Omgevingsverslag

MIRT-Verkenning CID-Binckhorst

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

provincie Zuid-Holland

MRDH METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

Leidschendam-Voorburg

Den Haag

MoVe

Omgevingsverslag MIRT-Verkenning CID-Binckhorst

Beoordelings- en besluitvormingsfase

14 juni 2022

Voorwoord

Voor u ligt het Omgevingsverslag van de MIRT[1]-Verkenning Central Innovation District (CID)-Binckhorst (hierna Verkenning). Dit document is een weergave van het participatieproces dat doorlopen is in de Beoordelings- en Besluitvormingsfase van de Verkenning. Het initiatief van de Verkenning is genomen door de gemeenten Leidschendam-Voorburg en Den Haag, de provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK). De gemeente Rijswijk maakt geen deel uit van de groep van initiatiefnemers, maar werkt wel mee aan de Verkenning. Het doel van de Verkenning is om te komen tot een Voorkeursalternatief. Het Voorkeursalternatief voor de bereikbaarheid van het CID en de Binckhorst bevat het totale pakket aan mobiliteitsmaatregelen en bestaat uit:

1. De voorkeursvariant voor een hoogwaardig openbaar vervoerverbinding (HOV) tussen Den Haag Centraal en Voorburg en tussen Den Haag Centraal en Rijswijk/Delft;
2. Het Basispakket Mobiliteit.

Het Omgevingsverslag beschrijft 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 volgende fase. Deze informatie kunnen bestuurders meenemen in het besluitvormingsproces rond de Verkenning.

Dit document wordt, gezamenlijk met het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst, de milieueffectrapportage (Plan-MER) en alle onderliggende onderzoeken, aangeboden aan de bestuurders van de samenwerkende overheden met de vraag om de documenten vrij te geven voor de zienswijze periode. Dit document geeft de bestuurders een duidelijk inzicht in hoe de belangen van de omgeving zich verhouden tot de uitkomsten van het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst en de Plan-MER. De bestuurders nemen dat mee in hun overwegingen om uiteindelijk tot een voorkeursalternatief te komen.

Dit Omgevingsverslag wordt samen met het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid, de Plan-MER en de onderliggende onderzoeken ter inzage gelegd waarbij iedereen die dat wil een zienswijze in kan dienen. Mochten er nieuwe inzichten naar voren komen tijdens de zienswijze periode, wordt het Omgevingsverslag daarop aangepast.

Dankwoord

De afgelopen 2 jaar is er door omwonenden, bestuurders, bedrijven en ontwikkelaars intensief deelgenomen aan bijeenkomsten en zijn (soms) kritische vragen gesteld, zorgen geuit en aanbevelingen gedaan.

Ondanks de corona periode en daarmee gepaard gaande noodzaak om elkaar digitaal te ontmoeten, ziet de projectorganisatie terug op een prettige, constructief kritische samenwerking met de platformleden. Ook tijdens de inloopsessies en persoonlijke gesprekken met stakeholders konden wij rekenen op een grote betrokkenheid en dossierkennis.

Wij willen iedereen daarvoor enorm bedanken! Dit heeft ervoor gezorgd dat er scherpte is aangebracht in het proces en de inhoud van de onderzoeken en rapporten.

[1] MIRT: Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

“Nieuwe woningen zijn hard nodig en ontsluiting met openbaar vervoer moet goed geregeld zijn.
We zetten een belangrijke stap vooruit voor de bereikbaarheid van de gehele regio.”

Inhoudsopgave

Aanleiding 6
Leeswijzer 6
Terminologie Voorkeursalternatief 7

1. OPZET VAN DE PARTICIPATIE 8

1.1 Doel van de participatie 9
1.2 Algemene participatieniveaus 9
1.3 Participatieniveau van de omgeving 10
1.4 Participatievormen 10

2. COMMUNICATIE VAN PROJECTORGANISATIE NAAR INDIVIDU 14

2.1 Communicatievormen 15

3. OVERZICHT VAN DE PARTICIPATIE 17

3.1 Inleiding 18
3.2 Platformbijeenkomsten en persoonlijke gesprekken 19
3.3 Inloopsessies 20
3.4 Raadsinformatiesessies 21
3.5 Projectmail en brieven 22

4. INBRENG OMGEVING 23

4.1 Inbreng platformbijeenkomsten, persoonlijke gesprekken, inloopsessies en raadsbijeenkomsten 24
4.2 Proces, communicatie en participatie 32
4.3 Samenvatting: Wat is er gedaan met de inbreng? 34
4.4 Basispakket Mobiliteit 35
4.5 Samenvatting aanbevelingen vervolgfase 35
4.6 Proces besluitvorming en doorkijk Planuitwerkingsfase 35

BEGRIPPENLIJST 37

DOCUMENTEN VERKENNING 38

OVERZICHT BIJLAGEN 39

Inleiding

Aanleiding

In het zuidelijk deel van de Randstad is een grote behoefte aan nieuwe woningen en werkgelegenheid. In totaal moet er in deze regio tot 2040 ruimte worden gevonden voor circa 250.000 nieuwe woningen, waarvan 170.000 binnen de metropoolregio Rotterdam Den Haag langs de spoorlijn Leiden – Dordrecht. Vooral in de grote steden is de vraag naar nieuwe woningen groot. In regionaal verband zijn daarom afspraken gemaakt over de verdeling van deze woningen. De extra woningen worden vooral in het gebied Central Innovation District (CID)-Binckhorst gebouwd om zo het kostbare groen in de regio te kunnen koesteren.

Deze toevoeging van woningen en arbeidsplaatsen zorgt voor extra mobiliteitsbewegingen. Om de regio bereikbaar te houden is een MIRT-Verkenning (hierna Verkenning) gestart. Een MIRT-onderzoek heeft als doel de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland te bevorderen. Deze onderzoeken kennen een bepaalde systematiek zoals te zien is in Figuur 1. Dit MIRT-onderzoek bevindt zich momenteel in de Verkenningsfase. Deze fase heeft meerdere sub-fasen, zoals de Start- en Analytische fase en de Beoordelings- en Besluitvormingsfase. Op dit moment bevindt de MIRT-Verkenning zich in de Beoordelings- en Besluitvormingsfase.

Figuur 1. De MIRT-systematiek

Sinds de start van de Verkenning in maart 2019 zijn er meerdere inhoudelijke onderzoeken uitgevoerd, waaronder een vervoerwaardestudie, een Maatschappelijke Kosten Batenanalyse (MKBA), meerdere business cases en een milieueffectrapportage (Plan-MER). Alle inhoudelijke onderzoeken vormen bouwstenen voor het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst. Hierin wordt de visie op een duurzame verbetering van de bereikbaarheid van het CID en de Binckhorst beschreven, inclusief een voorkeursvariant voor een hoogwaardig openbaar vervoerverbinding (HOV) aangevuld met een set aan concrete bereikbaarheidsmaatregelen. Het Ontwerp Masterplan vormt de technisch-inhoudelijke verantwoording van het voorgestelde voorkeursalternatief.

De effecten op en belangen uit de omgeving worden ook 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 wijzen 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. Tegelijkertijd moet het document leesbaar zijn voor bestuurders en belanghebbenden. Door met thema's te werken is de kern van de omgevingsbelangen, waar mogelijk per gebied, weergegeven.

Leeswijzer

Het Omgevingsverslag bestaat uit vier hoofdstukken en de bijlagen. Hoofdstuk 1 gaat in op het gevoerde participatieproces. Het participatieniveau van de omgevingspartijen van Verkenning komt hierin aan bod. Daarnaast staat toegelicht welke participatievormen zijn toegepast. Hoofdstuk 2 gaat in de toegepaste communicatievormen binnen de

Verkenning. In hoofdstuk 3 staat vervolgens beschreven welke bijeenkomsten er zijn geweest en in hoofdstuk 4 wat er is besproken tijdens de bijeenkomsten, welke ingezonden brieven er zijn ontvangen, wat er mee is gedaan in deze fase en wat er meegegeven wordt voor de volgende fase. De bijlagen bevatten alle ingebrachte brieven, documenten en opbrengst van alle bijeenkomsten.

De informatie in dit Omgevingsverslag is zo zorgvuldig mogelijk samengesteld, gebaseerd op de actuele projectinformatie ten tijde van het schrijven van dit document in het voorjaar van 2022.

Terminologie Voorkeursalternatief

Om de tot 2030 gewenste ontwikkelingen in CID-Binckhorst mogelijk te maken, is het voorstel om een Basispakket mobiliteitsmaatregelen te realiseren. Dit pakket bestaat enerzijds uit de Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-verbinding (tussen Den Haag Centraal en station Voorburg en tussen den Haag Centraal en Rijswijk/Delft) en anderzijds uit een aanvullend pakket van mobiliteitsmaatregelen gericht op de thema's langzaam verkeer, ruimtegebruik, smart mobility, logistiek en stations.

Het Voorkeursalternatief bestaat dus uit:

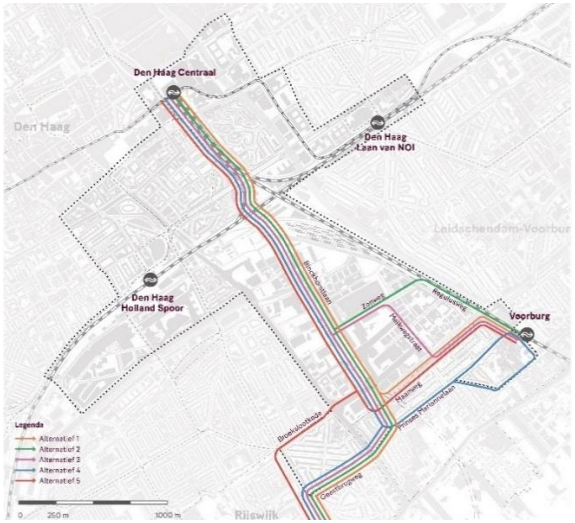
1. De voorkeursvariant voor een hoogwaardig openbaar vervoerverbinding (HOV) tussen Den Haag Centraal en Voorburg en tussen Den Haag Centraal en Rijswijk/Delft;
2. Het aanvullende pakket aan bereikbaarheidsmaatregelen.

<u>Voorkeursvariant</u>
De voorkeursvariant voor de HOV-verbinding is de uitkomst van een technisch inhoudelijke afweging tussen tien kansrijke varianten. Het betreft een combinatie van een tracé met een modaliteit en zijn opgebouwd uit de volgende aspecten:

- Tracé:
  - Route tussen Den Haag Centraal en Voorburg;
  - Route tussen Den Haag Centraal en Rijswijk of /Delft;
- Modaliteit: HOV-bus, HOV-tram of lightrail.

<u>Aanvullend pakket mobiliteitsmaatregelen</u>
Dit pakket bestaat uit maatregelen voor gezonde vormen van mobiliteit, lopen en fietsen, en voor het openbaar vervoer. In de onderzoeken zijn 10 mobiliteitsmaatregelen meegenomen. Daarnaast is het een sterke wens om uiteindelijk meer mobiliteitsmaatregelen mee te nemen in de besluitvorming om het gebruik van gezonde vervoerwijzen te bevorderen of de leefbaarheid op specifieke delen te vergroten. Die maatregelen zijn pas zeer laat in het proces voor het voetlicht gekomen. Het basispakket Mobiliteit is daarom zeer beperkt ter sprake geweest tijdens de bijeenkomsten, terwijl dit een wezenlijk onderdeel uitmaakt van het Voorlopig Voorkeursalternatief.

Het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst bevat meer toelichting op dit aanvullend pakket mobiliteitsmaatregelen.



Figuur 2. Overzicht van alle onderzochte tracés

	HOV-Bus	HOV-Tram	Lightrail
Halte-afstanden	750-1.000 m	750-1.000 m	1.000 – 2.000 m
Kruisingen	Gelijkvloers (vrije baan)	Gelijkvloers (vrije baan)	Ongelijkvloers
Capaciteit per dag	tot 10.000 reizigers	10.000 – 50.000 reizigers	20.000 – 60.000 reizigers
Gemiddelde snelheid	Circa 25 km/u	Circa 25 km/u	Circa 30 à 35 km/u

Figuur 3. Belangrijkste verschillen tussen modaliteiten

HOOFDSTUK 1

Opzet van de participatie

1.1 Doel van de participatie

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'.

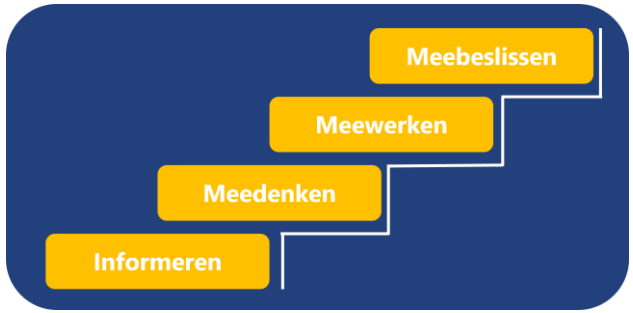
In aanvulling hierop was het subdoel van het participatieproces om stakeholders vertrouwen te geven in het proces van de Verkenning en daarmee procesdraagvlak te creëren bij de omgevingspartijen. Onder omgevingspartijen verstaan we overheden, bedrijven, vertegenwoordigers van maatschappelijke partijen, bestaande gebruikers en bewoners.

