MIRT Verkenning CID Binckhorst

Nota van antwoord

Zienswijzen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Datum: 11 februari 2021

Versie: definitief

Den Haag

Leidschendam-Voorburg

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Wat vooraf ging	5
3.	Beantwoording advies Commissie voor de m.e.r.	10
4.	Hoofdpunten en hoe deze zijn beantwoord	20
5.	Hoe verder en aanpassingen in de onderzoeksopzet	23
6.	Beantwoording zienswijzen	26
Bijlage A.	Overzicht indieners van zienswijzen	113

Hoofdstuk 1

Inleiding

Den Haag trekt veel bewoners en bezoekers aan vanwege haar grote diversiteit aan functies en haar ligging in de Randstad in combinatie met de nabijheid van de zee. Het gebied Central Innovation District (CID)-Binckhorst vormt een belangrijk economisch centrum voor zowel de regio Den Haag als het land. Het gebied CID-Binckhorst ligt in het hart van de stad en de regio. Het CID is het gebied tussen de stations Laan van NOI, HS en CS en de Binckhorst ligt ten zuiden van het CID en grenst aan de gemeenten Rijswijk en Leidschendam-Voorburg. Het gebied kent verschillende ruimtelijke plannen waarin de gebiedsontwikkeling staat beschreven, zoals de Ontwerp Structuurvisie CID (april 2020) en het Omgevingsplan Binckhorst (2020). Tot 2040 worden in dit gebied 29.500 woningen (waarvan 9.000 in de Binckhorst) en 30.000 arbeidsplaatsen gerealiseerd door binnenstedelijke verdichting. Het CID heeft al een goede aansluiting op OV en snelwegen.

De verstedelijking in CID-Binckhorst hangt sterk samen met de versterking van de bereikbaarheid. De samenwerkende overheden zien het als noodzakelijk om nu al te investeren in duurzame bereikbaarheid. Het aantal auto's in het gebied moet omlaag, (potentiële) knelpunten in en om het gebied moeten worden voorkomen of opgelost en vormen van mobiliteit die ruimte-efficiënt en schoon zijn (o.a. lopen, fietsen, OV en smart mobility), moeten worden doorontwikkeld. Deze gebundelde maatregelen leiden tot een mobiliteitstransitie in het gebied. Het gaat hierbij niet alleen om het gebied CID Binckhorst, maar ook om het oplossen van (potentiële) bereikbaarheidsknelpunten in de aangrenzende delen van Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag.

Rijk en regio hebben in 2018 de uitdaging opgepakt om de grote verstedelijkingsopgave in samenhang met de bereikbaarheidsopgaven op te pakken. In 2019 is gestart met een Verkenning voor de regionale bereikbaarheid van CID–Binckhorst en is onderzocht welke kansrijke oplossingsrichtingen er zijn. De ambities uit de gebiedsontwikkeling vormen daarbij input voor de in de Verkenning te onderzoeken mobiliteitsmaatregelen.
De initiatiefnemers voor deze Verkenning zijn de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg, provincie Zuid-Holland, Ministerie van Binnenlandse Zaken, Ministerie en Infrastructuur en Waterstaat en de metropoolregio Rotterdam Den Haag.
De 1e fase van de Verkenning (startfase en analytische fase) heeft geresulteerd in een drietal kansrijke alternatieven waarin een oplossing van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is voorzien.

Onder meer deze drie kansrijke alternatieven worden in de huidige 2e fase van de Verkenning (beoordelings- en besluitvormingsfase) nader onderzocht en uitgewerkt, aangevuld met enkele alternatieven die in de zienswijzen naar voren zijn gebracht (zie hoofdstuk 4).

Als onderdeel van de nadere onderzoeken en uitwerkingen in de 2e fase worden de milieueffecten in een milieueffectenrapportage (m.e.r.) beschreven. De procedure voor een m.e.r. start met de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). De uiteindelijke keuze voor het type hoogwaardig openbaar vervoer (bus, tram of lightrail), het tracé en de ligging van het tracé wordt gemaakt in het Masterplan Mobiliteit.

Op dinsdag 1 september 2020 is de NRD door de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg (de bevoegde gezagen) gepubliceerd voor de Verkenning Mobiliteit CID-Binckhorst. Van woensdag 2 september tot en met dinsdag 13 oktober 2020 lag de NRD ter inzage en was er de gelegenheid voor eenieder om een zienswijze in te dienen op dit onderzoeksvoorstel. 111 belanghebbenden hebben hier gebruik van gemaakt. De NRD is de eerste stap in de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.) en beschrijft welke alternatieven voor de bereikbaarheidsopgaven worden onderzocht en welke criteria en methoden worden gebruikt om de effecten in beeld te brengen.

De NRD is bedoeld om aan te kondigen dat de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg de procedure voor de milieueffectenrapportage doorlopen (m.e.r.-procedure) en voornemens zijn een Plan-MER en een (Ontwerp) Masterplan Mobiliteit op te stellen voor de bereikbaarheids-

Inleiding

maatregelen voor het gebied CID-Binckhorst. De reikwijdte en het detailniveau van het onderzoek van het nog op te stellen Plan-MER zijn beschreven in de NRD.

Het doel van de NRD is:
- het informeren en betrekken van de omgeving;
- het afbakenen van de te beschouwen alternatieven;
- het afbakenen van de inhoud van het milieuonderzoek dat in het kader van de milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure) wordt uitgevoerd.

Meer dan honderd inspraakreacties of zienswijzen
In totaal zijn 111 reacties ontvangen. Die heten officieel 'zienswijzen'. De initiatiefnemers bedanken u allen voor uw zienswijze en de inspanning die u daarvoor hebt gedaan. Het is goed en positief dat zo velen de moeite nemen om met hun zienswijze het gesprek aan te gaan over de plannen voor een HOV-verbinding van de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg. Uit de zienswijzen klinken verschillende meningen, grote zorgen en uiteenlopende standpunten over de HOV-verbinding. Vooral omwonenden van station Voorburg hebben zorgen geuit over het behoud van opa's veldje, de scoutingvereniging en de monumentale tuin van Huygens Hofwijck. De gemeenten nemen de zienswijzen uiterst serieus. In de zienswijze periode zijn in de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg twee unanieme moties aangenomen die deze signalen onderstrepen. De zienswijzen, de moties vanuit de gemeenteraad en het advies van de Commissie m.e.r. hebben aanleiding gegeven het onderzoek te verbreden. In het vervolgonderzoek naar een voorkeurstracé worden daarom drie tracés onderzocht.

Nota van Antwoord
In deze Nota van Antwoord wordt eerst voor de volledigheid geschetst wat vooraf ging (hoofdstuk 2).
Parallel aan de ter inzage legging is advies ingewonnen bij de Commissie voor de milieueffectenrapportage (Commissie m.e.r.). Het advies van de Commissie m.e.r. [link] en de beantwoording ervan is opgenomen in deze Nota van Antwoord (hoofdstuk 3).

Vervolgens wordt ingegaan op de veel genoemde punten in de zienswijzen en hoe de gemeenten daarmee om willen gaan (hoofdstuk 4). Het vervolg op de NRD is beschreven in hoofdstuk 5. Daarna volgt de beantwoording van alle binnengekomen zienswijzen (hoofdstuk 6).

Hoofdstuk 2

Wat vooraf ging

De alternatieven en tracés voor de HOV-verbinding in de NRD kennen een lange voorgeschiedenis. Studies, plannen en besluiten voor de transformatie en ontsluiting van de Binckhorst gaan meer dan 10 jaar terug in de tijd. Deze voorgeschiedenis wordt hier kort geschetst om aan te geven op welke wijze de drie kansrijke alternatieven tot stand zijn gekomen. De voorgeschiedenis wordt hieronder eerst in een tijdlijn weergegeven waarna de onderdelen worden toegelicht.

Lijnennota RandstadRail (2009) en Haagse Nota Mobiliteit (2010)
In de lijnennetnota voor Netwerk RandstadRail heeft het Algemeen Bestuur van het toenmalige Stadsgewest Haaglanden op 24 juni 2009 een HOV-verbinding aan de Binckhorstlaan vastgesteld als onderdeel van de regionale netwerkontwikkeling. In het Plan-MER voor de Haagse Nota Mobiliteit uit 2010 is dit tracé tevens beoordeeld. Link1, link2

Rotterdamsebaan (2010-2014)
Tijdens de behandeling van de Nota van Uitgangspunten[1] Rotterdamsebaan in de gemeenteraad van Den Haag is een breed gedragen amendement[2] aangenomen. Daarin is beschreven dat de aantakking/inpassing van de Rotterdamsebaan op de Binckhorstlaan zodanig ontworpen wordt dat de toekomstige RandstadRail-verbindingen en -haltes optimaal gesitueerd worden. Na vaststelling van deze Nota van Uitgangspunten is uit het ontwerpproces gebleken dat een ligging van de RandstadRail op maaiveld aan de oostzijde van de Binckhorstlaan de optimale integrale oplossing zou zijn. Dit proces is beschreven en vastgesteld in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Trechteringsdocument[3] Rotterdamsebaan.

In het Haagse bestemmingsplan[4] Rotterdamsebaan is binnen het plangebied aan de oostzijde van de Binckhorstlaan een reservering gedaan voor de toekomstige OV-verbinding door geen bebouwingsmogelijkheden te geven binnen dit deel van het gebied. Langs de Binckhorstlaan tussen de Mercuriusweg en de toekomstige Spoorboogweg is met een schetsontwerp onderzocht welke ruimte nodig is voor een toekomstige OV-verbinding.
De noodzaak van de aanleg van een HOV-verbinding is onderbouwd in de toelichting van het bestemmingsplan. Verbetering van de OV-ontsluiting van de Binckhorst is noodzakelijk om de transformatie naar een meer gemengd stedelijk gebied te faciliteren.

Er heeft op verschillende momenten besluitvorming plaatsgevonden in de raad van de gemeente Den Haag en bij het Stadsgewest Haaglanden met betrekking

[1] RIS168478 - 14 jan. 2010
[2] Amendement RandstadRail Verbindingen, RIS169954

[33] RIS249311, 15 mei 2012
[4] RIS264198, 17 okt. 2013

Wat vooraf ging

tot deze verbinding. Zoals blijkt uit het Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2015 en Actualisatie 2014 dat d.d. 25 juni 2014 is opgesteld door het Stadsgewest Haaglanden en dat per 1 januari 2015 is overgenomen door de MRHD.

In de aanloop naar de Rotterdamsebaan is de wens geweest om naast de autotunnel ook een OV-tunnel[5] te boren. Destijds was het idee dat daarmee richting Delft een snelle tram 1 mogelijk zou worden. Toen die boortunnel niet haalbaar was, is er een tracéonderzoek gedaan naar maaiveldoplossingen o.a. vanaf de Binckhorstlaan via de Broeksloot richting Haagweg en via de laan van Middenburg de Vliet over.

Verkeers- en Vervoerplan Leidschendam-Voorburg. Herijking 2014, met doorkijk naar 2040. Deel B: Analyse en oplossingsrichtingen (2014)[6]
In 2014 identificeerde de gemeente Leidschendam-Voorburg meerdere ruimtelijke plannen die, wat betreft mobiliteit, invloed zouden hebben op gebieden binnen de gemeentegrenzen. Een van die ruimtelijke plannen was de ontwikkeling van de Centrale Zone Den Haag (Binckhorst en Vlietzone). Dit onderzoek benadrukte dat deze plannen zullen leiden tot een toename van de mobiliteit en verschuiving van de verkeersintensiteit op diverse wegen en openbaarvervoerverbindingen in de regio. In het Verkeers- en Vervoerplan formuleerde de gemeente een eigen visie op het openbaar vervoer netwerk. Een van de oplossingsrichtingen binnen die visie stelde dat Station Voorburg een voor de hand liggend overstappunt vormt waar het gaat om buslijnen, en op langere termijn een tramverbinding naar de Haagse Binckhorst en Centrale Zone. De aanwezige traminfrastructuur in Voorburg-West zou hier een rol in kunnen spelen.

MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag (2017)[7]
In 2013 bleek uit een onderzoek van het Rijk (NCMA) dat er in de periode tot 2028 bereikbaarheidsknelpunten zouden ontstaan in de metropoolregio Rotterdam Den Haag. Het gaat om de A13-A16 en de A4 en het stedelijk OV van Rotterdam en Den Haag.

Daarop volgde het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag. Hierin is onderzocht hoe de knelpunten voor de bereikbaarheid over de weg en in het OV kunnen worden opgelost. En hoe maatregelen bijdragen aan:

- het versterken van de ruimtelijk-economische structuur
- een aantrekkelijke leefomgeving
- vergroten kansen voor mensen
- vergroten aantrekkelijkheid vervoerssysteem.

Uit dit MIRT-onderzoek is o.a. gebleken dat een HOV-ontsluiting CID en Binckhorst noodzakelijk is.

Preverkenning Schaalsprong Regionale Bereikbaarheid CID-Binckhorst (2018)[8]
De preverkenning Schaalsprong Regionale Bereikbaarheid CID-Binckhorst volgt uit het MIRT-onderzoek hiervoor genoemd. Het hoofddoel was het leggen van de basis voor het nemen van de startbeslissing voor een MIRT-Verkenning. Het richtte zich op het verbeteren van de bereikbaarheid op een manier die bijdraagt aan het vergroten van de metropolitane samenhang en de agglomeratiekracht van de regio Rotterdam Den Haag.

Hiervoor zijn verschillende oplossingsrichtingen samengesteld, waaronder binnenstedelijke verdichting in het CID – Binckhorst gebied, i.c.m. meer verblijfskwaliteit, verbeteren leefbaarheid, minder ruimte voor de auto, snellere en directe railverbindingen naar de Kust en Den Haag Zuidwest. Het doel is om meer mensen te laten lopen en fietsen en in het openbaar vervoer te krijgen om zo de ambities op het gebied van stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken en de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren.

[5] Zie dossier RIS 135585
[6] Verkeers- en Vervoerplan 2014
[7] https://oeververbindingen.nl/proces-overzicht/mirt-onderzoek-bereikbaarheid-rotterdam-den-haag/
[8] https://www.move-rdh.nl/bibliotheek/HandlerDownloadFiles.ashx?idnv=1405872

Hoofdstuk 2

Wat vooraf ging

In deze preverkenning zijn meerdere alternatieven (HOV-bus, tram, lightrail) en tracés (Binckhorstlaan-Maanweg-Voorburg CS en Binckhorstlaan-Prinses Mariannelaan-Voorburg CS) onderzocht.

Schaalsprong OV Den Haag en regio (2019)
In het visiedocument Schaalsprong OV Den Haag en omgeving[9] (link)is beschreven welke ambitie de gemeente Den Haag voor het OV netwerk in de stad en regio heeft voor het eindbeeld in 2040. Hierbij zijn op hoofdlijnen verschillende netwerkscenario's onderzocht. Geconcludeerd is dat het ontwikkelen van een aantal hoofdassen voor het OV om de stad en regio te verbinden het meeste effect heeft op de doelen van de stad en regio om de economische kracht van de agglomeratie te vergroten en de noodzakelijke groei van woningen in de regio duurzaam te kunnen realiseren.

Een van die assen is de Koningscorridor die Scheveningen, Madurodam, het centrum van Den Haag, de nieuwe ontwikkelingen in de Binckhorst en Voorburg verbindt met Zoetermeer. Hiervoor is uitgegaan van de eerdere besluitvorming in het kader van Netwerk RandstadRail en de Haagse Nota Mobiliteit.

Realisatieplan No-regret pakket CID-Binckhorst (2019)
Voor een succesvolle ontwikkeling van Binckhorst-CID is het noodzakelijk om maatregelen te realiseren die leiden tot een mobiliteitstransitie binnen dit gebied. Het gaat hierbij o.a. om een afnemende rol van autogebruik en –bezit, het treffen van maatregelen voor het langzaam verkeer, ruimtegebruik, smart mobility, (Hoogwaardig)Openbaar Vervoer (HOV) en het opschalen van de aanwezige treinstations. In 2018-2019 is daartoe een maatregelpakket uitgewerkt en is besloten tot uitvoering van dit zogenaamde No-Regret pakket. Dit pakket richt zich op mobiliteit en is verbonden aan de woningbouw en verstedelijking in de Binckhorst en het CID. Het pakket wordt uitgevoerd in de periode 2019-2023.

Het gaat daarbij om maatregelen in zes categorieën: Hoogwaardig Openbaar Vervoer (bijvoorbeeld ombouw viaducten en verbeteren doorstroming), Langzaam Verkeer (fiets), Ruimtegebruik, Smart Mobility, Stations en Logistiek.

Start en analytische fasen (fase 1) Verkenning CID Binckhorst – Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (2019)[10]
Met een Verkenning is de formele MIRT-procedure voor dit project gestart. De MIRT-procedure bestaat uit een aantal vaste stappen[11], waarvan de eerste stap dus de MIRT-Verkenning is.

In de start en analytische fasen (1e fase) van de Verkenning vormden de alternatieven uit de preverkenning de basis. Deze zijn verbreed tot tien alternatieven bestaande uit een breed palet aan combinaties van maatregelen. Dit heeft geleid tot de drie kansrijke alternatieven (HOV-bus/ART, tram en lightrail) over het tracé Den Haag CS-Binckhorstlaan-Maanweg en enerzijds naar Voorburg CS en anderzijds met een aansluiting richting Delft.
Tevens is in deze fase van de Verkenning voor de verbinding tussen de Binckhorstlaan en station Voorburg de routes langs de Maanweg en langs de Mariannelaan beschouwd. Het inzicht destijds was dat de route via de Prinses Mariannelaan geen mogelijkheid biedt om in de toekomst een goede doorkoppeling te maken naar de regio en vanwege het woonprofiel onvoldoende ruimte heeft om als hoogwaardig lightrail uit te voeren. Op basis van de ingediende zienswijzen is besloten om de route via de Prinses Mariannelaan opnieuw te bekijken als faseringsvariant.

Beoordeling- en besluitvormingsfase (fase 2) Verkenning CID Binckhorst
Na de start en analytische fasen zit het project nu in de beoordelings- en besluitvormingsfasen (2e fase) van de MIRT-Verkenning. In deze fase wordt onder andere een Milieueffectrapportage opgesteld waarvoor allereerst een Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD) wordt vastgesteld.

[9] RIS303479, vastgesteld 13 september 2019
[10] https://binckhorstbereikbaar.nl/achtergrond/
[11] Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) - samenvatting | Brochure | Rijksoverheid.nl

Wat vooraf ging

In de NRD is in aansluiting op het eindbeeld van de Koningscorridor uitgegaan van de route langs de Maanweg. Tevens wordt dus conform de eerder genoemde uitgangspunten uitgegaan van een tracé over de Binckhorstlaan omdat dit optimaal aansluit op de ruimtelijke ontwikkeling vanwege meer (toekomstige) woningen langs de Binckhorstlaan.

Moties Leidschendam-Voorburg
De gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg heeft in zijn vergadering van 24 november 2020 unaniem twee moties[12] aangenomen. Het betreft een motie waarin wordt verzocht om niet akkoord te gaan met een (voorkeurs)variant waarbij Opa's Veldje, de scouting Livingstone-Mirjam en/of de tuin van Huygens'Hofwijck worden aangetast en een motie waarin wordt verzocht om, komende vanuit de Binckhorst richting station Voorburg, een ondertunnelde uitwerking in de verkenning mee te nemen, waarbij geen schade ontstaat aan Opa's Veldje noch aan cultuurhistorisch erfgoed (park Hofwijck).

Overzicht stappen MIRT-Verkenning
Op de volgende pagina staan de stappen voor deze MIRT-Verkenning in een schema samengevat.

De Start en Analytische fasen (1e fase Verkenning) zijn eind 2019 afgerond met de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO). Het project zit nu in de Beoordelingsfase. Die vormt tezamen met de Besluitvormingsfase de 2e fase van de Verkenning.

[12] Unaniem aangenomen motie GBLV VVD CDA tracé sneltram Binckhorst/Voorburg West. lv - iBabs RIS (bestuurlijkeinformatie.nl)

Unaniem aangenomen motie CDA PvdA VVD GBLV ontsluiting CID De Binckhorst. lv - iBabs RIS (bestuurlijkeinformatie.nl)

Wat vooraf ging

VERKENNING CID BINCKHORST
HOV BEREIKBAARHEID CID-BINCKHORST

Fase	Beslisdocumenten		Besluitvorming
Startfase opstellen probleemanalyse	• Startdocument • Projectplan	Vastgesteld in BO MIRT 2018	• Verkenning
Analytische fase Genereren oplossingen en bepalen afwegingkader oplossingsrichtingen	• Mobiliteitsmaatregelen CID-Binckhorst • Alternatieven effecten en afweegkader • Marktscan en bekostiging	Vastgesteld in BO MIRT 2019	• Mobiliteitsmaatregelen CID-Binckhorst • Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen
Beoordelingsfase Beoordeling kansrijke oplossingsrichtingen	• Afweegkader • Milieueffectrapportage	Vaststelling voorzien Q3/Q4 2021	• Concept Masterplan Mobiliteit
Besluitvormingsfase Naar een voorkeurs-beslissing	• Masterplan Mobiliteit • Bestuursovereenkomst • PvA Planuitwerkingsfase	Vaststelling voorzien Q1/Q2 2022	• Besluit Voorkeursalternatief • Planuitwerkingsfase
Planuitwerkingsfase Het vervolg			

Beantwoording advies Commissie voor de m.e.r.

De gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg vroegen de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) namens henzelf en de andere vier initiatiefnemers (het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties, de Provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag) te adviseren over de benodigde inhoud van het op te stellen milieueffectrapport. Het advies is geen formele of noodzakelijke stap in het proces, maar de initiatiefnemers hechten waarde aan het onafhankelijke oordeel van de Commissie.

De Commissie voor de m.e.r. heeft op 14 december 2020 haar advies[13] [link] over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) uitgebracht. In dit hoofdstuk volgt de wijze waarop de initiatiefnemers omgaan met het advies van de Commissie. Het volledige advies van de Commissie vindt u hier: [link]. Onderdelen van het advies zijn samengevat opgenomen waarna een reactie is opgenomen. Tussen haakjes wordt daarin verwezen naar de nummering van het advies.

Inleiding
De Commissie voor de m.e.r. heeft geadviseerd over de inhoud van het Plan-MER dat opgesteld wordt in het kader van de besluitvorming over het Masterplan Mobiliteit Binckhorst. In het Masterplan wordt een voorkeursalternatief vastgelegd, waarbij keuzes worden gemaakt over het realiseren van een HOV-verbinding tussen Den Haag Centraal en station Voorburg met een basispakket aan mobiliteitsmaatregelen. Tevens wordt een afweging gemaakt over de aansluiting van de HOV-verbinding in de Binckhorst op de huidige infrastructuur naar Delft tot 2030.

De bevoegde gezagen herkennen het advies en spreken hun dank uit aan de Commissie voor de m.e.r.. Het advies geeft waardevolle verbeteringen voor het op te stellen Plan-MER. Het advies heeft geleid tot nieuwe inzichten die worden meegenomen in het Plan-MER.

Voordat we ingaan op de punten van de Commissie gaan we in op de Koningscorridor en de relatie met het Masterplan en schetsen we vervolgens de beleidsmatige studies die vooraf gingen aan dit project met betrekking tot bereikbaarheid en verstedelijking. Dit hangt met elkaar samen omdat bij een verdere verstedelijking van CID/Binckhorst een mobiliteitstransitie nodig is.

Koningscorridor in relatie tot Masterplan

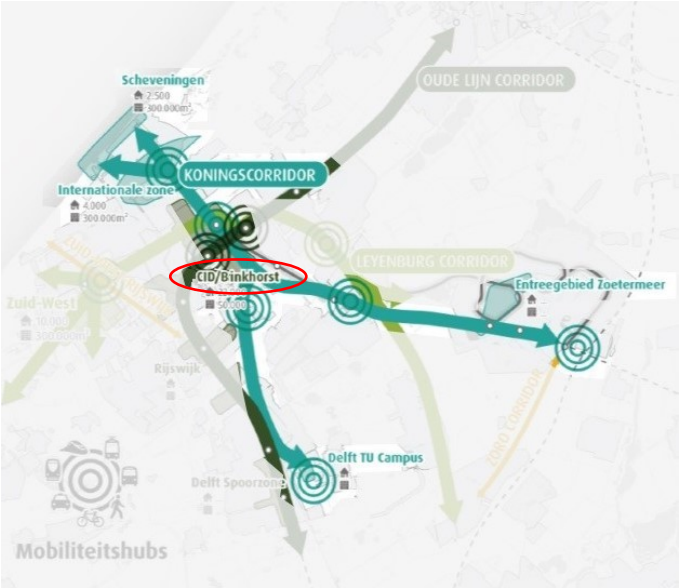
De regio heeft ambities om het OV buiten Den Haag te versterken, de visie hiervoor is vastgelegd in de Schaalsprong OV Den Haag en omgeving (2019). In dat kader is o.a. de Koningscorridor een beoogde nieuwe regionale OV verbinding die zorgt dat reizigers rechtstreeks, hoogfrequent en met een hoog kwaliteitsniveau kunnen reizen van Zoetermeer en Delft via CID/Binckhorst en Den Haag Centraal naar de Internationale Zone en Scheveningen. Belangrijke economische toplocaties in de regio worden daarmee onderling en voor woon-werkverkeer verbonden. Deze regionale OV verbinding dient in 2040 de ruggengraat voor verstedelijking in de hele regio te vormen. In figuur 1 is de globale ligging van de Koningscorridor aangeven met daarin de takken naar Scheveningen, Zoetermeer en Delft. De weg naar het realiseren van deze corridor is niet in beton gegoten. Op weg naar het eindbeeld in 2040 moet adaptief worden ingespeeld op de niet altijd zekere ontwikkelingen en ruimte bieden aan kansen. Bij de uitwerking van delen van deze corridor moet rekening gehouden worden met dat eindbeeld, maar ook de ruimte blijven om adaptief met besluiten om te gaan.

Het nu op te stellen Masterplan heeft betrekking op het deel van de Koningscorridor tussen Den Haag Centraal -station Voorburg. Voor dit deel wordt beoogd om in 2030 te voorzien in een goede OV voorziening, adaptief aan de

[13] Commissie voor de milieueffectrapportage, Verkenning Bereikbaarheid central innovation district Binckhorst, Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport, projectnummer: 3505, 14 december 2020.

Beantwoording advies Commissie voor de m.e.r.

verstedelijkingstransitie van de Binckhorst die voor een groot gedeelte al in 2030 gereed is. Een ruimtelijk besluit voor de rest van de Koningscorridor is nu nog niet opportuun omdat er te veel onzekerheden zijn in (ruimtelijke) ontwikkelingen. Om die reden is de 'robuustheid' van de HOV in CID/ Binckhorst een belangrijk criterium, zodat deze past binnen de onzekerheid van de Koningscorridor. In het Plan-MER wordt voor situatie in 2040 inclusief de Koningscorridor een doorkijk gegeven naar de gevolgen en effecten.



Figuur 1 Duiding Koningscorridor in relatie tot CID/Binckhorst (in rood). Regionale toekomstige HOV corridors waaronder de Koningscorridor in blauw

Figuur 2. Mogelijk HOV-tracé in CID/Binckhorst zoals gepresenteerd in de NRD.

De beleidsmatige context

Eerdere (beleids)studies ten aanzien van bereikbaarheid

MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag[14] (2017)

In 2017 is het "MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag" uitgevoerd. Hierin is onderzocht hoe de knelpunten voor de bereikbaarheid over de weg en in het OV kunnen worden opgelost in de metropoolregio Rotterdam Den Haag.

[14] MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag, Eindrapport analyse- en Oplossingsrichtingenfase, 2017.

Beantwoording advies Commissie voor de m.e.r.

Hieruit bleek o.a. dat een HOV-ontsluiting CID en Binckhorst noodzakelijk is gezien de inzet op verdichting van de bestaande stad met name in CID en Binckhorst. De verbetering van het openbaar vervoer in combinatie met goed voor- en natransport speelt een cruciale rol in de strategie om de stad te verdichten en bereikbaar te houden, zonder dat congestie op het stedelijk wegennet toeneemt en de milieukwaliteit in de stad verslechtert.

Startdocument MIRT-Verkenning Schaalsprong regionale bereikbaarheid CID-Binckhorst[15] (2018)

In het Bestuurlijk Overleg MIRT van december 2017 besloten Rijk en regio[16] om een preverkenningsfase CID-Binckhorst te starten. Het doel van de preverkenning is het leggen van de basis voor het nemen van de Startbeslissing voor een gebiedsgewijze MIRT-verkenning. Het centrale doel van de beoogde MIRT-verkenning is het ontwikkelen van een voorkeursalternatief met mobiliteitsmaatregelen, passend bij de ontwikkelambities van CID-Binckhorst. Het startdocument omschrijft de gemeenschappelijke ambities, de opgaven en het afweegkader. Ook zijn een viertal oplossingsrichtingen in de vorm van samenhangende pakketten van mobiliteitsmaatregelen (alternatieven) beschreven.

