien van Nut en noodzaak De toename van vervoersstromen door autonome groei van de stad en door de ontwikkeling van Binckhorst vraagt om toevoeging van OV-oplossingen en om (drastische) ingrepen in het bestaande autoverkeer- en fietsverkeernetwerk, om de stad bereikbaar en leefbaar te houden. Het is echter niet correct om in de onderzoeken naar mogelijke oplossingen voor de OV-vervoersbehoefte ándere	Dank voor uw zienswijze. Deze HOV-verbinding is onderdeel van het gehele OV-netwerk. Zie daarom paragraaf 4.6 lijnvoering voor verdere toelichting.	Nut en noodzaak

		behoeften en wensen te vermengen, zoals het omleggen van een reeds bestaand tramtrace (lijn 1). Deze zaken horen onafhankelijk van elkaar te worden onderzocht op nut, noodzaak, vervoerswaarde en uitvoerbaarheid. Hier wordt in mijn ogen een salamitactiek toegepast. De gepresenteerde datamodellen en doorrekeningen tonen geen enkele variant zónder omlegging van lijn 1. Zonder beschikbaarheid van die data zijn niet alle varianten aan bod geweest en is er vooralsnog onvoldoende bewijslast voor de nut en noodzaak van de omlegging.		
	c	Ten aanzien van tracékeuze: Negatieve scores zijn onvoldoende serieus genomen en dienen éérst op straatniveau (dus niet op wijkniveau of generiek) nader worden onderzocht, voordat objectief een voorkeursvariant kan worden gekozen. Hieronder een opsomming van enkele hiaten in de rapportages.	In de deelrapporten bij het Plan-MER is ook op straatniveau ingegaan op effecten. Voor de alternatieven is dit vertaald naar een totaalscore per alternatief. Bij de keuze van het voorkeursalternatief is wel rekening gehouden met verschillen in straatniveau, ook voor de Geestbrugweg die inderdaad qua inrichting en effecten (ook op groen en parkeervoorzieningen) overeenkomt met de Prinses Mariannelaan. Ook voor de Geestbrugweg geldt dat vanwege de beschikbare ruimte hier het uitgangspunt is dat de tram met het verkeer meerijdt. In de onderzoeken is onderkend dat de ruimte op de Geestbrugweg aanvullende maatregelen vereist. In het Basispakket Mobiliteit is daarom rekening gehouden met aanvullende maatregelen 'van gevel tot gevel' (zie maatregel 18) en wordt voorgesteld om het doorgaande verkeer op de Geestbrugweg er af te halen. Een mogelijkheid die hiervoor onderzocht is (en waarvan uit de vervoerwaardestudie gebleken is dat dit werkt) is het aanbrengen van een 'knip' in het autoverkeer op de Geestbrug. Zie hiervoor maatregel 17 uit het Basispakket Mobiliteit. De gemeente Rijswijk is inmiddels een verkenning van de herinrichting van de Geestbrugweg gestart om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. In dit proces worden bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving betrokken.	Alternatief-beoordeling

	d	Alle onderdelen (bomen, barrière werking, oversteekbaarheid, te slopen panden, verlies parkeerplaatsen, ruimtelijke kwaliteit, geluidshinder) scoren in de technische beoordeling – of -- (negatief en zeer negatief). Trilling scoort op 0. Dit wil zeggen dat er geen schade aan de huizen verwacht wordt. Ik ben van mening dat dit effect volledig onderschat is, ook gezien de gronden langs het tracé. De trilling zal wel degelijk gevoeld worden en mede met de onvermijdelijke geluidshinder een aanzienlijke mate van overlast veroorzaken. Een nieuwe (H)OV tram is totaal onvergelijkbaar met de vroegere tramtoestellen van de opgeheven lijn 10, zowel wat zwaar materieel betreft als qua frequentie. Plussen en minnen kunnen pas worden toegekend als de feiten op tafel liggen. Geluidshinder: wel op de Mariannelaan, niet op de Geestbrugweg. Verkeersveiligheid en fijnstof problematiek wordt niet eens meegenomen in de beoordeling. Inpassing scoort neutraal, terwijl dit hét probleem is voor de Geestbrugweg. Het gegeven dat geluid nu reeds gesaneerd moet worden wordt niet meegenomen, er wordt alleen benoemd dat de tram niet boven de geluidswaarden van de auto uit komt. Hoe kan dit onderzoek beschouwd worden als een compleet, objectief onderzoek als al deze facetten worden gemist? In het Actieplan Geluid 2018-2022 van de Gemeente Rijswijk (juni 2019) is de Geestbrugweg expliciet geduid als overschrijdingslocatie, waarbij toen al middels metingen was aangetoond dat voor ca. 100 woningen (nagenoeg alle woningen) aan de Geestbrugweg de maximaal toelaatbare, acceptabele waarde voor het geluidswaarde (de plandrempel van 65DB) wordt overschreden. De berekende geluidsbelastingen waren toen reeds 66-67DB. Voor deze straat zijn voor het volgende Actieplan (na 2022) geluidsbeperkende maatregelen beloofd. Voorop moet staan dat het behalen van dit doel, namelijk het verder reduceren van geluid, centraal moet staan en dus niet het toevoegen van een tramtrace zonder garanties t.a.v. ingrijpende autobeperkende maatregelen. Ik eis dat dit een onderdeel wordt van de besluitvorming.	Voor trillingen geldt dat op basis van de contourlijnen er voor alle panden langs het tracé sprake zal zijn van weinig hinder, en daarmee een zeer kleine kans op schade (<1%). Hiervoor verwijs ik u graag naar deelrapport 3 bij het plan-MER, pagina 123. Voor de realisatiefase is in het Plan-MER aangegeven om trillingsmetingen te doen bij de bouwwerkzaamheden waarbij trillingen ontstaan en een oplevertoets na realisatie (toetsing van de trillingspredictie). Met betrekking op geluid geldt dat voor optrekken/afremmen auto's maatgevend zijn; deze produceren meer lawaai. Alleen met betrekking tot booggeluid (het piepende geluid dat trams maken in bochten) is er sprake van een beoordeling "-" bij de tram- en lightrailvarianten. De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aanbevolen om in de planning- en studiefase trilling- en geluidsmetingen te doen bij kunstwerken en daarnaast om de specifieke situatie van de ondergrond te betrekken bij het onderzoek. Deze aanbeveling wordt overgenomen door de gemeenten. Bij de Planuitwerking, vanaf medio 2023, zal verder aandacht worden besteed aan de aspecten trillingen en geluid. Hiertoe zal een gedetailleerdere milieueffectrapportage worden opgesteld. Verkeersveiligheid en fijnstof worden op andere locaties in het Plan-MER uitvoerig beschreven. Met het oog op de autonome ontwikkeling komt er een grote toename in mobiliteit die zonder HOV niet opgevangen kan worden. Fijnstof wordt evengoed veel uitgestoten door alle voertuigen, bij het remmen en optrekken is er immers sprake van slijtage aan onder anderen banden en remmen. Daarom is dit als neutraal beoordeeld.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	e	Ten aanzien van de conclusies: • Als inwoner van Rijswijk langs het beoogde tracé van voorlopige voorkeursvariant vraag ik mij echt af waarom is de OV-verbinding niet meegenomen bij de aanleg Rotterdamsebaan en de herinrichting van de Binckhorst? Dit had veel problematiek kunnen voorkomen. Dit rechtvaardigt echter niet om stappen in het proces over te slaan. Er is simpelweg beter onderzoek nodig naar de impact van de huidig voorgestelde varianten, de mogelijkheden voor alternatieve tracés, waaronder ook de variant waarbij gekeken wordt naar het NIET uitvoeren van een deel van het tracé (1T of 2T zonder aantakking via Rijswijk), alvorens daadwerkelijk een voorkeursvariant gekozen kan worden. • Het tracé richting Rijswijk/Delft heeft een zeer negatieve impact op de leefbaarheid voor omwonenden van het tracé. Er is een toename te verwachten van de nu reeds zeer serieuze problemen t.a.v. geluid, fijnstof, trillingen,	In de planning- en studiefase wordt de inpassing van de tram op het traject Binckhorstlaan-Prinses Mariannelaan-Geestbrugweg verder uitgewerkt en onderzocht. Daarbij vindt ook aanvullend onderzoek plaats naar trillingen en luchtkwaliteit. In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en in de toekomst verwachte verkeersdrukte op dit traject ook aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. In dat kader is een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") een aanvullende maatregel (nr. 17) in het Basispakket Mobiliteit. Dit is ook gunstig voor de luchtkwaliteit. Bij de verdere uitwerking van de aanvullende maatregel Herinrichting Geestbrugweg (nr. 18) wordt onderzoek gedaan naar een veiliger weginrichting en ontsluiting van omliggende wijken.	Alternatieve routes

		verkeersveiligheid van m.n. fietsers en voetgangers. • Ik verwacht van de gemeente Rijswijk dat zij zich, vanuit de principes van behoorlijk bestuur, in zal spannen voor sterke verbetering van het leefklimaat van de Gestbrugweg en aangrenzende wijken Cromvliet/Leeuwendaal, ipv meegaan in een besluitvormingstraject waarin verslechtering op de loer ligt zonder harde garanties voor een totaalpakket aan maatregelen.		
091858		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091859	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091409, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091409, aanvullend:	NVT
	b	De horecatram die incidenteel gebruik maakt van de huidige infrastructuur is goed hoorbaar. Dat is gelet op de frequentie helemaal niet erg, maar dit wordt anders als er in een hoge frequentie trams rijden, versnellen en remmen. Dit gaat erg veel geluidsoverlast geven aan de woningen. Niet alleen is dat erg vervelend voor de huidige bewoners, maar zou ook een negatieve invloed kunnen hebben op de woningwaarde en courantheid van de woningen bij verkoop. Een vergelijkbaar fenomeen zie je momenteel bijvoorbeeld bij de woningen aan Park Leeuwensteijn, die zich niet laten verkopen.	Dank voor uw zienswijze. In de volgende projectfase (planning- en studiefase) worden de milieueffecten verder onderzocht. Gedetailleerde berekeningen voor lucht, geluid en trilling zijn hier onderdeel van. De onderzoeken die in het kader van het plan-MER zijn uitgevoerd wijzen uit dat het overige weggeluid voor het gehele tracé maatgevend is voor de geluidsoverlast. Per locatie kan dit verschillen, maar dit detailniveau is niet meegenomen. Daarvoor komt in een later stadium aandacht. Ook overlast beperkende maatregelen en mogelijke ontwerpopties liggen dan op tafel, om overlast zoveel mogelijk te voorkomen.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
091860	a	Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091102, aanvullend:	NVT
	b	De zuidelijke randstad en de gemeente Den Haag kennen een grote woningbouwopgave. In de gemeente Den Haag zijn het CID en de Binckhorst aangewezen om invulling te geven aan deze opgave. In de Binckhorst komen minimaal 5.000 woningen en op termijn mogelijk 10.000 tot 15.000 extra woningen. Als nieuwe bewoner van de Binckhorst vindt ik het belangrijk om het gebied ook in de toekomst prettig leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar te houden. Ik ben het daarom eens met de geformuleerde ambitie van het masterplan om voorrang te geven aan duurzame, ruimte efficiënte en schone vormen van mobiliteit: lopen, fietsen en openbaar vervoer. Met de verdere groei van de Binckhorst zijn mobiliteitsmaatregelen onontkoombaar. Niets doen is geen optie. Ik ondersteun daarom het voorgestelde maatregelenpakket zoals geformuleerd op bladzijde 25 en 26 van het masterplan. Ik ga in mijn zienswijze nader in op de maatregel die gaat over de realisatie van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Op dit moment zitten we in de verkenningsfase. In deze fase is getrechterd van veel denkbare tracé alternatieven en modaliteitsvormen, via een beperkter aantal kansrijke varianten naar het nu voorliggend voorlopig voorkeursalternatief voor de HOV verbinding. Het voorkeursalternatief betreft een HOV verbinding van Den Haag centraal naar station Voorburg via de Binckhorstlaan en Maanweg en een aftakking via de Binckhorstlaan-Zuid, Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg naar Rijswijk en Delft. Zoals ik in deze zienswijze betoog is met de groei van de Binckhorst een ontsluiting met openbaar vervoer een maatregel die zorgt voor een betere bereikbaarheid van de Binckhorst. Het tracé via de Binckhorstlaan, Maanweg naar Station Voorburg voorziet hierin.	Dank voor uw zienswijze en steun voor de gekozen aanpak. Hierna gaan wij inhoudelijk in op uw zienswijze.	Proces - Basispakket Mobiliteit

	c	Richting Rijswijk / Delft Ik ben echter minder overtuigd van een aftakking van het HOV tracé dan wel via de Geestbrugweg, dan wel via de Broekslootkade naar Rijswijk en Delft. De noodzaak voor de aanleg van dit tracé zou liggen in de ontlasting van het NMCA-Knelpunt Rijswijkseplein. De politiek-bestuurlijke vraag die op tafel ligt is of hiermee niet leefbaarheidsproblemen worden verplaatst naar Voorburg en Rijswijk. Het blijft daarom teleurstellend dat in de rapportage 'tracé afweging 1' de variant met de bus via de tot nu toe onderbenutte Rotterdamsebaan, met behoud van tramlijn 1, niet verder onderzocht is (in zeef 2) in deze verkenningsfase. Dit blijft wat mij betreft een gemiste kans die aandacht verdient bij de bespreking in de gemeenteraad.	Het verminderen van een aantal knelpunten op belangrijke verbindingen voor auto en OV ('NMCA-knelpunten') is één van de doelen van dit project. In de Vervoerwaardestudie (blz. 57 t/m 62) is het effect op de NMCA knelpunten opgenomen. Het omleggen van lijn 1 helpt mee het NMCA knelpunt Rijswijkseplein en NMCA knelpunt Binckhorstlaan te verminderen maar zal niet het gehele knelpunt Rijswijkseplein oplossen. Er zijn meerdere redenen voor een tramverbinding richting Rijswijk/Delft. Deze zijn verder toegelicht in paragraaf 4.6 van dit document (tak Rijswijk/Delft).	Nut en Noodzaak

	d	Variant Jupiterkade-Broekslootkade Mocht een trace richting Rijswijk/Delft via de Binckhorst onontkoombaar zijn, wil ik specifiek ingaan op de variant Jupiterkade-Broekslootkade als mogelijk 'kansrijk' alternatief. In het proces van trechteren in de rapportage 'tracé afweging zeef 1' was het voorstel om de variant Binckhorstlaan-Jupiterkade-Broekslootkade binnen het tracé Den Haag-Rijswijk/Delft op basis van inhoudelijke argumenten (doelbereik negatief, hoge kosten, negatieve ruimtelijke consequenties, ingewikkelde technische maakbaarheid) niet in aanmerking te nemen voor onderzoek in zeef 2. De bestuurlijke samenwerkingspartners hebben echter anders besloten door deze variant alsnog toe te voegen als kansrijke locatie ter beoordeling in zeef 2. Gegeven de onderzoeksresultaten heeft het mij verbaasd dat de bestuurlijke samenwerkingspartners het resultaat van dit onderzoek op dit onderdeel naast zich hebben neergelegd. In de overzichtsrapportage beoordelingsfase MIRT verkenning ('zeef 2') komen de onderzoekers tot dezelfde conclusie als in zeef 1. Variant 5T (variant via Jupiterkade/Broekslootkade) is door de realisatie van een nieuwe hefbrug de op 1 na duurste variant. Het huishoudboekje van de gemeente Den Haag is krap en met het vrijdag gepresenteerde nieuwe coalitieakkoord blijkt ook dat er flink bezuinigd moet worden en er lastenverzwaringen voor de burgers van de gemeente Den Haag in het verschiet liggen. Alleen al om deze reden zou deze variant daarom voor u moeten afvallen. Ook op inhoud zijn er bij mij grote zorgen over deze variant. De stedenbouwkundige en ruimtelijke consequenties van de variant jupiterkade/broekslootkade zijn groot door de hijstorens van de brug van 28 meter, die daarmee de zichtlijnen en het historisch karakter van de Haagse trekvliet ontsieren, hellingbanen van 100 meter en een tracé dat 3,5 meter boven het maaiveld ligt. De kwaliteit en recreatieve functie van de Jupiterkade, de ecologie en functie van het parkje op de hoek, de beschermde Binck Plek, planschade van zojuist opgeleverde en nog te realiseren projecten. Tevens is te benoemen dat de ligging van de brug in de omgeving voor geluidsoverlast kan zorgen. Het geluid van het HOV verplaatst zich relatief makkelijk door de hoogte van de brug en de positie boven het water. Hiermee wordt de leefbaarheid in de omgeving flink aangetast. Ook voor de Broekslootkade zijn de consequenties groot waarbij groen (ecologie), bomen en parkeerplaatsen gaan verdwijnen. De ligging van de HOV-baan in 30km/u zone woonstraat en bij de nabijgelegen basisschool is nadelig en extra maatregelen voor de veiligheid zijn hier nodig.	In het Plan-MER is ter onderbouwing van de besluitvorming ook alternatief 5 onderzocht op effecten. Dit alternatief met de varianten bus en tram is niet naar voren gekomen als voorkeursalternatief.	Nut en Noodzaak
	e	Conclusie Op basis van bovenstaande vind ik als nieuwe bewoner van het Binckeiland en de nieuwe woontoren aan het Zodiakplein het daarom niet meer dan logisch dat de variant Jupiterkade-Broekslootkade geen onderdeel is van het voorgestelde voorkeurstracé richting Rijswijk-Delft en op basis van de opbrengst van de verdiepende onderzoeken daarom definitief zou moeten afvallen	Gebaseerd op de totale voor- en nadelen is het voorkeursalternatief 1T vastgesteld, de route via de Jupiterkade-Broekslootkade is afgevallen.	Alternatief-beoordeling
091861		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT

091862		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091863		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091864	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091205, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091205, aanvullend:	NVT
	b	Een tram over de Binckhorstlaan-Voorburg, de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg zal gaan leiden tot verkeersinfarcten op dit toch al zeer drukke wegvak waar de tram vanwege de beperkte ruimte moet gaan meerijden met het overige verkeer. Ook zal de tram de Geestbrug over moeten die meerdere keren per dag opengaat vanwege de beroepsscheepvaart. Al deze factoren zijn ten onrechte niet betrokken bij de technische beoordeling van de varianten.	Dank voor uw zienswijze. Zonder realisatie van de HOV-verbinding neemt de hoeveelheid autoverkeer nog verder toe (Referentiesituatie). In de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg zijn inderdaad aandachtspunten over doorstroming autoverkeer en verkeersveiligheid geconstateerd. Dit geldt voor alle varianten en is niet onderscheidend. In de verdere planuitwerking moet nader onderzocht worden op welke wijze de HOV zo optimaal mogelijk ingepast kan worden, eventueel in combinatie met verkeersbeperkende maatregel op de Geestbrug (zoals opgenomen in het Basispakket Mobiliteit).	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	c	Parkeren Op blz. 39 van het Ontwerp Masterplan wordt gesteld dat parkeerplaatsen op de Prinses Mariannelaan ter hoogte van de beoogde halte moeten worden opgeofferd en dat in de planuitwerkingsfase moet worden gekeken hoe om te gaan met compensatie van parkeergelegenheid. Die compensatie is er echter niet en zal er ook niet komen.	Bij verdere uitwerking van de plannen wordt gekeken of en hoe er in voldoende mate compensatie kan plaatsvinden.	Mobiliteit - Parkeren
091865	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091205, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091205, aanvullend:	NVT
	b	Heel veel bezorgde en verontruste inwoners van Voorburg en Rijswijk hebben een zienswijze ingediend tegen de plannen voor de HOV-verbinding. Velen van hen hebben daarbij gebruik gemaakt van een model zienswijze. Mijn zienswijze is daarop gebaseerd, maar bevat ook vele daar van afwijkende punten. Ik verzoek u dan ook mijn zienswijze integraal te beoordelen en volledig te beantwoorden.	Dank voor uw zienswijze. Fijn dat u de moeite hebt genomen extra punten in te dienen. Uw zienswijze zal integraal worden beantwoord.	NVT
	c	Nut en noodzaak van de HOV-verbinding staan niet vast Bij het doornemen van de vele, vele bladzijdes aan rapporten en onderzoeken die ter inzage liggen viel de volgende passage op blz. 95 van deelrapport 2 van het Plan-MER mij op: “Geconstateerd is dat tussen de huidige situatie en referentiesituatie een stijging van de hoeveelheid verkeer is te verwachten. Het wegennet rondom Binckhorst heeft in de referentiesituatie daarbij onvoldoende restcapaciteit om deze groei op te vangen, vooral op het stedelijk wegennet. Dit uit zich onder meer in problemen met de verkeersafwikkeling op verschillende kruispunten, met name de Binckhorstlaan-Supernovaweg, Maanweg, Prinses Mariannelaan Geestbrugweg en Haagweg. In alle varianten is een (zeer lichte) afname van de hoeveelheid autoverkeer te verwachten ten opzichte van de referentie. Toch is er geen grote verbetering als gevolg van de varianten te verwachten (0). Bij autonome ontwikkeling zijn problemen in de verkeersafwikkeling op het stedelijk wegennet te verwachten. De varianten zorgen echter niet voor vermindering van de knelpunten op het hoofd- of het stedelijk wegennet. Ook kan de inpassing van de HOV-verbinding op een aantal kruispunten tot verdere vermindering van de afwikkelcapaciteit leiden.” Zelf een minder ingevoerde burger snapt dat de experts van Posad Maxwan en Arcadis die dit deelrapport hebben opgesteld hiermee zeggen dat nut van de HOV-verbinding geenszins is aangetoond.	Er zijn meer aspecten onderdeel van de nut en noodzaak dan in de betreffende passage staan beschreven. Voor een gedetailleerde uitleg over dit thema verwijzen wij u graag naar paragraaf 4.2 van dit document.	Nut en Noodzaak

	d	In het hoofdrapport Plan-MER wordt op blz. 6 en verder ook over nut en noodzaak gesproken. Uit het verkeersmodel van de MRDH blijkt dat indien er niet wordt ingegrepen, het aantal fietsbewegingen in 2040 verdubbelt en we een toename van 40% aan OV-reizigers en autogebruik gaan zien. Ervan uitgaande dat dat model en alle aannames die erin worden gedaan juist zijn en we daar een oplossing voor moeten vinden, blijkt uit de vervoerswaarde studie dat alle tracés maar zeer beperkt impact hebben op de verschillende modaliteiten. Uit het staatje op blz. 76 van de vervoerswaarde studie volgt dat de HOV-verbinding in de beste situatie (1T of 1L) maar 4% reductie t.o.v. de 2040 referentie van de autobewegingen tot gevolg heeft. Pas met aanvullende maatregelen (o.a. stedelijke referentie-pakket) neemt het autogebruik significant af en wordt gebruik gemaakt van HOV en fiets. Een dergelijk klein voordeel mag niet dienen als rechtvaardiging van een project dat vele miljoenen gaat kosten en omwonenden het woongenot ontneemt.	De ontwikkelingen in CID Binckhorst leiden zonder verdere maatregelen (Referentiesituatie) tot problemen met leefbaarheid en verkeersafwikkeling. Een tramverbinding zorgt voor vermindering van het autoverkeer, zeker als dat wordt gecombineerd met beleid voor duurzame mobiliteit op niveau van de stadsregio (zie bijv. Strategie Mobiliteitstransitie van gemeente Den Haag, de Bouwsteen mobiliteit en bereikbaarheid Leidschendam-Voorburg en het mobiliteitsprogramma Rijswijk). In de planning- en studiefase worden de aanvullende maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit uitgewerkt om de hoeveelheid autoverkeer terug te dringen.	Proces - Basispakket Mobiliteit
	e	Problemen worden verplaatst In de onderbouwing van de plannen voor de HOV-verbinding wordt gesteld dat een snelle, frequente OV-verbinding vanaf Den Haag Centraal over de Binckhorst naar Station Voorburg en via Rijswijk naar Delft nodig is om de woningbouwopgave mogelijk te maken en de regio ook op lange termijn bereikbaar te houden. Ook heb ik gelezen dat er nu te veel trams op het Rijswijkseplein zouden rijden en dat daarom de huidige tramlijn 1 via de Binckhorst door Voorburg-West moet worden geleid. Maar in plaats van te zoeken naar slimme (mobiliteits)oplossingen voor de Binckhorst en voor het Rijswijkseplein worden deze problemen nu afgewenteld op Voorburg-West. Of beter gezegd: de problemen worden verplaatst naar Voorburg-West. In dat verband is het zeer spijtig dat de plannen voor openbaar vervoer door de Binckhorst niet zijn meegenomen bij de herontwikkeling van de Binckhorst en de aanleg van de Rotterdamsebaan. Dat had een hele hoop ellende gescheeld.	De woningbouwopgave in Nederland heeft urgentie. In het CID en de Binckhorst wordt nu al gebouwd aan extra woningen in het gebied. Als er geen goed OV aanwezig is in het gebied zal de auto een grotere rol krijgen dan wenselijk met nadelige gevolgen voor de leefbaarheid. De Vervoerwaardestudie laat zien dat de bereikbaarheid na voltooien van de gebiedsontwikkeling onvoldoende is, en niet is op te lossen met meer capaciteit van de bestaande lijnen en modaliteiten. Bij de planuitwerking en besluitvorming voor de Rotterdamsebaan is ook een OV tracé onderzocht. Dit tracé was nog niet haalbaar omdat er nog onvoldoende zicht was op een forse verdichting met, onder andere, grote aantallen woningen de Binckhorst. De bestuurlijke wens voor HOV heeft wel geleid tot een tracéreservering langs de Binckhorstlaan. De haalbaarheid en noodzaak voor realisatie van HOV is urgent geworden na het besluit tot stedelijke verdichting in het CID en de Binckhorst waarin het proces van verdere planuitwerking is ingezet. De transformatie en verdichting van de Binckhorst van industriegebied naar gemengd woon- en werkgebied is pas later tot stand gekomen en geformaliseerd met het Omgevingsplan Binckhorst uit 2019.	Proces - Historie
	f	De tweede tranche van 5000 woningen in de Binckhorst is bovendien uitgesteld. Om de uitvoering mogelijk te maken zal het Omgevingsplan Binckhorst moeten worden aangepast. Dit zal een langdurig traject zijn met aanzienlijke vertragingen voor de uitvoering van de plannen voor de HOV-verbinding, van tenminste vijf jaar. Ik denk dat deze tijd benut moet worden om op zoek te gaan naar beter inpasbare alternatieven, samen met omwonenden en via een ander en vooral beter participatieproces dan tot nog toe heeft plaatsgevonden. Integrale alternatieven die leiden tot een complete oplossing, die passen in de omgeving en die een toekomstbestendig onderdeel zijn van verdere OV-ontwikkeling. In de tussentijd kunnen de buslijnen 23, 26 en 28 geoptimaliseerd worden om zo de groei van het aantal inwoners op de Binckhorst en de toenemende vraag naar mobiliteit op te kunnen vangen.	Het aanpassen van het omgevingsplan is in uitvoering. Het realiseren van hoogwaardig openbaar vervoer is een voorwaarde om deze extra woningbouw te realiseren. De planvorming van de HOV-verbinding en het aanpassen van het omgevingsplan zal gelijk oplopen. Er is geen sprake van de vertraging, wel van een aantal jaren doorlooptijd voordat realisatie aan de orde is. In die periode zal ook samen met de omgeving naar de inpassing gekeken worden. De basis daarvoor is het voorkeursalternatief.	Participatieproces

	g	Parkeren wordt onmogelijk Op blz. 39 van het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid wordt gesteld dat parkeerplaatsen op de Prinses Mariannelaan ter hoogte van de beoogde halte moeten worden opgeofferd en dat in de planuitwerkingsfase moet worden gekeken hoe om te gaan met compensatie van parkeergelegenheid. Op blz. 90 van deelrapport 2 bij het Plan-MER wordt bij de mitigerende maatregelen gesteld dat ten aanzien van het verlies aan parkeergelegenheid langs de Prinses Mariannelaan naar mogelijkheden moet worden gezocht voor het realiseren van parkeerruimte elders in de wijk. Met de huidige plannen zullen meer dan 25 parkeerplaatsen moeten verdwijnen. Compensatie is er echter niet en die zal er ook niet komen. De parkeerdruk in dit deel van Voorburg is extreem hoog. Parkeren is nu elke avond al een probleem in de straten rondom het beoogde tracé. Met de komst van de vele nieuwe bewoners op de Binckhorst en de hele lage parkeernormen voor de Binckhorst zal de parkeerdruk alleen maar verder toenemen. Er zal een structureel en niet op te lossen parkeerprobleem ontstaan. De auto's zullen in de naburige wijken worden geparkeerd die al barstensvol staan, als gevolg waarvan men op niet daarvoor bestemde plekken zal gaan parkeren, met alle veiligheidsgevolgen van dien. Op blz. 62 en 63 van deelrapport 2 van het Plan-MER wordt bovendien gesteld dat het vervallen van de parkeerplaatsen in Voorburg en Rijswijk vanuit het beleidskader van deze gemeenten niet gewenst is. Hier wordt verder ten onrechte geen conclusie aan verbonden.	Bij verdere uitwerking van de plannen wordt gekeken of en hoe er in voldoende mate compensatie kan plaatsvinden.	Mobiliteit - Parkeren
	h	Groen verdwijnt Voor de aanleg van het tracé moet veel groen worden opgeofferd. Dit wordt op blz. 134 van deelrapport 3 van het Plan-MER ook erkend. Uit de analyse voor het aspect ruimtegebruik blijkt dat het ruimtebeslag als gevolg van de HOV verbinding in alle gevallen ten koste gaat van wijkgroen (zie ook deelrapport 2 Ruimtegebruik en verstedelijking, effecten criterium wijkgroen), hetgeen als negatief wordt beoordeeld voor klimaatadaptatie. Een positief effect van een mogelijke groene uitvoering van de trambaan door de Binckhorstlaan wordt in deelrapport 3 (blz. 135) als beperkt beoordeeld. Uit de tabel op blz. 76 van deelrapport 2 blijkt ook dat variant 1T negatief scoort op de kwaliteit van wijkgroen. Voorts wordt op blz. 89 van deelrapport 2 gesteld dat er geen mitigatie mogelijk is van de bomen die in de middenberm van de Binckhorstlaan als gevolg van de HOV-baan moeten verdwijnen. In een tijd dat we bezig zijn met klimaatbeheersing en we weten hoe belangrijk bomen zijn, is het niet uit te leggen dat zoveel bomen gekapt moeten worden en wijkgroen moet verdwijnen voor de aanleg van een dergelijk tracé. Ook dit vormt een grote aantasting van mijn leefomgeving.	De bomen die in het midden van de Voorburgse Binckhorstlaan staan zijn bij een recente renovatie vervangen door jonge, kleinere bomen. Er zal in de verdere planuitwerking moeten worden gekeken of deze verplaatst dan wel elders vervangen kunnen worden. Voor het overige verlies van groen geldt dat er in de verdere uitwerking onderzocht moet worden hoe en waar dit gecompenseerd kan worden.	Leefbaarheid - Ecologie

	i	Overlast van geluid/woongenot/trillingen Een tram door de Zuidelijke Binckhorstlaan en de Prinses Mariannelaan gaat zorgen voor trillingen bij de woningen die aan tracé liggen. Deze woningen staan op zand met een fundering op staal. Ook op dit punt is niets gedaan met de inbreng van omwonenden. De kans op schade aan de woningen en bijbehorende waardedalingen is zeer groot en zullen via een planschadeprocedure verhaald moeten gaan worden. Daarnaast zullen er technische problemen moeten worden opgelost om de te haakse bocht Binckhorstlaan/richting Geestbrugweg te kunnen nemen, inclusief alle maatregelen om het gepiep en geknars van de wielen en de trillingen in de huizen tegen te gaan. Hieraan is in deelrapport 3 bij het Plan-MER te gemakkelijk voorbijgegaan. Ook de noodzakelijke nachtelijke railslijpwerkzaamheden zullen veel overlast geven. Dit is in het Plan-MER ten onrechte buiten beschouwing gelaten.	De overlast door geluid en trillingen zijn over het hele tracé niet maatgevend door de tram, maar door het overige verkeer. Voor specifieke locaties kan dit anders zijn. Voor diepere beantwoording rondom dit thema verwijzen wij u graag naar paragraaf 4.9 van dit document. De inpassing van de tram en daarmee gemoeide minimalisering van de overlast zal in een later stadium moeten worden vastgesteld in samenspraak met omwonenden. De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aanbevolen om in de planning- en studiefase trilling- en geluidsmetingen te doen bij kunstwerken en daarnaast om de specifieke situatie van de ondergrond te betrekken bij het onderzoek.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	j	MER-procedure Ten onrechte gebruik gemaakt van aannames en schattingen In de stukken bij het Plan-MER wordt bij het vaststellen van de effecten op o.a. de leefomgeving heel vaak gebruik gemaakt van een zgn. “expert judgement”, ook wel aan te duiden als “educated guess”. Dit is ergens wel begrijpelijk gezien de grote hoeveelheid parameters. Maar de enorme onzekerheid die daardoor per definitie in de uitkomsten zit wordt in de stukken onvoldoende benoemd en inzichtelijk gemaakt. Nergens wordt duidelijk welke onzekerheidsmarge hiervoor wordt aangehouden en op welke manier deze aannames en kwalitatieve inschattingen van invloed kunnen zijn op de uitkomsten. Wel wordt op verschillende plaatsen een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd, maar die houdt geen rekening met dit soort inschattingen en aannames. Gezien het feit dat de uitkomsten van de Plan-MER zo dicht bij elkaar liggen is de mate van onzekerheid enorm belangrijk. Dat verandert de uiteindelijke ranking van de verschillende varianten sterk en kan dus een heel ander besluit tot gevolg hebben. Gelet hierop dient de MER volledig te worden uitgevoerd, en niet op basis van schattingen. Er moeten daadwerkelijk metingen worden gedaan op basis van de situatie zoals die werkelijk is en geen gebruik maken van expert-inschattingen.	Bij het gebruik van modellen is inderdaad sprake van aannames en uitgangspunten. De toegepaste methodiek in de verschillende onderzoeken is passend bij het detailniveau van een MIRT-verkenning. De onderzoeksrapporten zijn meerdere keren getoetst en beoordeeld door deskundigen van alle initiatiefnemers. Het Plan-MER met bijbehorende bijlagen is getoetst door de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r.. Zie hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord.	Alternatief-beoordeling

	k	Niet voldaan aan criterium van goede ruimtelijke ordening Het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst is een structuurvisie in de zin van artikel 2.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Dit betekent dat het plan moet voldoen aan het criterium van de goede ruimtelijke ordening, dat eist dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Daarvan is in dit geval geen sprake, onder meer op de punten van verkeersveiligheid en geluidhinder. Geluidhinder De Wet geluidhinder dient in acht te worden genomen bij de beoordeling of in een structuurvisie voldaan wordt aan het criterium van een goede ruimtelijke ordening. Uit het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst en het Plan-MER blijkt niet, althans onvoldoende dat bij de beoordeling van de geluidbelasting als gevolg van de tram geen sprake zal zijn van onaanvaardbare geluidhinder op geluidgevoelige objecten die langs het beoogde tracé zijn gelegen. Op blz. 73 van deelrapport 3 bij het Plan-MER wordt gesteld dat de toename van het aantal ernstig gehinderden maximaal 1% is omdat de geluidsbelasting van het autoverkeer maatgevend is ten opzichte van het HOV. Hierbij is echter onvoldoende rekenschap gegeven van het feit dat de geluidbelasting langs het beoogde tracé van de aftakking richting Rijswijk/Delft nu al zeer hoog is. Dit zal door de cumulatie van geluid vanwege de berekende toename van het wegverkeer en de tram alleen maar erger worden (zie ook blz. 71 van deelrapport 3 bij het Plan-MER). Hierdoor zal er bij mijn woning een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaan. Deze cumulatie en de effecten hiervan op mijn woning en mijn woon- en leefklimaat zijn ten onrechte niet beoordeeld in het Plan-MER. Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State moet bovendien de aanvaardbaarheid van de geluidbelasting op niet-gevoelige objecten zoals tuinen worden beoordeeld. Dit is in het Plan-MER ten onrechte niet gebeurd.	De gehanteerde methodiek volstaat voor een verkenningsfase en het detailniveau in een Plan-MER. Bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief vindt in de planning- en studiefase gedetailleerder onderzoek plaats.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid

	l	Verkeersveiligheid Het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst is voorts niet in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening, omdat de verkeersveiligheid en algehele afwikkeling van het verkeer als gevolg van de HOV-verbinding in het plan onvoldoende zijn gewaarborgd. Verkeersveiligheid en de effecten daarop van de HOV-verbinding komen in het Plan-MER niet tot nauwelijks aan de orde.	In de MIRT-verkenning is de verkeersveiligheid als een eigen beoordelingscriterium meegewogen. In paragraaf 5.5 van Deelrapport 1 Mobiliteit van het Milieueffectrapport zijn de beoordeling en resultaten nader toegelicht. Daarbij geldt dat het realiseren van de plannen in algemene zin bijdraagt aan verkeersveiligheid door het voorkomen van de groei van autoverkeer. Daarnaast zijn er op specifieke tracédelen aandachtspunten t.a.v. verkeersveiligheid geconstateerd. Enerzijds zijn in het Basispakket Mobiliteit aanvullende maatregelen voorzien die ook bijdragen aan de verkeersveiligheid (herinrichting van de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg en het verder verminderen van het autoverkeer in Voorburg en Rijswijk door een beperkende maatregel bij de Geestbrug). In de volgende fase (planning- en studiefase) wordt de inpassing van de HOV-verbinding en inrichting van de openbare ruimte nader uitgewerkt. De aandachtspunten vanuit verkeersveiligheid worden hierbij nader meegenomen. Deze punten worden in de uitwerking van de herinrichting van de Geestbrugweg en Prinses Mariannelaan om deze leefbaarder en veiliger te krijgen, meegenomen. Dit proces is reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	m	Participatieproces mislukt Om de aanleg van de HOV-tram te begeleiden en participatie van de bewoners mogelijk te maken is een bewonersplatform opgericht. De doelstellingen waren de bewoners een stem te geven in het proces, en hun zorgen te vernemen zodat e.e.a. kon worden aangepast. 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. Helaas moet worden geconcludeerd dat het bewonersplatform geen toegevoegde waarde heeft gehad, ondanks alle inspanningen van de deelnemers uit de verschillende delen van Voorburg-West. Het platform voldeed vanaf het begin niet aan het doel om een open en transparante communicatie te realiseren. Vanaf het eerste moment werd aan de deelnemers ervan duidelijk gemaakt dat de mogelijkheden tot inspraak zeer beperkt waren 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 VoorburgWest moest als een gegeven worden beschouwd. In de variantenstudie die uiteindelijk op aandringen van de deelnemers opnieuw is gedaan, zijn vrijwel alle suggesties en alternatieven voor varianten die door de bewoners zijn aangedragen, niet gehonoreerd. Uiteindelijk zijn dezelfde varianten als in het begin van het proces zijn opnieuw verkozen. Ook het huidige zienswijzeproject waarbij bewoners zich door 1700 pagina’s informatie moeten wortelen, en dat ook nog grotendeels in vakantietijd, geeft weinig vertrouwen in een transparant en behoorlijk proces.	Voor het participatieproces is aangesloten bij de systematiek van de participatieladder. Dat betekent dat in verschillende fases van een project op verschillende manieren participatie wordt ingezet. In de beoordelings- en besluitvormingsfase zijn de varianten uitgewerkt en onderzocht met behulp van een technisch-inhoudelijk ontwerpproces en veel effectenonderzoeken. In deze fase is de brede groep belanghebbenden (stakeholders) bij het project betrokken volgens niveau 1 van de participatieladder: "informeren en raadplegen". Door deze stakeholders te raadplegen zijn aandachtspunten uit de omgeving naar voren gekomen. Deze zijn in het Omgevingsverslag verwoord. De projectorganisatie ziet wel toegevoegde waarde van de platform bijeenkomsten. Alle inbreng vanuit de omgeving is vastgelegd in het Omgevingsverslag. Dit Omgevingsverslag zal meegewogen worden door de bestuurders bij de verdere besluitvorming.	Participatieproces
	n	Afsluitende opmerkingen • Bij bestuurlijke processen zoals de voorliggende MIRT-verkenning CID	Een afweging van verschillende belangen heeft plaatsgevonden in deze studie en in de achterliggende onderzoeksrapporten. Combinatie van een voor OV	Alternatieve routes

		Binckhorst is een belangenafweging noodzakelijk en ook wettelijk vereist. Deze is hier ten onrechte niet uitgevoerd. • Als inwoner van Voorburg-West langs het beoogde tracé van voorlopige voorkeursvariant 1T krijg ik straks wel de lasten, maar nauwelijks de lusten. Ik vraag mij echt af waarom is de OV-verbinding niet meegenomen bij de aanleg Rotterdamsebaan en de herinrichting van de Binckhorst. Dit had veel problematiek kunnen voorkomen. • De inpasbaarheid van het tracé moet nu al worden betrokken in de afweging, niet wanneer het tracé al vastligt. • Het tracé richting Rijswijk/Delft heeft een zeer negatieve impact op de leefbaarheid voor omwonenden van het tracé. Het voorgestelde alternatieve tracé T2 naar Voorburg zonder deze aftakking heeft een veel hogere score. • De door mij in deze zienswijze voorgestelde oplossing levert een enorme kostenbesparing op en tegelijkertijd een gelijke vervoerswaarde.	gereserveerde tunnel met de Rotterdamsebaan is niet meer aan de orde. Wel is in grote lijnen naar inpasbaarheid van het tracé gekeken. Hiertoe zijn voor de verschillende tracés schetsontwerpen gemaakt, waarbij is vastgesteld dat het tracé inpasbaar is. De invulling daarvan op detailniveau (boogstraal, locaties haltes, overlast beperkende maatregelen, etc.) zal plaatsvinden in de planvormingsfase. Dat 2T richting Voorburg beter op leefbaarheid scoort dan 2T richting Delft klopt, maar voor de vervoerwaarde ligt dat precies andersom. De kosten van de 2T-tak richting Voorburg zijn echter hoger dan die van de 1T-tak.	
	o	Conclusie Ik begrijp dat een OV-verbinding nodig is om verdere toename van de verkeersdruk met de komst van de vele nieuwe bewoners op de Binckhorst beheersbaar te houden. Maar daarbij moet wel gekeken worden naar de belangen van omwonenden en dat is nu helemaal niet gebeurd. Als omwonende van het traject richting Rijswijk/Delft krijg ik straks te maken met heel veel negatieve gevolgen, die de leefbaarheid van onze wijk heel erg gaan aantasten. Ik vind daarom dat er beter naar alternatieven moet worden gekeken.	Tijdens de onderzoeken van zeef 1 zijn alle mogelijke (alternatieve) tracés belicht. Het enige reële alternatief voor 1T richting Rijswijk en Delft is 5T. Een tramverbinding die in plaats van de route via de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg de route via de Jupiterkade en de Broekslootkade volgt. Ook daar is de score op leefbaarheidsaspecten slecht. De kosten van 5T liggen echter beduidend hoger. In het Plan-MER is de 1T-route opgenomen in de alternatieven 1 t/m 4 en de 5T-route is opgenomen in alternatief 5.	Leefbaarheid
091866		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091867	a	Ik begrijp dat er huizen gebouwd moeten in het Binckhorstgebied in Den Haag. Ik waardeer het uitgangspunt om in deze wijk het autogebruik en bezit te minimaliseren. Het is logisch dat om dit te bereiken een goed openbaarvervoerssysteem in de wijk noodzakelijk is. Echter, Een lijn vía de Voorburgse Binckhorstlaan en de Geestbrugweg lijkt hiervoor niet noodzakelijk en lijkt ook vooral ingegeven om het Rijswijkseplein in Den Haag te ontlasten. Via de verbinding van de Binckhorst met station Den Haag Centraal zijn immers diverse opties mogelijk.	Dank voor uw zienswijze. Een HOV-verbinding over de Binckhorst maakt onderdeel uit van een geheel vervoersnetwerk. De uitwerking daarvan is daarom vanuit het netwerk beschouwd. De aanleg van de gehele HOV-verbinding vormt de ruggengraat van een mobiliteitsoplossing, waarbij het CID, de Binckhorst en de omliggende gebieden en gemeenten bereikbaar blijven bij grootschalige gebiedsontwikkeling. De Binckhorst, Voorburg en Rijswijk krijgen hiermee rechtstreekse, snelle en hoogfrequente OV-verbindingen met Scheveningen/ het strand, het CID, het centrum van Den Haag, de Internationale Zone (economische toplocatie), Delft centrum en de Technische Universiteit. De duizenden extra woningen en banen bieden volop kansen voor zowel inwoners van Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en de rest van de regio. De extra inwoners en werkgelegenheid zullen ook een positief effect hebben op de lokale economie in de directe omgeving van de Binckhorst, waaronder de oude centra van Rijswijk en Leidschendam-Voorburg. Voor meer informatie over nut en noodzaak en de Koningscorridor kunt u de paragrafen 4.2 en 4.4 van dit document lezen.	Proces - Basispakket Mobiliteit
	b	Mocht de tram over de Binkhorstlaan, Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg toch noodzakelijk blijken te zijn dan worden deze wegen te druk om daarnaast doorgaand autoverkeer te kunnen verwerken. Maatregelen zijn dus nodig om het overige verkeer te beperken. Het afsluiten van de Geestbrug voor doorgaand autoverkeer is een logische methode om dat te bereiken. Wel is het hierbij nodig	Er zijn verschillende mogelijkheden om dit probleem aan te pakken. In het Basispakket Mobiliteit is voorgesteld om het doorgaande verkeer op de Geestbrugweg er af te halen. Een mogelijkheid die hiervoor onderzocht is, is het aanbrengen van een 'knip' in het autoverkeer op de Geestbrug. Zie hiervoor maatregel 17 uit het Basispakket Mobiliteitsmaatregelen. Bij de verdere	Proces - Vervolgproces

		om te zorgen dat dit niet leidt tot extra verkeersdruk in de omliggende straten, maar dat het autoverkeer wordt gestuurd via bijvoorbeeld de Rotterdamsebaan. Dit is noodzakelijk om de bewoners van de Binckhorstlaan, Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg tegemoet te komen in de extra overlast die een zeer frequent rijdende tram gaat geven.	uitwerking van de aanvullende maatregel Herinrichting Geestbrugweg (nr. 18) wordt onderzoek gedaan naar een veiliger weginrichting en ontsluiting van omliggende wijken.	
	c	Een groot kritiekpunt bij de huidige plannen voor de tram over de Prinses Mariannelaan is de extreem lange halte die de Hoekenburglaan gedeeltelijk gaat blokkeren. Dit beperkt de toegankelijkheid van de diverse straten tussen de Hoekweg en de Arentsburghlaan voor de wijkbewoners. Dit tramperon moet korter kunnen.	De zorgen in relatie tot de ontsluiting van omliggende wijken zijn begrijpelijk. De door u genoemde punten zijn daarom als aandachtspunten bij deze varianten geconstateerd. In de schetsontwerpen is onderzocht welke ruimtelijke impact inpassing van HOV en bijbehorende haltes heeft. In alle varianten voor de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg zijn de inpassing van het HOV en de haltes op dezelfde wijze in het schetsontwerp opgenomen en daarmee niet onderscheidend voor de afweging voor een voorkeursalternatief zelf. In de schetsontwerpen zijn de haltes opgenomen op locaties die logisch lijken, het betreffen echter nog wel een zoekgebieden. De wijkontsluiting is in het Plan-MER benoemd als aandachtspunt voor de vervolgfase. In de planning- en studiefase moet nader onderzocht worden of/hoe de ontsluiting van de zijstraten en wijken geborgd kan worden en hoe de inpassing van de haltes geoptimaliseerd kan worden.	Mobiliteit - Bereikbaarheid
	d	Bovendien vind ik het belangrijk dat alles in het werk wordt gesteld om overlast door de tram te voorkomen. Dus zo geluidsarm mogelijk, waarbij onder andere maatregelen worden getroffen om te zorgen dat er geen gepiep is in de bochten en geen overlast van geluidsignalen bij oversteekplaatsen.	De mitigatie van het door de tram veroorzaakte geluidsoverlast moet in de planvorming verder worden vastgelegd. Er zijn verschillende mogelijkheden om geluidshinder te beperken. Deze zullen in de volgende fase allemaal worden bekeken.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
091868		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091869		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
091870	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091409, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091409, aanvullend:	NVT
	b	Alternatieven Volgens mij zijn er voldoende betere en slimmere alternatieven voor de vervoersvariant die nu op basis van de onderzoeken uit de bus is gekomen. Ik noem bijvoorbeeld: - Het benutten van de BoogieWoogietunnel om vanuit de Binckhorst met een snelle tramverbinding aan te haken op Ypenburg, Nootdorp, Leidschenveen, Randstadrail, Rijswijk en Delft. - Het in de stukken genoemde tracé 2T: een tram vanaf Den Haag Centraal via de Binckhorstlaan – Zonweg – Regulusweg – Opa's veldje/Huygenstraverse naar Station Voorburg. Maar dan zonder de aftakking naar Rijswijk/Delft en met het terugbrengen van de intercity's op Station Voorburg. - Voor de route naar Rijswijk/Delft wordt in de stukken ook verwezen naar trajecten via de Jupiterkade en Broekslootkade, maar daarvan wordt gezegd dat deze nadelig zijn voor het beoogde gebruik, de kwaliteit en recreatieve functie van de Jupiterkade (slechte bereikbaarheid percelen e.d.) en de Broekslootkade (woongebied met o.a. een school). Maar dit alles geldt net zo zeer voor de Binckhorstlaan, Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg. Dus ik snap niet waarom er niet voor dit alternatief is gekozen.	Dank voor uw zienswijze. Hieronder volgt puntsgewijs een reactie op uw zienswijze. - De Boogie Woogietunnel (Rotterdamsebaan) is geen geschikt alternatief. Deze optie is afgevallen in de tracéafweging zeef 1 in de vorige fase van deze verkenning (R7, HOV-bus) en om die reden niet in het Plan-MER (zeef 2) onderzocht. - Zowel de HOV-verbinding naar station Voorburg als tak naar Delft/Rijswijk zijn onderdeel van het voorkeursalternatief (1T). Uit de verschillende onderzoeken volgt dat varianten 2T en 5T minder aantrekkelijk zijn dan 1T. Daarbij is 5T bovenal kostbaar en lastig inpasbaar. Zo zal een lange, hefbrug over de Trekvliet moeten worden aangelegd. De Broekslootkade zelf is een dertigkilometerzone waar bovendien een school aan ligt. - In de MIRT-verkenning zijn de opties voor de bereikbaarheid van CID Binckhorst onderzocht en afgewogen. Uit de onderzoeken blijkt dat het optimaliseren van de bestaande busverbinding niet mogelijk is omdat deze onvoldoende capaciteit bieden. Nieuwe buslijnen zouden zonder HOV-infrastructuur (een vrijliggende baan) ook de benodigde capaciteit niet kunnen bieden. Voor verdere	Alternatieve routes

		- Tot slot vind ik dat een betere en meer frequentere busverbinding in de stukken te snel van tafel is geveegd. De huidige buslijn 23 wordt in Voorburg-West heel intensief gebruikt. Ook kunnen de huidige buslijnen 26 en 28 geoptimaliseerd worden.	beantwoording rondom de nut en noodzaak van de verbinding naar Rijswijk/Delft verwijzen wij u naar paragraaf 4.2 van dit document.	
091871		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091870	Zie voor beantwoording zienswijze 091870	NVT
091872		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091873		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT
091874		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091931	Zie voor beantwoording zienswijze 091931	NVT
091875	a	Als bewoner van de Bilderdijklaan, uitkijkend op de Geestbrugweg, maak ik me al jaren zorgen over de leefbaarheid en (verkeers)veiligheid van de Geestbrugweg. Zoals u weet, is de Geestbrugweg onder de huidige omstandigheden al een drukke weg, waar verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer nú al in het geding is. De weg staat regelmatig vast, zeker als de Geestbrug is opengegaan. Er is veel sluipverkeer over de Geestbrugweg en omliggende wijken. Ook de wachttijden richting de Haagweg lopen steeds op: op sommige momenten staat het al vanaf de Bilderdijklaan al vast. De aanleg van de Rotterdamsebaan heeft niet de verlichting gebracht die wél beloofd was. Het is bij u ook bekend dat de verkeersveiligheid op de Haagweg én de Geestbrugweg in het geding is. De oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) is een drama. Regelmatig worden voetgangers van de sokken gereden omdat de automobilisten het rode licht negeren tegenover de met verkeerslichten (VRI) geregelde voetgangersoversteekplaats ter hoogte van de Bilderdijklaan. Veel schoolgaande kinderen fietsen over de Geestbrugweg om naar de diverse scholen in Voorburg en Den Haag te gaan, maar ook naar de basisscholen in de wijk Cromvliet. Zij kunnen vaak niet op een juiste wijze de Geestbrugweg oversteken.	Dank voor uw zienswijze. Het thema verkeersveiligheid heeft onze nadrukkelijke aandacht. Voor de Geestbrugweg zijn inderdaad aandachtspunten over doorstroming autoverkeer en verkeersveiligheid geconstateerd. In de planning- en studiefase moet nader onderzocht worden op welke wijze de HOV zo optimaal mogelijk ingepast kan worden, eventueel in combinatie met verkeersbeperkende maatregel op de Geestbrug (zoals opgenomen in het Basispakket Mobiliteit).	Leefbaarheid
	b	En dan heb ik de problemen rondom geluidsoverlast en luchtvervuiling nog niet eens genoemd. Ik veronderstel dat deze problemen ook bij u bekend zijn en zal ik daar verder niet over uitweiden.	De door u genoemde problemen rondom geluidsoverlast en luchtvervuiling zijn bekend. Wat betreft luchtkwaliteit is er geen significant verschil, ook niet door het opstellen van auto's voor kruispunten. Voor verdere informatie over geluid kunt u paragraaf 4.9 van dit document lezen.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	c	Kortom: de verkeersveiligheid, doorstroming én leefbaarheid op en rondom de Geestbrugweg zijn in de huidige vorm al problematisch en behoeven aanpassingen om het in de huidige verkeerssituatie al aan te pakken.	In de MIRT-verkenning is de verkeersveiligheid als een eigen beoordelingscriterium meegewogen. In paragraaf 5.5 van Deelrapport 1 Mobiliteit van het Milieueffectrapport zijn de beoordeling en resultaten nader toegelicht. Daarbij geldt dat het realiseren van de plannen in algemene zin bijdraagt aan verkeersveiligheid door het voorkomen van de groei van autoverkeer. Daarnaast zijn er op specifieke tracédelen aandachtspunten t.a.v. verkeersveiligheid geconstateerd. Enerzijds zijn in het Basispakket Mobiliteit aanvullende maatregelen voorzien die ook bijdragen aan de verkeersveiligheid (herinrichting van de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg en het verder verminderen van het autoverkeer in Voorburg en Rijswijk door beperkende maatregel bij de Geestbrug). In de volgende fase (planning- en studiefase) wordt de inpassing van de HOV-verbinding en inrichting van de openbare ruimte nader uitgewerkt. De aandachtspunten vanuit verkeersveiligheid worden hierbij nader	Mobiliteit - Verkeersveiligheid

			meegenomen. In de uitwerking van de herinrichting van de Geestbrugweg en Mariannelaan om deze leefbaarder en veiliger te krijgen wordt dit meegenomen. Dit proces is reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers.	
	d	Nu heeft gemeente Den Haag een HOV-verbinding als uitwerking van de plannen voor de uitbreiding van de Binckhorst uitgewerkt. Als betrokken burger én als verkeerskundige heb ik alle begrip dat de Binckhorst middels een openbaar vervoer ontsloten moet worden. Ik juich dat juist toe! Echter, de redenen waarmee de plannen beargumenteerd worden en de uitgewerkte varianten met de daarbij gebruikte aannames deugen niet.	Het onderzoek in deze MIRT-verkenning is uitgevoerd op het abstractieniveau dat passend is voor deze fase. Daarbij zijn de (kansrijke) alternatieven uitgewerkt tot schetsontwerpen en diverse onderzoeken gaan op het gebied van verkeer, milieueffecten, kosten en MKBA. Het klopt dat daarbij ook aannames gemaakt zijn, dat is helaas niet te voorkomen.	Alternatief-beoordeling
	e	Om te beginnen is het gebruik van de term HOV misleidend. Wikipedia omschrijft de term HOV als volgt: Hoogwaardig openbaar vervoer, afgekort HOV, is een in Nederland gebruikelijke term voor stads- en streekvervoer dat voldoet aan hoge eisen op het gebied van de doorstroming (hoge gemiddelde rijsnelheid). Bij een HOV denk ik aan een openbaar vervoer, dat gescheiden van het overige vervoer, met zo min mogelijk oponthoud (voorrangsregeling bij VRI's) van A naar B gaat. De verbinding tussen Eindhoven Centraal en de wijk Meerhoven en Veldhoven of de R-Net verbinding rondom Hoofddorp naar Schiphol zijn mooie voorbeeld hiervan.	Dit is inderdaad de insteek voor deze MIRT-verkenning. Bij zeef 1 zijn de opties voor regulier OV reeds afgevallen.	Proces - Historie
	f	Als de HOV-tram via de Geestbrugweg richting de Hoornbrug rijdt, zal deze gewoon achter in de rij aansluiten, aangezien er geen separate trambaan is én ook niet te maken is, gezien de breedte van de weg. Deze tram zal in een sukkelgang achter in de rij aansluiten. Dit zal ervoor zorgen dat de reizigers deze tramlijn zullen mijden. Over een tijd, zal de lijn opgeheven worden door gebrek aan reizigers, waarmee de geïnvesteerde miljoenen verloren zullen gaan. Zoals dat ook met de oude tramlijn 10 gebeurde. Het is ook vrij zinloos te veronderstellen dat er een verband is/zal zijn tussen de uitbreiding van de Binckhorst en vervoersbehoefte van en naar Delft. Dit kan veel beter en sneller met de trein tussen Den Haag Centraal en/of HS en Delft. Een busverbinding naar Den Haag Centraal of naar Den Haag HS zal een grotere impact hebben dan een boemeltje via de Binckhorstlaan en Geestbrugweg. Ook de verbetering van de busverbinding naar het station in Voorburg zal logischer zijn.	Een HOV-verbinding over de Binckhorst maakt onderdeel uit van een geheel vervoersnetwerk. De uitwerking daarvan is dan ook vanuit het netwerk beschouwd. De aanleg van de gehele HOV-verbinding vormt de ruggengraat van een mobiliteitsoplossing, waarbij het CID, de Binckhorst en de omliggende gebieden en gemeenten bereikbaar blijven bij grootschalige gebiedsontwikkeling. De Binckhorst, Voorburg en Rijswijk krijgen hiermee rechtstreekse, snelle en hoogfrequente OV-verbindingen met Scheveningen/ het strand, het CID, het centrum van Den Haag, de Internationale Zone (economische toplocatie), Delft centrum en de Technische Universiteit. De duizenden extra woningen en banen bieden volop kansen voor zowel inwoners van Den Haag, als ook die van Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en de rest van de regio. Zie voor meer toelichting de paragrafen 4.2 (nut en noodzaak) en 4.4 (Koningscorridor).	Nut en Noodzaak
	g	Ook de argumenten die opgevoerd worden om Rijswijkseplein in Den Haag te ontlasten, mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid van de Rijswijkers en Voorburgers. Als deze HOV-lijn ter vervanging van de huidige lijn 1, gaat dienen, verliezen de Rijswijkers een rechtstreekse verbinding met Den Haag HS. Juist de bereikbaarheid van zowel Den Haag HS (met alle voorzieningen als Mondriaancollege en Hogeschool) als Den Haag Centraal is juist een ijzersterke middel om reizigers uit de auto én in het OV te krijgen. Er kan ook gekozen worden om een aantal tramlijnen te beëindigen bij Den Haag HS en terplekke te laten keren. Met de nieuwe tramstellen is dat vrij eenvoudig aangezien deze vanuit beide uiteinden bestuurd kunnen worden.	Om in de MIRT-verkenning onderzoek te kunnen doen naar de vervoerwaarde van deze nieuwe HOV verbinding zijn de afgelopen jaren aannames/uitgangspunten vastgesteld voor het totale OV-netwerk. Eén daarvan is de aanname dat lijn 1 vanuit Delft 'omgeklapt' wordt naar het nieuwe tracé via de Binckhorst en daarna via DHCS naar Scheveningen zal lopen. Naast lijn 1 rijden lijn 15, 16 en 17 ook over grote delen van het huidige tracé van lijn 1. Daarmee hebben de reizigers in deze wijken een alternatief voor lijn 1. Belangrijk om te benoemen is dat er in deze MIRT-verkenningsfase geen besluit wordt genomen over deze lijnvoering. In de volgende fase (planning- en studiefase) zal de precieze lijnvoering en exploitatie nauwkeuriger worden bekeken.	Lijnvoering

	h	Andere zeer belangrijk onderdelen zijn het lawaai dat geproduceerd zal worden door de zwaardere HOV-trams en de trillingen die deze trams zullen veroorzaken. De bedoelde frequentie van deze lijn zal de oversteekbaarheid van de Geestbrugweg en in- en uitvoegen vanuit de wijken Leeuwendaal en Cromvliet zeker niet ten goede komen. Ik maak me door de te verwachten congestie ook grote zorgen omtrent het sluipverkeer tussen Molenwijk via Cromvliet naar de Geestbrugweg en v.v.	In de planning- en studiefase wordt voor de tramverbinding in de Geestbrugweg op basis van een verder uitgewerkt ontwerp vervolgonderzoek gedaan naar geluid en trillingen. Ook de oversteekbaarheid, de inrichting van de Geestbrugweg en de ontsluiting van omliggende wijken wordt daarbij meegenomen. In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en in de toekomst verwachte verkeersdrukte op dit traject aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. In dat kader is een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") een aanvullende maatregel (nr. 17) in het Basispakket Mobiliteit. Bij de verdere uitwerking van de aanvullende maatregel Herinrichting Geestbrugweg (nr. 18) wordt onderzoek gedaan naar een veiliger weginrichting en ontsluiting van omliggende wijken.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	i	Onder de vele bewoners van Voorburg en Rijswijk herleeft weer het gevoel dat Den Haag wederom bepaalde besluiten door de strot van de buurgemeenten drukt. Dit wordt mede veroorzaakt door gebrek aan transparantie en participatie vanuit Voorburg en Rijswijk.	Wij hebben ons er voor ingezet om omwonenden en belanghebbenden op een goede manier over het project te informeren en te raadplegen. Bij het vervolg wordt ingezet op co-creatie met omwonenden en belanghebbenden.	Participatieproces
	j	Ik vertrouw erop dat deze zienswijzen u laat inzien, wat de gevolgen voor de bewoners rondom Geestbrugweg zullen zijn én dat u tot een ander besluit komt: geen HOV-tram door de Geestbrugweg. Indien nodig, ben ik bereid deze zienswijzen ook mondeling toe te lichten.	Binnen de MIRT-verkenning wordt een afweging gemaakt en een voorkeursoplossing voorgesteld, deze is vastgelegd in het Masterplan Bereikbaarheid. Het is aan de gemeenteraden om hierover te beslissen.	Alternatief-beoordeling
091876	a	Wij kochten het pand aan de Lekstraat in 2009 voor ongeveer €X,-. De verhuis- en installatiekosten bedroegen toen € X,-. Wij hebben dit pand specifiek gekozen vanwege de ligging in het industrieterrein en middenin de stad. Zoals bij u bekend is, ligt het pand dichtbij het centrum en is het goed bereikbaar met het openbaar vervoer en de snelweg. Het is voor ons zeer van belang dat wij dichtbij het centrum van Den Haag en dichtbij de snelweg liggen. Wij hebben veel klanten in het centrum, waaronder de Tweede Kamer, de Raad van State en Nieuwspoort. Voor deze en onze andere klanten is het van belang dat wij dichtbij zijn zodat wij zo snel en efficiënt mogelijk linnen kunnen leveren. De snelweg is voor ons ook belangrijk omdat wij zo onze klanten buiten Den Haag ook makkelijk kunnen bereiken en de drukte op de weg in de stad kunnen vermijden. Wij hebben destijds dit pand mede gekozen omdat het goed bereikbaar is voor onze werknemers. Zij kunnen nu makkelijk met het openbaar vervoer en met de fiets het werk bereiken. Als laatste hebben wij ook veel baat bij het vele natuurlijk licht dat het pand inkomt. Dit kunnen wij nergens anders krijgen. Over de jaren heen hebben wij ongeveer € X,- geïnvesteerd in het pand. Bij een wasserij moeten bepaalde machines onlosmakelijk aan het pand verbonden worden. Daarom zal het opnieuw verhuizen heel moeilijk worden voor ons.	Dank voor uw zienswijze en de uitgebreide toelichting. Hierna gaan wij inhoudelijk in op uw zienswijze.	Grondverwerving en bedrijfsvoering

	b	Wij waren uiteraard van een en ander op de hoogte de afgelopen jaren. Dat het gebied zou veranderen was geen geheim. Echter, al die jaren is niks gezegd over een trambaan over ons pand heen. Op 27 juni 2022 zijn wij daarmee overdonderd. Dit was een enorme schrik voor ons. Zeker omdat wij er daarvoor niks over hadden gehoord. Nu horen wij samen met de rest van Nederland dat alle panden op het industrieterrein aan de Lekstraat worden geplet. Dit is in strijd met de goede procesorde. Dit geldt temeer nu aan de ene kant de gemeente van ons af wil en aan de andere kant Saskia Bruines de gemeente erop wijst dat er een tekort is aan ruimte voor bedrijven zoals die van ons. Dit heeft zij gedaan met de Urgentiebrief Bedrijfshuisvesting van 15 maart 2022. Dus nu bekend is dat er geen plek meer is voor bedrijven zoals die van ons, waar moeten wij dan heen? Niet alleen raken wij hierdoor ons pand kwijt, maar ook klanten in het centrum zoals de hierboven genoemde Tweede Kamer en Raad van State. Nu kan er wel gezegd worden dat nog niks zeker is en het lang gaat duren, maar doordat dit al bekend is, krijgen wij nu al moeite met het verkrijgen van leningen bij de bank voor het onderhoud van het pand en de machines en het werven van nieuwe klanten. Er is voor ons kortweg geen betere locatie dan deze. Het is voor onze bedrijvigheid van essentieel belang dat wij hier aan de Lekstraat X blijven. Door de manier waarop wij zijn behandeld door de gemeente, zijn wij erg geschrokken en voelen wij ons niet gehoord en serieus genomen. Daarom zijn wij het niet eens met de plannen die de gemeente heeft onder de naam Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en Plan-MER kenbaar. Wij willen primair niet weg. Subsidiair willen wij dat jullie ons een goed alternatieve locatie bieden en de verhuis-, installatie-, bouw-, na- en eventuele proceskosten vergoeden.	We begrijpen de emoties die deze voorstellen met zich meebrengen en willen zo zorgvuldig mogelijk in het proces ermee omgaan. Het is zeer zeker de intentie om met betrokken bedrijven in overleg te gaan over mogelijkheden tot hervestiging indien van toepassing.	Grondverwerving en bedrijfsvoering
091877	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091205, aanvullend:	NVT
	b	Hofwijck Ondergrondse aanlanding is sowieso nodig als wellicht in de toekomst een doortrekking van de lijn naar Zoetermeer moet worden gerealiseerd. Bovengronds ontbreekt hiervoor de ruimte langs het spoortalud ter hoogte van Hofwijck. Het huis en de tuin van Hofwijck zijn uniek in Europa als erfgoed en zijn van onschatbare waarde voor de mensheid. De gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg hebben beiden belang bij behoud en verder herstel van Hofwijck waar het gedachtegoed van Constantijn en Christiaan Huygens wordt verhaald en verbeeld.	Dank voor uw zienswijze. De initiatiefnemers onderkennen het belang van Huygens' Hofwijck en de tuin. Van verlenging van de verbinding richting Zoetermeer is vooralsnog geen sprake. Mocht dat in de toekomst wél het geval zijn, dan kan dat alleen bij ondergrondse inpassing vanaf station Voorburg. Dit zal ook worden vastgelegd in de Bestuursovereenkomst.	Locatie station Voorburg
091878	a	De eerste betreft de hoeveelheid documenten en de omvang hiervan: 1700 pagina’s om door te worstelen. Een norm aantal en voor normale mensen veelal niet te doorgronden, mede ook vanwege het feit dat je geen deskundige bent en wel te maken hebt met stukken die door deskundigen geschreven zijn en vaak vol staan met vakjargon. Het zou fijn geweest zijn als de Gemeente de burgers voorzien had van een samenvatting van de relevante punten van de belangrijkste documenten en evt. de eigen zienswijze ook al kenbaar had gemaakt.	Dank voor uw zienswijze. De grote hoeveelheid documenten komt voor uit de vele onderzoeken die gedaan zijn. Ook kent het verslag van het doorlopen omgevingsproces een grote omvang. Het Masterplan Bereikbaarheid dient als samenvatting van alle relevante onderzoeken en conclusies. Daarnaast zijn informatieavonden georganiseerd om mensen een toelichting te geven op de inhoud van de verschillende documenten. Dit met als doel om belanghebbenden in de gelegenheid te brengen om vragen te stellen over de inhoud of over het proces van indienen van zienswijzen.	Participatieproces
	b	Ten tweede ben ik benieuwd hoe recente ontwikkelingen meegenomen worden in de besluitvorming, zeker als deze van grote invloed zijn op de te nemen besluiten. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de uitspraak van de rechter over de	Het uitgangspunt van de MIRT-verkenning is de ambitie om woningbouw te realiseren in binnenstedelijk gebied, onder andere in het CID en Binckhorst. Het investeren in bereikbaarheid is daarmee randvoorwaardelijk om te kunnen	Proces - Historie