Door open en transparant te zijn en te luisteren naar de belangen van de omgevingspartijen is geprobeerd de omgevingspartijen deelgenoot te maken van de Verkenning, en zo mogelijk meer begrip te creëren over de keuzes die zowel in het verleden, als tijdens de Verkenning zijn gemaakt. Dit betekent niet dat omgevingspartijen het automatisch eens zijn met het gekozen voorkeursalternatief.

Ook betekent dit niet dat de projectorganisatie alle belanghebbenden heeft weten te bereiken. In paragraaf 1.4 is weergegeven welk activiteiten zijn ondernomen om zoveel mogelijk belanghebbenden in deze fase te informeren en raadplegen.

1.2 Algemene participatieniveaus

Om stakeholders te betrekken maar geen verkeerde verwachtingen te wekken is het van belang stakeholders in de juiste rol te betrekken. Een methode om inzichtelijk te maken op welke manier stakeholders in een proces worden betrokken is de participatieladder, zoals te zien is in Figuur 4. De participatieladder kent vier niveaus: 1) informeren, 2) meedenken/adviseren, 3) meewerken/coproduceren en 4) meebeslissen. De mate van invloed die de stakeholders kunnen uitoefenen, neemt toe vanaf het niveau van informeren tot het hoogste participatieniveau van beslissen. De verschillende groepen stakeholders zijn op verschillende participatieniveaus betrokken. Hieronder volgt per niveau een omschrijving, toegepast in de Verkenning.



Figuur 4. Participatieladder

1.2.1 Meebeslissen

De Verkenning is een samenwerking tussen Rijk en regio. Er zijn meerdere initiatiefnemers bestuurlijk betrokken en verantwoordelijk voor de Verkenning. Allereerst de bevoegd gezagen, de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg. Daarnaast zijn op regionaal schaalniveau de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de provincie Zuid-Holland betrokken. Tenslotte zijn de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties (BZK) op landelijk niveau bestuurlijk betrokken. De gemeente Rijswijk maakt geen deel uit van de groep van initiatiefnemers. De gemeente Rijswijk is wel stakeholder in het grote geheel en werkt mee aan de Verkenning. In het bijzonder is de gemeente Rijswijk bevoegd gezag voor de variant via de Broekslootkade. Voor de varianten via de Geestbrugweg is de gemeente Rijswijk juridisch-planologisch geen bevoegd gezag.

1.2.2 Meewerken

Op het niveau van meewerken zijn de hiervoor genoemde samenwerkende partners op ambtelijk niveau vertegenwoordigd in het kernteam. Zowel op inhoud als op proces hebben deze partijen een intensieve betrokkenheid bij de Verkenning. Het kernteam wordt aangestuurd door de ambtelijke stuurgroep. Deze is gevormd door de afdelingshoofden van de betrokken partijen.

1.2.3 Meedenken

Op het niveau van meedenken of adviseren bevinden zich vier professionele partijen met kennis op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid, te weten de HTM, NS, ProRail en Rijkswaterstaat. Naast deze mobiliteit gerelateerde partijen zijn ook de gemeenten Delft,

Pijnacker-Nootdorp en Zoetermeer en overige beleidsafdelingen van de betrokken gemeenten Leidschendam-Voorburg, Den Haag en Rijswijk op verschillende momenten bijgepraat over de stand van zaken van de Verkenning. Deze stakeholders zijn vanaf het begin van de Verkenning betrokken op inhoud, door middel van gesprekken en werksessies over de mogelijke oplossingsrichtingen. Gezamenlijk vormen deze partijen het kernteam plus.

1.2.4 Informeren en raadplegen

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 (lees hier meer over in paragraaf 1.4.1 en 1.4.2) 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 vervolgens door de bestuurders kunnen worden meegenomen in hun overwegingen.

1.3 Participatieniveau van de omgeving

De nadruk voor de omgevingspartijen lag in de Beoordelings- en Besluitvormingsfase op het niveau ‘proactief informeren en raadplegen’. Reden dat de nadruk hierop lag, komt door de aard van de fase. In deze fase worden de varianten uitgewerkt en onderzocht met behulp van een technisch-inhoudelijk ontwerpproces en veel effectenonderzoeken. Hierdoor was de ruimte voor omgevingspartijen om hierin een actieve bijdrage of input te leveren beperkt. Wel zijn de stakeholders geïnformeerd over de uitgevoerde onderzoeken en eventuele (tussen)resultaten hiervan. Op die manier kreeg de omgeving inzicht in de wijze waarop de onderzoeken zijn opgebouwd, zodat de stakeholders volledig begrijpen hoe de resultaten van de onderzoeken tot stand zijn gekomen.

In de Beoordelings- en Besluitvormingsfase van de Verkenning betekende dit concreet:

- Raadplegen van de omgevingspartijen over de NRD via een zienswijze-procedure;
- Proactief en zorgvuldig informeren van de omgevingspartijen over het proces van de Verkenning, de methodiek van de onderzoeken en de schetsontwerpen;
- Raadplegen van de omgevingspartijen ten aanzien van het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst via de zienswijzeprocedure, zomer 2022.

Met participatie en communicatie zijn de volgende resultaten beoogd:

- Belanghebbenden hebben kennis kunnen nemen van het proces van de Verkenning;
- Belanghebbenden zijn actueel en in toegankelijk taalgebruik op de hoogte gehouden over de stand van zaken, zowel qua inhoud als qua proces;
- Belanghebbenden voelden zich uitgenodigd om de interactie aan te gaan, wisten waar ze terecht kunnen voor vragen, en wisten wanneer vragen en input konden worden ingebracht;
- Belanghebbenden hebben kennis kunnen nemen van de wettelijke mogelijkheden voor zienswijzen en beroep.

1.4 Participatievormen

De Beoordelings- en Besluitvormingsfase van de Verkenning is gestart in maart/april 2020. Op dat moment was vanwege de coronapandemie het thuiswerkadvies al van kracht. Om die reden beperkten de participatievormen zich tot online bijeenkomsten via Microsoft Teams. Er zijn verschillende soorten bijeenkomsten georganiseerd, waaronder platformbijeenkomsten, inloopsessies en raadsinformatiesessies. In onderstaande paragrafen worden deze toegelicht.

1.4.1 Platform

Er is een platform Verkenning CID-Binckhorst (vanaf nu platform) opgericht met daarin bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Het doel van het platform was om een vaste groep van vertegenwoordigers van belanghebbenden zorgvuldig te informeren en te raadplegen over de stappen die worden gezet. Deze groep heeft een brede achterban van belanghebbenden vertegenwoordigd in het gebied van de Verkenning. De platformdeelnemers hebben de verkregen informatie tijdens de platformsessies kunnen delen met hun achterban en namens hen vragen kunnen stellen in een kleinere setting dan tijdens de inloopsessies. Daarmee is gehoor gegeven aan de wens van de omgeving om nauwer betrokken te worden bij de ontwikkeling van de plannen voor de HOV-verbinding en mobiliteit in CID-Binckhorst. Tegelijkertijd was er een behoefte vanuit de projectorganisatie om met een vaste groep belanghebbenden een relatief lang en complex proces aan te gaan. Juist de gezamenlijke kennisopbouw die gaandeweg plaatsvond, heeft bijgedragen aan de diepte van de inhoudelijke discussies.

De oproep voor platformdeelnemers is via een informatiebrief verspreid in de deelgebieden rondom de mogelijke tracés (d.w.z. de mogelijke routes tussen Den Haag Centraal en station Voorburg dan wel Rijswijk/Delft). Deelnemers konden zich aanmelden bij de projectorganisatie. De aanmelders is gevraagd aan te geven waar zij wonen, wat hun motivatie is om deel te nemen aan het platform en in hoeverre zij een achterban (kunnen) vertegenwoordigen. Uit de 48 aanmeldingen zijn 19 deelnemers geselecteerd met een evenredige geografische vertegenwoordiging van de deelgebieden en een gelijke verhouding van belangengroepen: bewoners, ondernemers, de aanwezige scouting en toekomstige OV-reizigers en fietsers. In april 2022 had het platform 24 deelnemers. Tijdens het proces zijn er nieuwe deelnemers aangesloten en hebben er een aantal wisselingen plaatsgevonden. Figuur 5 geeft inzicht in de geografische verspreiding van de platformleden over het gebied. Hierin is per deelgebied aangegeven hoeveel vertegenwoordigers er in het platform zitten. Het omcirkelde getal (2) staat voor de twee belangenvertegenwoordigers die geen geografische duiding in het gebied kennen, te weten de Fietsersbond en de reizigersvereniging Rover.

De platformleden zijn gevraagd om als vertegenwoordiger van hun omgeving op te treden, hun achterban actief te informeren en vragen op te halen. Hierbij was het belang dat zij hun achterban inlichtten over de inhoud en het proces van de Verkenning, inclusief voortschrijdend inzicht door de interactie met de platformleden over de laatste ontwikkelingen. De platformleden ontvingen altijd de inhoudelijke presentatie die tijdens het Platform was gegeven, die gedeeld kon worden met de achterban.

De bijeenkomsten van het platform vonden plaats onder leiding van een externe voorzitter. Tijdens bijeenkomsten werden de genomen stappen in de Verkenning toegelicht en daar gingen de deelnemers en projectorganisatie over in gesprek. De opzet van de verschillende platformbijeenkomsten was grofweg hetzelfde:

- Informeren van deelnemers over de kaders en stand van verkennende onderzoeken;
- Beantwoorden van vragen van deelnemers over het proces (bestuurlijk, ambtelijk en in relatie tot de buitenwereld) en over de inhoud (tracés, varianten, toetsingscriteria);
- Ophalen van suggesties, zorgen, wensen, ideeën van deelnemers over wat zij belangrijk vinden, en wat zij wel of juist niet wensen, zo mogelijk voorzien van argumenten;
- Een korte vooruitblik op het verdere proces en planning van de vervolgstappen.

Bij ieder platform was een notulist aanwezig die een verslag maakte. De onlinebijeenkomsten werden opgenomen. De opnames dienden ervoor om de vergadering terug te kijken als de notulen niet compleet waren. Het concept verslag werd met de deelnemers gedeeld met de vraag of dit een correcte weergave is van de besproken punten voordat het verslag werd vastgesteld. Op verzoek zijn alle verslagen geanonimiseerd.

Figuur 5. Overzichtskaart van de vertegenwoordiging in het platform

1.4.2 Inloopsessies

De (online) inloopsessies zijn georganiseerd om, naast de platformleden, ook andere geïnteresseerden of belanghebbenden de mogelijkheid te bieden om op de hoogte te blijven van de Verkenning. De opzet van de inloopsessies was gelijk aan die van de platformbijeenkomsten: (ongeveer) twee weken na ieder platform vond er een online inloopsessie plaats. Tijdens deze bijeenkomsten is dezelfde presentatie getoond als in de platformbijeenkomsten. Ook gaf de voorzitter van het platform een terugkoppeling van de belangrijkste reacties van de platformleden op de eerder getoonde presentatie. Iedere inloopsessie eindigde met ruime tijd voor vragen.

Ten tijde van het thuiswerkadvies werden de bijeenkomsten via Microsoft Teams georganiseerd. Tijdens de eerste inloopsessies hadden de aanwezigen de mogelijkheid om mondeling te reageren. Door de toenemende belangstelling was dit bij latere inloopsessies niet meer werkbaar. De aanwezigen is toen gevraagd hun vragen via de chat te stellen waarna deze zoveel mogelijk tijdens de bijeenkomsten werden beantwoord. In verband met de grote hoeveelheid vragen zijn na iedere inloopsessie alle vragen verzameld, schriftelijk beantwoord en achteraf toegezonden. Dit zijn de zogeheten Meest gestelde vragen documenten c.q. Vraag- en antwoorddocumenten. Deze zijn te vinden op de projectwebsite www.binckhorstbereikbaar.nl, onder de pagina Agenda.

Geïnteresseerden uit de omgeving konden zich aanmelden door een mail te sturen naar de projectmail (info@binckhorstbereikaar.nl). Zij ontvingen daarna de link naar de bijeenkomst en werden toegevoegd aan de maillijst van geïnteresseerden. Aan het einde van de Beoordelings- en Besluitvormingsfase beschikte de projectorganisatie over een mailinglijst van bijna 400 mailadressen.

1.4.3 Raadsinformatiesessies

Gedurende het verloop van de Verkenning zijn de gemeenteraden van de drie gemeenten Leidschendam-Voorburg, Den Haag en Rijswijk op de hoogte gebracht van de stand van zaken van de Verkenning. Dit gebeurde aan de hand van online (soms gezamenlijke) raadsinformatiesessies. De opzet van deze bijeenkomsten was steeds hetzelfde waarbij leden van de projectorganisatie een inhoudelijke presentatie gaven waarna er ruim de tijd was voor vragen van de raadsleden. De timing van de raadsinformatiesessies was meestal net voor of net na bestuurlijke besluiten die de voortgang van de Verkenning moesten waarborgen. Een overzicht van de georganiseerde raadsinformatiesessies is te vinden in paragraaf 3.4.