Preverkenning Schaalsprong Regionale Bereikbaarheid CID-Binckhorst[17] (2018)

In 2018 is in de "Preverkenning Schaalsprong Regionale Bereikbaarheid CID-Binckhorst" onderzoek gedaan naar het verbeteren van de bereikbaarheid op een manier die bijdraagt aan het vergroten van de metropolitane samenhang en de agglomeratiekracht van de regio. Hiervoor zijn verschillende oplossingsrichtingen samengesteld, waaronder binnenstedelijke verdichting in het CID – Binckhorst gebied, i.c.m. minder ruimte voor de auto, snellere en directe railverbindingen. In deze preverkenning zijn meerdere alternatieven (HOV-bus, tram, lightrail) en tracés (Binckhorstlaan-Maanweg-Voorburg CS en Binckhorstlaan-Prinses Mariannelaan-Voorburg CS) onderzocht.

Schaalsprong OV Den Haag en omgeving (2019)

In 2019 is in het visiedocument "Schaalsprong OV Den Haag en omgeving" beschreven welke ambitie de gemeente Den Haag heeft voor het OV netwerk in de stad en regio met als eindbeeld 2040. Hierbij zijn op hoofdlijnen verschillende netwerkscenario's onderzocht. Geconcludeerd is dat het ontwikkelen van hoofdassen voor het OV om de stad en regio te verbinden het meeste effect heeft op de doelen van de stad en regio om de economische kracht van de agglomeratie te vergroten en de noodzakelijke groei van woningen in de regio duurzaam te kunnen realiseren. Een van die assen is de Koningscorridor die het centrum van Den Haag via de nieuwe ontwikkelingen in de Binckhorst via Voorburg verbindt met Zoetermeer.

Verkenning mobiliteit CID Binckhorst (2019-heden)

Eind 2018 is vervolgens de "Verkenning mobiliteit CID Binckhorst" gestart met als uitgangspunt de MIRT spelregels. In de eerste (analytische) fase vormden de alternatieven uit de preverkenning de basis. Deze zijn verbreed tot tien alternatieven bestaande uit een breed palet aan combinaties van maatregelen. De resultaten zijn eind 2019 vastgelegd in de Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO)[18]. Dit heeft in 2019 geleid tot de drie kansrijke alternatieven (HOV-bus/ART, tram en lightrail) voor een nieuw HOV-tracé Den Haag Centraal- - station Voorburg. Daarbij is voorzien in een aansluiting van dit tracé vanaf de Binckhorstlaan op de huidige infrastructuur naar Delft tot 2030 (middellange termijn). Van Den Haag Centraal en station Voorburg bestaat de mogelijkheid om het HOV-tracé op de lange termijn te verbinden met de regio richting

[15] VINU. MIRT-Verkenning Schaalsprong regionale bereikbaarheid CID-Binckhorst, Startdocument, definitief, 30 oktober 2018.

[16] De gemeente Den Haag, de gemeente Leidschendam-Voorburg, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de provincie Zuid-Holland en de ministeries van IenW en BZK

[17] Arcadis in opdracht van de gemeente Den Haag. Preverkenning Schaalsprong Regionale Bereikbaarheid CID-Binckhorst, 13 september 2018.

[18] VINU. Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen, Verkenning CID-Binckhorst, definitief, 1 november 2019.

Beantwoording advies Commissie voor de m.e.r.

Scheveningen, Zoetermeer en Delft (2040, lange termijn als onderdeel van de studie Koningscorridor).

In 2020 is gestart met de tweede fase (beoordelings- en besluitvormingsfase) van de verkenning waarin de kansrijke alternatieven uit de NKO verder worden onderzocht om te komen tot een voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief zal uiteindelijk worden vastgelegd in het Masterplan Mobiliteit CID Binckhorst. De initiatiefnemers hebben besloten om hiervoor een plan-m.e.r. procedure te starten. Hiervoor is gekozen omdat twee van de drie kansrijke alternatieven uit de NKO bestaan uit aanleg, wijziging of uitbreiding van tramrails. Daarvoor kan een m.e.r. plicht gelden. Dit kan ook het geval zijn als het Masterplan kan worden aangemerkt als 'structuurvisie' en kaderstellend is voor bijvoorbeeld een bestemmingsplan. Het Masterplan kan als zodanig worden beschouwd omdat het op hoofdlijnen het ruimtelijk beleid bevat voor de ontwikkeling van CID Binckhorst op het gebied van mobiliteit en een HOV tracé aanwijst. Een navolgbare afweging van de bereikbaarheidseffecten en de milieueffecten in het plan komt de kwaliteit van besluitvorming ten goede.

In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 26 november 2020 hebben de initiatiefnemers besloten tot het starten van een "MIRT Verkenning mobiliteit CID Binckhorst" met zicht op bekostiging van de voorkeursoplossing. Hiermee onderstrepen de initiatiefnemers de noodzaak van een HOV-verbinding als randvoorwaarde om de verstedelijkingsopgave van de Binckhorst mogelijk te maken.

Beleid ten aanzien van de verstedelijkingsopgave

De verstedelijkingsopgaven voor respectievelijk CID en Binckhorst zijn/worden vastgelegd in een tweetal ruimtelijke plannen, de Ontwerp Structuurvisie CID[19] en het Omgevingsplan Binckhorst[20]. Het project Bereikbaarheid CID Binckhorst moet passen binnen de kaders van de Ontwerp Structuurvisie CID en het Omgevingsplan Binckhorst.

Ontwerp Structuurvisie CID en Plan-MER CID (2020)

De Ontwerp Structuurvisie CID uit 2020 biedt een integrale langetermijnvisie tot 2040 op de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied tussen en rondom de stations Den Haag Centraal, Hollands Spoor en Laan van NOI, ten aanzien van het ruimtelijk raamwerk, programmering van economische functies en woningbouw en duurzaamheid. In de Ontwerp Structuurvisie is de ambitie opgenomen voor een bouwprogramma van ongeveer 20.500 woningen en minimaal 25.000 arbeidsplekken. De Ontwerp Structuurvisie CID geeft aan dat een mobiliteitstransitie nodig is om de verdubbeling van de binnenstad mogelijk te maken. In CID is de ambitie dat wordt ingezet op een mobiliteitstransitie naar ruimte-efficiënte, schone en klimaat neutrale mobiliteit. Lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit, minder autogebruik, zeker op korte afstanden in de stad moet vanzelfsprekend zijn. Met de groei van het ruimtelijk programma in het CID is het urgent om vanuit de (studie) Schaalsprong OV te investeren in de capaciteit en de snelheid van het netwerk. De Ontwerp Structuurvisie CID zet in op het creëren van de ruimtelijke condities die nodig zijn voor het ontwikkelen van een centrummilieu met mobiliteit op menselijke maat in combinatie met een schaalsprong van het OV en een aantrekkelijke en duurzame leefomgeving.

In het Plan-MER CID zijn de milieueffecten in beeld gebracht van 6 alternatieven die zijn opgebouwd uit een combinatie van een bouwprogramma (minimaal: 18.500 woningen / 25.000 arbeidsplekken en maximaal: 24.500 woningen / 30.000 arbeidsplaatsen) en een mobiliteitsstrategie (vraagvolgend: voortzetting mobiliteitsbeleid, vraagsturend: stimuleren OV, fietsers en voetgangers en sterk vraagsturend: sterker sturen op (H)OV)).

[19] Gemeente Den Haag, Structuurvisie CID Den Haag, Ontwerp, 21 april 2020. Gemeente Den Haag, Structuurvisie CID Den Haag, Ontwerp, Ter vaststelling, 18 november 2020.

[20] Gemeente Den Haag, Omgevingsplan Binckhorst, vastgesteld 29 november 2018 & Ontwerp gewijzigde vaststelling, 2020.

Beantwoording advies Commissie voor de m.e.r.

Omgevingsplan Binckhorst en OmgevingsEffectRapport (OER) (2020)

In 2018 is het omgevingsplan Binckhorst door de gemeenteraad van Den Haag vastgesteld. Tegen dat besluit zijn beroepen ingediend bij de Raad van State en die hebben aanleiding gegeven om het omgevingsplan Binckhorst op een paar punten aan te passen. Het ontwerp gewijzigde vaststelling omgevingsplan Binckhorst heeft voor zienswijzen ter inzage gelegen van 6 februari tot en met 18 maart 2020. Het Omgevingsplan Binckhorst (2020) is nog niet onherroepelijk vanwege een Raad van State procedure.

In het Omgevingsplan Binckhorst wordt géén specifiek tracé voor de HOV-verbinding vastgelegd. Wel maakt het Omgevingsplan Binckhorst het aanleggen van een HOV-verbinding mogelijk ('toelatingsplanologie'), maar een specifiek tracé (bijvoorbeeld het tracé via de Maanweg) wordt niet dwingend planologisch vastgelegd in dit Omgevingsplan.

Om het gebied Binckhorst te laten transformeren naar een gemengd woon-werkgebied voorziet het omgevingsplan in een behoefte van 5.000 woningen.

Voor het Omgevingsplan is een innovatieve benadering gekozen om de effecten op de fysieke leefomgeving in beeld te brengen. Dit heeft geleid tot een OmgevingsEffectRapport (2020).

Reactie op onderbouwing milieu-informatie op verschillende schaalniveaus: waar richt de plan-m.e.r. Bereikbaarheid CID Binckhorst zich op?

- *De Commissie voor de m.e.r. adviseert om drie schaalniveaus te hanteren, waarbij het 3e niveau betrekking heeft op de volgende fase, de planuitwerking. Het gaat om de volgende schaalniveaus:*
  - *Schaalniveau 1: Mobiliteit als randvoorwaarde voor stedelijke ontwikkelingen. Dit betreft de onderbouwing of met de alternatieven (pakket aan mobiliteitsmaatregelen en HOV-type) de (mobiliteits)doelen en bouwprogramma realiseerbaar is.*
  - *Schaalniveau 2: Keuze type HOV. Dit betreft de onderbouwing van de keuze voor een HOV-type (ook in relatie tot regionale doorkoppeling Koningscorridor).*
  - *Schaalniveau 3 (vervolg): Uitwerking en informatie over fysieke inpassing in gebied CID-Binckhorst.*

De initiatiefnemers vinden deze indeling helder, het biedt een structuur om de complexe context te ontrafelen en duidelijk te maken waar het Plan-MER over gaat. In het Plan-MER gaan we nader in op de interactie tussen de verschillende schaalniveaus. Hierna gaan we per niveau in op de wijze waarop dit in het Plan-MER wordt meegenomen.

Schaalniveau 1: Mobiliteit als randvoorwaarde voor stedelijke ontwikkelingen & doelen

1. *De Commissie voor de m.e.r. adviseert om te onderzoeken of met de HOV-oplossingen en de pakketten aan mobiliteitsmaatregelen het bredere bouwprogramma en de doelen gerealiseerd kunnen worden. De uitwerking van het mobiliteitspakket verwacht de Commissie in het Masterplan/MER. Het is van belang om duidelijk te maken of de beoogde maatregelen voldoende zijn om te mobiliteitsdoelen te behalen en te toetsen of de bouwopgaven uitvoerbaar zijn. De Commissie adviseert de mobiliteits- en leefbaarheidsdoelen met het voorgestelde pakket verder te onderzoeken (1 en 2).*
2. *De doelen in het NRD zijn breed geformuleerd en gericht op de benodigde mobiliteitstransitie om de leefbaarheid te garanderen in een sterk verdichtende stad en suggereren een bredere scope dat in de NRD wordt voorgesteld. De Commissie voor de m.e.r. adviseert daarom om een duidelijke beschrijving te geven van de scope en de doelen waarbij onderscheid wordt gemaakt in doelen voor het projectgebied en de regio en doelen voor het bredere mobiliteitspakket en het HOV-tracé.*
3. *De Commissie voor de m.e.r. adviseert om in het beoordelingskader onderscheid te maken tussen criteria waarmee kan worden bepaald of doelen gehaald worden, en de milieueffecten in brede zin (1 en 3.5). In het*

Beantwoording advies Commissie voor de m.e.r.

afwegingskader zijn 3 opgaven onderscheiden. De Commissie adviseert om ervoor te zorgen dat de indeling logischer is en zonder overlap. De aspecten die iets zeggen over (de bijdrage aan) de noodzakelijke mobiliteitstransitie kunnen bijvoorbeeld worden gebundeld als 'doel'-opgave Bijdrage van de alternatieven aan de noodzakelijke mobiliteitstransitie. De Commissie stelt voor om twee aparte beoordelingstabellen te hanteren, één voor milieueffecten en één voor mate van bijdrage aan de doelen (4.2).

Ad 1. Het Masterplan is niet bedoeld om een oplossing te bieden met het oog op de totale verstedelijkingsopgave in CID, maar is een eerste stap voor de noodzakelijke HOV verbinding via de Binckhorst tussen Den Haag Centraal en station Voorburg. Deze stap is met name ook van belang in verband met de voorgenomen verdichting van de Binckhorst. De HOV verbinding is noodzakelijk gezien de benodigde mobiliteitstransitie. In het Plan-MER zal dit nader worden toegelicht.

Voor een goed begrip willen we nog verduidelijken dat reeds is gestart met de woningbouw in de Binckhorst, waarbij op de korte termijn (2023) reeds voorzien in de realisatie van een eerste pakket aan mobiliteitsmaatregelen (het zogenoemde No-regretpakket[21]). Het No-regretpakket is in realisatie en is daarmee onderdeel van de referentiesituatie. Doordat inzicht wordt gegeven in het verschil tussen de huidige situatie en de autonome situatie ('referentiesituatie'), valt (indirect) af te leiden wat de bijdrage is van het No-regretpakket op verschillende onderzoekscriteria in het beoordelingskader van het plan-MER. Voor de te onderzoeken alternatieven wordt in het Plan-MER een nadere toelichting gegeven op de samenstelling: ieder alternatief bestaat uit een HOV-type (de hoofdmaatregel) en een basispakket met mobiliteitsmaatregelen (o.a. fietsmaatregelen, herinrichting kruisingen, mobiliteitshubs, logistieke maatregelen).

Ad 2. Volgens de NRD geldt een drietal opgaven ('doelen'):

1. Het mogelijk maken van verstedelijking en het versterken van de economische kracht van de (inter)nationale toplocaties CID en Binckhorst, door in iedere ontwikkelfase een passende duurzame mobiliteit aan te bieden.
2. Het bijdragen aan de bereikbaarheid van de Zuidelijke Randstad door het wegnemen van de NMCA OV knelpunten Rijswijkseplein en Binckhorstlaan en het voorkomen van extra belasting van het hoofdwegennet door de verstedelijking van CID/Binckhorst.
3. Het bijdragen aan regionale ambities rond OV en fiets.

Voor de alternatieven (HOV-oplossing inclusief basispakket) wordt de bijdrage aan deze opgaven in het Plan-MER getoetst op basis van de lokale en regionale bereikbaarheidseffecten en milieueffecten. Daarbij wordt ook inzicht gegeven in de mobiliteitstransitie (modal split, verschuiving auto naar lopen/fiets/ov) die behaald kan worden met de verschillende alternatieven en de impact op de leefomgeving.

Ad. 3. De adviezen van de Commissie ten aanzien van de doelen en het afwegingskader worden ter harte genomen en meegenomen in het Plan-MER. Hierbij maken we zoals geadviseerd onderscheid in 'Toets op doelbereik' en 'Toets op effectbereik' De aspecten die iets zeggen over de mate waarin de alternatieven bijdragen aan de noodzakelijke mobiliteitstransitie wordt daarbij gebundeld.

Schaalniveau 2: Keuze type HOV; kies breder perspectief

[21] Het No-regretpakket bestaat uit een aantal voorbereidende maatregelen die zijn voorzien in de periode tot 2023 om het gebruik van de fiets en OV te stimuleren.

Beantwoording advies Commissie voor de m.e.r.

- *De Commissie adviseert om bij de keuze van het type HOV een breder perspectief te hanteren door bij de keuze van het HOV type ook het studiegebied (het hele gebied rondom) het tracé van de Koningscorridor te betrekken, met als verondersteld uitgangspunt dat vermijden van overstappen nodig is gezien de hoge mobiliteitsdoelen. Om een goede systeemkeuze te kunnen maken, zijn de aansluiting op het verdere tracé en de mogelijkheden en onmogelijkheden aldaar immers ook van groot belang (1 en 3).*

Initiatiefnemers (h)erkennen de samenhang van de besluitvorming over de projecten Koningscorridor en Bereikbaarheid CID/Binckhorst. De HOV-oplossing in CID/Binckhorst staat zoals bij de inleiding aangegeven niet op zichzelf, maar is op de lange termijn onderdeel van het regionale OV-systeem met een verbinding naar Delft, Zoetermeer en Scheveningen (Koningscorridor). Voor de uitwerking van de rest van de Koningscorridor te weten de takken naar Scheveningen, Zoetermeer en Delft loopt momenteel een separate (pre)verkennende studie.

Vanwege de noodzaak om adaptief op de reeds gestarte verstedelijkingsopgave al in 2030 te voorzien in een versterking van de (OV) bereikbaarheid in CID / Binckhorst, richt het besluitvormingsproces zich vooral op de uitwerking van het HOV-type (HOV-Bus, tram of lightrail) en de tracékeuze voor het deel van de Koningscorridor tussen Den Haag Centraal en Station Voorburg. Het voorkeursbesluit waarvoor dit Plan-MER uitgewerkt wordt, heeft daarbij alleen betrekking op het benoemde plangebied in het NRD. Vanwege de samenhang is het relevant om ook naar de effecten van het regionale HOV-systeem te kijken zoals beoogd met de Koningscorridor. De effecten van doorkoppeling naar de regio (het realiseren van de Koningscorridor) worden daarom beschouwd op een hoger abstractieniveau dan de lokale alternatieven in CID/Binckhorst. De verbinding met de regio wordt daarmee als 'doorkijk' bestudeerd. Hierbij wordt bij het criterium toekomstvastheid ook gekeken naar de (on)mogelijkheden van ruimtelijke inpassing van eventuele doortrekking naar Zoetermeer (in het kader van de preverkenning Koningscorridor).

Initiatiefnemers zijn zich bewust van het belang dat de keuze van een HOV-type en tracé in CID Binckhorst niet mag leiden tot beperkingen in de besluitvorming over de rest van de Koningscorridor (en vice versa) en dat het geen 'regret-oplossing' wordt. Voor de te maken keuzen zijn in dat kader de effecten op de grenzen van het plangebied ten aanzien van (hoogte)ligging van het tracé en aanwezige waarden relevant. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de passage van (de tuin van) Huygens' Hofwijck en De Vliet. Deze worden in het Plan-MER beoordeeld. Hierbij geldt dat de cultuurhistorische waarde en status van (de tuin van) Huygens Hofwijck worden geborgd; aantasting van deze cultuurhistorische waarde en status is niet aan de orde.

Bij de bereikbaarheidseffecten wordt regionaal gekeken naar de effecten van doorkoppeling naar Scheveningen, Zoetermeer en Delft. Ook bij de milieueffecten die gebaseerd zijn op verkeerscijfers, zoals geluid en luchtkwaliteit, wordt rekening gehouden met de vervoerswaarden van een regionale oplossing. De effecten van de doorkoppeling in het bredere studiegebied worden op basis van expert judgement aan de hand van het afwegingskader beoordeeld. In het bijzonder geldt dat ten aanzien van ruimtegebruik voor de doorkoppeling specifiek wordt ingegaan op de consequenties voor Huygens' Hofwijck (tak naar Zoetermeer) en Prinses Mariannelaan / Geestbrugweg (tak naar Delft tot 2030) zodat de bandbreedte van deze effecten in beeld is en meegenomen wordt in de afweging. Mogelijk wordt in het Masterplan gewerkt met scenario's (zoals bijvoorbeeld een faseringsalternatief), om te voorkomen dat ongewenste onomkeerbare keuzes gemaakt worden.

<u>Schaalniveau 3: Informatie over de inpassing in CID Binckhorst</u>

- *De Commissie voor de m.e.r geeft aan dat voor niveau 3, de fysieke inpassing van het (gekozen) tracé, te zijner tijd een separaat project-MER bij het ruimtelijke plan wordt opgesteld en dat dit niveau om die reden geen onderdeel is van dit advies.*

In het Plan-MER wordt ook informatie gegeven op schaalniveau 3 (inpassing) op het niveau dat noodzakelijk is om een goede keuze op schaalniveau 2 (type HOV) te kunnen maken. Dit in verband met het feit dat de planvorming voor de

Beantwoording advies Commissie voor de m.e.r.

verstedelijking van CID Binckhorst in uitwerking is. De inpassing van het HOV-tracé en basispakket in dit in ontwikkeling zijnde hoogstedelijk gebied is op een aantal punten complex en gaat gepaard met keuzes die in meer of mindere mate effecten op de omgeving hebben. Denk daarbij aan inpassing op maaiveld, op hoogte (+1 niveau) of ondergronds (-1 niveau). Dat is de reden dat in het Plan-MER aandacht wordt besteed aan inpassing om een weloverwogen keuze voor het tracé, de inpassing en het type OV te kunnen nemen. Ten behoeve van de planuitwerking (en Project-MER) in de vervolgfase wordt de inpassing (inclusief mitigerende maatregelen) van de gekozen oplossing nader uitgewerkt.

Reactie op overige adviespunten

De Commissie voor de m.e.r. geeft naast de voorgaande punten in haar advies ook een aantal waardevolle suggesties. Het betreft de volgende punten:

- *Beleidskader (3.1):*
  - *Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant is voor het voornemen en of het project/plan kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen.*
  - *Geef een overzicht van vorige besluiten en de samenhang ertussen. Geef daarbij ook aan hoe het milieubelang daarbij is meegenomen en of deze besluiten voor inspraak open hebben gestaan.*
  - *In de verschillende stukken worden het CID en de Binckhorst als aparte gebieden gezien, of wordt de Binckhorst als onderdeel van het CID gezien. Geef duidelijk wat de indeling van de gebieden CID en Binckhorst is. Betreft het twee aparte gebieden of Binckhorst als onderdeel van CID.*

In het Plan-MER wordt het beleidskader opgenomen en worden de randvoorwaarden benoemd die hieruit voortkomen. Ook wordt om het Plan-MER ingegaan op eerdere besluiten in het planvormingsproces en hoe het milieubelang daarbij is betrokken.

CID en Binckhorst zijn beiden aangeduid als (inter)nationale toplocatie om verder te ontwikkelen tot ruimtelijk en kennis economisch knooppunt. CID is reeds een (inter)nationaal knooppunt waar al veel mensen werken en wonen en dat verder wordt ontwikkeld zoals vastgelegd in de Ontwerp Structuurvisie CID. Sinds 2016 wordt het voormalige bedrijventerrein Binckhorst geleidelijk omgevormd tot een groen en waterrijk gebied om in te wonen, ondernemen en recreëren zoals vastgelegd in het Omgevingsplan Binckhorst.

- *Van tien naar drie alternatieven (3.3):*
  - *Geef globaal aan op basis van welke milieuoverwegingen de huidige drie alternatieven zijn gekozen, ook in het bredere studiegebied. In de NRD worden voor de HOV-alternatieven geen tracéalternatieven onderzocht. Maak duidelijk waarom dit zo is en hiervoor geen alternatieven worden onderzocht.*

In het Plan-MER wordt een onderbouwing opgenomen van de te onderzoeken alternatieven en varianten en wordt het proces waarlangs tot de drie kansrijke alternatieven is gekomen toegelicht. De relevante afwegingen ten aanzien van tracé en effectbeoordelingen worden in deze beschrijving opgenomen.

- *Referentie (3.4):*
  - *Ga bij beschrijving van de autonome ontwikkeling uit van te verwachten veranderingen in de huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten. Beschrijf de effecten uiteindelijk zowel ten opzichte van de huidige feitelijke situatie en ten opzichte van de huidige situatie plus de autonome ontwikkeling tezamen.*
  - *Geef eventueel met een scenario aan wat de gevoeligheid van het plan is voor het aanleggen van de laatste 4000 woningen in de Binckhorst, zowel voor het halen van de doelen als de milieueffecten.*

In het Plan-MER worden de huidige situatie en de autonome ontwikkeling beschreven. Bij de diverse aspecten wordt inzicht gegeven in hetgeen in de referentiesituatie wijzigt ten opzichte van de huidige situatie, daarnaast worden de effecten van de alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie toegelicht.

Voor de situatie met een aanvullende verstedelijksopgave in de Binckhorst wordt ook ingegaan op de effecten.

Beantwoording advies Commissie voor de m.e.r.

- *Te nemen besluiten (3.6): Geef aan welke besluiten er na het besluit over de structuurvisie (het Masterplan) voorzien zijn (zoals bijvoorbeeld een Omgevingsplan met bijbehorend MER), wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de planning is.*

In het Plan-MER wordt in lijn met dit advies een beschrijving opgenomen over het vervolg van het planvormingsproces, de besluiten die genomen zullen worden en welke partijen daarvoor als bevoegd gezag optreden.

- *Effectbepaling (4.1):*
  - *Voor de onderbouwing van de systeemkeuze (in het studiegebied) is het voldoende om met een globale inschatting van (het type) effecten op de leefomgeving te werken.*
  - *Neem de tijdelijke effecten ook in het Plan-MER mee, zeker als sprake is gefaseerde keuzen in type HOV zoals eerst busbaan en dan aanpassing in tram/lightrail.*

Bovenstaande adviezen worden meegenomen in het Plan-MER.

- *Mobiliteit (4.3):*
  - *Beschouw op regionaal niveau ook zoals eerder in het advies aangeven ook de Koningscorridor op regionaal niveau. Het gaat daarbij niet zozeer om de detaileffecten maar wel om het type HOV dat voorzien wordt, de cruciale milieueffecten en de bijdrage aan de noodzakelijke mobiliteitstransitie.*
  - *Benut kansen en aandachtspunten zoals eerder verwoord in bijlage 4 van het Plan-MER CID (deelrapport Mobiliteit).*

Bovenstaande advies wordt meegenomen in het Plan-MER.

- *Natuur (4.4): De aanleg en het gebruik van het voornemen kan negatieve gevolgen hebben voor Natura 2000-gebied. Daarom moet volgens de Commissie voor de m.e.r. een Passende beoordeling opgesteld worden.*

In het kader van het Plan-MER wordt bepaald of de voorgenomen activiteit leidt tot negatieve gevolgen op de in het studiegebied aanwezige Natura 2000-gebieden, onder andere als gevolg van stikstofdepositie. Voor de gebruiksfase wordt uitgegaan van duurzame OV alternatieven. De effecten worden afgezet tegen een situatie zonder duurzaam OV. Voor de aanlegfase is in dit stadium nog niet bekend welk materieel wordt ingezet waardoor de tijdelijke effecten enkel op basis van een grove inschatting (worst-case) in beeld gebracht worden. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de actuele versie van AERIUS. Op basis van de resultaten uit de effectbeoordeling (voortoets) wordt bepaald of significant negatieve effecten op voorhand uit te sluiten zijn. Mocht dit niet het geval zijn, dan wordt een passende beoordeling opgesteld.

- *Gezondheid/leefomgeving (4.5):*
  - *De Commissie voor de m.e.r. adviseert om voor de systeemkeuze tussen de alternatieven globaal aan te geven wat het ruimtebeslag is en wat de inpassingmogelijkheden mét groen zijn.*
  - *De Commissie voor de m.e.r. adviseert om het criterium "Effect op emissies door mobiliteit" aan te passen in "Luchtkwaliteit" zodat deze aansluit om de indicator. Een aanvullende indicator kan zijn of er in de toekomst overschrijdingen van de WHO- advieswaarden voor luchtkwaliteit zijn.*
  - *De Commissie voor de m.e.r. adviseert om het criterium "Effect op overschrijdingen geluidsnormen door mobiliteit" in "Geluid" zodat deze aansluit om de indicator. Voor de uitwerking is belangrijk dat voor het hele studiegebied globaal ook wordt gekeken naar het aantal (ernstig) gehinderden als gevolg van de veranderende geluidbelastingen en in welke mate huidige en toekomstige bewoners daarin (kunnen) worden meegenomen. Het gaat daarbij om geluidbelastingen boven 53 dB Lden (exclusief aftrek art. 110 Wgh), tevens de WHO-advieswaarde voor wegverkeerslawaai.*
    Een aanvullende indicator kan zijn of de maximale waarde van 70 dB, zoals opgenomen in de Omgevingswet, overschreden gaat worden.
  - *De Commissie voor de m.e.r. adviseert om "trillingen" als criteriumnaam te hanteren en de focus op de verschillen in trillingen tussen de alternatieven te leggen. Breng ook voor trillingen naast het aantal gehinderden ook het aantal "ernstig gehinderden" in beeld. Bij trillingen*

Beantwoording advies Commissie voor de m.e.r.

kan het inzichtelijk zijn om de verandering in blootstelling als indicator te nemen.