		hoogbouw, de signalen die de gemeente Den Haag afgeeft over het tegen zitten van het realiseren van economische activiteiten in de Binckhorst en dat dit de 2e fase van de woningbouw in gevaar brengt en ook het signaal van het Rijk dat er 150 miljoen euro minder beschikbaar komt voor de aanleg van OV, dat OV-bedrijven het moeilijk hebben/krijgen en dit oplossen door te schrappen in haltes en lijnen en OV minder frequent te laten rijden. Maar ook de blijvende effecten van corona op de uitkomsten van de onderzoeksresultaten, hoe reëel zijn die nog?	investeren in woningbouw. Hierbij gaan we uit van de prognoses zoals die gesteld zijn. Elk project heeft echter te maken met onzekerheden. Voor het onderzoek is uitgegaan van reële uitgangspunten, waarbij we de oplossing voldoende robuust vinden, ook bij de ontwikkelingen die er nu zijn en in de toekomst zullen optreden. Het signaal dat het Rijk 150 miljoen minder beschikbaar heeft voor de aanleg van HOV kennen wij niet. In het Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2022 zijn afspraken gemaakt over de bekostiging van de aanleg van het OV. Met betrekking tot de uitspraak van de rechter over hoogbouw heeft de bestuursrechter aangegeven dat de formulering van één planregel, die verwijst naar het hoogbouwbeleid van het Omgevingsplan Binckhorst, onvoldoende duidelijk is en niet dat de gemeente deze regels heeft genegeerd. De bezwaarmakers hebben een voorlopige voorziening aangevraagd bij de bestuursrechter met als doel de bouw stil te leggen. De bestuursrechter heeft dit verzoek afgewezen dus de bouw is niet stilgelegd.	
	c	In de, bij de brief van de Gemeente gevoegde bijlage van de Omgevingsmanager wordt onder het kopje Achtergrond gesteld dat ‘veel mensen uit Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Delft zullen hier (in de Binckhorst) een baan vinden’. Dit argument wordt gebruikt om CID en aanleg OV in Binckhorst te rechtvaardigen. Waar dit argument op gebaseerd is, is niet duidelijk en dit ligt ook niet voor de hand omdat er in deze gemeenten geen/veel minder woningen gebouwd worden dan op de Binckhorst/in CID-gebied zelf. Het zou dan gaan om huidige bewoners die op de Binckhorst zouden moeten gaan werken en deze ontwikkeling ligt niet voor de hand.	In het CID en Binckhorst zijn nu al veel banen die onder andere ook door mensen uit Delft, Rijswijk en en Leidschendam-Voorburg vervuld worden. Dit aantal banen zal in de toekomst verder toenemen. Met de toename van het aantal arbeidsplaatsen in het CID en Binckhorst is het daarom belangrijk dat dit gebied ook per OV goed bereikbaar wordt vanuit de regio.	Nut en noodzaak
	d	Er worden op dit moment twee voorkeurstracés voorgesteld: de eerste van Den Haag CS via Maanweg naar Station Voorburg, de tweede van Den Haag CS via Binckhorstlaan naar Rijswijk en Delft. Over deze tracés is op 12 juli een gesprek geweest en een rondwandeling door de wijk gedaan met een afvaardiging van de bewoners van Voorburg-West en de wethouder. De gesprekspunten zijn samengevoegd in een notitie. Ik heb deze als bijlage bij mijn zienswijze gevoegd en deze notitie maakt integraal onderdeel uit van mijn zienswijze. Dit geldt in ieder geval voor de punten die betrekking hebben op de HOV-tracés: de zorgpunten, pijnpunten en suggesties/alternatieven. Hieronder heb ik nog kort de belangrijkste aangegeven.	Dit punt is ter kennisgeving aangenomen.	Proces - Historie
	e	Voor beide tracés gelden een aantal dezelfde opmerkingen: - Nut en noodzaak is onvoldoende aangetoond. Waarom zijn de bestaande OV-verbindingen (bus en trein) onvoldoende en kan betere, optimale inzet van bestaand OV niet ook een oplossing zijn (alle stations zijn met de huidige OV-verbindingen bereikbaar)?;	De groei in bewoners en arbeidsplaatsen in CID-Binckhorst zorgt voor extra verplaatsingen. Uit de Vervoerwaardestudie blijkt dat zonder maatregelen de bereikbaarheid van de Binckhorst en de omliggende gebieden vastloopt. Deze studie laat zien dat de bereikbaarheid na voltooien van de gebiedsontwikkeling onvoldoende is, en niet is op te lossen met meer capaciteit van de bestaande lijnen en modaliteiten. Daarnaast kunt u paragraaf 4.2 van dit document lezen voor algemene toelichting over nut en noodzaak.	Nut en noodzaak
	f	Voor beide tracés gelden een aantal dezelfde opmerkingen: - Kan wel van voorkeurstracés gesproken worden als de uitkomsten van de	Er kan hier van een voorkeurstracé worden gesproken op basis van de uitkomsten van de onderzoeken uit het Plan-MER en de MKBA. In de planning- en studiefase wordt het voorkeursalternatief zoals opgenomen in het Masterplan	Alternatief-beoordeling

		onderzoeken zo dicht bij elkaar liggen en waarom kiest men voor de tracés die een grote impact hebben op Voorburg-West?;	Bereikbaarheid verder uitgewerkt. Hierbij wordt ook gekeken naar mogelijkheden om de impact te verkleinen.	
	g	Voor beide tracés gelden een aantal dezelfde opmerkingen: - Beide tracés lopen niet door de straten op de Binckhorst waar de meeste mensen komen te wonen die gebruik zullen moeten maken van het OV. Haltes liggen op afstand, wat keuze voor gebruik negatief beïnvloedt;	De haltes worden gesitueerd in de omgeving met de hoogste dichtheden voor woningen.	Alternatieve routes
	h	Voor beide tracés gelden een aantal dezelfde opmerkingen: - Onderzoeken zijn gedaan pré-corona. Prognose aantal reizigers, benodigde aantal ritten etc is hierop gebaseerd, maar dit is geen realiteit meer. Hoe wordt hiermee omgegaan? Men heeft het nu over een frequentie van 8 keer per uur per route. Is dat de frequentie in de spits en gaat de frequentie daar buiten naar beneden? Hoe wordt uiteindelijk bepaald hoe vaak de tram (of bus) gaat rijden?	De blijvende gevolgen van COVID-19 voor het openbaarvervoer voor de lange termijn zijn moeilijk in te schatten. De verwachting is dat de reizigersaantallen wel weer naar het pre-COVID-19 tijdperk terug komen en zelfs nog zal groeien. Het is een tijdelijke vermindering van de verdergaande groei die we in de jaren voor COVID-19 zagen optreden. Wel zien we een verschuiving van het gebruik van het OV in de spits en daarbuiten. Door de toename van het thuiswerken wordt het OV op andere tijden gebruikt. Dit kan eventueel gevolgen hebben voor de (verdeling) van de frequentie van de tram, bijvoorbeeld minder in de spits of evenveel buiten als in de spits. De lijnvoering en dienstregeling van de tram (of bus) wordt bepaald door de MRDH in samenspraak met de vervoerbedrijven (onder andere HTM).	Koningscorridor
	i	Voor beide tracés gelden een aantal dezelfde opmerkingen: - Er zijn veel consequenties voor groen, kwaliteit leefomgeving, veiligheid, toegankelijkheid, risico op schade woningen, planschade en dan vooral in Voorburg-West. Gemeente Voorburg moet veel kosten maken. Wat schiet Voorburg op met de voorgestelde OV-verbindingen en is dit het allemaal wel waard? Zijn de burgers van Voorburg niet meer gebaat bij een andere inzet van de gemeentelijke fondsen, zeker in deze tijd waarin veel mensen het financieel moeilijk hebben?	In deze fase gaat het om een tracékeuze. Bij de verdere uitwerking van het project worden de effecten op de omgeving nogmaals en in meer detail in beeld gebracht. Het uitgangspunt is om leefbaarheid en verkeersveiligheid van de directe woonomgeving te verbeteren door het uitvoeren van de plannen. Hiervoor zijn aanzienlijke extra investeringen in de openbare ruimte voorzien. Zie onder andere maatregelen 15, 16, 17 en 18 uit het Basispakket Mobiliteit. De uitwerking van de te treffen maatregelen vindt plaats in de volgende fase van het project. Het besluit over de inzet van middelen ligt bij de gemeenteraden van de betreffende gemeenten.	Nut en Noodzaak
	j	Opmerkingen Tracé 1: Den Haag CS via Maanweg naar Station Voorburg: In de huidige voorgestelde opzet blijft de Maanweg een drukke doorgangsroute, zowel voor autoverkeer als OV (tram of bus). Beter zou het zijn als er voor een verkeersluwe oplossing gekozen wordt: één rijstrook voor beide rijrichtingen, opofferen van de parkeervakken en de OV/trambaan in het midden leggen tussen de rijstroken in (à la Haagweg in Rijswijk). Hierdoor worden auto's ontmoedigd om, komende vanaf de snelweg of vanuit Den Haag, de Maanweg/Binckhorstlaan te blijven volgen, wordt het gebruik van de Rotterdamse Baan gestimuleerd en hoeft er geen aanpassing van de ecologische zone plaats te vinden. In het voorstel zal een deel van de ecologische zone en met name het deel waar alle grote bomen staan, sneuvelen. Door voor autoluw te kiezen, zal de weg vooral gebruikt gaan worden voor bestemmingsverkeer en niet voor doorgaand verkeer, zeker als er bv ook nog gekozen wordt voor het aanleggen van snelheidsvertragende drempels op Binckhorstlaan en Maanweg. Het feit dat de Scouting en Opa's veldje gespaard blijven, betekent niet dat de aanleg van de tram geen gevolgen heeft voor de Scouting en Opa's veldje. De hele uitstraling en beleving van het gebied zal worden aangetast. Dit pleit er voor	Uitgangspunt bij het voorkeurstracé is het versmallen van de Maanweg naar 2x1 rijstrook. In het Masterplan Bereikbaarheid zijn twee opties aangegeven voor het inpassen van de vrije HOV baan langs de Maanweg waarbij het ontzien van de ecologische zone langs de Maanweg goed mogelijk is. De Maanweg heeft en blijft wel een belangrijk ontsluitingsfunctie hebben voor autoverkeer in de Binckhorst. Uitgangspunt is inderdaad dat de Scouting en Opa's veldje gespaard blijven. Bij de verdere planuitwerking zal blijken in hoeverre de kwaliteit van de directe omgeving rond de scouting en Opa's veldje wordt aangetast.	Proces - Vervolgproces

		om in ieder geval het laatste stuk van het traject ondergronds aan te leggen, zodat de negatieve effecten beperkt blijven en het gebied kan blijven zoals het nu is.		
	k	Opmerkingen Tracé 2: Den Haag CS via Binckhorstlaan/PM-laan/Geestbrugweg naar Rijswijk en Delft: Belangrijkste bezwaar tegen deze route is dat nut en noodzaak totaal ontbreken. De bewoners op de Binckhorst hebben hun focus op Den Haag en vanuit Den Haag zijn er, via Centraal Station en Hollands Spoor voldoende mogelijkheden om snel met OV in Rijswijk en Delft te komen. Het huidige voorgestelde tracé zal geen snelle verbinding zijn, gezien alle andere verkeersstromen die al via Bickhorstlaan Voorburg en Mariannelaan, Geestbrugweg lopen. Het wordt achteraan sluiten in de rij. Daarnaast wordt er eigenlijk gezinspeeld op alleen de tram als mogelijkheid en lijkt een (elektrische/waterstof) bus al bij voorbaat geen optie meer, terwijl een bus gemakkelijker en beter inpasbaar is in de omgeving. Omdat er zoveel vraagtekens worden gezet, zeker door de bewoners van Voorburg-West bij nut en noodzaak, zou dat ervoor pleiten als de gemeente een proefperiode met deze OV-verbinding zou afdwingen, voordat rigoureuze, onomkeerbare aanpassingen plaatsvinden die later niet nodig blijken te zijn. Laat de proefperiode maar aantonen dat bewoners uit de Binckhorst inderdaad in grote getalen gebruik zullen maken van deze lijn en dat daarmee aanleg van een tram gerechtvaardigd is. Voor mijn andere opmerkingen op dit tracé verwijs ik naar de bijlage.	Uw zienswijze gaat over de vraag of het wel nodig is om een HOV-verbinding aan te leggen. Graag verwijzen wij u naar paragraaf 4.2 van dit document voor nadere toelichting rondom de nut en noodzaak van deze MIRT-verkenning. Er zijn meerdere redenen voor een tramverbinding richting Rijswijk/Delft. Deze zijn verder toegelicht in paragraaf, lijnvoering 4.6 (tak Rijswijk/Delft). In de MIRT-verkenning is onderzoek gedaan naar drie verschillende modaliteiten: bus, tram en lightrail. Daarbij is uitgegaan van een elektrische bus, aangezien deze vanaf 2030 verplicht zijn in het openbaar vervoer. Daarbij is onder andere geconstateerd dat een HOV-verbinding per bus bij de start al aan haar maximale capaciteit zal zitten en dat er daarmee geen ruimte meer is voor groei. Een harmonica-bus kan daar maar in beperkte mate extra ruimte in bieden. Busvarianten hebben daarmee niet de benodigde capaciteit. Daarnaast is er, ook voor bussen, extra infrastructuur nodig om HOV mogelijk te maken (bussen moeten hiervoor zoveel mogelijk op een aparte busbaan rijden) die bovendien niet groen kan worden ingepast zoals dit bij tramrails wel het geval is. Het verminderen van een aantal knelpunten op belangrijke verbindingen voor auto en OV (‘NMCA-knelpunten') is één van de doelen van dit project. In de Vervoerwaardestudie (blz. 57 t/m 62) is het effect op de NMCA knelpunten opgenomen. Het omleggen van lijn 1 helpt mee het NMCA knelpunt Rijswijkse plein en NMCA knelpunt Binckhorstlaan te verminderen en zal deel zijn van een grotere aanpak om dit knelpunt op te lossen.	Nut en Noodzaak
	l	Tot slot wil ik een beroep doen op u als Burgemeester, wethouder en gemeenteraadslid om echt te kiezen voor wat het beste is voor onze gemeente Leidschendam-Voorburg en dan met name voor Voorburg-West en haar bewoners en op te komen voor hun belangen. Onze belangen zijn deels hetzelfde als de belangen van Den Haag, maar ook deels wezenlijk anders. Dat is niet erg, maar, in ieder geval bij mij, is de indruk ontstaan dat Den Haag wel een heel groot stempel op alles drukt en zijn zin probeert door te drijven, terwijl dat niet het beste is voor ons en onze burgers. Dat tegengas kunnen wij als bewoners maar gedeeltelijk en beperkt geven, maar u, als vertegenwoordigers van alle burgers, kan in de betreffende besluitvormende organen wel invloed uitoefenen en hier sterker in opereren. Ik hoop dan ook dat u ons niet in de steek laat en dat we aan het eind van dit proces allemaal blij kunnen zijn met het bereikte resultaat!	We begrijpen uw zorgen. De gevolgen voor bereikbaarheid en leefbaarheid worden, ook op lokaal niveau, afgewogen bij de besluitvorming.	Proces - Historie
091879		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409		NVT
091880		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205		NVT
091881		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314		NVT

091882	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091314, aanvullend:		NVT
	b	Hierbij stuur ik u mijn zienswijze op het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en Plan-MER. Hopelijk kan ik mijn argument goed bij u laten landen. Als leek maak ik daarom graag gebruik van argumenten die ook door mijn buurtgenoten worden aangedragen. Ik maak me namelijk wel echt grote zorgen. Het aanleggen van een tram door de Binckhorstlaan/Prinses Mariannelaan in Voorburg heeft grote gevolgen voor mijn persoonlijke leefomgeving, die van mijn man, en onze 3 kinderen. Ik begrijp dat de bereikbaarheid naar en van de nieuwe Binckhorst nodig is, echter begrijp ik niet waarom dit tracé van de Binckhorst naar de Haagweg nodig is en gekozen is als voorkeurstracé.	Dank voor uw zienswijze. Een HOV-verbinding over de Binckhorst maakt onderdeel uit van een geheel vervoersnetwerk. De uitwerking daarvan is dan ook vanuit het netwerk beschouwd. De aanleg van de gehele HOV-verbinding vormt de ruggengraat van een mobiliteitsoplossing, waarbij het CID, de Binckhorst en de omliggende gebieden en gemeenten bereikbaar blijven bij grootschalige gebiedsontwikkeling. De Binckhorst, Voorburg en Rijswijk krijgen hiermee rechtstreekse, snelle en hoogfrequente OV-verbindingen met Scheveningen/ het strand, het CID, het centrum van Den Haag, de Internationale Zone (economische toplocatie), Delft centrum en de Technische Universiteit. Zie ook paragrafen 4.2 (nut en noodzaak) en 4.4 (Koningscorridor) van dit document.	Nut en Noodzaak
	c	Uit de plannen voor de tramlijnen maak ik op dat mijn wijk, Voorburg West, vrijwel volledig wordt afgesloten voor het overige verkeer. Deze afsluiting zal een groot negatief effect hebben. Ik vrees voor grote verkeersopstoppingen op de Binkhorstlaan (Voorburg) en ben bang voor grote verkeersveiligheidsproblemen in onze wijk. Ik vind dat daar onvoldoende rekening mee is gehouden in de plannen. Mijn kinderen spelen door de drukte op de weg al minder buiten. Met de komst van de tram zal dit nog minder worden, terwijl buitenspelen zo belangrijk is voor de jeugd.	De zorgen in relatie tot de ontsluiting van omliggende wijken zijn begrijpelijk. De door u genoemde punten zijn dan ook als aandachtspunten bij deze varianten geconstateerd. In de schetsontwerpen is onderzocht welke ruimtelijke impact inpassing van HOV en bijbehorende haltes heeft. In alle varianten voor de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg zijn de inpassing van het HOV en de haltes op dezelfde wijze in het schetsontwerp opgenomen en daarmee niet onderscheidend voor de afweging voor een voorkeursalternatief zelf. In de schetsontwerpen zijn de haltes opgenomen op locaties die logisch lijken, het betreffen echter nog wel een zoekgebieden. De wijkontsluiting is in het Plan-MER benoemd als aandachtspunt voor de vervolgfase. In de volgende fase moet nader onderzocht worden of/hoe de ontsluiting van de zijstraten en wijken geborgd kan worden en hoe de inpassing van de haltes geoptimaliseerd kan worden. Het thema verkeersveiligheid heeft onze nadrukkelijke aandacht. In de verdere uitwerking van de studie is ook het doel om de Prinses Mariannelaan en andere wegen leefbaarder en veiliger in te richten. In het Basispakket Mobiliteit is bijvoorbeeld een maatregel voor herinrichting van de Prinses Mariannelaan opgenomen, maatregel 16.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	d	Ik vind het heel jammer dat onze mooie groenstrook, met eeuwenoude bomen, langs de Maanweg zou moeten wijken voor een tram. We moeten toch juist ons schaarse groen in de stad behouden en versterken in deze tijden van klimaatverandering. Dat kan anders, bijvoorbeeld via de Zonweg. Ik vraag u om hiernaar te kijken.	Het belang van deze ecologische zone als onderdeel van de stedelijke groene hoofdstructuur (SGH) wordt onderschreven. In het Masterplan Bereikbaarheid is daarom de optie waarbij er een groot ruimtebeslag in de groenzone ligt, niet meer opgenomen. Bij de verdere inpassing van het tramtracé op de Maanweg is behoud en het liefst ook versterking van de ecologische zone uitgangspunt.	Leefbaarheid - Ecologie

	e	Ook de trillings-, zicht- en geluidshinder van o.a. booggeluid door krappe bocht en geluid door optrekken en afremmen van de tram geven mij zorgen. Het is mij niet duidelijk welke beperkende maatregelen hiervoor kunnen worden ingezet en daadwerkelijk worden genomen. Daarnaast een tram door de Binckhorstlaan (Voorburg), waar de huizen gebouwd zijn op zand, geeft grote trillings en geluid hinder. Op dit moment trilt het glas al als er een bus voorbijkomt, laat staan een tram. Ook trilde het toen er ondergronds geboord werd voor de Rotterdamse baan/BoogieWoogie tunnel. Heeft u hiermee rekening gehouden? Wat betekent het voor de huizen aan de Binckhorstlaan? Zorgt u ervoor dat onze huizen 'tramproof' worden?	Voor trillingen geldt dat er voor alle panden langs het tracé sprake zal zijn van weinig hinder, en daarmee een zeer kleine kans op schade (<1%). Hiervoor verwijs ik u graag naar deelrapport 3 bij het plan-MER, pagina 123. Met betrekking op geluid geldt dat voor optrekken/afremmen auto's maatgevend zijn; deze produceren meer lawaai. Het kan wel per specifieke locatie verschillend zijn, maar dit detailniveau is niet meegenomen in dit Plan-MER. In de volgende projectfase (planning- en studiefase) worden de milieueffecten verder onderzocht. Gedetailleerde berekeningen voor lucht, geluid en trilling zijn hier onderdeel van. Alleen met betrekking tot booggeluid (het piepende geluid dat trams maken in bochten) is er sprake van een beoordeling "-" bij de tram- en lightrailvarianten.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	f	In de vele documenten zie ik geen enkele onderbouwing van nut en noodzaak voor de tram door onze Binckhorstlaan/Prinses Mariannelaan in Voorburg. Het lijkt erop dat dit tracé willekeurig is gekozen door de Gemeente Den Haag, om het lijkt hun eigen belangen voorop te stellen. Cijfers en aannames die voor de tracéafweging gebruikt zijn, zijn van voor de coronacrisis. Er wordt mede vanuit gegaan dat nieuwe bewoners van de Haagse Binckhorst minder de auto gaan gebruiken, maar daar zijn (geleerde) meningen over verdeeld. Juist woningen gelegen bij uitvalswegen zijn populair bij mensen die met een auto forenzen, en zijn reden om tot koop in een dergelijke regio over te gaan. Toen we onze woning kochten, gingen wij in ieder geval enkel kijken in de buurt van uitvalswegen, juist omdat we gebruik moesten maken van onze auto en niet eerst 20 minuten door de binnenstad wilde forenzen voordat we bij de snelweg zouden komen. Ik verwacht dan ook dat de autodrukte enkel zal toenemen, en dat een tram om naar Delft te geraken daar geen verandering inbrengt, behalve dat de trambaan voor een sterk beperkte doorstroom van auto's zorgt en een verkeersinfarct oplevert.	Zie voor uitleg de algemene toelichting over de nut en noodzaak en methodiek afweging hoofdstuk 4 in deze Nota van Antwoord en gerichte toelichting over de verbinding richting Rijswijk/Delft in paragraaf 4.6 over lijnvoering. Bij de ontwikkeling van de Binckhorst wordt rekening gehouden met sturend beleid tegen het gebruik van auto's, om de nieuwe bewoners extra te stimuleren om juist met het openbaar vervoer te gaan. De gevoeligheidsanalyse GA6 uit de Vervoerwaardestudie laat zien dat de groei van het autoverkeer hierdoor structureel lager uitvalt dan zonder maatregelen	Nut en Noodzaak
	g	Het bovenstaande lijkt me geen goede basis voor zo'n enorme infrastructurele aanpassing in onze gemeente. Er is in de documenten en plannen geen enkele rekening gehouden met de effecten voor de mensen die in de buurt van de Binckhorstlaan in Voorburg wonen. Is het geen optie om eerst een jaar of twee met bussen te rijden, om te bezien of er nut en noodzaak is, voordat besloten wordt tot een dergelijk rigoureus, kostbaar en onomkeerbaar besluit om een trambaan aan te leggen, althans onomkeerbaar voor de groenstrook met eeuwenoude bomen...	De effecten die de verschillende tracévarianten hebben op de directe omgeving zijn onderzocht in deze verkenning. De intentie is om bij de uitwerking van het ontwerp een verbetering te realiseren van leefbaarheid en verkeersveiligheid. De maatregelen hiertoe worden in de volgende fase met de omgeving uitgewerkt in een participatieproces. Voor de kosten van deze maatregelen worden financiële middelen opgenomen in de afspraken die de initiatiefnemers maken over het projectbudget.	Alternatief-beoordeling
	h	Daarbij denk ik dat het weglaten van de aftakking naar Rijswijk/Delft vanaf de Binckhorst een flinke kostenbesparing is. Het is zonde om zoveel geld uit te geven voor zo'n klein stukje tram waar geen onderbouwing voor is en waar de omgeving alleen maar nadeel van heeft. Een belangenafweging is noodzakelijk en ook wettelijk vereist en die is bij de tracékeuze onvoldoende uitgevoerd. Dat kan de gemeenteraad van Voorburg toch niet accepteren? Daarnaast zijn er in de buurt genoeg mogelijkheden om naar Delft te reizen. Denk aan Holland Spoor, Laan van NOI of Centraal Station waarbij de reistijd korter is dan als je de tram zou pakken vanaf de Binckhorst richting Delft.	Zie voor beantwoording de reactie in lid b van deze zienswijze.	Nut en Noodzaak

	i	Nogmaals, ik kan me best voorstellen dat er OV nodig is voor de toekomstige bewoners van de Binckhorst. Ik denk dat variant 2T over de Zonweg, i.p.v. de Maanweg, zonder de aftakking naar Rijswijk/Delft de beste optie is. Eentje waar Den Haag de lusten en de lasten van heeft. Als inwoner van Voorburg vraag ik u om mijn belangen te behartigen en ervoor te zorgen dat er geen tram komt door onze Binckhorstlaan in Voorburg.	Het voorkeursalternatief is bepaald aan de hand van een uitgebreide set aan onderzoeksrapporten en een integrale afweging langs verschillende criteria uit het afweegkader, die voorafgaand aan het uitvoeren van de onderzoeken al zijn bepaald. De effecten op de bebouwde omgeving en omwonenden zijn daarin ook meegenomen. Hiervoor zijn onder andere de onderzoeken naar de milieueffecten gedaan. Variant 2T scoort op de integrale afweging slechter dan het voorlopige voorkeursalternatief.	Nut en Noodzaak
091883		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091882	Zie voor beantwoording zienswijze 091882	NVT
091884		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091885		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091886		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091887	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091205, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091205, aanvullend:	NVT
	b	Om de plannen in alle omvattendheid te bestuderen is voor de gemiddelde bewoner veel te veel gevraagd. Maar op basis van een gewoonnadenken over de gevolgen voor de betrokken wijken in Voorburg-West en Rijswijk is duidelijk dat het voorgestelde tracé een enorme impact heeft op de wijken. De impact heeft in mijn optiek vooral betrekking op de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in de wijken Voorburg-West en in Rijswijk op Leeuwendaal en Cromvliet. Er in de documenten en plannen geen enkele rekening gehouden met deze effecten voor de bewoners van Rijswijk en Voorburg-West. Dit wordt vrij algemeen gedeeld in de wijk en ook door een aantal leden in de Raad, omdat deze mensen in tegenstelling tot de mensen die de plannen maken wel weten hoe de dagelijkse verkeers-en bereikbaarheidssituatie is in deze wijken. Er is nu al dagelijks sprake van grote drukte en opstoppingen op de Geestbrugweg, Pr. Mariannelaan Binckhortslaan. Deze zullen door de aanleg van de tramlijn alleen maar erger worden. Deze doorgaande wegen zijn cruciaal voor de bereikbaarheid van de betrokken wijken, die bijna niet via een andere route bereikbaar zijn. Een goede onderbouwing voor de noodzaak van de plannen was er op het eerste gezicht niet. De tramlijn moest er komen en lijn 1 moest worden omgelegd. Mijn huidige waarneming is dat lijn 1 een veel gebruikte tramlijn is op een logische en veel gebruikt tracé. En dat de bestaande Buslijnen over de geestbrugweg niet heel druk worden gebruikt.	Een HOV-verbinding over de Binckhorst maakt onderdeel uit van een geheel vervoersnetwerk. De uitwerking daarvan is dan ook vanuit het netwerk beschouwd. De ambities die de regio heeft met het regionale netwerk zijn beschreven in de plannen voor de Schaalsprong OV en, meer concreet voor de Binckhorst, de Koningscorridor. Deze plannen gelden als uitgangspunt voor de onderzoeken. Zoals ook te lezen in paragraaf 4.4 (Koningscorridor) wordt met deze verbinding belangrijkste economische toplocaties met elkaar verbonden waardoor meer banen binnen bereik van mensen komen waarmee de economie wordt versterkt. Om in de MIRT-verkenning onderzoek te kunnen doen naar de vervoerwaarde van deze nieuwe HOV verbinding zijn de afgelopen jaren aannames/uitgangspunten vastgesteld voor het totale OV-netwerk. Eén daarvan is de aanname dat lijn 1 vanuit Delft ‘omgeklapt’ wordt naar het nieuwe tracé via de Binckhorst en daarna via DHCS naar Scheveningen zal lopen. Naast lijn 1 rijden lijn 15, 16 en 17 ook over grote delen van het huidige tracé van lijn 1. Daarmee hebben de reizigers in deze wijken een alternatief voor lijn 1. Belangrijk om te benoemen is dat er in deze MIRT-verkenningsfase geen besluit wordt genomen over deze lijnvoering. In de volgende fase (planning- en studiefase) vanaf medio 2023 zal de precieze lijnvoering en exploitatie nauwkeuriger worden bekeken. Indien daar aanleiding toe is, kan het in stand houden van een tramlijn tussen Laak en Delft nog wel een optie zijn. In de basis gaan de MRDH en HTM over de lijnvoering van het totale netwerk, waaronder lijn 1.	Leefbaarheid
	c	Gelukkig zijn er medebewoners die hun tijd hebben besteed om de hele onderbouwing en informatiepakket wel volledig door te nemen en in duidelijke taal een aantal zaken hebben onderbouwd die mijn zienswijze bevestigen. De gekozen tramlijn heeft grote (i) impact op Bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in de betrokken wijken.(ii) De onderbouwing voor de aftakking van de lijn naar Rijswijk omleggen lijn 1 is er niet of nauwelijks. Dit tracé lijkt door de Gemeente Den Haag willekeurig te zijn gekozen. (iii) Voor de onderbouwing van het Tracé door Voorburg zijn een heel aantal argumenten te weerleggen op grond waarvan het alternatieve Tracé2T een veel beter alternatief zou zijn dan	De zorgen in relatie tot de ontsluiting van omliggende wijken zijn begrijpelijk. De door u genoemde punten zijn dan ook als aandachtspunten bij deze varianten geconstateerd. In de schetsontwerpen is onderzocht welke ruimtelijke impact inpassing van HOV en bijbehorende haltes heeft. In alle varianten voor de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg zijn de inpassing van het HOV en de haltes op dezelfde wijze in het schetsontwerp opgenomen en daarmee niet onderscheidend voor de afweging voor een voorkeursalternatief zelf. In de schetsontwerpen zijn de haltes opgenomen op locaties die logisch lijken, het betreffen echter nog wel een zoekgebieden.	Mobiliteit - Bereikbaarheid

		1T. Ik heb kennis genomen van de argumenten van de medebewoners in Voorburg-West voor het Tracé2T echter wens ik mij in mijns zienswijze als inwoner van Rijswijk te onthouden van een Zienswijze over het Voorburgse Tracé Indien het niet mogelijk is naar andere alternatieven of te kijken naar optimaliseren van de verbinding met buslijnen zijn er 2 alternatieven die qua Score dicht bij elkaar liggen namelijk: 1T o Richting Station Voorburg via Binckhortslaan – Maanweg – Opa's veldje/Huygenstraverse o Richting Rijswijk/Delft via Binckhorstlaan – PM laan - Geestbrugweg 2T o Richting Station Voorburg via Binckhorstlaan – Zonweg – Regulusweg – Opa's veldje/Huygenstraverse o Richting Rijswijk/Delft via Binckhorstlaan – Prinses Mariannelaan – Geestbrugweg Mijn zienswijze is dat gekozen moet worden voor één van deze Tracés, maar dan zonder de aftakking maar Rijswijk/Delft In deze tracés met aftakking naar Rijswijk wordt de wijk Voorburg West echter vrijwel volledig afgesloten voor het overige verkeer vanwege de zeer hoge frequentie van de trams, de vele verkeerskruisingen op het tracé en het feit dat de tram op de aftakking richting Rijswijk/Delft met het verkeer moet gaan meerijden. Een verkeersinfarct is te voorzien. Ook voor de wijken Leeuwendaal en Cromvliet in Rijswijk wordt de bereikbaarheid sterk verminderden in een verkeersinfarct op de Geestbrugweg niet te voorkomen. Het verkeersluw maken van de Geestbrugweg is geen oplossing maar verergert alleen maar het probleem van de bereikbaarheid. De bewoners moeten toch hun wijk in en uit en dat kan bijna alleen via de Geestbrugweg. De enorme beperking van bereikbaarheid zal een zeer negatieve impact hebben op de leefomgeving van inwoners van Voorburg-West, Leeuwendaal en Cromvliet. Ook zal de tramverbinding grote negatieve gevolgen gaan hebben voor de verkeersveiligheid in de wijken. Ik heb het dan nog niet over mogelijk te voorziene effecten op het aantal parkeerplaatsen wat ook een groot negatief effect heeft op bereikbaarheid en leefbaarheid. In ieder geval in Rijswijk is de parkeerdruk al enorm hoog en is er feitelijk een tekort aan parkeerplaatsen voor de bewoners. En Leeuwendaal en Cromvliet zijn in de eerste plaats woonwijken waar veel gezinnen wonen. Al deze aspecten zijn in de huidige beoordeling niet dan wel onvoldoende meegewogen. Kort gezegd komt het erop neer dat de inwoners van Voorburg West en Rijswijk een Haags probleem mogen gaan oplossen, terwijl er met hun belangen niet tot nauwelijks rekening is gehouden in de planvorming. Dit is niet juist en is in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.	De wijkontsluiting is in het Plan-MER benoemd als aandachtspunt voor de vervolgfase. In de volgende fase moet nader onderzocht worden of/hoe de ontsluiting van de zijstraten en wijken geborgd kan worden en hoe de inpassing van de haltes geoptimaliseerd kan worden. De tramverbinding heeft geen onderscheidend negatief effect hebben op de verkeersveiligheid. Bovendien is er bij de inpassing in de planvorming ruimte om hier een verkeersveiliger oplossing te realiseren. Met betrekking tot parkeerplaatsen geldt dat er geen onderscheid gemaakt kan worden tussen de varianten. Er zal ook gezocht worden naar passende oplossingen voor de parkeeropgave.	
091888	a	Een tramverbinding via de Geestbrugweg (aftakking Rijswijk/Delft) is onacceptabel. In de visie op mobiliteit (meer lopen, fietsen, autoluwte) wordt	Dank voor uw zienswijze. Een mobiliteitstransitie is inderdaad een langdurig proces zoals u stelt. We zien in de cijfers dat die transitie al bezig is, het aantal	Leefbaarheid

		uitgegaan van nieuwe bewoners vd Binckhorst, die keuzes maken op basis van de bepaalde inrichting van dit gebied en zich aanpassen aan de mogelijkheden. Dit is niet hetzelfde als bewoners in de omliggende gemeenten, die hun leven hebben ingericht op basis van de situatie zoals die was toen zij de keuze maakten om hier te komen wonen. Hier wonen gezinnen met 2-3 kinderen die regionaal naar sport moeten, mensen die hobby's hebben op niet met OV bereikbare plaatsen, mensen met banen die auto's vereisen. Er wordt terecht gesproken van een 'mobiliteitstransitie', dit is per definitie iets dat veel tijd vergt en huidige bewoners kunnen niet geacht worden, binnen één generatie hun leefstijl aan te passen omdat er ivm de Binckhorst een andere situatie ontstaat. Inperking van parkeermogelijkheden, doorstroom van autoverkeer is op zo'n korte termijn onacceptabel!	autokilometers in stedelijk gebied neemt al enkele jaren nauwelijks meer toe. Het is ook niet zo dat er onmiddellijk totaal andere mobiliteitskeuze gemaakt moeten worden. Wel is het streven om de duurzame mobiliteitskeuzes makkelijker te maken door betere fietspaden, plek voor de voetganger en goed openbaar vervoer.	
	b	Verkeersintensiteiten sterk terugdringen': het is onacceptabel dat de gevolgen van de inrichting op de Binckhorst terecht komen bij de huidige bewoners van Cromvliet en Leeuwendaal. Hun leefbaarheid is niet in het geding, althans mobiliteit in de huidige vorm is ook onderdeel van de leefbaarheid. Weliswaar is minder gemotoriseerd verkeer een terecht streven, maar niet op korte termijn opgedrongen door ontwikkelingen elders.	Bij het verder uitwerken van de plannen zetten wij in op behoud van leefbaarheid en bereikbaarheid. In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en in de toekomst verwachte verkeersdrukte op dit traject ook aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. In dat kader is een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug", nr.17) opgenomen in het Basispakket Mobiliteit.	Leefbaarheid
	c	Er is geen onderzoek gedaan naar leefbaarheid in de zin van woongenot in relatie tot leefsituatie gedaan, er zijn geen parameters geformuleerd hiervoor en bewoners zijn niet meegenomen in het onderzoek. Hierdoor is het aspect Leefbaarheid onvoldoende onderzocht. (Vgl MER Near Shore Windpark)	De projectorganisatie is van mening dat woongenot wel degelijk onderzocht is. Het aspect leefbaarheid omvat meerdere aspecten die in dit onderzoek wel zijn meegenomen, zoals geluids- en trillinghinder, verkeersaspecten, openbaar groen, etc.	Leefbaarheid
091889	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091314, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091314, aanvullend:	NVT
	b	Wat betreft tracékeuze: De BAM gaat weg en het is meer in het midden van de wijk gelegen, dus centraler en voor meer mensen te bereiken. Ik vraag u om hiernaar te kijken.	Dank voor uw zienswijze. De bedoelde locatie aan de Zonweg (HAC locatie genoemd) is onderdeel van de transformatie en verdichting van de Binckhorst. Een route over deze locatie is niet bezien omdat dit niet inpasbaar is tot aan de Saturnusstraat of de Melkwegstraat. Wel zijn alternatieven in de studie uitgewerkt en afgewogen die langs de locatie gaan (alternatief 2 en 3) maar die scoren minder goed dan de voorkeursvariant.	Alternatieve routes
091890	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091205, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091205, aanvullend:	NVT
	b	Dat een stedelijk gebied goede OV verbindingen nodig heeft staat op zich niet ter discussie. De vraag zou vooral moeten zijn wat hoogwaardig hierin nu moet betekenen. Naast OV geldt hetzelfde hoogwaardigheidsprincipe ook voor de leefomgeving die het OV doorkruist. In dit geval blijkt die hoogwaardigheid van de bestaande, en in de Binckhorst toekomstige leefomgeving vooral geweld aan te worden gedaan. Niet in de laatste plaats door de wijze waarop invulling aan het OV wordt gegeven in de huidige plannen.	Dank voor uw zienswijze. Bij de uitwerking van de openbare ruimte in de te transformeren delen van de Binckhorst wordt uitgegaan van de Gebiedsaanpak Binckhorst (RIS 299319) en het daarbij behorende Handboek Openbare Ruimte Binckhorst (RIS 307337) en het Plan Openbare Ruimte en Buitenruimte Binckhorst (RIS 303175). Daarin is uitgegaan van een hoog ambitieniveau voor de transformatie van de Binckhorst.	Leefbaarheid
	c	De regie over de ruimte in de Binckhorst wordt overgelaten aan projectontwikkelaars. Hoe voor hen de prioriteit ligt mag inmiddels duidelijk zijn. De uitwerking hiervan is al geheel zichtbaar op Binckeiland en Maanplein. Volop ruimte voor hoogbouw met een extreem hoge bouwdichtheid. Het beetje groen dat er was is er volledig uitgedrukt. Probleem is dat er buiten intensive	Het omgevingsplan is opgesteld in een tijd van crisis en daarom is destijds de keuze gemaakt om uit te gaan van organische gebiedsontwikkeling (uitnodigingsplanologie). Nu de economische situatie is veranderd, ontstaat de behoefte aan meer regie op bijvoorbeeld de inrichting van de openbare ruimte, aanleg groen en realisatie maatschappelijke voorzieningen. In het kader van de	Gebiedsontwikkeling Binckhorst

		woningbouw geen rekening wordt gehouden met de nodige voorzieningen die de wijk leefbaar moeten maken voor een periode van pakweg de komende 50 to 100 jaar. Een van de problemen hier is dat de inspraak van toekomstige bewoners die de gemeente belooft er uiteraard niet kan zijn. Simpelweg omdat die toekomstige bewoners er nog niet zijn. Het is schrijnend dat de gemeente Den Haag bovendien de omwonenden alsmede de eigen regels hierbij negeert zoals onlangs is komen vast te staan in het Elara project waarin het bestemmingsplan op hoogbouw niet wordt gevolgd. Onlangs de rechterlijke uitspraak gaat de bouw ongestoord verder. Het experiment met de omgevingswet dat is aangegaan dreigt zo op een mislukking uit te lopen. De raad heeft echter alle middelen om slechte plannen een halt toe te roepen. Ze kan en moet hier haar verantwoordelijk laten gelden; Neem met hulp van goede architecten voor stedelijke omgevingen regie over het project en zeker de leefbaarheid van de Binckhorst en aangrenzende randgemeenten.	doorontwikkeling van de Binckhorst zal worden onderzocht in hoeverre en op welke manier de gemeente meer regie naar zich toe kan trekken in de toekomst.	
	d	De tweede tranche van 5000 woningen in de Binckhorst is uitgesteld. Om de uitvoering mogelijk te maken zal het Omgevingsplan Binckhorst moeten worden aangepast. Dit zal een langdurig traject zijn met de nodige vertragingen voor de uitvoering van de plannen voor de HOV-verbinding, van tenminste 5 jaar. Deze vertraging geeft de raad de gelegenheid tot een beter plan te komen voor de Binckhorst, niet alleen ten opzichte van het OV, maar ook ten aanzien van de planning, verbeterde inpassing en uitvoering van de woningbouw en niet te vergeten de voorzieningen zoals o.m. het groen.	De procedure voor het aanpassen van het omgevingsplan Binckhorst ten behoeve van de uitbreiding van het aantal woningen loopt parallel met de planning- en studiefase van de HOV-verbinding. Op die manier kunnen woningbouw en het HOV gelijktijdig gerealiseerd worden. Op deze manier is er goed openbaar vervoer op het moment dat de nieuwe bewoners er komen wonen.	Gebiedsontwikkeling Binckhorst
	e	Alternatieven kunnen samen met omwonenden en via een ander en vooral beter participatieproces dan tot nog toe heeft plaatsgevonden worden beoordeeld. Alternatieven die passen in de omgeving en een toekomstbestendig onderdeel zijn van verdere ontwikkelingen. Het OV is hier uiteraard een belangrijk onderdeel van. Ten aanzien van het OV zijn alternatieven bekeken mbt Light-Rail, Bus en Tram. De vraag is waarom een volwaardige ondergrondse metrolijn ontbreekt in de onderzochte alternatieven. De ambitie om aansluiting te vinden op andere steden in de randstad vraagt ook om een toekomstvisie voor de randstad als metropool. In het huidige korte termijnplan sluit de Binckhorst aan op een bestemming waar geen behoefte aan is (Station Voorburg - de opheffing van lijn 10 is hier het bewijs van). Het tast eveneens de leefomgeving van toekomstige bewoners van de Binckhorst en wijken in omliggende gemeenten onevenredig aan met een hoogfrequente tram (opa's veldje in Voorburg, tracés op de Binckhorst en Maanweg, Geestbrugweg Rijswijk). Met een ondergrondse metro kan een begin worden gemaakt met een volwaardige aansluiting op de juiste bestemmingen zonder afbreuk op de leefomgeving die een bus tram, of erger ligt-rail, wel hebben. Andere grote steden zoals Amsterdam en Rotterdam hebben al veel eerder ingezien dat een ondergrondse metro als enig OV echt hoogwaardig openbaar vervoer biedt; Op de toekomstgerichte snellere, directe en betrouwbare verbindingen, met minimale inbreuk op de buitenruimte, zonder	Een ondergrondse alternatief is in de eerdere afweging (Zeef 1) behandeld. Dit alternatief is daarbij afgevallen omdat deze technisch moeilijk bouwbaar is, met name bij het begin en eind van de (geboorde) tunnel en de benodigde ondergrondse haltes. Daarnaast is een tunnel moeilijk faseerbaar aan te leggen en zijn de investeringskosten zeer veel hoger dan bij bovengrondse oplossingen.	Alternatieve routes

		onnodige aantasting van het toch al zeer schaarse groen in de Binckhorst (waar zijn de parken?!), geen verkeersopstoppingen of toename van de onveiligheid van verkeersdeelnemers bovengronds. De randstad groeit meer en meer richting een metropool. Nu de Binckhorst als wijk nog grotendeels bebouwd moet worden is nu het moment om een ondergrondse metro tegen relatief lagere kosten aan te leggen.		
	f	Gezien het gebrek aan financiële ruimte van de gemeente Den Haag zullen hogere kosten een drempel zijn. Samen met andere gemeente in de randstad kan een integraal plan meer kans maken op medewerking en financiering van het rijk. Is die ruimte er niet, dan kan beter worden teruggrepen op de goedkoopste optie die de Binckhorst flexibel aansluit op het Centraal Station van waaruit een brede ontsluiting naar allerhande bestemmingen al bestaat. Een op elektriciteit aangedreven bus vanuit de Binckhorst naar Den Haag CS is dan de meest voor de hand liggende optie totdat financiering van een metro een kans maakt.	De ministeries Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken & Koninkrijkrelaties zijn volledig betrokken bij de MIRT-verkenning en medeopstellers van het voorkeursalternatief. Daarnaast voldoet een busoplossing niet aan de capaciteitsvraag die hier verwacht wordt.	Alternatieve routes
091891		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091892		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT
091893	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091974, aangevuld met:	Zie voor beantwoording zienswijze 091974, aangevuld met:	NVT
	b	Pag. 43 (H 4 Proces van de verkenning): In de laatste alinea op pag. 43 staat ‘via een beperkter aantal kansrijke varianten’. Daarmee wordt ook gedoeld op de route via de Jupiterkade/Broekslootkade. Deze route is echter niet als kansrijk uit de eerste zeef gekomen. Om bestuurlijke redenen is ervoor gekozen deze route toch verder te onderzoeken in zeef 2. Graag de tekst op dit punt aanpassen en transparant zijn over het daadwerkelijke proces en de op voorhand al vaststaande beperkte mate van kansrijk zijn van de route via de Jupiterkade/Broekslootkade, niet enkel (pas) op pag. 126, in een bijlage bij het mer-rapport.	Dank voor uw zienswijze. Het is correct dat de Broekslootkade vanwege bestuurlijke redenen is toegevoegd aan het onderzoek en niet zozeer vanwege de feitelijke kansrijkheid van de tracévariant. Echter, binnen een MIRT-verkenning worden formeel alle alternatieven in Zeef 2 als ‘kansrijk’ aangeduid. Deze toelichting is tekstueel toegevoegd op pagina 51 van het Masterplan Bereikbaarheid.	Alternatief-beoordeling
	c	Pag. 75 (Algemene kwaliteit openbare ruimte/ Broekslootkade (alternatief 5)): idem toevoegen 30 km-zone.	Correct, dit staat er niet in. In de analyses is er wel rekening mee gehouden dat ook de Broekslootkade een 30 km-zone betreft.	Leefbaarheid
091901	a	Op 19-09-22 heeft de gemeente Delft pro forma een zienswijze ingediend. Op 29-09-22 is de definitieve zienswijze ingediend	Dank voor uw zienswijze. Hierna gaan wij inhoudelijk in op uw zienswijze.	Participatie
	b	Het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en Plan-MER heeft een negatief effect op de bereikbaarheid van Den Haag voor de inwoners van Delft. Met deze zienswijze nodigen wij u uit om met ons in gesprek te gaan om een grote verslechtering van de ov-bereikbaarheid in deze regio te voorkomen.	In deze fase is de brede groep belanghebbenden (stakeholders) bij het project betrokken volgens niveau 1 van de participatieladder: "informeren en raadplegen". Wij zullen met u in gesprek blijven over de belangen van de gemeente Delft.	Participatieproces

	c	Communicatie Gemeente Delft en gemeente Den Haag zijn in de afgelopen periode regelmatig in gesprek geweest over de ontwikkelingen van CID/Binckhorst en dan met name de planvorming rond de Koningscorridor. Desondanks hebben we dit Ontwerp Masterplan en Plan-MER bij toeval moeten ontdekken op de gemeentelijke website van Den Haag. Wij zijn gewend dat gemeenten elkaar actief informeren over plannen en procedures die gemeentegrensoverschrijdende effecten hebben. Wij betreuren het dat de gemeente Den Haag de gemeente Delft in deze procedure niet actief heeft betrokken.	Er heeft regelmatig ambtelijke contact plaatsgevonden tussen de MIRT-verkenning en de betrokken stakeholders, waaronder omliggende gemeenten. Het is spijtig dat de communicatie niet helder genoeg was.	Proces - Historie
	d	Ondersteuning OV-verbinding door de Binckhorst De aanleg van een nieuwe OV-verbinding naar en door de Binckhorst vormt het kernelement van het regionale OV-Next en Schaalsprong OV programma. De voorlopige voorkeursvariant als tramverbinding van Den Haag Centraal via Lekstraat, Binckhorstlaan en Maanweg naar Station Voorburg, en van de Binckhorstlaan via Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg richting Rijswijk en Delft (1T-variant) wordt gezien als de adequate en meest passende aanvulling voor het verbeteren van de ov bereikbaarheid van de Binckhorst.	Dank voor uw zienswijze. Hierna gaan wij inhoudelijk in op uw zienswijze.	Alternatief-beoordeling
	e	Nadelige effecten opheffen bestaande tramverbinding Delft-Den Haag In het Masterplan Bereikbaarheid en Plan-MER is opgenomen dat de toekomstige tram 1 via de Geestbrugweg en Prinses Mariannelaan naar de Binckhorstlaan en Lekstraat richting Den Haag Centraal en Scheveningen worden geleid. De huidige tram 1 via het Lorentzplein, Den Haag HS en het centrum van Den Haag richting Scheveningen wordt opgeheven. Voor de gemeente Delft (en delen van Rijswijk) is dit een zeer grote verslechtering van de bereikbaarheid. Reizigers vanuit Delft verliezen de mogelijkheid om rechtstreeks naar het centrum van Den Haag te reizen, bijvoorbeeld de haltes Centrum, Kalvermarkt en Spui. Het centrum van Den Haag is één van de economische toplocaties binnen de MRDH, waarvoor we regionaal streven naar zo snel en comfortabel mogelijke verbindingen. Daarnaast is het centrum van Den Haag een belangrijk overstappunt op andere lokale en regionale openbaar vervoerverbindingen. In uw voorstel is dit belangrijke knooppunt alleen nog bereikbaar via een extra overstap. Door een extra overstap wordt het reizen minder comfortabel en neemt de reistijd toe. Het aantal reizigers vanuit Delft zal hierdoor afnemen en dat staat haaks op onze gezamenlijke regionale bereikbaarheidsdoelstellingen.	In de MIRT-verkenning bereikbaarheid CID Binckhorst is een studie gedaan naar een tracé op hoofdlijnen en modaliteit voor een nieuwe HOV verbinding van Den Haag CS naar Station Voorburg en Rijswijk. Dit onderzoek sluit aan op de eerder regionaal vastgestelde ambitie voor de Schaalsprong OV, met daarin de ambitie voor de Koningscorridor. Om in de MIRT-verkenning onderzoek te kunnen doen naar de vervoerwaarde van deze nieuwe HOV verbinding zijn de afgelopen jaren aannames/uitgangspunten vastgesteld voor het totale OV-netwerk. Eén daarvan is de aanname dat lijn 1 vanuit Delft ‘omgeklapt’ wordt naar het nieuwe tracé via de Binckhorst en daarna via Den Haag CS naar Scheveningen zal lopen. Deze aanname sluit ook weer aan op de ambitie Schaalsprong OV en de Koningscorridor. Belangrijk is dat er in deze MIRT-verkenningsfase geen besluit wordt genomen over deze lijnvoering. In de volgende fase (planning- en studiefase) vanaf medio 2023 zal de precieze lijnvoering en exploitatie nauwkeuriger worden bekeken. De MRDH en HTM zijn verantwoordelijk voor de lijnvoering van het totale netwerk, waaronder lijn 1. In het Masterplan Bereikbaarheid zullen de formuleringen over lijn 1 worden aangescherpt. Bij de uitwerking van de lijnvoering zal op netwerkniveau worden gekeken vanuit de inhoudelijke doelen en maatschappelijke belangen van het OV (waaronder de bereikbaarheid van economische toplocaties) en vanuit de exploitatie. De door u genoemde punten worden daarin meegewogen.	Lijnvoering
	f	Verder vervalt bij het verleggen van tramlijn 1 de rechtstreekse verbinding vanuit Delft met belangrijke voorzieningen en locaties in Den Haag waaronder onderwijsinstellingen als de Haagse Hogeschool en het ROC Mondriaan. Een rechtstreekse verbinding naar deze belangrijke onderwijsinstellingen is, juist in	Ook dit onderwerp zal bij de uitwerking van de lijnvoering op netwerkniveau worden meegewogen. Hierbij zal meespelen dat als tramlijn 1 omgelegd zou worden de Haagse Hogeschool en ROC Mondriaan aangesloten blijven op het openbaar vervoer. Zowel per trein (rechtstreeks) als per tram (via overstap)	Lijnvoering

		het kader van de regionale ambitie om de kansen voor mensen te vergroten, van groot belang voor de inwoners in onze kwetsbare wijken. Daarnaast verslechtert de bereikbaarheid van belangrijke culturele instellingen, zoals Amare en filmhuis Den Haag. Tot slot leidt het voorstel er toe dat er niet langer een rechtstreekse verbinding is naar station Den Haag HS en daarmee wordt een goed gebruikte overstap op het landelijke spoornet opgeheven.	zouden deze onderwijsinstellingen vanuit Delft bereikbaar blijven. Met de plannen voor het aanpakken van de spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht is het juist ook deze verbinding via het hoofdspoor tussen Delft en Den Haag die versterkt wordt.	
	g	Effect op OV-netwerk en reizigersstromen niet duidelijk weergegeven Voor (boven)regionale verbindingen wordt in het Mobiliteitsprogramma Delft 2040 ingezet op verbetering van het openbaar vervoer en de bereikbaarheid van voorzieningen en activiteiten. In MRDH-verband werken we aan een versterking van het economisch vestigingsklimaat door regionale woon- en werklocaties beter met elkaar te verbinden en de kans voor mensen te vergroten. Het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en Plan-MER richt zich vooral op de verbinding tussen de Binckhorst en Den Haag en laat niet de effecten van de aanpassingen zien op bestaande OV-lijnen en op reizigersstromen binnen het totale OV-netwerk, zoals die tussen Delft en Den Haag. Deze effecten hebben enerzijds betrekking op het verlies van reizigers door een slechtere regionale verbinding als gevolg van een extra overstap. Anderzijds doordat het voorstel voor de aangepaste verbinding voor tramlijn 1 een parallelle verbinding vormt voor de sprinters op de “Oude Lijn” die daarmee onderling gaan concurreren, terwijl OV-lijnen juist complementair aan elkaar zouden moeten functioneren.	In de Vervoerwaardestudie is het effect op netwerkniveau beschreven. Waarbij ook te zien is dat er door uitvoering van dit project op het totale OV-netwerk meer reizigers gebruik maken van het OV. Hier zijn de effecten van een extra overstap voor sommige reizigers afgezet tegen het effect van een nieuwe directe verbinding naar nieuwe bestemmingen voor ander reizigers. Ook het effect op het treinennet is daarbij in beeld gebracht.	Koningscorridor
	h	Voorstel tot onderzoek effecten op regionaal netwerkniveau Concluderend stelt de gemeente Delft zich op het standpunt dat de voorlopige voorkeursvariant goed aansluit op de bereikbaarheidsdoelstellingen van de Binckhorst als onderdeel van de regionale OV-Next en Schaalsprong OV programma. Echter, het voorstel voor de omgelegde tramlijn 1 is een zeer grote verslechtering voor de bereikbaarheid vanuit Delft en de doelstellingen die we in MRDH-verband hebben gesteld. Wij nodigen u uit om samen met ons, de vervoerder en de MRDH in gesprek te gaan om de effecten van uw voorstel op de bereikbaarheid vanuit Delft in kaart te brengen en op basis van de uitkomsten gezamenlijk te bepalen welke verbindingen het meest aansluiten op zowel het borgen van de tramverbinding vanuit Delft naar Den Haag als het verbeteren van de ov-bereikbaarheid voor de Binckhorst.	In de volgende fase (planning- en studiefase) zal de precieze lijnvoering en exploitatie nauwkeuriger worden bekeken. Graag bespreken wij met u uw betrokkenheid bij het vervolg.	Lijnvoering

091902	a	Er is in de stad Den Haag een ernstig tekort aan bedrijvigheid en met name voor het klein-MKB. De bedrijven die op de onderhavige locatie gevestigd zijn, hebben nagenoeg allemaal een sterke binding met de stad Den Haag (90% van zijn omzet zeer lokaal en leveranciers dichtbij) en zijn tegelijkertijd goed bereikbaar vanuit de regio. Dat maakt deze locatie zo uniek. Bovendien heeft (toenmalig) wethouder Bruines van Economie via een brandbrief laten weten dat er bij de transformatie van gebieden niet alleen maar gedacht moet worden aan woningbouw maar dat de (kleinschalige) bedrijvigheid niet over het hoofd moet worden gezien. Deze brief hebben wij helaas zelf niet mogen ontvangen, maar wij zijn wel door de andere Lekstraat eigenaren hiervan op de hoogte gebracht. Met referentie aan deze brief en met de huidige ontwikkelingen schiet ons inziens het gemeentebestuur daar nu ernstig in tekort. De gewenste HOV-verbinding staat in direct verband met de transformatie van de Binckhorst. De spreekwoordelijke inkt van de brief van mevrouw Bruines is nog niet opgedroogd of uw gemeentebestuur legt een HOV-variant ter inzage waarvan de gevolgen ernstig botsen met de belangen van onze bedrijven.	Dank voor uw zienswijze. Hierna gaan wij inhoudelijk in op uw zienswijze.	Grondverwerving en bedrijfsvoering
	b	Voorkeursvariant 1T: Wat betreft de voorkeursvariant 1T zelf: de kretologie ‘variant’ is voor wat betreft de Lekstraat niet op zijn plaats. Wat deze voorkeursvariant variabel maakt, heeft louter te maken met de ontsluiting in de Binckhorst zelf en de aan- en afvoer naar de omliggende regiogemeenten. In het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid wordt namelijk een vijftal varianten toegelicht, waarbij in geen van de varianten er één is genomen die de bestaande bedrijvigheid aan de Lekstraat vrijwaart van sloop, terwijl er in het verleden wel degelijk een variant is gepubliceerd waarbij de HOV-verbinding ter hoogte van de Lekstraat in het midden van de rijbaan was geprojecteerd en de bedrijven gespaard konden blijven. Wij benadrukken dat wij ons misleid voelen in deze en wij vinden het dan ook onacceptabel dat deze eerdere variant niet in het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid is opgenomen. Wij verzoeken uw gemeenteraad vriendelijk doch dringend om dit alsnog te doen, ter voorkoming van besluitvorming op basis van onvolledige informatie.	Over waar het tracé precies gaat lopen, wordt in deze fase geen besluit genomen. Welke percelen/gebouwen in welke mate invloed van de mogelijke aanleg van de HOV-verbinding zullen ondervinden, is op dit moment dus nog niet met zekerheid te zeggen. Er zijn in deze verkenningsfase wel schetsontwerpen van het tracé gemaakt (deze hebben ook ter inzage gelegen), maar deze zijn uitsluitend bedoeld om te laten zien dat het tracé op hoofdlijnen in principe inpasbaar is en om In deze fase van het project wordt niet besloten over waar het tracé precies gaat lopen. Het is dan ook nu nog niet met zekerheid te zeggen welke percelen/gebouwen te maken krijgen met de HOV verbinding, en in welke mate dat zal zijn. Er zijn in deze verkenningsfase wel schetsontwerpen van het tracé gemaakt (deze hebben ook ter inzage gelegen). Deze zijn uitsluitend bedoeld om te laten zien dat het tracé op hoofdlijnen en in principe inpasbaar is. Daarnaast zijn deze nodig om een kostenraming te kunnen maken. Bij de verdere uitwerking van de exacte ligging, inpassing en vormgeving van het HOV-tracé zullen de bewoners en belanghebbenden in het gebied worden betrokken. Alternatieve routes waarbij de spooronderdoorgang incl. bedrijventerreim Lekstraat wordt vermeden zijn afgevallen in Zeef 1 vanwege minimale bijdrage aan de woningbouwopgave en doelstellingen van deze MIRT Verkenning en kostenraming te kunnen maken. Bij de verdere uitwerking van de exacte ligging, inpassing en vormgeving van het HOV-tracé zullen de bewoners en belanghebbenden in het gebied worden betrokken.	Proces - Vervolgproces
	c	Wet Voorkeursrecht Gemeenten: Wanneer uiteindelijk wordt overgegaan tot formele besluitvorming van (structuurvisie) Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid, ontstaat voor de gemeente de wettelijke mogelijkheid om gebruik te maken van de Wet Voorkeursrecht Gemeenten. Op grond van de Wet Voorkeursrecht Gemeenten zijn wij als ondernemers niet meer in staat om ons eigendom vrij te verkopen en een dergelijke situatie willen we te allen tijde voorkomen. De publicatie van de HOV-	Als er bedrijfspanden gekocht moeten worden voor het realiseren van de HOV zal de gemeente het gesprek aangaan over minnelijke verwerving met de eigenaren en eventuele huurders. Ook zal een onteigeningsprocedure worden voorbereid. Dit betekent dat betrokkenen recht hebben op een volledige schadeloosstelling. De gemeente kan nu nog niet zeggen of het instrument voorkeursrecht gebruikt gaat worden. Hiervoor zal een zorgvuldige afweging plaatsvinden. Mocht er	Grondverwerving en bedrijfsvoering

		voorkeursvariant veroorzaakt op zich al de nodige schade omdat ons pand nagenoeg onverkoopbaar wordt. Welke ondernemer wil investeren in een pand wat binnen een aantal jaren wordt gesloopt? Ik verzoek uw gemeenteraad daarom vooraf aan ons, de ondernemers hard toe te zeggen dat u geen gebruik zult maken van de Wet Voorkeursrecht Gemeenten om verdere bewegingsvrijheid van de eigenaar te voorkomen. Wanneer uw gemeentebestuur onverhoopt wel gebruik zou maken van de Wet Voorkeursrecht Gemeenten vrees ik dat dit de in de toekomst gewenste verwerving en onderhandelingen hiertoe niet zal bevorderen.	straks besloten worden om een voorkeursrecht te vestigen, dan staan voor eigenaren de geëigende rechtsmiddelen ter beschikking.	
	d	Planologie: In relatie tot mijn vorige punt omtrent het ontbreken van een variant waarbij de bedrijven aan de Lekstraat worden vrijgehouden, wil ik er nu reeds op wijzen dat, bij uitblijven van een goede regeling, wij ons juridisch zullen verzetten tegen de verdere besluitvorming. Zodra de structuurvisie is vastgesteld, zal de gemeente daaropvolgend een planologisch besluit nemen waar bezwaar en beroep (Raad van State) tegen zal worden ingediend. Het ontbreken van een variant waarbij de bedrijven aan de Lekstraat gespaard zouden kunnen worden zou door de Raad van State wel eens gezien kunnen worden als een ernstige planologische tekortkoming.	Vanzelfsprekend is het de intentie om in gesprek te blijven met de ondernemers aan de Lekstraat om in gezamenlijkheid te komen tot een wenselijke uitkomst.	Grondverwerving en bedrijfsvoering
	e	Belangen van de bedrijven: In het kader van de ontwikkeling van de stad Den Haag en de transformatie van de Binckhorst en daarmee dus het algemeen belang is het te begrijpen dat een HOV-verbinding noodzakelijk is. Het is immers door de minister als voorwaarde gesteld voor de verdere transformatie van de Binckhorst. Als doorkijk op eventuele besluitvorming door uw gemeentebestuur wil ik u alvast meegeven dat in dat geval de herhuisvesting van de bedrijven, op een vergelijkbare locatie in de nabije omgeving, te allen tijde zal moeten worden gewaarborgd. Door een aantal ondernemers is tijdens de informatieavond van 6 september jl. al aangegeven dat wanneer de gemeente bijvoorbeeld op de Binckhorst vervangende en vergelijkbare bedrijfsruimte ter beschikking zou kunnen stellen, dit al een positief effect zou kunnen hebben op de medewerking van de bedrijven. Zoals u weet is een aantal gebieden binnen de Binckhorst aangewezen middels het primaat ‘Werken’ en liggen er volop kansen om de noodzakelijk uit te plaatsen bedrijven te her vestigen. Overeenkomstig de onteigeningsmethodiek zullen de bedrijven in geval van verplaatsing schadeloos moeten worden gesteld zodat een eventueel noodzakelijke verhuizing geheel budgettair neutraal kan plaatsvinden.	Het is zeker de intentie om met betrokken bedrijven in overleg te gaan over de mogelijkheden tot hervestiging indien van toepassing. De gemeente heeft geen verplichting om een vervangende locatie te zoeken maar doet wel haar best hiervoor.	Grondverwerving en bedrijfsvoering
	f	Tot zover de belangrijkste punten uit onze zienswijze, waarbij we ons uiteraard het recht voorbehouden om in een latere fase van de procedure nog nadere argumenten naar voren te brengen. In het kort deze zienswijze samengevat: Primair: sparen van de bedrijven plus toevoegen variant die dit mogelijk maakt. Subsidiair: vergelijkbare vervangend onroerend goed/huisvesting in de directe omgeving (Binckhorst) plus schaderegeling.	Dank voor uw zienswijze. Zie voor de beantwoording van uw zienswijze hier bovenstaande punten	Grondverwerving en bedrijfsvoering