1.4.4 Kernteam plus

Het kernteam plus bestaat enerzijds uit de mobiliteitspartijen HTM, ProRail, NS en Rijkswaterstaat. Anderzijds uit de gemeenten Pijnacker-Nootdorp, Delft en Zoetermeer en overige beleidsafdelingen van de betrokken gemeenten Leidschendam-Voorburg, Den Haag en Rijswijk. Het kernteam plus is opgezet om partijen die wat verder afstaan van de Verkenning, maar wel geraakt worden door de uitkomsten van de onderzoeken op de hoogte te houden van alle ontwikkelingen. In totaal is het kernteam+ zeven keer bij elkaar gekomen gedurende het proces. Tijdens deze bijeenkomsten zijn deze partijen bijgepraat over de Verkenning en is hen gevraagd om aandachtspunten mee te geven waar de Verkenning rekening mee zou moeten houden.

1.4.5 Overig

Naast de hierboven genoemde groepen belanghebbenden waar regelmatig contact mee is geweest, is er ook op andere wijzen contact geweest met omgevingspartijen die geen onderdeel zijn van het platform of de inloopsessies. Daarnaast zijn twee informatiebijeenkomsten georganiseerd in de periode vóór het platform. Deze informatiebijeenkomsten stonden in het teken van informatievoorziening over de NRD.

1.4.5.1 Stakeholdergesprekken

Er zijn stakeholdergesprekken gevoerd met zowel individuele als collectieve stakeholders die een belang hebben bij de HOV-verbinding. Zo is er in september 2020 gesproken met de bestuurders van Huygens' Hofwijck over de relatie tussen de HOV-verbinding en de monumentale buitenplaats. In januari 2021 heeft een gesprek plaatsgevonden met de vertegenwoordigers van de wijkvereniging Oud-Voorburg over de zienswijze op de NRD van de wijkvereniging. Verder is in mei 2021 een avond georganiseerd bij de Watersportvereniging de Vlietstreek. In juli 2021 heeft een gesprek plaatsgevonden met de exploitant van de Hoftrammm in Leidschendam-Voorburg. En in januari 2022 heeft een bijeenkomst plaatsgevonden met de woningbouwontwikkelaars in de Binckhorst, verenigd onder I'm Binck. Na een inhoudelijke presentatie hebben zij de mogelijkheid gekregen om vragen te stellen over de mogelijke gevolgen van de HOV-verbinding voor hun woningbouwontwikkelingen.

1.4.5.2 Informatiebijeenkomsten

In de periode vóór het platform (gestart in maart 2021) werd de NRD opgesteld, een document dat de onderzoeksopzet en -kaders voor de MIRT-Verkenning beschrijft. De NRD is op 2 september 2020 ter inzage gelegd waarbij eenieder die dat wilde een zienswijze in kon dienen. Om de omgevingspartijen de gelegenheid te bieden om informatie te verkrijgen over het doel en de inhoud van de NRD enerzijds, en de wijze waarop een zienswijze kon worden ingediend anderzijds, zijn er in september en oktober

2020 twee online informatiebijeenkomsten georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomsten is een inhoudelijke toelichting gegeven op de NRD. Daarna was er ruim de tijd voor vragen.

Nadat het Bestuurlijk Besluit van 12 juli voorschreef dat de Broekslootkade werd toegevoegd aan het onderzoek, is er in augustus 2021 een informatiebijeenkomst georganiseerd voor de omwonenden van de Broekslootkade. Tijdens deze bijeenkomst is er toelichting gegeven op het bestuurlijk besluit en wat dit exact betekent voor de Broekslootkade. Daarna is ruim de tijd genomen om vragen te beantwoorden van de aanwezige geïnteresseerden

HOOFDSTUK 2

Communicatie van projectorganisatie naar individu

2.1 Communicatievormen

De doelstelling voor de communicatie was: ‘ervoor zorgen dat overheden, bedrijven, vertegenwoordigers van maatschappelijke partijen, bestaande gebruikers en bewoners op de hoogte zijn van de Verkenning en zodanig zijn geïnformeerd, dat zij op basis van correcte beeldvorming een oordeel kunnen vormen en zo een positie kunnen innemen al naar gelang hun belang en behoefte’. Door toegankelijke communicatie in eenvoudig taalgebruik is geprobeerd informatie over te brengen dat voor eenieder begrijpelijk is. De communicatie was namens alle samenwerkende partijen. In onderstaande paragrafen is toegelicht welke communicatiemiddelen gedurende het proces van de Verkenning zijn ingezet om omgevingspartijen van informatie te voorzien.

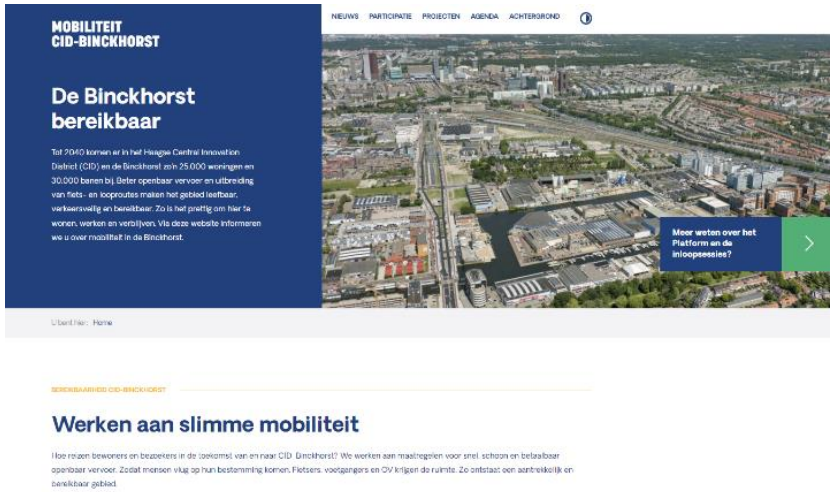
2.1.1 Website

De projectwebsite www.binckhorstbereikbaar.nl bevat alle informatie over de Verkenning en heeft vanaf het begin de basis gevormd voor alle communicatie. Vanaf de zomer van 2020 zijn er nieuwsberichten geplaatst met informatie over en vanuit de Verkenning, bijvoorbeeld over de bekendmaking voor de terinzagelegging van de NRD, de uitkomsten van de Bestuurlijke Overleggen van de Verkenning en de aankondigingen van de informatiebijeenkomsten. De pagina’s Projecten en Participatie bevatten alle informatie over de inhoud van de Verkenning en de wijze waarop de omgeving wordt betrokken bij het project. Op de pagina Agenda zijn alle evenementen aangekondigd en onder iedere bijeenkomst kunnen geïnteresseerden de informatie vinden die relevant was voor de betreffende bijeenkomst. De pagina Achtergrond dient als het archief van de Verkenning waar alle officiële documenten zijn gepubliceerd.

2.1.2 Digitale nieuwsbrieven | Nieuwsbrief Binckhort Bereikbaar

Gedurende het proces van de Verkenning zijn er meerdere digitale nieuwsbrieven verstuurd waarin de stand van zaken van de Verkenning is toegelicht. Deze zijn te vinden op de website onder het kopje ‘participatie’ https://binckhorstbereikbaar.nl/participatie/

Geïnteresseerden konden zich op de projectwebsite aanmelden voor de nieuwsbrief Binckhorst Bereikbaar. Tijdens de informatiebijeenkomsten en inloopsessies werden deelnemers geattendeerd op deze nieuwsbrief. Daarnaast refereerden de huis-aan-huis brieven en de digitale nieuwsbrief van Binckhorst in Beweging aan de nieuwsbrief Binckhorst Bereikbaar. Aan het einde van de Beoordelings- en Besluitvormingsfase had de nieuwsbrief bijna 500 abonnees.



Figuur 6. Homepage projectwebsite

2.1.2.1 *Nieuwsbrief Binckhorst in Beweging*

De gemeente Den Haag brengt periodiek de nieuwsbrief Binckhorst in Beweging uit die zich richt op alle ontwikkelingen in en rondom de Binckhorst. In samenwerking met de gemeente Den Haag leverde de projectorganisatie teksten aan over de ontwikkelingen rondom de Verkenning die een plek kregen in de nieuwsbrief Binckhorst in Beweging. Men werd daarbij altijd geattendeerd op de nieuwsbrief Binckhorst Bereikbaar. De nieuwsbrief Binckhorst in Beweging had ruim 3.000 abonnees.

2.1.3 Huis-aan-huis brieven

Naast digitale nieuwsbrieven zijn er ook huis-aan-huis brieven verstuurd aan verschillende wijken aan en rond de varianten die zijn onderzocht. De eerste huis-aan-huis brief is verstuurd in februari 2021 om bewoners en bedrijven te informeren over het doel van de Verkenning en de wijze waarop de omgeving wordt betrokken. In de brief stond onder andere een oproep om deel te nemen aan het platform. De tweede huis-aan-huis brief is verzonden naar aanleiding van het Bestuurlijk Besluit van 12 juli 2021 dat er drie tracés zijn toegevoegd aan het onderzoek. In deze brief is toegelicht wat deze uitbreiding van het onderzoek precies inhoudt en is er een oproep gedaan aan de bewoners rondom de Broekslootkade om deel te nemen als vertegenwoordiger in het

platform. In beide brieven is men geattendeerd op het aanmelden op de nieuwsbrief Binckhorst Bereikbaar. Figuur 7 laat het verspreidingsgebied zien van beide huis-aan-huis brieven. Bijlage F bevat de huis-aan-huis brieven die zijn verstuurd.

2.1.4 Projectmailbox

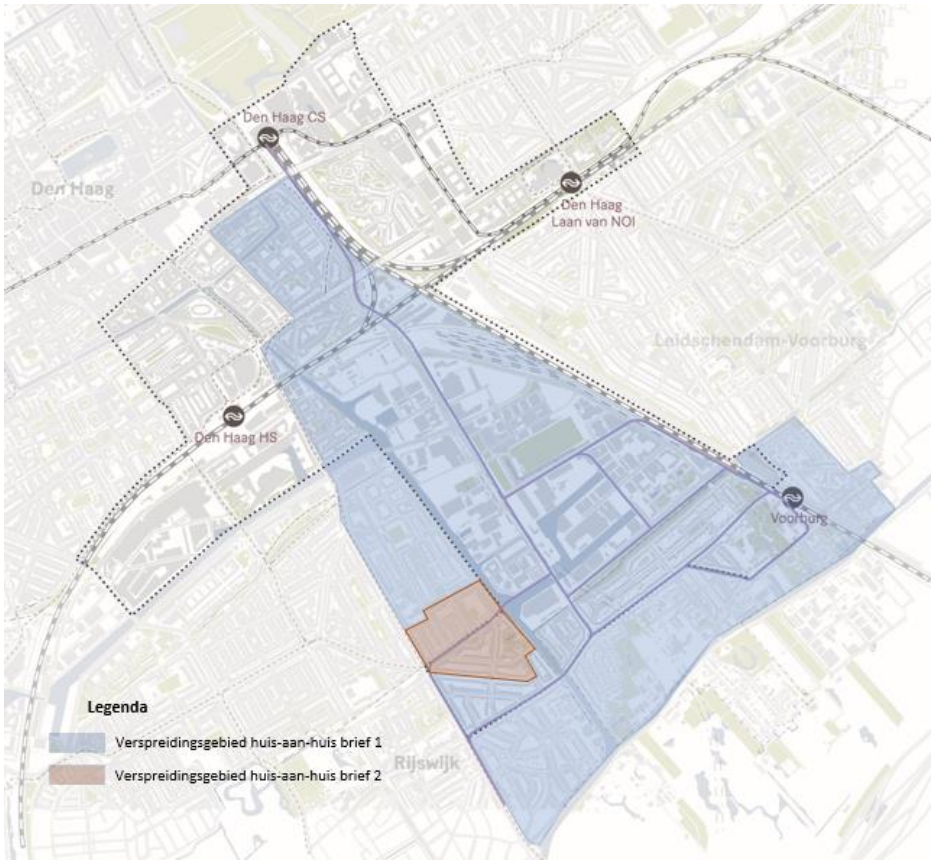
Voor het project is het mailadres info@binckhorstbereikaar.nl aangemaakt. Tijdens de gehele looptijd van het project konden geïnteresseerden het projectteam via deze weg bereiken voor vragen, suggesties of toelichting. Ook de correspondentie richting het platform en de organisatie van de inloopsessies werd via deze mailbox georganiseerd. In totaal zijn er rond de 200 mails binnengekomen in de projectmailbox van geïnteresseerden met vragen over de inhoud of het proces van de Verkenning.

2.1.5 Persberichten

Om het bereik van de communicatie rondom de Verkenning te vergroten, is de pers op verschillende momenten benaderd door middel van een persbericht, met de intentie om het persbericht in hun medium te publiceren. De persberichten zijn rondgestuurd aan zowel landelijke als lokale media. De projectorganisatie beschikte hierbij over een perslijst die is samengesteld in samenwerking met de communicatieadviseurs van de samenwerkende partijen. In bijlage G zijn de verschillende persberichten opgenomen.

2.1.6 Gemeentelijke communicatie

Vergelijkbaar met de persberichten heeft de projectorganisatie ook gebruik gemaakt van de gemeentelijke communicatie om het bereik van de Verkenning te vergroten. Op verschillende momenten zijn er nieuwsberichten of aankondigingen van bijeenkomsten gepubliceerd op de gemeentelijke websites of in de gemeentelijke nieuwsrubrieken.