Voor de (lokale) alternatieven wordt het ruimtebeslag in beeld gebracht en de aantasting van (wijk)groen. In het Plan-MER worden de kansen en belemmeringen van de inpassingsmogelijkheden met groen aangegeven bij de beoordeling van de alternatieven. De uiteindelijke uitwerking en inpassing met groen zijn onderdeel van de planuitwerkingsfase.

De naamgeving van de genoemde criteria wordt aangepast.

In het kader van luchtkwaliteitsbeleid wordt ook in het Schone Lucht Akkoord, dat o.m. door Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk is ondertekend, gestreefd naar de WHO-advieswaarden. Voor luchtkwaliteit zal bij de beoordeling van de effecten ook worden ingegaan op de WHO-advieswaarden en of de alternatieven daarin van elkaar verschillen.

In het kader van geluid wordt de dosis-effectrelatie gehanteerd zoals deze is opgenomen in de Regeling geluid milieubeheer Bijlage B met stappen van 5 dB (55-59 dB, 60-64 dB, 65-69 dB, >70 dB). Daarbij is per stap van 5 dB aangegeven welk percentage gehinderd danwel ernstig gehinderd is. Het aantal gehinderden wordt voor de alternatieven in beeld gebracht waarbij ook rekening wordt gehouden met de (ernstig) gehinderden en het aantal boven de 70 dB. In het kader van de planuitwerking wordt pas getoetst aan de Wet geluidhinder en de genoemde 53 dB Lden.

Voor het aspect trillingen wordt de kans op hinder en kans op schade door trillingen bepaald. Zoals verzocht wordt bij kans op hinder ingegaan op aantal gehinderden en ernstig gehinderden. Daarbij kan kwalitatief ook worden ingegaan of sprake is van verandering in blootstelling.

- *Samenvatting van het MER (4.6): De Commissie voor de m.e.r. geeft aan dat een zelfstandig leesbare samenvatting bijzondere aandacht verdient in een MER. Het moet de belangrijkste zaken weergeven zoals overzicht procedures, voorgenomen activiteit en alternatieven, belangrijkste milieueffecten en leemten in kennis, alternatiefvergelijking op doelbereik en milieueffecten en argumenten selectie voorkeursalternatief.*

Het Plan-MER wordt voorzien van een zelfstandig leesbare samenvatting.

Hoofdpunten en hoe deze zijn beantwoord

Meer dan honderd zienswijzen
Tijdens de zienswijze periode zijn 111 zienswijzen binnengekomen van overheden, belangenorganisaties, bewoners en andere betrokkenen. Hierin worden suggesties aangedragen over de te onderzoeken alternatieven en tracés, over de betrokkenheid van de omgeving en over de onderzoeksaanpak. 22 indieners hebben hun zienswijze zowel bij de gemeente Den Haag als bij de gemeente Leidschendam-Voorburg ingediend. Deze zienswijzen zijn één keer meegenomen in de beantwoording in deze nota.

Tijdshorizon Verkenning 2030 en 'doorkijk' 2040
Voordat de hoofdpunten van de zienswijzen worden beschreven wordt eerst ingegaan op de tijdshorizon van de Verkenning en de besluiten. De Verkenning gaat over de verbinding Den Haag CS-Lekstraat-Binckhorstlaan-Voorburg CS met vanaf de Binckhorstlaan een aansluiting op het tramspoor richting Rijswijk en Delft. Initiatiefnemers streven ernaar dat deze verbinding voor 2030 is gerealiseerd.

In de Verkenning wordt voor 2040 het doortrekken van de HOV-verbinding vanaf Voorburg CS naar Zoetermeer en vanaf Den Haag CS naar Scheveningen meegenomen als '***doorkijk***'. Concreet betekent dit dat de alternatieven ook worden beoordeeld op het mogelijk maken van de regionale doortrekking van de HOV-verbinding na 2040. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar systeemtechnische aspecten van de HOV-verbinding, maar ook naar de (on)mogelijkheden van de ruimtelijke inpassing van deze eventuele doortrekking naar Zoetermeer. De uitwerking van de verschillende alternatieven voor regionale doortrekking naar Zoetermeer en Scheveningen vindt plaats in de preverkenning Koningscorridor die recent gestart is.

Het uiteindelijke besluit voor het voorkeursalternatief in de Verkenning CID-Binckhorst gaat over de realisatie van een HOV-verbinding voor CID-Binckhorst in de periode voor 2030, en dus niet over het regionaal doortrekken van de HOV-verbinding met tijdshorizon 2040. De studie naar deze doortrekking (preverkenning Koningscorridor) is recent gestart met het in beeld brengen van mogelijke alternatieven. De omwonenden en belanghebbenden worden te zijner tijd betrokken om mee te denken over alternatieven voor de doortrekking. Dat is voordat er getrechterd wordt naar kansrijke alternatieven. Besluitvorming over doortrekken is binnen de komende 5 jaar niet voorzien.

Hoofdpunten en beantwoording
Een aantal thema's kwam in de ingediende zienswijzen vaak naar voren. Dit zijn:

- welke tracés en alternatieven zijn in de vorige fase van de Verkenning onderzocht? Waarbij alternatieve tracés werden aangedragen.
- zorgen omtrent mogelijke aantasting van Opa's Veldje en de Scouting in Voorburg
- zorgen om Huygens' Hofwijck in Voorburg
- het ontbreken van betrokkenheid van de omgeving bij de Verkenning

Tracés en alternatieven
In het vorige hoofdstuk is op hoofdlijnen aangegeven welke tracés en alternatieven sinds 2009 zijn onderzocht en welke besluiten daarover zijn genomen op basis van welke argumenten. In de zienswijzen zijn vele alternatieve tracés en alternatieven aangedragen, een groot deel daarvan is eerder onderzocht en afgevallen (zie hoofdstuk 2: wat vooraf ging).

Indien er goede inhoudelijke argumenten zijn dan kunnen er alternatieve tracés worden toegevoegd. Dit betekent dat ze moeten aansluiten op de drie opgaven (mogelijk maken verstedelijking, bijdrage oplossen knelpunten en bijdrage regionale ambities fiets en OV) en maakbaar/betaalbaar zijn. Voor de meeste aangedragen tracés/alternatieven geldt dit niet, bijvoorbeeld maakbaarheid van een tracé over de treinsporen. De combinatie van treinen en lightrail/tram op hetzelfde spoor is vanuit capaciteit en veiligheidsoogpunt niet mogelijk.

Op grond van de zienswijzen worden er twee tracés aan het onderzoek toegevoegd, namelijk een tracé via de Prinses Mariannelaan en een tracé via de Zonweg en Regulusweg. Het tracé via de Prinses Mariannelaan wordt in het Plan-MER onderzoek meegenomen als faseringsvariant, wat inhoudt dat er tijdelijk (tot

Hoofdpunten en hoe deze zijn beantwoord

2040) gebruik gemaakt zou kunnen worden van het tracé door de Prinses Mariannelaan. Ook het tracé via de Zonweg – Regulusweg wordt toegevoegd aan het onderzoek. In eerste instantie wordt door middel van een quick scan gekeken naar de ruimtelijke inpassing, de verstedelijking, de kosten en de vervoerwaarde van dit tracé. Op grond van de resultaten van deze quick scan wordt dit tracé mogelijk volwaardig toegevoegd aan het onderzoek. Over de uit te voeren analyse en de uitkomsten daarvan wordt via de gebruikelijke kanalen, de komende informatiebijeenkomsten en in het op te richting Bewonersplatform gecommuniceerd.

Opa's Veldje en de Scouting
Veel zienswijzen gaan over Opa's Veldje, de scouting en Huygens' Hofwijck. Veelvuldig wordt gewezen op het belang van het behoud van de kwaliteiten daarvan. De zorgen over en het belang van goede inpassing en daarmee het behouden van Opa's veldje en de scouting wordt door de initiatiefnemers gezien en onderschreven. Bij de uitwerking van HOV-tracés langs Opa's veldje en de scouting worden de functie en het gebruik van dit gebied gehandhaafd. Een van de mogelijke tracés ligt zo dicht mogelijk naast de huidige treinsporen. In het Plan-MER worden de effecten in beeld gebracht van de verschillende opties voor de inpassing.

Huygens' Hofwijck
Ook zijn zorgen geuit over aantasting van Huygens' Hofwijck. De initiatiefnemers herkennen die zorg. Echter de passage door elke vorm van HOV langs (de tuin van) Huygens' Hofwijck is geen onderdeel van deze Verkenning. Het is onderdeel van een toekomstige doortrekking vanaf Voorburg richting Zoetermeer de regio in (tijdshorizon 2040). De studie naar deze doortrekking (preverkenning Koningscorridor) is recent gestart met het in beeld brengen van mogelijke alternatieven. De omgeving wordt betrokken om mee te denken over alternatieven voordat er in de eerste fase getrechterd wordt naar de meest kansrijke alternatieven. Besluitvorming over doortrekken is binnen de komende 5 jaar niet voorzien. De cultuurhistorische waarde en status van (de tuin van) Huygens Hofwijck worden geborgd; aantasting van deze cultuurhistorische waarde en status is niet aan de orde.

Betrokkenheid omgeving
Over de betrokkenheid van de omgeving is veelvuldig opgemerkt dat mensen eerder betrokken hadden willen worden bij de studie naar de HOV-verbinding. Initiatiefnemers hebben voor deze Verkenning in de 1e fase gekozen om van grof naar fijn te werken, waarbij de eerste trechtering naar drie alternatieven is gedaan met experts van de initiatiefnemers, vervoersbedrijven en buurgemeenten.

De initiatiefnemers zullen langs twee lijnen de betrokkenheid van de omgeving in deze fase intensiever bij dit project gaan organiseren: 1). In het vervolg van de Verkenning en in aanloop naar de tweede trechtering (de keuze van een voorkeursalternatief) worden bewoners en belanghebbenden actief geïnformeerd over de Verkenning met (online) informatiebijeenkomsten, website, nieuwsbrieven etc. Dit in aanvulling op de inspraakprocedure ten aanzien van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en inspraak in 2021 over het Masterplan Mobiliteit. 2). Daarnaast wordt vanuit het project een gezamenlijk Bewonersplatform georganiseerd voor bewoners, belanghebbenden en georganiseerde belangengroepen zoals de Bewonersorganisaties in Voorburg, Rover en de Fietsersbond uit Leidschendam-Voorburg en Den Haag. Doel van dit Bewonersplatform is het zorgvuldig en nauw betrekken van bewoners bij het proces en de inhoudelijke stappen in de verkenning. De status van dit Bewonersplatform is in lijn met het participatieniveau 'proactief informeren en raadplegen'.

Hoofdpunten en hoe deze zijn beantwoord

Gedetailleerde beantwoording
Vanaf pagina 26 worden de binnengekomen zienswijzen beantwoord. De zienswijzen zijn geanonimiseerd en op volgorde van binnenkomst weergegeven. In de tabel is steeds in de linker kolom de inhoud van de zienswijze weergegeven, in de rechter kolom is de beantwoording opgenomen. In de beantwoording is per zienswijze aangegeven of deze leidt tot aanpassingen in de onderzoeksopzet van het Plan-MER.

Hoe verder en aanpassingen in de onderzoeksopzet

Deze Nota van Antwoord is vastgesteld door de colleges van B&W van de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg. Beide colleges sturen deze Nota van Antwoord naar de beide gemeenteraden. De colleges zijn onderdeel van de zes initiatiefnemers en de beide gemeenteraden zijn de zogenaamde bevoegd gezagen voor de MER en stellen het Masterplan Mobiliteit en de plan-MER vast.

In het Plan-MER en het Ontwerp Masterplan Mobiliteit CID-Binckhorst (met daarin de onderbouwing van het voorkeursalternatief) worden de aanpassingen in de onderzoeksopzet integraal meegenomen. Er wordt geen aangepaste NRD gemaakt.

Aanpassingen in de onderzoeksopzet
Op de volgende punten wordt de onderzoeksopzet aangevuld/aangepast:

- Faseringsalternatief over de Prinses Mariannelaan
  In de eerste fase van de Verkenning CID-Binckhorst (2018-2019) zijn voor de verbinding tussen de Binckhorstlaan en station Voorburg de routes langs de Maanweg en langs de Mariannelaan beschouwd. Het inzicht destijds was dat de route via de Prinses Mariannelaan geen mogelijkheid biedt om in de toekomst een goede doorkoppeling te maken naar de regio (Zoetermeer en verder) en vanwege het woonprofiel onvoldoende ruimte biedt om als hoogwaardig lightrail uit te voeren. Daarom werd in de NRD in aansluiting op het eindbeeld van de Koningscorridor uitgegaan van de route langs de Maanweg. Een tracé langs de Prinses Mariannelaan kan mogelijk wel een tijdelijke oplossing bieden richting het eindbeeld. Naar aanleiding van de reacties op de NRD met betrekking tot het te onderzoeken tracé en de mogelijkheid om als tijdelijke oplossing te fungeren zal de route langs de Prinses Mariannelaan als faseringsvariant tevens in het onderzoek worden meegenomen.

- Opa's veldje en de scouting
  Mede naar aanleiding van de zienswijzen zijn de uitgangspunten voor het onderzoek op dit punt aangescherpt. Bij de uitwerking van HOV-tracés langs Opa's veldje en de scouting worden de functie en het gebruik van dit gebied gehandhaafd. Een van de mogelijke tracés ligt zo dicht mogelijk naast de huidige treinsporen. In het Plan-MER worden de effecten in beeld gebracht van de verschillende opties voor de inpassing, daarbij wordt ook onderzoek gedaan naar geluidsbelasting, luchtkwaliteit en trillingen op het detailniveau dat nodig is om een voorkeursalternatief en inpassingsvariant te kiezen. In de vervolgfase (planuitwerking) wordt voor het uiteindelijke voorkeursalternatief meer in detail onderzoek gedaan voor de betreffende aspecten.

- Ruimtelijke kwaliteit
  Naar aanleiding van zienswijzen wordt in het onderzoek een expliciet criterium meegenomen over de 'ruimtelijke kwaliteit van de bestaande omgeving'. Dit zit al enigszins verweven in andere criteria, maar het is goed om dit apart en daarmee meer expliciet voor de varianten in beeld te brengen.

- Alternatieve route via Binckhorstlaan – Zonweg – Regulusweg
  Ook het tracé via de Zonweg – Regulusweg wordt toegevoegd aan het onderzoek. In eerste instantie wordt door middel van een quick scan gekeken naar de ruimtelijke inpassing, de verstedelijking, de kosten en de vervoerwaarde van dit tracé. Op grond van de resultaten van deze quick scan wordt dit tracé mogelijk volwaardig toegevoegd aan het onderzoek. Over de uit te voeren analyse en de uitkomsten daarvan wordt via de gebruikelijke kanalen, de komende informatiebijeenkomsten en in het op te richting Bewonersplatform gecommuniceerd.

Vervolgproces en bredere participatie
Het Plan-MER en het Concept Masterplan Mobiliteit CID-Binckhorst zijn gepland rond de herfst van 2021 en worden gedurende zes weken door de bevoegd gezagen Den Haag en Leidschendam-Voorburg ter inzage gelegd voor inspraak. De Verkenning wordt afgesloten met besluitvorming over het voorkeursalternatief in beide gemeenteraden, in de programmaraad MoVe en het BO-MIRT door de gezamenlijke initiatiefnemers. De beide gemeenteraden zijn het bevoegd gezag in het kader van de m.e.r.-procedure.

Evenals tijdens de inspraakperiode rondom de NRD vindt tijdens de inspraakperiode van het Plan-MER en het Concept Masterplan Mobiliteit CID-Binckhorst een

Hoe verder en aanpassingen in de onderzoeksopzet

informatiebijeenkomst plaats. Iedereen is welkom om tijdens (online) informatiebijeenkomsten informatie te ontvangen over het Plan-MER en het Concept Masterplan CID Binckhorst, het proces van de Verkenning en de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.

Tijdens de bijeenkomsten worden de effecten van de alternatieven toegelicht. Daarnaast worden de uitgewerkte alternatieven getoond en worden de aanvullende maatregelen toegelicht. Ook zal de beoordeling van de alternatieven worden toegelicht.

De meest gestelde vragen en opmerkingen worden genotuleerd door het projectteam. Dat wordt verwerkt in een overzichtelijk document, welke op de projectwebsite wordt gezet. Deze is openbaar voor alle geïnteresseerden. De vragen en reacties tijdens deze bijeenkomsten leiden echter niet automatisch tot aanpassingen van het ontwerp, wel kunnen degenen die de vraag of reactie geven te zijner tijd een zienswijze indienen net als een ieder, die eventueel leidt tot aanpassingen in het Plan-MER of Concept Masterplan. Mogelijk leveren de reacties aandachtspunten op die worden meegenomen in de volgende fase na de Verkenning (Planuitwerkingsfase).

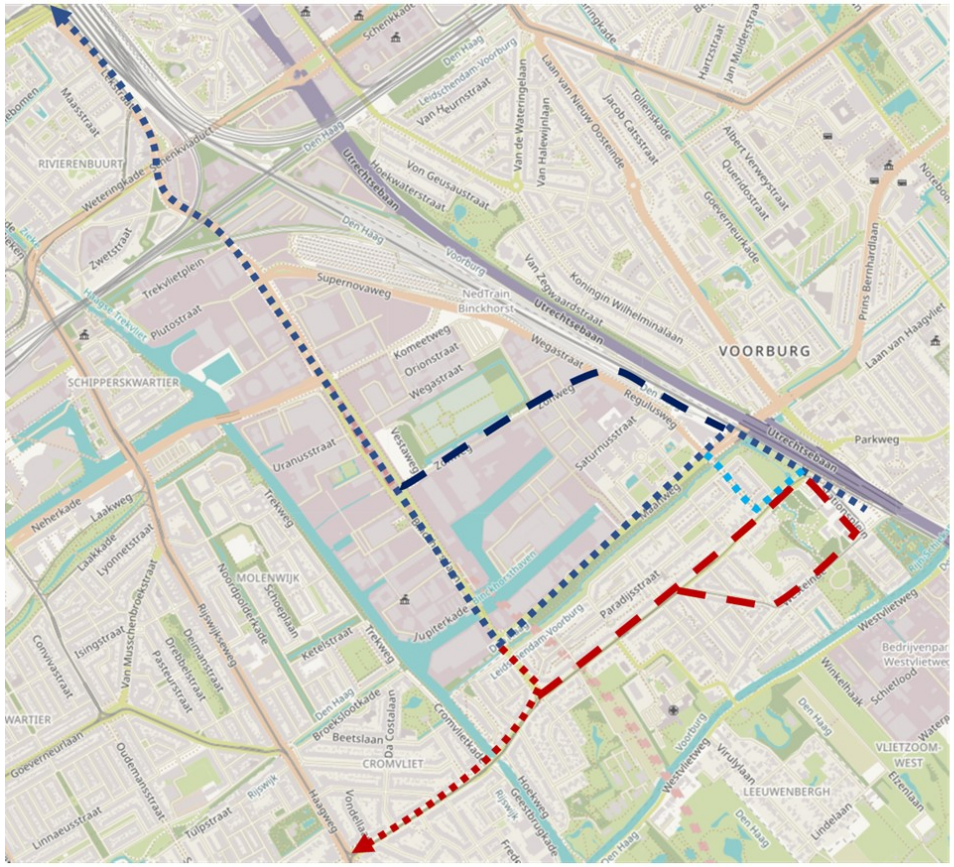
Mede naar aanleiding van opmerkingen in zienswijzen over de beperkte mogelijkheden van betrokkenheid in de 1e fase van de Verkenning wordt in deze 2e fase de betrokkenheid van de omwonenden anders georganiseerd. Daarvoor wordt vanuit het project een gezamenlijk Bewonersplatform georganiseerd voor bewoners, belanghebbenden en georganiseerde belangengroepen zoals bewonersorganisaties, Rover en de Fietsersbond.

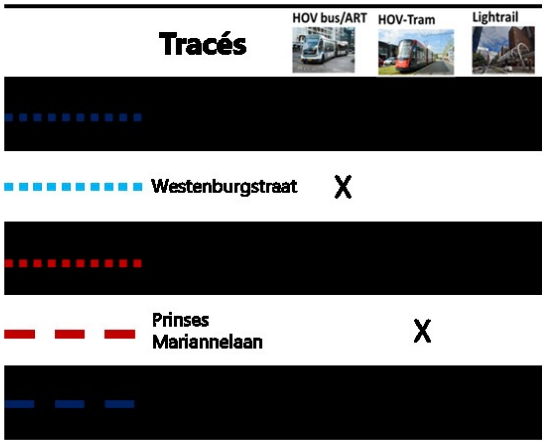
Doel van het Bewonersplatform is om bewoners en organisaties zorgvuldig en nauw te betrekken bij het proces en de inhoudelijke stappen in de Verkenning. Tijdens (online) bijeenkomsten van het Bewonersplatform worden de deelnemers voorzien van informatie over de stappen die worden gezet in de Verkenning en over de (tussen)resultaten van de onderzoeken en het ontwerpproces en hierover het gesprek aan te gaan. Inschatting is dat er 3-4 maal bijeen gekomen (indien nodig vaker) wordt in aanloop naar de keuze voor het Voorkeursalternatief. De status van dit Bewonersplatform is in lijn met het participatieniveau ‘proactief informeren en raadplegen’.

De organisatie van dit Bewonersplatform wordt breed gecommuniceerd in de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Den Haag en Rijswijk, zodat iedereen zich kan aanmelden. Het Bewonersplatform wordt voorgezeten door een onafhankelijk voorzitter.

Deze Nota van Antwoord verschijnt na vaststelling op de websites
www.binckhorstbereikbaar.nl
www.denhaag.nl
www.leidschendam-voorburg.nl

Hoe verder en aanpassingen in de onderzoeksopzet





T.a.v de hoogteliggingen die worden onderzocht:

- HOV Bus/ART op maaiveld (in het tracédeel Westenburgstraat wordt alleen HOV Bus onderzocht)
- HOV Tram en Lightrail op maaiveld waar het kan, op delen van het tracé + 1 (vooral bij lightrail) en - 1 (waar dat ten behoeve ongelijkvloerse kruisingen en inpassing nodig is (in ieder geval omgeving station Voorburg))
- Voor het tracé naar Rijswijk en Delft (HOV Bus of HOV Tram) en het faseringsalternatief over de Prinses Mariannelaan (HOV Tram) geldt dat deze op maaiveldligging wordt onderzocht.

Figuur 3: Tracés en systeemalternatieven in onderzoek.

Tracé Maanweg en naar Rijswijk en Delft waren reeds benoemd in de NRD.
Tracé Pr. Mariannelaan is toegevoegd als faseringsalternatief.
Tracé Zonweg betreft een quick scan van een lightrail oplossing die mogelijk als volwaardig tracé toegevoegd wordt aan het onderzoek.

Beantwoording zienswijzen

5.1 *Zienswijze 1*

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener vraagt aandacht voor het aspect sociale veiligheid. Indiener geeft aan zich veiliger te voelen in een bus, dan in een lightrailvoertuig.	Sociale veiligheid is niet als criterium opgenomen in het afweegkader van het Plan-MER omdat dit wordt gezien als een eis voor de HOV-oplossing. Of de gekozen oplossing nu een bus, tram of lightrail betreft, het dient te voldoen aan voorwaarden op het gebied van sociale veiligheid, zowel in het voertuig als bij de haltes. De eisen voor sociale veiligheid in het openbaar vervoer zijn o.a. vastgelegd in het integraal actieplan sociale veiligheid. Met andere woorden, de alternatieven zijn op dit aspect niet onderscheidend van elkaar.
b) Daarnaast geeft indiener aan dat de plaats van de halte een grote invloed heeft.	Met betrekking tot de alternatieven 1 Tram en 2 HOV-Bus zijn er, naast de haltes bij Den Haag Centraal en station Voorburg, op het traject vier zoekgebieden voor haltes (de halteafstanden bedragen circa 750 tot 1000 meter). Bij het alternatief 2 lightrail is de afstand groter (tussen de 1 en 2 km) en wordt eerder gekeken naar drie zoekgebieden voor haltes op het traject. Er komen wel allerhande mobiliteitsvoorzieningen bij de haltes, zoals fietsparkeren. De exacte positionering van de haltes wordt nader bepaald in de Planuitwerkingsfase die start na de keuze voor het Voorkeursalternatief. In de huidige fase worden haltes indicatief aangegeven en als zodanig meegenomen in de beoordeling van de bereikbaarheids- en milieueffecten.

5.2 *Zienswijze 2*

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener vraagt om Prinses Mariannelaan mee te nemen in het traject. Indiener geeft aan dat de bewoners van Voorburg West nog altijd de tramverbinding missen die hierdoorheen liep.	In de eerste fase van de Verkenning CID-Binckhorst (2018-2019) zijn voor de verbinding tussen de Binckhorstlaan en station Voorburg de routes langs de Maanweg en langs de Mariannelaan beschouwd. De route via de Prinses Mariannelaan biedt echter geen mogelijkheid om in de toekomst een goede doorkoppeling te maken naar de regio (Zoetermeer en verder) en heeft vanwege het woonprofiel onvoldoende ruimte om als hoogwaardig lightrail uit te voeren. Daarom wordt in de NRD in aansluiting op het eindbeeld van de Koningscorridor uitgegaan van de route langs de Maanweg. Een tracé langs de Prinses Mariannelaan kan mogelijk wel een tijdelijke oplossing bieden richting het eindbeeld. Naar aanleiding van de reacties op de NRD met betrekking tot het te

	onderzoeken tracé en de mogelijkheid om als tijdelijke oplossing te fungeren zal de route langs de Prinses Mariannelaan als faseringsvariant tevens in het Plan-MER worden bestudeerd.
b) Indiener vraagt zich af of de bewoners tegemoet gekomen kunnen worden met een halteplaats op de hoek Maanweg / Binckhorstlaan, mocht de Prinses Mariannelaan niet meegenomen worden in het traject.	Wat betreft het tegemoet komen van de bewoners met een halteplaats op de hoek Maanweg / Binckhorstlaan, kan in deze fase nog geen duidelijkheid worden verschaft. De hoeveelheid haltes wordt bepaald door het alternatief dat uiteindelijk gekozen wordt (vier haltes bij de alternatieven bus en tram en drie haltes bij het alternatief lightrail). De exacte positionering van de haltes wordt nader bepaald in de Planuitwerkingsfase die start na de keuze voor het Voorkeursalternatief.