091903		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT
091904		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT
091905		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091906		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
091907		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT
091908		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091909		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT
091910		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091931	Zie voor beantwoording zienswijze 091931	NVT
091911	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091931, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091931, aanvullend:	NVT
	b	Vragen met betrekking tot het waarom van deze gang van zaken werden tijdens een onlinebijeenkomst met de projectgroep steevast genegeerd, wat tot frustratie onder de deelnemers leidde. Het voelt alsof besluiten omtrent de HOV-verbinding in feite al genomen zijn zonder serieus rekening te houden met de belangen van de inwoners van Voorburg en Rijswijk en dat deze inwoners een ‘Haags probleem’ mogen gaan oplossen met grote negatieve gevolgen voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in deze gemeenten.	Dank voor uw zienswijze. Met de HOV-verbinding wordt niet alleen een Haags probleem opgevangen. Uit de Vervoerwaardestudie is gebleken dat ook het omliggende gebied vastloopt zonder passende maatregelen. De intentie is dat de inpassing van het HOV-tracé in de bebouwde omgeving moet leiden tot een verbetering van onder andere verkeersveiligheid en leefbaarheid. In de volgende fase wordt met de omgeving samen invulling gegeven aan hoe deze verbeteringen concreet tot stand kunnen komen.	Participatieproces
	c	Specifiek ten aanzien van aftakking HOV-verbinding naar Rijswijk/Delft via Geestbrugweg Onbegrijpelijk is dat men is gekomen tot de beschreven voorkeursvariant met een aftakking van de HOV-verbinding via de Geestbrugweg, zonder dat alle consequenties voor bewoners met betrekking tot leefbaarheid, veiligheid en woongenot, geluids-/ en trillingsoverlast afdoende zijn bekeken en afgewogen. Het rapport beschrijft bovendien dat ‘de HOV-tram richting Rijswijk/Delft vanwege ruimtegebrek gemengd zal moeten rijden met het overige verkeer en dat dit zonder maatregelen en herinrichting nadelige gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid, betrouwbaarheid en snelheid van het HOV.” (pagina 29 Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst). Aan welke maatregelen en herinrichting gedacht kan worden is niet of nauwelijks uitgewerkt. Dit is een volgende stap in het proces en verdient ‘nadere uitwerking’. Wat als de inpasbaarheid niet haalbaar blijkt? Wat zijn dan de gevolgen? De inpasbaarheid van het tracé zou nu al moeten worden betrokken in de afweging, niet wanneer het tracé al vastligt.	Het voorkeursalternatief is bepaald aan de hand van een uitgebreide set aan onderzoeksrapporten en een integrale afweging langs verschillende criteria uit het afweegkader, die voorafgaand aan het uitvoeren van de onderzoeken al zijn bepaald. De effecten op de bebouwde omgeving en omwonenden zijn daarin ook meegenomen. Hiervoor zijn onder andere de onderzoeken naar de milieueffecten gedaan. De technische inpasbaarheid is onderzocht met behulp van principeprofielen en dit is mogelijk. Hoe de inpassing van het tracé het beste kan plaatsvinden, wordt in een participatieproces met de omgeving vormgegeven. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen waarmee het (doorgaande) autoverkeer op de Geestbrugweg, Prinses Mariannelaan en Binckhorstlaan in Voorburg beperkt kan worden. Het aanbrengen van een 'knip' in het (doorgaande) autoverkeer, ter hoogte van de Geestbrug wordt in de planning- en studiefase verder onderzocht. Zie hiervoor maatregel 17 uit het Basispakket Mobiliteit.	Alternatief-beoordeling

	d	Wonende op de Geestbrugweg ervaren wij als geen ander de huidige, hoge verkeersdrukte op deze weg en de vaak voorkomende (bijna-)ongelukken op de kruisingen met uitritten vanuit de wijken Leeuwendaal en Cromvliet. Wij zien niet in hoe een hoogfrequente tramverbinding die gemengd zal rijden met het huidige verkeer (en welke volgens de beramingen nog fors zal toenemen) ingepast kan worden op de Geestbrugweg. Wij maken ons ernstige zorgen over de bereikbaarheid van de wijken en de verkeersveiligheid. De verkeersveiligheid op de Geestbrugweg staat al langer onder grote druk, wat ertoe heeft geleid dat de gemeente Rijswijk al lang geleden heeft beloofd hier actie op te zullen ondernemen.	In de MIRT-verkenning is geconcludeerd dat de ontwikkeling van de Binckhorst zorgt voor een sterke toename van de mobiliteit. Zonder verdere maatregelen zoals een tram (Referentiesituatie) zijn grote problemen met verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid te verwachten door een sterke toename van het autoverkeer, ook in Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Met de HOV-verbinding en aanvullende maatregelen wordt de groei van het autoverkeer beperkt/voorkomen. Wel zijn er aandachtspunten voor leefbaarheid en verkeersveiligheid op het tracédeel in Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Daarom zijn in het Basispakket Mobiliteit maatregelen voorzien voor een herinrichting van onder meer de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg en het verder terugdringen van het autoverkeer door beperkende maatregelen bij de Geestbrug. In de volgende fase worden de plannen voor het ontwerp van de inpassing en openbare ruimte nader uitgewerkt (planning- en studiefase). In de uitwerking van de plannen voor zowel de inpassing van de HOV-verbinding als de herinrichting van de Geestbrugweg wordt een verkeersveilig ontwerp als belangrijk aandachtspunt meegenomen. Dit proces is reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	e	Overlast door geluid en trillingen Wij maken ons grote zorgen om trillings-, zicht en geluidshinder door optrekken/afremmen en rijden van de tram. Het is onduidelijk welke beperkende maatregelen hiervoor kunnen worden ingezet en daadwerkelijk genomen zullen worden. Ook blijft ons onduidelijk wie verantwoordelijk zal zijn voor (financiële) compensatie voor aanpassing, reparatie en eventuele waardedaling van de historische huizen aan de Geestbrugweg. Alle onderdelen (bomen, barrière werking, oversteekbaarheid, te slopen panden, verlies parkeerplaatsen, ruimtelijke kwaliteit, geluidshinder) scoren in de technische beoordeling van de varianten – of -- (negatief en zeer negatief). Trilling scoort op 0. Dit wil zeggen dat er geen schade aan de huizen verwacht wordt. Ons inziens wordt dit effect volledig onderschat. In de huidige situatie zorgen vrachtwagen- en busverkeer reeds voor stevige trillingen aan huizen, en met het toevoegen van een hoogfrequente tramverbinding zal dit enkel toenemen. De trilling zal wel degelijk gevoeld worden en mede met de onvermijdelijke geluidshinder een aanzienlijke mate van overlast en schade veroorzaken.	Voor trillingen geldt dat op basis van de contourlijnen er voor alle panden langs het tracé sprake zal zijn van weinig hinder, en daarmee een zeer kleine kans op schade (<1%). Hiervoor verwijs ik u graag naar deelrapport 3 bij het Plan-MER, pagina 123. Voor de realisatiefase is in het Plan-MER aangegeven om trillingsmetingen te doen bij de bouwwerkzaamheden waarbij trillingen ontstaan en een oplevertoets na realisatie (toetsing van de trillingspredictie). De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aanbevolen om in de planning- en studiefase trilling- en geluidsmetingen te doen bij kunstwerken en daarnaast om de specifieke situatie van de ondergrond te betrekken bij het onderzoek. Deze aanbeveling wordt overgenomen door de gemeenten. In de planning- en studiefase, vanaf medio 2023, zal verder aandacht worden besteed aan het aspect 'trillingen'. Hiertoe zal een gedetailleerdere milieueffectrapportage worden opgesteld. Met betrekking op geluid geldt dat voor optrekken/afremmen auto's maatgevend zijn; deze produceren meer lawaai. Alleen met betrekking tot booggeluid (het piepende geluid dat trams maken in bochten) is er sprake van een beoordeling ""-"" bij de tram- en lightrailvarianten. Inspreker kan, indien zij van oordeel is dat zij door het project Bereikbaarheid CID Binckhorst (economische) schade ondervindt, een verzoek indienen op grond van de wettelijke nadeelcompensatieregeling. Dit kan te zijner tijd (na het onherroepelijk worden van het ruimtelijk besluit voor de HOV-verbinding, zoals een Omgevingsplan of Omgevingsvergunning).	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	f	Parkeer- en groenvoorzieningen Met de voorziene problemen qua inpasbaarheid van de aftakking van de HOV-verbinding via de Geestbrugweg vrezen wij dat parkeer- en groenvoorzieningen in het geding komen. Dit bovenop alle reeds gecreëerde trillings-, zicht en geluidsoverlast alsmede de nog onveiligere verkeerssituatie.	Het klopt inderdaad dat door de inpassing van de haltes bij zowel bus- als tramvarianten sprake is van een afname van parkeerplekken op dit deel van het tracé. In de planning- en studiefase wordt onderzocht of dit kan worden beperkt.	Mobiliteit - Parkeren

	g	Wij begrijpen dat een OV-verbinding met overige modaliteiten noodzakelijk is om verdere toename van de verkeersdruk met de komst van de vele nieuwe bewoners van de Binckhorst beheersbaar te houden. Maar een gedegen belangenafweging is hierbij noodzakelijk. Ons inziens weegt de beperkte vervoerswaarde van de aftakking van de HOV-verbinding naar Rijswijk/Delft via de Geestbrugweg niet op tegen de grote nadelige consequenties voor de omwonenden. Voor de gemeente Rijswijk is dit het moment om stappen te zetten in de al langer bestaande wensen voor een veiligere Geestbrugweg, een aantrekkelijk gebied voor ondernemers, winkeliers en bezoekers in Oud Rijswijk en een betere verbinding tussen de wijken Cromvliet en Leeuwendaal. Een HOV-verbinding met aftakking over de Geestbrugweg past ons inziens niet in deze plannen. Wij verzoeken u onze zienswijze te betrekken bij de verdere plan- en besluitvorming en hopen tenminste dat de inpasbaarheid van het tracé op de Geestbrugweg nu al wordt betrokken in de besluitvorming, niet wanneer het tracé al vastligt.	In de plan MER zijn de effecten van de alternatieven en tracés tegen elkaar afgewogen. Hierin zijn belangen in meegewogen. De uiteindelijke belangenafweging vind plaats bij de vaststelling van de plannen. Het voorkeurstracé via de Binckhorst naar Rijswijk/Delft laat een extra vervoerwaarde zien en verbetert de bereikbaarheid over het hele OV netwerk. In het Masterplan Bereikbaarheid zijn diverse aanvullende maatregelen opgenomen in de vorm van het Basispakket Mobiliteit. Een voorbeeld hiervan is maatregel 18; de herinrichting van de Geestbrugweg. Dit heeft als doel om de weg leefbaarder en veiliger te krijgen. Dit proces is reeds gestart door de gemeente Rijswijk samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving.	Proces
091912	a	Ik maak me zorgen. Het aanleggen van een tram door de Binckhorstlaan/Prinses Mariannelaan in Voorburg heeft nl. belangrijke gevolgen voor mijn persoonlijke leefomgeving in Voorburg-West. Uit de bestaande documenten, cijfers en aannames ter onderbouwing van de plannen (voor de coronaperiode) blijken geen steekhoudende argumenten aanwezig te zijn van het nut en de werkelijke noodzaak voor de tram door onze Binckhorstlaan/Prinses Mariannelaan in Voorburg met name qua rekening houden met de effecten voor de bewoners in onze buurt.	Dank voor uw zienswijze. Eén van de doelen van de MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID Binckhorst is om bij te dragen aan de regionale ambities voor OV. Op de lange termijn (2040) streven de regionale overheden en het rijk naar de realisatie van de Koningscorridor als onderdeel van een regionale Schaalsprong van het OV. Zie voor meer informatie paragraaf 4.4 Koningscorridor van dit document. Complexe projecten kenmerken zich door een hoge mate van onzekerheid. Daar is op verschillende manieren mee omgegaan in de onderzoeken, die zijn uitgevoerd. In de Vervoerwaardestudie (pagina 72-73) is bijvoorbeeld aandacht besteed aan de mogelijke effecten van COVID-19 op het gebruik van het OV. In de MKBA is een gevoeligheidsanalyse gedaan met de mogelijke structurele effecten van COVID-19 om de robuustheid van de uitkomsten te toetsen. Per saldo resulteert het in licht lagere uitkomsten. Deze veranderen echter niet de conclusies.	Nut en noodzaak
	b	Het lijkt niet logisch dat dit tracé van de Binckhorst naar de Haagweg gekozen is als voorkeurstracé. Tevens vrees ik voor de grotere verkeersdrukte/-opstoppingen en een toename van de veiligheidsproblematiek in onze wijk. Uit de plannen voor de tramlijn maak ik op dat Voorburg-West vrijwel volledig wordt afgesloten qua verkeer. Deze verandering zal een groot negatief effect hebben op onze leefomgeving. Ook vind ik het onvoorstelbaar dat de groenstrook met oude bomen langs de Maanweg zou moeten wijken voor een nieuw tramtracé. Het bestaand groen hier in de stad behouden is ongetwijfeld belangrijk en met enige aanpassing ook mogelijk.	De keuze voor het voorkeurstracé is onderbouwd in het Masterplan Bereikbaarheid. Het belang van de groenstrook langs de Maanweg wordt onderschreven. Het behoud van de groenstrook is daarom uitgangspunt bij de verdere uitwerking.	Leefbaarheid

	c	Ik vind dat er momenteel onvoldoende rekening wordt gehouden met bovenstaande punten/bezwaren in de huidige plannen. Als inwoner van Voorburg-West vraag ik u derhalve vriendelijk en dringend om onze/mijn belangen in dezen te behartigen en ervoor te zorgen dat er geen tram komt via een traject Binckhorstlaan/Prinses Mariannelaan in Voorburg-West. Ik zie toekomstige positieve(re) ontwikkelingen met belangstelling tegemoet.	We begrijpen uw zorgen. De gevolgen voor bereikbaarheid en leefbaarheid worden, ook op lokaal niveau voor Leidschendam-Voorburg, afgewogen bij de besluitvorming.	Participatieproces
091913		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091914		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091915		-omgeving wordt slecht bereikbaar, zeker bij afsluiten van zijwegen PM laan Voorburg en Geestbrugweg Rijswijk - er zullen veel parkeerplaatsen verdwijnen - geluidsoverlast - trillingshinder, weten we al van voormalige tram 10 - schade aan huizen - er gaat groen/bomen verdwijnen, dit is juist zo belangrijk om fijnstof om te vormen naar zuurstof – -Stoepen worden smaller - fietspaden verdwijnen	Dank voor uw zienswijze en het delen van uw zorgen. Dit plan dient juist om de omgeving beter bereikbaar te maken en te houden in de toekomst, met het oog op de toename in vraag naar mobiliteit door de ontwikkelingen op de Binckhorst op het gebied van de stedelijke verdichting. - Er zullen naar verwachting inderdaad parkeerplaatsen verdwijnen, met name ten behoeve van de haltes voor bus of tram in Voorburg-West en Rijswijk. - Voor trillingen geldt dat op basis van de contourlijnen er voor alle panden langs het tracé sprake zal zijn van weinig hinder, en daarmee een zeer kleine kans op schade (<1%) (zie deelrapport 3 bij het plan-MER, pagina 123). Voor de realisatiefase is in het Plan-MER aangegeven om trillingsmetingen te doen bij de bouwwerkzaamheden waarbij trillingen ontstaan en een oplevertoets na realisatie (toetsing van de trillingspredictie). Met betrekking tot geluidshinder geldt dat wegverkeer meer geluid veroorzaakt dan het optrekken en afremmen van trams. Afgezien van het booggeluid dat trams maken in bochten, dit is dan ook apart beoordeeld met een negatieve score (-) voor alle tramvarianten. De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aanbevolen om in de planning- en studiefase trilling- en geluidsmetingen te doen bij kunstwerken en daarnaast om de specifieke situatie van de ondergrond te betrekken bij het onderzoek. Deze aanbeveling wordt overgenomen door de gemeenten. In de planning- en studiefase, vanaf medio 2023, zal verder aandacht worden besteed aan de aspecten trillingen en geluid. Hiertoe zal een gedetailleerdere milieueffectrapportage worden opgesteld. - Er zal inderdaad een deel van het groen op de huidige locatie verdwijnen, maar dit wordt elders gecompenseerd. Het is wel belangrijk hier te vermelden dat fijnstof niet omgezet kan worden naar zuurstof: Fijnstof zijn de deeltjes die van remschijven, banden of andere vormen van slijtage ontstaan als gevolg van remmen, optrekken of simpelweg gebruiken. Voor alle modaliteiten (bus en tram, maar zeker ook auto's) geldt dat deze fijnstof uitstoten. - Stoepen en fietspaden zijn opgenomen in het Basispakket Mobiliteit. Hierin zijn opgenomen om mobiliteit te voet of fiets juist te verbeteren.	Leefbaarheid
091916		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091311	Zie voor beantwoording zienswijze 091311	NVT

091917		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091918		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijzen 091726 en 091620	Zie voor beantwoording zienswijzen 091726 en 091620	NVT
091919		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091920		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091921	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091205, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091205, aanvullend:	NVT
	b	Conclusies - Ik begrijp dat een OV-verbinding met overige modaliteiten noodzakelijk is om verdere toename van de verkeersdruk met de komst van de vele nieuwe bewoners van de Binckhorst beheersbaar te houden. Momenteel ligt er een voorkeursvoorstel en een enkel alternatief. - Ik ben van mening dat de inhoud, op basis van uw overwegingen en conclusies, onvolledig en niet zorgvuldig tot stand is gekomen. Tevens mis ik een aantal alternatieve routes en oplossingen in uw overwegingen. - Ik heb als klacht dat u de kans heeft voorbij laten gaan om de OV-verbinding reeds bij de aanleg Rotterdamsebaan en de herinrichting van de Binckhorst mee te nemen. Dit had veel problematiek kunnen voorkomen. - Ik maak ook bezwaar tegen het proces van inspraak van bewoners. Een belangenafweging is noodzakelijk en ook wettelijk vereist en die is hier onvolledig en onzorgvuldig uitgevoerd. Als omwonende van het beoogde tracé ben ik uitsluitend geïnformeerd en niet gehoord. Ook is geen sprake geweest van werkelijke inspraak. Het bewonersplatform is een rituele dans gebleken. - Vanuit persoonlijk belang ervaar ik, als inwoner van Voorburg-West langs het beoogde tracé van voorlopige voorkeursvariant 1T, dat ik straks wel de lasten maar nauwelijks de lusten krijg. - Met onderstaande zienswijze heb ik een aantal aandachtpunten uitgewerkt om mijn mening te onderbouwen. - Ik verzoek u dringend om gehoor te geven aan mijn verzoek als omwonende belanghebbende, om het ontwerp van de HOV-verbinding te herzien. In het kort: - Er moet veel beter gekeken worden naar alternatieven, waaronder volledige ondertunneling van het tracé naar Station Voorburg. Voor de aftakking richting Delft bestaat überhaupt geen noodzaak. - De inpasbaarheid van het tracé moet nu al worden betrokken in de afweging, niet wanneer het tracé al vastligt. - Het tracé richting Rijswijk/Delft heeft een zeer negatieve impact op de leefbaarheid voor omwonenden van het tracé. Het voorgestelde alternatieve tracé T2 naar Voorburg heeft een veel hogere score.	Dank voor uw zienswijze. De gehanteerde methodiek volstaat voor een verkenningsfase (waarbij het gaat om een tracékeuze) en het detailniveau in een Plan-MER. Bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief vindt in de planning- en studiefase gedetailleerder onderzoek plaats (met vormvrije-MER). Aan de hand van de nu uitgevoerde onderzoeken zijn de aandachtspunten die spelen rond inpassing van het tracé uiteengezet. Dit heeft geleid tot (financiële) afspraken over reconstructie van erfgrens tot erfgrens en aanvullende maatregelen in het Basispakket Mobiliteit om te kunnen komen tot een verbetering van onder andere leefbaarheid en verkeersveiligheid van het omliggende gebied. Daarbij zijn de initiatiefnemers overeengekomen dat belanghebbenden betrokken moeten worden bij de uitwerking van de inpassing. Wat betreft de Rotterdamsebaan is er bij de planuitwerking en besluitvorming ook een OV tracé onderzocht. Dit tracé was nog niet haalbaar omdat er nog onvoldoende zicht was op een forse verdichting met, onder andere, grote aantallen woningen de Binckhorst. De bestuurlijke wens voor HOV heeft wel geleid tot een tracéreservering langs de Binckhorstlaan. De haalbaarheid en noodzaak voor realisatie van HOV is urgent geworden na het besluit tot stedelijke verdichting in het CID en de Binckhorst waarin het proces van verdere planuitwerking is ingezet. De transformatie en verdichting van de Binckhorst van industriegebied naar gemengd woon- en werkgebied is pas later tot stand gekomen en geformaliseerd met het Omgevingsplan Binckhorst uit 2019. Wat betreft participatie is er in deze fase een brede groep belanghebbenden (stakeholders) bij het project betrokken volgens niveau 1 van de participatieladder: "informeren en raadplegen". Door deze stakeholders te raadplegen zijn aandachtspunten uit de omgeving naar voren gekomen. Deze zijn in het Omgevingsverslag verwoord. Dit Omgevingsverslag is meegewogen bij de verdere besluitvorming. Wat betreft nut en noodzaak en nauwkeurigheid van het onderzoek blijkt uit de Vervoerwaardestudie dat zonder maatregelen de bereikbaarheid van de Binckhorst en de omliggende gebieden vastloopt. De initiatienemers hebben er in 2019 voor gekozen dat een oplossing gezocht moet worden in een HOV-verbinding, aangevuld met maatregelen die een mobiliteitstransitie stimuleren. De uitwerking van een HOV-verbinding dient daarbij plaats te vinden binnen de beleidskader en toekomstvisie op het regionale OV-netwerk. Dit is vastgelegd in de Schaalsprong OV, waar onder andere de Koningscorridor onderdeel van uitmaakt. In deze documenten wordt uitgegaan van een HOV-verbinding over de Binckhorst richting Voorburg en richting Rijswijk/Delft. Voor de route richting	Proces - Historie

		- De door mij in deze zienswijze voorgestelde oplossing levert een enorme kostenbesparing en een gelijke vervoerswaarde.	Rijswijk/Delft zijn twee alternatieven onderzocht: een route via de Geestbrugweg en een route via de Broekslootkade. Het voorkeursalternatief is bepaald aan de hand van een uitgebreide set aan onderzoeksrapporten en een integrale afweging langs verschillende criteria uit het afweegkader, die voorafgaand aan het uitvoeren van de onderzoeken al zijn bepaald. Deze afweging is daarmee niet gedaan op basis van expert judgement en ook niet subjectief.	
091922		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT
091923		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT
091924	a	Indiener is gevestigd aan de Maanweg en is op het gebied van verf, behang en woninginrichting een zeer belangrijke speler in Den Haag en een begrip in de Binckhorst. Na realisatie van de huidige in aanbouw zijnde woningbouwplannen zal de marktpositie van het bedrijf alleen nog maar toenemen. Klanten en leveranciers kunnen voor de deur parkeren en laden en lossen, dat is de levensader voor het bedrijf en daarom baart de nieuwe indeling van de Maanweg opdrachtgever grote zorgen.	Dank voor uw zienswijze. Hierna gaan wij inhoudelijk in op uw zienswijze.	Grondverwerving en bedrijfsvoering
	b	Thans bestaat de Maanweg uit 2x2 rijstroken en kunnen de klanten vanaf de rechter rijbaan het parkeerterrein bereiken en verlaten. In de nieuwe voorgestelde situatie met 1x1 rijstrook en inpassing van een tramlijn, zal als gevolg van de in- en uitrijden er ernstige verkeershinder ontstaan op de Maanweg en zal het bedrijf ernstig beperkt worden in haar bedrijfsvoering, zeker wanneer het trottoir/groenstrook volgens wordt versmald, terwijl deze juist zo hard nodig is voor laden/lossen en parkeren. In het verlengde van het naast het bedrijf gelegen benzinestation en wascomplex is het ons inziens mogelijk om beide bedrijven (met een hoge verkeersintensiteit) gecombineerd in te passen. Wij verzoeken uw gemeentebestuur vriendelijk doch dringend onze bereikbaarheid en parkeermogelijkheid in uw besluitvorming ov er de HOV en Maanweg te waarborgen en uw besluitvorming te heroverwegen. Op de afbeelding treft u de verbeelding aan van de door ons gevreesde nieuwe indeling de Maanweg. Wij behouden ons het uitdrukkelijk recht voor in een later stadium nadere argumenten naar voren te brengen.	Uitgangspunt is dat aanliggende percelen ontsloten moet blijven. In het ontwerp in de volgende fase is het laden/lossen en parkeren een aandachtspunt.	Grondverwerving en bedrijfsvoering
091925		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT
091926		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091628	Zie voor beantwoording zienswijze 091628	NVT
091927	a	Het aanleggen van een tram door de Binckhorstlaan/Prinses Mariannelaan/Geestbrugweg heeft te grote nadelige gevolgen voor mij en de bewoners in de directe omgeving van bovengenoemde straten.	Dank voor uw zienswijze. Hieronder gaan wij inhoudelijk in op uw zienswijze.	Leefbaarheid
	b	Zoals ook u bekend moet zijn is de Geestbrugweg op diverse momenten op de dag reeds overbelast. Met het toevoegen van een tramverbinding met een frequentie van iedere 5 minuten wordt de doorstroom op de Geestbrugweg een nog groter probleem dan het nu al is. De veiligheid van voetgangers, denk hierbij aan ouderen en schoolgaande jeugd, en fietsers komt hiermee in het gedrang.	In de MIRT-verkenning is geconcludeerd dat de ontwikkeling van de Binckhorst zorgt voor een sterke toename van de mobiliteit. Zonder verdere maatregelen zoals een tram (Referentiesituatie) zijn grote problemen met verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid te verwachten door een sterke toename van het autoverkeer, ook in Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Met de HOV-verbinding en aanvullende maatregelen wordt de groei van het autoverkeer beperkt/voorkomen. Wel zijn er aandachtspunten voor leefbaarheid en verkeersveiligheid op het tracédeel in Leidschendam-Voorburg en Rijswijk.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid

			Daarom zijn in het Basispakket Mobiliteit maatregelen voorzien voor een herinrichting van onder meer de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg en het verder terugdringen van het autoverkeer door beperkende maatregelen bij de Geestbrug. In de volgende fase worden de plannen voor het ontwerp van de inpassing en openbare ruimte nader uitgewerkt (planning- en studiefase). In de uitwerking van de plannen voor zowel de inpassing van de HOV-verbinding als de herinrichting van de Geestbrugweg wordt een verkeersveilig ontwerp als belangrijk aandachtspunt meegenomen. Dit proces is reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving.	
	c	Afgezien van de veiligheidsaspecten zullen de trillingen veroorzaakt door de trams voor overlast zorgen, schade aan huizen is een niet te negeren optie.	In de planning- en studiefase vindt meer gedetailleerd onderzoek plaats naar trillingen en benodigde maatregelen, uitgaande van het uitgewerkte ontwerp van het voorkeursalternatief. Voor de realisatiefase is in het Plan-MER aangegeven om trillingsmetingen te doen bij de bouwwerkzaamheden waarbij trillingen ontstaan en een oplevertoets na realisatie (toetsing van de trillingspredictie). De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aanbevolen om in de planning- en studiefase trilling- en geluidsmetingen te doen bij kunstwerken en daarnaast om de specifieke situatie van de ondergrond te betrekken bij het onderzoek. Deze aanbeveling wordt overgenomen door de gemeenten.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	d	Wederom wordt de problematiek van Den Haag op het bordje van de buurgemeenten gelegd. Natuurlijk zal er een oplossing moeten komen voor de afwikkeling van de verkeersbewegingen maar dit plan is onzalig en moet per direct in de prullenbak verdwijnen. Vertrouwende dat u de juiste beslissingen neemt in deze complexe materie, teken ik.	De gevolgen voor bereikbaarheid en leefbaarheid worden, ook op lokaal niveau, afgewogen bij de besluitvorming.	Nut en Noodzaak
091928		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091628	Zie voor beantwoording zienswijze 091628	NVT
091929		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091628	Zie voor beantwoording zienswijze 091628	NVT
091930		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091931	a	Als bewoner van deze regio begrijp en onderschrijf ik het belang van hoogwaardig openbaar vervoer, van terugdringing van toenemende overlast van autoverkeer (bereikbaar met auto, maar minder doorgaand autoverkeer, 30 km/u de norm), van een mobiliteitstransitie met voorrang voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. (Ontwerp Masterplan pag. 17-18). Ik ben echter niét overtuigd van nut en noodzaak van de zgn. voorkeursvariant (over de Geestbrugweg). Ook de onderbouwing van de tracékeuze, en de wijze waarop de MER is ingevuld, roepen bij mij grote vragen op. Expert judgement in plaats van data en feiten voelt als subjectief en doelgericht redeneren. Ik maak mij grote zorgen over veiligheid en leefbaarheid, die ook zonder tram al onder druk staan door toenemende verkeersdrukte. Zeker wanneer daar nog eens 50.000 – 60.000 bewoners van de Binckhorst bijkomen.	Dank voor uw zienswijze. We begrijpen uw zorgen. Onderzocht is op welke manier HOV het beste kan bijdragen aan de toekomstige modaliteitsvraag als gevolg van de ontwikkelingen op de Binckhorst. Uit de Vervoerwaardestudie blijkt dat zonder maatregelen de bereikbaarheid van de Binckhorst en de omliggende gebieden vastloopt. Het afzien van een HOV-verbinding op het traject via de Geestbrugweg wordt niet als oplossing overwogen. In het Masterplan Bereikbaarheid is echter wel geconstateerd dat vanwege de bestaande en in de toekomst verwachte verkeersdrukte op dit traject ook aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. In dat kader is een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") een aanvullende maatregel (nr. 17) in het Basispakket Mobiliteit. De gemeente Rijswijk neemt deze mee in de uitwerking van de herinrichting van de Geestbrugweg (nr. 18 uit het Basispakket Mobiliteit) om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. Dit proces is reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving.	Leefbaarheid

	b	In de algemene onderbouwing van de plannen voor de HOV-verbinding wordt gesteld dat een snelle, frequente OV-verbinding vanaf Den Haag Centraal over de Binckhorst naar Station Voorburg en via Rijswijk naar Delft nodig is om de woningbouwopgave mogelijk te maken en de regio ook op lange termijn bereikbaar te houden. Het is in de eerste plaats zeer spijtig dat dit niet is meegenomen bij de herontwikkeling van de Binckhorst in de aanleg van de Rotterdamsebaan. Dat had een hele hoop ellende gescheeld. De tweede tranche van 5000 woningen in de Binckhorst is bovendien uitgesteld. Om de uitvoering mogelijk te maken zal het Omgevingsplan Binckhorst moeten worden aangepast. Dit zal een langdurig traject zijn met aanzienlijke vertragingen voor de uitvoering van de plannen voor de HOV-verbinding, van tenminste 5 jaar. Deze vertraging biedt de gelegenheid om naar beter inpasbare alternatieven te kijken, samen met omwonenden en via een ander en vooral beter participatieproces dan tot nog toe heeft plaatsgevonden. Alternatieven die passen in de omgeving en een toekomstbestendig onderdeel zijn van verdere OV-ontwikkeling. In de tussentijd kunnen de buslijnen 26 en 28 geoptimaliseerd worden om zo de groei van het aantal inwoners op de Binckhorst en de toenemende vraag naar mobiliteit op te kunnen vangen.	De Vervoerwaardestudie laat zien dat de bereikbaarheid na voltooien van de gebiedsontwikkeling onvoldoende is, en niet is op te lossen met meer capaciteit van de bestaande lijnen en modaliteiten. Als er geen goed OV aanwezig is in het gebied zal de auto een grotere rol krijgen dan wenselijk met nadelige gevolgen voor de leefbaarheid. Het is simpelweg onmogelijk om de mobiliteit in CID-Binckhorst en de omliggende gebieden af te laten hangen van auto's. Aanvullend kan een bus niet voldoen aan de benodigde capaciteit. Een tram daarentegen wel.	Alternatieve routes
	c	In het vervolg van deze zienswijze ga ik in op de volgende onderwerpen: - Vervoerswaarde van de gekozen oplossing - Nut en noodzaak - Onderbouwing van de tracékeuze - Enkele overige punten (de MER procedure en de inspraakmogelijkheden) Ik sluit af met mijn conclusie. Daarbij zijn er wat mij betreft nog een hoop open vragen die beantwoording behoeven vóórdat besloten wordt tot maatregelen die grote gevolgen hebben voor bewoners en omwonenden. Niet eerst: tracékeuze, en dan wel zien hoe we dit in de uitvoeringsfase ‘oplossen’. Een benadering, laat staan besluitvorming, waarbij vooraf geen of onvoldoende inzicht bestaat in de uitvoeringsconsequenties, is gemeten naar huidige politieke en bestuurlijke maatstaven, niet meer van deze tijd. En zo’n benadering is een misplaatste methodiek, waarbij straks een zelfverklaard point of no return wordt opgeworpen, om niet meer het gesprek aan te hoeven gaan. Want: Hé, we zijn n u al zo ver, nu kunnen we niet meer terug!	De wijze waarop een project als dit aangepakt wordt, wordt voorgeschreven door de systematiek van het MIRT. Om te voorkomen dat in een vroeg stadium heel veel geld gestoken moet worden in het onderzoeken van alle mogelijke varianten, werkt de aanpak van grof naar fijn. In de MIRT-verkenningsfase gaat het om een keuze voor het voorkeurstracé, waarvan duidelijk is dat het gerealiseerd kan worden. Bij de afweging dienen onder andere de effecten op de directe omgeving in beeld gebracht te zijn en onderdeel te zijn van de afweging. Het nu uitgevoerde onderzoek en voorliggende stap is conform deze aanpak.	Alternatief-beoordeling

	d	Vervoerswaarde: Op blz. 12 in de specifieke onderbouwing in het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid is bij Opgave 2 vermeld het bijdragen aan de bereikbaarheid van de Zuidelijke Randstad door het wegnemen van de NMCA OV-knelpunten Rijswijkseplein en Binckhorstlaan en het voorkomen van extra belasting van het hoofdwegennet door de verstedelijking van CID-Binckhorst. Kort gezegd wordt dit opgelost door HTM-lijn 1 van Scheveningen naar Delft door de Binckhorst te leiden. Het is mij compleet niet duidelijk waarom dit moet gebeuren. Het herkomst- en bestemmingsonderzoek geeft daarvoor geen aanleiding noch een onderbouwing. De huidige gebruikers van lijn 1 die nu via het centrum van Den Haag en Rijswijk reizen, zullen belangrijke bestemmingen zoals het Mondriaancollege, de Haagse Hogeschool, de Megastores en Station Hollands Spoor niet meer rechtstreeks kunnen bereiken. De vervoerswaarde van lijn 1 op het bestaande traject, met een – nota bene – vrij liggende trambaan - is dan ook heel groot. Dit zal bij het nieuwe tracé niet meer zo zijn. Het probleem van het Rijswijkseplein dat met het verleggen van HTM-lijn 1 zou moeten worden opgelost, is in het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en de andere stukken niet verder benoemd, anders dan dat er veel tramlijnen overheen lopen. Dit kan bijvoorbeeld ook relatief eenvoudig worden opgelost door het eindpunt van de lijnen 11 en 12 op het Rijswijkseplein net als vroeger terug te leggen bij Station Hollands Spoor. Met de nieuwe trams is dat geen probleem meer, omdat die, net als de lijnen 2 en 19 bij Ziekenhuis Antoniushove, kop kunnen maken op twee sporen tegenover HS. Bij het doornemen van de vele documenten die onderdeel zijn van dit proces ben ik bovendien geen enkel document tegengekomen waar een duidelijke onderbouwing is gegeven van het feit dat het Rijswijkseplein wordt ontlast als lijn 1 wordt omgeleid. Op blz. 6 van het Masterplan is zelfs aangegeven dat de HOV-tram slechts voor een beperkte verbetering, d.w.z. ontlasting, van de druk op het Rijswijkseplein zorgt. Bovendien is bij de informatiesessies aangegeven dat de omleiding slechts bijvangst is en dat mogelijk niet eens het gewenste resultaat geeft. Zoals al gezegd zijn er effectievere mogelijkheden zoals hierboven beschreven met lijn 11 en 12. De stap die nu wordt voorgesteld is te kort door de bocht. En zeker gezien de impact die dit heeft op mijn leefomgeving als gevolg van de omgeleide tram.	Een HOV-verbinding over de Binckhorst maakt onderdeel uit van een geheel vervoersnetwerk. De uitwerking daarvan is daarom vanuit het netwerk beschouwd. De ambities die de regio heeft met het regionale netwerk zijn beschreven in de plannen voor de Schaalsprong OV en, meer concreet voor de Binckhorst, de Koningscorridor. Deze plannen gelden als uitgangspunt voor de onderzoeken. Zoals ook te lezen in paragraaf 4.4 (Koningscorridor) wordt met deze verbinding belangrijkste economische toplocaties met elkaar verbonden waardoor meer banen binnen bereik van mensen komen waarmee de economie wordt versterkt. Om in de MIRT-verkenning onderzoek te kunnen doen naar de vervoerwaarde van deze nieuwe HOV verbinding zijn de afgelopen jaren aannames/uitgangspunten vastgesteld voor het totale OV-netwerk. Eén daarvan is de aanname dat lijn 1 vanuit Delft ‘omgeklapt’ wordt naar het nieuwe tracé via de Binckhorst en daarna via DHCS naar Scheveningen zal lopen. Naast lijn 1 rijden lijn 15, 16 en 17 ook over grote delen van het huidige tracé van lijn 1. Daarmee hebben de reizigers in deze wijken een alternatief voor lijn 1. Het omleggen van lijn 1 helpt mee het NMCA knelpunt Rijswijkse plein en NMCA knelpunt Binckhorstlaan te verminderen maar zal deel zijn van een integrale aanpak op dit knelpunt. Belangrijk om te benoemen is dat er in deze MIRT-verkenningsfase geen besluit wordt genomen over deze lijnvoering. In de volgende fase (planning- en studiefase) vanaf medio 2023 zal de precieze lijnvoering en exploitatie nauwkeuriger worden bekeken. Indien daar aanleiding toe is kan het in stand houden van een tramlijn tussen Laak en Delft nog wel een optie zijn. In de basis gaan de MRDH en HTM over de lijnvoering van het totale netwerk, waaronder lijn 1.	Koningscorridor
	e	Is er een gevoeligheidsanalyse gedaan op de betrouwbaarheid/robuustheid van het tijdschema van de tramverbinding over het gedeelte tussen de Binckhorstlaan-zuid en de aansluiting met de Haagweg? Als bewoners zie ik namelijk dat in de praktijk deze route volledig vaststaat in de spits en dat er minimaal 10 tot 15 minuten over dit stukje gedaan zal worden. Hoe sluit dit aan op de betrouwbaarheid van een HOV-verbinding?	De inpassing van de HOV verbinding op deze locatie is een aandachtspunt voor de planuitwerking. Door de beperkte ruimte is het niet mogelijk om een aparte HOV baan toe te voegen aan de huidige indeling ter plekke van de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg, dus zal er gekeken moeten worden naar een andere oplossing zoals het verminderen van het autoverkeer.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

	f	Al deze aspecten behoren in de fase van de keuze voor de voorkeursvariant te worden afgewogen aangezien deze in de uitwerkingsfase als uitgangspunten worden beschouwd. Ten onrechte is dit niet gebeurd. Aangezien het hier om de bereikbaarheid en veiligheid gaat van complete buurten in een toch al door barrières omsloten wijk dienen deze punten in deze fase zwaar te wegen. Reeds hierom moet de conclusie zijn dat om al deze redenen een verlegging van tramlijn 1 naar de Binckhorstlaan-Voorburg en Prinses Mariannelaan – Geestbrugweg zeer onwenselijk en onacceptabel is.	Het tracé is gekozen op basis van een groot aantal aspecten waarbij het voorkeurstracé het best inpasbaar lijkt te zijn. De negatieve gevolgen zijn in dit alternatief het meest beperkt, beheersbaar of te compenseren. In de planning- en studiefase wordt de inpassing van de tram op het traject Binckhorstlaan-Prinses Mariannelaan-Geestbrugweg verder uitgewerkt en onderzocht. In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en in de toekomst verwachte verkeersdrukte op dit traject ook aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. In dat kader is een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") een aanvullende maatregel (nr. 17) in het Basispakket Mobiliteit. Dit is gunstig voor de verkeersafwikkeling. Bij de verdere uitwerking van de aanvullende maatregel Herinrichting Geestbrugweg (nr. 18) wordt onderzoek gedaan naar een veiliger weginrichting en ontsluiting van omliggende wijken, ook in Voorburg-West.	Alternatief-beoordeling
	g	Nut en noodzaak In het Ontwerp Masterplan noch in de onderliggende vervoerwaardestudie, noch elders in de achtergronddocumenten, is een onderbouwing te vinden voor een rechtstreekse verbinding van de Binckhorst naar Delft door middel van de omlegging van lijn 1. Ook niet op pag. 13-14 van de vervoerwaardestudie (referentie,“Aantal OV-reizigers op doorsneden, aantal in- en uitstappers enz.“) waar men deze onderbouwing verwacht. In welke behoefte en in wiens behoefte moet dit tracé voorzien? Er is volgens de Vervoerwaardestudie grotendeels sprake van substitutie: “De vervoerkundige verschillen tussen de tracévarianten zijn klein. (...) Een groot deel van de reizigers in de verbinding met Rijswijk/Delft bestaat uit bestaande reizigers die een andere route kiezen, zowel doorgaande reizigers als reizigers vanuit Laak en Oud Rijswijk.” (Vervoerwaardestudie pag. 77). Hoe staat dit in verhouding tot de impact op de bewoners die door de omlegging worden getroffen?	Met de route via de Geestbrugweg en de Binckhorst wordt het OV netwerk efficiënter en wordt het bestaande knelpunt op het Rijswijkseplein verminderd. Uit de Vervoerwaardestudie volgt dat de tramverbinding Den Haag Centraal – Rijswijk – Delft een relatief groot reizigersaantal kent. Bij het bepalen van het voorkeurstracé is gebruik gemaakt van een vooraf opgesteld afweegkader. Hierin zijn onder andere de effecten van de varianten op de directe leefomgeving in opgenomen. Op basis van de integrale afweging is het voorlopige voorkeursalternatief bepaald.	Nut en Noodzaak
	h	De Binckhorst is dichtbij bestaande OV-knooppunten (Den Haag Centraal, Station Voorburg, Den Haag HS) met uitstekende verbindingen naar Delft. Bereikbaarheid voor Binckhorstbewoners van deze stations is met eenvoudiger ingrepen (waarmee zij snel deze knooppunten bereiken) te realiseren. Dit wordt ook erkend in de MKBA (conclusie pag. 59) en het Rapport MER (reflectie op de uitkomsten MKBA, pag. 109), met inbegrip van de nadelen voor huidige gebruikers van lijn 1.	Een OV-netwerk bestaat gewoonlijk uit meerdere lagen. De trein is een vervoermiddel om reizigers over grote afstanden te vervoeren. Bus, tram en metro zijn vervoersmiddelen met een fijnmazigere ontsluiting. Niet alle reizigers wonen op een station of hebben een bestemming op het station: een tram of HOV-bus kan voor reizigers een sneller alternatief zijn van deur tot deur. In het verkeersmodel worden diverse reisopties tegen elkaar afgewogen. Uit de Vervoerwaardestudie blijkt ook dat het beoogde HOV goed gebruikt wordt. Soms als voortransport naar een station maar ook voor veel bestemmingen verder in de stad en regio. Met het realiseren van de voorkeursvariant wordt het OV-netwerk als geheel beter. Wel geldt dat specifieke reizigers het geval kan zijn dat de reistijd achteruit gaat. Daarbij is het belangrijk om te melden dat naast lijn 1, lijn 15, 16 en 17 ook over grote delen van het huidige tracé van lijn 1 rijden. Daarmee hebben de reizigers in deze wijken een alternatief voor lijn 1. Belangrijk om te benoemen is	Nut en Noodzaak

			dat er in deze MIRT-verkenningsfase geen besluit wordt genomen over deze lijnvoering.	
	i	Op blz. 55 van het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid is vermeld dat in de varianten waar tram 1 over de Binckhorst gaat rijden, het aantal OV-reizigers op het Rijswijkseplein daalt met in totaal circa 16% t.o.v. de referentie. Dit zou volgens het Ontwerp Masterplan komen omdat er dan één tram minder over het Rijswijkseplein rijdt, waarmee het capaciteitsknelpunt op het Rijswijkseplein wordt verminderd. Naast afname van het aantal reizigers neemt bij de HOV-tram-variant de frequentie op het Rijswijkseplein af, wat tevens zou bijdragen aan het ontlasten van het knelpunt, aldus het Ontwerp Masterplan.	Uw constatering is correct.	Lijnvoering
	j	Een afname van het aantal reizigers met 16% is een zeer minieme daling als die wordt afgezet tegen de grote negatieve impact van de aftakking voor omwonenden van het beoogde tracé. In plaats van te zoeken naar slimme (mobiliteits)oplossingen voor het Rijswijkseplein wordt dit probleem afgewenteld op Voorburg-West. Of beter gezegd: het probleem wordt verplaatst naar Voorburg-West. Een tram over de Binckhorstlaan-Voorburg, de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg zal gaan leiden tot verkeersinfarcten op dit toch al zeer drukke wegvak waar de tram vanwege de beperkte ruimte moet gaan meerijden met het overige verkeer. Ook zal de tram de Geestbrug over moeten die meerdere keren per dag opengaat vanwege de beroepsscheepvaart. Al deze factoren zijn ten onrechte niet betrokken bij de technische beoordeling van de varianten.	Om in de MIRT-verkenning onderzoek te kunnen doen naar de vervoerwaarde van deze nieuwe HOV verbinding zijn de afgelopen jaren aannames/uitgangspunten vastgesteld voor het totale OV-netwerk. Eén daarvan is de aanname dat lijn 1 vanuit Delft 'omgeklapt' wordt naar het nieuwe tracé via de Binckhorst en daarna via Den Haag Centraal naar Scheveningen zal lopen. Het omleggen van lijn 1 helpt mee het NMCA knelpunt Rijswijkse plein en NMCA knelpunt Binckhorstlaan te verminderen maar zal deel zijn van een integrale aanpak op dit knelpunt. In de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg zijn inderdaad aandachtspunten over doorstroming autoverkeer en verkeersveiligheid geconstateerd. In de planuitwerking moet nader onderzocht worden op welke wijze de HOV zo optimaal mogelijk ingepast kan worden, eventueel in combinatie met verkeersbeperkende maatregel op de Geestbrug (zoals opgenomen in het Basispakket Mobiliteit). Met de openingen van de brug kan in de dienstregeling rekening worden gehouden.	Alternatief-beoordeling
	k	Groot voordeel van het behouden van de huidige lijnvoering van lijn 1 is dat de huidige vervoerswaarde hoog blijft en er geen consequenties zijn voor Voorburg en Rijswijk. Bovendien kan het bomenbestand op de Binckhorstlaan-Voorburg behouden blijven. Daarnaast is een ander groot voordeel dat er geen investeringen hoeven te worden gedaan in de vervanging van zowel de Geestbrug als de Binckhorstbrug. Bovendien is de voorziene sloop van gebouwen tussen de Zonweg en de Maanweg in de T2 variant niet nodig en kan het transformatiehuisje blijven staan.	Zie voor beantwoording paragraaf 4.6 van dit document.	Alternatieve routes
	l	Als bewoner van deze regio begrijp en onderschrijf ik het belang van hoogwaardig openbaar vervoer, van terugdringing van toenemende overlast van autoverkeer bereikbaar met auto, maar minder doorgaand autoverkeer, 30 km/u de norm), van een mobiliteits-transitie met voorrang voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. (Ontwerp Masterplan pag. 17-18). Ik ben echter niét overtuigd van nut en noodzaak van de zgn. voorkeursvariant (over de Geestbrugweg). Ook de onderbouwing van de tracékeuze, en de wijze waarop de MER is ingevuld, roepen bij mij grote vragen op. Expert judgement in plaats van data en feiten voelt als subjectief en doelgericht redeneren. Ik maak mij grote zorgen over veiligheid en leefbaarheid, die ook zonder tram al onder druk staan	Wij begrijpen uw zorgen. Met deze stap wordt een oplossing geboden voor het door u beschreven probleem dat het beste inpasbaar is op basis van de informatie die op dit moment beschikbaar is. Het afzien van een HOV-verbinding wordt niet als oplossing overwogen, onderzocht is nu op welke manier HOV het beste kan bijdragen aan de toekomstige modaliteitsvraag als gevolg van de ontwikkelingen op de Binckhorst. Voor verdere beantwoording rondom nut en noodzaak verwijzen wij u graag naar paragraaf 4.2 van dit document.	Nut en Noodzaak

		door toenemende verkeersdrukte. Zeker wanneer daar nog eens 50.000 – 60.000 bewoners van de Binckhorst bijkomen.		
	m	De overzichtstabel onder 'Overzicht en conclusies aansluiting richting Delft' laat voor het tracé over de Geestbrugweg meer minnen (4) dan plussen (3) zien, de tabel R6 Binckhorstlaan-Geestbrugweg laat zelfs 5 minnen zien, de beoordeling is dus grotendeels negatief. Daarmee is het bij voorbaat geen geschikte variant. Waarom in de tabel onder Conclusies voor de Geestbrugweg een 'min' zomaar een 'o' is geworden wordt niet verklaard. Inpasbaarheid scoort 'neutraal', terwijl dat nu juist hét probleem is op de Geestbrugweg. Alle problemen worden vooruitgeschoven naar de uitvoeringsfase. Terwijl de recente geschiedenis toch keer op keer uitwijst dat het bij dergelijke grote project zeer van belang is om juist de uitvoering op orde te hebben en niet alleen maar de papieren beleidsbeslissingen. Want precies die uitvoering is waar de papieren werkelijkheid steeds opnieuw strandt. In de rapportage is te lezen dat er zorgen zijn over aantasting van groen en parkeervoorzieningen Binckhorstlaan, maar geen enkele opmerking hierover over de Geestbrugweg. Zie onderstaand citaat: Leefbaarheidsknelpunten: Alleen punten m.b.t. geluidshinder Mariannelaan, niets over Geestbrugweg. Effect op oplossing knelpunt Rijswijkseplein krijgt een plus, maar het effect is zeer beperkt volgens het Ontwerp Masterplan (pag. 55).Hoe verklaart de projectorganisatie dat dit wel een probleem is voor de Mariannelaan en niet voor de Geestbrugweg?	In de rapportage Zeef 1 is R6 op vergelijkbare wijze beoordeeld als de andere tracéoptie richting Delft. De andere tracés zijn per saldo negatiever beoordeeld. De + op bestaande knelpunten bus/tram/metro hangt samen met het beperken van de (NMCA) knelpunten in het bus/tram/metro-netwerk zoals benoemd in eerdere analyse (Witteveen+Bos, november 2019), de Haagweg is daarin niet benoemd. R6 is op vergelijkbare wijze beoordeeld als de andere tracéoptie richting Delft. De andere tracés zijn per saldo negatiever beoordeeld. De + op bestaande knelpunten bus/tram/metro hangt samen met het beperken van de (NMCA) knelpunten in het bus/tram/metro-netwerk zoals benoemd in eerdere analyse (Witteveen+Bos, november 2019), de Haagweg is daarin niet benoemd. Bij de beoordeling van R6 op pagina 85 is dit wel benoemd bij Bijdragen ambities OV en fiets "Hoogbelast kruispunt Haagweg is nadelig voor betrouwbaarheid. In de Geestbrugweg is het OV gemengd met het wegverkeer, waardoor lagere robuustheid en betrouwbaarheid ontstaat." Voor zowel de Prinses Mariannelaan als de Geestbrugweg geldt dat de inpassing in de planning- en studiefase verder wordt uitgewerkt. Hierbij wordt ook gekeken naar de aantasting van groen en parkeervoorzieningen in beide straten.	Lijnvoering
	n	Alle onderdelen (bomen, barrière werking, oversteekbaarheid, te slopen panden, verlies parkeerplaatsen, ruimtelijke kwaliteit, geluidshinder) scoren in de technische beoordeling– of -- (negatief en zeer negatief). Trilling scoort op 0. Dit wil zeggen dat er geen schade aan de huizen verwacht wordt. Ik ben van mening dat dit effect volledig onderschat is, ook gezien de gronden langs het tracé. De trilling zal wel degelijk gevoeld worden en mede met de onvermijdelijke geluidshinder een aanzienlijke mate van overlast veroorzaken.	Voor trillingen geldt dat op basis van de contourlijnen er voor alle panden langs het tracé sprake zal zijn van weinig hinder, en daarmee een zeer kleine kans op schade (<1%). Hiervoor verwijs ik u graag naar deelrapport 3 bij het plan-MER, pagina 123. Voor de realisatiefase is in het Plan-MER aangegeven om trillingsmetingen te doen bij de bouwwerkzaamheden waarbij trillingen ontstaan en een oplevertoets na realisatie (toetsing van de trillingspredictie). Met betrekking tot geluidshinder geldt dat wegverkeer meer geluid veroorzaakt dan het optrekken en afremmen van trams. Afgezien van het booggeluid dat trams maken in bochten, dit is dan ook apart beoordeeld met een - voor alle tram- en lightrailvarianten. De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aanbevolen om in de planning- en studiefase trilling- en geluidsmetingen te doen bij kunstwerken en daarnaast om de specifieke situatie van de ondergrond te betrekken bij het onderzoek. Deze aanbeveling wordt overgenomen door de gemeenten. In de planning- en studiefase , vanaf medio 2023, zal verder aandacht worden besteed aan de aspecten trillingen en geluid. Hiertoe zal een gedetailleerdere milieueffectrapportage worden opgesteld.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	o	De schaarse ruimte op de Geestbrugweg wordt niet in de beoordeling genoemd. Aantasting van groen en parkeervoorzieningen worden wel benoemd voor de Binckhorstlaan, niet voor de Geestbrugweg. Geluidshinder: wel op de Mariannelaan, niet op de Geestbrugweg. Verkeersveiligheid wordt niet eens meegenomen in de beoordeling. Inpassing scoort neutraal, terwijl dit hét probleem is voor de Geestbrugweg. Het gegeven dat geluid gesaneerd moet	In de deelrapporten bij het Plan-MER is ook op straatniveau ingegaan op effecten. Voor de alternatieven is dit vertaald naar een totaalscore per alternatief. Bij de keuze van het voorkeursalternatief is wel rekening gehouden met verschillen in straatniveau, ook voor de Geestbrugweg die inderdaad qua inrichting en effecten (ook op groen en parkeervoorzieningen) overeenkomt met de Prinses Mariannelaan. Ook voor de Geestbrugweg geldt dat vanwege de	Alternatief-beoordeling

		worden wordt niet meegenomen, er wordt alleen benoemd dat de tram niet boven de geluidswaarden van de auto uit komt. Hoe kan dit onderzoek beschouwd worden als een compleet, objectief onderzoek als al deze facetten worden gemist?	beschikbare ruimte hier het uitgangspunt is dat de tram met het verkeer meerijdt. In de onderzoeken is onderkend dat de ruimte op de Geestbrugweg aanvullende maatregelen vereist. In het Basispakket Mobiliteit is daarom rekening gehouden met aanvullende maatregelen 'van gevel tot gevel' (zie maatregel 18) en wordt voorgesteld om het doorgaande verkeer op de Geestbrugweg er af te halen. Een mogelijkheid die hiervoor onderzocht is (en waarvan uit de vervoerwaardestudie gebleken is dat dit werkt) is het aanbrengen van een 'knip' in het autoverkeer op de Geestbrug. Zie hiervoor maatregel 17 uit het Basispakket Mobiliteit. De gemeente Rijswijk is inmiddels een verkenning van de herinrichting van de Geestbrugweg gestart om deze leefbaardere en veiliger te krijgen. In dit proces worden bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving betrokken.	
	p	De schaarse ruimte op de Geestbrugweg wordt ‘geclaimd’ voor hoogfrequent tramverkeer, terwijl ondertussen de gemeente Rijswijk meermaals heeft laten weten dat de weg nu onveilig is en dat het leefklimaat verbeterd moet worden. Ook de gemeente Rijswijk geeft steeds weer aan dat dit ‘in de uitvoering’ zal worden opgelost. Terwijl het doemscenario: een doorgaande weg met groeiend (en dus permanent stilstaand) autoverkeer door groei van het aantal woningen plús 12 keer per uur een HOV-tram niet uitgesloten kan worden. Onzeker is of de weg voor doorgaand verkeer kan worden afgesloten. Van mooie praatjes knappen verkeersveiligheid en leefklimaat immers niet op. Hoe is dit acceptabel voor de gemeente Rijswijk?	De route via de Geestbrugweg is opgenomen in het voorkeursalternatief. Het beperken van autoverkeer / autoluw maken behoort tot de mogelijkheden voor nadere uitwerking. In het Basispakket Mobiliteit is daarom rekening gehouden met aanvullende maatregelen 'van gevel tot gevel' (zie maatregel 18) en wordt voorgesteld om het doorgaande verkeer op de Geestbrugweg er af te halen. Een mogelijkheid die hiervoor onderzocht is (en waarvan uit de vervoerwaardestudie gebleken is dat dit werkt) is het aanbrengen van een 'knip' in het autoverkeer op de Geestbrug. Zie hiervoor maatregel 17 uit het Basispakket Mobiliteit. Er is inmiddels een verkenning van de herinrichting van de Geestbrugweg gestart om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. In dit proces worden bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving betrokken.	Proces - Vervolgproces
	q	De kosten en nadelen bij de Broekslootkadevariant (volgens een eerdere studie de beste variant) worden sterk overdreven door op dit tracé voor dure technische oplossingen te kiezen. De nadelen voor Binckhorstlaan-Mariannelaan-Geestbrugweg worden daarentegen licht opgevat, terwijl deze route van alle tracés de meeste complexe knooppunten en kunstwerken heeft. (hellingbaan door de Binckhorstlaan, aanpassing bruggen, haltes en kruispunten).	Er is bij de bus- en tramvarianten geen sprake van een hellingbaan in de Binckhorstlaan, dit speelt alleen bij 1L of 2L. De hefbrug in alternatief 5 is gekozen om te voldoen aan de regelgeving rond de doorvaarhoogte en draaicirkel voor schepen op die locatie. Dit maakt deze inpassing zwaarder dan de aanpassingen van bruggen, haltes en kruispunten. De aanpassing van bruggen en haltes is in iedere variant vereist, dit geldt ook voor de variant 5T waar tevens de Binckhorstbrug vervangen wordt. Als er andere vereisten zijn voor de vaarweg dan zou er ook een andere type brug mogelijk zijn geweest in alternatief 5. Een hellingbaan in de Binckhorstlaan (Voorburg) is geen onderdeel van variant 1T of het voorkeursalternatief.	Alternatieve routes
	r	Mijn conclusie kan niet anders zijn dan dat alle diverse onderzoeksrapporten naar de gewenste oplossing toeredeneren. En de projectorganisatie heeft nooit kunnen aantonen dat dit anders is. Zonder een overtuigend aangetoonde onderbouwing voor de tracékeuze zou de gemeente Rijswijk het verplaatsen van een Haags probleem (‘het Rijswijkseplein’) naar een Rijswijkse woonwijk niet moeten accepteren. Den Haag doet nu allerlei beloften om problemen op te lossen nadat er “ja “is gezegd tegen dit voorstel door de gemeenteraden: ‘Kopen zonder kijken’. Den Haag weigert op voorhand in kaart te brengen wat de gevolgen voor Voorburg en Rijswijk zijn, zodat hierover goede en sluitende afspraken kunnen worden gemaakt. Ik had minimaal verwacht dat er een volledige uitwerking van de varianten op tafel zou komen, met alle	In het rapport tracéafweging zeef 1 ligt de nadruk op de afweging van de diverse routes die mogelijk zijn om ze vervolgens te 'zeven'. In dit rapport is gekeken naar de routes, inclusief opties voor een hoogteligging. Alleen voor de verbinding Den Haag -station Voorburg is ook de lightrail een mogelijk HOV-type. In het Plan-MER is in Variant 1L een lightrail met hoogteligging op +1-niveau in de Binckhorstlaan onderzocht. Hierbij geldt dat een +1 ligging een optie is in het geval van een kruising met een andere weg (ongelijkvloerse kruising). Voor de verbinding Den Haag-Delft is lightrail buiten beschouwing gelaten, aangezien een dergelijk HOV-systeem vanwege de eigenschappen niet inpasbaar is. Bovendien wordt tussen Den Haag en Delft reeds geïnvesteerd in het verbeteren van de verbinding via het hoofdspoor, waardoor een lightrailverbinding tussen Delft en	Proces - Historie

		consequenties voor de bewoners qua geluidsoverlast, veiligheid en woongenot, verkeerstechnisch. Er is niet duidelijk gemaakt hoe een en ander exact tot stand gaat komen, hoe er rekening gehouden wordt met overlast, en welke maatregelen men in gedachten heeft om dit zo veel mogelijk te voorkomen.	de Binckhorst geen aanvullende toegevoegde waarde heeft. Een situatie met +1-niveau in de Jupiterkade zou alleen aan de orde zijn bij een aftakking via de Jupiterkade vanaf de lightrailverbinding Den Haag-Voorburg (Combinatie van 1L en 5T). De ruimtelijke impact voor de Jupiterkade is daarbij vergelijkbaar met die varianten.	
	s	Tussenconclusie • Een tram via de Binckhorst naar Rijswijk scoort qua leefomgeving en milieu uiterst laag. De oplossing heeft bovendien geen extra vervoerswaarde voor de bewoners van de Binckhorst (noch voor Voorburg) en verslechtert de huidige vervoerswaarde voor de huidige gebruikers van lijn 1. Deze omlegging van lijn 1 is dus compleet overbodig en veroorzaakt alleen problemen voor de bewoners van Voorburg en Rijswijk. De toegevoegde waarde voor bewoners van de Binckhorst bovenop het ontsluiten van de nu al aanwezige vervoersopties naar Delft is bovendien niet aangetoond. • Indien het Rijswijkseplein echt een groot probleem is, dan moet een onderzoek gedaan worden naar de mogelijke opties om dit ter plekke te verlichten voordat rigoureuze maatregelen worden genomen en het probleem wordt verplaatst naar Voorburg West en Rijswijk.	De hoeveelheid reizigers die per OV over deze verbinding zal reizen zal mede door sturend beleid toenemen. Dit zal op zijn beurt de belasting door autoverkeer verminderen. We verwijzen u graag naar deelrapport 1 bij het Plan-MER, hierin staan de mobiliteitsmaatregelen verder uitgelegd.	Lijnvoering
	t	MER procedure Tijdens de platformbijeenkomsten is steeds gezegd dat de milieueffectrapportage (MER) zou worden uitgevoerd als “expert judgement”. Ik eis dat de MER volledig wordt uitgevoerd, en niet op basis van schattingen. Er moeten daadwerkelijk metingen worden gedaan op basis van de situatie zoals die werkelijk is en geen gebruik maken van expert-inschattingen. Hoewel telkens anders wordt beweerd kan mijn conclusie niet anders zijn dan dat de zogenaamde experts nooit daadwerkelijk ter plekke zijn geweest, of hooguit tijdens de eerste coronagolf toen er geen sprake was van ‘verkeer’ laat staan ‘openbaar vervoer’.	Het voorkeursalternatief is bepaald aan de hand van een uitgebreide set aan onderzoeksrapporten en een integrale afweging langs verschillende criteria uit het afweegkader, die voorafgaand aan het uitvoeren van de onderzoeken al zijn bepaald. Deze afweging is daarmee niet gedaan op basis van expert judgement en ook niet subjectief.	Participatieproces

	u	Participatieproces tot nu toe niet geslaagd Om de aanleg van de HOV/tram te begeleiden en participatie van de bewoners mogelijk te maken is een bewonersplatform opgericht. De doelstellingen waren de bewoners een stem te geven in het proces, en hun zorgen te vernemen zodat e.e.a. kon worden aangepast. 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. Welnu, dit is vooralsnog mislukt. Helaas moet worden geconcludeerd dat het bewonersplatform geen toegevoegde waarde heeft gehad, ondanks alle inspanningen van de deelnemers uit de verschillende delen van Voorburg West. Het platform voldeed vanaf het begin niet aan het doel om een open en transparante communicatie te realiseren. Vanaf het eerste moment werd aan de deelnemers ervan duidelijk gemaakt dat de mogelijkheden tot inspraak zeer beperkt waren 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 en Rijswijk moesten we als een gegeven beschouwen. Denk bij alternatieven bijv. aan meerdere mogelijkheden voor een kophalte in de Binckhorst, of aan creatieve 'last mile'-oplossingen om bestaande tram- en treinverbindingen te benutten. Deze suggesties worden hooguit geduid als "mogelijk als interessant als faseringsoptie voor de ontsluiting van de Binckhorst". Hierdoor worden kansen gemist voor minder kostbare en minder belastende oplossingen. In de variantenstudie die uiteindelijk op aandringen van de deelnemers opnieuw is gedaan, zijn vrijwel alle suggesties en alternatieven voor varianten die door de bewoners zijn aangedragen, niet gehonoreerd. Uiteindelijk zijn dezelfde varianten als in het begin van het proces zijn opnieuw verkozen. Ook het huidige zienswijzeproject waarbij bewoners zich door 1700 pagina's informatie moeten worstelen, en dat ook nog grotendeels in vakantietijd, geeft weinig vertrouwen in de verdere uitwerking van het proces. Al met al trek ik de conclusie dat weliswaar vormgegeven is aan burger-communicatie door instelling van het platform, door informatieverstrekking, inloopsessies e.d., maar niet aan burger-participatie aangezien weinig tot niets is gedaan met de kennis en ervaring die is ingebracht. Men lijkt niet te willen afwijken van een tevoren eenzijdig – en ook zonder betrokkenheid van de gemeente Rijswijk -bepaalde koers.	Voor het participatieproces is aangesloten bij de systematiek van de participatieladder. Dat betekent dat in verschillende fases van een project op verschillende manieren participatie wordt ingezet. In de beoordelings- en besluitvormingsfase zijn de varianten uitgewerkt en onderzocht met behulp van een technisch-inhoudelijk ontwerpproces en veel effectenonderzoeken. In deze fase is de brede groep belanghebbenden (stakeholders) bij het project betrokken volgens niveau 1 van de participatieladder: "informeren en raadplegen". Door deze stakeholders te raadplegen zijn aandachtspunten uit de omgeving naar voren gekomen. Deze zijn in het Omgevingsverslag verwoord. De projectorganisatie ziet wel toegevoegde waarde van de platform bijeenkomsten. Bijvoorbeeld doordat alle inbreng vanuit de omgeving is vastgelegd in het Omgevingsverslag. Dit Omgevingsverslag zal meegewogen worden door de bestuurders bij de verdere besluitvorming. De projectorganisatie is zich bewust geweest van de timing van de zienswijzenperiode in de zomervakantie. Dit is de reden waarom de documenten ruim voor de start van de zienswijzenperiode gepubliceerd zijn. Dit gaf iedereen ruime mogelijkheid om de stukken door te nemen en een zienswijze op te stellen. De projectorganisatie was van mening dat dit voldoende tijd was.	Participatieproces

	v	Conclusies: • Ik begrijp dat een OV-verbinding met overige modaliteiten noodzakelijk is om verdere toename van de verkeersdruk met de komst van de vele nieuwe bewoners van de Binckhorst beheersbaar te houden. Maar een belangenafweging is noodzakelijk en ook wettelijk vereist en die is hier ten onrechte niet uitgevoerd. • Als inwoner van Rijswijk langs het beoogde tracé van voorlopige voorkeursvariant. Ik vraag mij echt af waarom is de OV-verbinding niet meegenomen bij de aanleg Rotterdamsebaan en de herinrichting van de Binckhorst? Dit had veel problematiek kunnen voorkomen. • Als omwonende van het beoogde tracé ben ik uitsluitend geïnformeerd en niet gehoord. Ook is geen sprake geweest van werkelijke inspraak. Het bewonersplatform is een rituele dans gebleken. • Er moet veel beter gekeken worden naar alternatieven. Voor de aftakking richting Delft bestaat überhaupt geen noodzaak. • De inpasbaarheid van het tracé moet nu al worden betrokken in de afweging, niet wanneer het tracé al vastligt. De problemen met de uitvoerbaarheid worden naar mijn mening sterk onderschat. En de recente geschiedenis heeft keer op keer laten zien dat papieren beleidsbeslissingen in de werkelijke uitvoeringspraktijk tot de grootst mogelijke problemen leiden. • Het tracé richting Rijswijk/Delft heeft een zeer negatieve impact op de leefbaarheid voor omwonenden van het tracé. Ik verzoek u mijn zienswijze te betrekken bij de verdere plan- en besluitvorming. Ik ga ervan uit dat mijn zienswijze tot een heroverweging van de voorgestelde voorkeursvariant leidt. Daarnaast ga ik ervan uit dat een gedegen onderzoek naar inpasbaarheid en uitvoerbaarheid wordt gedaan en de besluitvorming daarover wordt gekoppeld aan een besluit over welke tracékeuze dan ook voor de OV-verbinding in, naar en met de Binckhorst.	Er zal in de planuitwerking nog uitgebreid aandacht zijn voor een goede inpassing van het geheel. Wij begrijpen uw zorgen rond de leefbaarheid van uw buurt. Met de aanleg van HOV wordt een oplossing geboden voor grootschalige problematiek, die ontstaat als gevolg van de autonome ontwikkeling.	Participatieproces
091932		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091933		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091934		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091935	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091409, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091409, aanvullend:	NVT
	b	Er moet beter gekeken worden naar alternatieven. Integrale alternatieven die leiden tot een complete oplossing, die passen in de omgeving en die een toekomstbestendig onderdeel zijn van verdere OV-ontwikkeling. In de tussentijd kunnen de buslijnen 26 en 28 geoptimaliseerd worden om zo de groei van het aantal inwoners op de Binckhorst en de toenemende vraag naar mobiliteit op te kunnen vangen.	Dank voor uw zienswijze. Uit de afweging tussen alle varianten is variant 1T als voorkeursvariant naar voren gekomen. De variant 1T en 2T verschillen op diverse punten, waarbij de eenvoudiger ruimtelijke inpassing, minder sloop van panden en lagere kosten voordelen zijn van variant 1T.	Alternatieve routes