Figuur 7. Verspreidingsgebied huis-aan-huis brieven

HOOFDSTUK 3

Overzicht van de participatie

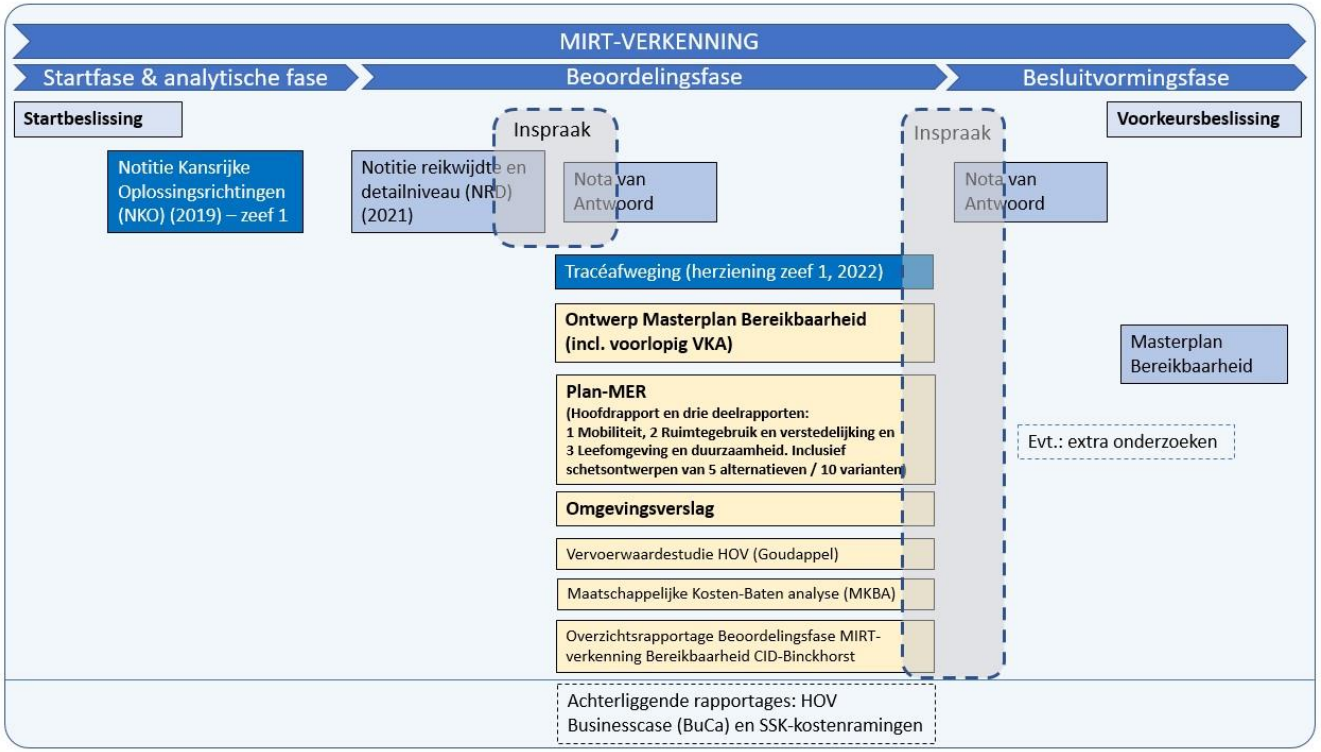
3.1 Inleiding

Zoals in hoofdstuk 2 is beschreven, heeft de participatie in de Beoordelings- en Besluitvormingsfase van de Verkenning via meerdere sporen plaatsgevonden. Hierin zijn door omwonenden en belanghebbenden veel waardevolle ideeën, aandachtspunten, standpunten en belangen gedeeld met de projectorganisatie. In dit hoofdstuk beschrijven we zo objectief mogelijk wat er is besproken tijdens de bijeenkomsten en persoonlijke gesprekken, welke ingezonden brieven er zijn ontvangen, wat er mee is gedaan in deze fase en wat er wordt meegegeven voor de volgende fase.

Hiermee willen we geenszins voorbijgaan aan de emoties die er hebben gespeeld rond deze MIRT-verkenning. Het is een periode van grote onzekerheid geweest voor inwoners en bedrijven van Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag.

Dit omgevingsverslag maakt onderdeel uit van de documenten en rapportages die medio 2022 ter inzage wordt gelegd. Na deze periode wordt een vraag- en antwoord document opgesteld en, waar dit tot wijzigingen leidt, wordt het omgevingsverslag aangepast. In Figuur 8 is dit schematisch aangeven.

Ten aanzien van de doorlopen zienswijze procedure NRD dient opgemerkt te worden dat deze heeft plaatsgevonden voordat het tracé over de Broekslootkade door de bestuurlijke opdrachtgevers is toegevoegd aan de Verkenning. Hierdoor zijn inwoners van Rijswijk niet rechtstreeks geïnformeerd over en betrokken bij de zienswijze procedure rond de NRD.



Figuur 8. Overzicht documenten in Beoordelings- en Besluitvormingsfase

3.2 Platformbijeenkomsten en persoonlijke gesprekken

Zoals is beschreven in hoofdstuk 2 is het platform samengesteld uit een evenredige vertegenwoordiging van belangengroepen uit de deelgebieden rondom de mogelijke tracés (d.w.z. de mogelijke routes tussen Den Haag Centraal en station Voorburg dan wel Rijswijk/Delft). Doel van het platform is om belanghebbenden zorgvuldig te informeren en te raadplegen over de stappen die worden gezet in de Beoordelings- en Besluitvormingsfase.

In totaal zijn tussen maart 2021 en april 2022 acht platformbijeenkomsten gehouden, zie Tabel 1. In eerste instantie werd rekening gehouden met vier bijeenkomsten en een terinzagelegging in de zomer van 2021. In juli 2021 is besloten om een stap terug te doen in de Verkenning. De planning is hierop herzien in verband met de constatering dat er sprake was van ontoereikende onderbouwing van de op dat moment voorliggende tracékeuze. Na uitbreiding van de te onderzoeken tracés is het platform uitgebreid met deelnemers vanuit de betreffende wijken.

De eerste zeven platformbijeenkomsten hebben in digitale vorm plaatsgevonden. Hierbij was het niet mogelijk om live met elkaar in contact te zijn, waardoor de interactie beperkter is en het lastiger is om het gesprek met elkaar aan te gaan. Het gemis aan fysieke bijeenkomsten is opgevangen door eind 2021 extra mogelijkheden aan te bieden voor persoonlijke gesprekken toen bleek dat er nog steeds geen zicht was op mogelijkheden voor een fysieke bijeenkomst met grotere groepen. Begin 2022 zijn vier gesprekken met, per gesprek, twee tot drie platformleden gevoerd. De projectorganisatie heeft de gesprekken als bijzonder waardevol ervaren op basis waarvan de inhoud van platform 8 is vormgegeven.

Platform	Datum	Onderwerp	Vorm
1	25 maart 2021	Selectie platform en kennismaken, opgave MIRT-Verkenning en te onderzoeken alternatieven	Digitaal
2	12 april 2021	Vervolg presentatie platform 1, toelichting rapporten, vervolgproces	Digitaal
3	22 juni 2021	Resultaat zeef 1 en uitkomsten bestuurlijk overleg, ophalen mogelijk ontbrekende tracés	Digitaal
4	14 juli 2021	Toelichting bestuurlijk overleg, toelichting te onderzoeken tracés, vervolgproces	Digitaal
5	16 november 2021	Schetsontwerpen tracés naar Voorburg via Maanweg	Digitaal
6	7 december 2021	Schetsontwerpen tracé naar Voorburg via Zonweg en Prinses Mariannelaan, Laan van Middenburg en Westeinde	Digitaal
7	12 januari 2022	Schetsontwerpen tracés naar Rijswijk	Digitaal
-	Februari / Maart 2022	Persoonlijke gesprekken met een 10-tal platformleden uit de omgevingen: Pr. Mariannelaan, Maanweg/Oud-Voorburg, Broekslootkade/Jupiterkade, Geestbrugweg en ondernemers Binckhorst	Digitaal/ Fysiek
-	14 maart 2022	Presentatie / vraag gesprek met HTM	Digitaal
8	11 april 2022	Overzicht documenten die ter inzage worden gelegd, vervoerwaardestudie, intentieverklaring, omgevingsverslag	Fysiek
9	13 juni 2022	Terugblik inloopsessie 8, Publicatie Zeef-1, Proces zienswijzeperiode, omgevingsverslag, informatiemarkten, vooruitblik rol platform	Fysiek

Tabel 1. Platformbijeenkomsten

3.3 Inloopsessies

Aansluitend op elke platformbijeenkomst volgde een openbare inloopsessie of zijn geïnteresseerden per mail en via de projectwebsite geïnformeerd over de besproken onderwerpen. Tijdens de inloopsessies is een terugkoppeling gegeven van de informatie die met het platform is gedeeld en konden deelnemers via een chat vragen stellen. De inloopsessies naar aanleiding van de drie platforms nummer 5, 6 en 7 (toelichting op de schetsontwerpen) zijn gesplitst in twee bijeenkomsten en zijn pas ingepland na afloop van alle platform sessies.

De tijdens de inloopsessies gestelde vragen zijn beantwoord in een 'meest gestelde vragen' document en, per inloopsessie, op de website gepubliceerd onder het kopje 'agenda'. Per datum zijn de documenten te vinden.

https://binckhorstbereikbaar.nl/agenda/

Figuur 9. Inloopsessie nummer 8

Inloop sessie	Datum	Onderwerp	Vorm	# Deel nemers
1	8 april 2021	Selectie platform en kennismaken, opgave MIRT-Verkenning en te onderzoeken alternatieven	Digitaal	Ca. 30
2	10 mei 2021	Vervolg presentatie platform 1, toelichting rapporten, vervolgproces	Digitaal	Ca. 80
3	28 juni 2021	Resultaat zeef 1 en uitkomsten bestuurlijk overleg, ophalen mogelijk ontbrekende tracés	Digitaal	Ca. 55
(4)	14 juli 2021 per mail	De inloopsessie is vervangen door een informerende mail met daarin: Toelichting bestuurlijk overleg, toelichting te onderzoeken tracés, vervolgproces	Digitaal	Mail
5	27 januari 2022	Schetsontwerpen tracés naar Voorburg via Maanweg Schetsontwerpen tracé naar Voorburg via Zonweg en Prinses Mariannelaan, Laan van Middenburg en Westeinde	Digitaal	Ca. 100
6 en 7	1 februari 2022	Schetsontwerpen tracés naar Rijswijk	Digitaal	Ca. 90
8	10 mei 2022	Overzicht documenten die ter inzage worden gelegd, vervoerwaardestudie, intentieverklaring, omgevingsverslag	Fysiek	Ca. 50

Tabel 2. Inloopsessies

3.4 Raadsinformatiesessies

De gemeenteraden zijn tijdens meerdere raadsinformatiesessies geïnformeerd over de Verkenning. Tijdens de sessies zijn vragen gesteld. Waar mogelijk zijn deze vragen direct beantwoord. Een aantal vragen zijn achteraf per mail aan de vragensteller beantwoord. Een aantal vragen kon niet direct worden beantwoord, omdat dit vragen betroffen over onderzoeken en documenten die nog niet gereed waren. De tijdens de raadssessie gestelde vragen zijn in hoofdstuk 4 verwerkt.

Raads-sessie	Datum	Aanwezigen	Onderwerpen
1	3 november 2020	Raadsinformatiesessie Leidschendam-Voorburg	Proces van Verkenning en toelichting op NRD
2	10 maart 2021	Gezamenlijke raadsinformatiesessie met raden van Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag	Toelichting op de historie, doelen en proces van de Verkenning en toelichting op de eerste aandachtspunten voor het ontwerp van de tracévarianten
3	12 juli 2021	Gezamenlijke raadsinformatiesessie met raden van Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag	Toelichten Bestuurlijk Besluit van 12 juli om drie tracés toe te voegen aan de Verkenning
4	13 januari 2022	Raadsinformatiesessie Rijswijk	Toelichting op schetsontwerpen tracévarianten en intentieverklaring
5	18 januari 2022	Raadsinformatiesessie Leidschendam-Voorburg	Toelichting op schetsontwerpen tracévarianten en intentieverklaring

Tabel 3. Raadsinformatiesessies

3.5 Projectmail en brieven

Naast de verschillende bijeenkomsten, zijn ook via mail vragen gesteld over het proces en inhoud van de Verkenning.

De input die via de mail is geleverd, is verwerkt in hoofdstuk 4.

Daarnaast is van meerdere vertegenwoordigende partijen een (al dan niet) aangetekend schrijven ontvangen. Deze documenten zijn in bijlage E opgenomen en in tabel 4 kort toegelicht.