5.3 *Zienswijze 3*

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener betreurt het dat betrokkenen pas in dit stadium worden geïnformeerd over de plannen en voornemens, terwijl het traject al geruime tijd loopt, en er in het voortraject klaarblijkelijk al keuzes zijn gemaakt. Indiener geeft aan dat, voor zover mogelijk is nagegaan - in ieder geval waar het tracé over het grondgebied van de gemeente Leidschendam-Voorburg gaat - de tracékeuze feitelijk reeds gemaakt is. Uit de tekst en diverse afbeeldingen in de notitie maakt de indiener op, dat het de facto maar om één tracé gaat, waarbij uitsluitend de modaliteitskeuze en de al dan niet verhoogde/verlaagde ligging hiervan voorligt. De keuze is dus nogal beperkt en geclausuleerd en komt erop neer dat het tracé linksom of rechtsom over Opa's veldje gaat, de speeltuin/ speelweide met traverse in Voorburg-West, direct bij Indiener voor de deur. Opa's veldje is thans een prachtige lommerrijke en groene omgeving en vervult een belangrijke functie voor de wijk en steeds meer ook daarbuiten (juist vanwege het ontbreken van groen in de Binckhorst zelf). Op Opa's veldje staat ook het clubhuis van de scouting Miriam-Livingstone. Opa's veldje wordt ook intensief (dagelijks) gebruikt door de omringende scholen (gymles) en diverse sportclubs. In Opa's veldje is de afgelopen jaren veel	Initiatiefnemers hebben voor deze Verkenning in de 1e fase gekozen om van grof naar fijn te werken, waarbij de eerste trechtering naar drie alternatieven is gedaan met experts van de initiatiefnemers, vervoersbedrijven en buurgemeenten. In het vervolg van de Verkenning en in aanloop naar de tweede trechtering (de keuze van een voorkeursalternatief) zijn en worden bewoners en belanghebbenden actief geïnformeerd over de Verkenning met (online) informatiebijeenkomsten, website, nieuwsbrieven etc. Dit in aanvulling op de inspraakprocedure ten aanzien van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en inspraak in 2021 over het Masterplan Mobiliteit. Daarnaast wordt vanuit het project een gezamenlijk Bewonersplatform georganiseerd voor bewoners, belanghebbenden en georganiseerde belangengroepen zoals Bewonersorganisatie Bickhorst (Voorburg), Rover en de Fietsersbond uit Leidschendam-Voorburg en Den Haag. Op grond van de zienswijzen worden er twee tracés aan het onderzoek toegevoegd, namelijk een tracé via de Prinses Mariannelaan en een tracé via de Zonweg en Regulusweg. Het tracé via de Prinses Mariannelaan wordt in het Plan-MER onderzoek meegenomen als faseringsvariant, wat inhoudt dat er tijdelijk (tot 2040) gebruik gemaakt zou kunnen worden van het tracé door de Prinses Mariannelaan. Ook het tracé via de Zonweg – Regulusweg wordt toegevoegd aan het onderzoek. In eerste instantie wordt

geld geïnvesteerd (o.a. aanleg Huygens'-traverse, vernieuwing speeltoestellen).	door middel van een quick scan gekeken naar de ruimtelijke inpassing, de verstedelijking, de kosten en de vervoerwaarde van dit tracé. Op grond van de resultaten van deze quick scan wordt dit tracé mogelijk volwaardig toegevoegd aan het onderzoek. Over de uit te voeren analyse en de uitkomsten daarvan wordt via de gebruikelijke kanalen, de komende informatiebijeenkomsten en in het op te richting Bewonersplatform gecommuniceerd. De zorgen over en het belang van goede inpassing en daarmee het behouden van Opa's veldje wordt door de initiatiefnemers gezien en onderschreven. Voor het HOV-tracé vanaf de Maanweg naar station Voorburg wordt een schetsontwerp uitgewerkt om zicht te krijgen op het benodigde ruimtebeslag, ook ter plaatse van en de loop-en fietsroute Huygens'-traverse en Opa's Veldje en (wijk)groen. Bij de uitwerking van HOV-tracés langs Opa's veldje en de scouting worden de functie en het gebruik van dit gebied gehandhaafd. Een van de mogelijke tracés ligt zo dicht mogelijk naast de huidige treinsporen. In het Plan-MER worden de effecten in beeld gebracht van de verschillende opties voor de inpassing, daarbij wordt ook onderzoek gedaan naar geluidsbelasting, luchtkwaliteit en trillingen op het detailniveau dat nodig is om een voorkeursalternatief te kiezen. In de vervolgfase (planuitwerking) wordt voor het uiteindelijke voorkeursalternatief meer in detail onderzoek gedaan voor de betreffende aspecten. In het Omgevingsplan Binckhorst wordt géén specifiek tracé voor de HOV-verbinding vastgelegd. Wel maakt het Omgevingsplan Binckhorst het aanleggen van een HOV-verbinding mogelijk ('toelatingsplanologie'), maar een specifiek tracé (bijvoorbeeld het tracé via de Maanweg) wordt niet dwingend planologisch vastgelegd in dit Omgevingsplan.
b) In alle varianten heeft het bovengeschetste tracé geweldige impact voor Opa's veldje en met name voor Indiener en omwonenden die direct en 24/7 uitkijken op Opa's veldje; nog afgezien van jarenlange bouwwerkzaamheden in de directe omgeving van de woningen met alle risico's en overlast van dien (bv. verzakkingen vanwege heiwerkzaamheden op enkele tientallen meters van de woningen), gaat het dan onder meer over blijvende gevolgen als: serieuze extra geluidsoverlast, trillingen, extra emissies, horizonvervuiling en/of lichtoverlast van hoogfrequent passerende trams of bussen. Nog afgezien van de blijvende waardevermindering van de betrokken woningen.	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a. Waardevermindering of -verhoging is geen onderdeel van het Plan-MER. In de vervolgfase na vaststelling van het voorkeursalternatief wordt het tracé, de inpassing en maatregelen in de planuitwerkingsfase uitgewerkt. Mogelijke planschade wordt dan ook onderzocht. Mocht indiener schade ondervinden, dan kunt u tegen die tijd een verzoek tot schadevergoeding indienen. Over de procedure wordt te zijner tijd meer informatie gegeven. Met een ieder die wordt geraakt zal persoonlijk contact op worden genomen in de planuitwerkingsfase.

c) Indiener geeft aan grote zorgen te hebben over dit traject en is er op voorhand niet van overtuigd dat dit het enig denkbare en het beste tracé is. Indiener heeft getracht te achterhalen welke andere tracés onderzocht zijn, maar treffen daarover niets aan in de notitie. Indiener heeft behoefte aan transparantie omtrent de te onderzoeken alternatieven en verzoekt dat de Verkenning dit inzicht onverwijld te geven.	In de lijnennetnota voor Netwerk RandstadRail heeft het Algemeen Bestuur van het toenmalige Stadsgewest Haaglanden op 24 juni 2009 een HOV-verbinding aan (de noordzijde van) de Binckhorstlaan vastgesteld als onderdeel van de regionale netwerkontwikkeling. In het Plan-MER voor de Haagse Nota Mobiliteit uit 2010 is dit tracé tevens beoordeeld. In het verlengde hiervan heeft het Stadsgewest Haaglanden in 2012 in het regionale Mobiliteitsfonds middelen gereserveerd voor subsidie aan de gemeente Den Haag ten behoeve van de ruimtelijke reservering voor een HOV-lijn in de Binckhorstlaan in combinatie met de realisatie van de Rotterdamsebaan. Zie ook beantwoording 3a In het visiedocument Schaalsprong OV Den Haag en omgeving (RIS303479, vastgesteld 13 september 2019) is beschreven welke ambitie de gemeente Den Haag voor het OV netwerk in de stad en regio heeft voor het eindbeeld in 2040. Deze visie bouwt voort op de eerdere besluitvorming in het kader van Netwerk RandstadRail en de Haagse Nota Mobiliteit. Hierbij zijn op hoofdlijnen verschillende netwerkscenario's onderzocht. Geconcludeerd is dat het ontwikkelen van hoofdassen voor het OV om de stad en regio te verbinden het meeste effect heeft op de doelen van de stad en regio om de economische kracht van de agglomeratie te vergroten en de noodzakelijke groei van woningen in de regio duurzaam te kunnen realiseren. Een van die assen is de Koningscorridor die het centrum van Den Haag via de nieuwe ontwikkelingen in de Binckhorst via de Binckhorstlaan, de Maanweg en Voorburg verbindt met Zoetermeer. In de NRD voor de Verkenning CID-Binckhorst is het tracé daarom als basis gebruikt. Dit sluit nog steeds optimaal aan op de ruimtelijke ontwikkeling van de Binckhorst die uitgaat van een hoogstedelijk woon-, werk- en leefmilieu langs de Binckhorstlaan. In hoofdstuk 2 is een overzicht gegeven van hetgeen vooraf ging inclusief verwijzingen naar rapporten. Daarnaast zijn op de website www.binckhorstbereikbaar.nl rapporten en studies beschikbaar gesteld.
d) Daarnaast zou Indiener een nadere duiding willen hebben van de betekenis van de NKO, want deze versterkt Indieners indruk dat niet alleen het tracé al vastligt, maar dat ook gekoerst wordt op verhoogde ligging, waardoor de keuze nog beperkter is dan wordt gesuggereerd in de NRD.	In een Verkenning werken we van grof naar fijn. Er wordt breed begonnen met de problemen en mogelijke oplossingen, die echter niet allemaal kansrijk zijn. De Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) is het resultaat van de Analytische Fase van de Verkenning die in 2019 plaatsvond en is beschikbaar op de website www.binckhorstbereikbaar.nl. Daarin zijn de eerste inzichten uit de preverkenning die in

	2018 plaatsvond verbreed tot een tiental oplossingsrichtingen bestaande uit een uiteenlopende maatregelen. Het ging hierbij om de oplossingsrichtingen met alleen fietsmaatregelen, een reguliere tram, een HOV-tram, HOV-bus lokaal, HOV-bus regionaal, HOV-tram lokaal, HOV-tram regionaal en lightrail lokaal). Deze tien oplossingsrichtingen zijn met behulp van een afweegkader en effectenonderzoek (de zogenaamde zeef 1 in een Verkenning) op een hoog abstractieniveau met elkaar vergeleken om te zien of de oplossingsrichtingen realistisch zijn. Uit deze studie kwam naar voren dat een alternatief kansrijk is als onderdelen worden samengevoegd tot een pakket aan mobiliteitsmaatregelen, bestaande uit een basispakket (no regret), uitgebreide fietsmaatregelen én een HOV-verbinding. Dit heeft geleid tot 3 kansrijke alternatieven. Om deze 3 kansrijke alternatieven goed met elkaar te kunnen vergelijken op kosten is (in de vorige fase) uitgegaan van een verhoogde ligging (+1) op onderdelen van het tracé. Deze 3 Kansrijke Alternatieven uit de Analytische fase worden in de huidige Beoordelings- en besluitvormingsfase verder uitgewerkt tot een schetsontwerp en onderzocht op bijvoorbeeld milieueffecten, maatschappelijke kosten en baten en de samenhang met de gebiedsontwikkeling. De hoogteligging staat nog niet vast, dit is onderdeel van de uitwerking van het schetsontwerp. Daarbij geldt wel dat gezien de aanwezigheid van de Rotterdamsebaan de mogelijkheden in de Binckhorstlaan eerder uit zullen gaan van een verhoogde ligging (+1 ligging) in geval van een lightrail. Voor de lightrail wordt ook een -1 ligging op station Voorburg in de afweging meegenomen. Voor tram en bus gaan we uit van ligging op maaiveld.
e) Kijkend naar de te hanteren criteria en het afweegkader merkt Indiener verder op, dat het zaak is dat de te maken keuze 'first time right' en proportioneel is zodat de overlast voor omwonenden eenmalig is, zaak is om bij de keuze nog eens te kijken naar het realiteitsgehalte van eventuele doorontwikkeling van het tracé, mede gelet op de tijdhorizon van 2040, en evt. belemmerende factoren, het is niet duidelijk of en op welke wijze de waardevermindering van de ca. 35 direct omliggende woningen in Voorburg bij de beoordeling wordt meegenomen; via een zgn. expert judgement wordt gekeken naar het criterium ruimtegebruik, aldus de notitie. Indiener gaat ervanuit dat het lokale experts betreft die daadwerkelijk zicht op en verstand van de lokale situatie hebben.	In deze fase van de Verkenning wordt toegewerkt naar een Voorkeursalternatief door de drie Kansrijke Alternatieven te vergelijken. Daarbij zijn in het afweegkader de criteria opgenomen die relevant zijn voor deze keuze en waarop de alternatieven (mogelijk) onderscheidend zijn ten opzichte van elkaar. Het realiteitsgehalte van de doorontwikkeling van het tracé is daarbij onderdeel van de afweging richting het Voorkeursalternatief (dat is de "doorkijk" naar de situatie dat het lokale HOV-tracé in het plangebied in CID Binckhorst wordt aangesloten/verbonden met de regio). Dit wordt meegenomen in het aspect "adaptiviteit" zoals opgenomen in het afweegkader plan-MER (tabel 4-2 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau). Waardevermindering of -verhoging is geen onderdeel van het Plan-MER. In de vervolgfase na vaststelling van het voorkeursalternatief wordt het tracé, de inpassing en maatregelen

	in de planuitwerkingsfase uitgewerkt. Mogelijke planschade wordt dan ook onderzocht. Mocht indiener schade ondervinden, dan kunt u tegen die tijd een verzoek tot schadevergoeding indienen. Over de procedure wordt te zijner tijd meer informatie gegeven. Met een ieder die wordt geraakt zal persoonlijk contact op worden genomen in de planuitwerkingsfase.

5.4 *Zienswijze 4*

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener vraagt aandacht voor het cultuur-historisch erfgoed van de tuin van buitenplaats Hofwijck. De aanleg van de Huygens'-traverse en de renovatie en kwaliteitsverbetering van Opa's veldje (speel- en recreatievoorziening) aan de Tuinluststraat in Voorburg zouden teniet worden gedaan als de tramlijn aan deze zijde van het Hoogspoor wordt aangelegd.	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a. De initiatiefnemers herkennen die zorg. De cultuurhistorische waarde en status van (de tuin van) Huygens Hofwijck worden geborgd; aantasting van deze cultuurhistorische waarde en status is niet aan de orde. De passage door elke vorm van HOV langs (de tuin van) Huygens' Hofwijck is geen onderdeel van deze Verkenning. Het is onderdeel van een toekomstige doortrekking vanaf Voorburg richting Zoetermeer de regio in (tijdshorizon 2040). De studie naar deze doortrekking (preverkenning Koningscorridor) is recent gestart met het in beeld brengen van mogelijke alternatieven. De omgeving wordt richting de zomer van 2021 betrokken om mee te denken over alternatieven voordat er in de eerste fase getrechterd wordt naar de meest kansrijke alternatieven. Besluitvorming over doortrekken is binnen de komende 5 jaar niet voorzien.
b) Indiener vraagt duidelijkheid welk tracé de tramlijn volgt en waar deze lijn naar toe gaat. Indiener doet diverse suggesties. Het meest eenvoudige is een regionale tram, vergelijkbaar met die naar Nootdorp, Wateringen en Scheveningen. Die zou vanuit de Binckhorst kunnen aantakken op het oude tracé van lijn 10 over de Pr. Mariannelaan en de Geestbrugweg. De tram gaat dan van Voorburg Station via de bestaande railverbinding naar Rijswijk/Haagweg en gaat vandaar via bestaand spoor naar Delft/TU-wijk.	Onderdeel van het Plan-MER is het uitwerken van een schetsontwerp van de alternatieven. Het tracé volgt daarbij de lijn zoals opgenomen in figuur 3-1 van de NRD en wordt binnen het plangebied zoals aangegeven in de figuur 1-1 van NRD uitgewerkt. Een reguliere tram is in de vorige fase afgevallen. Voor de uitwerking wordt uitgegaan van een HOV-tram. In de Prinses Mariannelaan is geen ruimte voor een eigen baan waardoor de HOV-verbinding via de Prinses Mariannelaan naar station Voorburg niet past bij de lange termijn visie (vanuit plannen Schaalsprong OV 2040) voor een regionaal (H)OV systeem. De aansluiting op het bestaande spoor in de Prinses Mariannelaan met een bocht richting Delft is onderdeel van de alternatieven. Het gebruik van de bestaande tramsporen via de

	Prinses Mariannelaan (met een bocht) richting station Voorburg is alleen in beeld als mogelijke tijdelijke faseringsoptie. Dit houdt in dat het HOV-traject door de Maanweg tot station Voorburg in een later stadium wordt gerealiseerd dan het traject vanaf Den Haag Centraal langs de Lekstraat en de Binckhorstlaan. Voor de tijdelijke situatie wordt in het zuidelijk deel van de Binckhorstlaan bij de HOV Tram en HOV Lightrail dan voorzien in een aansluiting op de bestaande sporen (bocht in noordelijke richting om de sporen te verbinden) zodat het HOV met het verkeer mee rijdt naar station Voorburg. De lightrailvariant gaat uit van een hoogwaardig (RandstadRailachtig) systeem vanaf Den Haag Centraal over volledig vrijliggende infrastructuur tot en met Voorburg, met het idee om deze op termijn door te kunnen trekken naar Zoetermeer. Deze lijn voor de lange termijn via de Prinses Mariannelaan laten lopen maakt de dienstregeling minder robuust, vergt diverse systeemovergangen qua beheersing en beveiliging, en zorgt voor langere reistijd dan via vrijliggende infrastructuur (via de Maanweg). Ook betekent het dat een deel van de Prinses Mariannelaan voor tramverkeer in twee richtingen moet worden ingericht, om een goede haltering bij station Voorburg mogelijk te maken. Als faseringsoptie is dit wel mogelijk (zoals reeds in het antwoord is genoemd). Het deel naar Delft wordt vanaf de Binckhorstlaan als (HOV-)tram uitgevoerd (en dus niet meer als lightrail), waarbij meerijden met overig verkeer niet ideaal is, maar ook geen "showstopper". Elders op de lijn naar Delft gebeurt dit namelijk ook.
c) Indiener vraagt dat ook meegenomen wordt dat de IC van Utrecht naar Den Haag ook op de A-locatie van station Voorburg gaat stoppen. En als de IC weer in Voorburg stopt, hebben ook de nieuwe bewoners van de Binckhorst een goede verbinding naar Utrecht en verder, omdat de IC toch bijna 15 minuten tijdwinst oplevert naar Utrecht in vergelijking met de sprinter.	In deze Verkenning gaat het om het regionaal openbaar vervoer. De toekomstplannen voor het nationale Intercitynetwerk is belegd in het landelijk programma OV-Toekomstbeeld[22], en is geen onderdeel van deze Verkenning. Een Intercity stop in Voorburg is niet voorzien in de huidige plannen van het OV-Toekomstbeeld.
d) De indiener mist een tracé dat vanaf de Maanweg loopt naar de Laan van Nieuw Oosteinde (dus onder het Wilhelminaviaduct door) en dan via het Prinses Marianne- viaduct naar het busstation in het traject Den Haag CS – Leidschendam naar Voorschoten respectievelijk naar Leiden CS.	Het door de indiener aangedragen alternatief (dat voorziet in doortrekking van het Maanweg HOV-tracé onder de A12) wordt niet gezien als een geschikte mogelijke oplossing voor een HOV-verbinding. Het zorgt voor een conflict met het autoverkeer op de toe- en afritten van de A12 waar doorstroomhinder voor autoverkeer en OV ontstaat. Ook is er aan de andere zijde van de A12 onvoldoende ruimte voor de inpassing van de

[22] Toekomst openbaar vervoer 2040 | Openbaar vervoer (ov) | Rijksoverheid.nl

	HOV baan. Tenslotte past het niet bij optie voor de mogelijke toekomstige doorkoppeling naar Zoetermeer.
e) De indiener stelt dat een regionale tram beter is in te passen dan de RandstadRail als die verhoogd op Station Voorburg de overstap met de NS lijn moet realiseren.	De inpassing van de verschillende varianten is onderdeel van de ontwerpen die gemaakt gaan worden. Ook op dit aspect worden de drie alternatieven met elkaar vergeleken.

5.5 *Zienswijze 5*

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Dank voor uw brief aan de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed waarin u ons uitnodigt te adviseren op de NRD Verkenning bereikbaarheid CID – Binckhorst. Indiener heeft de rapportage doorgenomen en gezien dat cultureel erfgoed volwaardig wordt meegenomen in het milieuonderzoek.	Hartelijk dank voor de positieve reactie. Dit zienswijzepunt wordt voor kennisgeving aangenomen.
b) In het Afweegkader zijn archeologie en cultuurhistorie als criteria van het aspect agglomeratiekracht meegenomen. Indiener gaat er van uit dat de GIS-excercitie en de expert judgement in ieder geval ten dele door de bureaus archeologie en monumenten van de gemeente Den Haag zullen worden uitgevoerd dan wel begeleid.	In de beoordeling van het criterium archeologie en cultuurhistorie maken experts gebruik van de betreffende expertise van de gemeente Den Haag en de gemeente Leidschendam-Voorburg.

5.6 *Zienswijze 6*

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener vindt een verbinding met bijvoorbeeld bus tussen Den Haag CS en station Voorburg positief. De plannen gaan echter over de Maanweg, zodat een hele wijk, Voorburg-West, zonder goede verbinding komt te zitten. Gezien de grootte van de wijk Voorburg-West zou het logischer zijn om de eventuele busverbinding niet via de Maanweg maar via de Prinses	In de Verkenning gaan we uit van een hoogwaardige OV (HOV)-verbinding waarbij meerdere traces mogelijk zijn. De grote hoeveelheid woningen, kantoren en bedrijvigheid die de komende jaren in de Binckhorst gerealiseerd worden, gekoppeld aan een beleid waarbij lopen en fietsen wordt

Mariannelaan te laten lopen. Voor bewoners van Voorburg-West is het te ver lopen naar een halte ergens op de Maanweg, waar zich merendeels alleen maar bedrijven bevinden. Indiener merkt op dat in Voorburg-West het Diakonessenziekenhuis, een hospice, een school etc. zich bevinden. Genoeg redenen om het openbaar vervoer te verbeteren.	gestimuleerd, gaat zorgen voor voldoende reizigers voor openbaar vervoer (= vervoerswaarde) om een HOV-verbinding te voeden. Alleen de woningen en voorzieningen in Voorburg-West geven onvoldoende voeding om een rendabele HOV-verbinding te exploiteren. Voor de halte langs de Maanweg kan dan ook gelden dat bij de nadere uitwerking wellicht een voetgangersverbinding richting de Overburgkade wenselijk is. De openbaarvervoer bediening van Voorburg verbetert hierdoor. Binnen de drie alternatieven is een dergelijke doorsteek voor de keuze van een voorkeursalternatief niet onderscheidend.

5.7 *Zienswijze 7*

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener verzoekt meer tracés te onderzoeken in de m.e.r. Daarbij moet gekeken worden naar tracés die eerder aansluiten op bestaand tracés en die dichtbewoonde straten vermijden. Indiener verzoekt om tenminste twee andere tracé-varianten in de m.e.r. te bespreken. Indiener doet daarvoor een drietal suggesties, namelijk: 1. Een tracé dat ter hoogte van het Mercuriustracé splitst in een verbinding door plangebied Binckhorst-Zuid naar Delft, aansluitend op het bestaande tracé van tramlijn 1, en een verbinding door plangebied Binckhorst-Noord naar het bestaande tracé rond station Voorburg en mogelijk later richting Zoetermeer. 2. Een tracé dat, komend vanaf de richting Den Haag, afbuigt bij de Supernovaweg en verder langs het spoor loopt tot aan station Voorburg. Dit traject heeft nog alle ruimte om ook de nieuwste vormen van HOV in te passen. Ook hier zal de loopafstand naar een OV-halte voor bewoners kleiner zijn dan bij een tracé over de Binckhorstlaan. 3. Het tracé midden door de nieuw te bouwen wijk te laten lopen, en niet aan de randen ervan zodat de afstand van OV tot de huishoudens	Zie ook de beantwoording van zienswijze 3c. Uit eerder onderzoek in 2019 is een tracé naar voren gekomen dat het meest voor de hand ligt (Den Haag Centraal – Lekstraat – Binckhorstlaan –Maanweg - Station Voorburg en een verbinding naar Delft via Binckhorstlaan-Geestbrugweg). De exacte ligging van de tracés binnen dit plangebied, en dus ook het aangemerkte deel binnen de gemeentegrens van Leidschendam-Voorburg, en hoogteligging is onderdeel van het huidige onderzoek waarin voor ieder alternatief een schetsontwerp wordt opgesteld. Voor de HOV-verbinding wordt een eigen baan beoogd waarbij deze ook ligt nabij de (toekomstige) woon-werklocaties in de Binckhorst (o.a. langs de Binckhorstlaan) zoals mogelijk gemaakt met het Omgevingsplan Binckhorst. In het Omgevingsplan Binckhorst wordt géén specifiek tracé voor de HOV-verbinding vastgelegd. Wel maakt het Omgevingsplan Binckhorst het aanleggen van een HOV-verbinding mogelijk (‘toelatingsplanologie’), maar een specifiek tracé (bijvoorbeeld het tracé via de Maanweg) wordt niet dwingend planologisch vastgelegd in dit Omgevingsplan. Dit plan voorziet in een ruimtereservering langs de oostzijde van de Binckhorstlaan om een toekomstige HOV verbinding op een eigen baan te kunnen maken waarmee zowel

gemiddeld het best wordt verdeeld, en het gebruik van het OV wordt gestimuleerd.	een verbetering van het aanbod aan OV mogelijk wordt als een goede doorstroming van het OV over de Binckhorstlaan kan worden gewaarborgd. De door indiener geschetste tracés hebben allen als belangrijk nadeel dat ze langs de rand van het Binckhorst gebied lopen en juist niet via het gedeelte van de Binckhorst waar de meeste woningen en voorzieningen gerealiseerd worden. In dat geval zijn er minder potentiële reizigers die binnen het loopafstand van een halte wonen of werken. Voor de faseringsvariant en alternatieve route via de Zonweg wordt verwezen naar zienswijze 3a.
b) Indiener merkt op dat in de NRD de opgave 'bijdragen aan het verbeteren of tenminste het behoud van de kwaliteit van de leefomgeving van het bestaande gebied' ontbreekt. Indiener merkt om dat in het gebied CID-Binckhorst de milieukwaliteitsnormen tegen de wettelijke grenswaarden aanliggen. Indiener verzoekt in de m.e.r. specifiek aandacht te besteden aan de milieueffecten van het Masterplan op de Voorburgse Binckhorstlaan, zowel in het referentiescenario als in het toekomstige scenario.	De milieu- en omgevingseffecten van de alternatieven zoals beschreven in het afweegkader van het NRD worden voor het plan- en studiegebied bepaald. Dit is dus inclusief de Voorburgse-Binckhorstlaan. Daarmee wordt dus ook effecten op de kwaliteit van de leefomgeving (inclusief bestaand gebied) in beeld gebracht. De referentiesituatie (huidige situatie en autonome ontwikkelingen zonder de HOV-oplossingen) wordt in beeld gebracht zodat de alternatieven daarmee worden vergeleken. Effecten worden daarmee dus niet voor het referentiescenario bepaald, maar voor de toekomstige (plan)situatie.
c) Indiener stelt dat het effect van een hogere snelheid door een nieuwe HOV-verbinding een opstropende werking zal hebben op het autoverkeer, dat dan immers moeilijker kan afslaan.	De effecten van de HOV-verbinding op de doorstroming van het autoverkeer worden in het Plan-MER beschreven als onderdeel van de bereikbaarheidscriteria uit het afweegkader. Uitgangspunt is om zo min mogelijk gelijkvloerse conflicten tussen OV en overig verkeer te realiseren vanuit doorstroming en verkeersveiligheid.
d) Indiener verzoekt in de m.e.r. in te gaan op de externe veiligheidsaspecten van de aanleg van HOV op de ondergrondse hoogspanningsleiding die naast en onder de Voorburgse Binckhorstlaan loopt.	Externe veiligheid wordt in het Plan-MER meegenomen op basis van een risicokaart die door veiligheidsexperts wordt beoordeeld. De genoemde ondergrondse hoogspanningsleiding wordt, voor zover relevant, in de effectbeoordeling meegenomen.
e) Indiener merkt op dat, gezien het feit dat de HOV via de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg verder zal gaan naar Rijswijk – dit deel van het tracé niet hoeft te worden beoordeeld in de m.e.r.	In de NRD is in paragraaf 1.3 ingegaan op de m.e.r.-plicht in relatie tot aanleg van tramrails en/of bovengrondse spoorwegen. Afhankelijk van de op te stellen plannen en type openbaar vervoer (OV) e.d. is inderdaad niet altijd sprake van een m.e.r.-plicht. Ten behoeve van het op te stellen Masterplan Mobiliteit CID Binckhorst is besloten om de m.e.r.-procedure te doorlopen om de belangen van milieu en omgeving mee te nemen in de besluitvorming. In het Plan-MER geven wij een doorkijk naar de situatie dat het HOV met de regio is verbonden. De verdere uitwerking van HOV richting o.a. Delft/Rijswijk maakt onderdeel uit van de preverkenning Koningscorridor.

f) Indiener verzoekt om, om het beeld tussen de drie kansrijke alternatieven scherper te krijgen, de volgende elementen toe te voegen. 1. In de m.e.r. moet duidelijker meegewogen worden het effect van een tram/lightrail op de woningen rond de Voorburgse Binckhorstlaan/Prinses Mariannelaan en omliggende straten. 2. In de m.e.r. aan te geven wat de effecten van geluid, fijn stof (PM2,5) en trillingen door tram of bus zullen zijn op het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan en hoe de hinder die hierdoor wordt ervaren, inclusief monitoring hiervan wordt meegenomen in het uiteindelijke besluit. 3. Opname van het effect van ingebruikname van de Rotterdamsebaan op Voorburg-west. 4. In de drie kansrijke alternatieven ook mee te nemen wat de kosten zijn van hinderbeperkende maatregelen, aangezien die in onze ogen aanzienlijk zijn.	Punten 1 en 2: Uw spreekt uw zorg uit over de effecten van het HOV. De genoemde elementen uit punt 1 en 2 die in de omgeving kunnen optreden worden in het Plan-MER meegenomen. Voor geluid worden alleen de geluidbronnen op het traject van de alternatieven beschouwd, inclusief het huidige wegverkeer op dat traject. De geluidbronnen in de omliggende straten wijzigen niet door de keus tussen de 3 alternatieven, dus die zijn niet beschouwd. In het Plan-MER wordt een aanzet gegeven voor monitoring als dat voor de (negatieve) effecten a.g.v. de (HOV) alternatieven nodig is. Dit wordt opgenomen in het Masterplan Mobiliteit. De verdere uitwerking daarvan is voor de vervolgfase (Planuitwerkingsfase). Punt 3: De ingebruikname van de Rotterdamsebaan is een autonome ontwikkeling die is meegenomen als onderdeel van de referentiesituatie. Het bepalen van effecten van de ingebruikname van de Rotterdamsebaan is geen onderdeel van deze studie. Hiervoor is in het verleden (2013) reeds een m.e.r.-procedure doorlopen en waarvoor het bestemmingsplan Rotterdamsebaan is vastgesteld. Voor de effecten van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar dat specifieke project. Daarin is ook aangegeven dat het verkeer 1 jaar na opening wordt gemonitord. Indien mogelijk wordt deze monitoring in de Plan-MER meegenomen. Punt 4: In het Plan-MER wordt bij de (milieu)aspecten ook aangegeven of (wettelijke) maatregelen te verwachten zijn. In de kostenraming die op basis van de schetsontwerpen van de tracé alternatieven wordt opgesteld, is in deze fase nog geen exacte post op te nemen, wel wordt per alternatief een advies opgenomen met betrekking tot de hinderbeperkende maatregelen. In de kostenraming zijn de kosten voor hinderbeperkende maatregelen op twee manieren voorzien: 1) tijdens bouwwerkzaamheden (procentuele opslag over de directe bouwkosten) en 2) tijdens de gebruiksfase geluidsbeperkende maatregelen (zoals schermen, raildempers e.d.). Dit zijn onderdelen welke in deze fase nog niet ontworpen zijn, maar opgenomen zijn als nader te detailleren en passen binnen de bandbreedte van de raming (+/- 40%). De omvang en inpassing van dergelijke opgaven dient uiteindelijk integraal beschouwd te worden in de vervolgfase voor het Voorkeursalternatief.

g) Indiener verzoekt de optie van een doorsteek vanaf de Maanweg over de sloot naar Voorburg-west (in de vorm van drie bruggetjes) te schrappen, omdat dit leidt tot verplaatsing van het parkeerprobleem.	In de schetsontwerpen worden de locaties van de haltes indicatief opgenomen. De exacte positionering van de haltes wordt nader bepaald in de Planuitwerkingsfase die start na de keuze voor het Voorkeursalternatief. Bruggetjes zijn geen onderdeel van de verkenning en zullen te zijner tijd in overleg met omwonenden worden besproken. Voor de halte langs de Maanweg kan dan ook gelden dat bij de nadere uitwerking wellicht een voetgangersverbinding richting de Overburgkade wenselijk is. De openbaarvervoer bediening van Voorburg verbetert hierdoor. Binnen de tracé alternatieven is een dergelijke doorsteek voor de keuze van een voorkeursalternatief niet onderscheidend.