	c	Het is duidelijk dat er bij het maken van dit voorstel niet (goed!) gekeken is naar de omgeving en de straten waar de tram doorheen zou moeten gaan. Er wordt in de stukken gezegd dat de inpasbaarheid van de tram in een later stadium wordt bekeken, maar dat zou juist nu al moeten. Inpasbaarheid van het tracé en de tram(rails) in de omgeving zou zondermeer een kern factor in elke beslissing/besluit moeten zijn. Hoe kunnen de gemeente en belanghebbenden tot conclusies komen over een tram tracé wanneer de haalbaarheid van dat tracé nog moet worden bestudeerd en vastgesteld. Wat als de inpasbaarheid niet haalbaar is, wat zijn dan de gevolgen voor het tracé, het soort tram, de kosten/financiën, het tijdspad, de omgeving en derhalve voor ons als omwonende? Eerst de inpasbaarheid bestuderen en vaststellen en dan pas besluiten nemen lijkt mij de enige juiste volgorde!	De uiteindelijke inpassing van de HOV-verbinding wordt inderdaad in de planning- en studiefase verder uitgewerkt. In de MIRT-verkenning gaat het (in basis) om te komen tot een voorkeursalternatief dat wordt vastgelegd, in dit geval het Masterplan Bereikbaarheid. Inpassing is daarbij op wel hoofdlijnen meegenomen (ligging HOV en fiets- en voetgangerspaden, indicatieve locatie van haltes, ruimtelijke kwaliteit (kansen voor groen, relatie tot bebouwing)). Op basis van de schetsontwerpen met een 'standaard profiel' zijn de kansrijke alternatieven beoordeeld en afgewogen en is inzichtelijk gemaakt waar de knelpunten en aandachtspunten zijn voor de verdere uitwerking. In de planning- en studiefase wordt voor het voorkeursalternatief in meer detail een ontwerp opgesteld en onderzoek gedaan waarbij ook gekeken wordt naar de verdere inpassing (nieuw groen, aanpassing van bestaande kunstwerken, locaties haltes, compensatie, optimalisatie om ruimtebeslag op bestaande waarden te beperken, wel/geen hekwerken langs tram, parkeerplaatsen, inrichting kruispunten e.d.).	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	d	Een tram past gewoonweg niet binnen het gekozen tracé. Een herinrichting van deze wegen zoals in de stukken als oplossing wordt voorgesteld gaat zonder grootschalige verkleining/verwijdering van voet- en (snel) fietspaden en wellicht afbraak van woningen hier ook niet helpen.	Wij begrijpen uw zorgen. In de MIRT-verkenning zijn schetsontwerpen opgesteld voor alle varianten om de impact van een tramverbinding in beeld te brengen. Ondanks de positieve bijdrage van een HOV-verbinding zijn inderdaad aandachtspunten geconstateerd, over onder meer de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Voorburg en Rijswijk. Daarom zijn in het Basispakket Mobiliteit aanvullende maatregelen voorzien die de hoeveelheid autoverkeer beperken en goede inrichting van de straten mogelijk maken. In de verdere planuitwerking wordt dit nader uitgewerkt, waarin ook aandacht wordt besteed aan deze aandachtspunten.	Proces - Basispakket Mobiliteit
	e	Hoewel formeel/direct geen onderdeel van het Ontwerp, gelden dezelfde vragen en onzekerheden voor het tracé in Rijswijk en met name voor de bocht waar de tram komende van de Geestbrugweg afslaat naar Delft over de Haagweg. Is hier voldoende ruimte voor het tram tracé, met name in de bocht en op de Haagweg (om maar niet te spreken over de brug over de Vliet richting Ypenburg. En wat gebeurt er met de huidige lijn 1 naar Delft; krijgen we straks twee tramlijnen naar Delft? Het komt ons voor dat deze vragen en onzekerheden onderdeel van het Ontwerp of van een nieuw ontwerp zouden moeten zijn alvorens een beslissing of besluit over het voorliggende Ontwerp kan worden genomen. Wederom, een kwestie van verantwoord bestuur.	Uit de schetsontwerpen volgt dat er bij de bocht met de Haagweg voldoende ruimte is voor de trams om de bocht te maken. In de onderzochte variant verandert tram 1 van Delft naar Scheveningen Zwarte Pad tussen Delft en Den Haag Centraal van route. Tramlijn 1 gaat vanaf de Haagweg over de Geestbrugweg/Pr. Mariannelaan rijden via de Binckhorst en de Lekstraat richting Den Haag CS en sluit daar aan op het bestaande netwerk. De frequentie blijft ongewijzigd. Daarnaast ‘wisselt’ tram 1 tussen Den Haag en Scheveningen van route met tram 9. Tram 1 gaat over de Koninginnegracht rijden en tram 9 over de Scheveningseweg. De frequenties blijven ongewijzigd. Belangrijk om te benoemen is dat er in deze MIRT-verkenningsfase geen besluit wordt genomen over deze lijnvoering. In de volgende fase (planning- en studiefase) zal de precieze lijnvoering en exploitatie nauwkeuriger worden bekeken.	Koningscorridor

	f	De snelfietsroute (en hoofdfietsroute) die Rotterdam met Den Haag verbind als onderdeel van de Metropool Den Haag/Rotterdam komt Voorburg bij de Nieuwe Tolbrug (ook wel het Kippebruggetje genoemd), loopt via de Hoekweg en steekt de Prinses Mariannelaan over via de Geestbrug gaat dan verder naar Den Haag centrum via de Cromvlietkade. Het oversteken van de Mariannelaan/ Geestbrugweg leidt nu al tot vele zeer gevaarlijke situaties voor alle fietsers die van de route gebruik maken. De verkeerssituatie is zeer onoverzichtelijk en zeer druk gebruikt. De onveilige situatie zal alleen maar verslechteren met de komst van de tramlijn volgens het Ontwerp. Dit mede ook gezien de door de gemeente Den Haag zelf geplande uitbreiding van de snelfiets route en de daarmee verband houdende plannen voor en aanpassingen aan de Oude Tolbrug en mogelijk Hoekweg. Van uit dit oogpunt bezien is de aanleg van een nieuwe en drukke en veelvuldig rijdende tram bijzonder gevaarlijk om niet te zetten onverantwoordelijk.	De ontwikkeling van deze sternetfietsroute (Trekfietstracé) en de MIRT-verkenning lopen parallel aan elkaar en de interactie hiervan wordt onderkend. Ook uw aandachtspunt over verkeersveiligheid op dit punt herkennen we. Onderdeel van de MIRT-verkenning is het Basispakket Mobiliteit met onder meer herinrichting van de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg en beperking van het autoverkeer bij de Geestbrug vanuit oogpunt van onder andere verkeersveiligheid en leefbaarheid. In de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief vind nadere afstemming plaats tussen beide projecten. In de planning- en studiefase wordt het ontwerp nader uitgewerkt, waarin onder meer de verkeersveiligheid van het fietsverkeer een belangrijk aandachtspunt is. De gemeente Rijswijk is inmiddels met een proces gestart voor de herinrichting van de Geestbrugweg samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	g	Voor de aanleg van het tracé moet veel groen worden opgeofferd. In een tijd dat we bezig zijn met klimaatbeheersing en we weten hoe belangrijk bomen zijn, is het niet uit te leggen dat zoveel bomen gekapt moeten worden voor de aanleg van een dergelijk tracé. Ook dit vormt een grote aantasting van onze leefomgeving. Wij hadden verwacht dat dit voor de gemeente Den Haag van belang zou zijn en wellicht een punt van zorg. Helaas komt dit aspect van de plannen in het Ontwerp niet aan de orde. Het negeren van de milieu aspecten en de consequenties van de plannen op de omgeving is niet meer van deze tijd en een groot gebrek in het Ontwerp, dat zal leiden tot een grote aantasting van onze leefomgeving (en mogelijk zelfs van onze gezondheid).	Bomen zijn een belangrijk onderdeel van de leefbaarheid. Bij de verdere planuitwerking wordt hier aandacht aan geschonken bij de verdere uitwerking van het (inpassend) ontwerp. In het ontwerp van de openbare ruimte van de Binckhorst (geen onderdeel van de verkenning) worden daarnaast klimaatlinten ontworpen om hittestress te voorkomen. Dit betekent bredere straten, minder verharding en meer groen / water. Meer hierover is te vinden in het Handboek Openbare Ruimte Binckhorst. Plannen voor nieuwe gebouwen op particuliere kavels dienen te voldoen aan eisen met betrekking tot beplanting en water.	Leefbaarheid - Ecologie
	h	Ik begrijp dat een OV-verbinding nodig is om verdere toename van de verkeersdruk met de komst van de vele nieuwe bewoners op de Binckhorst beheersbaar te houden. Maar daarbij moet wel gekeken worden naar de belangen van omwonenden en dat is nu helemaal niet gebeurd. Als omwonende van het traject richting Rijswijk/Delft krijg ik straks te maken met heel veel negatieve gevolgen, die de leefbaarheid van onze wijk heel erg gaan aantasten. Deze negatieve gevolgen zijn zeer waarschijnlijk ook van financiële aard. Bewoners van huizen in de directe omgeving van het tracé kunnen schade aan hun huizen lijden. Voor bewoners waarvan de bereikbaarheid van hun huizen en de verkeerssituatie in de wijk zal verslechteren zullen die huizen zeer waarschijnlijk minder gewild en dus minder waard worden waarvoor zij de gemeenten dan aansprakelijk kunnen en zullen houden. Ik vind daarom 1) dat er veel zorgvuldiger naar de huidige plannen en veel beter naar alternatieven moet worden gekeken en 2) dat de gemeente, indien zij de plannen in deze vorm wenst door te zetten, aan de bewoners en de belanghebbenden kenbaar moet maken dat zij hen schadeloos zal stellen.	De alternatieven zijn uitvoerig met elkaar vergeleken voordat zij tot het Masterplan Bereikbaarheid en het voorkeursalternatief zijn gekomen. Inspreker kan, indien zij van oordeel is dat zij door het project (economische) schade ondervindt, een verzoek indienen op grond van de wettelijke nadeelcompensatieregeling. Dit kan te zijner tijd (na het onherroepelijk worden van het ruimtelijk besluit voor de HOV-verbinding, zoals een Omgevingsplan of Omgevingsvergunning).	Leefbaarheid

	i	Alternatief: Pas zo nodig de situatie op het Rijswijkseplein aan zodat lijn1 kan aansluiten op het Centraal station waardoor het Ontwerp overbodig is. Naar alle waarschijnlijkheid is een verbetering van lijn 1 goedkoper en minder ingrijpend dan het aanleggen van een nieuwe lijn van de Binckhorst naar Rijswijk en met name Delft.	Deze variant is al afgevallen in zeef 1 omdat deze niet de bereikbaarheid van de Binckhorst verbeterd.	Lijnvoering
091936	a	Het masterplan gaat voor het CID Binckhorst als nieuw in te richten stadsdeel uit van forse groei van woon en werk locaties tot 2040. Dit Ontwerp Masterplan beoogt knelpunten op te lossen en meer ruimte voor voetganger, fiets en OV te realiseren. Het verleent voorrang aan lopen, fiets en OV. Beoogt minder auto's in de wijk door te wreken met 'sturend autobeleid'. In het kader van Mobiliteitstransitie is in de gebiedsontwikkeling gekozen voor ontwikkelstrategieën als STOMP en POET en daar waar mogelijk voetganger en fietser te bundelen. GGD Haaglanden is algemeen positief over het masterplan, zoals het mengen van wonen, werken en voorzieningen zorgt voor een levendige prettige woonwerk omgeving die uitnodigt tot lopen, fietsen en ontmoeten. Het in combinatie met OV meer fietsen en lopen (Actief Vervoer) draagt bij aan minder overgewicht en stress. Het ook in dit masterplan beoogde Actief Vervoer (met minder auto's in de wijk) is ook goed voor het klimaat en geeft indien gecombineerd met functioneel toegankelijk groen ruimte voor een aangename gezondheid bevorderende leefomgeving. Naast deze algemeen positieve bevindingen maken we ons ook zorgen over deel van de uitwerking en mogelijk ontstaan van gezondheidsschade.	Dank voor uw zienswijze en fijn dat de GGD Haaglanden positief tegenover het plan staat. Hieronder gaan we verder in op uw zienswijze.	Alternatief-beoordeling
	b	We maken ons zorgen over toepassing van STOMP: Er wordt aangegeven dat het STOMP principe wordt gehanteerd. Echter bij de inrichting in het straatbeeld staat de auto en daarna het openbaar vervoer centraal. We missen in de uitwerking de concrete vertaling wat het betekent om de voetganger en de fietser centraal te plaatsen. Bijvoorbeeld een deel van het onderliggend wegennet (tussenliggende straten) heeft op dit moment een onvoldoende veilige wegindeling voor de voetganger en de fietser. Zoals de Wegastraat, Maanweg, Zonweg Melkwegstraat. De mobiliteitstransitie met bijhorende herindeling van de straat moet hier nog plaatsvinden. Is hier straks voldoende rekening gehouden met, en of is hier voldoende ruimte voor fiets en voetganger, gescheiden banen, fiets suggestiestroken?	HOV beperkt mede de benodigde ruimte voor rijdende en geparkeerde auto's dus ontstaat er meer ruimte voor vrijliggende fietspaden en bredere trottoirs. Bij de uitwerking van de openbare ruimte in de te transformeren delen van de Binckhorst wordt uitgegaan van de Gebiedsaanpak Binckhorst (RIS 299319) en het daarbij behorende Handboek Openbare Ruimte Binckhorst (RIS 307337) en het Plan Openbare Ruimte en Buitenruimte Binckhorst (RIS 303175). Daarin is uitgegaan van een hoog ambitieniveau voor de transformatie en een veilige wegindeling in de Binckhorst.	Proces - Vervolgproces

	c	We maken ons zorgen over de centrale brede verkeersas: De gekozen ontsluiting van de Binckhorst met een centrale doorgaande verkeersas waarop alle vormen van mobiliteit worden gecombineerd (Binckhorstlaan Den Haag) bevat straks naast twee trambanen ook 10 verkeersbanen. Dit zorgt mogelijk voor een harde tweedeling van de wijk en extra barrièrewerking bij het oversteken. - Is veilig oversteken voor voetganger en fiets en het bereiken van de trambaan nog mogelijk? - Is er nog ruimte voor een groene leefbare inrichting? - Wordt er voldoende rekening gehouden met het scheiden van wonen en druk verkeer? - Is de kans op geluidsoverlast en luchtverontreiniging in de directe omgeving van de Binckhorstlaan niet te groot?	De bundeling van verkeersstromen vindt plaats op de wegvakken die toch al een functie hebben voor de stad en de regio (Centrumring, aansluiting hoofdwegennet). Door deze bundeling op een al bestaande structuur is er minder verkeer op het overige netwerk en ontstaat meer ruimte voor verdichting en verblijven/groen in een groter deel van de Binckhorst. Het oversteken door langzaam verkeer (onder andere van en naar een halte) en het HOV zal plaatsvinden met verkeers- en waarschuwingslichten. HOV is nodig voor beperken milieu overlast. Daarnaast zal er altijd toetsing aan milieueisen in Omgevingsplan gedaan worden.	Leefbaarheid
	d	We maken ons zorgen over de toegankelijke gezonde aantrekkelijke ruimte Een goede leefomgeving maakt een gezonde leefstijl mogelijk. Het CID Binckhorst stadsdeel beoogt een innovatief woonwerkgebied te worden. Voor de GGD houdt dit in dat er voor iedereen dicht bij huis naast duurzame bereikbaarheid ook toegankelijke aantrekkelijke plekken zijn. Een groene omgeving biedt gelegenheid tot ontmoeten, ontspannen en gezond bewegen. Naast duurzame bereikbaarheid willen we ook het ontstaan van een hitte eiland voorkomen en minder hitte stress. - Wordt er naast ruimte voor mobiliteit ook rekening gehouden met een groene inrichting, bomen en of laanbeplanting? - De infrastructuur voor mobiliteit vraagt om bestrating, verharding, asfalt en beton. Wordt rekening gehouden met waterberging en of waterdoorlatende verharding, groen tussen en naast bestrating?	Zoals hierboven aangegeven wordt bij de uitwerking rekening gehouden met meerdere beleidsstukken. Bij de inpassing van de tram streven we naar een inpassing die bijdraagt aan een groene omgeving met als voorbeeld laanbeplanting langs de Binckhorstlaan en Maanweg integraal mee te ontwerpen. Door inpassing van een groene trambaan inclusief waterbergend vermogen wordt bijgedragen aan klimaatadaptatie. Om hittestress te beperken wordt de openbare ruimte als klimaatlinten ontworpen. Dit betekent bredere straten, minder verharding en meer groen/water.	Leefbaarheid - Ecologie
	e	Betrokken bij vervolg Wij begrijpen uit het voorliggend Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID dat dit na vaststelling (verwacht begin 2023) juridisch gezien dient als kaderstellende structuurvisie voor het vast te stellen bestemmingsplan of omgevingsplan. Wij denken dat onze kennis over de relatie tussen gezondheid en leefomgeving van toegevoegde waarde is voor het vast te stellen omgevingsplan. Graag blijven we betrokken bij de realisatie hiervan.	We zullen uw input zeker meenemen bij het opstellen van het omgevingsplan	Participatieproces
091937		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT

091938	a	Geachte raad, hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar op het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en de Plan-MER. HTM was als concessiehouder betrokken bij de uitgevoerde onderzoeken in de rol als adviseur. We hopen te hebben kunnen bijdragen aan de kwaliteit van de ontwerpen en inhoudelijke onderzoeken. De conclusies en aanbevelingen uit de onderzoeken zijn op basis van de onderzoeken opgesteld door de initiatiefnemers. Dit heeft geleid tot de keuze van variant 1T als voorlopige voorkeursvariant. Vanuit onze rol als beoogd vervoerder en beheerder van de railinfrastructuur willen wij een aantal zaken onder uw aandacht brengen. Hoofdboodschap: 1. Goed dat gekozen wordt voor een hoogwaardige railoplossing via de Binckhorstlaan, Maanweg en Geestbrugweg met logische en aantrekkelijke locaties voor de (eind)halten; 2. Het nu voor liggende inpassingsvoorstel voor het tracé op met name de Binckhorstlaan achten wij nog van onvoldoende kwaliteit, temeer omdat de Binckhorstlaan een belangrijke drager van het OV wordt en inpassing in één keer goed moet gebeuren. Hoogwaardige en logische route - De Binckhorst is een wijk van Den Haag die op grote schaal heringericht gaat worden, met grote hoeveelheden woningen in hoge dichtheden en een flinke toevoeging van werkgelegenheid. Bij dergelijke grootschalige toevoegingen zijn ook grootschalige ingrepen ter versterking van het mobiliteitssysteem noodzakelijk. Het nieuwe OV moet aansluiten bij de grote maat en schaal van het gebied. - Als vervoerder in het hele stedelijke gebied bekijken we iedere nieuwe ontwikkeling niet alleen vanuit een gebied zelf , maar kijken we naar de plaats van de Binckhorst in het stedelijk gebied en naar de verbinding als onderdeel van het gehele netwerk van openbaar vervoer. Het is belangrijk een verbinding te realiseren die niet alleen de Binckhorst zelf goed ontsluit maar ook haar functie in het stedelijke netwerk garandeert. In 2017 en 2018 hebben wij de toekomstvisie "Schaalsprong Openbaar Vervoer" ontwikkeld, samen met de gemeente Den Haag, MRDH en NS. In 2018 (R1S299180) is de Schaalsprong OV als uitgangspunt voor de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoernet vastgesteld in de gemeenteraad van Den Haag. Ook in het programma MOVE is de Schaalsprong OV als uitgangspunt aangenomen. De Koningscorridor -de bundel openbaar vervoerlijnen vanaf Scheveningen en de internationale Zone, via Den Haag Centraal naar de Binckhorst en verder naar Delft en Zoetermeer- is een belangrijk onderdeel van Schaalsprong OV. De raillijn door de Binckhorst zal daarom een belangrijke functie vervullen in het regionale openbaar vervoernet van de toekomst. Dit maakt het verstandig om de voorgestelde oplossing niet alleen te beoordelen op de lokale ontsluiting en inpassing, maar ook op haar functie binnen dit grotere perspectief. - Het doel van de gewenste Mobiliteitstransitie is dat er meer gebruik gemaakt gaat worden van het OV en minder van de auto. Dit vraagt om een aantrekkelijk, snel en comfortabel OV-product vormgegeven door een hoogwaardige inpassing	Dank voor uw zienswijze. Wat betreft uw punt ten aanzien van de inpassing op de Binckhorstlaan, dit wordt in planning- en studiefase verder uitgewerkt.	Proces - Vervolgproces

		van het gekozen tracé. Adviezen: - Wij vragen u dit bedieningsmodel met twee lijnen als één integraal pakket over te nemen, inclusief de voorgestelde route. Dit garandeert een frequente bediening van de centrale as van de Binckhorstlaan en sluit het gebied ook goed aan richting Rijswijk en Delft. De routekeuze via Binckhorstlaan en Maanweg en Geestbrugweg sluit onzes inziens het beste aan bij de verwachte ruimtelijke inrichting van het gebied, onder andere door de bediening van de vele nieuwe woningen langs de Maanweg. Ook geeft de keuze voor twee lijnen de mogelijkheden voor een flexibele exploitatie waarbij we goed kunnen inspelen op de (variatie in) vraag. - Wij benadrukken het belang van een goed ingepast eindpunt nabij het NS-station en bijbehorende busstation. Zo ontstaat een overstap van trein en bus op de tram bij station Voorburg met een duidelijke toegevoegde waarde. Bovendien vragen wij u zo veel mogelijk rekening te houden met het bestaande gebruik (m.n. Opa's Veldje) en het perspectief van het eventueel doortrekken in de richting van Zoetermeer in stand te houden. - Wij onderschrijven de keuze van de locaties voor de haltes ter hoogte Schenkviaduct, Mercuriusweg, Zonweg en Melkweg. Deze locaties zijn goed verdeeld en sluiten aan bij de belangrijkste bestemmingen. Ze zijn goed bereikbaar en maken een snelle bediening van het gebied mogelijk. Bovendien is de verkeersveiligheid op deze locaties goed te garanderen.		
	b	Inpassing Wij denken dat de door u ter inzage gelegde variant 1T een goede basis kan zijn voor het openbaar vervoer in en rond de Binckhorst. De routekeuze via Binckhorstlaan en Maanweg en Geestbrugweg sluit onzes inziens het beste aan bij de verwachte ruimtelijke inrichting van het gebied en biedt ook een goed uitgangspunt voor de te exploiteren lijnvoering. De hoge ontwikkelambitie en de beoogde transitie in de mobiliteitskeuze kan echter alleen succesvol zijn wanneer gekozen wordt voor een hoogwaardiger inpassing van het tracé. Over de inpassing van het tracé willen we daarom graag enkele overwegingen en adviezen meegeven: o Uit de gevoeligheidsanalyse bij de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse blijkt dat een variant met een volledig vrije infrastructuur tot en met station Voorburg (1 L) slechts een beperkt lagere score heeft dan de gekozen 1T. Dat ondersteunt onze overtuiging dat investeren in hogere kwaliteit lonend zal zijn door meer reizigers, lagere exploitatiekosten en hogere maatschappelijke baten. Dat geldt in het bijzonder voor het tracé over de Binckhorstlaan waar beide lijnen gebruik van zullen maken en dat dus een hoog frequente ader van het OV-netwerk zal vormen. - De Binckhorst wordt een nieuwe stadswijk met een grote concentratie aan woningen en werkgelegenheid, dichtbíj het zwaartepunt van het stedelijke gebied. Die ligging en de hoge dichtheid maken dat lopen, fietsen en openbaar vervoer de meest aangewezen vormen zijn voor het grootste deel van de	De ambitie voor een hoge kwaliteit van de HOV verbinding is één van de belangrijkste doelstelling van dit project. Uitgangspunt daarbij is een zo groot mogelijke betrouwbaarheid en doorstromingskwaliteit van de HOV-verbinding te realiseren. Echter bij de uitwerking is er altijd sprake van een afweging tussen verschillende belangen op het gebied van ruimtelijke inpassing, (sociale en verkeers-)veiligheid, doorstroming en bereikbaarheid van alle modaliteiten en uiteraard de kosten. Hierdoor zullen er soms compromissen nodig zijn. De kruisingen van het HOV met de Supernovaweg, Wegastraat en Zonweg worden in de volgende fase verder uitgewerkt, met oog voor alle belangen die hier spelen. Dit geldt ook voor de overige aansluitingen van bedrijven / kavels op de Binckhorstlaan. De keuze voor een voorkeursoplossing voor de passage van de drie spoorviaducten kan nu nog niet worden gemaakt, omdat verschillende aspecten nog nader uitgewerkt of onderzocht moeten worden. Zoals de kruising met de Supernovaweg, de toekomstige ontsluiting van Bink36 en de Sporendriehoek, de toegankelijkheid van de fietstunnel Schenkkade-Weteringkade, de ligging van Kabels en leidingen en niet in het minst de belangen, wensen en ideeën van de directe eigenaren en gebruikers van de panden rondom de drie spoorviaducten.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

		verplaatsingen van inwoners, werknemers en bezoekers. Daarom is het voor bestemmingsverkeer de bedoeling dat de auto een beperkte rol speelt. De Binckhorst vervult echter ook een belangrijke functie in het stedelijke auto-netwerk, met de Rotterdamsebaan, Mercuriusweg-Neherkade en Binckhorstlaan-Lekstraat als belangrijke toegangswegen tot de stad. Dus zelfs al levert de wijk zelf relatief weinig extra autoverkeer op, zal haar auto-netwerk toch zwaar belast worden door de afwikkeling van het doorgaande autoverkeer. Bovendien is de huidige verkeersdoorstroming in de Binckhorst al slecht. Bussen 26 en 28 ervaren nu al dagelijks veel vertraging. De prognoses laten zien dat de hoeveelheid auto- en fietsverkeer verder zal toenemen. Daarom verwachten wij dat de gewenste en in de studies veronderstelde doorstroming en betrouwbaarheid voor het OV niet gehaald wordt zonder verder gaande maatregelen dan nu worden voorgesteld. - De bediening van de Binckhorstlaan is onlosmakelijk verbonden met het tracé ter plaatse van de 3 spoorviaducten. Wij achten de oplossing ter plaatse cruciaal voor een goede entree van het gebied en in het bijzonder voor een ongelijkvloerse oplossing voor de kruising met de Supernovaweg. Dat is weliswaar deels in dit proces betrokken, maar vormt geen onderdeel van de scope van deze zienswijze. - Beschikbaarheid van infrastructuur is een noodzakelijke voorwaarde voor HTM om goed OV te kunnen bieden in het gebied. Daarbij geldt dat de exploitatiekosten hoger worden naarmate snelheid en betrouwbaarheid lager zijn. Investeringen in de inpassing van het openbaar vervoer over dit tracé zullen dus leiden tot lagere exploitatiekosten. Adviezen: - Wij dringen er bij u op aan om doorstromingskwaliteit van het OV zwaar te laten wegen bij het nadere ontwerp, vooral op de centrale as over de Binckhorstlaan. Daarom vragen wij u concreet in de verdere uitwerking vrije/ongelijkvloerse oplossingen mee te nemen voor: - De kruising met de Supernovaweg - De kruising met de Wegastraat en Zonweg. - Wij verzoeken u om de inhoudelijke keuze voor de passage van de drie spoorviaducten mee te nemen in de besluitvorming rond deze Nota Voorkeursalternatief. De ongelijkvloerse kruising met de Supernovaweg moet onzes inziens een logisch geheel vormen met de passage van de drie spoorviaducten. - Wij vragen u kavelaansluitingen of de aansluiting van een benzinestation over de vrije baan te voorkomen. Wij onderschrijven het belang van de knip voor het autoverkeer ter hoogte van de Geestbrug. Dit kan een grote bijdrage leveren aan een betere doorstroming van het OV en aan het terugdringen van verkeershinder voor omwonenden. Dit zal voorkomen dat een grote hoeveelheid extra autoverkeer vanuit de Binckhorst deze route gaat gebruiken. Ook het verbeteren van de inrichting en/of verkeerslicht-afstelling van het kruispunt Rijswijkseweg-Geestbrugweg kan helpen om de doorstroming van het OV te verbeteren.		

	c	Ten slotte: Hoewel dit proces vooral gaat over de keuze voor de route die voor OV ingericht gaat worden, willen wij ook al vooruit kijken naar de fase van gebruik. Er moeten voldoende railvoertuigen en financiële middelen voor exploitatie beschikbaar zijn. Wij willen er bij de initiatief nemende partijen op aandringen ook hier tijdig afspraken over te maken.	De kosten voor exploitatie van de HOV-tramverbinding komen voor rekening van de MRDH en maakt onderdeel uit van de besluitvorming door de MRDH op het voorkeursalternatief.	Kosten
091939	a	Wat mij verbaasd is dat de OV zich alleen maar sterk lijkt te focussen op woningbouw en ov capaciteit. Terwijl in de basis (H)OV bedoeld is om zo veel mogelijk mensen op een zo effectief mogelijke manier te ontsluiten. Waarmee hinder af moet nemen en niet toe. Nu is de vraag of deze OV-lijn daar wel aan voldoet.	Een HOV verbinding is nodig om de woningbouwopgave in CID Binckhorst mogelijk te maken. Hiervoor is namelijk een grote capaciteit van het OV netwerk vereist. Deze verbinding is bedoeld om zoveel mogelijk mensen op een effectieve manier te ontsluiten. Door het zoveel mogelijk inpassen op een aparte HOV-baan neemt de hinder zoveel mogelijk af. Voor specifieke locaties moet nader gekeken worden naar de inpassing zodat ook daar hinder zoveel mogelijk beperkt blijft en bij voorkeur afneemt in vergelijking met de referentiesituatie.	Gebiedsontwikkeling Binckhorst
	b	Tijdens de platformbijeenkomsten is steeds gezegd dat de milieueffectrapportage (MER) zou worden uitgevoerd als “expert judgement”. Ik dring erop aan dat de MER volledig wordt uitgevoerd, en niet op basis van schattingen. Er moeten daadwerkelijk metingen worden gedaan op basis van de situatie zoals die werkelijk is en dat er geen gebruik wordt gemaakt van expert-inschattingen. Juist ook omdat de impact op de omliggende wijken zo groot is mag ik als bewoners zoveel mogelijk zekerheid verwachten.	De gehanteerde methodiek volstaat voor een verkenningsfase en het detailniveau in een Plan-MER. Bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief vindt in de planning- en studiefase gedetailleerder onderzoek plaats.	Alternatief-beoordeling
	c	Welke ruimte is er om het autoverkeer op de Geestbrugweg te laten verdubbelen. De uitkomst van een analyse kan wel zijn dat er 16.000 auto komen, maar waar is dat wenselijk en gerechtvaardigd?	De onderzoeken laten in een situatie zonder maatregelen zoals een tram (referentie) wel een groei zien van autoverkeer op de Geestbrugweg maar geen verdubbeling. Wens is om de auto-intensiteit op de Geestbrugweg te verminderen. Bijvoorbeeld met een verkeersdoorstromingsmaatregel op de Geestbrug.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	d	Hoe staat de HTM tegenover een route met een tram door de Geestbrugweg? Zei zal als concessie eigenaar mogelijk boetes krijgen op het moment dat de betrouwbaarheid van de lijn structureel niet op orde is door file en langzaam rijdend verkeer waardoor de tram niet haar dienstregeling kan rijden.	De HTM kan zich vinden in variant 1T. Voor het effect van brugopeningen van de Geestbrug gelden de gebruikelijke afspraken en beheersmaatregelen die elders op het HTM-netwerk ook gelden. Lijn 1 kent nu ook drie bedienbare bruggen.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	e	• (P3) Hoe is aangetoond dat de route omleggen via de Geestbrugweg echt tot de beste oplossing leidt? Het voelt nu voor de bewoners vooral als de meest goedkope korte termijnstrategie. • Hoe wordt voorkomen dat de Afslag Haagweg een nieuw knooppunt in het netwerk wordt? Want onderzocht is deze knoop nergens ondanks dat deze wel al complex kruispunt is benoemd. Want zo krijgt Rijswijk naast de Beatrixlaan straks weer een nieuw dossier met Den Haag.	Er zijn diverse redenen om een verbinding via Rijswijk naar Delft aan te leggen. Zie paragraaf 4.6 van dit document. Uit de technische en inhoudelijke onderzoeken komt naar voren dat de Geestbrugweg daar de beste invulling aan geeft. De vraag over de Haagweg, de specifieke inrichting van het wegprofiel en de kruisingen zijn onderdeel van de volgende fase. In deze MIRT-verkenning is met name onderzocht of een goede inpassing mogelijk is. Tevens wordt dan nader onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling van verkeerslichten en afstelling hiervan.	Afwegingen te onderzoeken alternatieven (Zeef 1)

	f	• (P8) Ik mis de optie +1 op de Jupiterkade zoals deze wel over de maandweg bijvoorbeeld is onderzocht. Daarmee wordt ook ondervangen dat een nog niet bestaand park waar de ingang ook iets van verlegd had kunnen worden niet meer bereikbaar zou zijn. • Is de organisatie van mening dat gezegd kan worden dat compleet en uitputtend alles onderzocht is in zeef 1 met inachtneming van bovenstaande opmerking • Of bijvoorbeeld het niet meenemen van de complexiteit van de fietsknoop op de Geestbrug terwijl nu al uit het onderzoek blijkt dat dit een aandachtpunt wordt.	De variant over de Jupiterkade-Broekslootkade is onderzocht, zowel bij de tracéafweging van zeef 1 als in de onderzoek van zeef 2. Een variant op +1 levert geen ander tracé op (want het volgt dezelfde route), alleen een andere wijze van inpassing. Hoe de exacte inpassing plaatsvindt, is een uitwerking in de volgende fase. Samen met de leden van het Platform is er in het kader van de tracéafweging van zeef 1 een inventarisatie gemaakt van alle mogelijke tracés. Deze zijn allemaal meegenomen in de afweging en opgenomen in de rapportage hierover.	Afwegingen te onderzoeken alternatieven (Zeef 1)
	g	• (P11) Hier ontbreekt dat bij R6 dat er een nieuwe brug moet komen.	Dank voor uw scherpte. Die omissie heeft geen effect gehad op het advies richting het voorkeursalternatief.	Afwegingen te onderzoeken alternatieven (Zeef 1)
	h	• Waarom hebben we een jaar op zeef 1 moeten wachten. Nu mag het argument niet zijn dat we niets meer kunnen wijzigingen omdat we dat punt al voorbij zien. Indien dat de redevoering is, is in mijn optiek moedwillig inspraak van bewoners gefrustreerd door de planning zo op te zetten. Ook ondanks dat er in het bewonersplatform veelvuldig naar gevraagd is.	Het klopt dat u heeft moeten wachten op de definitieve rapportage van Zeef 1. De uitkomsten zijn wel eerder met u gedeeld. Door verschillende belanghebbenden is tijdens het participatieproces een reactie hierop gegeven. Deze reacties zijn in het Omgevingsverslag opgenomen. Het Omgevingsverslag is onderdeel van de besluitvormende stukken. Bij de uitwerking van de vele onderzoeken is prioriteit gegeven aan het uitwerken van de ontwerpen.	Participatieproces
	i	Hoe sluit het kiezen voor de trace met de meest complexe kruispunten en het meerijden met bestaand verkeer aan met het volgende beoogde resultaat: ‘Daarnaast is het pakket gericht op het verminderen van een aantal mobiliteitsknelpunten’. • Er lijkt een waterbed effect te ontstaan waarbij 1 knoop wordt opgelost door er minimaal 4 nieuwe te maken. Hoe is aantoonbaar en herleidbaar statistisch onderzocht dat er geen afschuiving van problematiek naar de randgemeente vanuit Den Haag plaatsvind?	Wij nemen de gevolgen van de nieuwe HOV-verbinding voor de omgeving serieus. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal worden gekeken naar verkeersoplossingen die zowel de tram als het overige verkeer aan kunnen. Voor deze verbinding (inderdaad ook wel 'tak' genoemd) geldt dat het Masterplan Bereikbaarheid voorziet in de aanpassingen die nodig zijn op het traject Binckhorstlaan (Voorburg)-Prinses Mariannelaan-Geestbrugweg. Het tracé vanaf de aantakking op de bestaande sporen in de Haagweg blijft ongewijzigd. In de planning- en studiefase wordt de inpassing van de tram op het traject Binckhorstlaan-Prinses Mariannelaan-Geestbrugweg verder uitgewerkt en onderzocht. In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en in de toekomst verwachte verkeersdrukte op dit traject ook aanvullende maatregelen nodig zijn om het autoverkeer terug te dringen. In dat kader is een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") een aanvullende maatregel (nr. 17) in het Basispakket Mobiliteit. Dit draagt ook bij aan het oplossen van de genoemde verkeersproblemen.	Lijnvoering
	j	• (P2) Mag ik op basis van de volgende zin ervan uitgaan dat de gemeente Rijswijk een volwaardig partner is en ook evenveel zeggenschap heeft in de afweging als alle overige partners? Waarom moet Rijswijk deze anders vaststellen, ‘Het Definitief Masterplan Bereikbaarheid wordt na de zienswijze periode en beantwoording van deze zienswijzen naar verwachting begin 2023 ter vaststelling voorgelegd aan de gemeentebesturen van de drie gemeenten.’	Net als alle betrokken partijen is ook de gemeente Rijswijk een volwaardig en gelijkwaardig partner in de MIRT-verkenning.	Proces - Historie

	k	• (P5) Hoe is vormgegeven aan punt 2 '' Ervoor zorgen dat de knelpunten in het mobiliteitssysteem (met name voor het OV, maar ook voor de auto) worden aangepakt''. Want alle studies blijkt een toename van het verkeer en daarmee ook de kans op knelpunten. Zeker als dit dynamisch is doorgerekend.	De toename van het overige verkeer ontstaat ook in de referentiesituatie. Zie voor verdere beantwoording zienswijze 091939i.	Lijnvoering
	l	• (P26) punt 6, Hoe werkt dit straks als er nog meer bij komt in een te smalle straat waar eigenlijk al geen ruimte is voor het verkeer zoals het er nu is? Zo nu en dan worden haltes benoemd maar de daadwerkelijke impact wordt op geen enkele manier via bijvoorbeeld referenties inzichtelijk gemaakt. Er is wel de moeite genomen 2 haltes in te tekenen. Maar de impact qua fietsenstallingen is nog even achterwege gelaten om nog meer impact niet meteen duidelijk te maken? Zeker omdat er bij de Haltes op de GBW dus gewoon eigenlijk geen ruimte is. Tenzij mensen de fiets in de voortuinen van de bewoners gaan zetten of tegen de muurtjes en hekken.	Deze methodiek past in een verkenningsfase. Voor de afweging is het niet nodig om nu al in te passen, wel om aandachtpunten inzichtelijk te maken. In de planning- en studiefase wordt de ligging van de haltes bepaald en ook de inpassing verder uitgewerkt. In de onderzoeken is onderkend dat de ruimte op de Geestbrugweg aanvullende maatregelen vereist. In het Basispakket Mobiliteit is daarom rekening gehouden met aanvullende maatregelen 'van gevel tot gevel' (zie maatregel 18) en wordt voorgesteld om doorgaand verkeer via de Geestbrugweg er af te halen. Een mogelijkheid die hiervoor onderzocht is (en waarvan uit de vervoerwaardestudie gebleken is dat dit werkt) is het aanbrengen van een 'knip' in het autoverkeer op de Geestbrug. Zie hiervoor maatregel 17 uit het Basispakket Mobiliteit. De gemeente Rijswijk is inmiddels een verkenning van de herinrichting van de Geestbrugweg gestart, juist om deze leefbaarder en veiliger te maken. In dit proces worden bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving betrokken.	Alternatief-beoordeling
	m	• (P29) Fig. 3.5 geeft een vertekend beeld er wordt namelijk een halte op de Geestbrug geprojecteerd terwijl deze volledig op de GBW komt te liggen. Wat dan weer beter laat zien hoe raar het is dat op de Geestbrugweg ineens een hele korte halteafstand wordt aangehouden. • Waarom worden deze haltes niet in Voorburg geprojecteerd?	Figuur 3.5 betreft een schematische weergave. De haltes betreffen zoekgebieden die in de planning- en studiefase verder worden geconcretiseerd. Dat kan betekenen dat deze halte zowel in Rijswijk als in Voorburg kan komen te liggen.	Locatie Geestbrug(weg)
	n	• (P12)'betreft de beoordeling op de criteria de gehele lengte van het tracé' Hoe is voorkomen dat een nivellerend effect ontstaat door de som van de impact te nemen zo wordt de route van Lijn 1 alleen maar in het geheel beschouwd waardoor een afweging tussen werken in een greenfield (lege Binckhorst) en bestaande krappe wijken lastiger wordt. Want in het totaal wordt lokale negatieve impact genivelleerd over het grote stuk Binckhorst.	De alternatieven zijn in het Plan-MER als geheel beoordeeld maar voor verschillende aspecten ook per tracédeel juist vanwege de verschillen op de tracédelen. In de deelrapporten 2 en 3 van het Plan-MER is daarom ook op straatniveau voor meerdere aspecten een beoordeling gegeven. Op die manier zijn effecten ook op specifieke locaties wel te duiden als er op het geheel geen onderscheid te zien is.	Alternatief-beoordeling
	o	• (P12) Hoe is het criterium uit tabel 4 meegenomen in de afweging van de Geestbrugweg zijnde 'Robuustheid, capaciteit en betrouwbaarheid van het OV-netwerk'? Naar mijn menig is dit namelijk totaal niet meegenomen net als de Leefbaarheidsknelpunten. Die zijn totaal niet op het Rijswijkse grondgebied beschouwd. Hoe ziet de organisatie dit?	Bij genoemd aspect gaat het om de mate waarin alternatieve routes en overstapmogelijkheden beschikbaar zijn (robuustheid), de mate waarin het netwerk de (grote) groei kan opvangen en de kansen op verstoringen (betrouwbaarheid en capaciteit). Hierin is ook gekeken naar de Geestbrugweg waar sprake is van gemengd verkeer.	Leefbaarheid
	p	Op basis van de benoemde ruimte voor dwarsprofielen kan gesteld worden dat de Geestbrugweg een Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Deelt de organisatie dit beeld? • Waar zijn de ruimtelijke en verkeerskundige kaders te vinden die bij een dergelijk profiel horen.	In de schetsontwerpen is aangegeven op welke wijze het tramspoor, uitgaande van de huidige situatie, in de Geestbrugweg mogelijk is. In het Masterplan Bereikbaarheid is voor de Geestbrug een profiel opgenomen in figuur 3.16. In de verdere planuitwerking worden de uitgangspunten voor de Geestbrugweg verder bepaald.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

	q	Graag toevoegen op P54 voor de Geestbrugweg zoals ook op P28 voor de Prinses Mariannelaan (onder V9) ook is gedaan. Of heeft de organisatie hier een ander beeld op? 'Bovendien is door de menging met het overige verkeer de kans op incidenten aanwezig, wat nadelig is voor punctualiteit en betrouwbaarheid. Deze aandachtspunten betekenen bovendien dat er nauwelijks groeimogelijkheden in capaciteit zijn.'	De problematiek voor inpassing van een OV-verbinding in Geestbrugweg is inderdaad vergelijkbaar met de Prinses Mariannelaan en Voorburgse Binckhorstlaan. In de MIRT-verkenning is hierbij ook op vergelijkbare wijze mee omgegaan.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	r	R6 tabel 27 graag gelijkwaardige omschrijving en waarde toekenning zoals in tabel 12 V9. De Geestbrugweg is nog smaller als de Princes Mariannelaan, dus als het daar niet kan, dan kan het zeker ook niet op de Geestbrugweg. ''In de Pr. Mariannelaan is OV gemengd met wegverkeer, met nadelig effect voor betrouwbaarheid (geen HOV-kwaliteit). Weinig toekomstige capaciteitsuitbreiding mogelijk. ''	Voor zowel Prinses Mariannelaan als Geestbrugweg geldt dat het OV met het verkeer meerijdt en geldt dat dit van invloed is op de robuustheid en betrouwbaarheid. Beiden zijn beoordeeld als een -, ondanks dat de tekst niet helemaal gelijk is.	Alternatief-beoordeling
	s	Graag de kade gelijktrekken aan de chaos op de Geestbrug. Daar is nu al geen fatsoenlijke regie en oversteekplaats laat staan als de 'regionale fietsroute' deze zal kruisen. • Hoe kan het dat een dergelijk complex en gevaarlijk kruispunt met een 0 wordt getypeerd. • Hoe kan de inpassing van de haltes geen nadelige effecten hebben op het ruimtegebruik? Dit vind ik oprecht opmerkelijk omdat bij de Geestbrug van gevel tot gevel het volledige straatprofiel herzien wordt en de auto's nog meer naar de gevels gaan. Hoe kan dit met een 0 worden gewaardeerd? • Hierbij komen de bomen die daar staan waarschijnlijk in de praktijk ook te vervallen of kan de garantie gegeven worden dat de bomen behouden blijven.	Het kruispunt waar u over schrijft is op een locatie waar de tram meerijdt met het overige verkeer, deze zorgt in vergelijking met de referentiesituatie niet voor extra onveilige situaties. De inpassing van de haltes wordt verder onderzocht in de planning- en studiefase. Er zal gestreefd worden naar het behoud van bomen maar er kan in deze fase nog geen garantie worden gegeven.	Proces - Vervolgproces
	t	Hoe worden filevorming etc. meegenomen in de impact op luchtkwaliteit? Er kan toch van tevoren vastgesteld worden dat met 50.000 a 60.000 bewoners en 30.000 arbeidsplekken en het hanteren van de oude WHO-normen er per definitie een verslechtering van de Luchtkwaliteit op stapel staat.	Er ontstaat geen noemenswaardige verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van de inpassing van HOV ten opzichte van de referentiesituatie.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	u	In de volledige geestbrugweg is sprake van Geluidssanering. Die staat helaas alleen niet benoemd. Graag opnemen.	Dit is bekend, maar maakt voor de afweging van de varianten niet uit en is om die reden niet specifiek benoemd. Maatregelen zijn voorzien in het kader van het Actieplan geluid 2018-2022 van de gemeente Rijswijk. Ruimtelijke plannen moeten uiteraard voldoen aan de geldende wet- en regelgeving voor geluid. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden niet aan het Actieplan, maar aan de Wet geluidhinder getoetst. Indien relevant wordt dit in de planning- en studiefase meegenomen. Bij de nadere uitwerking van de inpassing moet, in samenspraak met de bewoners, gekeken naar een maximaal verkeerveilige en leefbare herinrichting.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	v	Ik ben het niet eens met de stelling dat er geen groen verdwijnt. Er verdwijnt wel degelijk groen en door de toevoeging van de trams verdwijnt ook ruimte om eventuele maatregelen te treffen voor klimaatadaptatie vanwege de druk van alle modaliteiten en het hoog intensieve gebruik.	Er is inderdaad wel sprake van aantasting van groen. Uitgangspunt is dat het groen (elders) wordt gecompenseerd. In de planning- en studiefase wordt onderzocht of er nog geoptimaliseerd kan worden om aantasting te voorkomen of het groen te versterken.	Leefbaarheid - Ecologie

	w	onder R6, ''Het is twijfelachtig of er voldoende ruimte is om ov-voorzieningen (zoals haltes) met hoge kwaliteit in te passen''. Waarom wordt met deze onderbouwing er dan voor gekozen om niet 1 maar 2 haltes op de Geestbrugweg te plaatsen?	De precieze inrichting staat niet vast, waaronder ook de locaties voor haltes. Nadere uitwerking volgt in de planning- en studiefase.	Proces - Vervolgproces
	x	fig. 15, waarom wordt de route met de meest complexe verkeerskruispunten en de meeste complexe kunstwerken gekozen als de meest makkelijke en beste optie? • Hoe kan onderbouwd worden dat er een juiste (risico)afweging heeft plaatsgevonden dat dit inderdaad de juiste route is om te volgen? • Hoe wordt met het belang omgegaan dat complexe kruispunten geen selectie of beoordelingscriterium zijn, maar dit net wel grotendeels de buurtgemeente treft.	De route met het meest complexe oplossing (lange brug) is variant 5. Deze is mede daardoor niet gekozen als voorkeurstracé. De kruispunten van variant 1T zijn niet complexer dan bij andere tracés. Met de modelgegevens is inzichtelijk gemaakt op welke locaties een groot risico op problemen met doorstroming zijn te verwachten. Voor de afweging van de alternatieven in de verkenningsfase volstaat dit en zijn daarmee wel in de afweging meegenomen.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	y	Hoe is verdedigbaar dat een route die alleen op het faciliteren van nieuwbouw + punten scoort en voor de rest voor de buurtgemeenten 0 of – is wel de te volgen route wordt?	Vermoedelijk gaat dit om de beoordelingstabel uit het Plan-MER op pagina 12. Hierbij geldt dat het gekozen alternatief het beste voldoet aan de gestelde eisen waarbij de effecten het minste zijn in vergelijking met de andere alternatieven.	Alternatief-beoordeling
	z	''Ook op de route Prinses Mariannelaan-Geestbrugweg laat het verkeersmodel een toename van de hoeveelheid verkeer zien. Hierbij is op dit weggedeelte een hoge kruispuntbelasting te zien met name op de kruispunten Prinses Mariannelaan-Binckhorstlaan en de kruispunten aan beide zijden van de Geestbrug. ''In de expert judgement van zeef 1 wordt niet eens gesproken over de impact van de Geestbrug. Alleen over de impact van de kruising van fiets bij de Broekslootkade. Hoe kan nu uit deze analyse (MER) blijkt dat dit wel een degelijk een hoge kruisbelasting worden vastgehouden aan de expert judgement en de hier opvolgende afweging? Komen er dan meer van dit soort 'verassingen' boven tafel?	In het Plan-MER is geconstateerd dat de doorstroming een aandachtspunt is in onder andere in de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg. Dit geldt overigens niet alleen voor de onderzochte varianten, maar des te meer ook voor de situatie waarin geen HOV-verbinding wordt gerealiseerd. De varianten zorgen daarbij voor enige vermindering van de hoeveelheid autoverkeer in deze straten. Daarom wordt in de planuitwerking tevens verkeer belemmerende maatregelen bij de Geestbrug onderzocht, zoals opgenomen in het Basispakket Mobiliteit (zie maatregel 17).	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	aa	''In relatie tot Binckhorst zijn problemen met doorstroming onder meer op de Binckhorstlaan, Supernovaweg, Maanweg, Prinses Mariannelaan/Geestbrugweg en Haagweg te verwachten. Dit zorgt niet alleen voor een slechte bereikbaarheid, maar heeft ook nadelige gevolgen voor leefbaarheid, milieu en verkeersveiligheid.'' Hoe verhoudt zicht dit tot de intentieverklaring waarin duidelijk aangegeven wordt dat dit niet nog verder mag verslechteren? Eerder is al aangegeven dat CID zich niet druk maakt over het verslechteren van de Geestbrugweg (2098_Nota van Antwoord NRD Verkenning CID Binckhorst, p41 vraag f). Maar is dit nog steeds aan de orde na alle participatie en nu de gemeente Rijswijk onderdeel is van de Projectorganisatie? • Wat moet er gebeuren voordat wel voor leefbaarheid, milieu en verkeersveiligheid van de bewoners direct aan het tracé gekozen wordt? Verder dan onze expert hebben er abstract naar gekeken en het zal wel los lopen verwachten ze.	In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en in de toekomst verwachte verkeersdrukte op het traject via de Geestbrugweg ook aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. In dat kader is een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") een aanvullende maatregel (nr. 17) in het Basispakket Mobiliteit. De gemeente Rijswijk neemt deze mee in de uitwerking van de herinrichting van de Geestbrugweg (nr. 18 uit het Basispakket Mobiliteit) om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. Dit proces is reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving.	Leefbaarheid

	ab	Wat is ervoor nodig voordat het besef indaalt dat 'Aanvullende maatregelen voor het Basispakket Mobiliteit' minimaal plaats moeten vinden om op lange termijn een houdbare situatie te hebben. Dit zijn nu losse flodder die niet concreet als een worst worden voorgehouden terwijl er eerst even bij het kruisje getekend moet worden. § Wanneer is het wenselijk zoals het hier genoemd wordt? Want in mijn optiek is het dus niet op termijn wenselijk. Maar überhaupt noodzakelijk om een dergelijk verbinding überhaupt te kunnen realiseren om GA7 toe te passen. § Dit heeft vooral lokaal een grote impact die dan weer niet gemeten wordt omdat alles getoetst wordt aan het maximaliseren van de reizigers voor de Binckhorst (fig. 6-3). § Waarom wordt een dergelijk scenario niet gekwantificeerd in bijvoorbeeld impact op geluid, stikstof, leefbaarheid etc.	Uitgangspunt in de MIRT-verkenning is dat er altijd een combinatie is van een HOV-verbinding met aanvullende maatregelen. In de Vervoerswaardestudie is daarom ook rekening gehouden met de realisatie van deze maatregelen. In de MIRT-Verkenning zijn schetsontwerpen opgesteld voor alle varianten om de impact van een tramverbinding in beeld te brengen. Ondanks de positieve bijdrage van een HOV-verbinding zijn inderdaad aandachtspunten geconstateerd, over onder meer de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Voorburg en Rijswijk. Daarom zijn in het Basispakket Mobiliteit aanvullende maatregelen voorzien, die de hoeveelheid autoverkeer beperken en goede inrichting van de straten mogelijk maken.	Proces - Basispakket Mobiliteit
	ac	voetnoot 72. Als bewoner ga ik ervan uit dat de nieuwe advieswaarde die nu al een jaar bekend zijn worden opgenomen in het onderzoek. Het verbaast mij zelfs dat dit uit eigen initiatief ten bate van de inwoners niet al gedaan is. Een jaar is lang en eigenlijk is er nu een jaar verloren door met verkeerd waarden te rekenen.	Dit advies is inderdaad reeds opgesteld door het WHO maar nog niet in de wetgeving overgenomen.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	ad	Kan verteld worden hoe rekening gehouden wordt met het booggeluid op de aansluiting met de Haagweg? Dit is namelijk nu al een (te) krappe bocht waar veel lawaai af komt. En juist dit punt wat grote impact op Rijswijk heeft ontbreekt nu in de analyse terwijl deze bocht wel onderdeel is van het plangebied. Hoe verhoudt zich deze contour met de geluidssanering die op de Geestbrugweg plaats moet gaan vinden. Hoe verhoudt zich deze contour met de zienswijze en de intentieverklaring die door de gemeente Rijswijk zijn opgesteld? Want 6-3 laat zonder de Haagweg al een dusdanig toename zien t.o.v. 6-2. En hiermee een NoGo omdat niet aan de eis van de gemeente Rijswijk kan worden voldaan met het ontwerp.	In de gerefereerde figuur wordt in uitleg voorzien van de toename in geluidsoverlast in de autonome situatie. Dit gaat om de toename van autoverkeer die zou plaatsvinden in een toekomstige situatie zonder HOV. Het booggeluid voor trams is als een apart aspect meegenomen in het Plan-MER en valt dus buiten de kaarten die in deze paragraaf staan vermeld. Op basis van booggeluid zijn alle varianten met tram en lightrail beoordeeld met een -.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	ae	Kan verteld worden waarom er voor Lijn 1 2 haltes komen in de gehele Binckhorst terwijl er ook 2 komen op de Geestbrugweg. Wat heeft het met HOV te maken als je in een straat waar je met het verkeer mee moet rijden en die al te krap is ook nog een 2 haltes in gaat passen. Of is dit bedoelt omdat met de haltes alsnog een vrij liggende baan wordt geprobeerd? • In mijn optiek wordt nu juist de maximale ruimtelijke belasting gemaakt. Door alle modaliteiten die in hoeveelheid toenemen en dan nog de tram en dan nog 2 haltes. Dan blijft er weinig ruimte over voor de bewoners om te verblijven en worden we helemaal een doorgeefluik van verkeer. Hoe is deze lokale impact te rechtvaardigen nu blijkt dat de overige impact van het tracé marginaal is?	Opgave voor de planning- en studiefase is om nader te onderzoeken hoe de tramverbinding en haltes exact ingepast kunnen worden, met extra aandacht voor kwaliteit (groen) en verkeersveiligheid.	Proces - Vervolgproces
	af	Hoe kan het dat tracés gekozen worden die eigenlijk overal negatief op scoren? Wordt dan wel in de juiste richting gezocht? In mijn optiek worden hierdoor echt aan fundamentele dingen voorbijgegaan door de strategische politieke verkleving van lijn 1 met de ontwikkelingen in de Binckhorst.	Wij delen uw zienswijze op dit punt niet. De onderzochte/gekozen tracés scoren niet op alle punten negatief. Er zijn meerdere tracés die op meerdere aspecten positief scoren.	Alternatief-beoordeling

	ag	als ik deze tabel zie is de conclusie we willen bouwen, en iets door de Geestbrugweg de goedkoopste en makkelijkste manier. Zolang we maar niet vasthouden dat vrij liggende baan een hard criterium is komt de Geestbrugweg daardoor het ‘’beste’’ uit de analyse. Wordt hier nu oprecht gezocht naar een goeie lang termijn oplossing of is het vooral een korte termijn fix om te kunnen bouwen en maakt de impact op de bewoners niet zoveel uit. Want wat al slecht is hoeft helemaal niet verbeterd te worden. Die mensen moeten gewoon niet zeuren. • Hoe ziet de organisatie de objectieve afweging tussen van het loslaten van een vrij liggende baan terwijl er HOV wordt beoogd als de beste lange termijn oplossing om de Binckhorst te ontsluiten. • Waarom is het wel redelijk dat dit creatief los gelaten wordt terwijl en niet ‘creatief’ gekeken kan worden naar het afschaffen van een zwaaikolom (broekslootkade) van een ingang die over een aantal jaar niet meer in gebruik is? • Hoe wordt voorkomen dat ik als bewoners hierdoor het idee krijg dat dingen kapot beredeneerd moeten worden.	De route via de Geestbrugweg is het voorkeursalternatief omdat deze route het beste kan voldoen aan de gestelde eisen. Daarbij is het inderdaad zo dat er door de beperkte beschikbare ruimte op de Geestbrugweg geen vrijliggende HOV-baan gerealiseerd kan worden. In de planuitwerking volgt de nadere inpassing, waarbij verschillende opties op tafel liggen om dit op een zo goed mogelijke manier vorm te geven. Zo is de doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") is een aanvullende maatregel (nr. 17) in het Basispakket Mobiliteit. De gemeente Rijswijk neemt deze mee in de uitwerking van de herinrichting van de Geestbrugweg (nr. 18) om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. Dit proces is reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving.	Alternatief-beoordeling
	ah	Hoe voorkomen we dat we in het scenario van (P137) komen. Er wordt nml expliciet genoemd dat er wel wat moet gebeuren aan de herinrichting en gekeken moet worden naar belemmerende maatregelen. Dat is leuk, maar een tandeloze belofte waar wij als bewoners niks aan hebben. Stel dat de tram er komt wil ik ook de garantie er het maximale aangedaan wordt om de overlast niet te laten optreden en minder te laten zijn dan de huidige situatie. • Welke garanties kan ik krijgen dat er net als dat er het maximale wordt gedaan om de lijn door de Geestbrugweg te krijgen ook het maximale voor de bewoners daarvan wordt gedaan. Anders heeft iedereen baadt behalve de mensen die er wonen.	Zoals in bovenstaande reactie reeds benoemd is de gemeente Rijswijk een participatieproces opgestart om de Geestbrugweg veiliger en leefbaarder in te richten. Dit proces is reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving.	Participatieproces
	ai	· Mijn uitgangpunt is dat ik de studie moet zien als een studie van 2 lijnen. Enerzijds een lijn die richting Voorburg loopt en anders een lijn die richting Rijswijk loopt. Hoe ziet de organisatie dit?	Een HOV-verbinding over de Binckhorst maakt onderdeel uit van een geheel vervoersnetwerk. De uitwerking daarvan is dan ook vanuit het netwerk beschouwd. De ambities die de regio heeft met het regionale netwerk zijn beschreven in de plannen voor de Schaalsprong OV en, meer concreet voor de Binckhorst, de Koningscorridor. Zie voor verdere toelichting over de Koningscorridor paragraaf 4.4 van dit document. De plannen voor de Koningscorridor gelden als uitgangspunt voor de onderzoeken en bestaat uit één OV verbinding met twee aftakkingen richting Rijswijk/Delft en Voorburg.	Proces - Historie

	aj	· In het participatieplatform is gevraagd hoe de verschillende trajecten vergeleken worden. Dit om vermenging te voorkomen. Hoe kan bijvoorbeeld terug gezien worden wat de kwaliteit is van de tracés broekslootkade i.c.m. het tracé via bijvoorbeeld de Maanweg of de Zonneweg? En het onderlinge verschil?	Voor alle alternatieven is in het Plan-MER Hoofdrapport als geheel een (totaal) beoordeling opgenomen, waarbij voor verschillende aspecten ook rekening is gehouden met verschillen in de 'losse' tracédelen. In de deelrapporten 2 en 3 van het Plan-MER is voor meerdere aspecten ook op straatniveau een beoordeling gegeven. Op die manier zijn effecten ook op specifieke locaties te duiden als er op het geheel geen onderscheid in de score te zien is. In alternatief 5 (met varianten 5B en 5T) zijn de effecten voor HOV op de Jupiterkade/Broekslootkade i.c.m. de Maanweg onderzocht. In vergelijking met de varianten 1B en 1T kan het verschil tussen de varianten over de Voorburgse Binckhorstlaan / Pr. Mariannelaan / Geestbrugweg en de Jupiterkade/Broekslootkade worden vastgesteld. Zie ook hiervoor de deelrapporten 2 en 3 van het Plan-MER met een beoordeling op straatniveau bij meerdere aspecten. Het tracé via de Zonweg is te vergelijken met het tracé via de Maanweg door te kijken naar verschillen tussen alternatief 1 en 2 (beiden gaan uit van een tracé naar Rijswijk via de Geestbrugweg).	Alternatief-beoordeling
	ak	· Hoe wordt voorkomen dat routes over Voorburg de uitkomst van de route over Rijswijk beïnvloeden	In de vervoerwaardestudie is ook onderzoek gedaan naar de verkeerskundige effecten van alleen een tak naar Voorburg (tracévariant 6) en alleen een tak naar Rijswijk/Delft (tracévariant 7). Daarmee is de onderlinge relatie ook inzichtelijk gemaakt.	Alternatief-beoordeling
	al	· Waar in de Vervoerwaardestudie is terug te vinden dat de route via de Geestbrugweg een aantoonbare beter vervoerswaarde heeft dan de Broekslootkade? Of is kosten het voornaamste sturingsmiddel?	Vanuit de Vervoerwaardestudie is dit niet terug te vinden. De beoordeling is bovendien afhankelijk van meerdere aspecten dan alleen vervoerwaarde. Variant 5T door de Broekslootkade is erg kostbaar en ook lastig inpasbaar met veel aantasting van de groenstrook. Zo zal een lange, dure hefbrug over de Trekvliet moeten worden aangelegd. De Broekslootkade zelf is een dertigkilometerzone waar bovendien een school aan ligt. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid een ongeschikt alternatief.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	am	· Waarom wordt er in de referentie situatie (P12) niet gekeken naar de kansen die Fietsnetwerk op de Haagweg of door Rijswijk heeft?	De Referentiesituatie betreft de situatie zónder verdere maatregelen en is beleidsneutraal. Alleen vaststaand beleid wordt hierin meegenomen. Een referentie geeft op die manier een beeld van de toekomst als er niets gebeurd. In gevoeligheidsanalyses zijn de kansen op het fietsnetwerk verder onderzocht (zie Vervoerwaardestudie).	Proces - Basispakket Mobiliteit
	an	· En waarom is in de referentie op p12 de volledige GBW van het plaatje geknipt? Is er hier om Rijswijk heen gewerkt? Zijn hierdoor kansen laten liggen?	Dit is een bestaand kaartje uit 'Ruimbaan voor de fiets' van de gemeente Den Haag dat een ander doel diende. Er is zeker niet om Rijswijk heen gewerkt. In het Basispakket Mobiliteit, onderdeel van deze MIRT-verkenning, is bijvoorbeeld het verbeteren van de fietsverbinding met Rijswijk opgenomen.	Proces - Basispakket Mobiliteit
	ao	· Kan op basis van (P16) de conclusie worden getrokken dat het verkeer van het zuidelijk deel van de Binckhorst niet goed wordt ontsloten via de Binckhorstlaan en vooral haar weg vindt via de omliggen wijken. Lees overal een toename behalve in de Binckhorst zelf.	Op pagina 16 van de Vervoerwaardestudie HOV-Binckhorst wordt de referentie 2040 vergeleken ten opzichte van referentie 2019. Sowieso zien we over het hele auto-netwerk een toename van verkeer door ruimtelijke ontwikkelingen en verwacht beleid. Deze toename is relatief beperkt vanwege de Rotterdamsebaan, die nog niet in referentie 2019 zat. De opening van de Rotterdamsebaan is ook waarom het verkeer op de Binckhorstlaan daalt. De lichte groei op de Geestbrugweg en Prinses Mariannelaan lijkt vooral bestemmingsverkeer of oost-west georiënteerd verkeer.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

	ap	· Kan op basis van (P18) de conclusie worden getrokken dat de kruisingen Haagweg-Geestbrugweg, Geestbrug, Prinsesmariannelaan-Binckhorstlaan Zuid niet al overbelast zijn (> 0.85 bezetting)? Hoe wordt hier verder mee om gegaan in de ontwerpen?	Met de maatregelen voor de bereikbaarheid CID Binckhorst is beoogd om de groei van het autoverkeer te beperken en te voorkomen. Hierbij blijft de verkeersafwikkeling op de kruispunten een aandachtspunt. In het schetsontwerp is een eerste verkenning gedaan of er voldoende ruimte is om de HOV-verbinding in te passen. In de volgende fase (planning- en studiefase) wordt nader onderzoek gedaan naar de exacte vormgeving van het kruispunt (zoals aantal opstelstroken en ligging stopstreep) en de afstelling van de verkeerslichten. Een dynamische verkeersmodellering kan daarbij beter inzicht geven in de afwikkeling van verkeer op specifieke kruispunten tijdens de spits en daarmee de betrouwbaarheid van het HOV.	Alternatief-beoordeling
	aq	· Hoe gaat deze overbelasting voor een Robuust HOV systeem zorgen als dit er eigenkijk niet mee bij kan.	In aanvulling op bovenstaande: Daarbij moet worden gekeken naar de optimalisatie van de doorstroom voor zowel HOV als het overige verkeer.	Alternatief-beoordeling
	ar	· Hoe kan een keuze gemaakt worden voor de beste oplossing voor het NMCA-knooppunt als je kijkt naar (P59)	In de Vervoerwaardestudie HOV-Binckhorst (blz. 57 t/m 62) is het effect op de NMCA knelpunten opgenomen. Het omleggen van lijn 1 helpt mee het NMCA knelpunt Rijswijkseplein te verminderen. Het oplossen van dit knelpunt vergt een separate aanpak.	Alternatief-beoordeling
	as	· Waar zijn de alternatieven studie te vinden die laten zien dat 16% afnamen door de tram over de Binckhorst te leiden inderdaad de beste oplossing is voor het NMCA-knooppunt Rijswijkse plein?	Zie pagina 59 van de Vervoerwaardestudie HOV-Binckhorst. In variant 1T, 2T, 4T, 5T en 6T reizen ca. 3.800 reizigers over het Rijswijkseplein, dit komt neer op een afname van 16% t.o.v. de referentie (4.620 reizigers).	Alternatief-beoordeling
	at	· Hoe is hierin met zekerheid te stellen dat een beter alternatief over het hoofd wordt gezien?	Met de beschikbare informatie en de gedane onderzoeken is een zo goed mogelijke afweging gemaakt om tot een optimale oplossing in deze MIRT-verkenning te komen. Deze methodiek past bij de systematiek van een MIRT-verkenning. Dit heeft geresulteerd in het voorlopig voorkeursalternatief 1T dat is vastgelegd in het Masterplan Bereikbaarheid.	Alternatief-beoordeling
	au	· Waarom valt bij de analyse (bijvoorbeeld P137) kruispunt Geestbrugweg-Haagweg structureel van het kaartje? De geestbrugweg zou volledig en volwaardig meegenomen worden in de analyse. En dit kruispunt is zelf ook door de organisatie als een complex kruispunt aangemerkt. Nu hebben we niks aan de analyse in die hoek en geeft het geen duidelijkheid.	Het klopt dat meerdere uitsneden in de Vervoerwaardestudie een deel van de Geestbrugweg niet laten zien. In de Vervoerwaardestudie en de andere rapporten ten behoeve van deze MIRT-verkenning is de Geestbrugweg inclusief het kruispunt met de Haagweg echter wel (volwaardig) meegenomen.	Alternatief-beoordeling
	av	· Mensen op de weg zelf ervaren de hinder. De andere passeren 2x per dag hoe wordt hier naar gekeken?	De belangen van omwonenden zijn meegenomen in afwegingen zoals de verkeersveiligheid en leefbaarheid. De belangen van gebruikers zijn onder andere meegenomen in reistijden en betrouwbaarheid.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	aw	· Is het redelijk te verlangen dat je met een auto een route mag volgen terwijl er ook alternatieven zijn zoals OV, fiets, voet. Voor de korte afstand werkt dit prima en voor de lange afstand is een net andere route net zo snel.	Uw zienswijze past in de lijn van het beleid gericht op mobiliteitstransitie en de keuze voor de voorkeursvariant (inclusief Basispakket Mobiliteit).	Proces - Basispakket Mobiliteit
	ax	· Is onderzocht of en hoe er sluipverkeer door Cromvliet en Leeuwendaal heen gaat als de Geestbrugweg straks weer de hele dag vast staat? Want grote kans dat men weer massaal door Leeuwendaal gaat rijden om toch sneller bij de Hoornbrug te zijn. Bij een volledig afsluiting kan er geen sluipverkeer zijn want het kan alleen terug sluipen naar de Haagweg. Je rijdt daar alleen als je er moet zijn of toevallig verkeerd bent gereden. Dat is nu ook.	Er is onderzocht welke effecten een afsluiting van de Geestbrug of Binkhorstlaan hebben in de gevoeligheidsanalyse van vervoerwaardestudie. Hieruit is te halen hoe verkeerstromen gaan lopen. Voor de prognose van verkeer in kleinere woonstraten is het gebruikte model minder geschikt, hiervoor zal nader onderzoek nodig zijn.	Mobiliteit - Bereikbaarheid