Datum	Afzender, namens	Geadresseerde	Onderwerp
16 mei 2021	Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg	Wethouder mw. Van Eekelen, Gemeenteraad Leidschendam-Voorburg	Deelname bewonersplatform CID-Binckhorst
28 juni 2021	Bewoners Overburgkade Voorburg	Projectteam CID-Binckhorst	Krap tijdpad voor reactie op tracé document (Zeef-1) + aanvulling tracé-varianten
29 juni 2021	Wijkvereniging Oud Voorburg	Projectteam CID-Binckhorst	Ondergrondse aanlanding station Voorburg + aanvulling tracé-varianten
2 juli 2021	Geestbrugwegbewoners, aangaande presentaties tracékeuze van 2 juli 2021	Projectteam CID-Binckhorst	Nut- en noodzaak HOV, afweging korte- lange termijn investeringen, toepassing criteria bij beoordeling, aanvulling tracé-varianten. Ook is een reactie gegeven op de presentatie van 22 juni 2021.
12 augustus 2021	De bewoners van de Prinses Mariannelaan, Laan van Middenburg, Westeinde en de omliggende wijken in Voorburg-West.	Projectteam CID-Binckhorst Bestuurders en gemeenteraadsleden betrokken gemeenten	Reactie op besluit tracé afweging dd. 12 juli 2021
31 augustus 2021	De bewoners Geestbrugweg	Projectteam CID-Binckhorst	Reactie op besluit tracé afweging dd. 12 juli 2021
12 oktober 2021	De bewoners Broekslootkade	Projectteam CID-Binckhorst	Argumenten tegen aanleg HOV over de Broekslootkade
14 december 2021	Geestbrugwegbewoners, reactie op uitstel rapport onderbouwing tracé afweging	Projectteam CID-Binckhorst	Proces rond (niet) verstrekken rapportage Zeef-1, de tracé afweging
29 maart 2022	We Think Binck	Gemeente Den Haag, college B&W	Voorkeur voor tracé Binckhorstlaan-Maanweg
13 april 2022	Bedrijvenvereniging BLF	Gemeente Den Haag, college B&W Projectteam CID-Binckhorst	Zorgen bereikbaarheid bedrijven Binckhorst

Tabel 4. Ingekomen brieven

HOOFDSTUK 4

Inbreng omgeving

4.1 Inbreng platformbijeenkomsten, persoonlijke gesprekken, inloopsessies en raadsbijeenkomsten

Er zijn tussen april 2021 en april 2022 ca. 800 vragen gesteld en beantwoord, aandachtspunten benoemd en suggesties meegegeven voor de Beoordelings- en Besluitvormingsfase en Planuitwerkingsfase.

Veel vragen zijn gesteld over de uitgangspunten van de Verkenning, nut- en noodzaak en toegevoegde waarde, de schetsontwerpen en de technische inpassing. Veel vragen konden tijdens de bijeenkomsten, of via een vraag- en antwoord document achteraf, worden beantwoord, voor zover het antwoord bekend was. Vragen die de lopende onderzoeken betroffen, konden niet altijd worden beantwoord. Hiervoor is verwezen naar de zienswijze procedure medio 2022 als alle onderzoeken en rapportages beschikbaar zijn. Deze rapportages en onderzoeken zijn niet vóór de ter inzagelegging gedeeld.

Regelmatig is in gesprekken aan de orde geweest dat men niet overtuigd is van nut en noodzaak van de beoogde HOV-verbinding.

De belangrijkste vragen, reacties, zorgen en aandachtpunten die naar voren kwamen tijdens de platformbijeenkomsten, inloopsessies, persoonlijke gesprekken met platformleden en binnengekomen vragen via de projectmailbox worden hieronder per thema toegelicht. Ook wordt toegelicht in welke documenten eventuele antwoorden zijn verwerkt, wat er met de suggesties is gedaan en welke punten in een volgende fase zullen worden meegenomen.

Het doel van de participatie tijdens de beoordelings- en besluitvormingsfase is 2-ledig:
1. Er voor zorgen dat belanghebbenden voldoende kennis hebben van de Verkenning en welke mogelijkheden er zijn voor een formele reactie middels een zienswijze;
2. Inbreng ophalen bij belanghebbenden, die meegegeven wordt aan bestuurders ter voorbereiding op besluitvorming.
In dit omgevingsverslag is dit onderverdeeld in vragen ? zorgen ⚠ en suggesties 💡

In de hierna volgende paragrafen wordt duidelijk dat niet alle gestelde vragen concreet beantwoord konden worden tijdens deze fase. Een deel kan immers pas worden beantwoord ná publicatie van de verschillende onderzoeken en een aantal vragen zelfs pas tijdens de Planuitwerkingsfase. Dat betekent niet dat de gestelde vragen minder waardevol zijn. Integendeel: Met dit omgevingsverslag krijgen bestuurders al vòòr de formele zienswijze-procedure inzicht in wat er leeft bij de omgeving (doelstelling 2).

Rond de ter inzagelegging worden informatie avonden georganiseerd waarin inhoudelijk ingegaan wordt op de onderzoeken, waarmee mogelijk meer vragen beantwoord gaan worden. Het participatieproces tijdens de beoordelings- en besluitvormingsfase is met het schrijven van dit omgevingsverslag nog niet afgerond.

4.1.1 Uitgangspunten MIRT-Verkenning

In juli 2021 zijn de uitkomsten van de herziening tracéafweging Zeef-1 gepresenteerd aan het platform, maar vervolgens niet met een formele rapportage gedeeld of gepubliceerd. Deze rapportage is pas in het 2e kwartaal van 2022 bestuurlijk vastgesteld. Tussen juli 2021 en april 2022 is de manier waarop de onderzochte tien kansrijke varianten in de Zeef-1 zijn beoordeeld meerdere malen ter sprake geweest. Platformdeelnemers hebben aangegeven zich niet te kunnen vinden in de manier van beoordelen en wegen. Daarnaast heeft het lange wachten op deze rapportage, terwijl andere onderzoeken al volop door zijn gegaan, geleid tot ontevredenheid over de transparantie rond deze rapportage.

? Er zijn verder **vragen** gesteld over de volgende onderwerpen:

- Waarom zijn voorgestelde varianten wel/niet overwogen en onderzocht?
- Voor wie wordt het HOV aangelegd?
- Wat is de relatie van de Verkenning met de Koningscorridor?
- Wat zijn de financiële criteria waarop wordt beoordeeld?
- Blijft lijn 1 voor Rijswijkse bewoners behouden?
- Waarom is de Broekslootkade toegevoegd, ondanks een negatieve score in Zeef-1?
- Is ontlasten Rijswijkse Plein een primair doel van de Verkenning?
- Waarom is de route naar Delft onderdeel van de Verkenning?
- Waarom wordt er niet naar een alternatieve oplossing voor ontlasten Rijswijkse Plein gekeken?

⚠ Men heeft **zorgen** over, **vraagtekens** bij:

- Het actueel zijn van de inhoud van de NRD en het toepassen van de beoordelingscriteria
- Beoordeling van de criteria in zeef-1
- Hoogwaardigheid van het OV in verband met de vele bruggen in de tracés.
- Hoe realistisch het is om te denken dat het mogelijk is om autogebruik terug te dringen door beter OV
- De beschikbaarheid van financiële middelen voor aankoop van panden/gronden bij een aantal tracés

- De toegevoegde waarde voor Rijswijk en Leidschendam-Voorburg
- Hoe wordt omgegaan met de moties van gemeenteraden
- Het afvallen van de Rotterdamsebaan als tracé, terwijl ontlasten Rijswijkse Plein een van de doelstellingen is
- Nut en noodzaak, en de woningbouw- en vervoersprognoses
- Het ontbreken van formele rapportages en uitleg volgens de eisen aan participatie in de omgevingswet
- De kans dat nu een keuze wordt gemaakt (bij een hoog abstractieniveau) die later de verkeerde blijkt te zijn. Er is zorg dat er dan 'om het proces' besloten wordt om toch door te gaan met de gemaakte keuze
- Het risico dat er voor een suboptimale (kostbare) oplossing wordt gekozen gericht op de korte termijn

De volgende **suggesties** voor de Besluitvormings- en Planuitwerkingsfase zijn gedaan:

- Overweeg alsnog een variant met een lus door de Binckhorst
- Overweeg alsnog een optie door de Rotterdamsebaan
- Overweeg een kopstation op de Maanweg
- Neem het 'nieuwe thuiswerken' door Corona mee in de afwegingen en berekeningen
- Pas de uitgangspunten rond de vaarklasse aan[2]
- Overweeg fasering in uitrol HOV door bestaande buslijnen uit te breiden en pas bij voorziene overbelasting uit te breiden naar de voorkeursvariant

In de uitgevoerde vervoerwaardestudie is de aanleiding, nut & noodzaak en toegevoegde waarde van de Verkenning in beeld gebracht.

Ten aanzien van de Koningscorridor is geantwoord dat er bij de Verkenning vanuit wordt gegaan dat een toekomstige ontwikkeling, waaronder doortrekking naar Zoetermeer, niet onmogelijk wordt gemaakt.

Ten aanzien van het ontlasten van het Rijswijkse Plein is geantwoord dat dit onderdeel is van een van de drie doelstellingen van de Verkenning, namelijk het ontlasten van bepaalde OV- en verkeersknelpunten in de regio.

4.1.2 Ontwerp

Over het ontwerp van de tien kansrijke varianten, toegelicht in platform 5, 6 en 7, zijn veel vragen gesteld die tijdens de sessies beantwoord konden worden. Zo is bijvoorbeeld het verschil in aantal passagiers, snelheid en dergelijke tussen de modaliteiten.

Er zijn verder **vragen** gesteld over de volgende onderwerpen:

- Worden nu al locaties van haltes vastgelegd?
- Voldoet de afstand van het tracé tot de naastliggende bebouwing?
- Blijven bestaande fietsroutes gehandhaafd?
- Waarom is voor een hefbrug over de Trekvliet gekozen?
- Worden de haltes toegankelijk voor minder validen?
- Waarom wordt gemengd verkeer bij een bestaand tracé (Geestbrugweg en Prinses Mariannelaan, Laan van Middenburg en Westeinde) wel geaccepteerd en bij een nieuw tracé niet?

	HOV-Bus	HOV-Tram	Lightrail
Halte-afstanden	750-1.000 m	750-1.000 m	1.000 – 2.000 m
Kruisingen	Gelijkvloers (vrije baan)	Gelijkvloers (vrije baan)	Ongelijkvloers
Capaciteit per dag	tot 10.000 reizigers	10.000 – 50.000 reizigers	20.000 – 60.000 reizigers
Gemiddelde snelheid	Circa 25 km/u	Circa 25 km/u	Circa 30 à 35 km/u

Figuur 10. Belangrijkste verschillen tussen modaliteiten

[2] Er zijn ook voordelen aan het behouden van de huidige vaarklasse. Immers: Voor het voortbestaan van bv. de maak-industrie en een mogelijke uitbreiding vergroening van (vracht)verkeer en gebruik van de kwaliteit water voor en door de Binckhorst en den Haag in het algemeen is de huidige vaarklasse over de Vliet van levensbelang.

Men heeft **zorgen** over, **vraagtekens** bij:

- Maatvoering van de hefbrug, de onderdoorgang en de hellingbaan in de Broekslootkade en hoe dit in de visualisaties is weergegeven.
  Dit geeft een te rooskleurig beeld, gezien de benodigde overspanning en daarmee benodigde constructie (mede in verband met de bodemgesteldheid), zie Figuur 11.
- Inpassing Binckhorstlaan zuid bij optie Lightrail 'skihelling'
- Beperkte resterende ruimte bij een aantal tracés voor autoverkeer èn langzaam verkeer (Met langzaam verkeer worden voetgangers, (brom)fietsers etc. bedoeld)
- Of alle toekomstige bouwprojecten goed in beeld zijn (Melkwegstraat)?
- Bereikbaarheid van bestaande bedrijven langs het tracé, met name op de Binckhorstlaan
- Verdere verslechtering van nu al onveilige locaties
- De afstemming met de beoogde herinrichting van de Geestbrugweg

De volgende **suggesties** voor de Besluitvormings- en Planuitwerkingsfase zijn gedaan:

- Maak het mogelijk om voor een mix van tracés te kiezen
- Optimaliseer bestaande lijnen, door bijvoorbeeld lijnen te koppelen
- Verbeter het fietsnetwerk
- Combineer werkzaamheden, bijvoorbeeld groot onderhoud Geestbrug
- Houd bij de keuze voor halte locaties rekening met de beschikbare ruimte (er is bijvoorbeeld meer ruimte op het Maanplein dan bij Melkwegstraat)
- Koppel de plannen met het ruimtelijk kader Trekvlietzone
- Pas de functionaliteit van de Geestbrug aan
- Accepteer een ruimere scope aangaande de aanlanding bij station Voorburg

Veel van de antwoorden op de vragen zijn terug te vinden in het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid, de Plan-MER bijlages en/of de Overzichtsrapportage Beoordelingsfase MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst. Ook zal een deel van de vragen pas beantwoord kunnen worden tijdens de volgende fase, de Planuitwerkingsfase.

Figuur 11. Impressie hefbrug Jupiterkade

4.1.3 Technische inpassing

In deze fase van de Verkenning is alleen de technische inpassing van de schetsontwerpen onderzocht en is er nog veel onduidelijk over de uiteindelijke inpassing. Dat betekent dat veel vragen nog niet beantwoord konden worden, bijvoorbeeld het exacte, mogelijke, verlies aan parkeerplaatsen en bomen. Tijdens de sessies zijn wel veel vragen op een wat hoger abstractieniveau beantwoord.