5.8 *Zienswijze 8*

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener is ingenomen met de inhoud van deze notitie. Verstedelijking en verdichting waarvan in het gebied CID – Binckhorst sprake is kan inderdaad niet zonder duurzame bereikbaarheid en Mobiliteitstransitie waarbij in het kader van bevordering van de leefbaarheid en het leefklimaat een duidelijke keuze wordt gemaakt voor de voetganger, het OV, de fiets en deelmobiliteit. Indiener stelt dat de samenwerkende overheden vinden het van belang dat bij de verdichte verstedelijking van het gebied CID-Binckhorst de bereikbaarheid duurzaam wordt versterkt waarbij in de nabije toekomst rekening wordt gehouden met de verdere uitbreiding van het OV-netwerk richting de regio. Indiener geeft aan ingenomen te zijn met dit standpunt van de samenwerkende overheden en is van oordeel dat er mede in het kader van de Mobiliteitstransitie een opgave ligt om het gebied CID- Binckhorst beter bereikbaar te maken met kwalitatief hoogwaardig en regionaal OV.	De waardering van indiener voor de plannen is voor kennisgeving aangenomen, waarvoor dank.
b) Indiener is van mening dat al in de eerste fase (2024) moet worden geïnvesteerd in het aanleggen van de infrastructuur voor Lightrail dan wel RandstadRail. Deze railinfrastructuur moet tegelijkertijd door de HOV Tram	Dank voor de suggestie. Deze zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.

naar Delft kunnen worden gebruikt. Tegelijkertijd kan deze fase worden benut om op (delen van) de Binckhorstlaan een vrije baan aan te leggen voor het busverkeer van de lijnen 26 en 28. Voorkeur van indiener gaat uit naar alternatief 2: een lightrail verbinding die zoveel mogelijk op +1 niveau rijdt, analoog aan het RandstadRailtraject in het Haagse Beatrixkwartier (netkous). Deze Lightrail verbinding is in overeenstemming met de plannen van de Schaalsprong OV 2040 en kan ook worden gebruikt voor de HOV-tramlijn 1 naar Delft via aantakking op de sporen op de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg. In Delft zou deze HOV-tramlijn naar de TU-wijk/Campus moeten gaan rijden en HOV-tramlijn 19 naar Tanthof.	
c) Indiener is er voorstander van om tegelijkertijd ook te anticiperen op het doortrekken van de Lightrail verbinding, enerzijds via de Koningscorridor naar World Forum/Scheveningen Haven- Bad en anderzijds naar station Lansingerland-Zoetermeer. Na 2030 zou deze Lightrail verbinding in het kader van het Toekomstperspectief kunnen worden door gekoppeld naar Gouda. Dat zou in ieder geval onderzocht kunnen worden. De P&R bij het station en OV-Knooppunt Lansingerland-Zoetermeer zou daarmee de toegangspoort kunnen worden van Den Haag en regio.	Initiatiefnemers (h)erkennen de samenhang van de besluitvorming over de projecten Koningscorridor en Bereikbaarheid CID/Binckhorst. De HOV-oplossing in CID/Binckhorst staat zoals bij de inleiding aangegeven niet op zichzelf, maar is op de lange termijn onderdeel van het regionale OV-systeem met een verbinding naar Delft, Zoetermeer en Scheveningen (Koningscorridor). Voor de uitwerking van de rest van de Koningscorridor te weten de takken naar Scheveningen, Zoetermeer en Delft loopt momenteel een separate (pre)verkennende studie. Vanwege de noodzaak om adaptief op de reeds gestarte verstedelijkingsopgave al in 2030 te voorzien in een versterking van de (OV) bereikbaarheid in CID / Binckhorst, richt het besluitvormingsproces zich vooral op de uitwerking van het HOV-type (HOV-Bus, tram of lightrail) en de tracékeuze voor het deel van de Koningscorridor tussen Den Haag Centraal en Station Voorburg. Het voorkeursbesluit waarvoor dit Plan-MER uitgewerkt wordt, heeft daarbij alleen betrekking op het benoemde plangebied in het NRD. Vanwege de samenhang is het relevant om ook naar de effecten van het regionale HOV-systeem te kijken zoals beoogd met de Koningscorridor. De effecten van doorkoppeling naar de regio (het realiseren van de Koningscorridor) worden daarom beschouwd op een hoger abstractieniveau dan de lokale alternatieven in CID/Binckhorst. De verbinding met de regio wordt daarmee als 'doorkijk' bestudeerd.

5.9 Zienswijze 9

Beantwoording zienswijzen

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener onderschrijft het voornemen om het autogebruik terug te dringen en het openbaar vervoer, de fiets en het lopen te stimuleren. Indiener maakt zich echter zorgen over een aantal zaken. Indiener geeft aan dat in de NRD het gebied CID Binckhorst in de directe nabijheid van drie NS stations ligt. Indiener merkt op dat in de opsomming van alternatieven niet terugkomt dat u hier versterkt gebruik van maakt en dat u het juist zoekt in het ontsluiten van het onderzoeksgebied richting deze drie stations met oplossingen voor de "lastmile". Indiener pleit ervoor een dergelijk alternatief mee te nemen.	De drie stations worden inderdaad niet expliciet genoemd, maar zijn uiteraard onderdeel van de oplossing. De stations worden niet gezien als een apart alternatief omdat alleen de stations onvoldoende oplossing bieden voor de verstedelijkingsopgave. De stations zijn daarentegen wel onderdeel van de tracé alternatieven. Twee van de stations worden via de beoogde HOV-verbinding vanuit de Binckhorst beter bereikbaar. Overigens zijn er zelfs 4 stations in de omgeving van CID-Binckhorst: Den Haag Centraal, Den Haag Holland Spoor, Laan van NOI, station Voorburg. In de eerste fase van de verkenning is gekeken naar een alternatief met alleen fiets maatregelen (als first/lastmile) i.c.m. met de stations. Dat bood onvoldoende oplossende vermogen voor de mobiliteit in het gebied.
b) Indiener is van mening dat het plangebied van de m.e.r. zich sterk beperkt. Wanneer alternatieven worden onderzocht waarbij infrastructurele ingrepen nodig zijn buiten het huidige plangebied behoren deze bij het plangebied. Indiener maakt zich ernstig zorgen over de inpassing van de nieuwe tram op de Geestbrugweg. Indiener vraagt daarnaast af hoe omgegaan wordt met de snelheid van nieuwe innovaties op het gebied van alternatieve vervoerswijze.	Het plangebied zoals opgenomen in de NRD is gebaseerd op de ligging van het tracé en de daarvoor benodigde aanpassingen. Onderdeel van het Plan-MER is het uitwerken van een schetsontwerp van de tracé alternatieven binnen dit plangebied. Het tracé volgt daarbij de lijn zoals opgenomen in figuur 3-1 van de NRD en wordt binnen het plangebied zoals aangegeven in de figuur 1-1 van NRD uitgewerkt. Dit project voorziet in het uitwerken en beoordelen van een HOV in het zuidelijk deel van de Binckhorstlaan waarbij het spoor wordt aangesloten op de bestaande sporen in de Prinses Mariannelaan. Effecten op de Mariannelaan en Geestbrugweg worden (op hoofdlijnen) meegenomen in de beoordeling van de tracé alternatieven. Hierbij ligt de nadruk op aspecten waarop de alternatieven zich onderscheiden. De nadere uitwerking (o.a. inpassing halten met breder materiaal) vindt plaats in de planuitwerkingsfase, welke volgt op de verkenning. Dit vindt plaats in nauwe samenspraak met de (pre)verkenning Koningscorridor. Op dit moment is de snelheid van innovatie op het gebied van alternatieve vervoerswijzen niet bekend. Deze studie richt zicht daarom voor de termijn tot 2030 op het vastleggen

	van een vervoersstrategie in het Masterplan, waarbij de typen HOV lightrail, tram, en (snelle) bus worden onderzocht.
c) Indiener stelt dat alternatief 3 HOV bus-ART geen aansluiting heeft op het tramnet en geen doorkoppeling naar Delft. Indiener vraagt zich af wat de reden is om voor dit alternatief geen doorkoppeling naar Delft op te nemen.	De HOV-bus is nu ontworpen als directe verbinding tussen (knooppunt) Den Haag Centraal en (knooppunt) station Voorburg, met goede overstapmogelijkheden bij beide stations. Een doorkoppeling naar Delft is in die zin voorzien, dat deze via een busverbinding vanaf de Binckhorst via de Geestbrugweg naar de Haagweg tot stand wordt gebracht. Of hier sprake is van een nieuwe verbinding of een (verbeterde) bestaande verbinding zal na het voorkeursbesluit worden uitgewerkt. Bij de Haagweg kan worden overgestapt op trams richting Delft. Deze bus door laten rijden naar Delft ligt niet voor de hand, omdat deze dan over een groot deel van het tracé parallel loopt met trams van en naar Delft (kannibalisme).
d) Indiener stelt dat het College van B&W van Den Haag het voornemen heeft om in het CID-Binckhorst gebied een strikt parkeerbeleid te voeren. Indiener stelt dat er niet aangegeven wordt welke maatregelen getroffen worden om de verdrijvingseffecten naar de omliggende wijken te mitigeren of te compenseren. Indiener wenst hier nauw bij betrokken te worden.	De gemeenteraad van Den Haag heeft de Nota parkeernormen CID en Binckhorst recent vastgesteld. In deze link staat de nota. De vaststelling hiervan betekent dat bij de nieuwbouw minder parkeerplaatsen aan worden gelegd dan de gemeente de afgelopen 20 jaar gewend was te doen. Via deze MIRT-verkenning wordt een hoogwaardig openbaar vervoeralternatief voorbereid, als een van de alternatieven voor de autoverkeer. Het parkeerbeleid is echter geen onderdeel van de MIRT-verkenning en de m.e.r.
e) Indiener mist in het afweegkader de bestuurlijke en maatschappelijke haalbaarheid van de drie varianten. Indiener uit zorgen over het maatschappelijk draagvlak voor het laten rijden van de tram door de Geestbrugweg. Indiener wil betrokken worden bij hoe en wanneer de betreffende wijken benaderd worden. Indiener vraagt daarnaast aandacht voor de inpassing van trams en met name perrons op de Geestbrugweg en Haagweg. Indiener voorziet dat dit ten koste zal gaan van de parkeerplaatsen. Indiener adviseert om een uitgangspunt op gebied van parkeercompensatie op te nemen.	Het afweegkader in het NRD geeft de onderzoeksmatige beslisinformatie. In de besluitvorming over het Voorkeursalternatief worden daarnaast ook andere elementen zoals bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak meegenomen. De besluitvorming over het Masterplan Mobiliteit CID Binckhorst, waarin het Voorkeursalternatief wordt onderbouwd, vindt plaats in de gemeenteraden van Den Haag en Leidschendam-Voorburg én bij de bestuurlijke gremia van de overige initiatiefnemers, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Provincie Zuid Holland en ministeries van Binnenlandse Zaken en Infrastructuur en Waterstaat. Na deze eerste inzageperiode van de NRD, komt er een tweede mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen na vaststelling van het concept-Masterplan. Ook hiervoor zal

	ruim aandacht worden gegeven in verschillende media. Net als in de huidige fase, zullen ook dan momenten worden georganiseerd waarop toelichting zal worden gegeven op de plannen. De inpassing van perrons op o.a. de Geestbrugweg zal in een vervolgfase worden uitgewerkt. Bij deze uitwerking zal gemeente Rijswijk worden betrokken, evenals bij omgevingscommunicatie.
f) Indiener adviseert om een scenario uit te werken met een saldo '0' wat betreft lucht en geluid.	In het Plan-MER worden de effecten in beeld gebracht ten opzichte van de referentiesituatie waarbij ook getoetst wordt aan wet- en regelgeving (Wet milieubeheer) en wordt aangegeven of in dat kader verwacht wordt dat maatregelen nodig zijn. Het toetsingskader in deze is altijd bestaande wetgeving. Alternatieven die "strengere" eisen opleggen zijn daarom niet aan de orde, zolang die niet in wetgeving zijn verankerd. Een scenario met saldo 0 voor geluid en luchtkwaliteit (dus geen verslechtering) is daarom niet voorzien.
g) Indiener adviseert extra aandacht te besteden aan de productie van geluid en trillingen bij horizontale en verticale bogen, met name waar het oude stadsdelen betreft.	In het Plan-MER worden de effecten in beeld gebracht ten opzichte van de referentiesituatie voor geluid en trillingen. In verband met het feit dat op de Geestbrugweg van bestaande infrastructuur gebruik gemaakt wordt zal dit voor die locatie meer op hoofdlijnen zijn. In de beoordeling wordt rekening gehouden met de aanwezige bebouwing. In het Plan-MER worden de 3 alternatieven met elkaar vergeleken. Hierbij worden details zoals booggeluid niet beschouwd voor het aspect geluid. Dit komt in de planuitwerking nader aan de orde, waarbij getoetst wordt op vigerende wet- en regelgeving op dit aspect.
h) Indiener adviseert om GGD-en WHO normen voor gezondheid mee te nemen in de onderzoeken.	In het Plan-MER worden de effecten voor geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid in beeld gebracht. Hierbij wordt niet getoetst aan de advieswaarden van de GGD- en WHO-normen voor gezondheid. Een aanscherping van de Europese grenswaarden (met een doorwerking op de grenswaarden in Nederland) wordt op dit moment niet voorzien.
i) Indiener vraagt aandacht voor zorgvuldige inpassing op de Geestbrugweg omwille van verkeersveiligheid.	Belangrijk punt. Verkeersveiligheid is standaard aspect dat meegenomen wordt in het ontwerp van infrastructuur. De regels voor een veilig ontwerp zijn opgesteld door het CROW en die worden ook in dit project gehanteerd. De precieze uitwerking van de inpassing vindt plaats in de planuitwerkingsfase.

j) Indiener vraagt aandacht voor de aansluiting Geestbrugweg-Haagweg. Dit vormt een knelpunt in de afwikkeling van het verkeer. Extra tramverkeer zal meer druk leggen op deze kruising.	Zie ook de beantwoording bij zienswijze 9i. De effecten van de HOV-verbinding op de doorstroming van het autoverkeer worden met behulp van het V-MRDH verkeersmodel bepaald. En deze worden meegenomen in de bereikbaarheidscriteria van het afweegkader Plan-MER. Op de Geestbrugweg wordt gebruik gemaakt van bestaande railinfrastructuur. Deze wordt in het kader van een lopende herinrichting via gemeente Rijswijk wellicht iets verlegd. Dit heeft echter geen effect op de verkeersafwikkeling. De effecten van wijziging van tramverkeer bij de kruising Geestbrugweg – Haagweg maakt wel deel uit van de verkenning. Vooralsnog is voorzien dat een bestaande tramlijn vanaf de Rijswijkseweg/Haagweg wordt verlegd naar de nieuwe verbinding door de Binckhorst. Daardoor zou het kunnen dat het aantal trambewegingen bij het kruispunt Geestbrugweg-Haagweg niet wijzigt, maar de routering vanzelfsprekend wel. Onderzoek naar de precieze verkeersafwikkeling op dit kruispunt vindt plaats in de planuitwerkingsfase.
k) Indiener adviseert de kosten en baten van een nieuw profiel van de Geestbrugweg en de aansluiting met de Haagweg mee te nemen.	De kosten en baten van alle infrastructurele maatregelen die samenhangen met de onderzoeksalternatieven worden meegenomen bij het bepalen van het totale kosten- en batenniveau per alternatief. Dit geldt dus ook de kosten en baten van (eventuele) maatregelen op de Geestbrugweg en kruispunt met de Haagweg. Dit zal worden gebaseerd op ontwerpen die qua detailniveau passen bij een MIRT-verkenning. Verdere uitwerking van ontwerpen vindt plaat in de planuitwerkingsfase.
l) Indiener wenst nadere afspraken te maken over de bestuurlijke en ambtelijke begeleiding van het proces. Indiener wacht hierover een voorstel af.	Initiatiefnemers treden (nader) in contact met indiener over de ambtelijk en bestuurlijke begeleiding van het proces.

5.10 Zienswijze 10

Inhoud zienswijze	Beantwoording

Beantwoording zienswijzen

a) Indiener heeft goede ervaringen met de rol die het verlengen van de RandstadRail. Indiener onderschrijft het belang daarvan in het CID Binckhorst. Indiener geeft aan dat in de gemeente Zoetermeer de komende jaren ook ontwikkelingen plaatsvinden. In totaal zijn hiermee harde en zachte plannen en zoeklocaties in beeld voor de periode vanaf 'nu tot circa 2040' die optellen tot ruim 27.000 nieuwe woningen. De vraag naar mobiliteit neemt, mede hierdoor, sterk toe. Hierdoor is er een grote opgave voor de bereikbaarheid voor de beide gemeenten, de regio en zuidelijke Randstad. Met een goede bereikbaarheid van de gemeenten, regio en zuidelijke randstad wordt het economisch potentieel ontplooid.	Initiatiefnemers (h)erkennen de samenhang van de besluitvorming over de projecten Koningscorridor en Bereikbaarheid CID/Binckhorst. De HOV-oplossing in CID/Binckhorst staat zoals bij de inleiding aangegeven niet op zichzelf, maar is op de lange termijn onderdeel van het regionale OV-systeem met een verbinding naar Delft, Zoetermeer en Scheveningen (Koningscorridor). Voor de uitwerking van de rest van de Koningscorridor te weten de takken naar Scheveningen, Zoetermeer en Delft loopt momenteel een separate (pre)verkennende studie. Vanwege de noodzaak om adaptief op de reeds gestarte verstedelijkingsopgave al in 2030 te voorzien in een versterking van de (OV) bereikbaarheid in CID / Binckhorst, richt het besluitvormingsproces zich vooral op de uitwerking van het HOV-type (HOV-Bus, tram of lightrail) en de tracékeuze voor het deel van de Koningscorridor tussen Den Haag Centraal en Station Voorburg. Het voorkeursbesluit waarvoor dit Plan-MER uitgewerkt wordt, heeft daarbij alleen betrekking op het benoemde plangebied in het NRD. Vanwege de samenhang is het relevant om ook naar de effecten van het regionale HOV-systeem te kijken zoals beoogd met de Koningscorridor. De effecten van doorkoppeling naar de regio (het realiseren van de Koningscorridor) worden daarom beschouwd op een hoger abstractieniveau dan de lokale alternatieven in CID/Binckhorst. De verbinding met de regio wordt daarmee als 'doorkijk' bestudeerd.
b) Indiener vraagt om het belang van goede bereikbaarheid van Zoetermeer te onderschrijven. Indiener vraagt te waarborgen dat de huidige mate van bereikbaarheid van de gemeente Zoetermeer met de ontwikkelingen in Den Haag waaronder het CID Binckhorst, behouden blijft of zelfs verbetert. Indiener vraagt bij uitwerking van de alternatieven aandacht voor de effecten van die alternatieven waaronder op de bereikbaarheid van Zoetermeer en tussen Zoetermeer, Amsterdam en Utrecht. Indiener vraagt om hiervan de effecten in beeld te brengen en nodig aanvullende maatregelen in de verdere planvorming op te nemen om de bereikbaarheid van Zoetermeer te waarborgen.	Het belang van een regionaal OV-netwerk volgt uit o.a. de Visie OV schaalsprong Den Haag en regio (26-02-2018) Link. In Schaalsprong OV Den Haag en regio is de onderbouwing gegeven, waarbij de Koningscorridor de economische toplocaties van de regio dichterbij brengt. De doorkoppeling naar de regio is daarbij essentieel om die verbinding te maken. Een nieuwe lightrail zorgt voor extra capaciteit voor IC's op het baanvak tussen Den Haag en Zoetermeer. De genoemde aspecten zijn als zodanig echter geen onderdeel van deze m.e.r.-procedure, wel wordt gekeken naar de verbindingen van/naar de regio (reistijden e.d.).
c) Indiener trekt in de bereikbaarheidsopgave graag verder samen op.	Dank voor uw aanbod. Wij betrekken u graag.

5.11 Zienswijze 11

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener geeft aan niet te begrijpen waarom indiener pas in dit late stadium wordt geïnformeerd over de plannen en daardoor als bijgevolg nauwelijks heeft kunnen reageren. Indiener geeft aan dat het onduidelijk is hoe de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg hierbij betrokken is.	Vanwege het analytisch karakter van de vorige fase waarin veel werd onderzocht, is ervoor gekozen om de directe omgeving te betrekken op het moment dat er meer duidelijkheid is over wat er onderzocht wordt en welk onderzoek er gaat plaatsvinden. Wel heeft participatie plaatsgevonden met omgevingspartijen als overheden, belangenorganisaties en mobiliteitspartijen. Het college van B&W van de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg heeft deze NRD vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak. De gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg heeft nog geen besluiten genomen, maar is in een eerder stadium wel geïnformeerd over de Verkenning. De gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg neemt een besluit over het uiteindelijke Masterplan met daarin het Voorkeursalternatief. Gemeente Leidschendam-Voorburg is mede-opdrachtgever voor de Verkenning.
b) Indiener benadrukt het belang van het behouden van Opa's Veldje en de Scouting en geeft hierbij het voorbeeld van de bouwplannen in het KPN-kantorengebied. De speelweide heeft een belangrijke functie in de wijk.	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
c) Indiener geeft aan dat er nagedacht kan worden over andere tracés. Indiener geeft aan dat het voor de hand liggend is om de ontsluiting van het CID-Binckhorst gebied niet over het grondgebied van Voorburg-West te plannen, maar direct vanuit de Binckhorst naar de stations van Den Haag Centraal en Holland Spoor. Daarmee zijn meteen alle trein- tram- en busstations met het gebied verbonden. Dit alternatief heeft het kenmerk van 'out of the box' denken.	Dank voor uw creatieve suggestie. Zie de beantwoording van zienswijze 3c ten aanzien van het verzoek om na te denken over andere tracés. Op grond van de zienswijzen worden er twee tracés aan het onderzoek toegevoegd, namelijk een tracé via de Prinses Mariannelaan en een tracé via de Zonweg en Regulusweg. Het tracé via de Prinses Mariannelaan wordt in het Plan-MER onderzoek meegenomen als faseringsvariant, wat inhoudt dat er tijdelijk (tot 2040) gebruik gemaakt zou kunnen worden van het tracé door de Prinses Mariannelaan. Ook het tracé via de Zonweg – Regulusweg wordt toegevoegd aan het onderzoek. In eerste instantie wordt door middel van een quick scan gekeken naar de ruimtelijke inpassing, de verstedelijking, de kosten en de vervoerwaarde van dit tracé. Op grond van de resultaten van deze quick scan wordt dit tracé mogelijk volwaardig toegevoegd aan het onderzoek. Over de uit te voeren analyse en de uitkomsten daarvan wordt via de gebruikelijke kanalen, de komende informatiebijeenkomsten en in het op te richting Bewonersplatform gecommuniceerd

	In het Omgevingsplan Binckhorst wordt géén specifiek tracé voor de HOV-verbinding vastgelegd. Wel maakt het Omgevingsplan Binckhorst het aanleggen van een HOV-verbinding mogelijk ('toelatingsplanologie'), maar een specifiek tracé (bijvoorbeeld het tracé via de Maanweg) wordt niet dwingend planologisch vastgelegd in dit Omgevingsplan. Dit plan voorziet in een ruimtereservering langs de oostzijde van de Binckhorstlaan om een toekomstige HOV verbinding op een eigen baan te kunnen maken waarmee zowel een verbetering van het aanbod aan OV mogelijk wordt als een goede doorstroming van het OV over de Binckhorstlaan kan worden gewaarborgd. Het door Indiener geschetste tracé heeft als belangrijk nadeel dat de Binckhorst niet goed ontsloten wordt met de rest van de regio voor een verbinding richting Delft of Zoetermeer/Utrecht moet worden omgereden waardoor het OV op deze verbindingen geen goed alternatief is voor het autogebruik. De doelstelling om een leefbaar woongebied in de Binckhorst en omgeving te creeren komt dan onder druk te staan. Ook is de wens van de gemeente Leidschendam-Voorburg om station Voorburg (weer) aan te sluiten op een hoogwaardig stedelijk OV netwerk.
d) Indiener geeft aan erop te rekenen dat de burgers van Leidschendam-Voorburg vanaf nu intensief worden betrokken bij de verdere stappen en ontwikkelingen.	Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a. Na deze eerste inzageperiode van de NRD, komt er een tweede mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen na vaststelling van het Plan-MER en het concept-Masterplan. Ook hiervoor zal ruim aandacht worden gegeven in verschillende media en wordt meedenken op prijs gesteld. Net als in de huidige fase, zullen ook dan momenten worden georganiseerd waarop toelichting zal worden gegeven op de plannen. Naast deze officiële momenten van inspraak, wordt vanuit het project een gezamenlijk Bewonersplatform georganiseerd voor bewoners, belanghebbenden en georganiseerde belangengroepen zoals Bewonersorganisatie Bickhorst (Voorburg), Rover en de Fietsersbond uit Leidschendam-Voorburg en Den Haag.