	ay	• Deze afname van ritten is goed terug te zien in de netwerkbelastingen. Het volledige autonetwerk wordt minder zwaar belast, dus ook de capaciteitsknelpunten op het autonetwerk worden in deze situatie verlicht. (P196) Waarom is het geen doel om de auto belasting te laten afnemen in de omliggen wijken? Zoals bovenstaand omschrijft Het verkeer gaat daarmee namelijk daadwerkelijk effectiever gebruik maken van het hoofdwegennetwerp (van Den Haag) i.p.v. zichzelf als sluipverkeer door de wijk te verplaatsen. • Hoe is rekening gehouden met sluipverkeer in de Vervoerwaardestudie?	Naast de al bestaande trend van afvlakking van de groei van het autoverkeer in stedelijke regio's is er ook een verdere ontwikkeling gaande met betrekking tot de mobiliteitstransitie. Er wordt ingezet op binnenstedelijk verdichten om de nabijheid van wonen, werken en voorzieningen te vergroten. Om die mobiliteitsgroei op te kunnen vangen wordt alle drie de gemeenten ingezet op mobiliteitstransitie om het de auto niet verder te laten groeien. Deze ambities zijn samengevat in visies: Bouwsteen mobiliteit en bereikbaarheid Leidschendam-Voorburg (september 2021), het mobiliteitsprogramma Rijswijk (december 2021) en in de strategie mobiliteitstransitie Den Haag 2022-2040 (februari 2022). Met betrekking tot het autonetwerk in de Vervoerwaardestudie is ten behoeve van de vergelijkbaarheid van de varianten is het auto-netwerk constant gehouden. Dus er zijn geen wijzigingen doorgevoerd ten behoeve van sluipverkeer. Wel zijn er twee fysieke auto-maatregelen op hoofdlijnen onderzocht: een knip op de Geestbrug en een knip op de Binckhorstbrug.	Mobiliteit - Bereikbaarheid
	az	· Parkeren is nu al een schreeuwend probleem. En de kans is groot de dat Geestbrugweg en aanliggende wijken net als Voorburg west een Parkeergebied worden voor de bewoners en bezoekers van de Binckhorst. Dit zijn allemaal neven effecten die genegeerd lijken te worden bij dit HOV-verhaal. Zolang er maar een HOV komt dan komt alles goed. Hoe wordt voorkomen dat elke halte enorme overlast krijgt van de geprognotiseerde aantallen op en afstappers en de modaliteit die ze daarna kiezen.	Rijswijk en Voorbrug-West zijn al parkeerzones (via vergunningen of een blauwe zone). Hiermee kan het parkeren door bewoners van de Binckhorst tegen gegaan worden. Daarbij houden de gemeenten Rijswijk en Leidschendam-Voorburg in de gaten of de parkeerzone moet worden uitgebreid dan wel anders moet worden gehandhaafd.	Mobiliteit - Parkeren
	ba	· Waar wordt naar verwezen bij ** in de 1e alinea op P208. Dit is nu niet te achterhalen.	Deze opmerking is ongelukkiger wijze weggevallen, in de Vervoerwaardestudie HOV-Binkhorst had hier hetzelfde moeten staan als op pagina 202: "*Om dit met meer zekerheid te kunnen zeggen is vervolg onderzoek nodig in de vorm van dynamische verkeersmodellering.*"	Alternatief-beoordeling
	bb	· Hoe wordt de voorwaarde in (P208) *''Een verbetering van deze modaliteiten is een voorwaarde bij het realiseren van een mobiliteitstransitie om te voorkomen dat ongewenste neveneffect ontstaan, dat er bijvoorbeeld geparkeerd gaat worden in gebieden waar dat wel mogelijk is. ''* overgenomen? Dit lijkt mij namelijk fundamenteel om een toekomstbestendig en effectief systeem te maken.	De maatregelen in de MIRT-verkenning (HOV-verbinding met aanvullende maatregelen in het Basispakket Mobiliteit) in combinatie met breder gemeentelijk mobiliteitsbeleid zorgen voor ontmoediging van het autogebruik. Verder geldt in alle omliggende gebieden een vorm van parkeerregulering (betaald parkeren, parkeervergunning), waarmee overlast voorkomen wordt.	Proces - Basispakket Mobiliteit
	bc	• Hoe is het beter en effectiever inzetten van de Rotterdamsebaan meegenomen in het HOV? Nu zie ik nml een onderzoek wat maar 1 kant van het verhaal belicht. Met een aantal loze (niet onderbouwde/concrete) beloften dat er iets moet gaan gebeuren en dat dit echt effect gaat hebben. Waar worden deze aannamen op gebaseerd. Als bewoner ben ik hier sceptisch op omdat zowel de theoretisch impact op het verkeer van de Rotterdamsebaan als die van The Mall niet echt in de buurt zitten van de praktijk.	De realisatie van HOV, in samenhang met de gebiedsontwikkeling, zal in de komende jaren aanleiding zijn voor het herinrichten van wegvakken zoals de Maanweg of Zonweg. Daarmee zal ook de aantrekkelijkheid van het gebruik van deze routes worden beperkt, ten gunste van stedelijke hoofdroutes, waaronder de Rotterdamsebaan. Daarnaast wordt gewerkt aan het verbeteren van de bewegwijzering richting Rotterdamsebaan door de gemeente Den Haag.	Alternatieve routes
	bd	Hoe wordt voorkomen dat de Geestbrugweg de Rijswijkse versie wordt van de Noordsingel in Voorburg?	Het is onduidelijk wat inspreker hiermee bedoelt. De Noordsingel te Voorburg is qua ontwerp en ligging compleet anders dan de Geestbrugweg.	Leefbaarheid

	be	Wanneer gaat de studie die in voetnoot ** op (P213) staat plaatsvinden. Ook kan dit misschien een inzicht geven in de robuustheid van het systeem. Waarom is dit niet gedaan voordat er een tracékeuze kwam? Er is namelijk toch volledig op de Geestbrugweg gefocust, waarom is er dan niet voor de Geestbrugweg een dynamische studie gedaan?	De dynamische verkeersmodellering op specifieke kruispunten is onderdeel van de planning- en studiefase. Na het vaststellen van het Masterplan wordt gestart met de aanbesteding en aansluitend de planuitwerking. Het gehanteerde verkeersmodel in deze verkenning is benut om een gefundeerde keuze te maken voor een mobiliteitsoplossing in de Binckhorst die bijdraagt aan de opgaven. De resultaten geven een indicatie van de spitsverhoudingen, en biedt daarmee voldoende handvaten om deze afweging te kunnen maken.	Alternatief-beoordeling
	bf	Hoe wordt voorkomen dat een keuze wordt gemaakt die in het dynamisch model een grote impact heeft op de omliggende wijken. • En wanneer is er nog een stopmoment hierop, want ik krijg nu de indruk dat we gewoon altijd doorgaan en we eventueel nog wel naar een oplossing kijken als alles er al is.	Met het statische verkeersmodel is de impact op de omliggende wijken voor deze fase voldoende in beeld gebracht. Mocht tijdens de verdere uitwerking in de plannings- en studiefase blijken dat de impact groter is, dan wordt dit meegewogen bij de besluitvorming (realisatiebesluit).	Participatieproces
	bg	Hoe kan ik als bewoner toch de indruk krijgen dat mijn positie en belang in een vorm recht aangedaan wordt?	Uw positie en belang wordt recht aangedaan door onder meer de zienswijzeprocedure en doordat besluitvorming plaatsvindt in de raad.	Participatieproces
091940		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091941		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
091942		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091943		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT
091944		In het Masterplan is een HOV-voorkeursvariant opgenomen die onze bedrijfscontinuïteit in gevaar zal brengen. Mijn zienswijze is gericht op het waarborgen van een onverstoorde bedrijfsvoering. Bij aanleg van de huidige HOV-voorkeursvariant voorzie ik veel overlast gedurende geruime tijd voor de bereikbaarheid van mijn bedrijf. De toegang tot mijn bedrijf voor klanten met hun voertuigen vindt plaats via een in en uitrit die uitkomt op de Supernovaweg. Echter, vrijwel al het verkeer dat via de in en uitrit mijn terrein oprijdt komt vanaf de Binckhorstlaan. Door aanleg van de HOV-lijn betekent dit een ernstige verstoring voor een lange periode van de bereikbaarheid van mijn bedrijf voor mijn klanten en toeleveranciers. Dit zal hoogstwaarschijnlijk tot forse economische schade kunnen leiden voor mijn bedrijf. Daarom hoop en vertrouw ik er oprecht op dat u uw besluitvorming tot vaststelling van het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid heroverweegt dan wel uitstelt en met mij in overleg wil treden over een alternatieve HOV-lijn die mijn bedrijfscontinuïteit niet in gevaar brengt, zonder afbreuk te doen aan de belangen voor de gebiedsontwikkeling van de Binckhorst. Tenslotte behoud ik mij ten aanzien van het inbrengen van nadere argumenten en inhoudelijk punten in een later stadium alle rechten voor.	Dank voor uw zienswijze. Het uitgangspunt is om zo min mogelijk perceelsontsluitingen te laten kruisen met de HOV-lijn. Voor de Spoorboogzone zijn alternatieve ontsluitingsstructuren mogelijk waarmee kruisende perceelsontsluitingen worden voorkomen. In de planning- en studiefase zullen deze verder worden uitgewerkt. In alle gevallen dient een perceel via de openbare weg bereikbaar te zijn. Het (gecombineerd) ontsluiten van de percelen over een trambaan kan nog wel (tijdelijk) een oplossing zijn. Met de betrokken bedrijven en bewoners zal nader gekeken worden naar de gevolgen voor deze bedrijven en bewoners waarbij zeker in gesprek zal worden getreden over de individuele mogelijkheden en opties die er binnen de kaders die daarvoor gelden.	Grondverwerving en Bedrijfsvoering

091945	a	Een tramlijn over de Maanweg heeft grote gevolgen voor de leefomgeving van de Broeksloot en de begeleidende groenzone ervan. Hierdoor wordt een ecologische verbindingszone aangetast. Er sneuvelen bomen en het woongenot voor de bewoners van Voorburg -West wordt benadeeld.	Dank voor uw zienswijze. Het belang van deze ecologische zone als onderdeel van de stedelijke groene hoofdstructuur (SGH) wordt onderschreven. In het Masterplan Bereikbaarheid zijn daarom de opties met een groot ruimtebeslag in de groenzone niet meer opgenomen. Bij de verdere inpassing van het tramtracé op de Maanweg is behoud en het liefst ook versterking van de ecologische zone uitgangspunt.	Leefbaarheid - Ecologie
	b	Er komt een trambaan langs de grens van het Binckhorstgebied gelegd in plaats van door de kern van dit gebied. Veel beter ware het om de trambaan, komende van Den Haag Centraal over de Binckhorstlaan af te buigen over de Zonweg en aan het eind ervan naar rechts af te buigen achter de Haagse Arc (SDU) langs, evenwijdig aan het spoor, met een vrij eenvoudig viaduct naar Voorburg NS te leiden. Hiervoor moeten enkele weinig gebruikte doodlopende opstelsporen van Prorail enigszins worden ingekort. Een belangrijk bijkomend voordeel van het gebruik van de Zonweg is dat het knelpunt van de beweegbare Binckhorstbrug wordt gemeden.	In de MIRT-verkenning gaat de HOV-baan deels door de as van de Binckhorst via de Binckhorstlaan. De variant die u benoemd is onderzocht in alternatief 2 maar als minder positief bevonden.	Alternatief-beoordeling
	c	Voor de noodzaak van een tramverbinding tussen Den Haag Centraal en Voorburg NS heb ik geen overtuigende onderbouwing gevonden. In het bijzonder de vervoershoeveelheden van het Binckhorstgebied naar de omgeving zijn onduidelijk. Momenteel verzorgt de nog jonge bus 28 dit vervoer. En in mindere mate en alleen op werkdagen bus 26. Hoe bewegen de toekomstige Binckhorstbewoners zich eigenlijk en kan dit niet voldoende door – eventueel gelede - bussen worden opgevangen?	In de MIRT-verkenning zijn de opties voor de bereikbaarheid van CID Binckhorst onderzocht en afgewogen. Uit de onderzoeken blijkt dat het optimaliseren van de bestaande busverbinding niet realistisch is omdat deze onvoldoende capaciteit en kwaliteit bieden. Nieuwe buslijnen zouden zonder HOV-infrastructuur (een vrijliggende baan) ook de benodigde capaciteit en kwaliteit niet kunnen bieden. Voor verder beantwoording rondom de nut en noodzaak van de verbinding naar Voorburg verwijzen wij u naar paragraaf 4.2 van dit document.	Nut en noodzaak
	d	Het idee van tram 1 vanaf Herenstraat Rijswijk, via Geestbrugweg en Binckhorstlaan is onzalig. Deze tram moet liefst drie beweegbare bruggen (Hoornbrug, Geestbrug en Binckhorstbrug) passeren, wat ten koste van een vlotte tramdienstregeling gaat. De Geestbrugweg met toch al veel te smalle fietspaden voor de vele schoolgaande jeugd is in feite te smal voor een moderne tramdienst. Telt het streven naar vrije trambanen ineens niet meer? Het wel eens genoemde motief voor omleiding van tram1, namelijk dat het Rijswijkseplein het tramverkeer niet voldoende zou kunnen verwerken, vind ik niet geloofwaardig. Ten slotte geloof ik niet in grote vervoersstromen van de Binckhorst richting Delft vice versa.	Dit gaat niet per se ten koste van een vlotte dienstregeling. Onderlinge afstemming kan worden gemaakt met het beheer van de bruggen. In de planning- en studiefase worden de inpassingsmaatregelen langs het tracé inclusief de Geestbrugweg verder onderzocht. Het streven naar zoveel mogelijk vrijlliggende trambanen geldt zeker maar is niet mogelijk in de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg. Uit de Vervoerwaardestudie is de verwachting dat er wel een vervoervraag komt tussen de Binckhorst en Delft. Uw gedachte aangaande vervoersstromen Binckhorst-Delft is ter kennisgeving aangenomen.	Lijnvoering

091946	a	Als bewoner van de Bilderdijklaan (nr 127), uitkijkend op de Geestburgweg, maak ik me al jaren zorgen over de leefbaarheid en (verkeers)veiligheid van de Geestbrugweg. Zoals u weet, is de Geestbrugweg onder de huidige omstandigheden al een drukke weg, waar verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer nú al in het geding is. De weg staat regelmatig vast, zeker als de Geestbrug is opengegaan. Er is veel sluipverkeer over de Geestbrugweg en omliggende wijken. Ook de wachttijden richting de Haagweg lopen steeds op: op sommige momenten staat het al vanaf de Bilderdijklaan al vast. De aanleg van de Rotterdamsebaan heeft niet de verlichting gebracht die wél beloofd was. Het is bij u ook bekend dat de verkeersveiligheid op de Haagweg én de Geestbrugweg in het geding is. De oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) is een drama. Regelmatig worden voetgangers van de sokken gereden omdat de automobilisten het rode licht negeren tegenover de met verkeerslichten (VRI) geregelde voetgangersoversteekplaats ter hoogte van de Bilderdijklaan. Veel schoolgaande kinderen fietsen over de Geestbrugweg om naar de diverse scholen in Voorburg en Den Haag te gaan, maar ook naar de basisscholen in de wijk Cromvliet. Zij kunnen vaak niet op een juiste wijze de Geestbrugweg oversteken.	Dank voor uw zienswijze. In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en in de toekomst verwachte verkeersdrukte op het traject via de Geestbrugweg ook aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. In dat kader is een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") een aanvullende maatregel (nr. 17) in het Basispakket Mobiliteit. De gemeente Rijswijk neemt deze mee in de uitwerking van de herinrichting van de Geestbrugweg (nr. 18 uit het Basispakket Mobiliteit) om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. Dit proces is reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving.	Leefbaarheid
	b	En dan heb ik de problemen rondom geluidsoverlast en luchtvervuiling nog niet eens genoemd. Ik veronderstel dat deze problemen ook bij u bekend zijn en zal ik daar verder niet over uitweiden. Kortom: de verkeersveiligheid, doorstroming én leefbaarheid op en rondom de Geestburgweg zijn in de huidige vorm al problematisch en behoeven aanpassingen om het in de huidige verkeerssituatie al aan te pakken. Nu heeft gemeente Den Haag een HOV-verbinding als uitwerking van de plannen voor de uitbreiding van de Binckhorst uitgewerkt. Als de HOV-tram via de Geestbrugweg richting de Hoornbrug rijdt, zal deze gewoon achter in de rij aansluiten, aangezien er geen separate trambaan is én ook niet te maken is, gezien de breedte van de weg. Deze tram zal in een sukkelgang achter in de rij aansluiten. Dit zal ervoor zorgen dat de reizigers deze tramlijn zullen mijden. Over een tijd, zal de lijn opgeheven worden door gebrek aan reizigers, waarmee de geïnvesteerde miljoenen verloren zullen gaan. Zoals dat ook met de oude tramlijn 10 gebeurde. Het is ook vrij zinloos te veronderstellen dat er een verband is/zal zijn tussen de uitbreiding van de Binckhorst en vervoersbehoefte van en naar Delft. Dit kan veel beter en sneller met de trein tussen Den Haag Centraal en/of HS en Delft. Een busverbinding naar Den Haag Centraal of naar Den Haag HS zal een grotere impact hebben dan een boemeltje via de Binckhorstlaan en Geestbrugweg. Ook de verbetering van de busverbinding naar het station in Voorburg zal logischer zijn.	Mogelijke problemen zijn bij ons bekend. HOV is nodig om in de toekomst het gebied te ontsluiten. Hiervan af zien behoort niet tot de mogelijkheden. Het is dan ook onduidelijk waar uw opmerking over toekomstige opheffing naar verwijst. De opties die u geeft zijn geen onderdeel van deze MIRT-verkenning en voldoen ook niet aan de gestelde eisen. Bovendien wijzen de onderzoeken uit dat deze verbinding wel degelijk goed gebruikt zal worden.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	c	Ook de argumenten die opgevoerd worden om Rijswijkseplein in Den Haag te ontlasten, mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid van de Rijswijkers en	Om in de MIRT-verkenning onderzoek te kunnen doen naar de vervoerwaarde van deze nieuwe HOV verbinding zijn de afgelopen jaren	Lijnvoering

		Voorburgers. Als deze HOV-lijn ter vervanging van de huidige lijn 1, gaat dienen, verliezen de Rijswijkers een rechtstreekse verbinding met Den Haag HS. Juist de bereikbaarheid van zowel Den Haag HS als Den Haag Centraal is juist een ijzersterke middel om reizigers uit de auto én in het OV te krijgen	aannames/uitgangspunten vastgesteld voor het totale OV-netwerk. Eén daarvan is de aanname dat lijn 1 vanuit Delft 'omgeklapt' wordt naar het nieuwe tracé via de Binckhorst en daarna via Den Haag Centraal Station naar Scheveningen zal lopen. Naast lijn 1 rijden lijn 15, 16 en 17 ook over grote delen van het huidige tracé van lijn 1. Daarmee hebben de reizigers in deze wijken een alternatief voor lijn 1. Belangrijk om te benoemen is dat er in deze MIRT-verkenningsfase geen besluit wordt genomen over deze lijnvoering. In de volgende fase (planning- en studiefase) zal de precieze lijnvoering en exploitatie nauwkeuriger worden bekeken. Indien daar aanleiding toe is, kan het in stand houden van een tramlijn tussen Laak en Delft nog wel een optie zijn. In de basis gaan de MRDH en HTM over de lijnvoering van het totale netwerk, waaronder lijn 1.	
	d	Andere zeer belangrijk onderdelen zijn het lawaai dat geproduceerd zal worden door de zwaardere HOV-trams en de trillingen die deze trams zullen veroorzaken. De bedoelde frequentie van deze lijn zal de oversteekbaarheid van de Geestbrugweg en in- en uitvoegen vanuit de wijken Leeuwendaal en Cromvliet zeker niet ten goede komen. Ik maak me door de te verwachten congestie ook grote zorgen omtrent het sluipverkeer tussen Molenwijk via Cromvliet naar de Geestbrugweg en v.v. Onder de vele bewoners van Voorburg en Rijswijk herleeft weer het gevoel dat Den Haag wederom bepaalde besluiten door de strot van de buurgemeenten drukt. Dit wordt mede veroorzaakt door gebrek aan transparantie en participatie vanuit Voorburg en Rijswijk.	In de planning- en studiefase wordt voor de tramverbinding via de Geestbrugweg op basis van een verder uitgewerkt ontwerp vervolgonderzoek gedaan naar geluid en trillingen. Ook de oversteekbaarheid, de inrichting van de Geestbrugweg en de ontsluiting van omliggende wijken wordt daarbij meegenomen. In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en in de toekomst verwachte verkeersdrukte op dit traject ook aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. In dat kader is een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") een aanvullende maatregel (nr. 17) in het Basispakket Mobiliteit. Bij de verdere uitwerking van de aanvullende maatregel Herinrichting Geestbrugweg (nr. 18) wordt onderzoek gedaan naar een veiliger weginrichting en ontsluiting van omliggende wijken. Wat betreft oversteekbaarheid blijven bestaande oversteekmogelijkheden veelal bestaan. Ook in de volgende fase wordt oversteekbaarheid als aandachtspunt bij de uitwerking worden meegenomen.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
091947		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091948		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091949		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
091950	a	Belanghebbenden De ondernemers Lekstraat hebben kennisgenomen van het Ontwerp Masterplan. Zij begrijpen het belang van het Masterplan voor de ontwikkeling van de Binckhorst en het oplossen van slepende knelpunten. Tevens constateren ze dat nagenoeg alle beschreven varianten in het plan ingrijpende gevolgen voor het bedrijventerrein Lekstraat zullen hebben. Afhankelijk van de exacte uitwerking van het plan zullen hun bedrijfspanden afgebroken worden, geïsoleerd raken of anderszins gevolgen ondervinden. Zij moeten dus als belanghebbenden bij het Ontwerp Masterplan worden beschouwd.	Dank voor uw zienswijze. De bedrijven aan de Lekstraat worden als belanghebbenden gezien.	Grondverwerving en bedrijfsvoering

	b	1.Pleidooi voor ontwikkeling van gebied met behoud huidige bedrijven De ondernemers in het bedrijventerrein Lekstraat zijn als kleinschalige bedrijven actief op het gebied van dienstverlening, bouw, handel en reparatie, installatie, maakindustrie en dergelijke. Voor elk van deze ondernemers is hun vestiging op deze locatie een belangrijke asset. Nagenoeg allen hebben hun belangrijkste afnemers in de binnenstad van Den Haag (ministeries, gemeentelijke diensten, internationale organisaties, hotels, bedrijven en particuliere klanten in het Centrum, Bezuidenhout, Benoordenhout, Statenkwartier en Stadsdeel Scheveningen. Hun locatie aan de Lekstraat verzekert hen ervan dat zij deze klanten gemakkelijk kunnen bereiken en vice versa. Tevens vormt de goede toegankelijkheid vanaf snelweg en spoor een belangrijke bedrijfsvoorwaarde. Voor deze ondernemers geldt bijna steeds: “we zitten voorbij de files!”. Om die reden zou het voor elk van hen bijzonder nadelig zijn als hun huidige locatie in gevaar zou komen. Ook voor hun afnemers is het belang bij de vestigingsplek van deze ondernemers groot. Het verlies van deze bedrijven als nabije toeleveranciers kan ook bij deze afnemers voor lastige problemen zorgen. De bedrijven op het bedrijventerrein Lekstraat voorzien in een regionale behoefte voor afnemers in de hierboven genoemde omgeving. Dit betekent dat als dit bedrijventerrein komt te vervallen, er voor de afnemers er op korte afstand geen alternatieven zijn waarmee in hun behoeften kan worden voorzien. Het belang van continuïteit van deze bedrijven op huidige locatie is daarmee ook een afnemersbelang. Dat ook de gemeente zelf het belang inziet van het voortbestaan van bedrijvigheid in de stad blijkt al wel uit de brief van de wethouder van Economie Bruines van 15 maart jl. aan de Commissie Bestuur. De wethouder wijst op het belang van vooral kleinschalige bedrijven in de stad, onder andere voor de werkgelegenheid en de leefbaarheid. Ze wijst op de in oktober 2019 vastgestelde Bedrijfshuisvestingsstrategie (RIS303177) en noemt als een van de oorzaken waarom de resultaten hiervan achterblijven de onzekerheid en het vertrouwen van ondernemers in de toekomst van hun bedrijventerreinen.	We onderschrijven het belang van kleinschalige bedrijven in de stad. Daarom is het ook de intentie om met betrokken bedrijven in overleg te gaan over voortbestaan en mogelijkheden tot eventuele hervestiging (in de omgeving).	Grondverwerving en bedrijfsvoering

	c	Uit de presentaties die over het Ontwerp Masterplan zijn gegeven blijkt dat ook voor de gemeente de locatie van het bedrijventerrein Lekstraat van groot belang is gezien de positie als verbinding tussen het CID en de Binckhorst en de plaatsing tussen de verschillende spoorwegen en de nabijheid van de twee stations en de binnenstad. Het gebied biedt daardoor zeer veel mogelijkheden voor hoogwaardige ontwikkeling. In het Concept Masterplan is nog maar weinig uitwerking gegeven aan de mogelijkheden om deze omgeving, waarvan het bedrijventerrein Lekstraat deel uitmaakt, planmatig te ontwikkelen in een combinatie van functies met behoud van de huidige bedrijven. De ondernemers wijzen in dit verband naar het voorbeeld van de Hofbogen in Rotterdam, waar een dergelijk concept (weliswaar zonder tram) over een tracé van ca 2 kilometer is gerealiseerd. Vergelijkbare mogelijkheden biedt het gebied van de Lekstraat. In het Masterplan zijn die nog nauwelijks verkend. Het belang dat de ondernemers hebben bij de huidige locatie weegt zwaar en zij zetten daarom primair in op ontwikkeling van deze verbinding tussen Binckhorst en CID met behoud van de huidige bedrijven op hun huidige locatie.	Het gebied heeft onze aandacht en staat ook opgenomen als uitwerkingsgebied in de structuurvisie CID. Tijdens het ontwerptraject van de tram zal ook breder de ontwikkeling en functies rondom de sporen en wegen ter hoogte van de Binckhorstlaan/Schenkviaduct/Lekstraat worden bekeken.	Locatie Sporendriehoek / Lekstraat
	d	2.Wens tot gesprek met gemeente Het Ontwerp Masterplan in de huidige vorm betekent ondertussen voor de ondernemers grote onzekerheid en risico voor hun voortbestaan. Hierbij komt dat de meeste van hen met regelmaat investeringen moeten doen om te kunnen blijven functioneren, of aan groot onderhoud toe is. De onzekerheid die is ontstaan door het Ontwerp Masterplan impliceert dat tenminste een aantal van hen nu reeds belemmeringen ondervindt bij het vinden van financiering voor zulke investeringen. Ook is er onzekerheid of maatschappelijk gewenste en soms verplichte investeringen op het gebied van milieu en energie nog wel terugverdiend kunnen worden. Hoe langer deze onzekerheid voortduurt, hoe dringender deze gevolgen zijn. De gevolgen van het Ontwerp Masterplan kan hen als ondernemer gemakkelijk in hun voortbestaan bedreigen. Mede hierom hebben verschillenden zich al aangesloten bij sterke ondernemersorganisaties in de omgeving. En om dezelfde reden hebben ze zich ook verzekerd van juridische bijstand, zodat ze zich adequaat tegen zulke gevolgen kunnen verweren. De ondernemers kunnen zich tegelijkertijd voorstellen dat het ook voor de gemeente nadelig zou zijn als de verdere procedure en de uitvoering van het Ontwerp Masterplan gehinderd of vertraagd raakt door langdurige en kostbare bezwaar-en beroepsprocedures vanuit de ondernemers. Dit betekent dat de ondernemers iets te bieden hebben en dat gezocht kan worden naar oplossingen die goed zijn voor beide partijen. Vandaar dat de ondernemers Lekstraat graag met de gemeente in gesprek zouden willen gaan over mogelijkheden om de gevolgen en risico’s van het Ontwerp Masterplan voor beide partijen te mitigeren.	Het is de intentie om met betrokken bedrijven in overleg te gaan over de mogelijkheden tot hervestiging. De gemeente heeft geen verplichting om een vervangende locatie te zoeken maar doet wel haar best hiervoor. Uw aanbod om in gesprek te treden nemen we ter harte.	Participatieproces

		Mocht ingezet worden op een geheel of gedeeltelijke andere bestemming van het bedrijventerrein Lekstraat, dan zal het zonder actieve hulp van de gemeente niet eenvoudig voor de zittende ondernemers zijn om zelf alternatieve bedrijfsruimte te vinden. In de afgelopen jaren moest op de Binckhorst al veel bedrijvigheid wijken voor onder andere woningbouw (zie bijvoorbeeld de woontorens in Binckhaven/Maanweg, de ontwikkeling van Binck-eiland en de ambitie om van het Trekvlietgebied een woongebied te maken). In het Ontwerp Masterplan wordt deze tendens doorgezet. De Gemeente Den Haag zet in op intensivering van het gebruik van de grond doormiddel van hoogbouw. Wat bedrijvigheid betreft is er met name ruimte gemaakt voor kleine dienstverlenende en creatieve bedrijven (zie de transformatie van de Caballerofabriek en Binck36). In of in de onmiddellijke omgeving van het plangebied resteren in feite nog maar twee plaatsen waar kleine ambachtelijke of industriële bedrijven zoals die aan de Lekstraat, als zij van hun huidige locatie verplaatst zouden moeten worden, terecht zouden kunnen: dat is in de Binckhaven en op het terrein van de voormalige gasfabrieken omgeving(zie de toelichting op het in het kader van de Crisis en herstelwet opgestelde Omgevingsplan Binckhorst). Echter in die gebieden worden de mogelijkheden ook steeds kleiner, omdat ook vanuit de Binckhorst zelf vergelijkbare bedrijven naar andere locaties moeten omzien. Zonder actieve hulp van de gemeente zal het voor elk van deze ondernemers bijzonder moeilijk zijn om een alternatieve locatie te vinden. Dit geldt in het bijzonder voor de ondernemers van de Lekstraat, omdat zij, zoals hiervoor uitgelegd, vanwege hun afnemers aangewezen zijn op nabijheid van het centrum, het station en de uitvalswegen. De ondernemers nodigen daarom de gemeente uit om nu reeds met hen in gesprek te gaan over de mogelijkheden voor een eventuele verplaatsing waarbij op vrijwillige en kostenneutrale basis alternatieve gelijkwaardige locaties voor deze ondernemers wordt geboden, bij voorkeur binnen het plangebied van het Ontwerp Masterplan. Een dergelijk initiatief heeft de gemeente al eerder gevolgd met enkele van deze ondernemers toen zij in de ‘80-er jaren vanuit de rivierenbuurt naar het huidige terrein aan de Lekstraat zijn verplaatst.		

	e	3.Terughoudendheid bij inzet voorkeursrecht gemeenten t.a.v. bedrijventerrein Lekstraat De Wet voorkeursrecht gemeenten (WVG, per 1 juli 2023 te vervangen door de Omgevingswet) verplicht eigenaren om een perceel waarop een voorkeursrecht is gevestigd, bij verkoop eerst aan de gemeente aan te bieden. BenW kunnen dit recht inzetten in de aanloop van het vaststellen van een bestemmingsplan of een structuurplan. Als het voorkeursrecht is gevestigd mag de eigenaar het perceel niet meer vrij verkopen. De WVG is bedoeld om gemeente een betere positie op de grondmarkt te geven en te voorkomen dat projectontwikkelaars de prijzen opdrijven. Voor de betrokken ondernemers betekent een vroege inzet van dit instrument echter een aanzienlijke beperking van hun mogelijkheden om tot een eventuele gunstige verkoop te komen, mochten zij daar vanwege de onzekerheid door het Masterplan toe genoodzaakt zijn. Daardoor dreigt het Masterplan voor hen dubbele negatieve gevolgen te hebben: én geen toekomstmogelijkheden op dit terrein, én veel minder mogelijkheden om hun locatie tegen gunstige voorwaarden te verkopen. Hierboven is al geschetst hoe het Ontwerp Masterplan nu al belemmeringen kan veroorzaken bij het vinden van financiering voor investeringen. Als de ondernemers bij gunstige verkoopkansen ook nog beperkt worden door de WVG, dan vormt het Masterplan voor hen alleen nadelen. Dit geldt in het bijzonder nu het Ontwerp Masterplan volgens de op de voorlichtingsavond getoonde planning voorlopig nog niet in de bestemmingsplanfase is en een eenmaal gelegd voorkeursrecht ondertussen verschillende keren kan worden verlengd. De ondernemers begrijpen best dat de WVG bedoeld is om onnodige besteding van publieksgeld te voorkomen, maar een al te vroege inzet van de WVG zou de voor-en nadelen tussen hen en de gemeente op een onevenwichtige en onrechtvaardige wijze verdelen. Vandaar dat de ondernemers de Raad verzoeken om BenW op te roepen om, naast het aangaan van het in 1 genoemde gesprek met de ondernemers, terughoudend te zijn met de inzet van het voorkeursrecht voor de gemeente, ten einde de ondernemers een kans te bieden tot een ook voor hen gunstige uitkomst te komen.	Als er bedrijfspanden gekocht moeten worden voor het realiseren van de HOV zal de gemeente het gesprek aangaan over minnelijke verwerving met de eigenaren en eventuele huurders. Ook zal een onteigeningsprocedure worden voorbereid. Dit betekent dat betrokkenen recht hebben op een volledige schadeloosstelling. De gemeente kan nu nog niet zeggen of het instrument voorkeursrecht gebruikt gaat worden. Hiervoor zal een zorgvuldige afweging plaatsvinden. Mocht er straks besloten worden om een voorkeursrecht te vestigen, dan staan voor eigenaren de geëigende rechtsmiddelen ter beschikking.	Locatie Sporendriehoek / Lekstraat

	f	4.Onduidelijkheid over varianten De ondernemers Lekstraat wijzen er in deze zienswijze tevens op dat in de documentatie van het Ontwerp Masterplan onderbelicht blijft dat er voor het tracé dat het bedrijventerrein Lekstraat raakt, ook alternatieven zijn verkend die het gebied bedrijventerrein Lekstraat niet althans minder raken, maar dat deze alternatieven “zijn afgevallen”. Nu deze varianten zo onderbelicht zijn gebleven in de schriftelijke documentatie en in de mondelinge informatie tijdens de voorlichtingsavond van 6 september, is niet duidelijk wat de verschillende argumenten en afwegingen per variant zijn geweest en hoe en door wie de besluitvorming hierover heeft plaatsgevonden. De ondernemers verzoeken de Raad om naar aanleiding van deze zienswijze aan te geven of ook deze varianten nog voor officiële besluitvorming voor zullen liggen en hoe daarbij is gegarandeerd dat wordt voldaan aan de wettelijke vereisten voor inspraak van –onder andere –de ondernemers Lekstraat. Om zulke inspraak betekenisvol te laten zijn, is het vanzelfsprekend nodig dat ook deze varianten vooraf op een gelijkwaardige wijze in de informatie voor belanghebbenden wordt belicht. Het verzoek in deze zienswijze strekt zich ook daartoe uit. De ondernemers Lekstraat wijzen er tevens op dat in de plantekeningen van het Ontwerp Masterplan al nauwkeurige detailtracés lijken te zijn ingetekend voor het stuk bedrijventerrein Lekstraat. Anderzijds werd door de ambtenaren van Den Haag tijdens de voorlichtingsavond verteld dat dit detailtracé (“in het rode cirkeltje”)nog niet vast zou staan. En inderdaad bevatten sommige plantekeningen iets andere detailtracés zonder dat ze gepresenteerd zijn als afzonderlijke varianten. Ook hier geldt dat onduidelijk is welke varianten er zijn verkend voor het gebied in de cirkel, wat de verschillende argumenten en afwegingen per variant zijn, hoe de besluitvorming zal verlopen en hoe is voorzien in de wettelijk vereiste inspraak. De ondernemers verzoeken om naar aanleiding van deze zienswijze ervoor te zorgen dat op adequate wijze op deze punten ingegaan wordt.	In deze fase van het project wordt niet besloten over waar het tracé precies gaat lopen. Het is dan ook nu nog niet met zekerheid te zeggen welke percelen/gebouwen te maken krijgen met de HOV verbinding, en in welke mate dat zal zijn. Er zijn in deze verkenningsfase wel schetsontwerpen van het tracé gemaakt (deze hebben ook ter inzage gelegen). Deze zijn uitsluitend bedoeld om te laten zien dat het tracé op hoofdlijnen en in principe inpasbaar is. Daarnaast zijn deze nodig om een kostenraming te kunnen maken. Bij de verdere uitwerking van de exacte ligging, inpassing en vormgeving van het HOV-tracé zullen de bewoners en belanghebbenden in het gebied worden betrokken. Alternatieve routes waarbij de spooronderdoorgang incl. bedrijventerrein Lekstraat wordt vermeden zijn afgevallen in Zeef 1 vanwege minimale bijdrage aan de woningbouwopgave en doelstellingen van deze MIRT Verkenning.	Locatie Sporendriehoek / Lekstraat

	g	5.Samenvattend Namens de ondernemers van het bedrijventerrein Lekstraat: 1. doe ik een pleidooi voor een zodanige gebiedsontwikkeling van het kruispuntgebied van de spoorwegen tussen Binckhorst en CID dat de huidige ondernemers met hun bedrijven in dit gebied ingepast worden en hun locatie niet hoeven te verlaten; mocht dat niet mogelijk zijn, dan verzoek ik de Gemeenteraad van de gemeente Den Haag op om: 2. de wethouder op te roepen om met de ondernemers van het bedrijventerrein Lekstraat in gesprek te gaan over mogelijkheden voor een verplaatsing waarbij op vrijwillige en kostenneutrale basis alternatieve gelijkwaardige locaties voor deze ondernemers wordt geboden, bij voorkeur binnen het plangebied van het Ontwerp Masterplan; 3. BenW op te roepen terughoudend te zijn met de inzet van het voorkeursrecht gemeenten ten aanzien van het bedrijventerrein Lekstraat. 4.aan te geven hoe en wanneer de officiële besluitvorming plaatsvindt: - over de verschillende varianten in het Ontwerp Masterplan voor een tracé door dan wel buiten het bedrijventerrein Lekstraat alsmede - over de verschillende detail-tracévarianten binnen het bedrijventerrein Lekstraat, –en tevens aan te geven hoe bij deze besluitvorming is gegarandeerd dat wordt voldaan aan de wettelijke vereisten voor inspraak van –onder andere –de ondernemers Lekstraat; –en tevens ervoor te zorgen dat over elk van deze varianten inhoudelijk gelijkwaardige informatie beschikbaar is.	Dank voor uw zienswijze, zie voor de eerste drie punten bovenstaande antwoorden. De officiële besluitvorming met betrekking tot het Masterplan zal plaatsvinden in de gemeenteraden van de betrokken gemeentes. Hierin staat het tracé op hoofdlijnen. Voor de meest recente informatie rondom de besluitvormingsprocedure zie ook de website binkhorstbereikbaar.nl. Met betrekking tot uitwerking van de detail tracévarianten binnen bedrijventerrein Lekstraat, zie antwoord 91950e. Hierbij worden belanghebbende partijen betrokken.	Locatie Sporendriehoek / Lekstraat
091951		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091409	Zie voor beantwoording zienswijze 091409	NVT
091952		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091953	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091620, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091620, aanvullend:	NVT
	b	In het Ontwerp Masterplan, hoofdstuk 3, bereikbaarheidsmaatregelen, pag. 40: Geestbrugweg staat: In de Geestbrugweg rijdt de HOV-tram gemengd met overig verkeer. De haltes nabij de Haagweg worden aangepast. Net als op de Prinses Mariannelaan worden de bestaande sporen op de Geestbrugweg over de gehele lengte verder uit elkaar gelegd. Dat biedt kansen de wegindeling anders vorm te geven met andere ruimte voor langzaam verkeer of parkeren. Voor de inpassing van de halte is ervoor gekozen om de haltes aan beide zijden van de Geestbrug ‘om te draaien’. Dat wil zeggen dat de tram richting Delft in de `Geestbrugweg halteert. Door de haltes na de brug te leggen gaat het minder ten koste van het aantal parkeerplaatsen.	Dank voor uw zienswijze. De precieze inrichting staat niet vast, waaronder ook de locaties voor haltes. Nadere uitwerking volgt in de planning- en studiefase.	Proces - Vervolgproces

	c	In het Plan MER, par. 4.2.2., Leefomgeving en milieu, pag. 88 , staat vermeld: “In de Geestbrugweg gaan ca. 14 schuinparkeren en 2 parkeerplaatsen in de Penninglaan verloren bij de inpassing van de halte aan de noordkant van de weg.” Het is of het een of het ander. Hoe verhoudt zich de tekst in het Masterplan tot de tekst in het Plan MER?	De Plan-MER onderzoeken houden nog geen rekening met maatregelen die specifiek te maken hebben met de inpassing van het tracé. Dit is een uitwerking die in de volgende fase gemaakt wordt, samen met de omgeving. De keuzes die dan gemaakt worden, bepalen de echte impact op bijvoorbeeld het aantal parkeerplaatsen dat komt te vervallen en het aantal dat teruggebracht kan worden.	Mobiliteit - Parkeren
	d	In het Ontwerp Masterplan, Hoofdstuk 3, pag. bereikbaarheidsmaatregelen, pag. 40 staat het volgende: In het Basispakket mobiliteit is het herinrichten van de Geestbrugweg met als doel het verhogen van de verkeersveiligheid en het verbeteren van de fietsroutes (…) opgenomen. Daarnaast zien we dat vanwege de hoge verkeersintensiteiten de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming hier nu al onder druk staan. Ruimte kan worden gevonden om de verkeersintensiteiten sterk terug te dringen. Doorstroming belemmerende maatregelen voor het autoverkeer op of rondom de Geestbrugweg kunnen daar een oplossing voor zijn. Beide worden in de Planuitwerkingsfase samen met de omgeving (participatie) uitgewerkt.	Dit is correct.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	e	Met de mogelijkheden op dit gebied valt of staat de haalbaarheid van een tracé over de Geestbrugweg. HOV-tram en doorgaand autoverkeer gaan niet samen. Waarom wordt hiernaar, en naar zulke cruciale aspecten (hoge verkeersintensiteiten de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming) pas in de uitwerkingsfase werk gemaakt, in plaats van voorafgaand aan de tracékeuze?	In het kader van de Vervoerwaardestudie is ook onderzoek gedaan naar mogelijkheden om de hoeveelheid autoverkeer op de Geestbrugweg terug te dringen. Gevoeligheidsanalyse GA7 laat zien dat bijvoorbeeld het aanbrengen van een 'knip' op de Geestbrug zal leiden tot een grote vermindering van het autoverkeer op de Geestbrugweg. Of dit de gewenste maatregel is of dat er andere, betere mogelijkheden zijn om de hoeveelheid autoverkeer te verminderen, wordt onderzocht bij het uitwerken van de inpassing van het tracé.	Proces - Historie
	f	Zie ook Plan MER, Hoofdstuk 4, vergelijking alternatieven en varianten, pag. 80: In GA7 (Gevoeligheidsanalyse 7) wordt uitgegaan van de stedelijke referentievariant (GA3) met daarnaast een sturend autobeleid (GA1). Daarbovenop is een knip op de Geestbrugweg onderzocht ten hoogte van de Geestbrugweg. De Geestbrug is daarmee afgesloten voor autoverkeer, fietsverkeer en OV zijn wel aanwezig. Waar kunnen wij dit onderzoek terugvinden?	Dit is nader beschreven in de Vervoerwaardestudie HOV. Dit document is in te zien op http://www.binckhorstbereikbaar.nl/achtergrond.	Proces - Historie
091954		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091955	a	Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijzen 091205 en 091620, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijzen 091205 en 091620, aanvullend:	NVT
	b	Dat er wordt gesteld dat het belangrijk is om het gebied (CID/Binckhorst) ook in de toekomst prettig leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar te houden snap ik, maar dat geldt toch zeker ook voor de bewoners van de Geestbrugweg en aangrenzende wijken (Leeuwendaal en Cromvliet); het kan toch niet zo zijn dat onze leefbaarheid minder waard is, dat wij in meerdere opzichten de dupe worden van de uitbreidingsplannen van Den Haag, waar wij alleen maar de lasten en niet de lusten toebedeeld krijgen! Kort gezegd komt het erop neer dat wij als inwoners van Rijswijk een Haags probleem mogen gaan oplossen, terwijl er met onze belangen niet tot nauwelijks rekening is gehouden in de planvorming. Dit is niet juist en is in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.	Dank voor uw zienswijze. De belangen en gevolgen voor huidige en toekomstige bewoners en gebruikers zijn meegenomen in de afweging van de varianten. Effecten op de omgeving zijn in het Plan-MER in beeld gebracht. De uiteindelijke afweging tussen belangen ligt in de besluitvorming van de betrokken gemeenten. In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en in de toekomst verwachte verkeersdrukte op het traject via de Geestbrugweg ook aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. In dat kader is een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") een aanvullende maatregel (nr. 17) in het Basispakket Mobiliteit. De gemeente Rijswijk neemt deze mee in de uitwerking van de	Leefbaarheid

			herinrichting van de Geestbrugweg (nr. 18 uit het Basispakket Mobiliteit) om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. Dit proces is reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving.	
	c	Als bewoner van deze regio begrijp en onderschrijf ik het belang van hoogwaardig openbaar vervoer. Ik ben echter niét overtuigd van nut en noodzaak van de zgn. voorkeursvariant (over de Geestbrugweg). Ook de onderbouwing van de tracékeuze, en de wijze waarop de MER is ingevuld, roept bij mij grote vragen op. Expert judgement in plaats van data en feiten voelt als subjectief en doelgericht redeneren.	Zie voor beantwoording nut en noodzaak paragraaf 4.2 van dit document. De onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. heeft aangegeven dat er voldoende onderzocht is om een afweging te kunnen maken.	Nut en Noodzaak
	d	Een hoogfrequente HOV-tramverbinding kan niet samengaan met het sterk groeiende auto- en fietsverkeer, en is mijns inziens niet mogelijk zonder verdringing van het overige verkeer. Echter, de Geestbrugweg afsluiten voor al het doorgaande verkeer is ook geen optie. Dit zal de druk op de Haagweg en de aangrenzende wijken onaanvaardbaar maken. In de nauwe straten in zowel Cromvliet als Leeuwendaal zal het te verwachten sluipverkeer, en het eindeloos rondjes rijden door automobilisten die op zoek zijn naar een parkeerplek, voor onveilige situaties zorgen. Nog los van alle extra overlast door fijnstof en uitlaatgassen. Doordat een flink aantal parkeerplekken op de Geestbrugweg zal sneuvelen als de HOV-tram er komt zal de parkeerdruk op de aangrenzende wijken, die nu al ongehoord hoog is, alleen maar toenemen. En door het toenemende aantal elektrische auto’s zal het nog lastiger worden de parkeerproblematiek aan te pakken. Het is een illusie te denken dat het autobezit de komende jaren al fors zal verminderen; dit is wensdenken, maar helaas verre van realistisch. Conclusie: de HOV-verbinding kan niet worden ingepast omdat de Geestbrugweg te smal is voor alle weggebruikers en dit tot zeer onveilige situaties, opstroping van het verkeer en veel druk (parkeren, sluipverkeer) op de aangrenzende wijken zal leiden. De optie waarbij de tramverbinding er wel komt en het autoverkeer deels wordt teruggedrongen van de Geestbrugweg zal tot ongelooflijk veel overlast in de aangrenzende wijken, maar zeker ook op de Haagweg, leiden. De auto’s moeten uiteindelijk wel ergens blijven. Terugdringen van het autoverkeer zal dus juist voor veel meer en langere (omrijden!) vervoersbewegingen zorgen, met de daarmee gepaard gaande overlast door fijnstof, uitlaatgassen, geluid etc. De situatie is hoe dan ook al prangend, en wordt alleen maar verergerd met de komst van een HOV-verbinding. Naast de zeer negatieve impact op de leefomgeving (verkeersveiligheid, bereikbaarheid, doorstroming, parkeeroverlast) doordat de tram simpelweg niet inpasbaar is, komt daar ook nog eens de overlast van geluid en trillingen (waarover verderop meer) bij.	We zien uit de vervoerprognoses dat de combinatie van het verbeteren van het OV, fietsvoorzieningen en beleid zoals het verminderen van de parkeerplaatsen bij nieuwbouw in de Binckhorst ervoor zorgt dat er minder autobezit en autogebruik optreedt. Dit is een trend (minder auto's) die we in stedelijk gebied al een aantal jaren zien. Voor de leefbaarheid in de stad is het ook noodzakelijk dat het autogebruik niet veel verder groeit. Dat is ook de reden om in goed OV te investeren.	Mobiliteit - Bereikbaarheid
	e	Ook het feit dat de periode waarin deze zienswijze kan worden ingediend deels middenin de zomervakantie valt geeft te denken.	We zijn ons bewust geweest van de timing van de zienswijzenperiode in de zomervakantie. Dit is de reden waarom de documenten ruim voor de start van de zienswijzenperiode gepubliceerd zijn. Dit gaf iedereen ruime mogelijkheid om de stukken door te nemen en een zienswijze op te stellen. De projectorganisatie was van mening dat dit voldoende tijd was.	Participatieproces

	f	De inpassing op een weg als de Geestbrugweg is juist hét probleem en zou in een vroeg stadium aan de orde moeten zijn. Het lijkt erop dat het enkele feit dat de Geestbrugweg bestaande infrastructuur heeft dé reden is om voor dit tracé te kiezen. Hierbij wordt wel voorbijgegaan aan het feit dat de bestaande rails moeten worden aangepast aan de nieuwe – veel grotere en zwaardere - trams. De toekomstige situatie is natuurlijk op geen enkele wijze te vergelijken met de vroegere tram 10-verbinding: niet qua overlast (geluid en trillingen), niet qua frequentie, niet qua impact op de openbare ruimte door de breedte maar zeker ook de lengte (aanpassen van haltes) van de nieuwe tram, en ook niet qua verkeerssituatie; het verkeer is sindsdien al enorm toegenomen en dit zal alleen nog maar meer worden. Kan per aandachtspunt in een stappenplan worden uitgeschreven hoe deze aandachtspunten wél worden opgepakt in het verdere traject, zodanig dat traceerbaar en herleidbaar is wat er met deze aandachtspunten wordt gedaan?	Ten aanzien van de inpassing Geestbrugweg: Dit wordt in de planning- en studiefase verder uitgewerkt. Bij de verkenning van de herinrichting van de Geestbrugweg om deze leefbaarder en veiliger te krijgen worden uw uitgangspunten meegenomen. Dit proces is reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving.	Proces - Vervolgproces
	g	Hoe denkt men nu al te weten wie er op de Binckhorst komt wonen, en wie van deze bewoners naar Delft zal reizen? En waarom deze mensen dan voor de nogal omslachtige route en relatief lange reistijd van tram 1 zullen kiezen, i.p.v. met de auto via de Rotterdamsebaan, of met de fiets naar Den Haag CS?	Het aantal nieuwe woningen op de Binckhorst en daarmee het toekomstig aantal inwoners is invoer in het verkeersmodel. Op basis van onderzoek naar verplaatsingen van mensen en trends richting de toekomst, maakt het model aannames over 1) het aantal reizen dat deze inwoners maken, 2) waar deze inwoners naar toe reizen en 3) met welke modaliteit zij dit doen. Het model houdt daarbij rekening met de reistijden van elke modaliteit en de voorkeuren van personen. Waarom een specifieke persoon voor een specifieke reisoptie kiest kan meerdere oorzaken hebben: bijvoorbeeld de reistijd (in de spits) of bijvoorbeeld hoe makkelijk een reiziger kan parkeren bij de eindbestemming.	NVT
	h	Op blz. 12 in de specifieke onderbouwing in het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid is bij opgave 2 vermeld het bijdragen aan de bereikbaarheid van de Zuidelijke Randstad door het wegnemen van de NMCA OV-knelpunten Rijswijkseplein en Binckhorstlaan en het voorkomen van extra belasting van het hoofdwegennet door de verstedelijking van CID - Binckhorst. Kort gezegd wordt dit opgelost door HTM-lijn 1 van Scheveningen naar Delft door de Binckhorst te leiden. Het is mij compleet niet duidelijk waarom dit moet gebeuren. Het herkomst- en bestemmingsonderzoek geeft daarvoor geen aanleiding noch een onderbouwing. De huidige gebruikers van lijn 1 die nu via het centrum van Den Haag en Rijswijk reizen, zullen belangrijke bestemmingen zoals het Mondriaancollege, de Haagse Hogeschool, de Megastores en Station Hollands Spoor niet meer Rechtstreeks kunnen bereiken. De vervoerswaarde van lijn 1 op het bestaande traject is dan ook heel groot. Dit zal bij het nieuwe tracé niet meer zo zijn.	Een HOV-verbinding maakt onderdeel uit van een regionaal netwerk en dient ook als zodanig bekeken te worden. De uitwerking van een HOV-verbinding over de Binckhorst dient plaats te vinden binnen de beleidskader en toekomstvisie op het regionale OV-netwerk, zoals deze is vastgelegd in (onder andere) de Schaalsprong OV. Hierbij wordt uitgegaan van een HOV-verbinding over de Binckhorst richting Rijswijk/Delft en richting Voorburg. Met de route via de Geestbrugweg en de Binckhorst wordt het OV netwerk efficiënter en wordt het bestaande knelpunt op het Rijswijkseplein verminderd. Uit de Vervoerwaardestudie volgt dat de tramverbinding Den Haag Centraal – Binckhorst - Rijswijk – Delft een relatief groot reizigersaantal kent. Belangrijk om te benoemen is dat er in deze MIRT-verkenningsfase geen besluit wordt genomen over deze lijnvoering. In de volgende fase (planning- en studiefase) zal de precieze lijnvoering en exploitatie nauwkeuriger worden bekeken.	Koningscorridor
	i	Hoe staat dit in verhouding tot de impact op de bewoners, die door de omlegging worden getroffen? En bestaat het risico ook niet dat er straks vrijwel lege trams over de Geestbrugweg rijden? Immers, wie vanuit de binnenstad van Den Haag naar Delft wil zal niet veel zin hebben in de veel langere route via de Binckhorst. Waarschijnlijker is dat men tram 15 neemt, om vervolgens bij de halte Herenstraat over te stappen op tram 1 (en vice versa). Dus voor hoeveel reizigers gaat deze tram op de Binckhorst nou eigenlijk rijden? Is het dan niet veel	Met het omleggen van lijn 1 via de Geestbrugweg en de Binckhorst wordt het OV netwerk efficiënter en wordt het bestaande knelpunt op het Rijswijkseplein verminderd. Insteek daarbij is niet dat deze lijn na een paar jaar vervalt, uit de Vervoerwaardestudie volgt dat de tramverbinding Den Haag Centraal – Rijswijk – Delft een relatief groot reizigersaantal kent. Conclusie hierbij is dat reizigers van en naar de Binckhorst veelal via Den Haag Centraal reizen. Deze ingreep is, in tegenstelling tot wat inspreker meldt, wel nodig. Voor beantwoording rondom de	Nut en Noodzaak

		logischer óf een tram heen en weer op de Binckhorst, óf een elektrische bus een rondje over de Binckhorst te laten rijden voor een snelle aansluiting op CS? En waarom kan sowieso niet eerst zo'n bus worden ingezet om te kijken of er wel voldoende animo is voor OV op zo'n grote schaal? Ik snap dat men voorbereid wil zijn op de toekomst, maar ook hier moet de afweging gemaakt worden wat zwaarder weegt: tijdelijk overlast voor OV-reizigers, of een enorme ingreep voor delen van Voorburg en Rijswijk terwijl het niet nodig is. Wat een weggegooid geld zou dat zijn! Bovendien zou Den Haag, als aanhanger van het STOMP-principe, juist het fietsen naar een van de dichtbij gelegen stations moeten stimuleren. Iets waar veel bewoners waarschijnlijk ook zelf voor zullen kiezen aangezien dit een veel sneller alternatief is.	nut en noodzaak verwijzen wij u graag naar paragraaf 4.2 van dit document. Ondersteunend aan een HOV-verbinding is de inzet op sturend mobiliteitsbeleid en de aanleg van een fijnmazig actief-vervoer-netwerk. Dit geeft invulling aan insprekers suggestie voor fietsen.	
	j	Zijn andere mogelijkheden om het Rijswijkseplein te ontlasten onderzocht? En wat is eigenlijk precies het grote knelpunt ? Ik fiets daar dagelijks, en eerlijk gezegd is de grote ergernis dat je als fietser eindeloos staat te wachten, terwijl je 4 van de 5 keer zo over zou kunnen steken omdat er geen ander verkeer is.	Zie beantwoording zienswijze 091955h	Lijnvoering
	k	Het probleem van het Rijswijkseplein dat met het verleggen van HTM-lijn 1 zou moeten worden opgelost, is in het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en de andere stukken niet verder benoemd, anders dan dat er veel tramlijnen overheen lopen. Dit kan bijvoorbeeld ook relatief eenvoudig worden opgelost door het eindpunt van de lijnen 11 en 12 op het Rijswijkseplein net als vroeger terug te leggen bij Station Hollands Spoor. Met de nieuwe trams is dat geen probleem meer, omdat die, net als de lijnen 2 en 19 bij Ziekenhuis Antoniushove, kop kunnen maken op twee sporen tegenover HS. Bovendien wordt er nergens een duidelijke onderbouwing gegeven van het feit dat het Rijswijkseplein wordt ontlast als lijn 1 wordt omgeleid. Op blz. 6 van het Ontwerp Masterplan is zelfs aangegeven dat de HOV-tram slechts voor een beperkte verbetering, d.w.z. ontlasting, van de druk op het Rijswijkseplein zorgt. Daarnaast is bij de informatiesessies aangegeven dat de omleiding slechts bijvangst is en dat mogelijk niet eens het gewenste resultaat geeft. Zoals al gezegd zijn er effectievere mogelijkheden zoals hierboven beschreven met lijn 11 en 12. De stap die nu wordt voorgesteld is te kort door de bocht. En zeker gezien de onevenredig grote impact die dit heeft op mijn/onze leefomgeving als gevolg van de omgeleide tram. Al deze aspecten behoren in de fase van de keuze voor de voorkeursvariant te worden afgewogen aangezien deze in de uitwerkingsfase als uitgangspunten worden beschouwd. Ten onrechte is dit niet gebeurd. Aangezien het hier om de bereikbaarheid en veiligheid gaat van complete buurten dienen deze punten in deze fase zwaar te wegen. Reeds hierom moet de conclusie zijn dat om al deze redenen een verlegging van tramlijn 1 naar de Binckhorstlaan-Voorburg en Prinses Mariannelaan – Geestbrugweg zeer onwenselijk en onacceptabel is.	In de Vervoerwaardestudie (blz. 57 t/m 62) is het effect op de NMCA knelpunten opgenomen. Het omleggen van lijn 1 helpt mee het NMCA knelpunt Rijswijkseplein en NMCA knelpunt Binckhorstlaan te verminderen maar zal deel zijn van een integrale aanpak op dit knelpunt.	Lijnvoering

	l	Naast afname van het aantal reizigers neemt bij de HOV-tram-variant de frequentie op het Rijswijkseplein af, wat tevens zou bijdragen aan het ontlasten van het knelpunt, aldus het Ontwerp Masterplan. Een afname van het aantal reizigers met 16% is een zeer minieme daling als die wordt afgezet tegen de grote negatieve impact van de aftakking voor omwonenden van het beoogde tracé. In plaats van te zoeken naar slimme (mobiliteits)oplossingen voor het Rijswijkseplein wordt dit probleem afgewenteld op Voorburg-West en Rijswijk. Of beter gezegd: het probleem wordt verplaatst naar Voorburg-West en Rijswijk. Een tram over de Binckhorstlaan-Voorburg, de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg zal gaan leiden tot verkeersinfarcten op dit toch al zeer drukke wegvak waar de tram vanwege de beperkte ruimte moet gaan meerijden met het overige verkeer. Ook zal de tram de Geestbrug over moeten die meerdere keren per dag opengaat vanwege de beroepsscheepvaart. Al deze factoren zijn ten onrechte niet betrokken bij de technische beoordeling van de varianten.	Zie beantwoording zienswijze 091955h	Lijnvoering
	m	De overzichtstabel onder ‘Overzicht en conclusies aansluiting richting Delft’, (zie weergave tabel hieronder) laat voor het tracé over de Geestbrugweg meer minnen (4) dan plussen (3) zien, de tabel R6 Binckhorstlaan-Geestbrugweg laat zelfs 5 minnen zien, de beoordeling is dus grotendeels negatief, dus dan is het geen geschikte variant! Waarom in de tabel onder Conclusies voor de Geestbrugweg een ‘min’ zomaar een ‘o’ is geworden wordt niet verklaard. Inpasbaarheid scoort ‘neutraal’, terwijl dat hét probleem is op de Geestbrugweg. Kan de organisatie aangeven hoe zo een cruciaal onderdeel van het onderzoek toch fout kan gaan? En hoe kan de + op het effect op bestaande capaciteitsknelpunten worden verklaard? Dit kan in ieder geval geen betrekking hebben op de kruising Haagweg-Geestbrugweg!	R6 is op vergelijkbare wijze beoordeeld als de andere tracéoptie richting Delft. De andere tracés zijn per saldo negatiever beoordeeld. De + op bestaande knelpunten bus/tram/metro hangt samen met het beperken van de (NMCA) knelpunten in het bus/tram/metro-netwerk zoals benoemd in eerdere analyse (Witteveen+Bos, november 2019), de Haagweg is daarin niet benoemd. Bij de beoordeling van R6 op pagina 85 van de rapportage Zeef 1 is dit wel benoemd bij Bijdragen ambities OV en fiets "Hoogbelast kruispunt Haagweg is nadelig voor betrouwbaarheid. In de Geestbrugweg is het OV gemengd met het wegverkeer, waardoor lagere robuustheid en betrouwbaarheid ontstaat."	Afwegingen te onderzoeken alternatieven (Zeef 1)

	n	Trillingseffecten zijn niet onderzocht maar worden afgedaan met: op zandgrond valt het mee. De bezorgdheid hierover, vooral bij de bewoners dicht bij de Geestbrug en het kruispunt met de Haagweg, is groot. Op basis van welke informatie wordt de expert judgement gedaan? Trilling scoort op 0. Dit wil zeggen dat er geen schade aan de huizen verwacht wordt. Ik ben van mening dat dit effect volledig onderschat is, ook gezien de gronden langs het tracé. De trilling zal wel degelijk gevoeld worden en mede met de onvermijdelijke geluidshinder een aanzienlijke mate van overlast veroorzaken. Er is geen perspectief gegeven hoe deze punten zouden kunnen worden omgezet in + en ++ (positief en zeer positief). Ter illustratie: Ik woon vlakbij het kruispunt met de Haagweg. Als op de Haagweg een tram voorbijrijdt voel ik beneden de tafel en boven mijn bed trillen. En die trams rijden op 50 m afstand voorbij. Straks dendert er 200 keer per dag op 5 m afstand van mijn huis een (ik geloof zelfs nog zwaardere) tram voorbij! Onbegrijpelijk en bovendien zeer onbehoorlijk dat er geen onderzoek is gedaan naar de trillingseffecten; dit is een van de zaken waar ik mij heel veel zorgen over maak. Ik woon in een Jugendstilhuis uit 1906, een gemeentelijk monument dat ik ook geacht word goed te onderhouden. Een jaar of 5 geleden hebben wij de plafonds laten herstellen; de eerste scheuren zijn alweer zichtbaar. Afgelopen januari hebben wij de vloer van de serre moeten laten vervangen, deze was doorgezakt omdat er een balk was losgetrild. Herstelkosten enkele duizenden euro's (net als voor de plafonds overigens). Van de aannemer begrepen we dat hij dergelijke problemen in Leeuwendaal al zeer regelmatig is tegengekomen. Steeds meer deuren in huis beginnen te klemmen. Is er ook een potje voorzien waar wij onze schade kunnen verhalen?	De zorgen in relatie tot trillingen zijn begrijpelijk. Voor trillingen is de effectanalyse gedaan op een wijze waarmee alternatieven voldoende onderscheidend in beeld zijn gebracht voor de MIRT-verkenning en de afweging om te komen tot een voorkeursalternatief. Op basis van algemene kenmerken (opbouw van de ondergrond) uit literatuur en eerdere onderzoeken en overdracht van trillingen naar en in bebouwing is gebruikt gemaakt van gangbare kentallen. Per alternatief zijn ruimtelijke contourlijnen bepaald, waarbinnen hinder aan de orde is per vervoersalternatief. Op basis van deze contourlijnen van hinder is door deskundigen op het gebied van trillingen kwalitatief de kans op schade beoordeeld (= conservatieve aanpak voor kans op schade). De methodiek is toegelicht in hoofdstuk 8 van Plan-MER deelrapport 3 Leefomgeving en verstedelijking en in bijbehorende bijlage 5 Achtergrondrapport Trillingen. Voor de realisatiefase is in het Plan-MER aangegeven om trillingsmetingen te doen bij de bouwwerkzaamheden waarbij trillingen ontstaan en een oplevertoets na realisatie (toetsing van de trillingspredictie). De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aanbevolen om in de planning- en studiefase trilling- en geluidsmetingen te doen bij kunstwerken en daarnaast om de specifieke situatie van de ondergrond te betrekken bij het onderzoek. Deze aanbeveling wordt overgenomen door de gemeenten. In de volgende fase, vanaf medio 2023, zal verder aandacht worden besteed aan het aspect 'trillingen'. Hiertoe zal een gedetailleerdere milieueffectrapportage worden opgesteld. Inspreker kan, indien zij van oordeel is dat zij door het project Bereikbaarheid CID Binckhorst (economische) schade ondervindt, een verzoek indienen op grond van de wettelijke nadeelcompensatieregeling. Dit kan te zijner tijd (na het onherroepelijk worden van het ruimtelijk besluit voor de HOV-verbinding, zoals een Omgevingsplan of Omgevingsvergunning).	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	o	"In figuur 2-4 uit het MRDH-model is de groei van het aantal fietsers (…) te zien. I(pag. 37: een verdrievoudiging voor het gebied Binckhorst). In de vervoerwaardestudie wordt benoemd dat deze grote groei naar verwachting met name bij kruisingen en interactie met andere vervoerswijzen tot capaciteitsknelpunten leidt. Daarbij blijkt uit de gevoeligheidsanalyses dat de hoeveelheid fietsverkeer bij een sturend mobiliteitsbeleid verder groeit, waardoor ook de capaciteitsknelpunten verder verslechteren". Hoe verhoudt dit zich tot de route met de meeste complexe knooppunten en kunstwerken? Waarbij de situatie voor fietsers rondom het kruispunt nu al totaal onoverzichtelijk is en tot levensgevaarlijke situaties leidt. Maar ook dit zal wel weer worden afgedaan met "op papier ziet het er anders prima uit". Speciale aandacht behoeft ook het grote aantal schoolgaande kinderen dat 's ochtends tijdens de spits over de Geestbrugweg fietst.	Doordat wordt ingezet op duurzame mobiliteit neemt het aantal fietsers flink toe. Daarmee is het van belang dat rekening wordt gehouden met hoogwaardige en veilige fietsverbindingen met voldoende capaciteit. Deze groei van het aantal fietsers wordt, onder andere, geaccommodeerd met een stelsel van zogeheten sterfietsroutes of metropolitane fietsroutes die grotendeels buiten stedelijke hoofdwegen liggen. In de Binckhorst betreft dat de Velostrada met een nieuwe brug over de Trekvliet en een nieuwe verbinding met Voorburg Noord en het Trekfietstracé met een nieuwe onderdoorgang van de Mercuriusweg. Deze maatregelen zijn in het Basispakket Mobiliteit voorzien voor een herinrichting van onder meer de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg en het verder terugdringen van het autoverkeer door beperkende maatregelen bij de Geestbrug. In de planning- en studiefase wordt het ontwerp van de inpassing en openbare ruimte nader uitgewerkt. In de plannen voor zowel de inpassing van de HOV-verbinding als de herinrichting van de Geestbrugweg wordt een verkeers-veilig ontwerp als belangrijk aandachtspunt meegenomen. De gemeente Rijswijk neemt deze mee in de uitwerking van de herinrichting van de Geestbrugweg om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. Dit proces is reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid

	p	Een tram via de Binckhorst naar Rijswijk scoort qua leefomgeving en milieu uiterst laag. Het heeft bovendien geen extra vervoerswaarde voor de bewoners van de Binckhorst (noch voor Voorburg /Rijswijk) en verslechtert de huidige vervoerswaarde voor de huidige gebruikers van lijn 1. Deze omlegging van lijn 1 is dus compleet overbodig en veroorzaakt alleen problemen voor de bewoners van Voorburg en Rijswijk. Daarnaast ben ik bang dat deze enorme ingreep niet het gewenste effect en het verwachte aantal reizigers zal opleveren, en dat het, kortom, allemaal voor niets zal blijken te zijn geweest. Met een enorme – onevenredige- impact op onze leefomgeving en een enorme verkwisting van publiek geld.	Zie beantwoording zienswijze 091955i	Lijnvoering
	q	De inpasbaarheid van het tracé moet nu al worden betrokken in de afweging, niet wanneer het tracé al vastligt. Ik vind het onbegrijpelijk en zelfs getuigen van onbehoorlijk bestuur dat niet eerst alle mogelijke gevolgen m.b.t. verkeersveiligheid, bereikbaarheid, doorstroming, geluid en trillingen zorgvuldig zijn onderzocht, om zo tot een weloverwogen besluit, waarin alle aspecten zijn meegenomen, te komen. Dit zijn geen zaken waardoor je je in de uitvoeringsfase mag laten verrassen, met alle gevolgen van dien.	De gehanteerde methodiek volstaat voor een verkenningsfase en het detailniveau in een Plan-MER. Bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief in de planning- en studiefase vindt gedetailleerder onderzoek plaats. In de MIRT-verkenning is onderzoek gedaan naar de inpasbaarheid van de varianten (onder andere met schetsontwerpen). Conclusie is dat inpassing mogelijk, in de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg rijdt de tram gemengd met het autoverkeer. Tevens is geconstateerd dat deze inpassing een aantal aandachtspunten kent. Zowel de inpassing als eventuele maatregelen worden nader onderzocht in de volgende fase.	Alternatief-beoordeling
091956	a	Uit de plannen maak ik op dat de plannen voor mijn wijk een bijzonder negatief effect zullen hebben. Er zullen verkeersopstoppingen ontstaan en de verkeersveiligheid zal niet ten goede komen. Er is onvoldoende rekening gehouden met de bewoners die in de reeds bestaande wijken om de tracés heen wonen.	Dank voor uw zienswijze. In de onderzoeken van het Plan-MER is onderzocht wat het effect op de omgeving is. In het Basispakket Mobiliteit is voorzien in extra maatregelen (nr. 16 Herinrichting Prinses Mariannelaan en Binckhorstlaan-zuid en nr. 18 Herinrichting Geestbrugweg) om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en groene uitstraling langs het tramtracé te verbeteren ten opzichte van de bestaande situatie. In het Masterplan Bereikbaarheid is geconstateerd dat vanwege de bestaande en in de toekomst verwachte verkeersdrukte op het traject via de Geestbrugweg ook aanvullende maatregelen nodig zijn om autoverkeer terug te dringen. In dat kader is een doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug") (nr. 17) opgenomen in het Basispakket Mobiliteit. De gemeente Rijswijk neemt deze mee in de uitwerking van de herinrichting van de Geestbrugweg (nr. 18) om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. Dit proces is reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving.	Leefbaarheid

	b	Groen verdwijnt Ten eerste dat er groen verdwijnt in onze wijken. Ik vind het bijzonder dat ik dit in deze tijden moet toelichten. Bomen en struiken zijn ontzettend belangrijk voor allerlei dieren die hier in onze omgeving wonen: vogels, egels, vossen, bijen en allerlei insecten. We moeten trots zijn dat we dit groen in dit stedelijk gebied nog hebben en moeten het koesteren. Ik lees dat het verwijderde groen wordt gecompenseerd, maar nergens staat beschreven op welke manier. Is dit her en der een klein boompje planten? Dat compenseert niet alle struiken en bomen die er al langer dan mijn hele leven staan. Buiten dat het voor dieren en insecten negatief is, is het ook voor de bewoners negatief. Het biedt een mooie plek om te wandelen, maar ook is het een natuurlijke barrière tussen de drukke Haagse Maanweg en het rustige oude Voorburg. Het is een natuurlijkzicht-en geluidsbarrière. Tenslotte wil ik erop wijzen dat jullie als gemeente jullie bewoners willen stimuleren om geveltuinen aan te leggen, gemeentelijk groen adopteren, boomtuintjes aan te leggen. Deze plannen gaan dwars tegen jullie eigen visie in. In hoeverre kunnen jullie zelf het goede voorbeeld geven? Er moet meer groen komen en niet minder.	Het belang van deze ecologische zone als onderdeel van de stedelijke groene hoofdstructuur (SGH) wordt onderschreven. In het Masterplan Bereikbaarheid zijn daarom de opties met een groot ruimtebeslag in de groenzone niet meer opgenomen. Bij de verdere inpassing van het tramtracé op de Maanweg is behoud en het liefst ook versterking van de ecologische zone uitgangspunt.	Leefbaarheid - Ecologie
	c	Luchtkwaliteit Ook niet onbelangrijk zijn jullie volgens jullie website bewust dat de gemeente Voorburg wordt omringt door snelwegen en spoorwegen en dat jullie je inzetten om de luchtkwaliteit te verbeteren. Den Haag heeft weliswaar de Victory Boogie Woogietunnel voor 565 miljoen (ex btw) gebouwd, maar de gloednieuwe tunnel wordt nauwelijks gebruikt. Het heeft niet gezorgd dat de wegen rondom onze wijken rustiger zijn geworden en met de bouw van 30.000 woningen is het ook niet te garanderen dat die bewoners allemaal de Boogie Woogietunnel gaan gebruiken. Wat betekent dat de hoeveelheid auto's die via de Maanweg naar de A12 of via de Geestbrugweg naar de A4/A13 aanzienlijk meer gaan worden. Het zal leiden tot lange files en opstoppingen. Zeker in combinatie van de tram over de Geestbrug die prioriteit krijgt over het autoverkeer. De tram zal behoorlijk intensief (elke 2,5 minuut een tram!!!) daar gaan rijden. De al slechte luchtkwaliteit zal alleen maar verslechteren. Als astma patiënt maak ik hier mij extra druk over. Ik kan weinig in de documenten vinden op welke manier jullie de luchtkwaliteit gaan verbeteren (of behouden op huidige niveau). Bij het project voor de Boogie Woogy tunnel is ook een onderzoek gedaan naar de verwachting van hoeveel auto's per dag door de tunnel zouden gaan rijden en in welke mate het verkeer op de Utrechtse baan zou verminderen. Dit blijkt uiteindelijk in de praktijk anders te zijn dan voorspeld en zorgt voor weinig vertrouwen in het onderzoek dat voor het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en Plan-MER van de MIRT-verkenning CID Binckhorst is gepleegd.	De concentraties luchtverontreinigende stoffen moeten voldoen aan de wettelijke grenswaarden. In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM10), omdat de achtergrondconcentraties van deze stoffen het dichtst bij de grenswaarden liggen. In het Plan-MER is naar deze stoffen gekeken om de alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie te vergelijken. Voor luchtkwaliteit zijn er ook nieuwe WHO advieswaarden. Voor luchtkwaliteit geldt dat de advieswaarden van de WHO op het moment van schrijven nog niet zijn overgenomen door de Nederlandse centrale en decentrale overheden. Om deze advieswaarden te bereiken, zullen gemeenten, provincies en het Rijk extra maatregelen moeten nemen (niet vanuit het project maar voor geheel Nederland).	Leefbaarheid

	d	Verkeersveiligheid In onze wijken wonen veel jonge kinderen. Ik maak mij zorgen over het toenemende verkeer en de verkeersveiligheid. Niet alleen jonge kinderen, maar ook tieners en ouderen staan bekend om verkeerssituaties verkeerd in te schatten. Het aantal (bijna) ongelukken dat de afgelopen jaren op de Haagweg (Haagweg benoem ik i.v.m. dat hier een tram rijdt en dit een drukke verkeersweg is en daarmee vergelijkbaar) en Geestbrugweg hebben plaatsgevonden vind ik nu al te hoog. Ik hoop dat hier voldoende naar is gekeken in de plannen, maar ik las helaas dat in het voorstel niet gekeken is naar de omgeving waar de tram doorheen moet gaan. Ik wil aandringen dat dit belangrijk is en nadrukkelijk te vragen of jullie dit van tevoren kunnen bepalen of toelichten. Zeker op het stuk bij de Geestbrug dat al smal is en ik vraag mij af of een tram wel past.	In de MIRT-verkenning is geconcludeerd dat de ontwikkeling van de Binckhorst zorgt voor een sterke toename van de mobiliteit. Zonder verdere maatregelen zoals een tram (Referentiesituatie) zijn grote problemen met verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid te verwachten door een sterke toename van het autoverkeer, ook in Voorburg en Rijswijk. Met de HOV-verbinding en aanvullende maatregelen wordt de groei van het autoverkeer beperkt/voorkomen. Om de beoordeling in het Plan-MER goed te doen zijn voor alle varianten schetsontwerpen opgesteld. Ondanks dat dit eerste schetsen zijn geven deze ontwerpen een goed beeld van de inpasbaarheid en mogelijke gevolgen voor onder andere verkeersveiligheid. Conclusie is dat een tram in de Geestbrugweg inpasbaar is, mits deze met het overige verkeer meerijdt. Hierbij is tevens geconstateerd dat specifiek op dit deel van het hele tracé dit gemengde verkeer nadelig is voor de verkeersveiligheid en dat de doorstroming op de kruispunten een aandachtspunt is. Zoals genoemd zorgt de inpassing van de tram wel voor vermindering van de totale hoeveelheid autoverkeer in de Geestbrugweg. Geconstateerd is dat er in de planning- en studiefase extra aandacht moet zijn om de tram op een zo veilige mogelijke wijze in de Geestbrugweg in te passen. Een van de overwegingen hierbij is om verkeersbeperkende maatregelen bij de Geestbrug te nemen (opgenomen als maatregel in het Basispakket Mobiliteit). Hiermee kan de hoeveelheid autoverkeer verder teruggebracht worden, wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Dit wordt meegenomen in de uitwerking van de herinrichting van de Geestbrugweg om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. Dit proces is reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	e	Zie voor beantwoording zienswijze nr. 090802h, aangevuld met: De nieuwe bewoners horen bij Den Haag en het is de verantwoordelijkheid van gemeente Den Haag om te zorgen voor voldoende parkeergelegenheid. Bijzonder dat er huizen gebouwd worden en te weinig parkeerplaatsen daarvoor.	Voor het CID en de Binckhorst zijn door de gemeenteraad van Den Haag parkeernormen vastgesteld (RIS 306160). Deze normen zijn mede bepaald aan de hand van de gegevens over het autobezit van bewoners in deze gebieden. Deze normen worden gehanteerd bij de toetsing van alle bouwplannen en bij de transformatie van een gebouw in het gebied CID-Binckhorst.	Mobiliteit - Parkeren

	f	Zie voor beantwoording zienswijze nr. 090802j, aangevuld met: Omdat de Hoekweg momenteel alleen een wijk-uit straat is, en bovendien een hoofdfietsroute is, heeft dit tot gevolg dat de zeer smalle Arentsburghlaan de enige inrijdmogelijkheid zal zijn voor verkeer komende vanuit noordelijke richting (de Prinses Mariannelaan). Omdat deze straat nu ook wordt gebruikt voor uitgaand verkeer, onder meer vanuit het appartementencomplex Buitenplaats Hadriani, gaat dit voor zeer grote verkeersonveilige situaties zorgen. Auto's kunnen elkaar hier niet passeren. Bovendien wordt de leefbaarheid voor bewoners van de Arentsburghlaan onevenredig aangetast. De eveneens zeer smalle Den Burghstraat zal in de beoogde situatie de enige uitrijdmogelijkheid voor verkeer in zuidelijke richting naar de Geestbrug zijn. Deze uitrijdmogelijkheid wordt op dit moment weinig gebruikt vanwege de onoverzichtelijk situatie bij het fietspad op de kruising en het feit dat tegen de verkeersregels in een u-bocht bij de stoplichten moet worden gemaakt wil men richting de Geestbrug kunnen rijden. Dit betekent dat het grootste deel van het uitrijdende verkeer de Dominee Veldhoenlaan en Arentsburghlaan zal gaan gebruiken, terwijl dit ook de enige inrijdmogelijkheid voor verkeer vanuit noordelijke richting zal zijn. Deze straten zijn niet geschikt om zoveel verkeer af te wikkelen, laat staan dat de leefbaarheid voor bewoners van de straten onaanvaardbaar wordt aangetast. Deze gevolgen zijn ten onrechte niet betrokken bij het maken van de plannen.	De zorgen in relatie tot de ontsluiting van omliggende wijken zijn begrijpelijk. De door u genoemde punten zijn dan ook als aandachtspunten bij deze varianten geconstateerd. In de schetsontwerpen is onderzocht welke ruimtelijke impact inpassing van HOV en bijbehorende haltes heeft. In alle varianten voor de Geestbrugweg zijn de inpassing van het HOV en de haltes op dezelfde wijze in het schetsontwerp opgenomen en daarmee niet onderscheidend voor de afweging voor een voorkeursvariant zelf. De wijkontsluiting is in het Plan-MER benoemd als aandachtspunt voor de vervolgfase en de haltes betreffen zoeklocaties. In de planning- en studiefase (volgende fase) moet nader onderzocht worden of/hoe de ontsluiting van de zijstraten en wijken geborgd kan worden en hoe de inpassing van de haltes geoptimaliseerd kan worden. De exacte locatie van de haltes wordt bij de uitwerking van de het voorkeursalternatief bepaald. Daarbij wordt ook gekeken naar punten die als aandachtspunt zijn benoemd in het Plan-MER en Masterplan Bereikbaarheid en door insprekers aangedragen. Door aanpassing van de ligging van het perron kan de aansluiting van de Hoekenburglaan mogelijk worden geoptimaliseerd, wat minder nadelig is voor de Hoekweg en Arentsburghlaan.	Mobiliteit - Bereikbaarheid
	g	Alternatief Als alternatief lijkt het me logisch dat de nieuwe tram niet via Maanweg loopt, maar via de Zonweg. Dit is centraal midden in het nieuwbouw gebied en beter bereikbaar voor de nieuwe bewoners. Dat moedigt ook aan er gebruik van te maken. Dat de tram via de Maanweg loopt is niet logisch. Dit is aan de rand en alleen de bewoners van de Binckhorst gaan gebruik maken van de tram. Het moet daarom zo dicht mogelijk in hun omgeving liggen en de nieuwe bewoners hoeven weinig te lopen naar de haltes. Dit zal het OV gebruik alleen maar ten goede komen en wordt het meer gebruikt. Het busvervoer is snel van tafel geveegd, maar bus 23 wordt intensief gebruikt in onze wijken en is een prettig vervoersmiddel. Buslijnen 26 en 28 kunnen ook geoptimaliseerd worden. Ik begrijp niet dat er een intensieve OV verbinding naar station Voorburg moet komen. Station Voorburg is niet eens een intercity station. Binckhorstbewoners zullen toch sneller geneigd zijn naar Den Haag centraal te reizen, omdat ze daar sneller zijn en er meer reismogelijkheden zijn (intercity naar Utrecht, Amsterdam, Rotterdam en de stoptreinen Utrecht, Amsterdam en Rotterdam).	De optie via de Maanweg geniet de voorkeur boven de optie over de Zonweg. Uit de afweging tussen alle varianten is variant 1T als voorkeursalternatief naar voren gekomen. De variant 1T en 2T verschillen op diverse punten, waarbij de eenvoudiger ruimtelijke inpassing en lagere kosten en minder sloop van panden voordelen zijn van variant 1T. De busoplossing biedt te weinig capaciteit voor de te verwachten reizigershoeveelheden.	Alternatieve routes
091957		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijzen 091205 en 091311	Zie voor beantwoording zienswijzen 091205 en 091311	NVT
091958		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091959		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT

091960	a	Grote bezwaren voor gebruik geestbrugweg en prinses mariannelaan. Zijn al omsloten door haagweg en vd heide straat. Veel geluidslek in bocht door trams.	Dank voor uw zienswijze. In de onderzoeken is onderkend dat de ruimte op de Geestbrugweg aanvullende maatregelen vereist. Daarom is in de kostenraming van de HOV-verbinding rekening gehouden met kosten voor inpassingsmaatregelen. Daarnaast is in het Basispakket Mobiliteit rekening gehouden met aanvullende maatregelen 'van gevel tot gevel' (zie maatregel 18) en wordt voorgesteld om het doorgaande verkeer op de Geestbrugweg er af te halen. Een mogelijkheid die hiervoor onderzocht is (en waarvan uit de Vervoerwaardestudie gebleken is dat dit werkt) is het aanbrengen van een 'knip' in het autoverkeer op de Geestbrug. Zie hiervoor maatregel 17 uit het Basispakket Mobiliteit. De gemeente Rijswijk is inmiddels een verkenning van de herinrichting van de Geestbrugweg gestart om deze leefbaardere en veiliger te krijgen. In dit proces worden bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving betrokken.	Alternatief-beoordeling
	b	De Haagweg is al behoorlijk aangepakt en ingericht op flinke trams. Waarom moet de geestbrugweg dan ook mee. Kan de nieuwe verbinding niet via de neherkade en de Haagweg lopen?	In Zeef 1 van de afweging is deze variant al afgevallen omdat hiermee de bereikbaarheid van de Binckhorst niet verbeterd. Zie voor nadere uitleg paragraaf 4.5 van dit document	Alternatieve routes
	c	De geestbrugweg is aanzienlijk smaller....	Binnen de gemeente Rijswijk is een participatieproces opgestart om de Geestbrugweg veiliger en leefbaarder in te richten. Verkeersveiligheid voor fietsers is onderdeel van het onderzoek.	Alternatieve routes
	d	Jaren 30 woningen die gaan scheuren	Vanuit het aspect trillingen spoor is in het Plan-MER geadviseerd het volgende op te nemen in een evaluatieprogramma: • Monitoringsplan ten behoeve van trillingsmetingen tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden waarbij trillingen ontstaan; • Een oplevertoets kan zo nodig na realisatie worden uitgevoerd. Hierbij wordt met trillingsmetingen de eerdere trillingspredictie getoetst.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	e	Lawaai	In de verdere planuitwerking vindt verder onderzoek plaats naar geluid(hinder). Ook wordt dan gekeken of er maatregelen nodig zijn om geluidhinder (lawaai) te beperken.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	f	Minder parkeerplaatsen	In de uitwerking van de studie is ook het doel om de Geestbrugweg en ander wegen leefbaarder en veiliger in te richten. Hoe om te gaan met parkeren is hier ook onderdeel van.	Mobiliteit - Parkeren
	g	Onoverzichtelijk voor fietsers	Zie voor beantwoording zienswijzen 091960c.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	h	Sluipverkeer in de straten erom heen.	Uw zorgen zijn ter kennisgeving aangenomen.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	i	Heeft onze buurt überhaupt mee kunnen beslissen?	Vanuit de omliggende wijken hebben vertegenwoordigers geparticipeerd in het Platform. De belangen en aandachtspunten van bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden zijn onder andere via dit Platform ingebracht. Het voorlopig voorkeursalternatief is bepaald aan de hand van de uitkomsten van de onderzoeken en het afweegkader, dat hiervoor voorafgaand aan de onderzoeken is opgesteld. De besluitvorming over het voorkeursalternatief en hoe verder is aan de algemene besturen van de initiatiefnemers.	Participatieproces

	j	Het karakteristieke jaren 30 beeld van laan gaat eraan.	Er is al een participatieproces opgestart voor de herinrichting van de Geestbrugweg om deze weg veiliger en leefbaarder in te richten (maatregel nr. 18 uit het Basispakket Mobiliteit uit het Masterplan Bereikbaarheid. De ruimtelijke kwaliteit en groenstructuur is hier ook onderdeel van. In dit proces worden bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving betrokken.	Leefbaarheid
	k	Er zijn al ontsluitingen. Haagweg Neherkade sluit aan op Binckhorst. Rails ligt er al.	In Zeef 1 van de afweging is deze variant al afgevallen omdat hiermee de bereikbaarheid van de Binckhorst niet verbeterd. Zie voor nadere uitleg paragraaf 4.5 van dit document.	Alternatieve routes
	l	Grote zorgen voor onze wijk Cromvliet en Leeuwendaal, de geestbrugweg en de Herenstraat.	Zie voor beantwoording zienswijzen 091960j.	Leefbaarheid
	m	Wij zijn een karakteristiek dorp met dorpsgezicht. Probeer dit niet om te turnen ij een stad. Er zijn andere betere oplossingen.	Uw zienswijze is ter kennisgeving aangenomen	Alternatieve routes
091961	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijzen 091205 en 091311, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijzen 091205 en 091311, aanvullend:	NVT
	b	Houdt rekening met het Omgevingsplan en ecologische zone langs de Maanweg. In het omgevingsplan Binckhorst is opgenomen de ecologische zone (Broeksloot, langs de Maanweg, op de grens van Den Haag en Voorburg), die is aangewezen als te beschermen gebied. Deze behoort tot de Stedelijke Groene Hoofdstructuur van Den Haag.	Dank voor uw zienswijze. Het belang van deze ecologische zone als onderdeel van de stedelijke groene hoofdstructuur (SGH) wordt onderschreven. In het Masterplan Bereikbaarheid zijn daarom de opties met een groot ruimtebeslag in de groenzone niet meer opgenomen. Bij de verdere inpassing van het tramtracé op de Maanweg is behoud en het liefst ook versterking van de ecologische zone uitgangspunt.	Leefbaarheid - Ecologie
	c	Kijk eerst beter naar andere alternatieven. Door deze vertraging kan meer duidelijk worden over de Koningscorridor. In dit participatieproces gaat het om 4 kilometer van de ca 20 kilometer. Voor de schaalsprong naar de regio (Zoetermeer) zal een ondergrondse passage onder Voorburg en de Vliet moeten worden aangelegd.	In het proces van de MIRT-verkenning is naar vele alternatieven gekeken. In het document zeef 1 zijn deze alternatieven beschreven inclusief de afweging waarom er gekozen is voor de alternatieven die in de MER verder zijn onderzocht. Voor de afweging van de alternatieven was het niet onmogelijk maken van de aanleg van de rest van de Koningcorridor een belangrijk criterium. In het kader van de HOV-verbinding dienen dan ook geen kosten gemaakt te worden om hierop vooruit te lopen. Al dient doortrekking naar Zoetermeer ook niet onmogelijk gemaakt te worden. Onderzoek naar de Huygenstunnel valt buiten de reikwijdte van het nu voorliggende plan.	Alternatieve routes
	d	Tijdens een presentatie is gezegd dat het drukke verkeer via de Westvlietweg kan worden geleid. Dat is onmogelijk omdat de Provincie, de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg al hebben geconstateerd dat de Westvlietweg onveilig en te druk is en er wordt onderzoek gedaan naar het realiseren van een verkeersarme Westvlietweg. Het verkeer kan niet worden afgewikkeld via de Westvlietweg. De Westvlietweg is te smal voor het huidige (vracht)verkeer, gevaarlijke situaties voor fietsers en voetgangers zijn aan de orde van de dag. Inmiddels onderzoeken de Provincie en de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg gezamenlijk de mogelijkheid om de Westvlietweg verkeersarmer te maken.	Inderdaad wordt onderzocht in hoeverre de Westvlietweg verkeersluwer kan worden gemaakt. Wij zullen dit aspect bij de verdere planuitwerking meenemen.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	e	De gehele groene strook tussen Maanweg en de waterkant Broeksloot (beginnend bij de brug Westenburgstraat) verdwijnt door de aanleg van de bundel (de bundel) van 13 meter breed (HOV-tram 6.5m, fietspad 3.8m en	Dank voor het meegeven van uw bezorgdheid om de ecologische zone, richting de Huygenstraverse en de A12. In het Masterplan Bereikbaarheid zijn daarom de opties waarbij er een ruimtebeslag is in de groenzone niet meer opgenomen. Bij	Leefbaarheid - Ecologie

		voetpad 1.8m). Dit terwijl de gehele groenzone ter plekke al smal is. Is het verantwoord op één van de drukste kruispunten in de regio, de groenstrook dermate te verkleinen? Een stukje verderop langs de HOV-bocht en aan weerskanten op en om de Huygenstraverse verdwijnt nog meer waardevol groen door het kappen van ca 32 bomen. Dempen van water. Een belangrijke schakel in de waterhuishouding wordt plaatselijk gedempt. Een gedeelte van het boezemwater langs de wandelpromenade Huygenstraverse/Opa's veldje moet gedempt worden. Dit water vervult een belangrijke functie in de lokale waterhuishuiding.	de verdere inpassing van het tramtracé op de Maanweg is behoud en het liefst ook versterking van de ecologische zone uitgangspunt. Na de kruising met de Westenburgstraat buigt het tracé met de verlegde Huygenstraverse af, met inderdaad ruimtebeslag op de groenstrook. Waar en op welke manier het groen wordt gecompenseerd wordt nader uitgewerkt in de planning- en studiefase. De belanghebbenden worden hierbij betrokken. In de planning- en studiefase wordt het ontwerp van het voorkeursalternatief en aanpassingen aan bestaand water/sloten uitgewerkt. Hierbij vindt ook gedetailleerder onderzoek plaats naar de eventueel benodigde watercompensatie en/of grondwaterbeïnvloeding. Voor de aanpassing gelden de regels van het Hoogheemraadschap Delfland.	
	f	De kans bestaat dat Prorail (en haar rechtsopvolgers) niet de stukken grond in het spoortalud naast de Huygenstraverse wil opgeven. ProRail bezit daarnaast ook het hele stationsplein. Wanneer blijkt dat ProRail deze grond in het talud wil gebruik om de zeer gewenste spoort verdubbeling aan te leggen tussen Den Haag/Voorburg/Gouda, zal het HOV-sneltramspoor noodgedwongen veel meer naar rechts (zie onder kaartje) richting de huizen aan de Tuinluststraat, over de scouting en door het speel en recreatiegroen gelegd gaan worden. Hoe groot is de kans dat Prorail haar grondposities wil opgeven?	Dit aspect zal in een later stadium verder uitgezocht worden tijdens de planning- en studiefase. De kans is daarmee in dit stadium nog onbekend.	Grondverwerving en bedrijfsvoering
091962		Deelscooters en deelfietsen zijn al/worden een ramp door het slordig achterlaten. OV-verbinding is noodzakelijk, o.a. over oude tramrails	Om te voorkomen dat de deelscooters en deelfietsen voor overlast zorgen, zijn er afspraken gemaakt met aanbieders van deze deelmobiliteit. Zo heeft een aanbieder een vergunning nodig voor het aanbieden van deel(bak)fietsen en deelscooters. Daarin is een aantal zaken geregeld om geen overlast te veroorzaken. Ondanks de afspraken met de aanbieders, kan het voorkomen dat deel(bak)fietsen en deelscooters op verkeerde plekken staan. Hiervoor kan contact worden opgenomen op met de aanbieder van de fiets/scooter, die hierop actie moeten ondernemen.	Proces - Basispakket Mobiliteit
091963		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091964		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT

091965	a	Het is schokkend om te zien welk dossier ter inzage ligt. Hiermee wordt u als raad geacht een beslissing te nemen. Ik ben van mening dat op basis van dit dossier niet goed te bepalen is wat de effecten zijn van het realiseren van het voorlopige voorkeursalternatief, T1 (of welk ander van de genoemde 'alternatieven tracés' dan ook), op de wijken waar dit voorlopige voorkeursalternatief doorheen komt te rijden. Daarom ben ik van mening dat een definitief besluit nemen over een project met een grote impact als de aanleg van een tramlijn door een reeds bestaande oude woonwijk met grote impact op de leefomgeving niet mogelijk is op basis van het ter inzage gelegde dossier. Het dossier bestaat uit doelredeneringen en aannamen. Effecten worden onvolledig beschreven en zijn onvoldoende specifiek gemaakt voor de afzonderlijke tracédelen. Ik zal dit oordeel in de bijlage bij mijn zienswijze, welke integraal onderdeel uitmaakt van mijn zienswijze, onderbouwen. Wat is de prijs van de tramlijn? Prijs qua euro's, maar ook prijs qua leefomgeving (op bijna alle effecten scoort de MER negatief) en qua hinder voor de omgeving (alle hindereffecten worden erkend maar weggepoetst omdat er geen verschillen zijn hierin tussen de varianten). Hier is dus sprake van een doelredenering, want de hindereffecten er wel degelijk en de conclusie had moeten zijn dat de voorgestelde varianten geen van alle voldoen en dat het project terug naar de tekentafel moet.	Dank voor uw zienswijze. De onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. heeft de rapporten getoetst en positief geadviseerd dat onderzoeken voldoende de effecten in beeld brengen. De aanbevelingen die de Commissie heeft gedaan zullen worden opgevolgd.	Alternatief-beoordeling
	b	De doelredenering begint mijns inziens bij de opdracht waar de projectorganisatie te pas en te onpas mee schermt. De vraag aan de projectorganisatie is blijkbaar niet geweest om op een zo goed mogelijke manier HOV te realiseren in de Binckhorst. Nee, de tram moet van Den Haag Centraal naar Station Voorburg. Door deze opdracht ligt het tracé eigenlijk al vast. Het tracé rond het Voorburgse stationsgebied is uitdagend om in te passen in de bestaande omgeving. Daarnaast is niet duidelijk of het tracé vanaf Station Voorburg in de toekomst wordt doorgetrokken richting Zoetermeer. Ook is de toekomstige status van Station Voorburg onduidelijk. Door nu keuzes te maken worden opties in de toekomst uitgesloten. Bij zoveel onzekerheid en een niet aangetoonde vervoerswaarde, waarom dan per se naar Station Voorburg met de tram? Ook moet de tram naar Delft. Het belangrijkste argument dat hiervoor wordt gegeven is het ontlasten van het Rijswijkseplein. Waarom worden de verkeersknelpunten in Voorburg West (met toenemende congestie in de spits) opgezadeld met extra verkeer om Den Haag te ontlasten?	Een HOV-verbinding maakt onderdeel uit van een regionaal netwerk en dient ook als zodanig bekeken te worden. De uitwerking van een HOV-verbinding over de Binckhorst dient plaats te vinden binnen de beleidskader en toekomstvisie op het regionale OV-netwerk, zoals deze is vastgelegd in (onder andere) de Schaalsprong OV. Hierbij wordt uitgegaan van een HOV-verbinding over de Binckhorst richting Rijswijk/Delft en richting Voorburg. Met de route via de Geestbrugweg en de Binckhorst wordt het OV netwerk efficiënter en wordt het bestaande knelpunt op het Rijswijkseplein verminderd. Uit de Vervoerwaardestudie volgt dat de tramverbinding Den Haag Centraal – Binckhorst - Rijswijk – Delft een relatief groot reizigersaantal kent. Belangrijk om te benoemen is dat er in deze MIRT-verkenningsfase geen besluit wordt genomen over deze lijnvoering. In de volgende fase zal de precieze lijnvoering en exploitatie nauwkeuriger worden bekeken.	Alternatieve routes
	c	De opdracht gaat uit van de huidige situatie, deze situatie wordt in de toekomst geprojecteerd. De vraag hoe in de toekomst mobiliteit en leefbaarheid te combineren wordt niet gesteld. Ik ben van mening dat het realiseren van toekomst vaste mobiliteit in stedelijk gebied niet kan worden gerealiseerd door het 'inpassen' van tramlijntjes in bestaande niet op OV ingerichte woonwijken. Dit levert een niet leefbare situatie op in deze wijken en biedt niet de kwaliteit van het OV welke nodig is om de toekomstige reizigersstromen te vervoeren (massatransport) en op korte termijn een aantrekkelijk alternatief te bieden voor de auto. Gezien de grote ruimtelijke problematiek en uitdagingen met de	Het aspect leefbaarheid is een onderdeel van de afweging. Een combinatie van het voorkeurstracé en het verbeteren van de leefbaarheid behoort in ons beeld wel tot de mogelijkheid.	Leefbaarheid

		leefbaarheid is in stedelijke gebied ondergrondse aanleg van infrastructuur het enige toekomst vaste alternatief.		
	d	Vanwege de huidige behoefte aan woningen snap ik het belang van de realisatie van de woningen in de Binckhorst en de behoefte de Binckhorst te ontsluiten met HOV. Ik verzoek u daarom te besluiten voor een voorkeursalternatief die wel de verbinding naar de Binckhorst 2 van 6 mogelijk maakt, maar nog geen invulling geeft aan de aantakking naar Rijswijk/Delft. Mocht later blijken dat de vervoersbehoefte alsnog heel groot wordt, kan dat later alsnog overwogen worden. Wellicht kan dan ook ondergrondse aanleg worden overwogen. Kortom: ik verzoek u de tracédelen 7, 8, 9, 10 en 11 uit het voorlopige voorkeursalternatief te schrappen. Bij de nieuw te realiseren woningen in de Binckhorst kan goed rekening gehouden worden met de negatieve effecten op de leefbaarheid van een tramlijn die langs deze woningen rijdt (inpassing, trillingen, geluid, etc.). In een platformbijeenkomst is ook opgemerkt dat op de Binckhorstlaan bij de nieuwbouw rekening wordt gehouden met het feit dat bewoners geen tram voor hun huis willen hebben en dat daarom de woningen op de eerste verdieping beginnen. Blijkbaar is een tram voor de deur bij bestaande woningen echter geen probleem.	Een HOV-verbinding over de Binckhorst maakt onderdeel uit van een geheel vervoersnetwerk. De uitwerking daarvan is dan ook vanuit het netwerk beschouwd. De aanleg van de gehele HOV-verbinding vormt de ruggengraat van een mobiliteitsoplossing, waarbij het CID, de Binckhorst en de omliggende gebieden en gemeenten bereikbaar blijven bij grootschalige gebiedsontwikkeling. De Binckhorst, Voorburg en Rijswijk krijgen hiermee rechtstreekse, snelle en hoogfrequente OV-verbindingen met Scheveningen/ het strand, het CID, het centrum van Den Haag, de Internationale Zone (economische toplocatie), Delft centrum en de Technische Universiteit. De duizenden extra woningen en banen bieden volop kansen voor zowel inwoners van Den Haag, als ook die van Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en de rest van de regio. De extra inwoners en werkgelegenheid zullen ook een positief effect hebben op de lokale economie in de directe omgeving van de Binckhorst, waaronder de oude centra van Rijswijk en Leidschendam-Voorburg. Het feit dat er bij veel plannen voor nieuwbouw de woningen op de eerste verdieping beginnen heeft niet te maken met de tram maar met de wens om op de begane grond publieksvoorzieningen en winkels te realiseren zodat een levendig straatbeeld ontstaat.	Nut en Noodzaak
	e	Doordat het project eigenlijk twee tracés betreft (richting Station Voorburg en richting Delft) is ondoenlijk de effecten van de individuele tracés te beoordelen. Alle effecten langs beide tracés worden op één hoop gegooid. Daarmee wordt de score een soort van gemiddelde en is de beoordeling van de effecten te algemeen. Ik heb er heel veel moeite mee dat algemeenheden op basis van aannamen vervolgens wel als ‘feit’ worden meegenomen in de weging van de score.	Wij begrijpen uw zorgen. Er is voor deze aanpak gekozen omdat ieder alternatief voorziet in een aansluiting in beide richtingen. Om die reden zijn de HOV-verbindingen niet van elkaar 'losgetrokken'. In (de deelrapporten van) het Plan-MER is wel te herleiden waar lokaal sprake is van (grote) verschillen. Dit is op verschillende plekken ook opgenomen als nuancering als sprake is van geen onderscheid op alternatiefniveau, maar er wel lokaal onderscheid is.	Alternatief-beoordeling
	f	Voor de leefbaarheid en veiligheid van ons als omwonenden zijn de details van het ontwerp en de inpassing bepalend. Veel van deze details worden als open eindje doorgeschoven naar de volgende ontwerpfase. Dit betekent ook dat de gemeente Leidschendam-Voorburg in het vervolgtraject geconfronteerd zal worden met de open eindjes zoals compensatie parkeerplaatsen, nieuwe locatie gebouw voor nutsvoorzieningen Binckhorstlaan Voorburg (middenberm), ontsluiting van de bestaande woonwijken en de overlast van geluid en trillingen op de leefbaarheid van de woningen aan het tracé.	In de (verdere) uitwerking is ook het doel om de bestaande wegen leefbaarder en veiliger in te richten. In de volgende fase wordt het ontwerp verder uitgewerkt en geoptimaliseerd en wordt ook duidelijk of er mogelijkheden zijn om verlies aan parkeerplaatsen te beperken. Er vindt dan ook meer gedetailleerd onderzoek plaats naar onder andere de ontsluiting van de wijken, verkeersveiligheid, geluid en trillingen, overlast beperkende en compenserende maatregelen.	Leefbaarheid

	g	Ik ben erg teleurgesteld in de gebrekkige mogelijkheden voor ‘participatie’ die ons als omwonenden zijn geboden. Dit tegen de mooie beloften in. Te vaak zijn wij door de projectorganisatie in de overleggen geconfronteerd met zaken die wij niet goed hebben kunnen voorbereiden door gebrekkige, late informatievoorziening door de projectorganisatie.	Voor het participatieproces is aangesloten bij de systematiek van de participatieladder. Dat betekent dat in verschillende fases van een project op verschillende manieren participatie wordt ingezet. In de beoordelings- en besluitvormingsfase zijn de varianten uitgewerkt en onderzocht met behulp van een technisch-inhoudelijk ontwerpproces en veel effectenonderzoeken. In deze fase is de brede groep belanghebbenden (stakeholders) bij het project betrokken volgens niveau 1 van de participatieladder: "informeren en raadplegen". Tijdens de ontwerpfase hebben wij ernaar gestreefd om de meest actuele informatie met de platformleden te delen. Hierdoor kwam het voor dat deze informatie niet altijd vooraf al gedeeld kon worden. Waar dat wel mogelijk was, is dat gedaan. Soms is besloten om informatie alleen te delen met een mondelinge toelichting. De materie is inderdaad behoorlijk complex, waardoor wij hebben gemeend dat een mondeling toelichting bij kon dragen aan een beter begrip van de inhoud.	Participatieproces
	h	Tenslotte wil ik noemen dat ik van u als ‘onze’ raad verwacht dat u in alle grote vraagstukken die spelen de menselijke maat, wat het voor ons als bewoners betekent in ons woongenot, niet uit het oog verliest. Soms is een bepaalde denkrichting prima, maar de uitwerking niet. Toch nog even een (niet uitputtende) opsomming van de nadelige effecten voor ons als bewoners: · Meer trillingsoverlast; · Meer geluidsoverlast; · Meer parkeerproblematiek; · Meer congestie in de wijk; · Ontsluiting van de wijk wordt beperkt door het niet kunnen doorkruisen van de tram.	Wij begrijpen uw zorgen. Daarom is dit onderzoek mede opgesteld om naast de beste optie om de doelen te bereiken ook de gevolgen voor de omgeving in beeld te brengen.	Leefbaarheid
	i	En als belastingbetaler verbaast het mij dat er nog serieus wordt gesproken over een plan dat een dergelijk lage baten-kostenverhouding heeft (ver onder de ‘1’) en het gepresenteerde feit dat de exploitatie niet kostendekkend kan zijn. Als bewoner ben ik bang dat hierdoor in de uitvoering beknibbeld gaat worden, waardoor onze overlast toeneemt. Vaak is bij infrastructurele project in de laatste ontwerpfase ‘ineens’ geen geld meer beschikbaar en worden inferieure en goedkope oplossingen bedacht en uitgevoerd. Voorbeeld hiervan kan een duurdere spoorconstructie zijn die beter de trillingen absorbeert, maar waarvoor geen geld beschikbaar is.	De resultaten van de MKBA (en dus ook een kosten-batenverhouding die lager dan 1 is) zijn meegenomen in de afweging van het voorkeursalternatief. Voor de kosten en baten afweging op breed maatschappelijk niveau blijkt de methodiek van de MKBA, die een landelijk gegeven is, de brede baten van een openbaar vervoerlijn te onderschatten. Ook het bestaande openbaar vervoer heeft een negatieve kosten-baten verhouding terwijl we maatschappelijk wel veel voordelen onderkennen. De kosten voor exploitatie van de HOV-tramverbinding komen voor rekening van de MRDH en maakt onderdeel uit van de besluitvorming door de MRDH op het voorkeursalternatief. In iedere fase van het project worden kostenramingen opgesteld voor de HOV-verbindingen en de benodigde maatregelen. Ook voor trillingen vindt in de planning- en studiefase meer gedetailleerd onderzoek plaats.	Kosten
	j	Ik verwacht van u een inhoudelijk goed onderbouwde reactie en wil graag mijn vragen uit de bijlage afzonderlijk beantwoord zien.	Uw vraag is duidelijk. Hierna gaan wij inhoudelijk in op de door u gestelde vragen uit de bijgevoegde bijlage.	NVT

	k	Paragraaf 8 van de samenvatting, op blz 16 van het Milieueffectrapport (hoofdrapport), waarin wordt aangegeven dat er nog heel wat leemten zijn in kennis, is een bijzondere paragraaf. Deze had tot bescheidenheid moeten dwingen, helaas is het omgekeerde gebeurd. Het wordt gebruikt als bewijslast dat de leemten voor alle varianten gelden en dus op 'nul' worden gezet. Qua mobiliteit zijn er leemtes omdat de gebruikte verkeersmodellen statisch zijn, en de exacte omvang van de problematiek, met name bij kruispunten, onduidelijk is. Hoe kun je dan conclusies trekken die grondslag voor zulke ingrijpende besluitvorming horen te zijn? Het gebruikte model gaat uit van oneindige OV-capaciteit, dat bestaat natuurlijk niet, en daarom is gebruik gemaakt van 'expert judgement en informatie uit de verkenningsfase'. Qua leefomgeving wordt gesteld dat voor geen van de varianten bekend is wat de invulling wordt van het omliggende gebied. Voor natuur en met name stikstof wordt eveneens aangegeven dat onbekend is welke stikstofdepositie de aanleg met zich mee zal brengen. En er staat ook nog bij dat dit 'niet bepalend is voor de afweging'. Dat is in deze tijd een behoorlijk risicovolle conclusie, waarmee de rechter geen genoegen zal nemen. Op blz. 18 van het Milieueffectrapport worden de te monitoren indicatoren benoemd. Gaan deze ook daadwerkelijk gemonitord worden? En zo ja hoe?	In een MER moet worden ingegaan op leemten in kennis. Het doel hiervan is om besluitvormers inzicht te geven in de volledigheid van de informatie op basis waarvan zij het besluit nemen. Dit hoeft de besluitvorming niet in de weg te staan. Monitoring is een verplicht onderdeel van het MER en moet in de vervolgfase verder uitgewerkt worden.	Proces - Vervolgproces
	l	Op blz 86 van het Milieueffectrapport schrik ik van de rode vakjes die me tegemoet vliegen. Dit gaat over de effecten op de leefomgeving. Die zijn dus op alle punten zwaar negatief, behalve op de realiseerbaarheid van het woningbouwprogramma. Woningbouw heeft zelden een positief effect op de leefomgeving, zeker niet in de drukke Randstad. Conclusie moet dus zijn dat de CID Binckhorst een negatief effect heeft op de leefomgeving voor het hele gebied en dus zeker voor de dichtbij wonende bewoners. Op blz 86 van het Milieueffectrapport staat vermeldt dat de effecten voor de aspecten natuur, bodem, geluid, luchtkwaliteit, trillingen en externe veiligheid niet onderscheidend zijn. In de tabel op dezelfde bladzijde staan al deze effecten op '0'. Dit is gek want niet onderscheidend zijn betekent echt wat anders dan dat er geen effect aanwezig is. Dit wordt bij het aantal parkeerplaatsen wel aangegeven. Geen onderscheidend effect, maar wel een 'zeer negatief' effect. Naar aanleiding van bovenstaande heb ik de volgende vragen: · Waarom is de conclusie dat de CID Binckhorst een negatief effect heeft op de leefomgeving voor het hele gebied nergens zo duidelijk terug te lezen in het rapport, terwijl de informatie er wel in staat? · Wat is volgens u de beoordeling in de tabellen van het Milieueffectrapport, een onderlinge beoordeling of een beoordeling van het effect? · Waarom zijn de genoemde effecten op '0' gezet? Graag zie ik dit onderbouwd met precieze onderbouwde waarden per variant.	1) Het Plan-MER omschrijft de gevolgen van de aanleg van de HOV-verbinding, niet van de verstedelijking CID-Binckhorst op zich (dat wordt gezien als een 'autonome ontwikkeling' waarover reeds besloten is). Het ontsluiten van de nieuwe wijk en bestaande wijken met een nieuwe HOV-verbinding heeft hoe dan ook grote gevolgen voor de leefomgeving. Met dit onderzoek zijn de effecten in beeld gebracht om te zorgen dat dit wordt meegenomen in de besluitvorming over het voorkeursalternatief. Bij de verdere planuitwerking zal nadrukkelijk wordt gekeken naar de inpassing van de tramverbinding en mogelijke aanvullende overlast beperkende maatregelen. 2) De beoordeling is gebaseerd op het effect van de verschillende varianten op de autonome ontwikkeling (referentiesituatie) en niet op de huidige situatie. 3): De effecten per door u benoemd aspect zijn onderling niet onderscheidend van de autonome ontwikkeling (referentiesituatie). Dit is de reden dat deze als "0" zijn beoordeeld. Dit geldt overigens niet voor aspecten binnen natuur behalve de effecten op NNN en bodem. Vanwege sanering op sommige locaties is dit positiever beoordeeld dan de autonome situatie. Verder verwijzen we u voor de precieze waarden naar deelrapport 3, paragraaf 3.4.2. (p. 37) voor NNN, paragraaf 6.4.1. (p. 73) voor geluid, hoofdstuk 7 (p. 81) luchtkwaliteit, hoofdstuk 8 (p. 120) voor trillingen en hoofdstuk 9 (p.126) voor externe veiligheid, en bijlagen 3 (natuur) en 5 (veiligheid).	Beoordelings-methodiek Plan-MER

	m	Op blz. 125 van Deelrapport 3 – Leefomgeving en duurzaamheid van het plan-MER wordt aangegeven dat de berekeningen voor het voorlopige voorkeursalternatief, T1, eigenlijk uitsluitend op basis van aannamen zijn opgesteld. Voor een tram zijn geen gegevens bekend en ook voor het type ondergrond zijn aannamen gedaan. Dit lijkt mij geen solide basis voor een conclusie. Op blz. 123 van Deelrapport 3 – Leefomgeving en duurzaamheid van het plan-MER wordt aangegeven dat trillingen zich 'slecht' door zandbodem verplaatsen. De kwalificering moet hier volgens mij 'slechter' zijn. In Den Haag zijn veel problemen met trillingsoverlast door trams. Deze 4 van 6 problemen spelen allemaal in gebieden met zandgrond. Dus de impliciete redenering dat zandgrond geen problemen oplevert is onjuist. Uit onderzoek naar trillingsoverlast in Den Haag is naar voren gekomen dat houten vloeren ongunstig zijn in het geval van trillingen. De bestaande huizen in Voorburg West hebben houten vloeren. Op blz. 120 van Deelrapport 3 – Leefomgeving en duurzaamheid van het plan-MER wordt aangegeven dat hinder wordt gekwantificeerd aan de hand van het wel of niet overschrijden van de SBS-B waarden. Dit is vrij rigide, als de norm aangeeft dat je geen overlast hebt, dan heb je die ook niet. Hiermee wordt er voorbij gegaan aan het feit dat in praktijk ook overlast door trams wordt ervaren bij waarden die onder de SBR-B norm liggen. Trillingsniveaus worden sterk beïnvloed door de 'gladheid' van de spoorstaven en de wielen. Hier lees ik niets over terug. Aannemen dat zowel spoorstaaf als wiel 'glad' zijn is een illusie. Naar aanleiding van bovenstaande heb ik de volgende vragen: · Is in de modelering rekening gehouden met het feit dat de bestaande huizen in Voorburg West op staal gefundeerd zijn en op een zandbodem rusten? · Is in de modelering rekening gehouden met het feit dat de bestaande huizen in Voorburg West houten vloeren hebben? · Is in de modelering rekening gehouden met het niet glad zijn van de spoorstaaf. Hierbij wordt zowel vuil (zand, takjes) als golfslijtage bedoeld? · Als bovenstaande niet is meegenomen hoe kan dan een relevant oordeel gegeven worden over de te realiseren situatie in praktijk? · Welke aannamen zijn in de modelering gedaan voor de demping van de spoorconstructie? · Wordt de aangenomen demping van de spoorconstructie in latere ontwerpfasen meegenomen als eis? Anders is immers deze modelering niet meer relevant. · Is in de modelering rekening gehouden met de aanwezigheid van wisselcomplexen op het tracé? Wissels zijn vaak bron van hoge trillingswaarden. · Waarom is ervoor gekozen om de beoordeling in de MER voor trillingen op '0' te zetten, terwijl er wel degelijk een verhoging is door meer wegverkeer en de trambaan?	Voor trillingen is de effectanalyse gedaan op een wijze waarmee alternatieven voldoende onderscheidend in beeld zijn gebracht voor de MIRT-verkenning en de afweging om te komen tot een voorkeursalternatief. Op basis van algemene kenmerken (opbouw van de ondergrond) uit literatuur en eerdere onderzoeken en overdracht van trillingen naar en in bebouwing is gebruikt gemaakt van gangbare kengetallen. Per alternatief zijn ruimtelijke contourlijnen bepaald, waarbinnen hinder aan de orde is per vervoersalternatief. Op basis van deze contourlijnen van hinder is door deskundigen op het gebied van trillingen kwalitatief de kans op schade beoordeeld (= conservatieve aanpak voor kans op schade). Zie ook MER deelrapport 3 Leefomgeving en verstedelijking - bijlage 5 Achtergrondrapport Trillingen. Voor de bebouwing zijn twee categorieën aangehouden: laagbouw op staal en utiliteitsbouw. De gebouwfunctie van de bebouwing langs de trajectdelen is geanalyseerd aan de hand van de plansituatie, de BAG database en Google Maps. Op basis hiervan is de bebouwing ingedeeld (zie figuur 3-2 in bijlage 5 van deelrapport 3 Plan-MER). In de planning- en studiefase vindt meer gedetailleerd onderzoek plaats naar trillingen en benodigde maatregelen uitgaande van het uitgewerkte ontwerp van het voorkeursalternatief. In dit stadium is niet bekend wat als eis wordt meegenomen. Voor de realisatiefase is in het Plan-MER aangegeven om trillingsmetingen te doen bij de bouwwerkzaamheden waarbij trillingen ontstaan en een oplevertoets na realisatie (toetsing van de trillingspredictie). De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aanbevolen om in de planning- en studiefase trilling- en geluidsmetingen te doen bij kunstwerken en daarnaast om de specifieke situatie van de ondergrond te betrekken bij het onderzoek. Deze aanbeveling wordt overgenomen door de gemeenten.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid

	n	Op blz. 70 van Deelrapport 3 – Leefomgeving en duurzaamheid van het plan-MER wordt aangegeven dat de berekeningen uitgaan van de geluidsniveaus 5m boven maaiveld. Woon en slaapkamers bevinden zich, bij de huizen in Voorburg West, doorgaans lager dan 5m. Op blz. 71 van Deelrapport 3 – Leefomgeving en duurzaamheid van het plan-MER wordt aangegeven dat booggeluid kwalitatief is beschouwd. Als gevolg hiervan is booggeluid beoordeeld als '-', Gezien het feit dat booggeluid waarden van 85dB of hoger betreft lijkt deze beoordeling wel erg voorzichtig. Een beoordeling met '--' zou meer op zijn plaats zijn. Op blz. 71 van Deelrapport 3 – Leefomgeving en duurzaamheid van het plan-MER wordt aangegeven dat langs drukke verkeerswegen het geluid veroorzaakt door HOV ondergeschikt is aan het geluid veroorzaakt door wegverkeer. Het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan is niet rustig, maar het is buiten de spits rustig genoeg om het passeren van een tram op te merken. Er is geen continue 'ruis' van wegverkeer. Het tramverkeer heeft hier dus wel degelijk invloed op de geluidsbeleving. De geluidscontouren geven de geluidsbelasting op de gevel. De huizen in Voorburg West zijn in de jaren 30 gebouwd en hebben een mindere isolatie tegen geluid dan nu gebruikelijk is. Dit vind ik niet terug bij de beoordeling van het aspect 'geluid'. Ook vind ik niet terug hoe geluid van de infrastructuur van de trambaan is meegenomen (wisselcomplexen, Tram Waarschuwingsinstallaties). Aan de hand van het document wordt niet duidelijk of het geluid van de trams uitsluitend rolgeluid of is ook het geluid van de tractie installatie op het dak van de tram meegenomen. Deze zorgt ook voor een kenmerkend hoog geluid bij optrekken. Naar aanleiding van bovenstaande heb ik de volgende vragen: · Welke grenswaarden worden gehanteerd bij de beoordeling van hinder? · Waarom is gekozen de geluidsniveaus te bepalen voor een hoogte van 5m boven maaiveld? · Hoe is in de beoordeling rekening gehouden met het feit dat booggeluid waarden van 85dB of hoger betreft? · Hoe wordt het gecombineerde geluidsniveau van tram en wegverkeer op de Binckhorstlaan Voorburg beoordeeld op verschillende tijdstippen op de dag. Is het geluid van de tram hier altijd ondergeschikt aan het geluid van autoverkeer? · Wordt er bij de beoordeling van geluid ook rekening gehouden met de type bouw van de huizen langs het tracé? Oude huizen hebben een slechtere isolatie dan nieuwbouwwoningen. · Wat omvat het geluid van de tram welke is meegenomen in de beoordeling allemaal (welke typen geluid)? · Is in de modelering van het geluid rekening gehouden met de aanwezigheid van wisselcomplexen op het tracé? · Waarom is ervoor gekozen om de beoordeling in de MER voor geluid op '0' te	1) De Wet geluidhinder kent verschillende grenswaarden. Voor de geluidsbelasting van wegverkeerslawaai inclusief tramlawaai geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Dit betekent dat een geluidsbelasting tot en met 48 dB altijd als acceptabel wordt beschouwd. Bij het fysiek wijzigen van een bestaande weg wordt getoetst of de geluidsbelasting toeneemt met 2 dB of meer. 2) Bij het toetsen van de geluidsbelasting aan de normen van de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting berekend per bouwlaag. Hiervoor wordt voor een rekenhoogte uitgegaan van circa 2/3 van een gemiddelde verdieping. Voor MER onderzoeken worden geluidcontouren berekend op 5 m hoogte, als benadering van de rekenhoogte op de tweede bouwlaag. 3) Het voorkomen van booggeluid kan niet op voorhand berekend worden. Er zijn geen normen voor booggeluid. Het optreden van booggeluid is mede afhankelijk van de krapte van een bocht en kan beperkt worden door bogen minder krap te maken of bijvoorbeeld te smeren. Bij de beoordeling van een variant is een '-' toegepast als de kans op booggeluid aanwezig is. 4) De geluidsbelasting wordt uitgedrukt in de dosismaat Lden ('den' staat voor 'day, evening, night'). De eenheid voor Lden is dB. De geluidsbelasting in Lden is de naar tijdsduur gemiddelde waarde van het geluidsniveau in: • De dagperiode (07:00-19:00); • De avondperiode (19:00-23:00) na toepassing van een straffactor van 5 dB; • De nachtperiode (23:00-07:00) na toepassing van een straffactor van 10 dB. Omdat het geluidsniveau wordt gemiddeld over de etmaalperiode, wordt geen rekening gehouden met de rustige periodes in een etmaal. Het geluid van trams en autoverkeer is afhankelijk van de verkeersintensiteiten in de dag, avond- en nachtperiode. Alleen op wegen met veel autoverkeer, is het tramlawaai ondergeschikt. 5) Voor het berekenen en toetsen van het geluid op de gevel van een woning is het type van een woning niet van belang. De normen voor de geluidsbelasting van wegverkeer gelden voor het invallend geluidsniveau op de gevel. Als geluidsnormen worden overschreden kan nader gevelonderzoek nodig zijn, waarbij wordt gekeken of gevelmaatregelen nodig zijn. Bij het gevelonderzoek wordt wel rekening gehouden met de bouw van de betreffende woning. 6) Het geluid van een tram is berekend met de module Wegverkeerslawaai zoals is opgenomen in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. In deze module is een emissie opgenomen voor een tram. Hierin zitten geen wisselcomplexen of waarschuwingsinstallaties.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid

		zetten, terwijl er wel degelijk een verhoging is door meer wegverkeer en de trambaan?	7) Er wordt vergeleken met de referentiesituatie, waarbij is beoordeeld voor het geheel in de toekomstige situatie met een HOV-verbinding en Basispakket Mobiliteit ten opzichte van de toekomstige situatie zonder deze verbinding en Basispakket Mobiliteit. De alternatieven zijn als geheel niet onderscheidend op de criteria. Omdat er lokaal wel verschil is, is dit expliciet genoemd in het Plan-MER zodat dit wel onderdeel is van de beslisinformatie voor de afweging.	
	o	Op blz 13 en 88 van het Milieueffectrapport wordt aangegeven dat in alle alternatieven sprake is van een aanzienlijk aantal te verwijderen parkeerplaatsen. Dit geldt met name voor het gebied in Voorburg en Rijswijk. Voor de straten in de Binckhorst wordt het parkeren op straat zelfs zoveel mogelijk beperkt. En er staat ook dat er 'weinig tot geen ruimte beschikbaar is om de verwijderde parkeerplaatsen te compenseren'. De conclusie lijkt te zijn dat het effect in alle varianten negatief is, dus niet onderscheidend is waarmee dit negatieve effect wegvalt in de verdere afweging. Dit is een conclusie die nergens op slaat. Alle negatieve effecten moeten worden meegewogen, zeker deze. De parkeerdruk hier is al heel groot. Er wordt al geparkeerd op gras, of dubbel waar de straat zelfs te smal is voor 1 parkeerkant. Stoepen zijn geblokkeerd, in pogingen toch de auto te parkeren. Wat gaat de gemeente Leidschendam-Voorburg doen om de bewoners van deze wijken hun auto te kunnen laten parkeren? Waar wordt een extra parkeerterrein aangelegd?	Het verlies aan parkeerplaatsen is inderdaad een nadelig effect van de inpassing van de verbinding. Dit effect is niet onderscheidend voor de varianten en in het totaal van het hele beoordelingskader niet voldoende om af te zien van een HOV-verbinding. Wel is het zo dat in de uitwerking van de plannen in de volgende fase (planuitwerking) moet worden gekeken hoe het verlies aan parkeerplaatsen minimaal wordt en waar verloren parkeerplaatsen gecompenseerd kunnen worden. Dit is onderdeel van de uitwerking van het HOV-tracé en de herinrichting Prinses Mariannelaan/Geestbrug (zoals in het Basispakket Mobiliteit opgenomen).	Mobiliteit - Parkeren

	p	Op blz 104 van het Milieueffectrapport wordt gesteld dat het stedelijk verkeersnetwerk, zonder aanvullend beleid gericht op mobiliteitstransitie, op diverse punten vastloopt. Hierop is aanvullend beleid nodig. Dat betekent dat de tram het probleem niet oplost, eerder vergroot. Naast dit grote, dure infrastructurele project zijn dus nog meer dure maatregelen nodig. Waarvoor nog geen financiering is, en die dus zeker nog meer dan 10 jaar op zich zullen laten wachten. Op blz 96 van het Milieueffectrapport wordt in de tabel gemeld dat een grote zorg de ontsluiting van de Binckhorstlaan Voorburg is. Dit door de barrièrewerking van de tram. Met de plannen rond een autoluwe Geestbrugweg, een doorkruisende tram op de Binckhorstlaan Voorburg en de Prinses Mariannelaan en een beperking van verkeer de wijk uit, is er voor bewoners straks geen mogelijkheid meer om de wijk op een efficiënte manier te kunnen in- en uitrijden. Nu kan men nog de Binckhorstlaan Voorburg kruisen om naar de Maanweg of Pr.Mariannelaan te kunnen gaan. In de toekomst dus niet meer. Naar aanleiding van bovenstaande heb ik de volgende vragen: · Waarop is de conclusie gebouwd dat deze tram het doel van een betere ontsluiting bereikt? · Welke berekeningen zijn hiervoor gebruikt en hoe worden de verkeersknelpunten opgevangen? · Welke oplossingen heeft u voor het zorgpunt van de ontsluiting van Binckhorstlaan Voorburg? · Hoe borgt u dat de bewoners in de wijken van Voorburg West geen gevangenen worden in hun eigen wijk?	Zonder de maatregelen nemen loopt het verkeer vast in de omgeving van Binckhorst waaronder op de Binckhorstlaan en Prinses Mariannelaan. Het realiseren van een tramverbinding zorgt voor minder autoverkeer. Door de toevoeging van de tram zal de totale hoeveelheid autoverkeer in deze straten minder sterk groeien. Wanneer verdere mobiliteitsmaatregelen worden genomen, kan de groei van het autoverkeer verder beperkt worden. Meer informatie over de berekeningen met het verkeersmodel vindt u in het rapport Vervoerwaardestudie HOV-Binckhorst. De zorgen in relatie tot de ontsluiting van omliggende wijken zijn begrijpelijk. De genoemde punten zijn dan ook als aandachtspunten bij deze varianten geconstateerd. In de schetsontwerpen is onderzocht welke ruimtelijke impact inpassing van HOV en bijbehorende haltes heeft. In alle varianten voor de Voorburgse Binckhorstlaan, Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg zijn de inpassing van het HOV en de haltes op dezelfde wijze in het schetsontwerp opgenomen en daarmee niet onderscheidend voor de afweging voor een voorkeursvariant zelf. De wijkontsluiting is in het MER benoemd als aandachtspunt voor de vervolgfase en de haltes betreffen zoeklocaties. In de planning- en studiefase (volgende fase) moet nader onderzocht worden of/hoe de ontsluiting van de zijstraten en wijken geborgd kan worden en hoe de inpassing van HOV en haltes geoptimaliseerd kan worden. Daarbij wordt ook gekeken naar punten die als aandachtspunt zijn benoemd in het Plan-MER en Masterplan Bereikbaarheid en aandachtspunten ingediend door indieners van zienswijzen. Keuzes voor de exacte inpassing van het HOV in de beschikbare ruimte en onderzoek naar de bereikbaarheid en verkeerscirculatie in omliggende straten hoort hierbij.	Mobiliteit - Bereikbaarheid
091966		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091965	Zie voor beantwoording zienswijze 091965	NVT
091967		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091968		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091969	a	Het tracé zoals nu getekend, is voor een deel gepland in de ecologische groenzone tussen de Maanweg en de Overburgkade. Er wordt aangegeven dat bij de kruispunten en bij de halte ruimte van de groenzone nodig is. Hier zou ik tegen willen ageren. Specifiek tegen het gebruik van de groenzone voor een halte. Ik wil pleiten voor het behoud van de bomen. Het zijn oude bomen die zorgen voor een buffer tussen de Overburgkade en de (her in te richten) Maanweg. Deze bomen kunnen niet zomaar vervangen worden.	Dank voor uw zienswijze. Wij onderschrijven het belang van de ecologische zone (Broekslootzone) als onderdeel van de stedelijke groene hoofdstructuur (SGH). Bij de verdere inpassing van het voorkeursalternatief 1T in de Maanweg is behoud en het liefst ook versterking van de ecologische zone uitgangspunt.	Leefbaarheid - Ecologie
	b	Er wordt aangegeven dat de trambaan aan de zuidkant van de Maanweg ingepast wordt. Zou een inpassing aan de Noordzijde of een middenligging er niet voor kunnen zorgen dat de groenzone niet hoeft te worden aangetast (ten minste niet voor de aanleg van haltes).	Dit zou niets afdoen aan de benodigde breedte van de weg, ook ter hoogte van de haltes. Een zuidelijke ligging heeft de voorkeur en is om die reden in de schetsontwerpen uitgewerkt. Hiermee ontstaat een kruisingsvrije route over de Maanweg. Ook de aansluiting naar Voorburg is makkelijker.	Leefbaarheid - Ecologie

	c	Ik heb het gevoel dat met het onderzoek naar de varianten (en dus ook variant T1) met name is gekeken naar de goede ontsluiting van de Binckhorst. De toekomstige bereikbaarheid van Voorburg West lijkt daarin van minder groot belang te zijn geweest. De locaties van de haltes nabij Voorburg West zijn dan ook mijn inziens niet optimaal gekozen voor deze wijk. Ik mis bijvoorbeeld een halte op de kruising van de Binckhorstlaan en Maanweg (ergens tussen Pr. Mariannelaan en de Maanweg òf anders ergens bij de hoek van de Binckhorstlaan en de Maanweg). Dit zou de tramlijn qua bruikbaarheid voor Voorburg West mogelijk bevorderen.	In de verkenningsfase zijn de haltes in de schetsontwerpen als zoeklocaties opgenomen. De exacte locaties van haltes wordt in de planning- en studiefase verder uitgewerkt. Ook wordt verder onderzoek gedaan naar de ontsluiting van de omliggende wijken.	Proces - Vervolgproces
	d	Ik zie het nut en de noodzaak van een goede OV verbinding en ook van de door jullie verkozen voorkeursvariant, maar ik wil daarbij wel deze specifieke aandachtspunten meegeven. Ik ga ervan uit dat u onze zienswijze (en dus onze specifieke aandachtspunten) meeneemt in het proces om van het ontwerp masterplan tot een concreet voorstel te komen.	Dank voor uw reactie.	Nut en noodzaak
091970	a	Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091314, aanvullend:	NVT
	b	Daarnaast ben ik van mening dat o.b.v. nieuwe inzichten m.b.t. Corona, mensen die meer thuis werken, veranderde financiële situatie met minder budget voor het openbaar vervoer en de alsmaar stijgende kosten er nog eens goed opnieuw naar alle plannen moet worden gekeken op haalbaarheid, nut- en noodzaak en impact op de leefomgeving.	Dank voor uw zienswijze. Complexe projecten kenmerken zich door een hoge mate van onzekerheid. Daar is op verschillende manieren mee omgegaan in de onderzoeken die zijn uitgevoerd. In de Vervoerwaardestudie (pagina 72-73) is bijvoorbeeld aandacht besteed aan de mogelijke effecten van COVID-19 op het gebruik van het OV. In de MKBA is een gevoeligheidsanalyse gedaan met de mogelijke structurele effecten van COVID-19 om de robuustheid van de uitkomsten te toetsen. Per saldo resulteert het in licht lagere uitkomsten. Deze veranderen echter niet de conclusies. Onzekerheden worden beheerst door getrapte besluitvorming (nu een keuze voor het voorkeurstracé, later een definitieve keuze voor daadwerkelijke aanleg), risicomanagement en het aanbrengen van financiële reserves.	Nut en Noodzaak
	c	Kijkend naar de plannen voor de tramlijn in mijn wijk, Voorburg West, is de verwachting van de bewoners dat onze wijk grotendeels wordt afgesloten voor het overige verkeer. Er zijn dagelijks al verkeersopstoppingen in de Binckhorstlaan richting Rijswijk met stilstaande auto's tot aan de Maanweg. O.b.v. de plannen is de verwachting dat dit alleen maar erger zal worden met een nog slechtere luchtkwaliteit tot gevolg.	Dank voor het uiten van uw zorg. Bij de verdere uitwerking zijn toegankelijkheid voor autoverkeer, congestie en ook zaken als geluid en luchtkwaliteit belangrijke punten van aandacht. Hiertoe zal een gedetailleerdere milieueffectrapportage worden opgesteld.	Leefbaarheid

	d	Daarnaast wordt in het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst (op pagina 18) aangegeven dat er ruim baan moet komen voor de fiets. Echter staat dit haaks op de plannen waaruit blijkt dat een deel van de fietspaden verdwijnen in Voorburg-West. Immers moet op de Binckhorstlaan Voorburg de fietspaden wijken voor de tram. Deze fietspaden worden dagelijks volop gebruikt voor woon-werkverkeer en scholieren. Met de verwachte groei van het aantal fietsers zal de druk op het wegennet en met name op de al overbelaste kruispunten toenemen. “De huidige infrastructuur voor fietsen in de Binckhorst en naar de omringende gebieden heeft te weinig capaciteit om de forse groei van het fietsverkeer te faciliteren. Daarnaast groeit het aandeel e-bikers naar 40-60% van alle fietsers. Dit stelt de gemeenten voor een aanvullende opgave om naast het faciliteren van voldoende infrastructuur (capaciteit), ook voldoende ruimte te creëren/bieden voor het snelheidsverschil tussen de ‘gewone’ fiets en de E-fiets.” Er zou dus juist meer moeten worden ingezet op bredere fietspaden en betere veiligheid van fietsers en deelscooters i.p.v. het verdwijnen van fietspaden.	De inrichting van de openbare ruimte en daarmee ook de fietspaden is onderdeel van nadere uitwerking in de planvormingsfase. Onderdeel van het voorkeursalternatief is het Basispakket Mobiliteit waarin diverse fietsmaatregelen zijn meegenomen. Het is dan ook de ambitie om de "fietsbaarheid" juist te vergroten. Daarnaast wordt de groei van het aantal fietsers geaccommodeerd met een stelsel van zogeheten sterfietsroutes of metropolitane fietsroutes die vooral langs rustige wegen liggen, waar het prettig en comfortabel fietsen is met beperkt oponthoud vanwege kruisend autoverkeer (met verkeerslichten). In de Binckhorst betreft dat de Velostrada met een nieuwe brug over de Trekvliet en het spoor, zodat er een nieuwe verbinding komt met Voorburg Noord. Een andere nieuwe fietsroute is het Trekfietstracé (welke deels in Rijswijk ligt) met een nieuwe onderdoorgang van de Mercuriusweg.	Proces - Basispakket Mobiliteit
	e	Daarnaast vind ik het participatieproces ver onder de maat. Grote hoeveelheden documenten worden te kort van te voren gestuurd en zijn niet te doorgronden. Tijdig kunnen voorbereiden en reageren op de stukken is dus slechts in een beperkte mate mogelijk geweest. Ik ben bang dat het gehele proces slechts het afvinken is van een aantal stappen waar de huidige bewoners in Voorburg en Rijswijk niet serieus worden genomen. Dit is vergelijkbaar met de veel zwaardere “Dender” trams waar Den Haag mee is gaan rijden. Ook op dat traject is van participatie geen sprake geweest. Bron: https://www.duinoord-denhaag.nl/stop-de-dendertram/. Bewoners krijgen het gevoel dat alle beslissingen al zijn genomen en dat de informatieavonden, zienswijzen etc. slechts een formaliteit zijn om op de checklists op alle punten een vinkje achter te kunnen zetten. U als gemeente kunt dit nog veranderen door te luisteren naar de argumenten van de bewoners, en een goede afweging te maken van de lusten en de lasten en impact op de woonomgeving van het mooie Voorburg West.	Voor het participatieproces is aangesloten bij de systematiek van de participatieladder. Dat betekent dat in verschillende fases van een project op verschillende manieren participatie wordt ingezet. In deze huidige fase zijn de varianten uitgewerkt en onderzocht met behulp van een technisch-inhoudelijk ontwerpproces en veel effectenonderzoeken. In deze fase is de brede groep belanghebbenden (stakeholders) bij het project betrokken volgens niveau 1 van de participatieladder: "informeren en raadplegen". Door deze stakeholders te raadplegen zijn aandachtspunten uit de omgeving naar voren gekomen. Deze zijn in het Omgevingsverslag verwoord. Dit Omgevingsverslag is meegewogen in besluitvorming. Tijdens de ontwerpfase hebben wij ernaar gestreefd om de meest actuele informatie met de platformleden te delen, waardoor deze niet altijd vooraf gedeeld kon worden. Waar dat wel mogelijk was, is dat gedaan. Soms is besloten om informatie alleen te delen met een mondelinge toelichting. De materie is inderdaad behoorlijk complex, waardoor wij hebben gemeend dat een mondelinge toelichting bij kon dragen aan een beter begrip van de inhoud. In de besluitvorming zal de gemeente Leidschendam-Voorburg ook lokale belangen en aspecten als leefbaarheid en verkeersveiligheid ter plekke meewegen.	Participatieproces

	f	Ook ben ik bang dat als de trambaan er eenmaal ligt het effect op de woningen en leefomgeving onomkeerbaar is. Geluidsoverlast, trillingen, minder parkeerplekken. Kijkend naar huidige trambanen in Den Haag zijn er al meerdere wijken waarin bewoners last hebben van geluidsoverlast en de trillingen door trams. Denk aan het Zeeheldenkwartier, Duinoord, Zorgvliet, Havenkwartier, Kortenbos en Morgenstond, Duinoord en Statenkwartier. Deze Haagse wijken zijn in de afgelopen jaren al meermaals in het nieuws geweest met de vraag om met een oplossing te komen voor de overlast. Helaas geeft Den Haag telkens niet thuis. Bron: Haagse wijken willen oplossing voor overlast van Avenio trams van HTM - Omroep West. Ook bij de herinrichting van het Zeehelden kwartier zijn er 65 zienswijzen ingediend door bewoners op basis waarvan er nauwelijks aanpassingen (slechts 2) zijn gemaakt in de herinrichtingsplannen. Bron: Nauwelijks aanpassingen aan herinrichtingsplannen na inspraak bewoners – Zeeheldennieuws. Ik vrees dat als de trambaan er komt, Voorburg en Rijswijk het nakijken hebben, omdat Den Haag dan over de brug komt met oplossingen.	We begrijpen uw zorgpunten. Bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief in de planning- en studiefase wordt het ontwerp van de tramverbinding verder uitgewerkt en wordt ook meer gedetailleerd onderzoek gedaan op het gebied van geluid, trillingen, ontsluiting / verbinding met omliggende wijken en verlies aan parkeerplaatsen en de maatregelen om effecten te voorkomen of te beperken.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	g	Daarnaast hebben onze woningen al te maken met trillingen. Deels door de Boogie Woogietunnel die door onze wijk is geboord. Daarnaast leiden de steeds drogere zomers tot mogelijke verzakkingen doordat onze huizen die nog op houten palen staan droog komen te staan en gaan rotten waardoor huizen gaan verzakken. Door de reeds zwakkere fundering en dan mogelijk een tram door de straat is de kans groot dat dit het proces van verzakkingen en scheuren alleen maar versneld.	Wij hebben kennisgenomen van uw zorgpunten. In de planning- en studiefase vindt gedetailleerder onderzoek plaats naar trillingen.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	h	Ten slotte en dat is waar het mijn inziens mee zou moeten beginnen is nut en noodzaak. Meer mensen die thuiswerken. Vooral jonge gezinnen gaan of met de auto of met de fiets, omdat OV is te duur of niet handig. Daarnaast is het geen HOV. Met Randstadrail en treinverbinding is veel sneller naar Delft en Zoetermeer. De huidige financiële situatie met minder budget voor het openbaar vervoer en de alsmaar stijgende kosten zou het logisch zijn om de plannen opnieuw tegen het licht aan te houden. Dit gebeurt ook bij commerciële bedrijven waar ik voor werk. Bij de overheid eindigt het meestal met “loss aversion” wat betekent dat er dan toch maar wordt door gegaan met het uitvoeren van de plannen om gezichtsverlies te voorkomen ook al valt het uiteindelijk veel duurder uit dan van tevoren begroot of minder praktisch is of een andere impact op de leefomgeving heeft als van tevoren gedacht. Waarom dan niet eerst opnieuw kijken naar de vraag en desnoods tijdelijk eerst een elektrische bus inzetten. Als blijkt dat de vraag groot genoeg is, kan er altijd nog voor de veel duurdere optie tramverbinding worden gekozen en zal het draagvlak onder de bewoners ook groter zijn. Als blijkt dat de vraag niet overeenkomt met het oorspronkelijk plan, dan is niet al het geld verspilt en een wijk geruïneerd, wat onomkeerbaar is. Kijk bijvoorbeeld naar recente Haagse projecten als Amare en de BoogieWoogietunnel die veel duurder uitvallen dan oorspronkelijk gepland en met de nodige gebreken of lager gebruik dan van tevoren geschetst. Ook wordt er verwacht dat de Gemeente Voorburg voor een deel moet meebetalen	Zie paragraaf 4.2 van dit document voor meer informatie over nut en noodzaak. Wat betreft de verwachte vervoersvraag verwijzen we u graag naar de Vervoerwaardestudie.	Nut en noodzaak

		in de kosten. Dit terwijl de gemeente nauwelijks voordeel heeft van de lijn. De huidige trein en busverbindingen zijn voldoende voor goede bereikbaarheid naar het centrum.		
	i	Daarom aan u gemeente het verzoek om met de zienswijzen die door bewoners worden ingestuurd wel echt te kijken en mee te denken in alternatieve oplossingen. Ook al is Den Haag van mening dat ze er bijna zijn qua goedkeuringen, is het nog steeds niet te laat op met gezond verstand en de argumenten die de bewoners al gedurende lange tijd ventileren in de kranten en delen tijdens de informatieavonden, voldoende tegengewicht te kunnen bieden aan de grotere gemeente Den Haag.	Samen met de andere partijen bekijken alle gemeentes op een constructieve manier welke punten uit zienswijzen kunnen worden meegenomen in de afweging naar besluitvorming en de komende fase. De gevolgen voor bereikbaarheid en leefbaarheid worden, ook op lokaal niveau, afgewogen bij de besluitvorming.	Participatieproces
091971		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091314	Zie voor beantwoording zienswijze 091314	NVT
091972		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091955	Zie voor beantwoording zienswijze 091955	NVT
091973		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091311	Zie voor beantwoording zienswijze 091311	NVT