Er zijn onder andere **vragen** gesteld over de volgende onderwerpen:

- Is het nodig de bodem op de Prinses Mariannelaan, Laan van Middenburg en Westeinde te versterken?
- Hoe wordt in de beoordeling rekening gehouden met andere mogelijke verbeteringen?
- Moeten er gebouwen worden gesloopt en verdwijnen er woonarken?
- Wat is de exacte afstand (en hoogte) van de tracés ten opzichte van omliggende bebouwing?
- Waarom is er een verschil in haltes per tracé?
- Hoe wordt gekozen voor wel/niet meerijden met het verkeer in relatie tot de beschikbare ruimte?

Men heeft **zorgen** over, **vraagtekens** bij:

- Hoe de afweging wordt gemaakt tussen inpasbaarheid en criteria als groen en leefbaarheid
- Ontsluiting wijken langs de tracés
- Het besef dat het bestaande spoor op een aantal locaties niet voldoet en moet worden aangepast voor het bredere materieel

De volgende **suggesties** voor de Besluitvormings- en Planuitwerkingsfase zijn gedaan:

- Benut de kans om de huidige onveilige kruisingen te verbeteren (bijv. met de Haagweg)
- Onderzoek de mogelijkheid voor optimalisaties door het doorgaand autoverkeer van het tracé te weren.

De vragen ten aanzien van de effecten op de omgeving (waaronder geluid, trillingen, sloop van gebouwen, verplaatsen van woonarken) worden in de Plan-MER beantwoord. De keuzes rond haltes en wel/niet meerijden met het verkeer zijn terug te vinden het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid, de Plan-MER bijlages en de Overzichtsrapportage Beoordelingsfase MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst. Ook zal een deel van de vragen pas beantwoord kunnen worden tijdens de volgende fase, de Planuitwerkingsfase.

4.1.4 Vervoerwaarde

Een belangrijk onderdeel van de Verkenning is het onderzoek naar het effect van de verschillende varianten op het verkeer. Hoe groot is het effect van de aanleg van een HOV en is het überhaupt wel nodig? Deze vragen leefden ook bij de omwonenden. Tijdens platform 8 is de methodiek van de verkeersonderzoeken toegelicht.

Er zijn onder andere **vragen** gesteld over de volgende onderwerpen:

- Welke gegevens worden gebruikt en wordt rekening gehouden met de corona effecten?
- Wordt er wel of niet rekening houden met aansluiten op Koningscorridor?
- Wat zijn de verwachte reizigersaantallen
- Wat is de bij de verschillende modaliteiten het verschil in reistijd?
- Wat is de verwachte invloed op het auto gebruik?
- Wordt de flexibiliteit van de verschillende modaliteiten meegewogen in de onderzoeken?
- Leiden oplossingen van Haagse knelpunten tot knelpunten elders?

Men heeft **zorgen** over, **vraagtekens** bij:

- Bereikbaarheid Haagse Hogeschool als lijn 1 over de Binckhorst gaat rijden
- Impact op het verkeer in omliggende gebieden
- Invloed van verlaging snelheid naar 30 km/uur
- Overlast van verkeer naar en van de Binckhorst op de Geestbrugweg als het drukker wordt
- Of de gewenste verbinding in een breder vervoergebied, bijvoorbeeld ook naar de Mall of the Netherlands en relatie met omliggende gemeenten, wordt bekeken

De volgende **suggesties** voor de Besluitvormings- en Planuitwerkingsfase zijn gedaan:

- Kijk ook naar hoe je gedrag kunt beïnvloeden
- Zorg ook voor een goede OV-situatie op de Binckhorst gedurende de komende 5 jaar (totdat HOV is gerealiseerd)

Veel van de antwoorden op de vragen zijn te vinden in de vervoerwaardestudie van Goudappel, of zullen pas tijdens de planuitwerkingsfase kunnen worden beantwoord.

4.1.5 Gelijkwaardige beoordeling

Het onderzoek levert een grote hoeveelheid informatie op. Bij de presentaties tijdens platform- en inloopsessies is daarom niet altijd alle informatie gedeeld, omdat dit simpelweg teveel tijd zou kosten. Soms is daardoor het beeld ontstaan dat niet alle varianten op dezelfde manier worden beoordeeld. In de beantwoording van de vragen is benadrukt dat alle varianten op dezelfde wijze worden beoordeeld op alle aspecten.

De meeste vragen over een gelijkwaardige beoordeling van varianten zijn gesteld ten aanzien van de tracés over de Geestbrugweg, Jupiterkade/Junopark en Broekslootkade.

In de huidige fase van de Verkenning werken we van grof naar fijn en bekijken we hoeveel ruimte er is om een HOV in te passen en wat er nodig is om het inpasbaar te maken. De impact hiervan brengen we in beeld en kunnen we per variant met elkaar vergelijken. Dit gebeurt op alle aspecten.

Als er gekozen is voor één van de varianten, wordt in de volgende fase de inpassing van deze variant in detail uitgewerkt en wordt onderzocht hoe eventuele negatieve effecten verholpen kunnen worden en tegemoet kan worden gekomen aan alle wensen vanuit de omgeving.

? Er zijn onder andere **vragen** gesteld over de volgende onderwerpen:

- Wordt het effect op de leefbaarheid bij alle tracés even zwaar gewogen?
- Waarom wordt het verlies aan groen in de ene situatie zwaarder gewogen dan in de andere situatie?
- Waarom zijn de technische tekeningen en de aandachtspunten niet volledig en uniform voor de verschillende tracés opgesteld?

⚠ Men heeft **zorgen** over, **vraagtekens** bij:

- De objectieve weging van het effect op de leefbaarheid
- Vergelijking van de verschillende tracés op basis van objectieve criteria (bijvoorbeeld concreet aantal te kappen bomen of verlies aan parkeerplaatsen)
- Hoe wordt de afweging gemaakt tussen kosten en leefbaarheid?
- De objectiviteit van het onderzoek. Men heeft de indruk dat er al een keuze is gemaakt voor de Geestbrugweg, omdat het verschil met de huidige situatie kleiner is dan bij de andere varianten.
- Hoe om wordt gegaan met ‘gemiddelden’. Wordt per variant goed gekeken naar specifieke locaties? Of wordt beoordeeld op een gemiddelde waardoor een extreem negatief scorend aspect kan worden opgeheven door een elders extreem positief scorend aspect?
- Dat alle andere aspecten dan de vervoerswaarden en -doelen alleen een rol spelen bij de uitwerking van een voorkeurstracé en niet bij de afweging en keuze tussen varianten
- De zorg dat een gelijke beoordeling op alle onderzochte aspecten alleen maar eerlijk werkt als de juiste criteria worden toegepast.

Dit thema betreft de huidige fase. Er zijn daarom geen suggesties gedaan voor de volgende fases.

In de effectonderzoeken van de Plan-MER is voor meerdere milieuaspecten onderscheid gemaakt in deelgebieden om de effecten beter te duiden en locatie specifiek te maken. Daarbij is een vergelijkbaar detailniveau nagestreefd voor de beoordeling van de plansituatie ten opzichte van de referentie situatie.

Figuur 12. Huidige situatie Geestbrugweg

4.1.6 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid kwam als thema tijdens de sessie over de schetsontwerpen nadrukkelijk naar voren. Ook zijn hier per mail vragen over gesteld. Vooral de veiligheid van langzaam verkeersdeelnemers heeft prioriteit bij zowel de omwonenden als de ontwerpers. Een aantal tracés doorkruist immers de route tussen woningen en scholen. En een aantal tracés, met name bij de locaties in Rijswijk en Leidschendam-Voorburg waar een HOV-verbinding in een bestaande situatie moet worden ingepast, heeft een dusdanig smal profiel dat meerdere verkeersdeelnemers (waaronder bijvoorbeeld bezorgdiensten) gelijktijdig van dezelfde ruimte gebruik moeten maken met potentieel gevaarlijke situaties tot gevolg.

Gesteld kan worden dat technische inpasbaarheid, waar de varianten in deze fase van de Verkenning op worden beoordeeld, onlosmakelijk is verbonden met een verkeersveilige oplossing.

Er zijn onder andere **vragen** gesteld over de volgende onderwerpen:

- Hoe wordt de kruising van de toekomstige HOV-baan met het snelfietstracé langs de Trekvliet vormgegeven?
- Hoe wordt de afweging gemaakt tussen kosten en verkeersveiligheid?

Men heeft **zorgen** over, **vraagtekens** bij:

- Veiligheid bij lightrail-modaliteit
- Sociale veiligheid (o.a. bij fietsonderdoorgang Trekvlietbrug, steeg langs hellingbaan Broekslootkade en aanlanding brug Binck Plek Juno Park, Jupiterkade)
- Bereikbaarheid voor hulpdiensten
- Onveilige situaties door gemengd verkeer en bijvoorbeeld busjes die bestellingen afleveren
- Effecten op omliggende wijken door toenemend verkeer
- Verkeersveiligheid bij in- en uitvoegende straten
- Onveilige situaties voor fietsers en veiligheid overstekende kinderen (met name bij haltes en richting scholen)
- Verkeersveiligheid passage bij de Stuwstraat
- Toevoeging van HOV op een al complexe en onveilige situatie op verschillende locaties. Met name rond de Geestbrugweg/Haagweg
- Huidige verkeerssituatie (vaststaand verkeer) op de Geestbrugweg bij files A4
- Overtreden van snelheidslimiet door HOV

De volgende **suggesties** voor de Besluitvormings- en Planuitwerkingsfase zijn gedaan:

- Breng de snelheid omlaag naar 30 km/uur
- Los al bestaande onveilige kruispunten meteen op. Onder andere de kruisingen met de Haagweg, de Geestbrugweg en de Prinses Mariannelaan, Laan van Middenburg en Westeinde
- Breng een scheiding aan tussen snel- en langzaam verkeer op de locaties waar tram mee rijdt met het overige verkeer

De ingebrachte reacties hebben geleid tot aanvullingen en aanscherpingen in de Overzichtsrapportage Beoordelingsfase MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst, in het bijzonder ten aanzien van langzaam verkeer versus (H)OV.

4.1.7 Niveaus ligging HOV-baan

In deze fase van de Verkenning zijn voor de lightrail varianten opties op niveau -1 of +1 uitgewerkt, aangezien een lightrail uitgaat van ongelijkvloerse kruisingen. Voor de modaliteiten bus en tram is gekeken naar inpassing op maaiveld. Enkel waar dit technisch noodzakelijk was om de variant te kunnen realiseren is een ander niveau onderzocht. Dit heeft tot veel vragen geleid en de discussie vertroebeld, omdat de keuze voor een ander niveau ook invloed heeft op bijvoorbeeld een criterium als verkeersveiligheid en kosten.

Figuur 13. Huidige situatie Maanweg

Er zijn onder andere **vragen** gesteld over de volgende onderwerpen:

- Hoe worden in deze fase de varianten ten opzichte van elkaar beoordeeld, terwijl in een latere fase mogelijk een ander niveau wordt uitgewerkt met daarmee een ander effect op aspecten als verkeersveiligheid, groen e.d.?
- Hoe wordt de afweging voor lightrail boven- of ondergronds gemaakt met de bijbehorende (hoge) kostencomponent?
- Waarom zijn alleen voor de lightrail modaliteit varianten op -1 of +1 onderzocht en niet voor de andere modaliteiten?
- Waarom is voor de Maanweg voor de lightrail modaliteit alleen niveau +1 onderzocht en niet niveau –1?

Men heeft **zorgen** over, **vraagtekens** bij:

- Aanlanding bij station Voorburg en de impact hiervan op de omgeving
- Risico op aantasting van Huygens' Hofwijck door de HOV-verbinding

Figuur 14. Huidige situatie station Voorburg

De volgende **suggesties** voor de Besluitvormings- en Planuitwerkingsfase zijn gedaan:

- Onderzoek een verdiepte ligging op de Maanweg
- Onderzoek hoe de Rotterdamsebaan beter benut kan worden

In de Overzichtsrapportage Beoordelingsfase MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst zijn de uitgangspunten voor de beoordeling toegelicht.

4.1.8 Leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en groene inpassing

Leefbaarheid is een lastig objectief te meten begrip en betreft een breed scala aan onderwerpen zoals overlast door geluid en trillingen, maar ook woongenot door een groene omgeving. Omwonenden vragen zich dan ook af hoe de vergelijking plaatsvindt tussen de verschillende tracés.

Er zijn onder andere **vragen** gesteld over de volgende onderwerpen:

- Hoeveel bomen gaan er verdwijnen?
- Hoe ziet een groene afwerking van een lightrail verbinding eruit?