5.12 Zienswijze 12

Beantwoording zienswijzen

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener geeft aan het onjuist te vinden dat de burgers pas in dit stadium worden geïnformeerd over de plannen en voornemens en daarop kunnen reflecteren, terwijl het traject al geruime tijd loopt, en er in het voortraject al (tracé)keuzes zijn gemaakt. Indiener geeft aan dat dit het democratisch gehalte niet ten goede komt, temeer omdat de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg tot op heden slechts marginaal betrokken is geweest bij het traject. Eerdere informatievoorziening en participatie had naar Indieners mening in de rede gelegen.	Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
b) Indiener geeft dat Opa's Veldje in zijn totaliteit gespaard moet worden. Er wordt gesproken over een drietal alternatieven en een plangebied. Dat suggereert een grotere keuze dan er feitelijk is, want in alle varianten gaat het tracé vanaf de Maanweg over/door Opa's veldje naar Station Voorburg (om wellicht in de toekomst te worden doorgetrokken naar Zoetermeer– hierover verderop in deze zienswijze meer). Hier ligt eigenlijk alleen nog maar voor of het tracé op maaiveld of verhoogd of verlaagd moet worden aangelegd, hetgeen verband houdt met de vervoersmodaliteit. Opa's veldje is een prachtige speeltuin/speelweide met traverse en waterpartij met een belangrijke functie voor Voorburg-West, Leidschendam-Voorburg, en ook steeds meer voor Den Haag (juist vanwege het ontbreken van groen in de Binckhorst zelf).	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
c) Indiener geeft aan dat er nogmaals serieus naar andere tracés dient te worden gekeken, waaronder het tijdens de online bijeenkomsten aangedragen alternatief om de beoogde tramlijn over de Maanweg (op Maaiveldhoogte) door te trekken onder het viaduct van de A12 naar de Laan van Nieuwe Oosteinde en vanuit daar een bocht te maken richting Station Voorburg, mits dit verkeerstechnisch verantwoord is. Zodoende kan Opa's veldje worden behouden, wordt rekening gehouden met de ecologische betekenis van de Broekslootzone, en kunnen inpassingskosten worden beperkt.	Zie de beantwoording zienswijze 7a ten aanzien van het verzoek om na te denken over andere tracés. De tracés van de drie alternatieven (tram, lightrail, snelle bus op eigen baan) liggen binnen het aangegeven plangebied. Uit eerder onderzoek in 2019 is een tracé naar voren gekomen dat het meest voor de hand ligt (Den Haag Centraal – Lekstraat – Binckhorstlaan –Maanweg - Station Voorburg en een verbinding naar Delft via Binckhorstlaan-Geestbrugweg). De exacte ligging van de tracés binnen dit plangebied, en dus ook het aangemerkte gedeelte binnen de gemeentegrens van Leidschendam-Voorburg, en hoogteligging is onderdeel van onderzoek waarin voor ieder alternatief een schetsontwerp wordt opgesteld.

	Het door Indiener aangedragen alternatief dat voorziet in doortrekking van het Maanweg HOV-tracé onder de A12 wordt niet gezien als een geschikte mogelijke oplossing voor een HOV-verbinding (ook al wordt daarmee Opa's Veldje en de loop-en fietsroute Huygens'-traverse ontzien). Het zorgt voor een conflict met het autoverkeer op de toe- en afritten van de A12 waar doorstroomhinder voor autoverkeer en OV ontstaat. Ook is er aan de andere zijde van de A12 onvoldoende ruimte voor de inpassing van de HOV baan. Daarnaast past het niet bij optie voor de mogelijke toekomstige doorkoppeling naar Zoetermeer. Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
d) Indiener geeft aan dat mocht een tracé over Opa's veldje toch onvermijdelijk blijken – hetgeen dus nader moet worden aangetoond – dan dient het tracé maximaal te worden ingepast in de bestaande groene omgeving. En dat wil zeggen ondergronds, zodat het unieke karakter van Opa's veldje en de gebruiksmogelijkheden behouden blijven. En op deze wijze kan – bij evt. latere doortrekking van de OV-verbinding naar Zoetermeer - ook Huygens' Hofwijck dat van grote historische waarde is, worden gespaard. Gelet op de enorme revenuen van het onderhavige tracé voor met name Den Haag (bereikbaarheid Binckhorst) mag worden verondersteld dat voor de hiermee gemoeide meerkosten binnen de totale begroting ruimte kan worden gevonden.	De alternatieven worden uitgewerkt tot een schetsontwerp, waarmee de inpassingsmogelijkheden inzichtelijk worden gemaakt. Hiervoor geldt dat voor de HOV-bus en de HOV-tram wordt uitgegaan van een ligging op maaiveld. Voor de lightrail wordt uitgegaan van geen gelijkvloerse kruisingen met ander verkeer. Dat houdt in dat het tracé in de Binckhorstlaan waarschijnlijk verhoogd ligt, waarna deze in de Maanweg ook verhoogd ligt. Voor de lightrail worden ter hoogte van Opa's veldje de effecten van een verhoogde ligging onderzocht, waarbij ook wordt ingegaan op het scenario (variant) dat wordt uitgegaan van een verdiepte (ondergrondse) ligging. Dit is ook van belang om zicht te hebben op de effecten voor de mogelijke toekomstige doortrekking van het tracé richting Zoetermeer en de passage langs Huygens" Hofwijck. Voor Hofwijck wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 4a. Daar waar de HOV-tram en lightrail op straatniveau (maaiveld) komen te liggen worden de sporen zoveel mogelijk met een grasbaan (groen) ingepast en bij de gelijkvloerse kruisingen zal dat asfalt zijn. De uiteindelijke inpassing en afscherming van de HOV met (wijk)groen is voor de vervolgfase om nader vorm te geven.
e) Indiener geeft aan dat mocht een ondergronds tracé onverhoopt technisch niet mogelijk zijn, en een bovengronds tracé onontkoombaar zijn, dan is het zaak om dit zoveel mogelijk met een groene natuurlijke afscheiding in te passen. Dus geen betonnen kolossen en een om graffiti vragende betonnen afscheiding, en zeker geen zgn. 'netkous'. Er dient gekozen te	Het belang van inpassing in dit bestaand stedelijk gebied wordt ook door initiatiefnemers gezien. Bij de uitwerking van de schetsontwerpen van de 3 alternatieven wordt dan ook goed gekeken om aantasting waar mogelijk te beperken. In het Plan-MER worden vervolgens de effecten van het tracé in beeld gebracht. Hierbij wordt ook onderzoek gedaan naar o.a. ruimtegebruik, geluidsbelasting, trillingen en

	worden voor een natuurlijke geluidswerende voorziening die tevens de tram zoveel mogelijk aan het oog onttrekt. Camoufleren en niet accentueren is daarbij het devies, temeer de trams bij een bovengrondse variant over de Maanweg en Opa's Veldje door het zichtveld van vele woningen in Voorburg-West rijden. Elke vorm van hinder door licht en geluid moet voorkomen worden. Verder dient het tracé, op alle plekken zo ver mogelijk van de huizen en de scouting verwijderd te zijn incl. de 'bocht' van de Maanweg naar Opa's Veldje .	luchtkwaliteit. In dat kader wordt ook rekening gehouden met bestaande bebouwing nabij Opa's veldje. In het Plan-MER wordt ook ingegaan of wettelijke (geluid) maatregelen te verwachten zijn, de exacte uitwerking hiervan wordt gedaan in de vervolgfase (planuitwerking). De vormgeving wordt in deze fase nog niet bepaald. Bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief moeten dan de keuzes voor de uiteindelijke vormgeving worden gemaakt, vanuit ruimtelijk, stedenbouwkundig en architectonisch oogpunt. Daar waar de HOV-tram en lightrail op straatniveau (maaiveld) komen te liggen worden de sporen zoveel mogelijk met een grasbaan (groen) ingepast en bij de gelijkvloerse kruisingen zal dat asfalt zijn. De uiteindelijke inpassing en afscherming met (wijk)groen is voor de vervolgfase om nader vorm te geven. Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
f)	Indieners geeft aan dat het van groot belang is dat het nadere onderzoek objectief en open-minded is, en dat er niet naar een uitkomst wordt toegewerkt. Indiener veronderstelt dat de voorstudie die voorafging aan de voorliggende Notitie in dat opzicht niet geheel geruststellend is aangezien er passages blijken te zijn die voorsorteren op een gekozen uitkomst.	Er wordt gezocht naar een oplossing die voldoet aan de opgaven die aan de Verkenning zijn gesteld. Hierbij wordt het afweegkader zoals in het NRD staat gehanteerd om tot een voorkeur te komen. De onafhankelijke commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) is gevraagd om advies te geven over de NRD en zal uiteindelijk ook toetsen of het uiteindelijke Plan-MER of de studie op goede wijze is uitgevoerd. In het advies over de NRD laat de Commissie m.e.r. de binnengekomen zienswijzen meewegen.
g)	Indiener geeft aan erop te rekenen dat de burgers van Leidschendam-Voorburg vanaf nu intensief worden betrokken bij de verdere stappen en ontwikkelingen en ziet graag een ontvangstbevestiging tegemoet.	Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.

5.13 Zienswijze 13

Inhoud zienswijze		Beantwoording
a)	Indiener vraagt zich af waarom de inwoners van Leidschendam-Voorburg pas in dit stadium worden betrokken over de plannen en voornemens en daarop kunnen reflecteren, terwijl het traject al geruime tijd loopt, en er in het voortraject al (tracé)keuzes zijn gemaakt. Indiener geeft aan dat dit	Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.

	het democratisch gehalte niet ten goede komt, temeer omdat de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg tot op heden slechts marginaal betrokken is geweest bij het traject. Indiener vraagt zich af waarom het college van Leidschendam-Voorburg zich niet aan dit beleid houden.	
b)	Indiener stelt dat er wordt gesproken over een drietal alternatieven en een plangebied. Dat suggereert een grotere keuze dan er feitelijk is, want in alle varianten gaat het tracé vanaf de Maanweg over/door Opa's veldje naar Station Voorburg (om wellicht in de toekomst te worden doorgetrokken naar Zoetermeer). Het MER rapport gaat kennelijk alleen over deze modaliteiten: op maaiveld, verhoogd of verlaagd inpassen in het bestaand stedelijk gebied van Voorburg. Opa's veldje is een prachtige speeltuin/speelweide met traverse en waterpartij met een belangrijke functie voor Voorburg-West, Leidschendam-Voorburg, en ook steeds meer voor Den Haag (juist vanwege het ontbreken van groen in de Binckhorst zelf). Indiener vindt dat Opa's veldje in zijn totaliteit gespaard moet worden en vindt het onbegrijpelijk dat er recent geïnvesteerd is in de voetgangerstraverse van Station Voorburg naar de Binckhorst, en diezelfde voorziening nu weer moet worden aangepast.	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
c)	Indiener dringt erop aan dat ook naar andere tracés serieus wordt gekeken, mede op basis van een lokaal en regionaal openbaarvervoerplan, w.o. het tijdens de online bijeenkomsten aangedragen alternatief om de beoogde tramlijn over de Maanweg (op Maaiveldhoogte) door te trekken onder het viaduct van de A12 naar de Laan van Nieuw Oosteinde en vanuit daar een bocht te maken richting Station Voorburg. Zodoende kan Opa's veldje worden behouden, wordt rekening gehouden met de ecologische betekenis van de Broekslootzone, en kunnen inpassingskosten worden beperkt.	Zie de beantwoording zienswijze 7a ten aanzien van het verzoek om na te denken over andere tracés. Op grond van de zienswijzen worden er twee tracés aan het onderzoek toegevoegd, namelijk een tracé via de Prinses Mariannelaan en een tracé via de Zonweg en Regulusweg. Het tracé via de Prinses Mariannelaan wordt in het Plan-MER onderzoek meegenomen als faseringsvariant, wat inhoudt dat er tijdelijk (tot 2040) gebruik gemaakt zou kunnen worden van het tracé door de Prinses Mariannelaan. Ook het tracé via de Zonweg – Regulusweg wordt toegevoegd aan het onderzoek. In eerste instantie wordt door middel van een quick scan gekeken naar de ruimtelijke inpassing, de verstedelijking, de kosten en de vervoerwaarde van dit tracé. Op grond van de resultaten van deze quick scan wordt dit tracé mogelijk volwaardig toegevoegd aan het onderzoek. Over de uit te voeren analyse en de uitkomsten daarvan wordt via de gebruikelijke kanalen, de komende informatiebijeenkomsten en in het op te richting Bewonersplatform gecommuniceerd.

		Het door indiener aangedragen alternatief dat voorziet in doortrekking van het Maanweg HOV-tracé onder de A12 wordt niet gezien als een geschikte mogelijke oplossing voor een HOV-verbinding (ook al wordt daarmee Opa's Veldje en en de loop-en fietsroute Huygens'-traverse ontzien). Het zorgt voor een conflict met het autoverkeer op de toe- en afritten van de A12 waar doorstroomhinder voor autoverkeer en OV ontstaat. Ook is er aan de andere zijde van de A12 onvoldoende ruimte voor de inpassing van de HOV baan. Daarnaast past het niet bij optie voor de mogelijke toekomstige doorkoppeling naar Zoetermeer. Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
d)	Indiener stelt dat aan de basis van zo'n openbaar vervoerplan een herkomst- en bestemmingsonderzoek moet liggen. Op die wijze kan worden bepaald welke herkomst en bestemming de nieuwe tramlijn moet hebben. En als die bekend is kan bepaald worden op welke wijze deze tramlijn station Voorburg aandoet. Als de herkomst Scheveningen of Den Haag CS is dan zou de bestemming niet alleen Zoetermeer, maar ook Delft (via Pr. Mariannelaan) en via een nieuw tracé ook Leidschendam - Voorschoten - Leiden Lammenschans kunnen zijn. In zo'n openbaar vervoerplan zal ook de rol van Station Voorburg opnieuw moeten worden bezien als overstappunt naar de Binckhorst, Delft en Leidschendam-Voorburg en verder. Ook de status als intercitystation zal daarbij (weer) moeten worden betrokken.	Op basis van herkomst- en bestemmingsonderzoek wordt met verkeersmodellen in het Plan-MER onderzocht hoe verkeer- en vervoerstromen naar verwachting gaan lopen. Hierbij geldt als uitgangspunt dat wordt aangesloten bij de gemaakte keuzes voor lijnvoeringen door de Binckhorst zoals in de vorige fase is aangehouden.
e)	Indiener stelt dat het onduidelijk is of de op papier aangegeven bestemming Zoetermeer een haalbare kaart zal zijn. Er moet rekening moet worden gehouden met het historisch belangrijke rijksmonument Huygens'' Hofwijck en de bijbehorende tuin die door de Utrechtse Baan en het Hoogspoor al behoorlijk is aangetast.	Het belang van een regionaal OV-netwerk volgt uit o.a. de Visie OV schaalsprong Den Haag en regio (26-02-2018). Link In Schaalsprong OV Den Haag en regio is de onderbouwing gegeven, waarbij de Koningscorridor de economische toplocaties van de regio dichterbij brengt. De doorkoppeling naar de regio is daarbij essentieel om die verbinding te maken. Het zorgt ook voor extra capaciteit op de nu drukke verbindingen tussen Den Haag, Zoetermeer en Rotterdam. Voor Hofwijck wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 4a.
f)	Indiener stelt dat het van groot belang is dat het nadere onderzoek objectief en open-minded is, en dat er niet naar een uitkomst wordt toegewerkt. De voorstudie die voorafging aan de voorliggende Notitie is in	Zie beantwoording zienswijze 12f.

dat opzicht niet geheel geruststellend; daarin wordt op sommige plekken al gezinspeeld op een bovengrondse, verhoogde ligging.	
g) Indiener geeft aan erop te rekenen dat de burgers van Leidschendam-Voorburg vanaf nu intensief worden betrokken bij de verdere stappen en ontwikkelingen en ziet graag een ontvangstbevestiging tegemoet.	Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.

5.14 Zienswijze 14

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener geeft aan dat het ongelooflijk is dat burgers pas in dit stadium worden geïnformeerd over de plannen en voornemens en daarop kunnen reflecteren, terwijl het traject al geruime tijd loopt, en er in het voortraject al (tracé)keuzes zijn gemaakt. Dit is eerder gebeurd met bouwplannen, en gebeurt nu weer.	Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
b) Indiener geeft aan zich serieus af te vragen welke positie Leidschendam Voorburg überhaupt inneemt in alle ontwikkelingen die zo dicht tegen de gemeentegrens plaatshebben.	De gemeente Leidschendam-Voorburg ziet de woningdruk op de gehele regio Haaglanden toenemen. Om voor alle inwoners goede en betaalbare huisvesting te kunnen bieden is het nodig om in de regio veel woningen bij te bouwen. De gemeente Den Haag voorziet in deze regionale behoefte door in CID en Binckhorst een behoorlijk verdichting van het woningaantal te realiseren. Om aan de bereikbaarheidsbehoefte van deze nieuwe woningen te voldoen, is het ook nodig om in te zetten op goede fiets-, voet-, en OV-verbindingen. Voor deze MIRT-Verkenning is de gemeente Leidschendam-Voorburg daarom mede-initiatiefnemer.
c) Indiener stelt dat dit het democratisch gehalte niet ten goede komt, temeer omdat de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg tot op heden slechts marginaal betrokken is geweest bij het traject.	Het college van B&W van de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg heeft deze NRD vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak. De gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg heeft nog geen besluiten genomen, maar is in een eerder stadium wel geïnformeerd over de Verkenning. De gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg neemt een besluit over het uiteindelijke Masterplan met daarin het Voorkeursalternatief. Gemeente Leidschendam-Voorburg is mede-opdrachtgever voor de Verkenning.
d) Indiener stelt dat betere informatievoorziening over en een sterkere positie in het overleg met Den Haag nodig is om de belangen van de inwoners beter te bedienen.	Er is door de initiatiefnemers waaronder de gemeenten Leidschendam-Voorburg en Den Haag gekozen om nu, in deze fase van de verkennning, de omgeving de gelegenheid te geven om mee te denken en zienswijzen en aandachtspunten mee te geven voor het vervolg van het onderzoek. Vanwege het analytisch karakter van de vorige fase waarin

	veel werd onderzocht, is ervoor gekozen om de directe omgeving te betrekken op het moment dat er meer duidelijkheid is over wat er onderzocht wordt en welk onderzoek er gaat plaatsvinden. Wel heeft participatie plaatsgevonden met omgevingspartijen als overheden, belangenorganisaties en mobiliteitspartijen.
e) Indiener geeft aan dat het feit dat de informatievoorziening ook nu weer in zo'n laat stadium op gang komt, twee dingen kan betekenen. Of de gemeente Den Haag blijft in gebreke en informeert de gemeente LV laat, of de kwaliteit van het overleg met Den Haag laat te wensen over. Indiener stelt dat het niet anders kan dan dat de gemeente LV op enigerlei wijze gecompenseerd wordt voor alle activiteit aan de grens die een beslag legt op onze gemeente. Graag ontvangt indiener inzicht in deze afspraken. Het is het goed recht van de inwoners van LV inzicht te krijgen in de "deals" die de leefbaarheid van de betreffende wijk benadelen.	Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
f) Indiener stelt dat er wordt gesproken over een drietal alternatieven en een plangebied. Dat suggereert een grotere keuze dan er feitelijk is, want in alle varianten gaat het tracé vanaf de Maanweg over/door Opa's veldje naar Station Voorburg (om wellicht in de toekomst te worden doorgetrokken naar Zoetermeer– hierover verderop in deze zienswijze meer). Hier ligt eigenlijk alleen nog maar voor of het tracé op maaiveld of verhoogd of verlaagd moet worden aangelegd, hetgeen verband houdt met de vervoersmodaliteit. Opa's veldje is een prachtige speeltuin/speelweide met traverse en waterpartij met een belangrijke functie voor Voorburg-West, Leidschendam-Voorburg, en ook steeds meer voor Den Haag (juist vanwege het ontbreken van groen in de Binckhorst zelf). Ik vind dan ook dat Opa's veldje in zijn totaliteit gespaard moet worden.	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
g) Indiener stelt dat er (alsnog) serieus naar andere tracés te worden gekeken, w.o. het tijdens de online bijeenkomsten aangedragen alternatief om de beoogde tramlijn over de Maanweg (op Maaiveldhoogte) door te trekken onder het viaduct van de A12 naar de Laan van Nieuwe Oosteinde en vanuit daar een bocht te maken richting Station Voorburg. Zodoende kan Opa's veldje worden behouden, wordt rekening gehouden met de ecologische betekenis van de Broekslootzone, en kunnen inpassingskosten worden beperkt.	Zie beantwoording zienswijze 7a ten aanzien van het verzoek om na te denken over andere tracés. Zie beantwoording zienswijze 4d ten aanzien van het voorgestelde tracé onder de A12 door.

h)	Indiener stelt dat mocht een tracé over Opa's veldje toch onvermijdelijk blijken – hetgeen dus nadermoet worden aangetoond – dan dient het tracé maximaal te worden ingepast in de bestaande groene omgeving. En dat wil zeggen ondergronds, zodat het unieke karakter van Opa's veldje en de gebruiksmogelijkheden behouden blijven. En op deze wijze kan – bij evt. latere doortrekking van de OV-verbinding naar Z'meer - ook Huygens' Hofwijck dat van grote historische waarde is, worden gespaard. Gelet op de enorme revenuen van het onderhavige tracé voor met name Den Haag (bereikbaarheid Binckhorst) mag worden verondersteld dat voor de hiermee gemoeide meerkosten binnen de totale begroting ruimte kan worden gevonden.	Zie beantwoording zienswijze 12d. Voor Hofwijck wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 4a.
i)	Indiener stelt dat mocht een ondergronds tracé onverhoopt technisch niet mogelijk zijn, en een bovengronds tracé onontkoombaar zijn, dan is het zaak om dit zoveel mogelijk met een groene natuurlijke afscheiding in te passen. Dus geen betonnen kolossen en een om graffiti vragende betonnen afscheiding, en zeker geen zgn. 'netkous'. Er dient gekozen te worden voor een natuurlijke geluidswerende voorziening die tevens de tram zoveel mogelijk aan het oog onttrekt. Camoufleren en niet accentueren is daarbij het devies, temeer de trams bij een bovengrondse variant over de Maanweg en Opa's Veldje door het zichtveld van vele woningen in Voorburg-West rijden. Elke vorm van hinder door licht en geluid moet voorkomen worden. Verder dient het tracé, op alle plekken zo ver mogelijk van de huizen en de scouting verwijderd te zijn incl. de 'bocht' van de Maanweg naar Opa's Veldje.	Zie beantwoording zienswijze 12e.
j)	Indiener stelt dat het van groot belang is dat het nadere onderzoek objectief en open-minded is, en dat er niet naar een uitkomst wordt toegewerkt. De voorstudie die voorafging aan de voorliggende Notitie is in dat opzicht niet geheel geruststellend; daarin wordt op sommige plekken al gezinspeeld op een bovengrondse, verhoogde ligging.	Zie beantwoording zienswijze 12f.
k)	Indiener geeft aan erop te rekenen dat de burgers van Leidschendam-Voorburg vanaf nu intensief worden betrokken bij de verdere stappen en ontwikkelingen en ziet graag een ontvangstbevestiging tegemoet.	Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.

Beantwoording zienswijzen

5.15 *Zienswijze 15*

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener geeft aan het onjuist te vinden dat de burgers pas in dit stadium worden geïnformeerd over de plannen en voornemens en daarop kunnen reflecteren. Indiener vraagt zich af of de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg wel intensief betrokken is geweest en of zij actief hebben meegedacht over alternatieve opties voor een dergelijk traject.	Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
b) Indiener stelt dat er wordt gesproken over een drietal alternatieven en een plangebied. In alle varianten gaat het tracé vanaf de Maanweg over en door Opa's veldje naar Station Voorburg. Het station Voorburg is de afgelopen jaren verder afgeschaald als intercity station. Voor grote vervoersbewegingen zou het daarom logisch zijn te kijken naar goede aansluiting op intercity stations Den Haag HS en Den Haag CS.	Zie ook beantwoording zienswijze 11c. Belangrijk nadeel om de Binckhorst alleen via de stations Hollands Spoor en Den Haag Centraal te ontsluiten, is dat het gebied niet goed ontsloten wordt met de rest van de regio. Voor een reis richting Delft of Zoetermeer/Utrecht moet worden omgereden waardoor het OV op deze verbindingen geen goed alternatief is voor het autogebruik. De doelstelling om een leefbaar woongebied in de Binckhorst en omgeving te creëren komt dan onder druk te staan. Ook is de wens van de gemeente Leidschendam-Voorburg om station Voorburg (weer) aan te sluiten op een hoogwaardig stedelijk OV netwerk. Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
c) Indiener stel dat het onderzoeken van bestaande opties zoals de buslijnen 26 en 28 onvoldoende is meegenomen. Er liggen vele goedkopere alternatieven. Indiener vraagt zich af of de gemeente Leidschendam-Voorburg het wenselijk vindt dat de vervoersbewegingen tussen de Binckhorst en station Voorburg sterk wordt geïntensiveerd. Indiener stelt dat dit als inwoner niet wenselijk en stelt voor dat deze mensen naar de grote intercity stations in de buurt gaan.	In de vorige (analytische) fase van deze Verkenning zijn diverse oplossingsrichtingen beschouwd. Voor de toekomstige situatie waarin fors wordt geïnvesteerd in de verdere verstedelijking van CID Binckhorst volstaat een vervoerstrategie met enkel het (uitbreiden) van de bestaande buslijnen niet. De gemeente Leidschendam-Voorburg ziet ook dat de ontwikkelingen in Binckhorst niet moeten leiden tot meer autoverkeer, de druk in Voorburg is qua autobewegingen al groot genoeg. Voor een goed bereikbaar Voorburg is het daarom nodig ook in te zetten op een beter openbaar vervoer netwerk.
d) Indiener geeft aan dat een ander alternatief dat tijdens de online bijeenkomst is aangedragen om een alternatief beoogde tramlijn over de Maanweg door te trekken onder het viaduct van de A12 naar de Laan van Nieuwe Oosteinde en vanuit daar een bocht te maken richting Station Voorburg, mits dit verkeerstechnisch verantwoord is. Het voordeel hiervan is dat kosten 'beperkt' kunnen worden, Opa's veldje kan worden behouden	Zie beantwoording zienswijze 4d ten aanzien van het voorgestelde tracé onder de A12 door.

en rekening kan worden gehouden met de ecologische betekenis van de Broekslootzone.	
e) Indiener stelt dat Opa's veldje een prachtige speeltuin/speelweide met waterpartij is met een belangrijke functie voor Voorburg-West, Leidschendam-Voorburg en Den Haag. In het plan voor de Binckhorst is wel commitment gegeven op groen maar in de plannen is daar geen enkele richting of zekerheid over gegeven. Ook hier zit een grote zorg van de bewoners van Voorburg West. Velen hebben dan ook gestemd op de groen voorstellen bij het participatie traject dat eind sept is afgerond. Onherroepelijk zal de druk op Opa's veldje toenemen door toename van het aantal bewoners in de Binckhorst. Onlangs heeft de gemeente geïnvesteerd om, met inspraak van onze kinderen, Opa's Veldje geweldig op te knappen. Opa's veldje moet in de nieuwe plannen dan ook volledig worden gespaard.	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
f) Indiener geeft aan erop te rekenen dat de burgers van Leidschendam-Voorburg vanaf nu intensief worden betrokken bij de verdere stappen en ontwikkelingen en ziet graag een ontvangstbevestiging tegemoet.	Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.

5.16 Zienswijze 16

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener stelt dat het blijkt dat er in het voortraject al (tracé)keuzes zijn gemaakt, zonder dat burgers daarin zijn gekend en dat dit het democratisch gehalte niet ten goede komt, temeer omdat de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg tot op heden slechts marginaal betrokken is geweest bij het traject.	Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
b) Indiener stelt dat er wordt gesproken over een drietal alternatieven en een plangebied. Dat suggereert een grotere keuze dan er feitelijk is, want in	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.

	alle varianten gaat het tracé vanaf de Maanweg over/door Opa's veldje naar Station Voorburg. Maar Opa's veldje is een prachtige speeltuin/speelweide met traverse en waterpartij met een belangrijke functie (met o.a. scouting) voor Voorburg-West, Leidschendam-Voorburg, en ook steeds meer voor Den Haag (juist vanwege het ontbreken van groen in de Binckhorst zelf).	
c)	Indiener stelt dat Opa's veldje in zijn totaliteit gespaard moet worden. En vooruitlopend op evt. latere doortrekking van de OV-verbinding naar Zoetermeer - ook Huygens' Hofwijck dat van grote historische waarde is, moet worden gespaard.	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a. Voor Hofwijck wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 4a.
d)	Indiener vraagt zich af waarom er niet serieus gekeken wordt naar het aangedragen alternatief tijdens de online bijeenkomsten: een tramlijn over de Maanweg onder het viaduct van de A12 door naar de Laan van Nieuwe Oosteinde om vanuit daar een bocht te maken richting Station Voorburg. De sneltram gaat onder de Utrechtsebaan door, en buigt dan na het talud af naar rechts. Een stukje over de Laan van Nieuw Oosteinde, langs het politiebureau. Zodoende kan Opa's veldje worden behouden, wordt rekening gehouden met de ecologische betekenis van de Broekslootzone, en kunnen inpassingskosten worden beperkt. Het is van groot belang dat het nadere onderzoek objectief en open-minded is, en dat er niet naar een uitkomst wordt toegewerkt. Het grote voordeel van dit tracé is dat het gemakkelijker kan worden ingepast in het brede profiel van de Laan van Nieuw Oosteinde (Voorburg). Maar dat betekent wel dat aan de studie de viaductdoorgeleiding voor deze viaducten moet worden meegenomen met de andere viaducten op de Binckhorstlaan. Op deze manier blijft de Huygens'-traverse gespaard.	Zie beantwoording zienswijze 4d ten aanzien van het voorgestelde tracé onder de A12 door.
e)	Indiener geeft aan erop te rekenen dat de burgers van Leidschendam-Voorburg vanaf nu intensief worden betrokken bij de verdere stappen en ontwikkelingen en ziet graag een ontvangstbevestiging tegemoet.	Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.