091974	a	Ik ben het eens met het besluit om de route via de Geestbrugweg aan te wijzen als (concept) voorkeursalternatief voor de route richting Delft. U hoeft maar een bezoek te brengen aan de Broekslootkade, inclusief de Trekvlietzijde, om u direct een voorstelling te kunnen maken van de impact en de kosten van de benodigde enorme hefbrug over de Trekvliet en de bijbehorende hellingbanen met ingebouwde bochten. Nog los van de impact op de ecologische verbindingszone in de Broekslootkade, de verkeersveiligheid, parkeerplaatsen, sociale veiligheid, waterbergingscapaciteit, enzovoort. Het zal direct duidelijk zijn dat een tracé over de Jupiterkade/Broekslootkade simpelweg geen reële optie kan zijn. In ieder geval niet zolang een ander tracé mogelijk is over bestaande doorgaande wegen, zoals het tracé via de Geestbrugweg. Gelukkig bevestigen de uitgevoerde onderzoeken dit beeld. Dit laat onverlet dat een tram er ook niet zomaar eventjes kan worden 'bijgedrukt' in de Geestbrugweg, Prinses Mariannelaan-West en de Binckhorstlaan-Zuid. Dus ik juich het toe dat de krachten van alle deelnemers aan dit project worden gebundeld om deze wegen autoluw te maken (extra maatregelenpakket). Zodat de leefbaarheid en leefomgeving er in zijn geheel na de aanleg en herinrichting op vooruit zal gaan. Met het STOMP principe als uitgangspunt móet het mogelijk zijn om een HOV-tram veilig in te passen in dit tracé en tegelijkertijd deze wegen zo in te richten dat hiermee tevens de leefomgeving en leefbaarheid er feitelijk op vooruitgaat. Het college van Rijswijk is al begonnen met een participatietraject om in ieder geval de Geestbrugweg te herinrichten. Bij een tracé over de Jupiterkade/Broekslootkade is er daarentegen alleen verlies te behalen voor zowel de Jupiterkade als de Broekslootkade. Beide straten zijn nu al (Jupiterkade: bestemd als) groen en autoluw. Zij kúnnen er niet op vooruit gaan met het inpassen van een HOV-tram. Ik sluit daarom ook aan op de zienswijze van de bewoners van Binckeiland over het tracé Jupiterkade/Broekslootkade. Het zou ook wel heel cru zijn als uiteindelijk de Geestbrugweg autoluw en groen wordt gemaakt, en al die zaken in de Jupiterkade/Broekslootkade nu juist worden vernield…. Hoewel ik het ermee eens ben dat het tracé over de Jupiterkade/Broekslootkade niet is aangewezen als concept voorkeurstraject, kan ik op dit moment ook nog niet uitsluiten dat deze route alsnog zal worden aangewezen als voorkeurstracé. Ik dien deze zienswijze dan ook in om mijn rechten veilig te stellen in het geval dat onverhoopt toch gebeurt.	Dank voor uw zienswijze. Hierna gaan wij inhoudelijk in op uw zienswijze.	Alternatief-beoordeling
	b	Deze route is echter niet als kansrijk uit de eerste zeef gekomen. Om bestuurlijke redenen is ervoor gekozen deze route toch verder te onderzoeken in zeef 2. Graag de tekst op dit punt aanpassen en transparant zijn over het daadwerkelijke proces en de op voorhand al vaststaande beperkte mate van kansrijk zijn van de route via de Jupiterkade/Broekslootkade, niet enkel (pas) op pag. 126, in een bijlage bij het mer-rapport. Dit werkt door op meerdere plekken in de tekst, zoals: - idem pag. 44, tweede alinea van par. 4.2 (twee keer);	De route via de Jupiterkade/Broekslootkade is in de MIRT-verkenning opgenomen als alternatief voor de route over de Geestbrugweg. Was dit niet gebeurd, had er geen onderzoek gedaan kunnen worden naar een andere route dan de Geestbrugweg. Voor de volledigheid van de verkenning is het belangrijk dat het alternatief als volwaardig wordt meegenomen in de beoordeling.	Alternatieve routes

		- pag. 44, laatste alinea; - pag. 46, par. 4.3, tweede alinea en derde alinea; - idem pag. 47, eerste kopje en tweede alinea; - idem tabel onderaan pag. 50 (bovenste groene blokje).		
	c	Par. 4.2 analysestap (Zeef 1), Pag. 44, eerste alinea: hier ontbreekt de melding dat niet alleen deelnemers aan het participatieproces met de omgeving mogelijke tracés hebben aangedragen, maar ook de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg met o.a. een motie over de route Jupiterkade/Broekslootkade.	Dit klopt. Door middel van motie 575, d.d. 6 april 2021 is het college van Leidschendam-Voorburg gevraagd om de tracé-variant over de Jupiterkade en de Broekslootkade aan de onderzoeken toe te voegen. Dit is gebeurd.	Participatieproces
	d	Pag. 58 (Betaalbaarheid): tabel 5.5: het is niet duidelijk waar de bedragen in deze tabel op zijn gebaseerd en welke input is gebruikt in het SSK-model. Dat de route via de Jupiterkade/Broekslootkade vanwege de hefbrug over Trekvliet erg duur is, is duidelijk en daar ben ik het mee eens. Maar omdat ik geen verdere onderbouwing heb, kan ik nu niet anders dan inbrengen dat de kosten voor de route Jupiterkade/Broekslootkade onvoldoende zijn onderbouwd en te laag zijn ingeschat. Onder andere doordat onvoldoende is uitgegaan van de werkelijk benodigde brug met bijbehorende brede fundering, gezien de benodigde overspanning en draagkracht van minimaal twee trams tegelijk, mede gezien de gesteldheid van de bodem. De nabijheid van bebouwing aan de Broekslootkade en van bebouwing en kademuren aan de Jupiterkade. Dit geldt ook voor pagina 14 en 106 van de Plan-MER.	Ter kennisgeving aangenomen. Daarnaast is het waardevol om op te merken dat alternatief 5 niet is gekozen als voorkeursalternatief (VKA).	Kosten
	e	Pag. 60 (par. 5.2.4 Adaptiviteit): Het verbaast dat hierbij niet is opgemerkt dat de route via de Jupiterkade/Broekslootkade ook zeer laag scoort op adaptiviteit, vergelijk de voorzieningen voor de lightrail. Dit geldt ook voor pagina 111 van de Plan-MER.	De door u genoemde hefbrug over de Trekvliet is inderdaad een element dat weinig adaptiviteit kent. Het gaat echter om één onderdeel van het gehele tracé, waarbij de overige delen van het tracé wel meer adaptiviteit kennen (in tegenstelling tot bijv. de lightrailvarianten). Vandaar het verschil in beoordeling tussen de varianten onder alternatief 5 en de lightrailvarianten.	Alternatief-beoordeling
	f	Pag. 73 (Moties Leidschendam-Voorburg): hierbij ontbreekt de motie ID 575 van de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg om het 'Tracé-variant Openbaar Vervoer Broekslootkade' toe te voegen aan de te onderzoeken tracés.	Motie 575 is overgenomen en de variant Broekslootkade is toegevoegd aan de (mer)onderzoeken.	Proces - Historie
	g	Pag. 13 tweede bullet (Verlies parkeerplaatsen), derde zin: 'In de straten in Voorburg en Rijswijk is weinig tot geen ruimte beschikbaar om te verwijderen parkeerplaatsen te compenseren.' Dit geldt ook voor de Broekslootkade Den Haag.	Dit klopt.	Mobiliteit - Parkeren
	h	Pag. 13, laatste bullet (Geluid). Het toetsingskader voor geluid is te beperkt. Qua geluid is enkel gekeken naar het wettelijk aantal geluidgehinderden en het booggeluid. Over alle gehele routes. Het bevreemdt dus niet dat de alternatieven niet onderscheidend zijn in geluid. Het toetsingskader voor geluid is te beperkt. Qua geluid is enkel gekeken naar het wettelijk aantal geluidgehinderden en het booggeluid. Over alle gehele routes. Het bevreemdt dus niet dat de alternatieven niet onderscheidend zijn in geluid. Dit geldt ook voor pagina 92 van het hoofdrapport en pagina 70 van deelrapport 3)	Het beoordelingskader 'geluid' in het Plan-MER volstaat voor de afweging van de alternatieven in deze MIRT-verkenning. Uit de contourkaarten zijn onderlinge verschillen op straatniveau wel te herleiden.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid

	i	Er is op pag. 73 van deelrapport 3 wel opgemerkt dat langs rustige wegen, zoals de Broekslootkade en de Laan van Middenburg/Westeinde, een nieuwe tram- of busbaan wel goed waarneembaar zal zijn omdat de verkeersintensiteiten op deze wegen erg laag zijn. Maar omdat in de berekeningen de waarde van 55 dB (net) niet wordt overschreden op de gevels van de woningen in deze rustige straten, weegt dat feitelijk niet mee. Er wordt dus niet gekeken naar de relatieve impact. Ook speelt de geluidsimpact van een lange hefbrug boven water, met aan beide zijden een aantakking op een hellingbaan en op die beide hellingbanen vlak voor de aantakking op de brug een bocht, niet mee, evenals het ongetwijfeld vaak benodigde remmen op de hellingbaan in de Broekslootkade vanwege een oversteek vlak na die hellingbaan. We hebben het dan over langdurige geluidsoverlast op de lange brug, met dubbel bonken bij beide aanlandingen en met beetje pech booggeluid en gepiep. Ook is onduidelijk of de geluidsimpact op de woonboten aan de Jupiterkade voldoende is onderkend en meegewogen. De hefbrug zal direct over en langs een aantal woonboten gaan! (deze zienswijze ziet ook op pag. 92 (Geluid) van dit mer-hoofrapport en pag. 70 e.v. van deelrapport 3.)	De alternatieven zijn als geheel inderdaad niet onderscheidend op dit criterium. Omdat er lokaal wel verschil is, is dit expliciet genoemd in het Plan-MER zodat dit wel onderdeel is van de beslisinformatie voor de afweging. De hefbrug met hellingbanen in alternatief 5 is in de geluidmodellering niet bepalend. Effect van remmen/booggeluid volgt niet uit een modellering, dit is daarom kwalitatief wel beoordeeld. Alternatief 5 is niet gekozen als voorkeursalternatief.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	j	Pag 16 (Adaptiviteit): eind tweede zin (in het bijzonder voor de lightrail) toevoegen ‘en voor de hefbrug over de Trekvliet’. Het verbaast dat hierbij niet is opgemerkt dat de route via de Jupiterkade/Broekslootkade ook zeer laag scoort op adaptiviteit, vergelijk de voorzieningen voor de lightrail.	De door u genoemde hefbrug over de Trekvliet is inderdaad een element dat weinig adaptiviteit kent. Het gaat echter om één onderdeel van het gehele tracé, waarbij de overige delen van het tracé wel meer adaptiviteit kennen (in tegenstelling tot bijv. de lightrailvarianten). Vandaar het verschil in beoordeling tussen de varianten onder alternatief 5 en de lightrailvarianten.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	k	Pag. 44, tweede alinea, laatste zin: “De raad van de gemeente Den Haag heeft nadien besloten om de Geestbrugweg aan te wijzen als voorkeursvariant en niet de Broekslootkade.” Dat is geen juiste weergave van het betreffende besluit van de raad van Den Haag in 2008. De raad van Den Haag heeft destijds niet besloten om de Geestbrugweg aan te wijzen als voorkeursvariant, maar heeft besloten: “IV. Het college te verzoeken voor 1 januari 2009 de raad een nadere studie voor te leggen ten aanzien van een hoogwaardige OV-ontsluiting van de Binckhorst. Deze studie dient in ieder geval te behelzen: a. Een nadere technische uitwerking van de tracéstudie RandstadRail Binckhorst-Hoornwijck (februari 2008), waarbij twee hoofdoplossingsrichtingen, via de Haagweg/Geestbrugweg en via de Vlietzone richtinggevend zijn en met elkaar kunnen worden vergeleken op de criteria zoals genoemd in voornoemde tracéstudie. b. Deze nadere technische studie vergezeld te laten gaan van de bestuurlijke standpunten van de colleges van B&W en de gemeenteraden van Leidschendam-Voorburg en Rijswijk; V. voor de korte termijn onderzoek te laten doen naar de mogelijkheden voor een reguliere tramverbinding naar de Binckhorst aansluitend bij het bestaande net (lijnen 10 en 11) en met aansluiting op het huidige station Voorburg, of het verschoven station Voorburg/Binckhorst.” (zie RIS151944). Oftewel, de raad van Den Haag heeft nader onderzoek gevraagd naar onder andere de route over de Geestbrugweg, en afstemming met de betrokken gemeentebesturen.	Dank voor uw inbreng. Uw opmerking is terecht. Het is per ongeluk verkeerd opgenomen in het Plan-MER en is inmiddels aangepast.	Proces - Historie

	l	Pag. 51 (Beoordeling- en besluitvormingsfase (fase 2), laatste zin ‘Daarnaast zijn moties ingediend door de gemeente Leidschendam-Voorburg.’. En pag. 52, bovenaan (Moties Leidschendam-Voorburg): de verwijzing ontbreekt naar de motie ID 575 van de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg om het ‘Tracé-variant Openbaar Vervoer Broekslootkade’ toe te voegen aan de te onderzoeken tracés.	Dank voor uw scherpte. In de tekst op pagina 51 is reeds aangegeven HOV-tracé via de Jupiterkade en de Broekslootkade wordt meegenomen in het Plan-MER. Daar had een verwijzing naar de motie ID 575 kunnen staan.	Proces - Historie
	m	Pag. 84 (Verkeersveiligheid): Niet vermeld is dat de Broekslootkade een 30 km-zone is. Een tram zal er onvermijdelijk voor zorgen dat de gemiddelde rijsnelheid op de Broekslootkade omhoog gaat. Ook dat is negatief voor de verkeersveiligheid. Bovendien wordt in het deel van de Broekslootkade waar de hellingbaan zal moeten komen nu al vaak door kinderen èn volwassenen op de stoep gefietst, omdat men de rijweg te smal vindt voor fiets + auto. Dat zal met de nieuwe inrichting alleen maar erger worden.	Dit is inderdaad niet apart vermeld, maar in de onderliggende verkeersdata is wel bekend dat dit een 30 km-zone betreft. In deelrapport 1 Mobiliteit is onder het kopje Verkeersveiligheid inderdaad benoemd dat verkeersveiligheid in dit gebied een aandachtspunt is. Hierbij is niet expliciet verwezen naar een 30km-zone, maar is benoemd dat de HOV-baan door een 'woongebied' voert.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	n	Pag. 86 (Leefomgeving en milieu/ Trillingen): Bij het tracé Jupiterkade/Broekslootkade ligt een aantal woonboten direct langs de kade waarin de hellingbaan van de tram gefundeerd zal zijn. Ook ligt een aantal woonboten direct of bijna direct onder de geprojecteerde hefbrug in de zwaaikom. Ik kan mij voorstellen dat (de bewoners van) deze woonboten wel degelijk trillingsoverlast zullen ondervinden. Dit geldt ook voor pag. 123 van de Plan-MER deelrapport 3.	Op basis van algemene kenmerken (opbouw van de ondergrond) uit literatuur en eerdere onderzoeken en overdracht van trillingen naar en in bebouwing is gebruik gemaakt van gangbare kentallen. Per alternatief zijn ruimtelijke contourlijnen bepaald, waarbinnen hinder aan de orde is per vervoersalternatief. Op basis van deze contourlijnen van hinder is door deskundigen op het gebied van trillingen kwalitatief de kans op schade beoordeeld (= conservatieve aanpak voor kans op schade). Voor de contourlijn is de streefwaarde van trillingssterkte van 0,1 aangehouden.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	o	Pag. 89 bovenaan (Verlies parkeerplaatsen (alternatief 5)): ‘In beide alternatieven gaat de HOV-baan ten koste van de parkeerplaatsen langs de noordzijde van de Broeksloot over een afstand van circa 215 meter (inschatting circa 35 parkeerplaatsen).’Hierbij is niet meegenomen dat bij alternatief 5T, met gesplitste ligging, ook alle parkeerplaatsen langs de zuidzijde/ Rijswijkse zijde van dit deel van de Broeksloot verdwijnen. Dit zijn misschien niet-bestraatte parkeerplaatsen, maar wel degelijk officiële parkeerplaatsen die in de praktijk ook volledig worden gebruikt. Dit geldt ook voor pagina 65 en 94 van de Plan-MER deelrapport 2)	Het overgrote deel van de parkeerplaatsen langs de zuidzijde kan behouden blijven. Zie ook figuur 2.41 op pagina 66 van deelrapport 2 van het Plan-MER. Aangezien de nadere inpassing in een later stadium volgt, kunnen er nog geen harde uitspraken worden gedaan over welke parkeerplaatsen er blijven en welke vervallen. Dit is afhankelijk van de ligging van het tracé en haltes.	Mobiliteit - Parkeren
	p	Pag. 91, laatste bullet: De Broekslootkade is een (belangrijke) vliegroute voor vleermuizen (zie vleermuiskaart, ‘Richtlijn Licht op Natuur’, gemeente Den Haag.	Mede hierdoor is het effect van de ingrepen op het aspect "soorten" voor elke variant beoordeeld als "zeer negatief" of "--"	Leefbaarheid - Ecologie
	q	Pag. 94 (Duurzaamheid), laatste zin: ‘De varianten 1L-1. 2B en 2T zijn met name door de tunnelbakconstructies nabij de Maanweg negatiever beoordeeld ten opzichte van de overige varianten.’. Naar mijn idee geldt dat ook voor de hefbrugconstructie bij de varianten 5B en 5T.	Dit heeft te maken met het feit dat de extra tunnelbakconstructie in varianten 1L-1, 2B en 2T gevoelig zijn voor extreme neerslag.	Beoordelings-methodiek Plan-MER

	r	Pag. 95 (Hinder tijdens aanleg): Hier is beschreven dat hinder tijdens aanleg een belangrijk punt is in alle alternatieven en voor de afweging over het voorkeursalternatief niet bepalend is. Uitgangspunt is dat maatregelen worden genomen waardoor hinder zoveel mogelijk beperkt blijft. Het wordt niet noodzakelijk geacht om een gedetailleerde effectbeschrijving uit te voeren voor een hypothetische aanlegfase, omdat dat immers niet noodzakelijk overeenkomt met de werkelijke effecten. Het bovenstaande gaat misschien op voor veel van de tracés en tracédelen, maar in ieder geval niet voor het deel van het tracé 5B/5T over de Jupiterkade/ Broekslootkade ter hoogte van de brug en hellingbanen die moeten worden aangelegd. Dit tracédeel is niet aan te leggen zonder onoverkomelijke overlast gedurende een bovengemiddelde bouwperiode (meerdere jaren), zéér dicht op woningen in een gewoon woongebied. Bovendien is niet uit te sluiten dat de fundering van de hellingbaan in de Broekslootkade niet geheel in/onder de openbare ruimte 'past'. Een eventueel besluit om alsnog dit tracé aan te wijzen als voorkeurstracé, kan niet worden genomen zonder dat de duur en hevigheid van de bouwoverlast in beeld is gebracht. (Idem pag. 16 deelrapport 2 en pag. 8 deelrapport 3.) Dit geldt ook voor pagina 16 van de Plan-MER deelrapport 2 en pagina 8 van de Plan-MER deelrapport 3.	Het Plan-MER is bedoeld om te kijken naar de effecten in de gebruiksfase. De tijdelijke hinder tijdens de realisatie is voor de afweging tussen de verschillende varianten niet bepalend. Voor het voorkeursalternatief (met een HOV-verbinding via de Geestbrugweg en niet de Broekslootkade) vindt in de planning- en studiefase gedetailleerder onderzoek naar de milieueffecten plaats, waarbij ook wordt ingegaan op de tijdelijke hinder tijdens de realisatiefase.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	s	Pag. 97, onderaan (Water): bij variant 5B/5T over het tracédeel Broekslootkade zal er tevens verlies aan waterbergingscapaciteit moeten worden gecompenseerd. In beide varianten wordt de Broeksloot tussen de Trekweg en de Stuwstraat versmald en verlegd richting Rijswijk. Door een keerwand/kademuur aan de Haagse kant van de Broeksloot en het versmallen van de glooiende wallekant aan de Rijswijkse kant wordt de waterbergingscapaciteit aangetast. Bij variant 5B (ligging volledig aan de Haagse zijde van de Broeksloot), vervalt ook over het resterende deel van de Broeksloot bijna de helft van de waterbergingscapaciteit, omdat in die variant de kademuur over de gehele lengte van de Broeksloot wordt doorgetrokken aan de Haagse zijde. Ik wijs erop dat in het bestemmingsplan Laakwijk-Schipperskwartier in de planregels is opgenomen dat de groenzone langs de Broeksloot primair is bestemd voor waterberging, zie ook deelplan 2, pag. 13.	Qua omvang van de waterberging is er geen aanpassing (zie Plan-MER deelrapport 3, pagina 67, alinea Broekslootkade), de watergang wordt wel aangepast maar blijft even breed.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	t	Pag. 13 en 14 (wettelijk- en beleidskade): Bij het beschrijven van de bestemmingen in de Broekslootkade en (o.a.) de Binckhorstlaan-Zuid is enkel vermeld dat de Broekslootkade (Den Haag) de bestemming Verkeer-2 heeft en de Binckhorstlaan (Zuid) de bestemming Verkeer. Een vermelding dat de bestemming Verkeer-2 niet bedoeld is voor een hoofdontsluiting (dat is nl. de bestemming Verkeer-1 in het geldend bestemmingsplan) ontbreekt.	Dank voor uw scherpte.	Proces - Historie
	u	Pag. 36, (Voorziene verstedelijkingsopgave en bebouwing/ deelgebied Broekslootkade (Rijswijk en Den Haag)): nergens is vermeld dat het gebied een 30 km/uur -zone is. Idem pag. 47, een-na-laatste zin, en pagina 75.	Correct, dit staat er niet in. Het is bekend dat het gebied een 30km/h zone is.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

	v	Pag. 59 (Barrièrewerking/Oversteekbaarheid Broekslootkade): hier staat tussen neus en lippen door vermeld: 'Aandachtspunten voor de vervolgfase zijn sociale veiligheid en mogelijk gebruik van deze route als calamiteitenroute voor hulpdiensten in geval van stremmingen op de Haagweg.'. Ik ben het wel eens met de conclusie/score voor de Broekslootkade v.w.b. de barrièrewerking/oversteekbaarheid. Maar ik verbaas mij erover dat het punt van de hulpdiensten slechts een aandachtspunt voor de vervolgfase is. Dit punt heeft een grote impact. Voor de hulpdiensten moet de hoogte van de onderdoorgang minimaal 4 meter zijn in plaats van de 2,5 meter waar nu vanuit is gegaan. Deze route wordt nu in de praktijk al regelmatig gebruikt door hulpdiensten. Het ophogen van de brug tot een onderdoorgang van doorgang van 4 meter betekent zeer veel voor de kosten en de impact op velerlei onderwerpen, onder andere vanwege de hogere en langere hellingbanen. Het verder verdiepen van de onderdoorgang voor fietsers betekent weer veel voor de fietsroute. Het niet verhogen van de onderdoorgang betekent direct veel voor de veiligheid van de bewoners aan de Broekslootkade/Trekweg en omgeving. Dit alles is onvoldoende meegewogen en kan niet naar 'de uitwerking' worden geschoven.	Uw zorgen zijn ter kennisgeving aangenomen. Alternatief 5, bus of tram, is niet als voorkeursalternatief geselecteerd.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	w	Pag. 60 (Sloop panden): ik vraag mij af of hierbij ook is gekeken naar de woonboten aan de Jupiterkade. Ik kan mij niet voorstellen dat alle woonboten kunnen blijven liggen. De hefbrug zal vlak over enkele en vlak langs de overige woonboten gaan. Gezien het karakter van woonboten en de te verwachten overlast van de tram/hellingbaan/hefbrug lijkt het niet reëel om alle woonboten te handhaven op deze locatie.	Dank voor uw zienswijze. Deze is ter kennisgeving aangenomen.	Grondverwerving en bedrijfsvoering
	x	Pag. 132 (Bijlage 6 Dwarsprofielen/ Jupiterkade): de woonboten ontbreken in het dwarsprofiel Jupiterkade.	Dank voor uw zienswijze. Deze is ter kennisgeving aangenomen.	Grondverwerving en bedrijfsvoering
	y	Pag. 133 (Bijlage 6 Dwarsprofielen/ Broekslootkade), en naar aanleiding van: In alle stukken, en zèlfs op pag. 133, in bijlage 6, van deelrapport 2, van het mer-hoofdrapport ontbreekt een visualisatie van de hellingbaan in de Broekslootkade. Alle tekeningen in de rapporten geven van de Broekslootkade enkel een weergave van een tram of bus op maaiveld. Voor het juiste beeld moet ook een visualisatie worden gegeven van de onontkoombare hellingbaan in de Broekslootkade en de hoogte en ligging ten opzichte van de bestaande bebouwing. Bovendien laat een dergelijke weergave ook zien dat de Broeksloot wordt (verlegd en) versmald ter hoogte van de hellingbaan.	In de stukken is ook aandacht besteed aan de impact van een hellingbaan. Zie bijvoorbeeld deelrapport 2 bij het Plan-MER figuur 2.49 bovenaanzicht Broekslootkade, figuur 2-50 Impressie van de hefbrug over de Trekvliet vanuit de Cromvlietkade en figuren 2-53 Impressie van de inpassing van de hefbrug op de Jupiterkade (links) en over de Trekvliet (rechts). Ook in andere figuren is het ruimtebeslag in de Broekslootkade aangegeven. Ter hoogte van de hellingbaan voorzien de schetsontwerpen in een aanpassing aan de watergang omdat de watergang grenst aan de hellingbaan (keerwand/kademuur; maar qua omvang waterberging geen aanpassing).	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	z	Pag. 40 (Stedelijke groene hoofdstructuur / Broekslootkade): eerste en tweede bullet, laatste zin 'De watergang blijft behouden' is feitelijk 'De watergang wordt in het deel tussen de Trekweg en de Stuwstraat verlegd en versmald vanwege de hellingbaan.'.	De watergang wordt inderdaad verplaatst richting het zuiden ten behoeve van de hellingbaan, maar wordt niet versmald.	Leefbaarheid - Ecologie
	aa	Pag. 42 (Beschermde soorten/ Tabel 3-8): de Broeksloot in de Broekslootkade wordt ook 'gebruikt' door de ijsvogel.	Dit is niet opgenomen in de waargenomen soorten (tabel 3-5 in deelrapport 3). In de planning- en studiefase wordt ook voor soorten verder onderzoek gedaan.	Leefbaarheid - Ecologie

	ab	Pag. 53/54 (Water, wettelijk en beleidskader): Bij het wettelijk kader ontbreek het Laakwijk-Schipperskwartier dat bepaalt dat de groenzone langs de Broeksloot primair is bestemd voor waterberging, zie ook deelplan 2, pag. 13, een-na-laatste rij.	Uw zienswijze is ter kennisgeving aangenomen.	Leefbaarheid - Ecologie
	ac	Pag. 67 (Oppervlaktewater / Broekslootkade), laatste zin: 'Alleen ter hoogte van de hellingbaan is in beide varianten een aanpassing aan de watergang voorzien omdat de watergang grenst aan de hellingbaan (keerwand/kademuur; maar qua omvang waterberging geen aanpassing).'. Uit de eerder overgelegde technische schetsen is gebleken (zéér kleine lettertjes) dat bij de watergang ter hoogte van de hellingbaan niet alleen een keerwand/kademuur wordt geplaatst, maar dat dit deel van de watergang ook wordt versmald en verlegd (richting Rijswijk). De watergang wordt dus (deels) verkleind. Bovendien blijkt uit de verdere schetsen dat de keerwand/kademuur over de gehele lengte van de Broekslootkade wordt aangelegd in de variant 5B (gehele OV-baan aan de Haagse zijde van de Broeksloot). Kortom, hier is sprake van een aanzienlijk verlies van de waterbergingscapaciteit. Het zinsdeel 'maar qua `waterbergingscapaciteit geen aanpassing' is dus verwarrend. Hier moet worden vermeld dat en in hoeverre / hoeveel deze variant(en) verlies aan waterbergingscapaciteit tot gevolg hebben, en dat dit moet worden gecompenseerd. Zie ook zienswijze m.b.t. pag. 97 mer-Hoofdrapport.	Qua omvang van de waterberging is er geen aanpassing, de watergang wordt wel aangepast maar blijft even breed.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
091975	a	Kosten/baten afweging scoort bus altijd beter dan tram/lightrail vanwege beperkte investeringen! In de samenvatting wordt gesteld dat een tram of een lightrail beter scoort dan een busverbinding. De verbinding is om de Binckhorst verder te laten ontwikkelen en woningen daar mogelijk te maken. Nu wordt het argument dat een bus niet voldoet opgehangen aan het Rijswijkseplein. Ik begrijp best dat de gemeente Rijswijk wil bijdragen en meedenken over het probleem dat Den Haag heeft met het ontsluiten van de woningen in de Binckhorst. Ik begrijp niet dat de gemeente Rijswijk het probleem gaat oplossen van Den Haag van het Rijswijkseplein. Een busverbinding is in alle opzichten een perfect alternatief en voldoet in alle opzichte behalve voor het Rijswijkseplein. Je zou verwachten dat de gemeente Rijswijk het probleem van de gemeente Den Haag bij de gemeente Den Haag laat liggen en dus de busverbinding weer op de agenda laat zetten als goed alternatief. Nu werkt bus 23 ook perfect als verbinding tussen Rijswijk, Voorburg en Den Haag. Qua kosten baten kan het niet zo zijn dat een tram/lightrail er beter uitkomt. Dat kan alleen bij een busverbinding – daarvoor zijn nauwelijks voorzieningen nodig. Bovendien ben je dan flexibel voor de toekomst.	Dank voor uw zienswijze. Uit de Vervoerwaardestudie blijkt dat een busverbinding niet voldoende capaciteit biedt voor de verwachte vervoervraag. Het effect op het knelpunt van het Rijswijkseplein is niet maatgevend voor de keuze tussen een bus, tram of lightrailoplossing	Beoordelings-methodiek Plan-MER

	b	Er bestaat geen nut en noodzaak voor het doortrekken van de tram vanuit Binckhorst naar Delft. Wat is het nut van het doortrekken van de tramverbinding richting Delft? Iemand vanuit centraal station die naar Delft moet gaat toch met de trein? En als je vanuit binkhorst naar Delft moet dan neem je de fiets naar Den Haag Holland Spoor of naar Den Haag Centraal en neemt vanaf daar de trein? Met de tram naar Delft vanuit Binckhorst is heel omslachtig. Het onderzoeksgebied is vrij beperkt genomen waardoor niet duidelijk is hoe personen van ene plek naar andere komen. Dit is onvoldoende onderzocht verwacht ik dat de raad van gemeente Rijswijk nader onderzoek vraagt naar de nut en noodzaak van het doortrekken van de tram richting Delft.	Er zijn meerdere redenen voor een tramverbinding richting Rijswijk/Delft. Deze zijn verder toegelicht in paragraaf 4.6 van dit document.	Nut en Noodzaak
	c	Maatregel 17 – knip Geestbrug – van de baan! Maatregel 17 – doorstroombelemmering bij Geest brug. Deze maatregel maak ik mij grote zorgen over. Als inwoner van Leeuwendaal is het noodzakelijk om twee routes te hebben om de wijk uit te kunnen. De route via de Haagweg en Hoornbrug is een drukke route die zeer druk is waarbij het lang duurt om de wijk in of uit te komen met de auto. Dat komt met name door het doorgaande verkeer over de Haagweg richting Den Haag. (een knip lost hiervoor niets op) Daarnaast is de keuze om hier te wonen juist gemaakt omdat zowel A13, als A12 als A4 goed bereikbaar zijn vanuit deze wijk. Bovendien is de route vanaf wijk Leeuwendaal (en Cromvliet) zowel richting Den Haag als richting Voorburg en andersom essentieel. De route met de auto vanuit Leeuwendaal over de Maanweg is de meest voor de hand liggende route de wijk in en de wijk uit richting Amsterdam en Utrecht. Deze route is nu een prettige en goede route zowel met de auto als met de fiets. Het is van belang dat deze in stand blijft. In ieder geval voor de bewoners van Leeuwendaal en Cromvliet. Het woongenot en de waarde van de huizen kelderen enorm als de wijk niet meer toegankelijk is voor al het verkeer, dus ook autoverkeer via de Geestbrug. Hier zou de raad van de gemeente Rijswijk toch alert op moeten zijn dat we de gemeentegrenzen niet afsluiten. De wijken lopen hier zo in elkaar over dat een knip absoluut onwenselijk is. De knop veroorzaakt nog meer verkeerschaos.	In de MIRT-verkenning is een knip op de Geestbrugweg als voorbeeldmaatregel in het kader van de te realiseren mobiliteitstransitie onderzocht. Hierover zijn geen besluiten genomen. Als dit overwogen wordt, zal eerst de impact van de maatregel op het omliggende netwerk en de bereikbaarheid van de aangelegen woonwijken nader worden onderzocht alvorens daar een besluit over wordt genomen.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	d	Maatregel 17 – knip Geestbrug – van de baan! Onderzoeksgebied met name verkeerscijfers te krap genomen waardoor onjuist beeld ontstaat. Maatregel 17 – knip Geestbrug – van de baan! Daarnaast is het ook onduidelijk of dit verkeerstechnisch voldoende is uitgewerkt en onderzocht aangezien het onderzoeksgebied zeer krap en beperkt is genomen. Verkeersstromen lopen veel verder door en voor juiste verkeerscijfers is een veel groter gebied noodzakelijk als onderzoeksgebied. De gemeenteraad van Rijswijk zou vragen moeten stellen over de verkeerscijfers	Bij het maken van de verkeersprognoses wordt een verkeersmodel gebruikt dat heel Nederland omvat. Daarbinnen is gekeken naar het invloedsgebied van de maatregel die onderzocht wordt. In dit geval de HOV varianten. Dit invloedsgebied is zo gekozen dat de relevante effecten daar binnen vallen.	Proces - Basispakket Mobiliteit

		en de effecten over een veel groter gebied dan het onderzoeksgebied om een goed beeld te krijgen van de effecten.		
	e	Nut en noodzaak tram 1 doortrekken van Binckhorst naar Delft ontbreekt Op pagina 40 is te lezen dat de sporen op de Geestbrugweg niet toereikend zijn voor de nieuwe tram. Dat de tram/HOV bredere sporen nodig heeft. Is dit voldoende meegenomen in de kosten/baten en nut en noodzaak? Dat de tram door de Geestbrugweg komt lijkt een logische omdat er al sporen liggen. Maar als deze sporen eruit moeten om nieuwe aan te leggen dan is het 'voordeel' van deze route er niet meer. Daarnaast rijdt het HOV mee met het autoverkeer waardoor de snelheid eruit gaat. Bovendien dient dan ook gekeken te worden naar de verkeersveiligheid. Er zijn nu al veel ongelukken met name van fietsers die in de tramrails komen. Dus veiliger wordt het er niet op. En ja er is een participatie voor de inrichting van de Geestbrugweg. Maar als we alles in de weg willen proppen hebben we een veel bredere weg nodig die er simpelweg niet is. Dus waarom deze route als er toch nieuwe sporen aangelegd moeten worden? Als je goed naar kosten/baten kijkt dan is een tramverbinding tussen Binckhorst en Den Haag Centraal en een verbinding tussen Binckhorst en Voorburg station voldoende ontsluiting voor de Binckhorstontwikkeling. Daarmee is een verbinding richting Delft niet nodig. De nut en noodzaak van de verbinding naar Delft ontbreekt.	De huidige tramsporen op de Geestbrugweg zijn toereikend voor de eventuele komst van een (HOV) tram. Alleen op de Geestbrug en op de kruising Geestbrugweg-Haagweg zijn aanpassingen nodig. In de onderzoeken is onderkend dat de ruimte op de Geestbrugweg aanvullende maatregelen vereist. Daarom is in de kostenraming van de HOV-verbinding rekening gehouden met kosten voor inpassingsmaatregelen. Daarbij is in het Basispakket Mobiliteit rekening gehouden met de aanvullende maatregel inpassingsmaatregelen 'van gevel tot gevel' (zie maatregel 18). Er zijn meerdere redenen voor een tramverbinding richting Rijswijk/Delft. Deze zijn verder toegelicht in paragraaf 4.6 van dit document (tak Rijswijk/Delft).	Locatie Geestbrug(weg)
	f	Combinatie van modaliteiten niet onderzocht. De verschillende varianten zijn bekeken waarbij uitgegaan wordt dat alle lijnen bus zijn of alle lijnen tram of alle lijnen lightrail. Er is niet gekeken naar een combinatie van factoren. Mogelijk komt de MKBA er beter uit als een deel met de bus wordt uitgevoerd en een deel met de tram. Een combinatie van modaliteiten is niet onderzocht waardoor een juist overzicht ontbreekt.	Op basis van de onderzoeksresultaten kan het effect van een combinatie van een (HOV) buslijn naar Leidschendam-Voorburg en een (HOV) tramlijn naar Delft worden bepaald. Een combinatie van modaliteiten (bus en tram) vraagt wel om benodigde aanpassingen aan haltes die voor beide geschikt moeten worden gemaakt. Dit geldt nu ook voor het voorkeursalternatief 1T waarin de haltes in de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg voor zowel de bestaande busverbinding als de nieuwe tram geschikt dienen te zijn.	Alternatief-beoordeling
	g	Oplossing onvoldoende toekomstbestendig Onbegrijpelijk dat een grote ingreep wordt gedaan met bijbehorende kosten terwijl er een nieuwe generatie opgroeit met deelauto's, deelscooters en deel-elektrische fietsen. Diegene die zich een woning kunnen veroorloven zullen de (deel) fiets of scooter pakken om naar centraal station te gaan of naar station Voorburg of naar het dichtbij zijnde ov knooppunt. Grote investeringen als deze zijn niet meer van deze tijd. Het gehele vervoersconcept is aan het veranderen en het aanleggen van infra met zo'n grote investering vraagt (en zeker een tram of lightrail) is niet flexibel en daardoor niet toekomstbestendig. Een goede onderbouwing wie er gaan wonen en waar deze mensen heengaan en op welke manier ontbreekt in de stukken. Ook ontbreekt het aan toekomstvisie doordat het inzet en stuurt op extra rails en sporen in plaats van moderne flexibele vormen van vervoer.	In de vervoerwaardestudie HOV-Binckhorst is beschreven hoeveel reizigers verwacht worden te reizen van en naar de Binckhorst. Omdat het over toekomstige reizigers en toekomstige bewoners gaat, is dit om een verwachting. Deelmobiliteitsoplossingen zijn onderdeel van de aanpak en opgenomen in het Basispakket Mobiliteit. Dit is echter maar een deel van de oplossing. Er is ook in de toekomst een vraag naar vervoer waarbij grote hoeveelheden mensen worden vervoerd. Enkel deelmobiliteitsoplossingen zijn niet toereikend genoeg. In het parkeerbeleid in de Binckhorst wordt ook de deelmobiliteit bevorderd.	Proces - Basispakket Mobiliteit

	h	Veiligheid niet naar gekeken en ook niet meegenomen in MKBA De veiligheid van de omgeving en de omliggende wegen is niet meegenomen in de afwegingen. Dit wordt gezien als nader uit te werken. Op dit moment worden de wegen op het voorkeurstracé intensief gebruikt door fietsers en met name kinderen – en jeugd. Ouders die kinderen naar school brengen maar ook veel middelbare scholieren. Door hier een tram doorheen te laten rijden wordt de veiligheid verslechterd. Per definitie. Een tram of lightrail staat niet zomaar stil. Er gaat een tanker door de straat en dit zorgt voor zeer ernstige en gevaarlijke situaties. Onbegrijpelijk dat dit niet is meegenomen. Dat dit nader wordt uitgewerkt vanwege herinrichting prinses Mariannelaan en Geestbrugweg is te makkelijk want er is geen makkelijke inpassing bij deze wegen! Er kan geen voorkeurstracé worden vastgesteld voordat duidelijk is of en hoe de tram/lightrail veilig ingepast kan worden in de bestaande wegen als Geestbrugweg en Prinses Mariannelaan.	Het door u aangegeven risico voor verkeersveiligheid is in zowel het Masterplan als het Plan-MER als aandachtspunt aangegeven. Ook in de MKBA is verkeersveiligheid onder het thema Externe effecten opgenomen. In deelrapport 1 van het Plan-MER is uitgebreider ingegaan op de overwegingen voor verkeersveiligheid, waarbij per variant deels positieve effecten en aandachtspunten zijn beschreven. Voor alle varianten zijn schetsontwerpen opgesteld om onder meer de ruimtelijke impact en eventuele problemen bij de inpassing vast te stellen. Zonder maatregelen neemt ook de hoeveelheid autoverkeer in de Geestbrugweg toe, wat nadelig is voor leefbaarheid en verkeersveiligheid. Uit de Verkenning blijkt dat realisatie van een goede openbaar vervoerverbinding zorgt voor beperking van de hoeveelheid autoverkeer, hierbij is Variant 1T als voorkeursvariant naar voren gekomen. In het Basispakket Mobiliteit zijn aanvullende maatregelen voorzien, met onder meer verkeersbeperkende maatregelen bij de Geestbrug en herinrichting van de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg. Bij de keuze voor het voorkeursalternatief betekent dit dat in de planning- en studiefase extra aandacht nodig is voor een verkeersveilige inrichting van de openbare ruimte. De wijze waarop is iets dat in de planuitwerking nader onderzocht moet worden. Wanneer bij de uitwerking gekozen wordt voor een verkeersbeperkende maatregel bij de Geestbrug (zoals opgenomen in het Basispakket Mobiliteit), neemt de hoeveelheid autoverkeer verder af, wat ook positief is voor de leefbaarheid, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	i	Oneigenlijke vergelijking – ofwel onjuiste invulling van de verschillende modaliteiten In de vergelijking tussen de varianten wordt tevens gekeken naar Bus, Tram of Lightrail. De afweging hiertussen en op welke wijze deze is beoordeeld is niet terecht. Er wordt vanuit gegaan dat een bus slechter af is mbt groen, veiligheid etc. Daarbij wordt er vanuit gegaan dat een bus (een HOV bus)op een aparte busbaan gaat rijden. Dit is het geval voor de Binckhorstlaan maar dit is niet het geval voor de Geestbrugweg en de Mariannelaan. Daar zal een bus zowel als een tram meerijden met het verkeer. In de afwegingen is kort door de bocht het gehele tracé ineen keer beschouwd tov verschillende modaliteiten terwijl er differentiatie had moeten plaatsvinden. Daar waar nu al geen groen is op de Binckhorst laan en ook geen woningen zijn aan de straat is het minder hinderlijk dat er een aparte busbaan komt. In de dorpsachtige groene straten van Voorburg en Rijswijk rijdt de bus met het verkeer mee. Hier rijden nu ook al bussen zonder probleem. Het groen blijft in deze straten gehandhaafd en verslechterd niet (wat nu wel in de vergelijking staat aangemerkt op pagina 10)	In de afweging van de alternatieven is rekening gehouden met de verschillen tussen de Binckhorst (HOV-baan) en Voorburg en Rijswijk waar de bus of tram inderdaad met het verkeer meerijdt in de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg. In de deelrapporten bij het Plan-MER is dit op straatniveau wel terug te zien, maar in de alternatieven als geheel is dit verschil minder zichtbaar. Bij zowel een HOV-bus of tram in de Geestbrugweg en Prinses Mariannelaan is sprake van aantasting van groen door de verplaatsing/aanpassing van de haltes. Er zit weinig verschil tussen de tram- en lightrailvarianten enerzijds en busvariant anderzijds.	Leefbaarheid - Ecologie
	j	Voor effecten op Geestbrugweg is MER ontoereikend en onjuist uitgevoerd (dit geldt ook voor Prinses Mariannelaan).	De onderzoeken in het Plan-MER zijn gebaseerd op informatie die op het moment van onderzoek beschikbaar was en zijn gangbare methoden in een Plan-MER.	Beoordelings-methodiek Plan-MER

	k	Effecten onjuist beoordeeld tabel S-2 De verkeersveiligheid voor tram en lightrail wordt als goed of zelfs zeer goed aangemerkt en bij bus staat 0. Dit geldt misschien voor de +1 of – 1 variant in de Binckhorstlaan maar niet voor het meerijden met het verkeer voor de Geestbrugweg of Mariannelaan. Bovendien gaan alle varianten die in de MER staan over de Geestbrugweg – dus de enige vergelijking is nog de modaliteit. Voor de Geestbrugweg is de MER dus niet goed uitgevoerd en dit zou opnieuw moeten plaatsvinden. Of hier zou een aanvulling op de MER dienen te komen. Dit zou de gemeenteraad van Rijswijk moeten verlangen van de CID organisatie	De scores in tabel S2 gelden voor het gehele plangebied. Voor het totale alternatief geldt dat het type HOV (modaliteit) bepalend is voor de eindscore, bus (0)-tram (+)-lightrail (++). In deelrapport 1 is te zien hoe tot deze score is gekomen (zie paragraaf 5.5.2), daarbij is gekeken naar veiligheid OV-systeem, interactie met overig verkeer en veiligheid van fiets- en looproutes. Menging van het OV is hierbij nadeliger voor de verkeersveiligheid, dan een geheel vrijliggende HOV-baan. Dat is als zodanig ook benoemd in het Plan-MER en meegenomen in de besluitvorming over het voorkeursalternatief waarbij gekozen is voor de route via de Geestbrugweg. In de planning- en studiefase zal nadrukkelijk aandacht worden besteed aan een zo veilig mogelijke inpassing van een tram in de Geestbrugweg. In dat kader worden ook de aanvullende maatregelen in de Geestbrugweg uit het Basispakket Mobiliteit verder uitgewerkt.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	l	Foutieve weergave Tabel S-3 Ook in tabel S3 is er geen differentiatie toegepast. De effecten op de verschillende wegen zijn echt anders. Nu is het gehele tracé gelijkwaardig beoordeeld. Dit is niet terecht. Wijkgroen – voor zowel bus, tram als lightrail is niet correct. Met een bus meerijdend met het autoverkeer blijft wijkgroen in Rijswijk en Voorburg in tact - Te slopen panden – alle modaliteiten gelijkwaardig aangemerkt. Dit is niet correct voor gedeeltes Voorburg en Rijswijk – daar hoeft niet gesloopt met het meerijden met autoverkeer. - Verlies parkeerplaatsen Geldt hetzelfde – met meerijden van de bus blijven parkeerplaatsen gehandhaafd in Rijswijk en Voorburg – met een tram of lightrail niet – omdat deze meer ruimte nodig hebben. - Bodem Geldt hetzelfde – er is geen effect op de bodem bij een busverbinding in de gemeenten Rijswijk en Voorburg Hetzelfde geldt voor oppervlaktewater. Voor de gemeenten Rijswijk en Voorburg scoort dit anders – positiever bij de busverbinding dan voor gemeente Den Haag. Doordat deze onderdelen op een onjuiste wijze zijn beoordeeld ontstaat een verkeerd beeld van de verschillende varianten en modaliteiten. Hierdoor is de conclusie ook onjuist doordat de MKBA op een onjuiste wijze is uitgevoerd. - Hierdoor kan en mag de gemeenteraad van de gemeente Rijswijk het voorkeurs tracé niet goedkeuren zonder een nadere juiste uitwerking. Dit geldt ook voor de gemeenten Den Haag en de gemeente Leidschendam-Voorburg.	In het Plan-MER zijn de effecten voor het volledige tracé beoordeeld. Het wijkgroen in Rijswijk wordt aangetast voor alle modaliteiten door de verplaatsing/aanpassing van haltes. Voor Voorburg geldt dat niet, in verband met het groengebied langs de Maanweg en Opa's veldje behalve voor variant 4T. Uw opmerking over te slopen panden is ter kennisgeving aangenomen. Wat betreft het verlies aan parkeerplaatsen verschilt dit weinig qua aantallen tussen de modaliteiten. In iedere variant is er sprake van een afname door de verplaatsing/aanpassing van haltes en aanleg van aparte HOV-baan daar waar mogelijk. Uw opmerkingen over het effect op de bodem en het oppervlaktewater zijn ter kennisgeving aangenomen. Tenslotte zijn alle tracés op totaalwaarden beoordeeld om tot één voorkeursalternatief te kunnen komen. Hierbij is rekening gehouden met de beoordeling van de losse tracédelen, dit komt terug in de verschillen tussen de alternatieven.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
	m	Parkeerdruk wordt vergroot in gemeente Rijswijk Door de komst van de tram dienen groot aantal parkeerplaatsen te moeten verdwijnen. De parkeerdruk in de gemeente Rijswijk en gemeente Voorburg is nu al groot. Dit zal alleen maar toenemen met het nieuwe tracé. Hier dient eerst een oplossing voor te komen voordat ingestemd kan worden met een voorkeurstracé.	Binnen de gemeente Rijswijk is een participatieproces opgestart om de Geestbrugweg veiliger en leefbaarder in te richten. Parkeren is onderdeel van dit onderzoek.	Mobiliteit - Parkeren