Men heeft **zorgen** over, **vraagtekens** bij:

- Overlast door geluid en trillingen van zwaarder, langer en breder materieel
- Mogelijke schades (kwaliteit aanliggende woningen in de relatief smalle en al zeer drukke wegen in Leidschendam-Voorburg en Rijswijk en specifiek de funderingen Pr Mariannelaan en Geestburgweg)
- Effecten op grotere afstand van het te onderzoeken gebied
- Afweging tussen kosten en leefbaarheid
- Weging van de leefbaarheid in Rijswijk/Leidschendam-Voorburg versus leefbaarheid Den Haag
- Verdwijnen van bomen en groen
- Behoud Opa's veldje
- Broekslootkade en Maanweg: Ecologische kwaliteit en afmetingen groenzone[3]

[3] In de Plan-MER zijn de effecten op de verbindingszone Broekslootkade en Maanweg beschreven bij ruimtegebruik (wijkgroen) omdat het geen wettelijke natuurstatus heeft zoals Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. Wel gelden gemeentelijke kaders. Bij ruimtebeslag in ecologische verbindingszones moet in eerste instantie direct grenzend aan de ecologische verbindingszone kwantitatief en kwalitatief worden gecompenseerd, met uitgangspunt dat geen natuurwaarde of natuurpotentie verloren gaat. De initiatiefnemer is verantwoordelijk en het is maatwerk en onderdeel van het initiatief. Als het onmogelijk is om kwantitatief te compenseren dan moet initiatiefnemer mogelijkheden onderzoeken om in het gebied zelf extra kwalitatief te compenseren.

- Respecteren van de bestaande uitgangspunten voor de openbare ruimte in bestaande stedenbouwkundige visies en bestemmingsplannen. Hoe hard zijn deze uitgangspunten? En is compensatie bij planschade mogelijk?
- De impact van een hellingbaan op de sociale veiligheid, als onderdeel van de leefbaarheid van de omgeving.

Figuur 15. Huidige situatie Pr. Mariannelaan

Figuur 16. Opa's Veldje

- De stedenbouwkundige en ruimtelijke impact HOV-verbinding door een rustige 30km/h woonstraat
- Dat de beoordeling van de aspecten geluid en trillingen vooral worden bepaald in de detailuitwerking, dus pas na besluitvorming.

De volgende **suggesties** voor de Besluitvormings- en Planuitwerkingsfase zijn gedaan:

- Geef duidelijkheid over nadeelcompensatie (verlies aan woningwaarde)
- Maanweg: Zorg voor ruimte aan de kant van de toekomstige bebouwing.
- Broekslootkade en Maanweg: Behoud of compenseer de ecologische verbindingszone
- Jupiterkade: Bewaak de beoogde groene invulling
- Pas de tramvariant in op een grasbaan en laat deze aansluiten op bestaande ecologische zones
- Geestbrugweg: Realiseer meer groen in plaats van 'blik'

De vragen en reacties hebben met name geleid tot aanvullingen en aanscherpingen van aandachtspunten in de Overzichtsrapportage Beoordelingsfase MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst. In het bijzonder ten aanzien van de locaties Opa's Veldje en groenzone langs de Maanweg.

In de Plan-MER is het criterium 'Ruimtelijke Kwaliteit' toegevoegd aan het beoordelingskader.

In de Plan-MER is ook het ruimtebeslag op wijkgroen, inclusief bestaande groenstroken langs de Maanweg en de Broekslootkade (als zijnde onderdeel van de stedelijke ecologische verbindingszone EVZ Laakzone) beoordeeld.

4.1.9 Parkeren

In deze fase van de Verkenning waren nog geen concrete aantallen te noemen over parkeerplaatsen die verplaatst moeten worden of verdwijnen. Wel is in grote lijnen duidelijk of een oplossing geen, enkele of tientallen parkeerplaatsen zal kosten.

? Er zijn onder andere **vragen** gesteld over de volgende onderwerpen:

- Komen er wijzigingen in het parkeerbeleid in de gemeenten Rijswijk en Leidschendam-Voorburg?
- Welke invloed heeft een wijziging in het parkeerbeleid van Den Haag op de verkeersonderzoeken?

⚠ Men heeft **zorgen** over, **vraagtekens** bij:

- Verlies aan parkeerplekken
- Toenemende parkeerdruk in Leidschendam-Voorburg en Rijswijk door bewoners van de Binckhorst door de lage parkeernorm in de Binckhorst

De vragen en reacties hebben met name geleid tot aanvullingen en aanscherpingen van aandachtspunten in de Overzichtsrapportage Beoordelingsfase MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst. In het bijzonder ten aanzien van de mogelijke impact op het aantal parkeerplaatsen en de parkeerdruk in de omgeving.

In de Plan-MER is naar aanleiding van opmerkingen in het platform in het beoordelingskader een criterium 'verlies parkeerplaatsen' toegevoegd.

4.2 Proces, communicatie en participatie

Naast de inhoudelijke vragen, zorgen en suggesties zoals in de vorige paragraaf beschreven, is ook het proces rond de Verkenning, en de bijbehorende communicatie en participatie, regelmatig aan de orde geweest tijdens gesprekken en bijeenkomsten.

Tijdens de eerste platformbijeenkomsten is door de platformleden nadrukkelijk gevraagd om presentaties en documenten voorafgaand aan de bijeenkomst te mogen ontvangen. Bij de eerste bijeenkomsten is de projectorganisatie er niet in geslaagd aan dit verzoek tegemoet te komen doordat documenten soms pas op het laatste moment klaar waren. Vanaf platform 6 zijn de presentaties een week voorafgaand aan de betreffende platformbijeenkomst gedeeld, zodat de platformleden voor de bijenkomst hun achterban konden consulteren.

In de zomer van 2021 hadden de platformleden de mogelijkheid om tracés aan te dragen waarvan zij van mening waren dat deze onderdeel uit zouden moeten maken van de Verkenning. Het daarbij behorende tijdspad was kort en het belang groot. Om die reden is het Bestuurlijk Overleg, waar de keuzes voor de te onderzoeken varianten is gemaakt, een week naar achter geschoven om de platformleden meer tijd te geven. Ook met de extra week is er echter erg kort tijd geweest om alternatieve tracés aan te dragen. Tevens is geen van de aangedragen tracés opgenomen in de onderzoeksopdracht aan de projectorganisatie. De start van het proces met het platform is hierdoor niet vloeiend verlopen.

? Er zijn onder andere **vragen** gesteld over de volgende onderwerpen:

- Wat is de rol van het platform en wat wordt daarmee gedaan?
- In hoeverre hebben bewoners een stem in het proces?
- Hoe kan dit als participatie gezien worden als initiatief en doelstellingen allemaal al zijn bepaald?
- Hoe worden bewoners en andere belangstellenden geïnformeerd?
- Wanneer kan er officieel ingesproken worden op de plannen en wat ligt er dan?
- Hoe ziet de besluitvorming eruit?
- Welke richtlijnen worden gebruikt en kunnen de platformleden daar een toelichting op krijgen?

Men heeft **zorgen** over, **vraagtekens** bij:

- Is er voldoende ruimte voor discussie geweest in deze fase door de grote groep aan deelnemers in het platform?
- Hoe wordt inbreng vanuit omgeving meegenomen richting bestuurders? Hoe wordt er omgegaan met verschillende belangen?
- Vragen over het tijdig plannen van de vergaderingen van het platform en toezenden van stukken zodat de vergaderingen kunnen worden voorbereid. Liever de bijeenkomst verplaatsen dan geen stukken
- Druk op snelheid in het proces vanuit bestuurders en organisatie waardoor platformleden korte deadlines krijgen voor het afstemmen met de achterban en het reageren op stukken
- Wat gebeurt er als tijdens de volgende fase alsnog blijkt dat het niet mogelijk is om de gekozen variant te realiseren?

De volgende **suggesties** voor de Besluitvormings- en Planuitwerkingsfase zijn gedaan:

- Behoud de organisatie rond het platform en de opgebouwde connectie met de achterban
- Wees helder wanneer belangrijke bestuurlijke besluiten worden genomen
- Deel documenten en presentaties (ook in concept, waar mogelijk) minimaal 1 week voor een bijeenkomst met de deelnemers
- Zorg voor eenduidig gebruik van begrippen
- Voeg interactieve tools toe aan de website
- Sluit aan bij bestaande communicatie zoals bijvoorbeeld ‘samen Rijswijk’.
- Leg helder uit waar de omgeving wel en geen invloed op heeft, hoe besluitvorming plaatsvindt en waarover: Wie besluit waarover, wanneer, waarom en op grond van welke onderzoeken/rapporten?
- Blijf persoonlijk in gesprek met de omwonenden (zowel vanuit de projectgroep, als bestuurlijk)

Tijdens de platformbijeenkomsten is, zodra beschikbaar, de planning rond de besluitvorming gedeeld. Echter, niet altijd is de exacte planning van colleges en raadsinformatie sessies bekend. Daarnaast is het interne proces rond alle onderzoeken, reviews en ambtelijke besluitvorming niet altijd tot in detail van tevoren bekend. Tot het laatste platform kon aan deze wens daarom niet voldoende tegemoetgekomen worden.

Op verzoek van platformleden is een extra bijeenkomst ingepland over de gebruikte richtlijnen van de HTM.

Vanaf platformbijeenkomst 6 zijn een week van tevoren de presentaties gedeeld.

Het platform is gevraagd om een review te doen op de hoofdstukken 3 en 4 uit dit omgevingsverslag. De review heeft veel waardevolle aanvullingen opgeleverd en gezorgd voor aanscherping van formuleringen.

4.3 Samenvatting: Wat is er gedaan met de inbreng?

4.3.1 Toelichting

Het projectteam MIRT-Verkenning heeft een aantal van de suggesties, feedback en ideeën die door deelnemers zijn aangedragen tijdens het proces van het afgelopen jaar (medio 2021-medio 2022) overgenomen in de onderzoeken die zijn uitgevoerd.

In drie bijeenkomsten van het platform (bijeenkomst 5, 6 en 7) is stil gestaan bij de schetsontwerpen, die in het kader van de Verkenning zijn opgesteld. De toelichting op de schetsontwerpen is op verzoek van het platform gedaan, zodat de omgeving meer gevoel kan krijgen wat een eventuele inpassing van een HOV-verbinding zou kunnen betekenen.

Tijdens deze bijeenkomsten is toegelicht dat de schetsontwerpen één van de vele onderdelen zijn van de Verkenning. De schetsontwerpen geven inzicht in de ruimtelijke impact van de varianten en vormen input voor andere onderdelen in de Verkenning zoals de kostenramingen en de effectbeoordeling in de Plan-MER. Ook is benadrukt dat de schetsontwerpen een algemeen beeld geven van inpassing van HOV, maar zeker geen definitief ontwerp zijn. Na keuze voor een voorlopig voorkeursvariant, op basis van de technische-inhoudelijke beoordeling, worden in de volgende fase (Planuitwerkingsfase) de plannen op groter detailniveau uitgewerkt, waarbij ook meer inzicht ontstaat in de exacte uitvoering en ruimtelijke inpassing, impact op bijvoorbeeld aantal parkeerplaatsen of groen en mogelijkheden om nadelen/knelpunten te verminderen. Ook is bij de schetsontwerpen (platform 5, 6, en 7) toegelicht dat er in veel straten nog meerdere opties zijn voor nadere uitwerking in de Planuitwerkingsfase. Ook is benoemd welke aandachtspunten er bij de verschillende varianten ontstaan.

4.3.2 Verwerking inbreng

Met de leden van het platform is tijdens de verschillende bijeenkomsten gesproken over meerdere onderwerpen, waarbij vooral tijdens de gesprekken over de schetsontwerpen inhoudelijke inbreng is geleverd. Deze reacties hebben onder andere geleid tot aanvullingen en aanscherpingen van aandachtspunten in de rapportages. Voorbeelden hiervan zijn de aandachtspunten voor verkeersveiligheid (in het bijzonder langzaam verkeer versus (H)OV), de impact op groen en groenvoorzieningen (Opa's veldje, groenzone Maanweg) en bijvoorbeeld mogelijke impact op het aantal parkeerplaatsen en parkeerdruk in de omgeving. Ook zijn door het platform aanvullende suggesties aangedragen, die in de rapportage zijn benoemd (zoals de suggestie om tijdens de Planuitwerkingsfase te onderzoeken of teruglegging van de gevellijn in de Maanweg een optie is om ruimtebeslag op groen te voorkomen).

Voor de effectbeoordelingen voor de Plan-MER is het beoordelingskader (ook wel afweegkader genoemd) uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van belang. In de effectonderzoeken is voor meerdere milieuaspecten in de effectbeoordeling van de varianten, mede op aangeven van het platform, onderscheid gemaakt in deelgebieden om de effecten beter te duiden en locatie specifiek te maken. Daarbij is een vergelijkbaar detailniveau nagestreefd voor de beoordeling van de plansituatie ten opzichte van de referentiesituatie. In de vergelijking van de varianten onderling zijn daarmee ook de aandachtspunten aan te wijzen mocht een bepaalde variant bestuurlijk gekozen worden als voorkeursvariant.

Vanuit de door het platform aangegeven zorgen en aandachtspunten over de effectbeoordeling in het kader van de Plan-MER is het criterium 'Ruimtelijke Kwaliteit' toegevoegd aan het beoordelingskader. Dit criterium gaat nadrukkelijk in op de inpasbaarheid van de alternatieven in het straatbeeld, waarbij rekening is gehouden met het huidige karakter van de wijk/straat zoals ook tijdens de platformbijeenkomsten aangegeven. Ook het ruimtebeslag op wijkgroen inclusief de groenstrook langs de Maanweg en Broekslootkade (onderdeel van de stedelijke ecologische verbindingszone EVZ Laakzone) is beoordeeld. Dit is relevant zowel bij ruimtegebruik (fysieke aantasting) en effecten op beschermde soorten (fysieke aantasting kan effecten hebben op vogels en vleermuizen) als bij ruimtelijke kwaliteit (inpassing HOV en effecten op gemeentelijk groenbeleid). Gezien de zorgen vanuit de omgeving voor verlies aan parkeerplaatsen is dit als beoordelingscriterium toegevoegd onder het aspect ruimtegebruik.