5.17 Zienswijze 17

Inhoud zienswijze	Beantwoording

Beantwoording zienswijzen

a)	Indiener geeft aan dat de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg tot op heden slechts marginaal betrokken is geweest. Eerdere informatievoorziening en participatie had naar Indieners mening in de rede gelegen.	Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
b)	Indiener stelt dat er nu wordt gesproken over drie alternatieven maar bij alle varianten loopt het tracé vanaf de Maanweg over/door Opa's Veldje naar Station Voorburg. En zelfs wordt er gesproken om het tracé in de toekomst door te trekken naar Zoetermeer ten koste van het terrein van Hofwijck! Kennelijk zijn alle belangrijke keuzes al gemaakt, zonder enige vorm van inspraak. Wat rest zijn secundaire keuzes waarbij belanghebbenden, de inwoners van Voorburg (west) nu pas mee mogen praten. Indiener vindt deze gang van zaken onacceptabel.	Zie beantwoording zienswijze 13b ten aanzien van het tracé vanaf de Maanweg naar Station Voorburg en de mogelijke doortrekking naar Zoetermeer. Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a. Voor Hofwijck wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 4a.
c)	Indiener geeft aan dat Opa's veldje gespaard moet worden aangezien het een prachtige speeltuin/speelweide is met traverse en waterpartij met een belangrijke functie voor Voorburg-West, Leidschendam-Voorburg, en ook steeds meer voor Den Haag (juist vanwege het ontbreken van groen in de Binckhorst zelf).	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
d)	Indiener stelt dat (alsnog) serieus naar andere tracés dient te worden gekeken, zoals het tijdens de online bijeenkomsten aangedragen alternatief om de beoogde tramlijn over de Maanweg (op Maaiveldhoogte) door te trekken onder het viaduct van de A12 naar de Laan van Nieuwe Oosteinde en vanuit daar een bocht te maken richting Station Voorburg. Op deze manier kan Opa's veldje worden behouden en wordt rekening gehouden met de ecologische betekenis van de Broekslootzone.	Zie beantwoording zienswijze 7a en 3a ten aanzien van het verzoek om na te denken over andere tracés. Zie beantwoording zienswijze 4d ten aanzien van het voorgestelde tracé onder de A12 door.
e)	Indiener stelt dat mocht een tracé over Opa's veldje toch onvermijdelijk blijken – hetgeen dus nader dient te worden aangetoond – dan dient het tracé maximaal te worden ingepast in de bestaande groene omgeving. Bijvoorbeeld ondergronds, zodat het unieke karakter van Opa's veldje en de gebruiksmogelijkheden behouden blijven. En op deze wijze kan – bij eventuele latere doortrekking van de OV-verbinding naar Zoetermeermeer - ook Huygens' Hofwijck dat van grote historische waarde is, worden gespaard.	Zie beantwoording zienswijze 12d. Voor Hofwijck wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 4a.

f) Indiener stelt dat mocht een ondergronds tracé onverhoopt technisch niet mogelijk zijn, en een bovengronds tracé onontkoombaar zijn, dan is het zaak om dit zoveel mogelijk met een groene natuurlijke afscheiding in te passen. Dus geen betonnen kolossen en een om graffiti vragende betonnen afscheiding, en zeker geen zgn. 'netkous'. Er dient gekozen te worden voor een natuurlijke geluidswerende voorziening die tevens de tram zoveel mogelijk aan het oog onttrekt. Camoufleren en niet accentueren is daarbij het devies, temeer de trams bij een bovengrondse variant over de Maanweg en Opa's Veldje door het zichtveld van vele woningen in Voorburg-West rijden. Elke vorm van hinder door licht en geluid moet voorkomen worden.Verder dient het tracé, op alle plekken zo ver mogelijk van de huizen en de scouting verwijderd te zijn incl. de 'bocht' van de Maanweg naar Opa's Veldje.	Zie beantwoording zienswijze 12e.
g) Indiener geeft aan erop te rekenen dat de burgers van Leidschendam-Voorburg vanaf nu intensief worden betrokken bij de verdere stappen en ontwikkelingen en ziet graag een ontvangstbevestiging tegemoet.	Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.

5.18 Zienswijze 18

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener stelt dat het blijkt dat er in het voortraject al (tracé)keuzes zijn gemaakt, zonder dat burgers daarin zijn gekend en dat dit het democratisch gehalte niet ten goede komt, temeer omdat de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg tot op heden slechts marginaal betrokken is geweest bij het traject.	Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
b) Indiener stelt dat er wordt gesproken over een drietal alternatieven en een plangebied. Dat suggereert een grotere keuze dan er feitelijk is, want in alle varianten gaat het tracé langs de ecologische zone van de Broeksloot vanaf de Maanweg over/door Opa's veldje/ het Huygens'-traverse naar Station Voorburg. Het verdwijnen van groen bij dit mooie speelveld en het Huygens'-traverse is niet in het belang van ieder die hier graag speelt en recreëert. Dit speelveld heeft een belangrijke sociale en recreatieve functie	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.

	voor bewoners van Leidschendam-Voorburg, het nabij Oud- Rijswijk en in toenemende mate ook voor de bewoners van Den Haag. Al het aanwezige groen en de natuurlijke materialen maken het juist zo'n fijne plek in tegenstelling tot vele stenen speelplekken. Groen zorgt voor rust in je hoofd en het beïnvloed ook de fysieke functies in het lichaam positief, zoals de hartslag die lager wordt en stress af neemt. In een steeds drukker wordende omgeving, waar ook de nieuwe wijk aan zal bijdragen, is dit groen juist van groot belang voor de gezondheid van de bewoners! De geplande OV verbinding gaat ten koste van een deel van dit groen en dat is zeer ongewenst! Bovendien geeft een bovengrondse sneltram overlast in de vorm van onder andere geluid en bewegende schaduw, wat de rustgevende beleving zeer ten nadele komt en stress verhoogd.	
c)	Indiener stelt dat de nieuw geplande OV verbinding/sneltram tevens gepland is langs de Maanweg en daarmee direct langs de ecologische zone van de Broeksloot. Wederom een groenstrook en rustpunt wat gecompromitteerd wordt door de geplande sneltram. Ook dit zal geen rustpunt meer zijn voor mens en dier wanneer de tram er frequent en snel zal langsrijden. Deze zone wordt met regelmaat gebruikt door wandelaars en joggers die er hun rondje lopen in d**e** pauzes van hun (thuis)werk of in de ochtend/ avond om er even 'uit' te zijn. In de plannen voor het gebied/ gebiedspaspoort wordt dit groen juist genoemd als een aantrekkelijk punt van de nieuwe wijk! Mijns inziens zou dit dan ook behouden moeten worden. Misschien vraagt u zich nu af wat het verschil zou kunnen zijn met de in het gebiedspaspoort als 'drukke en gevaarlijke weg' bestempelde Maanweg. Hierover wil ik graag vermelden dat dit geen drukke weg is, behalve op sommige dagen in de avondspits. Het is ook geen gevaarlijke weg, omdat de verkeersstromen goed gereguleerd zijn. Overdag en in de ochtend en avond is de Broeksloot zone derhalve een fijn groen rustpunt dat mijns inziens zou moeten worden ontzien. Waarom zou de OV verbinding/tram niet verder/ dieper door de nieuwe Binckhorst kunnen lopen en via de Laan van Nieuw Oost einde naar station Voorburg kunnen lopen? Mocht dat niet gewenst zijn dan zou de sneltram het beste verdiept kunnen worden aangelegd aan de Binckhorst kant van de Maanweg, zodat	Het belang van wijkgroen en deze ecologische zone wordt ook door initiatiefnemers gezien. In het kader van het Plan-MER worden schetsontwerpen opgesteld, waarmee de inpassingsmogelijkheden inzichtelijk worden gemaakt. Met de inpassing van de HOV-baan in de Maanweg en de stedenbouwkundige wijzigingen krijgt de inrichting van de Maanweg een ander dwarsprofiel. Aangezien het ontwerpproces nog bezig is, is het niet bekend hoe deze er exact uit komt te zien. Voor de Maanweg e.o. is wel een gebiedspaspoort opgesteld, waarin de stedenbouwkundige uitgangspunten zijn benoemd (Den Haag, Visie Maanweg, december 2019). In het schetsontwerp wordt aangesloten bij het stedenbouwkundig wensbeeld voor de Maanweg, waarbij enerzijds voldoende ruimte wordt geboden voor voetgangers en fietsers en kwalitatief hoogwaardig groen en anderzijds de HOV-baan in het stedenbouwkundige beeld wordt ingepast. De effecten op het groen en ook mogelijke maatregelen zijn onderwerp van het Plan-MER. Ten aanzien van de voorgenomen tracéligging wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 3a. Een verdiepte ligging bij de Binckhorstbrug is geen reële oplossing vanwege de aanwezigheid van de Rotterdamsebaan, aanpassing zou tot zeer hoge kosten leiden. Dat maakt dat de ligging in de Maanweg verhoogd of op maaiveld is.

	het minder nabij en verstorend is aan de ecologische en recreatie zone rond de Broeksloot en deze zijn functie behoud voor mens en dier.	
d)	Indiener geeft aan erop te rekenen dat de burgers van Leidschendam-Voorburg vanaf nu intensief worden betrokken bij de verdere stappen en ontwikkelingen en ziet graag een ontvangstbevestiging tegemoet.	Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.

5.19 Zienswijze 19

Inhoud zienswijze		Beantwoording
a)	Indiener stelt dat het blijkt dat er in het voortraject al (tracé)keuzes zijn gemaakt, zonder dat burgers daarin zijn gekend en dat dit het democratisch gehalte niet ten goede komt, temeer omdat de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg tot op heden slechts marginaal betrokken is geweest bij het traject.	Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
b)	Indiener stelt dat er wordt gesproken over een drietal alternatieven en een plangebied. Dat suggereert een grotere keuze dan er feitelijk is, want in alle varianten gaat het tracé vanaf de Maanweg over/door Opa's veldje naar Station Voorburg. Maar Opa's veldje is een prachtige speeltuin/speelweide met traverse en waterpartij met een belangrijke functie (met o.a. scouting) voor Voorburg-West, Leidschendam-Voorburg, en ook steeds meer voor Den Haag (juist vanwege het ontbreken van groen in de Binckhorst zelf). En vooruitlopend op evt. latere doortrekking van de OV-verbinding naar Zoetermeer - ook Huygens' Hofwijck dat van grote historische waarde is, moet worden gespaard.	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a. Voor Hofwijck wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 4a.
c)	Indiener geeft aan dat een ander alternatief dat tijdens de online bijeenkomst is aangedragen om een alternatief beoogde tramlijn over de Maanweg door te trekken onder het viaduct van de A12 naar de Laan van Nieuwe Oosteinde en vanuit daar een bocht te maken richting Station Voorburg, mits dit verkeerstechnisch verantwoord is. Het voordeel hiervan is dat kosten 'beperkt' kunnen worden, Opa's veldje kan worden behouden en rekening kan worden gehouden met de ecologische betekenis van de Broekslootzone.	Zie beantwoording zienswijze 4d ten aanzien van het voorgestelde tracé onder de A12 door.

d) Indiener geeft aan erop te rekenen dat de burgers van Leidschendam-Voorburg vanaf nu intensief worden betrokken bij de verdere stappen en ontwikkelingen en ziet graag een ontvangstbevestiging tegemoet.	Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.

5.20 Zienswijze 20

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener geeft aan het onjuist te vinden dat de burgers pas in dit stadium worden geïnformeerd over de plannen en voornemens en daarop kunnen reflecteren. Indiener vraagt zich af of de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg wel intensief betrokken is geweest en of zij actief hebben meegedacht over alternatieve opties voor een dergelijk traject.	Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
b) Indiener benadrukt het belang van het behouden van Opa's Veldje en de Scouting en geeft hierbij het voorbeeld van de bouwplannen in het KPN-kantorengebied. De speelweide heeft een belangrijke functie in de wijk.	Zie beantwoording 13b.
c) Indiener stelt dat er daarom nagedacht worden over andere tracés. Voor de hand ligt dan ook om de ontsluiting van het CID-Binckhorst gebied niet over het grondgebied van Voorburg- West te plannen, maar direct vanuit de Binckhorst naar de stations van Den Haag Centraal en Holland Spoor. Daarmee zijn meteen alle trein- tram- en busstations met het gebied verbonden. Dit alternatief heeft het kenmerk van 'out of the box' denken. Indiener rekent erop dat deze zienswijze ingebracht wordt in de overlegen met alle betrokken partijen.	Zie beantwoording zienswijze 4d ten aanzien van een tracé onder de A12 door. Zie beantwoording zienswijze 7a ten aanzien van het verzoek om na te denken over andere tracés.
d) Indiener geeft aan erop te rekenen dat de burgers van Leidschendam-Voorburg vanaf nu intensief worden betrokken bij de verdere stappen en ontwikkelingen en ziet graag een ontvangstbevestiging tegemoet.	Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.

5.21 Zienswijze 21

Inhoud zienswijze	Beantwoording

a)	Indiener vraagt zich af waarom de inwoners van Leidschendam-Voorburg pas in dit stadium worden betrokken over de plannen en voornemens en daarop kunnen reflecteren, terwijl het traject al geruime tijd loopt, en er in het voortraject al (tracé)keuzes zijn gemaakt. Indiener geeft aan dat dit het democratisch gehalte niet ten goede komt, temeer omdat de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg tot op heden slechts marginaal betrokken is geweest bij het traject. Indiener vraagt zich af waarom het college van Leidschendam-Voorburg zich niet aan dit beleid houden.	Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
b)	Indiener stelt dat er wordt gesproken over een drietal alternatieven en een plangebied. Dat suggereert een grotere keuze dan er feitelijk is, want in alle varianten gaat het tracé vanaf de Maanweg over/door Opa's veldje naar Station Voorburg1 (om wellicht in de toekomst te worden doorgetrokken naar Zoetermeer). Het MER rapport gaat kennelijk alleen over deze modaliteiten: op maaiveld, verhoogd of verlaagd inpassen in het bestaand stedelijk gebied van Voorburg.	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a. Op grond van de zienswijzen worden er twee tracés aan het onderzoek toegevoegd, namelijk een tracé via de Prinses Mariannelaan en een tracé via de Zonweg en Regulusweg. Het tracé via de Prinses Mariannelaan wordt in het Plan-MER onderzoek meegenomen als faseringsvariant, wat inhoudt dat er tijdelijk (tot 2040) gebruik gemaakt zou kunnen worden van het tracé door de Prinses Mariannelaan. Ook het tracé via de Zonweg – Regulusweg wordt toegevoegd aan het onderzoek. In eerste instantie wordt door middel van een quick scan gekeken naar de ruimtelijke inpassing, de verstedelijking, de kosten en de vervoerwaarde van dit tracé. Op grond van de resultaten van deze quick scan wordt dit tracé mogelijk volwaardig toegevoegd aan het onderzoek. Over de uit te voeren analyse en de uitkomsten daarvan wordt via de gebruikelijke kanalen, de komende informatiebijeenkomsten en in het op te richting Bewonersplatform gecommuniceerd.
c)	Indiener dringt er op aan dat ook naar andere tracés serieus wordt gekeken, mede op basis van een lokaal en regionaal openbaarvervoerplan, w.o. het tijdens de online bijeenkomsten aangedragen alternatief om de beoogde tramlijn over de Maanweg (op Maaiveldhoogte) door te trekken onder het viaduct van de A12 naar de Laan van Nieuw Oosteinde en vanuit daar een bocht te maken richting Station Voorburg, Zodoende kan Opa's veldje worden behouden, wordt rekening gehouden met de ecologische betekenis van de Broekslootzone, en kunnen inpassingskosten worden beperkt.	Zie beantwoording zienswijze 4d ten aanzien het voorgestelde tracé onder de A12 door. Zie beantwoording zienswijze 7a ten aanzien van het verzoek om na te denken over andere tracés.
d)	Indiener stelt dat aan de basis van zo'n openbaar vervoerplan een herkomst- en bestemmingsonderzoek moet liggen. Op die wijze kan worden bepaald welke herkomst en bestemming de nieuwe tramlijn moet hebben.	Zie beantwoording zienswijze 13d.

	En als die bekend is kan bepaald worden op welke wijze deze tramlijn station Voorburg aandoet. Als de herkomst Scheveningen of Den Haag CS is dan zou de bestemming niet alleen Zoetermeer, maar ook Delft (via Pr. Mariannelaan) en via een nieuw tracé ook Leidschendam -Voorschoten - Leiden Lammenschans kunnen zijn. In zo'n openbaar vervoerplan zal ook de rol van Station Voorburg opnieuw moeten worden bezien als overstappunt naar de Binckhorst, Delft en Leidschendam-Voorburg en verder. Ook de status als intercitystation zal daarbij (weer) moeten worden betrokken.	
e)	Indiener stelt dat het van groot belang is dat het nadere onderzoek objectief en open-minded is, en dat er niet naar een uitkomst wordt toegewerkt. De voorstudie die voorafging aan de voorliggende Notitie is in dat opzicht niet geheel geruststellend; daarin wordt op sommige plekken al gezinspeeld op een bovengrondse, verhoogde ligging.	Zie beantwoording zienswijze 12f.
f)	Indiener geeft aan erop te rekenen dat de burgers van Leidschendam-Voorburg vanaf nu intensief worden betrokken bij de verdere stappen en ontwikkelingen en ziet graag een ontvangstbevestiging tegemoet.	Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.

5.22 Zienswijze 22

Inhoud zienswijze		Beantwoording
a)	Indiener vraagt zich af waarom de inwoners van Leidschendam-Voorburg pas in dit stadium worden betrokken over de plannen en voornemens en daarop kunnen reflecteren, terwijl het traject al geruime tijd loopt, en er in het voortraject al (tracé)keuzes zijn gemaakt. Indiener geeft aan dat dit het democratisch gehalte niet ten goede komt, temeer omdat de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg tot op heden slechts marginaal betrokken is geweest bij het traject. Indiener vraagt zich af waarom het college van Leidschendam-Voorburg zich niet aan dit beleid houden.	Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
b)	Indiener stelt dat er wordt gesproken over een drietal alternatieven en een plangebied. Dat suggereert een grotere keuze dan er feitelijk is, want in alle varianten gaat het tracé vanaf de Maanweg over/door Opa's veldje naar	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a. Voor Hofwijck wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 4a.

	Station Voorburg. Maar Opa's veldje is een prachtige speeltuin/speelweide met traverse en waterpartij met een belangrijke functie (met o.a. scouting) voor Voorburg-West, Leidschendam-Voorburg, en ook steeds meer voor Den Haag (juist vanwege het ontbreken van groen in de Binckhorst zelf). En vooruitlopend op evt. latere doortrekking van de OV-verbinding naar Zoetermeer - ook Huygens' Hofwijck dat van grote historische waarde is, moet worden gespaard.	
c)	Indiener stelt dat er (alsnog) serieus naar andere tracés te worden gekeken, w.o. het tijdens de online bijeenkomsten aangedragen alternatief om de beoogde tramlijn over de Maanweg (op Maaiveldhoogte) door te trekken onder het viaduct van de A12 naar de Laan van Nieuwe Oosteinde en vanuit daar een bocht te maken richting Station Voorburg. Zodoende kan Opa's veldje worden behouden, wordt rekening gehouden met de ecologische betekenis van de Broekslootzone, en kunnen inpassingskosten worden beperkt.	Zie beantwoording zienswijze 7a en 4d.
d)	Indiener stelt dat mocht een tracé over Opa's veldje toch onvermijdelijk blijken – hetgeen dus nadermoet worden aangetoond – dan dient het tracé maximaal te worden ingepast in de bestaande groene omgeving. En dat wil zeggen ondergronds, zodat het unieke karakter van Opa's veldje en de gebruiksmogelijkheden behouden blijven. En op deze wijze kan – bij evt. latere doortrekking van de OV-verbinding naar Z'meer - ook Huygens' Hofwijck dat van grote historische waarde is, worden gespaard. Gelet op de enorme revenuen van het onderhavige tracé voor met name Den Haag (bereikbaarheid Binckhorst) mag worden verondersteld dat voor de hiermee gemoeide meerkosten binnen de totale begroting ruimte kan worden gevonden.	Zie beantwoording zienswijze 12d. Voor Hofwijck wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 4a.
e)	Indiener stelt dat mocht een ondergronds tracé onverhoopt technisch niet mogelijk zijn, en een bovengronds tracé onontkoombaar zijn, dan is het zaak om dit zoveel mogelijk met een groene natuurlijke afscheiding in te passen. Dus geen betonnen kolossen en een om graffiti vragende betonnen afscheiding, en zeker geen zgn. 'netkous'. Er dient gekozen te worden voor een natuurlijke geluidswerende voorziening die tevens de tram zoveel mogelijk aan het oog onttrekt. Camoufleren en niet accentueren is daarbij	Zie beantwoording zienswijze 12e.

	het devies, temeer de trams bij een bovengrondse variant over de Maanweg en Opa's Veldje door het zichtveld van vele woningen in Voorburg-West rijden. Elke vorm van hinder door licht en geluid moet voorkomen worden.Verder dient het tracé, op alle plekken zo ver mogelijk van de huizen en de scouting verwijderd te zijn incl. de 'bocht' van de Maanweg naar Opa's Veldje.	
f)	Indiener stelt dat het van groot belang is dat het nadere onderzoek objectief en open-minded is, en dat er niet naar een uitkomst wordt toegewerkt. De voorstudie die voorafging aan de voorliggende Notitie is in dat opzicht niet geheel geruststellend; daarin wordt op sommige plekken al gezinspeeld op een bovengrondse, verhoogde ligging.	Zie beantwoording zienswijze 12f.
g)	Indiener geeft aan erop te rekenen dat de burgers van Leidschendam-Voorburg vanaf nu intensief worden betrokken bij de verdere stappen en ontwikkelingen en ziet graag een ontvangstbevestiging tegemoet.	Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.

5.23 Zienswijze 23

Inhoud zienswijze		Beantwoording
a)	Indiener geeft aan dat de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg tot op heden slechts marginaal betrokken is geweest. Eerdere informatievoorziening en participatie had naar Indieners mening in de rede gelegen.	Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
b)	Indiener stelt dat er wordt gesproken over een drietal alternatieven (1. HOV-tram, 2. Lightrail, 3. HOV-bus + ART/tram). Voor zover wij kunnen nagaan is - in ieder geval waar het tracé over het grondgebied van de gemeente Leidschendam-Voorburg gaat - de tracékeuze feitelijk reeds gemaakt. Uit de tekst en diverse afbeeldingen in de notitie maakt Indiener	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.

	op dat het facto maar om één tracé gaat, waarbij uitsluitend de modaliteitskeuze en de al dan niet verhoogde/verlaagde ligging hiervan voorligt. De keuze is dus nogal beperkt en geclausuleerd en komt erop neer dat het tracé linksom of rechtsom over Opa's veldje gaat, de speeltuin/ speelweide met traverse in Voorburg-West, direct bij Indiener voor de deur.	
c)	Indiener stelt dat in alle varianten het bovengeschetste tracé geweldige impact heeft voor Opa's veldje en met name voor omwonenden die direct en 24/7 uitkijken op Opa's veldje; nog afgezien van jarenlange bouwwerkzaamheden in de directe omgeving van onze woningen met alle risico's en overlast van dien (bv. verzakkingen vanwege heiwerkzaamheden op enkele tientallen meters van woningen), gaat het dan onder meer over blijvende gevolgen als: serieuze extra geluidsoverlast, trillingen, extra emissies, horizonvervuiling en/of lichtoverlast van hoogfrequent passerende trams of bussen. Nog afgezien van de blijvende waardevermindering van de betrokken woningen.	Voor het Opa’s veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a. Zie beantwoording zienswijze 3b.
d)	Indiener stelt behoefte te hebben aan transparantie omtrent de te onderzoeken alternatieven (en evt. verworpen alternatieven) en verzoeken u ons dit inzicht onverwijld te geven. In dat kader zou Indiener ook graag een nadere duiding willen hebben van de betekenis van de voorstudie3, want deze versterkt de indruk dat niet alleen het tracé al vastligt maar ook dat wordt gekoerst op een verhoogde ligging daarvan, waardoor de keuze dus eigenlijk nog beperkter is dan wordt gesuggereerd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Een verhoogde ligging is naar alle waarschijnlijkheid ook de meest belastende variant.	Zie beantwoording zienswijze 3c.
e)	Indiener merkt de volgende punten op: 1. het is zaak dat te maken keuze 'first time right' en proportioneel is zodat de overlast voor omwonenden eenmalig is (niet meerdere keren een bouwput); 2. het is zaak om bij de keuze nog eens te kijken naar het realiteitsgehalte van eventuele dóórontwikkeling van het tracé, mede gelet op de tijdhorizon van 2040, en evt. belemmerende factoren. Ter illustratie: hoe reëel is bijvoorbeeld het doortrekken van het tracé naar Zoetermeer over het terrein van Hofwijck, gelet op de speciale status als Rijksmonument.	1. Het doel van het Plan-MER is om de effecten van verschillende alternatieven in beeld te brengen zodat een voorkeursalternatief kan worden afgewogen met het pakket aan maatregelen dat past bij de voorziene verstedelijkingsopgave. Daarbij wordt ook gekeken naar de toekomstvastheid van de alternatieven, ook om te voorkomen dat er inderdaad meerdere keren gebouwd moet worden. 2. Bij toekomstvastheid wordt ook gekeken naar de mogelijke doortrekking van de HOV vanuit Voorburg naar Zoetermeer. De verdere uitwerking van de doortrekking van Voorburg naar Zoetermeer maakt deel uit van een studie die parallel loopt (preverkenning Koningscorridor). Bij de criteria archeologie en cultuurhistorie wordt

	3. het is niet duidelijk of en op welke wijze de waardevermindering van de ca. 35 direct omliggende woningen in Voorburg bij de beoordeling wordt meegenomen. Het betreft dan de woningen in de Tuinluststraat en deels ook Overburgkade. Dat zou wel het geval moeten zijn. En die waardevermindering is vermoedelijk aanzienlijk. 4. via een zgn. expert judgement wordt gekeken naar het criterium ruimtegebruik, aldus de notitie. Indiener gaat ervan uit dat het lokale experts betreft die daadwerkelijk zicht op en verstand van de lokale situatie hebben.	Huygens'' Hofwijck meegenomen in de effectbeoordeling. 3. Waardevermindering of -verhoging is inderdaad geen onderdeel van het Plan-MER. Dit is ook niet gebruikelijk in een m.e.r.-procedure; pas op het moment dat plannen onherroepelijk zijn kunnen hiervoor aparte procedures worden gestart. Zie ook beantwoording onderdeel 23f. 4. Diverse specialisten zijn betrokken bij de effectbeoordeling. Zij zijn deskundig in hun vakgebied, maar niet per definitie een 'lokale' expert. Uiteraard wordt volop gebruik gemaakt van informatie van de lokale situatie.
f)	Indiener stelt dat mocht om regionale belangen (toch) besloten worden tot een traject over Opa's veldje, dan dient er niet alleen sprake te zijn van maximale inpassing van het tracé maar ook van reële compensatie van de woningeigenaren voor het waardeverlies van woningen, opdat omwonenden niet het 'kind van de rekening' worden. Hierover dient z.s.m. maar in ieder geval voor de besluitvorming over het Masterplan door de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg (planning: april 2021) duidelijkheid te komen.	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a. In de vervolgfase (planuitwerking) zal de inpassing in meer detail wordt vormgegeven, in deze fase komt inpassing op een hoger abstractieniveau aan bod. Waardevermindering of -verhoging is geen onderdeel van het Plan-MER. In de vervolgfase na vaststelling van het voorkeursalternatief wordt het tracé, de inpassing en maatregelen in de planuitwerkingsfase uitgewerkt. Mogelijke planschade wordt dan ook onderzocht. Mocht indiener schade ondervinden, dan kunt u tegen die tijd een verzoek tot schadevergoeding indienen. Over de procedure wordt te zijner tijd meer informatie gegeven. Met een ieder die wordt geraakt zal persoonlijk contact op worden genomen in de planuitwerkingsfase

5.24 Zienswijze 24

Inhoud zienswijze		Beantwoording
a)	Indiener stelt dat het blijkt dat er in het voortraject al (tracé)keuzes zijn gemaakt, zonder dat burgers daarin zijn gekend en dat dit het democratisch gehalte niet ten goede komt, temeer omdat de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg tot op heden slechts marginaal betrokken is geweest bij het traject.	Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
b)	Indiener stelt dat er wordt gesproken over een drietal alternatieven en een plangebied. Dat suggereert een grotere keuze dan er feitelijk is, want in alle varianten gaat het tracé vanaf de Maanweg over/door Opa's veldje naar	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.