		De inwoners van de wijken Leeuwendaal en Cromvliet zijn juist hier komen wonen omdat de auto voor de deur (of relatief voor de deur) kan staan. En omdat de uitvalswegen A13, A4 en A12 om de hoek liggen. Dit voordeel wordt weggenomen als de straat autoluw wordt gemaakt en de parkeerplaatsen verdwijnen. Het moet mogelijk blijven in de wijken te kunnen parkeren en om deze op een fatsoenlijke manier te blijven bereiken. Hier zou de gemeenteraad van Rijswijk voor moeten staan en opgelost hebben voordat akkoord wordt gegeven op de nieuwe tramverbinding over Rijswijks grondgebied.		
	n	Algemeen: Het omleggen van tram 1 zorgt ook weer voor problemen in andere delen van Den Haag. De route van de tram gaat door delen zoals Molenwijk die nu afhankelijk zijn van deze tramverbinding. De route gaat door wijken die minder vermogend zijn en dus vaker het OV gebruiken dan de nieuwe Binckhorst, Rijswijk en Voorburg waar iedereen een auto bezig. In deze wijken zijn mensen gaan wonen die daar bewust voor gekozen hebben vanwege de goede toegankelijkheid richting A4, A12 en A13. Voor de overige wijken in Den Haag is het essentieel dat goed openbaar vervoer en dus de huidige tram 1 route blijft bestaan.	Met het omleggen van lijn 1 wordt de Binckhorst een wijk in ontwikkeling met in de toekomst grote hoeveelheid inwoners, arbeidsplaatsen en voorziening aangesloten op goed en hoogwaardig OV. Uit de berekening blijkt ook dat de vervoerwaarde van lijn 1 hierdoor toeneemt. Op het huidige tracé van lijn 1 blijft ook openbaar vervoer aanwezig met lijn 15 en lijn 16/9. Belangrijk om te benoemen is dat er in deze MIRT-verkenning geen besluit wordt genomen over deze lijnvoering. In de volgende fase (planning- en studiefase) zal de precieze lijnvoering en exploitatie nauwkeuriger worden bekeken.	Lijnvoering
091976	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091409, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091409, aanvullend:	NVT
	b	Ik snap dat er nieuwe woningen worden gebouwd, maar soms is er eigenlijk geen ruimte voor zonder de omgeving op te zadelen met allerlei problemen. Dit is erg jammer. Niet alles hoeft volgebouwd te worden.	Dank voor uw zienswijze. Den Haag is zeer dicht bebouwd en heeft nauwelijks open plekken aan de randen van de stad. Gezien de zeer grote woningbehoefte is bouwen in de stad onontkoombaar. Het is de taak van de gemeente om daarvoor adequate ruimtelijke kaders en voorwaarden te scheppen. Ondanks de verdichting is er aandacht en ruimte voor groen en voorzieningen. Zo zijn er verschillende plannen in de maak om de Binckhorst veel groener te maken en voorzieningen te realiseren. Het gaat om groen op de kavels, waar ontwikkeld wordt én groen in de openbare ruimte. Bij dit laatste ligt het zwaartepunt op de Trekvlietzone en het Waterfrontpark. Voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied is een HOV noodzakelijk.	leefbaarheid
	c	Alternatieven Twee andere opties wil ik graag benoemen: Het in de stukken genoemde tracé 2T: een tram vanaf Den Haag Centraal via de Binckhorstlaan – Zonweg – Regulusweg – Opa's veldje/Huygenstraverse naar Station Voorburg. Maar dan zonder de aftakking naar Rijswijk/Delft en met het terugbrengen van de intercity's op Station Voorburg. En dus niet via de Maanweg. Een betere en meer frequentere busverbinding is in de stukken te snel van tafel geveegd. De huidige buslijn 23 wordt in Voorburg-West goed gebruikt. Er kan beter worden gekeken naar de busverbinding. Er kunnen meer buslijnen komen, die frequenter gaan rijden.	In de MIRT-verkenning zijn de opties voor de bereikbaarheid van CID Binckhorst onderzocht en afgewogen. Uit de onderzoeken blijkt dat het optimaliseren van de bestaande busverbinding niet realistisch is, omdat deze onvoldoende capaciteit en kwaliteit biedt. Nieuwe buslijnen zouden zonder HOV-infrastructuur (een vrijliggende baan) ook de benodigde capaciteit en kwaliteit niet kunnen bieden. Voor verder beantwoording rondom de nut en noodzaak van de verbinding naar Rijswijk/Delft verwijzen wij u naar paragraaf 4.2 van dit document.	Beoordelings-methodiek Plan-MER
091977	a	Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091814, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091814, aanvullend:	NVT

	b	Met mijn zienswijze wil ik aangeven dat de keuze voor T1 als het voorlopige Voorkeursalternatief (VKA) een doelgeredeneerde keuze is die vooral gebaseerd is op het voorzien in (verondersteld) goede bereikbaarheid voor nieuwe bewoners van Den Haag en totaal voorbijgaat aan de grote nadelige effecten voor de huidige en toekomstige bewoners van Voorburg-west. Het VKA is overigens niet gebaseerd op vervoersprognoses dus totaal onzeker of deze nieuwe bewoners daadwerkelijk van de tram gebruik gaan maken. Het gaat om een wijk op loopafstand van station Voorburg en aan de op/afrit naar de snelweg. Daarnaast zijn er drie spoorwegstations (CS, HS en NOI) in de nabijheid gesitueerd, die allen goed zijn te bereiken. Waar vervolgens zowel in noordzuid en oost-west intercityverbindingen aanwezig zijn. Alles is sneller en zeker aantrekkelijker voor deze thans nog imaginaire bewoners dan eerst naar een tramhalte net buiten de wijk te lopen, dan de tram te nemen en dan op het station over te moeten stappen om richting Zoetermeer en Utrecht te reizen met de Sprinter (en dus alleen oostelijk). Met andere woorden, gezien de nabijheid van de goed gesitueerde Haagse stations zullen de toekomstige bewoners wat betreft OV niet op station Voorburg zijn gericht. Welk probleem gaan we dan met de voorgenomen tramverbinding oplossen? Hierover wordt geen enkel antwoord gegeven.	Dank voor uw zienswijze. De centrale ligging van het CID Binckhorst dicht bij bestaande OV-knooppunten is juist de aanleiding om hier de woningbouw te intensiveren. Arbeidsplaatsen en voorzieningen liggen dichtbij waardoor er minder mobiliteit nodig is en deze ook via duurzame mobiliteitswijzen kan worden gedaan. Voor de korte afstand is dit lopen en de fiets, voor de middellange en lange afstand bij voorkeur het OV. Door de aanleg van het HOV neemt de bereikbaarheid met het OV nog sterk toe. De tram in de Binckhorst is niet alleen een voortransport naar een halte maar verbindt ook bestemmingen zoals Scheveningen, Delft en in de toekomst Zoetermeer. Het effect van die betere OV bereikbaarheid is dat er een alternatief ontstaat voor de reiziger op de middellange afstand met het OV zodat de auto niet meer gebruikt hoeft te worden.	Nut en noodzaak
	c	Meer in algemene zin wil ik U als volksvertegenwoordiger nog graag de volgende zorg met U delen. Recentelijk is onder andere door de affaire van de aardbevingen in Groningen en de toeslagenaffaire de legitimiteit van het handelen van de overheid onder grote druk komen te staan. De overheid wil met meer openheid, transparantie en actieve participatie dit beschadigde vertrouwen van de burger in de overheid trachten te herstellen. Het inzetten van de MER kan een goed bijdrage leveren aan deze gewenste openheid en transparantie. Zodat alle belanghebbenden een goed en gedeeld inzicht hebben in de milieueffecten en U als volksvertegenwoordiger een goede en verantwoorde afweging kunt maken. Uw uitnodiging aan betrokkenen om uw Raad in juni jongstleden in te spreken over het ontwerp MER verdient dan ook alle lof. En precies daar zit mijn zorg. Zowel tijdens de voorlichting door de opstellers van de MER, voorafgaand aan het inspreken, als uit het MER zelf, blijkt dat dit mooie instrument hier niet wordt ingezet om in alle openheid de milieueffecten van alternatieven te delen, maar vooral om naar een vooraf gewenst eindbeeld en voorkeursvariant toe te werken. Hiermee wordt naar mijn mening de MER te grabbel gegooid en bewijst daarmee het broze vertrouwen van de burger in de overheid geen dienst. Alleen al daarom zou Uw raad deze MER niet moeten accepteren en derhalve niet in deze vorm voor advies aan de Commissie mer moeten voorleggen.	Wij zijn van mening dat de onderzoeken naar behoren zijn uitgevoerd. Daarnaast heeft ook de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. de rapporten getoetst en positief geadviseerd dat onderzoeken voldoende de effecten in beeld brengen. De aanbevelingen die de Commissie heeft gedaan zullen worden opgevolgd.	Alternatief-beoordeling
091978	a	Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT

	b	Mijn zienswijze is tot stand gekomen na overleg en gesprekken met buurtgenoten. Een aantal mensen heeft veel werk gestopt in het analyseren en doorspitten van alle documenten, waarvoor ikzelf helaas onvoldoende tijd en kennis had. Ik ben hen zeer erkentelijk voor al het verzette werk. Ik onderschrijf ten volle de genoemde zorgen en bezwaren en deel de mening dat de voorgestelde voorkeursvariant heroverwogen zou moeten worden. Daarnaast is men er tot nu toe totaal niet in geslaagd om draagvlak te creëren en zorgen die al veelvuldig opgebracht zijn te horen en weg te nemen. Er ligt ook op dit vlak een grote taak voor de gemeente.	Dank voor uw zienswijze. In deze fase is de brede groep belanghebbenden (stakeholders) bij het project betrokken volgens niveau 1 van de participatieladder: "informeren en raadplegen". Door deze stakeholders te raadplegen zijn aandachtspunten uit de omgeving naar voren gekomen. Deze zijn in het Omgevingsverslag verwoord en zijn daarmee onderdeel van de stukken die ter besluitvorming aan de colleges en raden worden voorgelegd.	Nut en Noodzaak
091979	a	Ik maak me ernstige zorgen over deze ontwikkelingen. Het aanleggen van een tram door de Binckhorstlaan Voorburg/Geestbrugweg in Rijswijk heeft grote gevolgen voor mijn persoonlijke leefomgeving, maar ook voor de veiligheid van alle overige inwoners van de gemeente Rijswijk die de Geestbrugweg en Binkhorstlaan dagelijks gebruiken als route naar hun werk en/of opleiding.	Dank voor uw zienswijze. In de MIRT-verkenning is geconcludeerd dat de ontwikkeling van de Binckhorst zorgt voor een sterke toename van de mobiliteit. Zonder verdere maatregelen zoals een tram (Referentiesituatie) zijn grote problemen met verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid te verwachten door een sterke toename van het autoverkeer, ook in Voorburg en Rijswijk. Met de HOV-verbinding en aanvullende maatregelen wordt de groei van het autoverkeer beperkt/voorkomen. Om de beoordeling in het Plan-MER goed te doen zijn voor alle varianten schetsontwerpen opgesteld. Ondanks dat dit eerste schetsen zijn, geven deze ontwerpen een goed beeld van de inpasbaarheid en mogelijke gevolgen voor onder andere verkeersveiligheid. Conclusie is dat een tram in de Geestbrugweg inpasbaar is, mits deze met het overige verkeer meerijdt. Hierbij is tevens geconstateerd dat specifiek op dit deel van het hele tracé dit gemengde verkeer nadelig is voor de verkeersveiligheid en dat de doorstroming op de kruispunten een aandachtspunt is. Zoals genoemd zorgt de inpassing van de tram wel voor vermindering van de totale hoeveelheid autoverkeer in de Geestbrugweg. Geconstateerd is dat er in de planning- en studiefase extra aandacht moet zijn om de tram op een zo veilige mogelijke wijze in de Geestbrugweg in te passen. Een van de overwegingen hierbij is om verkeersbeperkende maatregelen bij de Geestbrug te nemen (opgenomen als maatregel in het Basispakket Mobiliteit). Hiermee kan de hoeveelheid autoverkeer verder teruggebracht worden, wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Deze worden meegenomen in de uitwerking van de herinrichting van de Geestbrugweg om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. Dit proces is reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	b	Ik begrijp niet waarom dit tracé van de Binckhorst naar de Haagweg gekozen is als voorkeurstracé, aangezien het niet goed voorstelbaar is dat dit tracé op een veilige manier in gebruik kan worden genomen. Uit alle stukken die ik heb voorbij zien komen, blijkt ook niet dat voldoende rekening is gehouden met de negatieve gevolgen voor de inwoners van Rijswijk en Voorburg-West.	Het voorkeursalternatief is bepaald aan de hand van een uitgebreide set aan onderzoeksrapporten en een integrale afweging langs verschillende criteria uit het afweegkader. Hieronder zijn ook criteria rond veiligheid en leefbaarheid meegenomen. Het uitgangspunt is dat de inpassing van het HOV-tracé in de bebouwde omgeving moet leiden tot een verbetering van onder andere verkeersveiligheid en leefbaarheid. In het Basispakket Mobiliteit is rekening gehouden met eventuele realisatie van een doorstroom belemmerende maatregel (zie maatregel 17).	Nut en Noodzaak

	c	Binckhorst bereikbaar = Voorburg-West, Leeuwendaal en Cromvliet onbereikbaar: Uit de plannen voor de tramlijnen maak ik op dat mijn wijk in Rijswijk, vrijwel volledig wordt afgesloten voor het overige verkeer. Deze afsluiting zal een groot negatief effect hebben op de leefomgeving van mij en mijn buurtgenoten. Ik vrees voor grote verkeersopstoppingen en ben bang voor grote verkeersveiligheidsproblemen in onze wijk. Ik vind dat daar onvoldoende rekening mee is gehouden in de plannen. Is mijn huis straks nog bereikbaar? Kan ik nog wel op tijd op mijn werk komen? Kunnen hulpdiensten onze straten op tijd bereiken? Krijgen we straks niet te maken met allerlei sluipverkeer? Is het straks nog wel veilig voor al die scholieren die dagelijks van onze wegen gebruik maken om op school te komen? Allerlei vragen die bij mij opkomen en waarop geen antwoord terug te vinden is in de stukken.	De zorgen in relatie tot de ontsluiting van omliggende wijken zijn begrijpelijk. De genoemde punten zijn dan ook als aandachtspunten bij deze varianten geconstateerd. In de schetsontwerpen is onderzocht welke ruimtelijke impact inpassing van HOV en bijbehorende haltes heeft. In alle varianten voor de Geestbrugweg zijn de inpassing van het HOV en de haltes op dezelfde wijze in het schetsontwerp opgenomen en daarmee niet onderscheidend voor de afweging voor een voorkeursvariant zelf. In de schetsontwerpen zijn de haltes opgenomen op locaties die logisch lijken, het betreffen echter nog wel een zoekgebieden. De wijkontsluiting is in het Plan-MER benoemd als aandachtspunt voor de vervolgfase. In de planning- en studiefase moet nader onderzocht worden hoe de ontsluiting van de zijstraten en wijken geborgd kan worden en hoe de inpassing van de haltes geoptimaliseerd kan worden. De exacte locatie van de haltes wordt bij de uitwerking van het voorkeursalternatief bepaald.	Mobiliteit - Bereikbaarheid
	d	Recht op een gezond, schoon en veilig leefmilieu voor alle inwoners wordt teniet gedaan: Het is erg ongezond om te wonen in een omgeving waarin het geluidsniveau iedere dag de acceptabele waarden overschrijdt. Dit dreigt wel te gebeuren als het tracé over de Geestbrugweg, waarbij maar liefst twee bruggen moeten worden gepasseerd, doorgaat. Ook de trillings-, zicht- en geluidshinder van o.a. booggeluid door krappe bocht en geluid door optrekken en afremmen van de tram baren mij zorgen. De hoge frequentie van de tramlijn baart in dat verband ook zorgen. Het is mij niet duidelijk welke beperkende maatregelen hiervoor kunnen worden ingezet en daadwerkelijk worden genomen. Dit is onbehoorlijk tegenover inwoners van Rijswijk en Voorburg die straks moeten vrezen voor hun rust.	In de besluitvorming over het voorkeursalternatief is rekening gehouden met de impact daarvan op de (leef)omgeving. Bij de verdere uitwerking zal nadrukkelijk worden gekeken naar de inpassing van de tramverbinding en maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit zoals de doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug ("knip Geestbrug" nr. 17) en de Herinrichting Geestbrugweg (nr. 18). De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aanbevolen om in de planning- en studiefase trilling- en geluidsmetingen te doen bij kunstwerken en daarnaast om de specifieke situatie van de ondergrond te betrekken bij het onderzoek. Deze aanbeveling wordt overgenomen door de gemeenten. Bij de planning- en studiefase, vanaf medio 2023, zal verder aandacht worden besteed aan het aspect 'trillingen'. Hiertoe zal een gedetailleerdere milieueffectrapportage worden opgesteld.	Leefbaarheid
	e	Recht op een gezond, schoon en veilig leefmilieu voor alle inwoners wordt teniet gedaan: Daarnaast gaat de verkeersveiligheid enorm achteruit omdat tram en auto straks samen de weg moeten delen. Dit in combinatie met een enorme toename van het aantal fietsers in dit gebied, maakt dat het vragen is om ongelukken. De Geestbrugweg is simpelweg te smal om dit op een verantwoorde manier te kunnen doen. Ook over de afstemming met de Haagweg is niet goed nagedacht. Ik houd mijn hart vast voor de toename van het aantal ongelukken wat te voorzien is als de huidige plannen doorgaan.	Zie de beantwoording in de zienswijze hier direct boven. Het thema verkeersveiligheid heeft onze nadrukkelijke aandacht. In de verdere uitwerking is ook het doel om de Geestbrugweg en andere wegen leefbaarder en veiliger in te richten. Het thema geluid wordt in de volgende fase ook nader onderzocht.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid

	f	Onderbouwing nut en noodzaak van tracé ontbreekt: In de vele documenten zie ik geen enkele onderbouwing van nut en noodzaak voor de tram door de Binckhorstlaan (Voorburg)/Geestbrugweg in Rijswijk. Het lijkt erop dat dit tracé willekeurig is gekozen door de Gemeente Den Haag. Cijfers en aannames die voor de tracéafweging gebruikt zijn, zijn van voor de coronacrisis. Dat lijkt me geen goede basis voor zo'n enorme infrastructurele aanpassing in onze gemeente. Er is in de documenten en plannen geen enkele rekening gehouden met de effecten voor de mensen die in de buurt van de Binckhorstlaan wonen. Het lijkt erop dat de inwoners van Rijswijk en Voorburg als tweederangs worden beschouwd. Hun belangen worden in ieder geval in de plannen niet serieus genomen. Mensen gaan straks echt niet massaal hun auto laten staan, omdat er straks een tram rijdt. Sommige mensen hebben deze gewoon nodig voor hun werk/gezin. Dus moet er niet nog grondiger onderzoek gedaan worden naar de gevolgen voor de leefbaarheid in de aangrenzende wijken op basis van de actuele situatie?	Zie voor nadere uitleg van nut en noodzaak paragraaf 4.2 van dit document.	Nut en noodzaak
	g	Hoge kosten = wie gaat dit betalen? Ik krijg geen goed beeld van de financiële onderbouwing van de plannen. Het gaat om een megalomaan project en zoals men uit ervaring weet, lopen de kosten daarvan vaak alleen maar op naarmate het project verder vordert. Gaat het Rijk dit financieren, of de Provincie? Zijn er voldoende middelen beschikbaar? En wat als de kosten tegenvallen, wordt dan een beroep gedaan op de inwoners van de inliggende gemeentes. Bijvoorbeeld via een OZB-verhoging? Moet de financiële onderbouwing niet eerst op orde zijn voor men zo'n groot besluit neemt? Gaat de tramlijn wel rendabel genoeg zijn? Daar lijkt het in eerste instantie niet op.	De bekostiging en de afspraken daarover zijn onderdeel van de besluitvorming.	Kosten
	h	Hoge kosten = wie gaat dit betalen? Ik denk overigens dat het weglaten van de aftakking naar Rijswijk/Delft vanaf de Binckhorst een flinke kostenbesparing oplevert. Het is zonde om zoveel geld uit te geven voor zo'n klein stukje tram waar geen onderbouwing voor is en waar de omgeving alleen maar nadeel van heeft. Een belangenafweging is noodzakelijk en ook wettelijk vereist en die is bij de tracékeuze onvoldoende uitgevoerd. Dat kan de gemeenteraad van Rijswijk toch niet accepteren?	Een HOV-verbinding maakt onderdeel uit van een regionaal netwerk en dient ook als zodanig bekeken te worden. De uitwerking van een HOV-verbinding over de Binckhorst dient plaats te vinden binnen de beleidskader en toekomstvisie op het regionale OV-netwerk, zoals deze is vastgelegd in (onder andere) de Schaalsprong OV. Hierbij wordt uitgegaan van een HOV-verbinding over de Binckhorst richting Rijswijk/Delft en richting Voorburg. Zie voor verdere toelichting paragraaf 4.6 van dit document.	Nut en Noodzaak
	i	Onvoldoende onderzoek naar gevolgen voor de leefbaarheid en goed alternatief (variant 2T). Ik kan me goed voorstellen dat er OV nodig is voor de toekomstige bewoners van de Binckhorst, maar ik denk niet dat traject over de Geestbrugweg problemen gaat oplossen. Er komen juist meer problemen bij. Op zijn minst moet beter onderbouwd worden hoe groot de impact exact wordt voor de leefomgeving van de inwoners van Rijswijk en hoe we de negatieve gevolgen voor de leefbaarheid kunnen aanpakken. Nu men dit nog niet goed heeft onderzocht, lijkt mij dat men dit eerst beter moet onderzoeken voor er überhaupt sprake kan zijn van een besluit.	Zie voor beantwoording zienswijze 091979d. Voor nadere uitleg rondom de tracéafweging verwijzen wij u graag naar paragraaf 2.2 van dit document.	Alternatieve routes
	j	Een PlanMER voor dit stukje van het tracé over de Geestbrugweg lijkt mij aan de orde. Ik snap niet dat dit onderdeel niet is meegenomen in de stukken.	Het tracédeel over de Geestbrugweg is meegenomen in de Alternatief-beoordeling in het Plan-MER.	Alternatief-beoordeling

	k	Ik denk verder dat variant 2T, over de Zonweg ipv de Maanweg, zonder de aftakking naar Rijswijk/Delft de beste optie is. Eentje waar Den Haag de lusten en de lasten van heeft. Er zijn genoeg opties om in Delft te geraken los van dit nieuwe tracé dat waarschijnlijk zeer minimaal gebruikt gaat worden. Dank voor uw aandacht voor mijn zorgen. Als inwoner van de gemeente Rijswijk vraag ik u om mijn belangen te behartigen en ervoor te zorgen dat er geen tram komt over de Geestbrugweg in Rijswijk.	Doel van de MIRT-verkenning is het bijdragen aan regionale ambities rond het OV (en fiets). Immers, de huidige en toekomstige OV reizigers en fietsers hebben ook een regionale herkomst of bestemming. Mensen reizen dus over de gemeentegrenzen heen. Daarom is in de MIRT-verkenning uitgegaan van nieuwe verbindingen richting Voorburg en richting Rijswijk/Delft. Uit de vervoerwaardestudie (p.42) blijkt er vanuit de Binckhorst ook richting Delft een vervoerrelatie is voor reizigers.	Alternatieve routes
091980		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091981	a	Als deze verbinding langs de Maanweg wordt gelegd en daarbij de huidige ecologische groenzone met hoge bomen aantast, is dat na de realisatie van ruim 70-meter hoge woontorens pal aan de Maanweg, een verdere aantasting van het rustige en groene karakter van onze wijk. Dit temeer daar deze hoge bomen deels nog het zicht zouden kunnen beperken op de te realiseren hoogbouw. Juist bij de locatie van de geplande halte Maanweg, staat ingetekend om een nog groter deel van het groen te verwijderen, wat juist de plek is waar tegenover drie torens van bijna 75 meter boven onze wijk zullen uittornen. Daarbij zal deze plek pal tegen de Broeksloot naar verwachting veel geluidsoverlast geven voor bewoners aan de Overburgkade en Paradijsstraat door voortdurend optrekkende en remmende trams, met in- en uitstappende reizigers en wachtenden.	Dank voor uw zienswijze. Wij onderschrijven het belang van de ecologische zone als onderdeel van de stedelijke groene hoofdstructuur (SGH). Bij inpassing van het tramtracé op de Maanweg is behoud en versterking van de ecologische zone uitgangspunt.	Leefbaarheid - Ecologie
	b	Alternatieven zijn er wel degelijk, maar niet of onvoldoende op waarde geschat. 1. De route via de Zonweg (2T) geeft Den Haag de gewenste halte centraal gelegen in de Binckhorst, waar tevens toekomstige hoogbouw gepland is en heeft niet de bovengenoemde nadelen. 2. Daarnaast is de mogelijkheid bij tracé 1T om de tram volledig aan de noordkant van de Maanweg te situeren niet als optie uitgewerkt, terwijl deze aanpassing de volgende voordelen heeft: - Bewoners van de Binckhorst hoeven niet over te steken wat de verkeersveiligheid ten goede komt; - De ecologische groenzone wordt niet aangetast en zou zelfs versterkt kunnen worden met een extra bomenrij; - De straal van de bocht van Maanweg naar Huygenstraverse zal groter zijn waardoor de tram een hogere snelheid kan houden en minder zal piepen.	Voor de route 2T is de inpassing moeilijker te realiseren dan bij variant 1T. Het vergt sloop van gebouwen en een lastige inpassing ter hoogte van de Regulusweg. De optie om de tram aan de noordkant van de Maanweg te situeren is vroegtijdig afgevallen omdat de boogstraal (de bocht) tussen de Binckhorstlaan en Maanweg te krap wordt. Daarnaast zouden de perceelontsluitingen van de panden van nu en in de toekomst dan over de OV-baan moeten. Tenslotte ontstaan er kruisingen met de Melkwegstraat, de Regulusweg en de A12 oprit. Het uitgangspunt bij het schetsontwerp is dat de ecologische groenzone niet wordt aangetast.	Afwegingen te onderzoeken alternatieven (Zeef 1)
	c	In de tekening op pagina 35 wordt de Maanweg teruggebracht van vier rijstroken naar twee. Dit zou ik een verbetering vinden van de huidige situatie waarbij de Maanweg regelmatig als racebaan wordt gebruikt met bijbehorende geluidshinder en veiligheidsrisico's. In deze uitwerking zou ik graag ook opgenomen zien dat de Maanweg een 30 kilometerzone wordt met drempels om het autoverkeer te ontmoedigen (wat als doelstelling genoemd is).	De Maanweg zal door de transformatie van de Binckhorst, de ingebruikname van de Rotterdamsebaan en de komst van HOV een ander verkeersbeeld krijgen. Het blijft echter de drukke verbindingsweg voor een groot deel van de Binckhorst. Gezien de verkeersintensiteit en het gebruik als hoofdroute voor de hulpdiensten zal de Maanweg vooralsnog geen 30 km straat worden. Wel zal de versmalling van de rijbanen tot één strook per richting een snelheid verlagend effect hebben.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	d	Tot slot is een brug met wandel- en fietspad over de Broeksloot ongewenst. Dit zal een verdere aantasting van de ecologische zone betekenen en naar verwachting meer (geluids)overlast tot gevolg hebben.	De eventuele brug voor langzaam verkeer over de Broeksloot, ter hoogte van de Heeswijkstraat zal in co-creatie met de omgeving verder worden uitgewerkt. Uitgangspunt is dat de brug ecologisch goed wordt ingepast.	Leefbaarheid - Ecologie

	e	Als inwoner van Voorburg vraag ik u om mijn belangen te behartigen en ervoor te zorgen dat er geen tram komt tegen of door de ecologische zone Broeksloot. Aangezien de noodzaak voor een tramverbinding naar station Voorburg niet degelijk en feitelijk is onderbouwd, is mijn voorkeurstracé geen tracé, met als tweede voorkeur variant 2T via de Zonweg.	Wij hebben aan de hand van het Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst en achterliggende (mer)onderzoeken de voorlopige voorkeur van tramverbinding 1T onderbouwd. Variant 2T is duidelijk duurder.	Alternatieve routes
091982	a	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan zienswijze 091102, aanvullend:	Zie voor beantwoording zienswijze 091102, aanvullend:	NVT
	b	De Binckhorst groeit. Hier heeft niet alleen de gemeente Den Haag baat bij, maar ook de omringende gemeenten Voorburg en Rijswijk. Meer consumenten voor de gemeentekernen, meer leven in de buurt. Meer mensen vraagt ook om een toekomstbestendige en schone slag in de infrastructuur, waarbij slim wordt omgegaan met de beschikbare schaarse ruimte. Dat kan alleen met een hoogwaardige ontsluiting van de wijk. We zijn het daarom eens met de geformuleerde ambitie van het masterplan om voorrang te geven aan duurzame, ruimte efficiënte en schone vormen van mobiliteit: lopen, fietsen en hoogwaardig openbaar vervoer. Met de verdere groei van de Binckhorst zijn mobiliteitsmaatregelen onontkoombaar. Niets doen is geen optie. We ondersteunen daarom het voorgestelde maatregelenpakket zoals geformuleerd op bladzijde 25 en 26 van het masterplan. Ook ondersteunen we het voorkeursalternatief van een HOV-verbinding van Den Haag centraal naar station Voorburg via de Binckhorstlaan en Maanweg en een aftakking via de Binckhorstlaan-Zuid, Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg naar Rijswijk en Delft. Wij pleiten voor zoveel mogelijk een tramverbinding die op niveau 0 – op straatniveau wordt aangelegd. Voordelen zijn dat meer mensen vervoerd kunnen worden, en de HOV op een leefbare manier in de beschikbare ruimte verwerkt kan worden. Het tracé via de Binckhorstlaan, Maanweg naar Station Voorburg via een tramverbinding is voor ons no-regret. Richting Rijswijk/ Delft Er is veel kritiek op de HOV-aftakking via Rijswijk naar Delft, die verbinding zou ook via een (snel)bus kunnen plaatsvinden. Mooie combi om via de trambaan die richting voorburg gaat, deels een bus te laten rijden die op de maanweg rechtdoor gaat Rijswijk in.	Dank voor uw zienswijze. Wat betreft uw suggestie om een (snel)bus te laten rijden voor de HOV-aftakking naar Rijswijk blijkt uit de Vervoerwaardestudie HOV-Binckhorst dat een busverbinding niet voldoende capaciteit biedt voor de verwachte vervoersvraag.	Alternatief-beoordeling
	c	Tramgeluid- en trillingshinder bij bruggen en in bochten. Graag betrekken van (innovatieve/experimentele) maatregelen om tramgeluid en trillingshinder te voorkomen. Dit is van belang om maximale steun van de buurgemeenten te krijgen.	In de planning- en studiefase vindt meer gedetailleerd onderzoek plaats naar geluid en trillingen en benodigde maatregelen.	Proces - Vervolgproces

091983	a	Deze zienswijze richt zich tegen de vanzelfsprekendheid dat de Binckhorst via Voorburg-West en Rijswijk met Delft moet worden verbonden, volgens de tracé variant 1T (waar nu de voorkeur naar uitgaat). De basis daarvoor lijkt te zijn, onder meer, de aannames over de ontwikkelingen in het gebied rond de Binckhorst en de hoeveelheid “bereikbare banen” binnen 45 minuten reistijd (genoemd in onderdeel 4.3.1. van MER MIRT-verkenning bereikbaarheid CID Binckhorst, hoofdrapport, p. 101). Als referentie zou zijn uitgegaan van 526.000 banen. Bij de variant T1 zou er een toename zijn tot 675.000, met mogelijke toename tot 700.000 met doortrekking naar Zoetermeer. Dat laatste is nu, voor zover ik het begrijp, niet aan de orde maar is dat mogelijk in de toekomst wel. De analyse voor de situatie zonder Rijswijk-tak (naar Delft) zou leiden tot een afname van 9 - 14%. De uitleg op p. 101 hierover is me niet helemaal duidelijk, het laagste aantal bereikbare banen dat genoemd wordt is 599.000, ook nog aanzienlijk. Dat is me wel duidelijk: voor een gebied waar vermoedelijk enkele tienduizenden mensen komen te wonen is met tracé 1T in de regio ruim een half miljoen banen bereikbaar, of iets misschien nog wat meer.	Dank voor uw zienswijze. Het aantal bereikbare arbeidsplaatsen binnen 45 minuten is in het stedelijk gebied ook zonder aanvullende maatregelen al hoog, dit komt omdat er veel mensen en banen in een relatief klein oppervlak geconcentreerd zijn. Dat is ook de reden om de nieuwe woningbouw in het stedelijk gebied te willen faciliteren. Door de aanleg van HOV, en 1T in het bijzonder, neemt de bereikbaarheid met het OV sterk toe. 9-14% toename is aanzienlijk op de al bestaande bereikbaarheid binnen 45 minuten. Het effect van die betere ov-bereikbaarheid is dat er een alternatief ontstaat voor de reiziger op de middellange afstand met het OV zodat de auto niet meer gebruikt hoeft te worden.	Nut en noodzaak
	b	Bij de keuze voor de inrichting van het OV naar en van de Binckhorst moet rekening worden houden met de weerslag ervan op de omliggende gebieden. Het tracé 1T bevat een dubbele keuze, die als een onlosmakelijk geheel wordt gepresenteerd. Vanwege de impact op het gebied rond de tramverbinding, vraag ik om de ontsluiting van de Binckhorst (een geschikte ov-verbinding met de stations Den Haag Centraal en Voorburg) niet automatisch te koppelen aan een nieuwe verbinding naar Delft via Voorburg-West. De leefbaarheid in en bereikbaarheid van de woonstraten in Voorburg- West wordt op een forse wijze aangetast door, onder andere, het geluid en trillingen van de trams en de verminderde toegankelijkheid voor bewoners, bezoekers en in dat gebied te leveren diensten.	Een HOV-verbinding maakt onderdeel uit van een regionaal netwerk en dient ook als zodanig bekeken te worden. Er zijn meerdere redenen voor een tramverbinding richting Rijswijk/Delft. Deze zijn verder toegelicht in paragraaf 4.6 van dit document.	Nut en noodzaak
	c	Op de informatiemarkt is uitgelegd dat de studies die zijn verricht een indicatie geven hoe de uitwerking zou kunnen plaatsvinden, maar niet op detail niveau inzicht (kunnen) geven hoe de tramverbinding uiteindelijk in Voorburg-West in het straatbeeld wordt ingepast. Wel wist men met zekerheid te vertellen dat er maatregelen nodig zijn om het verkeer te beperken, zodat de tram er bij kan. Daarbij werd gesproken over het ‘afknijpen’ van het wegverkeer rond de Geestbrug. Nogmaals, hoe dat er dan uit zou kunnen of moeten zien is nu niet bekend. Het ligt voor de hand aan te nemen dat het gebied grote gevolgen ondervind van het tweede deel, het nieuwe tracé naar Delft.	Er zijn verschillende mogelijkheden om het verkeer te beperken. In het Basispakket Mobiliteit is voorgesteld om het doorgaande verkeer op de Geestbrugweg er af te halen. Een mogelijkheid die hiervoor onderzocht is, is het aanbrengen van een 'knip' in het autoverkeer op de Geestbrug. Zie hiervoor maatregel 17 uit het Basispakket Mobiliteit. Bij de verdere uitwerking van de aanvullende maatregel Herinrichting Geestbrugweg (nr. 18) wordt onderzoek gedaan naar een veiliger weginrichting en ontsluiting van omliggende wijken.	Proces - Vervolgproces

	d	Voor de benodigde ontsluiting van de Binckhorst zelf is het aanleggen van de tram door Voorburg-West niet nodig. De aannames over bereikbare banen zijn niet onderbouwd en zijn niet relevant. Ze kunnen in elk geval niet de reden zijn om nu te kiezen voor bouw van een tracé naar Delft via Voorburg-West. Bovendien ligt het voor de hand om de in de toekomst beoogde doortrekking vanaf station Voorburg naar Zoetermeer, te benutten voor het maken van een verbinding met het tram tracé dat er nu al ligt voor lijn 19 vanuit Leidschendam naar Delft. Ook daarmee kan bereikbaarheid binnen 45 minuten van een groot aantal banen in de regio vanuit de Binckhorst worden gerealiseerd.	De verbinding door Voorburg-West biedt een directe route. De optie van lijn 19 via station Voorburg richting Zoetermeer zou leiden tot een te grote omweg voor een verbinding met Delft.	Koningscorridor
	e	Indien de besluitvorming zich toch nu al gaat richten op het doortrekken van de tramlijn via de Prinses Mariannelaan en door Rijswijk (Geestbrugweg) naar Delft moet dan bekend zijn hoe een en ander uitpakt voor de bewoners van dit gebied en voor de bezoekers (inclusief bezorgdiensten en andere weggebruikers) in dit gebied.	De effecten van de onderzochte tracés zijn beschreven in het plan-MER. Dit wordt nader uitgewerkt in de planning- en studiefase.	Proces - Vervolgproces
	f	Maatregelen om een tramverbinding die ‘eigenlijk niet past’ toch in te passen moeten de mogelijkheid voor bewoners en andere gebruikers van de openbare weg met een bestemming in Voorburg-West in acht nemen. Als er maatregelen kunnen worden getroffen om de impact voor de bewoners/bezoekers te verminderen dan moeten deze onderdeel zijn van de besluiten over de aanleg van de tramverbinding tussen de betrokken gemeenten en andere overheidspartijen.	Wij begrijpen uw zorgen. In de MIRT-Verkenning zijn schetsontwerpen opgesteld voor alle varianten om de impact van een tramverbinding in beeld te brengen. Ondanks de positieve bijdrage van een HOV-verbinding zijn inderdaad aandachtspunten geconstateerd, over onder meer de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Voorburg en Rijswijk. Daarom zijn in het Basispakket Mobiliteit aanvullende maatregelen voorzien, die de hoeveelheid autoverkeer beperken en goede inrichting van de straten mogelijk maken. In de planuitwerking wordt dit nader uitgewerkt, waarin ook aandacht wordt besteed aan deze aandachtspunten.	Proces - Basispakket Mobiliteit

091984	a	Ons bedrijf (naam bekend bij de projectorganisatie) in het centrum van Den Haag heeft een zeer unieke locatie voor een studio met onze afmetingen in Europa. Nergens anders is een soortgelijke studio te vinden in het Centrum van een grote stad. Wij verzorgen virtuele producties waar onder andere het Ministerie van Justitie en verschillende politieke partijen gebruik van maken. Velen van hen komen te voet naar onze studio. Daarnaast komen zeer regelmatig internationale klanten naar onze studio uit o.a. de V.S., Japan en Europa die vervolgens in het centrum van Den Haag verblijven. Dit omdat ons bedrijf een van de leiders is op het gebied van educatieve koepel vullende films die over de hele Wereld getoond worden. Een van de laatste producties die 100% door onze studio is uitgevoerd is de Tokyo Origami VR serie voor Meta(Facebook) en Cosm. Het filmen is door ons team in Japan gedaan en alle postproductie is in onze studio in Den Haag uitgevoerd. https://www.oculus.com/blog/experience-life-in-tokyo-from-eight-unique-perspectives-in-tokyo-origami-available-now-on-the-oculus-quest-platform/ We hebben gedurende de laatste 14 jaar non-stop geïnvesteerd in onze studio en grote interne verbouwingen uitgevoerd met behulp van een architect. We zullen de komende jaren door moeten gaan met investeren om de studio up to date te houden voor onze klanten. U kunt zich voorstellen dat het bericht van een eventuele toekomstige sloop van onze studio en de meeste bedrijven in de Lekstraat als een donderslag bij heldere hemel kwam. Wij willen onze unieke locatie in het Centrum, tussen de twee stations en de loopafstand naar het Centrum behouden.	Dank voor uw toelichting.	Grondverwerving en bedrijfsvoering

	b	Tot op heden is het ons niet duidelijk dat er een noodzaak bestaat om ons pand en dat van onze buren te slopen voor een eventuele tramlijn. Tenzij er nog andere plannen zijn om op onze plek andere bestemmingen te realiseren naast tramlijn, maar dat wordt op dit moment niet als reden gegeven voor de eventuele sloop. Daarom hebben wij ons geconcentreerd op alternatieve routes van de potentiële tramlijn. Hierbij in de attachment onze zienswijze voor alternatieve trajecten voor een potentiële tramroute naar de Binckhorst waar onze unieke industrie in het Centrum en een eventuele tramlijn naast elkaar kunnen voortbestaan. Wij zouden graag toelichting geven op de verschillende alternatieve routes 1,2,3,4, (zie attachment) waarbij het merendeel van de panden kan blijven voortbestaan. [AFBEELDING: 4 ALTERNATIEVE ROUTES DOOR HET GEBIED LEKSTRAAT] Bij optie 1, is er genoeg ruimte om twee tramsporen aan te leggen achter onze panden, de ruimte is groter dan er voor de twee sporen die nu naast de Lekstraat liggen is gebruikt. De geparkeerde auto's die daar nu staan van medewerkers van de NS of Prorail kunnen prima op de lege parkeerplaatsen staan naast het pand Lekstraat 156. Bij optie 2 is er gedeeltelijke sloop nodig. Bij optie 3 en 4 is er geen sloop nodig. Optie 4 lijkt wat langer maar op de totale lengte van het traject zal het procentueel te verwaarlozen zijn. Voordeel is het gebruik van bestaande trambaan. Er zijn nog meer alternatieven denkbaar, bijvoorbeeld om de weg van de Lekstraat te volgen met een tramlijn. Als er eens in de 10 minuten een tram rijdt dan zou dat gelijk zijn aan een toename van 5 auto's in het verkeer per 10 minuten. Dat is vrij weinig. Wij verzoeken de raad om routes te overwegen die de sloop van zoveel mogelijk panden zal voorkomen en de culturele waarde voor de stad van in ons geval onze Studio in te zien. U bent zich niet altijd bewust wat voor parels er in uw centrum kunnen bevinden, dit is wel al bekend is in het buitenland. Dank voor uw aandacht en we nodigen u graag uit voor een bezoek aan onze studio.	Dank voor uw zienswijze. We onderkennen het belang van de bedrijven aan de Lekstraat. De exacte tracéligging bij de Sporendriehoek en de locatie van kruising met het spoor ligt inderdaad nog niet vast. Er vindt nog onderzoek plaats naar de beste mogelijkheid om de sporen te kruisen. De exacte uitwerking volgt in de planning- en studiefase waarbij ook de mogelijkheden om de bedrijven aan de Lekstraat zoveel te kunnen ontzien onderzocht worden. Hierbij maken we graag gebruik van de ideeën uit de omgeving zoals u in uw zienswijze aangeeft.	Alternatieve routes
091985	a	Het is al enige jaren geleden dat gedachten wat vastere vorm kregen over een transitie van het gebied rondom de Binckhorstlaan; over de verbouwing van en inbouw in andere gebiedsdelen in of grenzend aan het centrum van Den Haag. De jaren nadien verstreken hebben andere mogelijkheden voor transport en een andere orde van grootte voor de te verwachten verkeersstromen ten behoeve van werk en van studie met zich gebracht. En brengen onzekerheid over het verwezenlijken van plannen die al in de uitvoerfase zouden zijn. In de nu ter beoordeling beschikbare gestelde stukken komt dit niet tot uiting, wat zeer begrijpelijk is lettend op de lange en tijdrovende weg waarin deze stukken uiteindelijk hun vorm hebben gekregen.	Dank voor uw zienswijze. Hierna gaan wij inhoudelijk in op uw zienswijze.	NVT

	b	Als eerste merk ik op met genoegen te hebben kennisgenomen van het feit dat er aandacht is besteed aan de geluidshinder en geluidsoverlast welke veroorzaakt wordt door het rijden van tram of lightrail door een bocht. Hierbij aansluitend: bij een keuze voor tram/ lightrail is de route daarvoor tussen begin Binckhorstlaan en Lekstraat nog niet vastgelegd maar wordt dit open gelaten. Daarbij merk ik het volgende op. Al eerder liet ik weten dat het laten rijden va railverkeer door de meest zuidelijk gelegen doorgang van het spoorviaduct, met een halte ter hoogte van Lekstraat/Weteringkade door het nemen van bochten en door het afremmen en optrekken voor bewoners met een grote mate van geluidsoverlast gepaard zou gaan. De frequentie ervan en de luidheid zal voor bewoners niet alleen daar, maar ook aan de andere zijde van het Schenkviaduct in de Rivierenbuurt Zuid tot ernstige klachten kunnen leiden en ziekmakend kunnen zijn. Een verlegging van het traject langs de spoorrails vermindert in elk geval de directe belasting op gevels van woningen.	Zie paragraaf 4.11 voor meer informatie over de situatie rond de sporendriehoek. De exacte tracéligging bij de Sporendriehoek en de locatie van kruising met het spoor ligt inderdaad nog niet vast. Er vindt door de gemeente Den Haag onderzoek plaats naar de beste mogelijkheid om de sporen te kruisen. Het nadeel van de bogen in het huidige schetsontwerp is onderkend, maar er worden ook varianten onderzocht met minder en/of ruimere bogen. De exacte uitwerking volgt in de planning- en studiefase waarbij ook gedetailleerder onderzoek naar geluid wordt gedaan.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	c	De meest voor de hand liggende route is om de naar het Noorden gelegen doorgang onder de spoortunnel voor eventueel railverkeer te reserveren. Ik begrijp dat daarmee extra kosten worden voorzien, omdat de grond over en onder dit traject (ernstig) vervuild is als een gevolg van het eerdere gebruik door NS in de tijd dat er nog locomotieven die op kolen reden, daar ter plekke werden onderhouden en er ook een smeerput was. Het lijkt mij een prachtig moment om de verdere vervuiling van het ondiepe en diepe grondwater ter plaatse een halt toe te roepen door na vele jaren de grond eens te saneren. Nu ik toch over het item saneren en bodemvervuiling schrijf: voor wat betreft het gebied aan de Oostzijde van Binck 36 kan ik vertellen dat ik meer dan 65 jaar geleden aldaar nog geschaatst heb en dat het gebied inderdaad toen weiland was. Ik neem aan dat Prorail en NS als mede Oosterveer uit eigen historie en andere bedrijven u de gebruiksgeschiedenis nadien en andere gebiedsdelen kunnen vertellen. Wel wil ik opmerken dat – omdat het een dieper gelegen (polder)gebied betreft – er rekening moet worden gehouden dat er vervuiling in de loop der jaren vanuit naastgelegen gebieden is opgetreden. Een ander punt is dat het vermoedelijk ernstig vervuilde gebied langs de Trekvlietweg, uit de plannen zijn gelaten. Het lijkt mij de kans geven voor een mooie verbinding voor fietsers tussen HS en Binck 36 en verder; en lijkt mij een uitstekende plaats voor voorzieningen zoals een sporthal / sportzalen / zwembad met daktuin.	Een deel van de genoemde gebieden (Trekvlietplein, poldergebied (Binckhorst) afgezien van tracés)) liggen buiten de locatie van de tracés en vallen daarmee buiten de scope van de HOV-verbinding. Daarnaast is er alleen voor het gebied rondom BINK36 en het autosloopbedrijf onderzoek nodig, de rest van het gebied is reeds gesaneerd. Met betrekking tot de fietsverbinding, er is een fietsroute gepland op de door u gesuggereerde fietsverbinding.	Grondverwerving en bedrijfsvoering

	d	In de regio waarmee u samenwerkt is in de afgelopen jaren ervaring opgebouwd met de aanleg van tunnels voor tram /trein en voor aanvullend vervoer per boot. Ik stel voor, om niet nu te kiezen voor een van de plannen zoals die zijn uitgewerkt en getoetst voor de MER. Ga eerst na welke voordelen voor de nabije en verre toekomst een verbinding over het water tussen Delft en CS, analoog aan de bootverbinding tussen Dordrecht en Rotterdam zal hebben. En kies, indien toch voor een railverbinding wordt gekozen, voor ondertunneling, een metroverbinding. Niet alleen zou dan het toch al smalle pad waarlangs – zo worden we geacht ons te verbeelden – Huijgens liep van Hofwijck naar Scheveningen nog enigszins bewaard worden. Ook leidt dit niet tot een versmalling van de wegen van 2-baans naar 1 baan juist waar in het voorliggende plan ook al afremmend openbaar vervoer voor halte en bocht wordt voorzien.	Dank voor uw suggesties. Met het oog op continuïteit van het systeem (extra overstap nodig) en lage snelheid van een vaarverbinding zijn deze opties niet haalbaar.	Alternatieve routes
	e	Ook merk ik op, dat in de MER niet de effecten zijn meegenomen van de inmiddels in gebruik genomen route vanaf de Zonweg langs het spoor met een aansluiting op de Binckhorstlaan ter hoogte van de Milieustraat. Door de verkeerslichten is hier sprake van niet in beeld gebrachte geluidsproductie.	U doelt hierbij waarschijnlijk op de Supernovaweg. In het Plan-MER houden zowel de referentiesituatie als de onderzochte alternatieven rekening met de aanwezigheid van deze weg.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	f	Tenslotte merk ik op, dat – niet uit Nederlands onderzoek, hoewel er sinds kort aandacht voor is ontstaan - dankzij onderzoek en publicatie vanuit andere landen inmiddels bekend is dat fijnstof een grote bijdrage levert aan het voorkomen van een aantal ziektebeelden; dat is aangetoond dat koolwaterstoffen epigenetische eigenschappen bezit en dat is aangetoond dat deze veranderingen van DNA aan een volgende generatie kunnen worden overgedragen. Ik mis een opmerking over deze effecten bij de bespreking van grenswaarden voor fijnstof en voor benzeen of voor VOS. Voor het overige: ik betreur ten zeerste dat dieren aan plannen worden opgeofferd.	De concentraties luchtverontreinigende stoffen moeten voldoen aan de wettelijke grenswaarden. Bijlage 2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) geeft grenswaarden voor de concentraties in de buitenlucht voor onder andere de stoffen stikstofdioxide (NO2), fijnstof (PM10 en PM2,5), zwaveldioxide (SO2), lood (Pb), benzeen (C6H6), koolmonoxide (CO) en benzo(a)pyreen (BaP). Wanneer sprake is van een overschrijding, dienen maatregelen getroffen te worden zodat blijvend voldaan wordt aan de wettelijke grenswaarden. In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO2) en fijnstof (PM10), omdat de achtergrondconcentraties van deze stoffen het dichtst bij de grenswaarden liggen. In het Plan-MER is om die reden alleen naar deze stoffen gekeken.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten

091986	a	Reading the plans for a new tram line, as the resident of Geestbrugweg street in Rijswijk, I get a shiver down my spine. Working remotely from home for three years now, with a window facing the street, I can say a lot about the safety, or rather the lack of it. Daily, at any given moment I see people on their scooters, bicycles, speeding in their cars, buses, ambulances, trucks, pedestrians and people trying to park their cars while getting the angry looks from the others speeding on bicycles or mopeds who are surprised that they have to slow down because someone dares to park his/her car on the street they have their houses for which they pay the taxes for. On the number of occasions I have seen children on their bicycles falling next to the driving cars, not to mention, two deaths that have occurred after the traffic accidents, one hit by the truck! Seeing what daily life is like on this street makes me very worried about my child cycling here, especially during mad day so we arranged the bus for her to get to the school. Safety matters more than the costs! By putting the additional tram line to already a heavy busy road how can you guarantee that our daily living at this street will not deteriorate even further ? Which research has been done regarding the safety on the Geestbrugweg? Which measures have been taken to improve the current situation in a view of this planning? What about the increase of the noise with the additional tram? How this is being calculated and taken into account?	Thank you for your submission. The development of the Binckhorst will result in a significant increase in mobility. Without further measures (Reference situation), major problems with traffic flow and road safety are expected due to a significant increase in car traffic. This applies also in Voorburg and Rijswijk. With the public transport connection and additional measures, the growth of car traffic is limited/prevented. To ensure proper assessment in the Plan-MER / EIA (Environmental Impact Assessment), sketch designs are available for all detailed variants. These sketches provide a good indication of the suitability and possible consequences for, among other things, road safety. The conclusion is that a tram can be fitted in the Geestbrugweg, provided that it runs along with other traffic. Specifically, on this part of the route this mixed traffic is detrimental to road safety and traffic flow at the intersections is a point of attention. As mentioned, the integration of the tram ensures a reduction in the total amount of car traffic in the Geestbrugweg. Extra attention must be paid to ensure that the tram is integrated as safely as possible in the Geestbrugweg. One of the considerations is to take traffic-restricting measures at the Geestbrug (included as a measure in the Basispakket Mobiliteit (additional measures regarding mobility)) to further ensure road safety. The municipality of Rijswijk is taking this into account in the redevelopment of the Geestbrugweg to make it more liveable and safer. This process has already started together with the residents and entrepreneurs of the Geestbrugweg and the surrounding area.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
	b	There is one tram with the restaurant in, passing once in a while and we can literally feel our house vibrating, with the frequency of a possible new tram, what about our comfort and the conditions of our houses in future?	The amount of vibration nuisance caused by implementing a new tramway is limited compared to the reference situation. The other traffic causes the majority of the vibrations - the additions caused by the tramway are very small. That also means that additional chance of damage caused by implementing a tramway is very small at less than 1 percent.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	c	With the modern planning, the living circumstances of people should be taken as priority, not only conveniences, especially if they are at the expenses of others. Projects look much easier on paper than in reality. We do not deserve to live in the reality in which our health and safety are being further challenged. I ask for your careful consideration and the reality check.	In a process like this, your concerns have a vital place within the decision-making process. In the Plan-MER / EIA (Environmental Impact Assessment), these aspects are visualized between the variants, including a zero variant.	Leefbaarheid
091987	a	Er word expliciet opgemerkt dat het kruispunt Binckhorstlaan Maanweg niet voldoet aan het wensbeeld van een tram bocht straal en dat deze moet afremmen tot maximaal 15 km/uur. Dit kruispunt kent een hoge dichtheid van bewoners binnen gehoor afstand op de Overburg en Corbulo kade en Binck Eiland. Binnen de rapportage word verder geen aandacht besteed aan hoe dit opgelost gaat worden. In mijn zienswijze zou dit vroegtijdig onderzocht en gedetailleerd moeten worden en niet pas aan het eind als al voor een traject besloten is.	Dank voor uw zienswijze. In de MIRT-verkenning zijn schetsontwerpen van alle varianten opgesteld waarmee effecten, knelpunten en aandachtspunten voor het vervolg inzichtelijk worden gemaakt, rekening houdend met de benodigde beslisinformatie die nodig is voor te maken keuzes, zoals ook voor deze locatie. De exacte vormgeving van het kruispunt moet in een volgende fase nader worden afgewogen en uitgewerkt. In paragraaf 4.9 van dit document worden de thema's trillingen en geluid verder uitgelegd.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid

	b	Booggeluid voorzien door de krappe bochten in de tracés en wordt negatief beoordeeld in alle varianten. De rapportage stelt alleen dat het niet onderscheidend is echter er word nergens een alternatief of een preventieve oplossing geboden. Mijns inziens is dit tot nu toe onderbelicht. Met name in de extreem krappe bocht MIRT-Verkenning CID-Binckhorst Binckhorstlaan-Maanweg zal een verruiming van de bocht een directe consequentie hebben voor de groenstrook.	Voor de onderlinge vergelijking van de MER-varianten is dit inderdaad niet onderscheidend omdat alle varianten meerdere bochten bevatten. In deelrapport 3 zijn in paragraaf 6.5 ruimere bogen aangedragen in het Plan-MER als mogelijke maatregel, maar ook het verlagen van de snelheid of toepassing van smering van het contact tussen wiel en rail is een mogelijke maatregel omdat niet altijd de bocht aangepast kan worden (bijvoorbeeld omdat daarmee bestaande waarden worden aangetast wat niet gewenst is).	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	c	De additionele geluidsoverlast word in het rapport weg gecijferd onder de noemer van “binnen de norm” of “lager dan het overig verkeer”. Hier is echter geen rekening gehouden met; a. In de toekomst zal wegverkeer stiller worden door elektrisch rijden van zowel auto’s als brommers. Hier is in de analyse geen rekening gehouden en dient nader onderzocht te worden. b. Met name in de avond uren is er minder omgevings geluid en zullen kinderen / volwassenen gaan slapen terwijl het HOV blijft rijden en geluidshinder blijft produceren. De hinder zal hierdoor hoger zijn.	In het Plan-MER zijn (gebruikmakend van een geluidsmodel) de alternatieven vergeleken met de referentiesituatie. Hier is voor de invoergegevens gebruik gemaakt van verkeerscijfers en de frequentie van de nieuwe HOV-lijn.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	d	De Binckhorst brug zal voor het beoogde 1T traject worden aangepast. In de MER word nergens melding gemaakt dat het geluid van een tram welke het stalen beweegbare brugdek oprijdt is meegenomen. Bij de bruggen aan het Leeghwaterplein en Rijswijkse weg is dit significant. Wij zien dit graag meegenomen worden in de evaluatie. Van de situatie rondom de Binckhorst-Maanweg aansluiting.	Met het geluidsmodel is het niet mogelijk om rekening te houden met het materiaal van een brug. Kwalitatief is wel ingegaan op booggeluid. Voor de Binckhorstbrug wordt in de planning- en studiefase verder onderzocht op welke wijze deze wordt aangepast (vervangen), waarbij ook de effecten van geluidsproductie meegenomen zullen worden.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid
	e	Het principe profiel A op de maanweg is niet eenduidig of dit de bestaande groenstrook is of een nieuwe (zoals bij de principe profiel B). Graag toelichten. Gezien de zuidelijke trambaan over de huidige parkeer strook / trottoir loopt, vraag ik mij af of er rekening is gehouden met de masten voor de bovenleiding in combinatie met de bomen. Dit zou in een vervolgtraject bekeken moeten worden ter voorkoming dat in een later stadium alsnog de bestaande bomen gekapt dienen te worden.	Het belang van deze ecologische zone als onderdeel van de stedelijke groene hoofdstructuur (SGH) wordt onderschreven. In het Masterplan Bereikbaarheid zijn daarom de opties met een groot ruimtebeslag in de groenzone niet meer opgenomen. Bij de verdere inpassing van het tramtracé op de Maanweg is behoud en het liefst ook versterking van de ecologische zone uitgangspunt. De exacte inrichting en vormgeving (ook van de bovenleiding) moet in de planning- en studiefase nader worden afgewogen.	Leefbaarheid - Ecologie
	f	Is er overwogen om te kijken naar geluids wering / demping door extra groen aan te planten in de groenstrook aan de maanweg? Is er gekeken naar het behoud van het groene zichtveld vanuit de woningen aan de Overburgkade naar de maanweg. In de huidige situatie is de bebouwing aan de maanweg niet direct zichtbaar door de groenstrook. Het MER rapport geeft hier geen inzicht in en dit zou een uitgangspunt voor de vervolg stappen moeten zijn.	Geluidsmaatregelen en de uiteindelijke inpassing zijn in de MIRT-verkenning nog niet bepaald. Wel is bij kwaliteit groen (deelrapport 2 Plan-MER) ingegaan in welke mate de HOV-varianten impact hebben voor kwaliteit groen (en beleidsambities met betrekking tot groenstructuren). Met betrekking tot de Overburgkade en wensen zoals groen zichtveld vanuit Voorburg wordt in de planning- en studiefase verder vormgegeven in overleg met de omgeving.	Leefbaarheid - Trillingen en geluid

	g	***(1)*** Wij willen u vragen om nogmaals expliciet te kijken naar de algehele verkeersdruk op de Maanweg. Het toevoegen van een trambaan en een verbeterd fietspad vereist meer ruimte die gezien de bebouwing enerzijds en groenstrook anderzijds beperkt is. ***(2)*** Wij willen u vragen om te onderzoeken wat de effecten zouden zijn van het autoluw maken van de Maanweg. E.g. uitsluitend toegankelijk voor bestemmingsverkeer Binck Eiland en Voorburg West of afsluiten van de Binckhorstbrug voor autoverkeer. De verminderde auto druk zal een positieve bijdrage geven aan de directe leefomgeving en meer ruimte geven voor het tram tracé (al dan niet gecombineerd met overig MIRT-Verkenning CID-Binckhorst verkeer). Op dit moment is er al een sterk verbeterde situatie door de afsluiting van de Binckhorstbrug voor onderhoud.	Door de realisatie van HOV kan het autoverkeer worden beperkt. Daardoor ontstaan er mogelijkheden om wegen te versmallen (Maanweg) en zijn er minder parkeerplaatsen nodig. De daardoor vrijkomende ruimte zal, onder andere, worden benut om op wegvakken meer ruimte voor de voetganger en veilige fietsvoorzieningen te maken. In dat verband zijn er in het Masterplan Bereikbaar en het no-regret pakket ook maatregelen opgenomen die loop- en fietsroutes verbeteren. Bij de plannen voor de uitwerking van de openbare ruimte in de te transformeren delen van de Binckhorst is uitgegaan van de Gebiedsaanpak Binckhorst (RIS 299319), Handboek Openbare Ruimte Binckhorst (RIS 307337) en het Plan Openbare Ruimte en Buitenruimte Binckhorst (RIS 303175). Daarin is uitgegaan van een hoog ambitieniveau voor de transformatie van de Binckhorst met meer ruimte voor langzaam verkeer. Daarbij merken wij op dat op wegvakken waar voor het HOV een herinrichting nodig is, dit zal worden aangepast op de huidige richtlijnen qua maatvoering en inrichting voor een veilige en afwikkeling van alle verkeerssoorten.	Mobiliteit - Verkeers-intensiteiten
	h	Wij maken ons ernstige zorgen over het lang termijn behoud van de groenstrook tussen de Maanweg en de Overburgkade. Er is gekozen voor behoud van deze groenstrook echter er zijn een hoop overwegingen, knelpunten, detailleringen, alternatieven en wensbeleid. Wij zouden graag zien dat er een expliciete beslissing genomen wordt om deze mooie groenstrook met zijn oude bomen en paden te behouden ten behoeve van alle mensen die in Voorburg West en de toekomstige Binckhorst wonen.	Zie ook de beantwoording bij zienswijze 091987e. Dit volgt in de besluitvormingsfase.	Leefbaarheid - Ecologie
091988	a	Hierbij maak ik mijn zienswijze op Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en Plan-MER kenbaar. Het is september en mijn 12-jarige zoon kwam thuis van school met zijn neef. Ze hadden een geweldig idee - laten we naar de Aldi gaan om snoep te halen. Ze springen op hun fiets en rijden de Geestbrugweg af richting Herenstraat. Ze kopen snoep en rijden vrolijk terug over de Haagsweg. Maar in plaats van het juiste fietspad te volgen rijden ze op het trottoir aan de verkeerde kant van de weg (de kant waar ons huis staat). Dat is totdat er verschillende voetgangers op de stoep staan en ze uitwijken en niet zien dat er iemand op het fietspad komt. Precies op dat moment besluit een brommerchauffeur van achter de vrachtwagen die ze volgen op de Geestbrugweg het fietspad op te gaan. Wat een normale naschoolse dag had moeten worden eindigt in een tragedie. De brommerrijder en mijn zoon botsen op elkaar. De brommerrijder valt voor de vrachtwagen en mijn zoon achter de vrachtwagen (het had makkelijk de andere kant op kunnen gaan). De jongvolwassen bestuurder werd echter door de vrachtwagen overreden - ernstig gewond en later overleden. Woorden kunnen niet eens de pijn van die dag uitdrukken - voor de moeder en haar familie die hun kind voor altijd verloren hebben; noch voor de vrachtwagenchauffeur, de getuigen, mijn zoon, zijn neef en onze hele familie die getraumatiseerd waren en nooit zullen verwerken wat er gebeurd is.	Dank voor uw zienswijze. Wat u beschrijft is een vreselijk incident. Het thema verkeersveiligheid heeft onze nadrukkelijke aandacht. In de verdere uitwerking van de studie is ook het doel om de Geestbrugweg en andere wegen leefbaarder en veiliger in te richten. In het Basispakket Mobiliteit is bijvoorbeeld een maatregel voor herinrichting van de Geestbrugweg en beperking van de hoeveelheid autoverkeer opgenomen, met mogelijk vrijliggende fietspaden.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid

	b	Waargebeurd verhaal. Ben ik tegen een nieuwe tram op de Geestbrugweg? Niet per se. Toen wij ons huis kochten (15 jaar geleden) reed Tram 1 voor onze deur (zij het niet zo frequent als de voorgestelde). Maar in de 15 jaar dat ik op de Geestbrugweg woon heb ik talloze ongelukken meegemaakt tussen trams en fietsen; fietsen en auto's, brommers en auto's, brommers en fietsen, voetgangers en de tramrails, etc.. Ik zeg dit niet lichtvaardig. Ik heb een paraplu en dekens gebracht naar een door een auto overreden brommer die met een gebroken been op straat lag te wachten op een ambulance. Na een luid ongeluk ben ik naar buiten gerend om een jonge brommerrijder op de grond te vinden met een hersenschudding doordat hij was uitgegleden over de natte tramrails - ik heb met hem in mijn woonkamer gewacht tot zijn vader hem kwam ophalen en naar het ziekenhuis bracht. Een goede vriend en buurman stond op de hoek van de Geestbrugweg en de Haagweg, maar een paar meter van het ongeluk van mijn zoon, te wachten om over te steken toen er weer een tragedie gebeurde. Voor hem reed een motorfiets de man naast hem omver. Hij probeerde onmiddellijk de man te redden door hem mond-op-mondbeademing te geven, maar het mocht niet baten want ook hij stierf later. Ik heb meer verhalen…Het is gewoon niet veilig op de Geestbrugweg en dat is het al een hele tijd niet meer. Wat mij tegenstaat is meer, meer, meer op de Geestbrugweg. In de ochtend- en middagspits zie je moeders en vaders fietsen met jonge onervaren kinderen op de fiets, tieners fietsen of op brommers met vrienden op weg naar de middelbare school die niet op het verkeer letten. Bezorgbrommers en elektrische fietsen razen voorbij terwijl ze naar luide muziek luisteren. Je ziet professionals die zich naar hun werk haasten, velen die in de buurt wonen, en nog veel meer die de Geestbrugweg gewoon gebruiken als doorgang naar de snelweg (A4, A13, A12, etc). Je ziet veel vrachtwagens (groot en klein) die zich naar hun bestemming haasten. De nieuwe tunnel moet nog bewijzen dat het verkeer van de Geestbrugweg wordt verlicht (ik zie alleen maar meer, meer, meer). In het kader van een samenleving die steeds ongeduldiger en gehaaster is geworden. De brug gaat op en neer door het bootverkeer: zowel fietsers als auto's haasten zich om de verhoging van de brug voor te zijn. s Avonds is het volgens mij nog erger. Ik loop met mijn honden naar het park en betrap mezelf erop dat ik schreeuw tegen te hard rijdende auto's die met minder verkeer de 50 km/u over de Geestbrugweg ver overschrijden. Er moet veel meer gecontroleerd en bekeurd worden. Ik heb het echter over de huidige situatie. Dit gaat niet eens in op wat het toevoegen van een zeer frequente brede tram zal doen.	Voor deze inbreng geldt tevens dat het thema verkeersveiligheid onze nadrukkelijke aandacht heeft. In de verdere uitwerking van de studie is ook het doel om de Geestbrugweg en andere wegen leefbaarder en veiliger in te richten. In het Basispakket Mobiliteit is bijvoorbeeld een maatregel voor herinrichting van de Geestbrugweg en beperking van de hoeveelheid autoverkeer opgenomen, met mogelijk vrijliggende fietspaden.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid

	c	Ik heb een paar van de planningssessies voor de Binckhorst, Mariannelaan en Geestbrugweg bijgewoond. Elke keer heb ik gevraagd of iemand het huidige veiligheidsniveau heeft beoordeeld - het aantal ongevallen? Of de politie- en ambulancegegevens bekeken? Of zelfs fietsers, automobilisten, bewoners geënquêteerd over hun ervaringen...Ik kan me niet voorstellen dat ik de enige ben die de huidige problemen heeft ervaren. Maar niemand kan mij dergelijke evaluaties laten zien. Ik heb geluisterd hoe ingenieurs vertellen hoe de nieuwe bredere of frequentere tram technisch mogelijk is op de Geestbrugweg en technisch veiliger zal zijn. Ik zie mooie tekeningen met bomen bij de tram, en slechts een paar fietsers en auto's op de weg. Ik geloof er echter geen moment in. Er moet iets wijken - met de huidige bebouwing (de toekomstige bebouwing in Binckhorst niet eens meegerekend). De laatste keer dat ik telde waren er minstens 10 hoogbouwhuizen in aanbouw en er zijn er nog meer gepland. Er lopen elke dag alleen maar meer voetgangers voor mijn huis, meer fietsen, meer auto's en binnenkort meer trams en bussen. En meer tragedies... is het een giftige mix die wacht op nog een tragedie. Als je zoals ik was, geloofde je misschien niet dat het jou of je familie kon overkomen. Denk nog eens na. Wat ik wil zien is een plan voor minder... iets moet geven. Alleen trams (geen auto's die de Geestbrug oversteken); slechts één rijstrook met één richting verkeer; alleen fietsen en trams. Hoewel mij is verteld dat dit mogelijkheden zijn, geloof ik niet dat ze echt serieus worden overwogen. Ik zit in de marketing, ik zie de campagne om ons ervan te overtuigen dat de steden Den Haag, Voorburg en Rijswijk rekening houden met alle bewonerswensen. Den Haag heeft een doorgang nodig om het tramverkeer door de Strijkijzer, door Binckhorst, etc. te ontlasten, maar de woonwijken aan weerszijden van de Geestbrugweg hebben oude woningen, ouderen en jonge gezinnen. Het kan niet nog meer grootstedelijk verkeer aan - het is nooit ontworpen om zoveel verkeer te verwerken en zou dat ook niet moeten doen.	In de MIRT-verkenning is geconcludeerd dat de ontwikkeling van de Binckhorst zorgt voor een sterke toename van de mobiliteit. Zonder verdere maatregelen (Referentiesituatie) zijn grote problemen met verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid te verwachten door een sterke toename van het autoverkeer, ook in Voorburg en Rijswijk. Met de HOV-verbinding en aanvullende maatregelen wordt de groei van het autoverkeer beperkt/voorkomen. Om de beoordeling in de Plan-MER goed te doen zijn voor alle varianten schetsontwerpen opgesteld. Ondanks dat dit eerste schetsen zijn, geven deze ontwerpen een goed beeld van de inpasbaarheid en mogelijke gevolgen voor onder andere verkeersveiligheid. Conclusie is dat een tram in de Geestbrugweg inpasbaar is, mits deze met het overige verkeer meerijdt. Hierbij is tevens geconstateerd dat specifiek op dit deel van het hele tracé dit gemengde verkeer nadelig is voor de verkeersveiligheid en dat de doorstroming op de kruispunten een aandachtspunt is. Zoals genoemd zorgt de inpassing van de tram wel voor vermindering van de totale hoeveelheid autoverkeer in de Geestbrugweg. Geconstateerd is dat er in de planning- en studiefase extra aandacht moet zijn om de tram op een zo veilige mogelijke wijze in de Geestbrugweg in te passen. Een van de overwegingen hierbij is om verkeersbeperkende maatregelen bij de Geestbrug te nemen (opgenomen als maatregel in het Basispakket Mobiliteit). Hiermee kan de hoeveelheid autoverkeer verder teruggebracht worden, wat de verkeersveiligheid ten goede komt. De gemeente Rijswijk neemt deze mee in de uitwerking van de herinrichting van de Geestbrugweg om deze leefbaarder en veiliger te krijgen. Dit proces is reeds gestart samen met de bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving.	Mobiliteit - Verkeersveiligheid
091989		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091311	Zie voor beantwoording zienswijze 091311	NVT
091990		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
091991		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
092001		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 090303	Zie voor beantwoording zienswijze 090303	NVT
092002	a	Tramhalten dienen niet gesitueerd te worden in een bocht, maar in rechtstand te kunnen worden aangelegd. Alleen dan is een minimale spleetbreedte en -hoogte re realiseren.	Bedankt voor uw zienswijze, met betrekking tot uw punt over het feit dat het plaatsen van haltes in bochten onwenselijk is nemen wij ter kennisgeving aan. Hierna gaan wij inhoudelijk in op uw zienswijze.	NVT
	b	Toegankelijke halten dienen op een veilige manier te kunnen worden bereikt en maximaal op 300 tot 500 m. afstand (afhankelijk van de dichtheid van de bebouwing) te worden aangelegd om hiermee de loopafstand tot de halten te beperken. Dit is belangrijk voor mensen die slecht ter been zijn en voor de groeiende groep oudere inwoners van Den Haag.	Waar de definitieve haltes komen te liggen, is een vraagstuk welke verder uitgewerkt wordt in de planning- en studiefase. Bij de uitwerking van de deelgebieden in de Binckhorst worden ook meer looproutes mogelijk gemaakt en is meer ruimte voor langzaam verkeer opgenomen (Handboek Openbare Ruimte Binckhorst (RIS 307337) en het Plan Openbare Ruimte en Buitenruimte Binckhorst (RIS 30317)).	Proces - Vervolgproces

	c	Het is belangrijk om voldoende ruimte te realiseren voor fiets parkeren en deelmobiliteit. Bij meerdere halten zullen voorzieningen komen om (deel)fietsen of -scooters te stallen. Deze voorzieningen mogen geen obstakel vormen voor mensen met een beperking. Dat geldt ook voor de route naar de halten toe. Wanneer het gebruik van (deel-)fietsen en scooters gefaciliteerd wordt bij de halten, zullen deze ook terug te vinden zijn in de wijk. Dat betekent dat er ook in de wijk ruimte gemaakt dient te worden om (deel-)fietsen en -scooters te parkeren.	In het Basispakket Mobiliteit zijn geen specifieke maatregelen opgenomen om fietsvoorzieningen bij de haltes te realiseren. Om te voorkomen dat de deelscooters en deelfietsen voor overlast zorgen, zijn er afspraken gemaakt met aanbieders van deze deelmobiliteit. Zo heeft een aanbieder een vergunning nodig voor het aanbieden van deel(bak)fietsen en deelscooters. Daarin is een aantal zaken geregeld om geen overlast te veroorzaken.	Proces - Basispakket Mobiliteit
	d	Wanneer bij de verdere uitwerking gekozen wordt voor een tracé op +1 of -1 dient de halte op dat niveau ook goed bereikbaar te zijn voor mensen met een beperking door middel van trappen, liften en een hellingbaan. Op deze wijze blijft een halte bereikbaar voor iedereen, ook wanneer de lift uitvalt.	Een goede toegankelijkheid van de haltes is uitgangspunt. De precieze invulling hiervan wordt in de planning- en studiefase vastgesteld per locatie.	Proces - Vervolgproces
	e	Bij de grote haltes dienen enkele algemene gehandicaptenparkeerplaatsen te worden aangelegd, zodat reizigers met een beperking de auto kunnen parkeren bij de halte om over te stappen op het OV	Dit is geen onderdeel van huidige uitgangspunten, de nieuwe haltes langs het voorkeurstracé zijn haltes in hoogstedelijk gebied waarbij een parkeerplaats niet bij de functie van de halte past. Een overstap van auto naar OV vindt idealiter plaats aan de rand van de stad.	Proces - Vervolgproces
	f	Bij de No-Regret maatregelen wordt er gesproken over Smart Mobility en daaruit voortvloeiende pilots. Vooral is van mening dat Smart Mobility een bijdrage kan leveren aan het ondersteunen van mensen met een beperking waar het gaat om het gebruik van het OV en waar het gaat om een goede heldere informatievoorziening die onze doelgroep kan helpen in het vinden van haar weg binnen de openbare ruimte.	De wijze waarop de maatregel Smart Mobility en daaruit voortvloeiende pilots vorm krijgt, is nu nog niet bekend. Dank voor uw suggestie om bij deze maatregel juist ook aan mensen met een beperking te denken.	Proces - Basispakket Mobiliteit
	g	Vooral wil graag betrokken worden bij de toekomstige ontwikkelingen omdat zij veel kennis en ervaringsdeskundigheid bezit om integrale toegankelijkheid te bewerkstelligen. Dit kan door aan tafel te zitten bij alle stadia van planontwikkelingen of door toets momenten in te bouwen waarbij vooral haar expertise kan inbrengen in een zo vroeg mogelijk stadium, waarin zaken nog niet vastliggen. Wij vernemen graag of, en zo ja op welke wijze, u voorgaande adviezen in het ontwerp Masterplan verwerkt. Desgewenst zijn wij beschikbaar onze standpunten nader toe te lichten.	Dank voor uw aanbod om mee te denken. Wij zullen u blijven betrekken bij het vervolgproces.	Participatieproces
092003		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091205	Zie voor beantwoording zienswijze 091205	NVT
092004		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091620	Zie voor beantwoording zienswijze 091620	NVT
092101		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091311	Zie voor beantwoording zienswijze 091311	NVT
092102		Ik maak mij grote zorgen om de ontwikkelingen in Voorburg West. Ik ben hier geboren en getogen en zie zo langzamerhand de leefbaarheid in deze wijk vreselijk achteruit gaan. Hier wonen zoveel jonge gezinnen die hun kinderen ook graag in een gezonde leefomgeving laten opgroeien, en terecht!! Als dit plan doorgaat – wat God verhoede – blijft er weinig van de gezonde leefomgeving over. Het is nu al vreselijk slecht qua luchtverontreiniging en Verkeerslawaai enz.	Dank voor uw zienswijze. De initiatiefnemers nemen uw zorgen serieus. De gevolgen voor bereikbaarheid en leefbaarheid worden, ook op lokaal niveau, afgewogen bij de besluitvorming.	Leefbaarheid
092103		Deze zienswijze is (grotendeels) gelijk aan zienswijze 091102	Zie voor beantwoording zienswijze 091102	NVT



Colofon

Nota van Antwoord
op het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en Plan-MER
31 maart 2023

Opdrachtgevers:
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Ministerie van infrastructuur en Waterstaat

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Provincie Zuid-Holland

provincie Zuid-Holland

Metropoolregio Rotterdam - Den Haag

METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

Gemeente Den Haag

Den Haag

Gemeente Leidschendam-Voorburg

Leidschendam-Voorburg

Gemeente Rijswijk

Rijswijk

Programma Mobiliteit en Verstedelijking

MoVe

Opgesteld door: APPM management consultants

management consultants

Copyright foto's diverse pagina: Jurriaan Brobbel, Den Haag.