Ook is mede op aangeven van het platform extra aandacht besteed aan het goed in beeld brengen van de aanleiding/ nut & noodzaak van de Verkenning in de voor de Verkenning uitgevoerde vervoerwaardestudie. De informatie en resultaten hieruit zijn verwerkt in de Plan-MER en het (Ontwerp) Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst.

Ten aanzien van de herziene tracé afweging in de zomer van 2021 wordt opgemerkt dat geen van de door de platformleden aangedragen alternatieve tracés (juni/juli 2021) door de opdracht gevende bestuurders aan de tracé afweging zijn toegevoegd.

4.4 Basispakket Mobiliteit

Naast een HOV-verbinding, bestaat het voorlopig voorkeursalternatief ook uit een pakket aan mobiliteitsmaatregelen.

Dit pakket bestaat uit maatregelen voor gezonde vormen van mobiliteit, lopen en fietsen, en voor het openbaar vervoer. In de onderzoeken zijn 10 mobiliteitsmaatregelen meegenomen. Daarnaast is het een sterke wens om uiteindelijk meer mobiliteitsmaatregelen mee te nemen in de besluitvorming om het gebruik van gezonde vervoerwijzen te bevorderen of de leefbaarheid op specifieke delen te vergroten. Die maatregelen zijn pas zeer laat in het proces voor het voetlicht gekomen. Het basispakket Mobiliteit is daarom zeer beperkt ter sprake geweest tijdens de bijeenkomsten, terwijl dit een wezenlijk onderdeel uitmaakt van het Voorlopig Voorkeursalternatief.

In dit omgevingsverslag is geen inbreng vanuit de omgeving meegenomen op dit onderdeel.

4.5 Samenvatting aanbevelingen Besluitvormingsfase en Planuitwerkingsfase

De huidige fase van de MIRT-Verkenning is bijzonder complex. Het bestaat uit veel verschillende onderzoeken die niet los van elkaar gezien kunnen worden, maar op verschillende momenten beschikbaar zijn gekomen, en veel definitieve rapportages pas tijdens de ter inzagelegging.

De Verkenning kent daarnaast zes opdrachtgevers, waardoor ook het proces rondom besluitvorming complex is. Dit zorgt voor onzekerheid bij omwonenden over de mate waarin de Verkenning hen raakt en hoe en wanneer zij hun stem kunnen laten horen. In de Beoordelings- en Besluitvormingsfase van de Verkenning is dat voornamelijk tijdens de zienswijze periode, terwijl 1,5 jaar daaraan voorafgaand al veel informatie gedeeld is waarop gereageerd kon worden. Deze reacties zijn niet altijd direct in resultaten verwerkt en dus niet altijd terug te vinden. Deze hebben gedurende het proces wel degelijk scherpte aangebracht in de onderzoeken en resultaten.

Gedurende de afgelopen fase van de Verkenning zijn door de platformleden, deelnemers aan inloopsessies en raadsinformatiesessies veel aanbevelingen gedaan die in de paragrafen hiervoor, per thema, zijn benoemd. Naast deze aanbevelingen willen wij ook de 'lessons learned' rond participatie en communicatie meenemen als aanbeveling naar de volgende fases. Deze worden verwerkt in de actualisatie van het communicatie- en participatieplan voor de Planuitwerkingsfase.

Hieronder herhalen we in een puntsgewijze, samengevatte vorm, de aanbevelingen die vanuit de omgeving zijn opgehaald voor de Besluitvormingsfase en Planuitwerkingsfase.

4.5.1 Aanbevelingen technisch – inhoudelijk

- Heroverweeg de keuzes voor de te onderzoeken tracé varianten. Bijvoorbeeld een lus door de Binckhorst, een optie via de Rotterdamsebaan, een kopstation op de Maanweg of een mix van verschillende varianten.
- Neem 'gedrag' en andere ontwikkelingen mee in de studies zoals thuiswerken, en gedrag beïnvloedende maatregelen rond auto gebruik, maar waak daarbij wel voor een negatief effect op omliggende wijken.
- Faseer de uitrol van een HOV en optimaliseer bestaand HOV, vooral ook tijdens de komende 5 jaar.
- Maak een koppeling met onderhoudsprojecten, bestaande knelpunten en andere ontwikkelingen.
- Pas de functionaliteit van bestaande locaties aan, bijvoorbeeld op de Geestbrug, of onderzoek mogelijkheden om doorgaand autoverkeer van tracés te weren, danwel te optimaliseren.
- Heb voldoende oog voor een groene inpassing en behoud van bestaande ecologische zones.

4.5.2 Aanbevelingen Communicatie en Participatie

- Behoud de organisatie rond het platform en de opgebouwde connectie met de achterban.
- Zorg voor tijdige informatievoorziening over zowel inhoud als bestuurlijke processen en wees duidelijk over waar de omgeving wel en geen invloed op heeft.
- Zorg voor eenduidig gebruik van begrippen en naamgeving van onderzoeken en rapportages.
- Sluit aan bij bestaande communicatiekanalen, maar blijf ook persoonlijk in gesprek met belanghebbenden

4.6 Proces besluitvorming en doorkijk Planuitwerkingsfase

Tijdens de zomer van 2022 ligt het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid, met daarin de voorgenomen bereikbaarheidsmaatregelen en de voorlopige voorkeursvariant voor de HOV-verbinding, gedurende een periode van 10 tot 12 weken ter inzage. Ook op de Plan-MER kunnen in die periode zienswijzen worden ingediend. De verkregen zienswijzen worden van een reactie voorzien en, waar van toepassing, verwerkt in het Masterplan Bereikbaarheid.
Parallel aan de ter inzagelegging wordt de Plan MER getoetst door de landelijke cie-m.e.r.

en de afspraken tussen Regio en het Rijk in het BO-MIRT voorbereid.
Begin 2023 vindt vervolgens regionale besluitvorming plaats. Daarbij zal in de gemeenteraden de afweging worden gemaakt of de ingebrachte zienswijzen in voldoende mate zijn verwerkt in het Masterplan Bereikbaarheid en dat daarmee recht gedaan is aan de lokale belangen. De gemeenteraden stellen daarbij de route van de HOV en de principes van de bereikbaarheids-maatregelen vast op het grondgebied van de betreffende gemeente. Bij positieve regionale besluitvorming volgt ondertekening van de bestuursovereenkomst met afspraken over de Planuitwerkingsfase en de modaliteit en route van de HOV-verbinding. Onderdeel van de stukken die begin 2023 ter besluitvorming voorgelegd worden, is ook het Plan van Aanpak voor de Planuitwerkingsfase. In dit plan staat beschreven wat er in de volgende fase onderzocht en uitgewerkt wordt en op welke wijze dat zal plaatsvinden.

Partijen hebben in de in februari 2022 ondertekende intentieverklaring aangegeven zich ervoor in te zetten dat de uitwerking van de herinrichting van de Binckhorstlaan (Voorburg), de delen van de Mariannelaan en de Geestbrugweg in de Planuitwerkings-fase plaatsvindt in co-creatie met bewoners.

Met de platformleden zal worden besproken wie van hen in de Planuitwerkingsfase een vertegenwoordigende rol wil blijven behouden waar het voorkeursalternatief betreft en het pakket aan bereikbaarheidsmaatregelen.

4.6.1 Samenvatting planning tot medio 2023

Derde kwartaal 2022 (vanaf eind juni): ter inzagelegging Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en Plan-MER, met mogelijkheid om bezwaren (zienswijzen) in te dienen

Vierde kwartaal 2022: Nota van antwoord op de ingediende zienswijzen MIRT-verkenning CID-Binckhorst, waarna opstellen definitief Masterplan Bereikbaarheid

Vierde kwartaal 2022: Afspraken in BO-MIRT

Eerste kwartaal 2023: Bestuurlijk besluit Masterplan Bereikbaarheid met vaststelling VKA + ondertekening Bestuursovereenkomst Planuitwerkingsfase

Medio 2023: Start Planuitwerkingsfase

Begrippenlijst

BO MIRT	Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
BuCa	Business Case
CID	Central Innovation District
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
LeiVo	Leidschendam-Voorburg
m.e.r.-procedure	Milieueffectrapportage procedure
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
Ministerie van IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Ministerie van BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
MKBA	Maatschappelijke Kosten Batenanalyse
NRD	Notitie Reikwijdte en Detailniveau
NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse, brengt ontwikkelingen op lange termijn in beeld voor wegen, vaarwegen, spoorwegen en het regionaal openbaar vervoer.
Plan-MER	Milieueffectrapportage voor het betreffende plan
Zeef 1	Uitkomsten analytische fase van de MIRT-verkenning
Zeef 2	Uitkomsten beoordelingsfase van de MIRT-verkenning

Documenten Verkenning

Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst
Het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid bevat de aanleiding, een beschrijving van het proces en de bepaling van het voorlopig Voorkeursalternatief. Dit document is de basis voor de zienswijze procedure en wordt na de zienswijze periode aangepast en uitgewerkt tot het Definitief Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst.

Plan-MER
De Plan-MER is het milieueffectenrapport voor de MIRT-Verkenning CID-Binckhorst. Dit rapport beschrijft de effecten voor de leefomgeving, conform het beoordelingskader van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Omgevingsverslag
Het Omgevingsverslag is voorliggend document. Het omgevingsverslag geeft weer wat tijdens de beoordelingsfase met de omgeving is besproken en ingebracht. Dit vormt de input voor de bestuurlijke besluitvorming, de processturing en ambtelijke voorbereiding die daaraan vooraf gaan.

Overzichtsrapportage Beoordelingsfase MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst
Dit document beschrijft de ontwerpen van de 10 tracé varianten.

Onderzoeksrapporten:

- **Vervoerwaardestudie**
  Het doel van deze verkeerskundige modelstudie is inzicht geven in de te verwachten vervoerkundige effecten van diverse mobiliteitsvarianten. Deze studie vormt te basis voor de vervoerkundige input voor de MKBA, Business case en Plan-MER (en daarmee het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid).

- **MKBA**
  Een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) 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. 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.

- **Business case (niet openbaar)**
  In de business case zijn de kosten en opbrengsten van het openbaar vervoer van de verschillende varianten tegen elkaar gezet, zodat de MRDH een beeld krijgt van de kostendekkingsgraad van de eventuele nieuwe dienstregelingen. De resultaten van de business case zijn opgenomen in de MKBA. De resultaten van de business case zijn niet openbaar omdat deze bedrijfsgevoelige informatie bevat.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) (juni 2020)
De Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de MIRT-Verkenning CID-Binckhorst is bedoeld om de reikwijdte en het detailniveau van het onderzoek voor de nog op te stellen Plan-MER te beschrijven. De NRD beschrijft welke alternatieven onderzocht worden en welke criteria en methoden de onderzoekers gebruiken om de milieueffecten in beeld te brengen. Het doel van de NRD is drieledig: 1) het informeren en betrekken 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 milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure) wordt uitgevoerd.

Overzicht bijlagen

A. Documenten Platform

De verslagen van de platformbijeenkomsten zijn hierin terug te vinden. De presentaties van de Platformbijeenkomsten zijn identiek aan de presentaties van de inloopsessies. De presentaties zijn te vinden op de website www.binckhorstbereikbaar.nl, door op Agenda te klikken en de betreffende inloopsessie.

B. Documenten Inloopsessies

De sfeerverslagen en vraag- en antwoorddocumenten zijn hierin terug te vinden. De presentaties van de inloopsessies zijn identiek aan de presentaties van de platformbijeenkomsten. De presentaties zijn te vinden op de website www.binckhorstbereikbaar.nl, door op Agenda te klikken en de betreffende inloopsessie.

C. Presentatie HTM bijeenkomst

De presentatie van de platformbijeenkomst over HTM ontwerprichtlijnen is hier terug te vinden.

D. Overzicht bijeenkomsten

Een totaal overzicht van de bijeenkomsten georganiseerd over de Verkenning

E. Ingekomen brieven

Vanuit de omgeving zijn er brieven binnengekomen bij de projectorganisatie, de brieven lees je hier terug.

F. Huis-aan-huis brieven

De bewonersbrieven die door de projectorganisatie verstuurd zijn binnen het verspreidingsgebied.

G. Persberichten

De vier persberichten over de Nota van Antwoord van de NRD, bestuurlijk overleg van juni 2021 en juli 2021 en van de intentieverklaring februari 2022 lees je hier terug

Colofon

Omgevingsverslag MIRT-verkenning CID-Binckhorst
Beoordelings- en Besluitvormingsfase

Versie: 14 juni 2022

Opdrachtgevers:

Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijkrelaties

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Provincie Zuid-Holland

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Gemeente Leidschendam-Voorburg

Gemeente Den Haag

Geschreven door:

APPM management consultants

Copyright foto's:

Diverse pagina's: Jurriaan Brobbel – Gemeente Den Haag

Diverse pagina's: Platformleden