	Station Voorburg (om wellicht in de toekomst te worden doorgetrokken naar Zoetermeer– hierover verderop in deze zienswijze meer). Hier ligt eigenlijk alleen nog maar voor of het tracé op maaiveld of verhoogd of verlaagd moet worden aangelegd, hetgeen verband houdt met de vervoersmodaliteit. Opa's veldje is een prachtige speeltuin/speelweide met traverse en waterpartij met een belangrijke functie voor Voorburg-West, Leidschendam-Voorburg, en ook steeds meer voor Den Haag (juist vanwege het ontbreken van groen in de Binckhorst zelf). Ik vind dan ook dat Opa's veldje in zijn totaliteit gespaard moet worden.	
c)	Indiener stelt dat er (alsnog) serieus naar andere tracés gekeken moet worden en geeft daarbij belangrijke uitgangspunten aan: 1. Ruimte is schaars en heel kostbaar. Eenmaal weggegeven kan deze alleen met zeer hoge kosten teruggekregen worden. 2. Tast het historisch erfgoed niet verder aan, maar laat het beter tot zijn recht komen. 3. Pas het op een natuurlijke manier aan in het bestaande landschap. Heb hierbij 'ook' aandacht voor de prachtige jaren 30 wijk Voorburg West.	Zie beantwoording zienswijze 7a ten aanzien van het verzoek om na te denken over andere tracé's.
d)	Indiener stelt dat de genoemde uitgangspunten alle varianten laat vervallen die: 1. Verhoogd of deels verhoogd worden aangelegd 2. Een bedreiging vormen voor de bestaande natuur 3. Een bedreiging vormen voor de nu al zeer schaarse groenvoorziening 4. Een bedreiging vormen voor het eerder genoemde Opa's Veldje	Zie beantwoording zienswijze 12d. De insteek is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. In het plan-MER wordt getoetst aan een breed scala aan criteria in de zienswijze maken daar onderdeel van uit. Veel zienswijzen gaan over Opa's Veldje en Huygens' Hofwijck en het belang van het behoud van de kwaliteiten daarvan. De zorgen over en het belang van goede inpassing en daarmee het behouden van Opa's veldje wordt door de initiatiefnemers gezien en onderschreven. Bij de uitwerking van HOV-tracés langs Opa's veldje en de scouting worden de functie en het gebruik van dit gebied gehandhaafd. Een van de mogelijke tracés ligt zo dicht mogelijk naast de huidige treinsporen. In het Plan-MER worden de effecten in beeld gebracht van de verschillende opties voor de inpassing. In de vervolgfase (planuitwerking) wordt voor het uiteindelijke voorkeursalternatief meer in detail onderzoek gedaan voor de betreffende aspecten.
e)	Indiener stelt dat mocht een tracé over Opa's veldje toch onvermijdelijk blijken – hetgeen dus nadermoet worden aangetoond – dan dient het tracé maximaal te worden ingepast in de bestaande groene omgeving. En dat wil	Zie beantwoording zienswijze 12d. Voor Hofwijck wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 4a.

	zeggen ondergronds, zodat het unieke karakter van Opa's veldje en de gebruiksmogelijkheden behouden blijven. En op deze wijze kan – bij evt. latere doortrekking van de OV-verbinding naar Z'meer - ook Huygens' Hofwijck dat van grote historische waarde is, worden gespaard. Gelet op de enorme revenuen van het onderhavige tracé voor met name Den Haag (bereikbaarheid Binckhorst) mag worden verondersteld dat voor de hiermee gemoeide meerkosten binnen de totale begroting ruimte kan worden gevonden.	
f)	Indiener stelt dat mocht een ondergronds tracé onverhoopt technisch niet mogelijk zijn, en een bovengronds tracé onontkoombaar zijn, dan is het zaak om dit zoveel mogelijk met een groene natuurlijke afscheiding in te passen. Dus geen betonnen kolossen en een om graffiti vragende betonnen afscheiding, en zeker geen zgn. 'netkous'. Er dient gekozen te worden voor een natuurlijke geluidswerende voorziening die tevens de tram zoveel mogelijk aan het oog onttrekt. Camoufleren en niet accentueren is daarbij het devies, temeer de trams bij een bovengrondse variant over de Maanweg en Opa's Veldje door het zichtveld van vele woningen in Voorburg-West rijden. Elke vorm van hinder door licht en geluid moet voorkomen worden. Verder dient het tracé, op alle plekken zo ver mogelijk van de huizen en de scouting verwijderd te zijn.	Zie beantwoording zienswijze 12e.
g)	Indiener stelt dat te onderzoeken varianten zijn: 1. Volgt het traject van de huidige bussen 26 en 28. Betrek hierbij de tramlijn die door de Prinses Mariannelaan ligt. Hier is vanuit station Voorburg een rechtstreekse verbinding met Delft te realiseren. 2. Kijk naar het tijdens de online bijeenkomsten aangedragen alternatief om de beoogde tramlijn over de Maanweg (op Maaiveldhoogte) door te trekken onder het viaduct van de A12 naar de Laan van Nieuw Oosteinde en vanuit daar een bocht te maken richting Station Voorburg. 3. Laat de tramverbinding over de Maanweg weg. Maak die zo groen mogelijk. Verplaats de tram, laat hem over de Zonweg lopen. Laat hem op die hoogte aansluiten op de tram. Het traject kan mooi ingepast worden in de te plannen nieuwbouwwijk.	Zie beantwoording zienswijze 7a en 12c. Voor de laatste voorgestelde variant wordt verwezen naar beantwoording zienswijze 3a.

h) Indiener stelt dat het van groot belang is dat het nadere onderzoek objectief en open-minded is, en dat er niet naar een uitkomst wordt toegewerkt. De voorstudie die voorafging aan de voorliggende Notitie is in dat opzicht niet geheel geruststellend; daarin wordt op sommige plekken al gezinspeeld op een bovengrondse, verhoogde ligging.	Zie beantwoording zienswijze 12f.
i) Indiener geeft aan erop te rekenen dat de burgers van Leidschendam-Voorburg vanaf nu intensief worden betrokken bij de verdere stappen en ontwikkelingen en ziet graag een ontvangstbevestiging tegemoet.	Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.

5.25 Zienswijze 25

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Heroverweeg de plannen voor een OV Verbinding die over Opa's Veldje gaan. Kies voor duurzaamheid en voor de kinderen. De vrijheid die zij op Opa's Veldje ervaren is heel veel waard.	Voor het Opa’s veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
b) Zet in op 30 km/uur -zone op de Maanweg. Maak verschil door te kiezen voor duurzaamheid: auto te gast in de stad is een prima alternatief.	Het verkeersaanbod op de Maanweg zal fors afnemen na openstelling van de Rotterdamsebaan. De Maanweg blijft echter een functie hebben voor de bereikbaarheid van een groot deel van de Binckhorst en als verbinding met de A12. Het verkeersaanbod blijft te hoog om er een 30 km weg van te maken.

5.26 Zienswijze 26

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener stelt dat Opa’s Veldje veld al een flink stuk groen heeft ingeleverd omdat er een voetpad moest komen van station Voorburg naar de Binckhorst. Dit ging Indiener al zeer aan het hart vanwege het verlies aan groen. Indiener woont met gezin langs de rijksweg A12 en de spoorverbinding tussen Den Haag en Utrecht, wat meerdere negatiever gevolgen heeft op Indiener gezondheid. Geluidsoverlast is in grote mate aanwezig, altijd 24/7, ook dit heeft negatieve effecten op Indieners	Voor het Opa’s veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.

	nachtrust en woongenot, een nieuwe OV verbinding zal deze overlast verergeren.	
b)	Indiener beleeft Opa's Veldje als 'onze tuin', en geeft aan dat vele buurtgenoten en anderen daar heel veel plezier van hebben. Er wordt gespeeld, menig feest gevierd, gepicknickt, gesport, gebarbecued, etc., etc. Het is een plek voor spelen, bewegen en ontmoeting. Verdere aantasting daarvan is een ramp.	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
c)	Daarnaast wil Indiener aangeven dat er wat voldoende alternatieven zijn voor een OV verbinding, zoals over de Prinses Mariannelaan waar reeds een tramspoor ligt, ook hebben bewoners van de Binckhorst grote stations in de buurt die gemakkelijk met de bus, per fiets, zelfs wandelend te bereiken zijn. Voor dat laatste zouden er misschien extra mooie, groene en/of uitnodigende looproutes aangelegd kunnen worden, hier bestaan veel creatieve ideeën voor. Het overgewicht onder de mensen neemt dramatisch toe, dus wellicht is het dan ook zeer goed om mensen uit te dagen om meer te bewegen. Dit bereikbaarheidsproject voor CID – De Binckhorst zou een goede aanleiding kunnen zijn precies daarvoor de juiste randvoorwaarden te scheppen en internationaal aanzien te verwerven als woon- en werkgebied waar gezondheid, bewegen, ontmoeten en innovatie samen gaan.	Aantrekkelijke looproutes en goede fietsroutes zijn onderdeel van zowel de Omgevingsvisie voor het gebied als het plan Openbare ruimte en buitenruimte Binckhorst.[23] Echter is een goede hoogwaardige openbaar vervoer verbinding in een gebied met de omvang van de Binckhorst noodzakelijk om de bereikbaarheid van het gebied nog beter te kunnen waarborgen zonder dat er veel op automobiliteit wordt teruggevallen. Er wordt dus zowel gezorgd voor goede OV-verbindingen als voor goede fietsverbindingen en wandelpaden.

5.27 Zienswijze 27

Inhoud zienswijze		Beantwoording
a)	Indiener geeft aan de volgende kanttekeningen te hebben bij het tracé: 1. Het stuk langs de A12, van 'de Arc' tot aan het station Voorburg moet zoveel mogelijk geintegreerd worden met het beton/taluds van het spoor en A12, opdat het groen van opa's veldje en de recent gerealiseerde Huygens' Traverse zoveel mogelijk in tact blijven.	1. Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a. 2. Aanpassingen in de (trein)dienstregeling en haltering op station Voorburg is geen onderdeel van de scope van deze fase (en ook niet onderscheidend in de alternatieven).

[23] 20190709 Raamwerk Openbare Ruimte Binckhorst A3.indd (raadsinformatie.nl)

	2. Indiener ziet het als een voordeel dat er een logische (overstap)verbinding komt aan het eind van het tracé met de spoorverbindingen van Station Voorburg. Noodzakelijk voor het succes van dit nieuwe tracé is verhoging van de opstapmogelijkheden op station Voorburg. Indiener verwacht dat betrokken gemeentes zorgen dat er 2x zo vaak treinen stoppen op Station Voorburg, tevens als handreiking naar de bevolking van Voorburg.	
b)	Indiener ziet graag een ontvangstbevestiging tegemoet, en rekent op een correcte behandeling van deze zienswijze in het participatie traject.	De indieners van zienswijzen hebben een ontvangstbevestiging ontvangen. Correcte behandeling van de zienswijze is vanzelfsprekend.

5.28 Zienswijze 28

Inhoud zienswijze		Beantwoording
a)	Indiener stelt verbaast te zijn dat de burgers nu pas zijn geïnformeerd over de plannen aangaande een nieuw tracé voor een sneltram, terwijl blijkt dat deze plannen al in een zeer ver gevorderd stadium zijn en bepaalde keuzes al zijn gemaakt zonder dat daar inspraak over is geweest.	Voor de participatie in de vorige en in deze fase zie hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
b)	Indiener stelt dat in de plannen duidelijk wordt dat Opa's veldje, voor heel veel Voorburgers uit de omgeving een favoriete plek, opgeofferd zal worden om het tracé van een sneltram mogelijk te maken. Basisscholen uit de omgeving gebruiken Opa's veldje als plek om buiten gymnastieklessen te geven, kinderen spelen er na schooltijd, de scouting gebruikt het terrein, het is het enige stukje groen in de directe omgeving van het station, waar de jeugd echt de ruimte heeft om te spelen. Het verdwijnen van Opa's veldje zal voor heel veel kinderen en volwassenen behoorlijk dramatisch zijn. Ook de aangrenzende Broeksloot zou verdwijnen, wat ook voor schoolkinderen heel jammer zou zijn. Er worden biologielessen gegeven bij die sloot. Aan kinderen wordt daar de ecologische betekenis bijgebracht van het leven in en rondom de sloot. In de nabije omgeving zijn daar geen andere plekken voor.	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
c)	Indiener geeft aan dat zoals de plannen nu klaarliggen zou ook het terrein naar Huygens' Hofwijck aangetast worden. Hofwijck, de trots van de	Voor Hofwijck wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 4a.

	gemeente Leidschendam Voorburg raakt, als de plannen doorgaan, verstopt achter een tracé waarvan Indiener de noodzaak ernstig betwijfelt.	
d)	Indiener stelt dat het begrijpelijk is dat er mogelijkheden voor openbaar vervoer moeten zijn voor de mensen die in de toekomst vanuit de Binckhorst moeten reizen. Maar de vraag is wel voor hoeveel mensen deze nieuwe plannen echt noodzakelijk zijn. Vanuit de Binckhorst is men heel gemakkelijk op Den Haag Centraal of station Voorburg. Een eventuele snelbus over de Maanweg zou dan nog een mogelijkheid kunnen zijn. En mocht het toch echt noodzakelijk zijn om een sneltramlijn aan te leggen, dan moet die maar onder de grond, zodat Opa's veldje en de tuin van Hofwijck gespaard kunnen blijven.	Een goede hoogwaardige Openbaarvervoer verbinding in een gebied met de omvang van de Binckhorst noodzakelijk om de bereikbaarheid van het gebied nog beter te kunnen waarborgen zonder dat er veel op automobiliteit wordt teruggevallen. Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a. Voor Hofwijck wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 4a.

5.29 Zienswijze 29

Inhoud zienswijze	Beantwoording

a)	Indiener stelt dat er wordt gesproken over een drietal alternatieven en een plangebied. Dat suggereert een grotere keuze dan er feitelijk is, want in alle varianten gaat het tracé vanaf de Maanweg over/door Opa's veldje naar Station Voorburg1 (om wellicht in de toekomst te worden doorgetrokken naar Zoetermeer). De gesuggereerde bus verbinding over de Westenburgstraat is slechts als tijdelijke optie in beeld en dus geen alternatief. Zie Notitie par 3.3.3."… Hierdoor ligt het voor de hand om bij het realiseren van de regionale verbinding en de busbaan om te bouwen naar trambaan of ART".	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a. In de beantwoording bij de zienswijze 3c is ingegaan op de onderbouwing bij de tracéligging van de HOV verbinding. Van het HOV Bus/ART alternatief wordt een schetsontwerp opgesteld waarbij wordt uitgegaan van een aparte busbaan. Mogelijke tijdelijke oplossing zou kunnen zijn dat de bus met het verkeer in de Westenburgstraat mee rijdt, echter dat is geen oplossing die past bij de visie voor de lange termijn. In dat kader wordt inderdaad rekening gehouden met een latere opwaardering van de busbaan naar een ART of HOV-Tram oplossing.
b)	Opa's veldje is een prachtige speeltuin/speelweide met traverse en waterpartij met een belangrijke functie voor Voorburg-West, Leidschendam-Voorburg en ook steeds meer voor Den Haag (juist vanwege het ontbreken van groen in de Binckhorst zelf). Opa's veldje wordt ook intensief (dagelijks) gebruikt door de scouting, de omringende basisscholen (gymles) en diverse sportclubs.	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
c)	Mocht een tracé over Opa's veldje toch onvermijdelijk blijken – hetgeen dus nader moet worden aangetoond – dan dient het tracé maximaal te worden ingepast in de bestaande groene omgeving. En dat wil zeggen ondergronds, zodat het unieke karakter van Opa's veldje en de gebruiksmogelijkheden behouden blijven. En op deze wijze kan – bij evt. latere doortrekking van de OV-verbinding naar Z'meer - ook Huygens' Hofwijck dat van grote historische waarde is, worden gespaard. Vraag is overigens in hoeverre het nodig is om de lijn naar Zoetermeer door te trekken, gezien de uitstekende treinverbinding die reeds bestaat tussen Zoetermeer en Voorburg. Een extra spoor langs hetzelfde tracé voegt, behalve veel kosten niets toe.	Zie beantwoording zienswijze 12d. Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a. Voor Hofwijck wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 4a. Het realiteitsgehalte van de doorontwikkeling van het tracé is daarmee onderdeel van de afweging richting het Voorkeursalternatief (dat is de 'doorkijk' naar de situatie dat het lokale HOV-tracé in het plangebied in CID Binckhorst wordt aangesloten/verbonden met de regio). De verdere uitwerking van deze doortrekking is onderdeel van de preverkenning Koningscorridor.
d)	Mocht een ondergronds tracé onverhoopt technisch niet mogelijk zijn, en een bovengronds tracé onontkoombaar zijn, dan is het zaak om dit zoveel mogelijk met een groene natuurlijke afscheiding in te passen. Dus geen betonnen kolossen en een om graffiti vragende betonnen afscheiding, en zeker geen zgn. 'netkous'. Er dient gekozen te worden voor een natuurlijke geluidswerende voorziening die tevens de tram zoveel mogelijk aan het oog onttrekt. Camoufleren en niet accentueren is daarbij het devies, temeer de	Zie beantwoording zienswijze 12e Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a. Wat betreft de bovengrondse afbuiging zal de vormgeving van de infrastructuur in een vervolgfase van het project worden uitgewerkt. Hierbij zal worden getracht zoveel

	trams bij een bovengrondse variant over de Maanweg en Opa's Veldje door het zichtveld van vele woningen in Voorburg-West rijden. Elke vorm van hinder door licht en geluid moet voorkomen worden. Verder dient het tracé, op alle plekken zo ver mogelijk van de huizen en de scouting verwijderd te zijn incl. de 'bocht' van de Maanweg naar Opa's Veldje. Indien hier een bovengrondse afbuiging gerealiseerd wordt, moet deze zo ver mogelijk naar het SDU gebouw geplaatst worden, waarbij het spoor boven de weg de bocht maakt, en niet over het huidige groen rondom de Broeksloot.	mogelijk rekening te houden met de diverse eisen, wensen en suggesties die hierop van toepassing zijn.
e)	Indiener reageert op een passage van uit paragraaf 4.4 Alternatief 2: Ligthrail en geef aan dat In alle gevallen moet milieu en natuur volwaardig worden meegenomen en dat is nu niet het geval. Milieu kent een bredere scope dan genoemd in de notitie. Op p. 9 wordt niet duidelijk in hoeverre de gevolgen voor milieu en natuur zijn. Onder de gevolgen voor milieu vallen conform art. 1.1 lid 2 Wet milieubeheer vallen ook de gevolgen voor natuur, cultuurhistorische waarden, met inbegrip van architectonisch en archeologisch erfgoed.	In deze fase van de Verkenning wordt toegewerkt naar een Voorkeursalternatief door alternatieven te vergelijken. Daarbij zijn in het afweegkader de criteria opgenomen die relevant zijn voor deze keuze en waarop de alternatieven (mogelijk) onderscheidend zijn ten opzichte van elkaar. De scope van de criteria is daarmee voldoende voor milieu en natuur. Ook archeologie en cultuurhistorie zijn onderdeel van het afweegkader.

5.30 Zienswijze 30

Inhoud zienswijze		Beantwoording
a)	Indiener geeft aan het onbegrijpelijk te vinden dat juist in deze bijzondere coronatijden waarbij er al zo weinig mogelijkheden zijn voor kinderen met het stopzetten van alle buitenschoolse activiteiten en sport om dan ook nog in de openbare speelgelegenheden te snijden.	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.

5.31 Zienswijze 31

Inhoud zienswijze	Beantwoording

a)	Inhoudelijk komt Indieners zienswijze er op neer dat bij het afweegkader in paragraaf 4.3 en tabel 4-2 van de Notitie een zeer belangrijke opgave buiten beschouwing is gelaten. Dat is de opgave van inpassing van de bereikbaarheidsmaatregelen en de alternatieven in de bestaande woonomgeving. Welk alternatief ook wordt gekozen, deze zal in de bestaande bebouwing van Voorburg-West ingepast moeten worden. Daarbij is het van groot belang dat de huidige bewoners van het plangebied geen onaanvaardbare hinder ondervinden van het uiteindelijke alternatief. Het uiteindelijk te kiezen tracé dient dan ook maximaal te worden ingepast in de bestaande (groene) omgeving. Dit aspect wordt ten onrechte nergens in de Notitie benoemd.	De insteek is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen en zorg te dragen voor een goede inpassing. In deze fase ligt de focus op het bepalen van de vervoerstrategie voor CID Binckhorst waarbij ook de kansen en risico's voor inpassing aan bod komen. Ten behoeve van het Plan-MER worden de trace alternatieven uitgewerkt tot een schetsontwerp om inzicht te krijgen in de benodigde ruimte en daarmee aantasting van bestaande waarden en om de effecten op de omgeving in beeld te brengen. In het afweegkader zijn meerdere criteria opgenomen om de effecten om de woonomgeving te bepalen, zoals geluid, trillingen, luchtkwaliteit en ruimtegebruik (wijkgroen, barrières e.d.). Naar aanleiding van zienswijzen wordt in het onderzoek wordt 'ruimtelijke kwaliteit van de bestaande omgeving' meegenomen als expliciet criterium.
b)	Indiener stelt dat uit het volgende blijkt dat deze maximale inpassing noodzakelijk is en tot aangepaste keuzes zal moeten leiden: Bij alternatief 1 (HOV Tram) en alternatief 2 (Lightrail) wordt uitgegaan van een tak richting Delft vanaf de Binckhorstlaan, via de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg waar vervolgens kan worden aangesloten op de huidige infrastructuur van lijn 1. Daarbij wordt volledig uit het oog verloren dat ruimte zeer schaars is in dit deel van Voorburg-West. De Binckhorstlaan vanaf de kruising met de Maanweg tot aan de kruising met de Prinses Mariannelaan heeft geen bestaande tramrails waar gebruik van kan worden gemaakt. Dit betekent dat er een (tram)rails aangelegd moet worden die een zeer ernstige aantasting van het woon- en leefklimaat van bewoners van deze straat met zich brengt. Uit verkeersstudies bij de plannen voor de Rotterdamsebaan en het Omgevingsplan Binckhorst blijkt dat het aantal verkeersbewegingen op het wegvak Binckhorstlaan-Prinses Mariannelaan-Geestbrugweg navenant zal toenemen. De Rotterdamsebaan, zo staat vast, levert geen oplossing voor het lokale bestemmingsverkeer, dat met de bouw van de duizenden nieuwe woningen op de Binckhorst zeer navenant zal toenemen. Volgens sommige studies zelfs met 39% als gevolg van de verkeersaantrekkende werking. Hier kan geen enkel OV alternatief iets aan veranderen. Wanneer hier ook nog een tram aan wordt toegevoegd, dan leidt dit tot een totaal onleefbare situatie voor omwonenden. De keuze voor de aftakking naar Delft ligt bovendien al volledig vast, terwijl	Voor dit deel van het plangebied is bekend dat de ruimte beperkt is. Er worden schetsontwerpen gemaakt voor het zuidelijk deel van de Binckhorstlaan (tussen kruising met de Maanweg en de Prinses Mariannelaan) voor alle alternatieven, waarbij ook wordt uitgewerkt op welke wijze een HOV baan kan worden ingepast. In het Plan-MER worden de alternatieven beoordeeld om de effecten op de omgeving in beeld te brengen. Met het vaststellen van de NKO in 2019 wordt voorzien in een nieuw HOV tracé tussen Den Haag Centraal en station Voorburg. Daarbij is voorzien in een aansluiting van dit tracé vanaf de Binckhorstlaan op de huidige infrastructuur naar Delft tot 2030 (middellange termijn). Van Den Haag Centraal en station Voorburg bestaat de mogelijkheid om het HOV-tracé op de lange termijn te verbinden met de regio richting Scheveningen, Zoetermeer en Delft (2040, lange termijn als onderdeel van de studie Koningscorridor).

	een nut- en noodzaaktoets ontbreekt. Was deze toets wel uitgevoerd, dan was al snel gebleken dat er totaal geen noodzaak noch nut bestaat van de aftakking. Zo kunnen reizigers via station Den Haag HS naar Delft reizen. Ook kunnen reizigers door slechts een klein stukje te lopen vanaf een nieuwe halte op de Maanweg naar de Prinses Mariannelaan, overstappen op een prima busverbinding. Ook is niet aangetoond hoeveel reizigers daadwerkelijk gebruik zullen gaan maken van deze aftakking. Kortom, de noodzaak van de aftakking naar Delft is niet aanwezig, terwijl deze aftakking een onaanvaardbare aantasting oplevert van het woon- en leefklimaat van bewoners van dit deel van Voorburg-West.	
c)	Indiener stelt dat de Notitie een goed startpunt is voor verder onderzoek en participatie van bewoners van het plangebied. Bewoners die als geen ander nut en noodzaak en gevolgen kunnen aangeven en die daarom veel intensiever betrokken moeten worden bij het proces. Indiener verzoekt dan ook om de burgers van Leidschendam-Voorburg vanaf nu intensief te betrekken bij de verdere stappen en ontwikkelingen.	De initiatiefnemers zullen langs twee lijnen de betrokkenheid van de omgeving in deze fase intensiever gaan organiseren: 1). In het vervolg van de Verkenning en in aanloop naar de tweede trechtering (de keuze van een voorkeursalternatief) worden bewoners en belanghebbenden actief geïnformeerd over de Verkenning met (online) informatiebijeenkomsten, website, nieuwsbrieven etc. Dit in aanvulling op de inspraakprocedure ten aanzien van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en inspraak in 2021 over het Masterplan Mobiliteit. 2). Daarnaast wordt vanuit het project een gezamenlijk Bewonersplatform georganiseerd voor bewoners, belanghebbenden en georganiseerde belangengroepen zoals de Bewonersorganisaties in Voorburg, Rover en de Fietsersbond uit Leidschendam-Voorburg en Den Haag. Doel van dit Bewonersplatform is het zorgvuldig en nauw betrekken van bewoners bij het proces en de inhoudelijke stappen in de verkenning. De status van dit Bewonersplatform is in lijn met het participatieniveau ‘proactief informeren en raadplegen’.

5.32 Zienswijze 32

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener geeft aan het op prijs te stellen wanneer bijv. in de Voorburgse editie van "Het Krantje", het ter inzage leggen van dit document, inclusief de termijn waarop commentaar kon worden gegeven, was gepubliceerd of, zoals vaker wordt toegepast, een bericht hierover in de brievenbus zou zijn geland. Wanneer daarover wel is gecommuniceerd, ook naar de Voorburg inwoners en Indiener dat bericht heeft gemist, dan graag aangeven waar en wanneer dat is gebeurd.	Het bericht dat inspraak mogelijk was op de OV-Verbinding Binckhorst heeft op 2 september 2020 in de Gemeenterubriek van de huis-aan-huisbladen In Den Haag en Leidschendam-Voorburg gestaan. Daarnaast ook in de digitale nieuwsbrief van 3 september 2020 en ook nog op de gemeentelijke website.
b) Indiener stelt dat de titel van de notitie suggereert dat hierin niet alleen over de (on-)mogelijkheden van het openbaar vervoer worden beschreven maar ook van het fietsverkeer, het autoverkeer en van voetgangers-voorzieningen. Omdat afgezien van enkele bijna zijdelingse aantekeningen betreffende het fietsverkeer, "alleen" de inrichting van het openbaar vervoer onderwerp is van de notitie; de vlag dekt dus niet de lading. Een deel van de problematiek van (on-)bereikbaarheid van het Binckhorstgebied wordt al veroorzaakt door de huidige verkeersdruk, verkeersdruk die dus "van buiten de stad" afkomstig is. De verkeersdruk wordt nog eens verergerd door de extra vervoersbewegingen die het gevolg zijn van de geplande bebouwing van het Binckhorst-gebied. Wanneer de huidige verkeersdruk verminderd zou kunnen worden (bv. door het aanleggen van Park&Ride parken in de periferie van Haaglanden met uitstekende OV verbindingen naar het centrum van de stad), dan zal dat ook impact (kunnen) hebben op de te kiezen OV structuren voor het Binckhorst-gebied. Indiener vindt hierover weinig informatie in deze notitie. In het rapport worden een 10-tal oplossingsrichtingen vermeld waaruit een drietal kansrijke oplossingsrichtingen zijn uitgewerkt. Indiener vindt het jammer dat een metro-achtige oplossingsrichting hier niet bij genoemd is. Slechts op 1 plek, nl. op pagina 28, wordt een tunnel-achtige oplossing geschetst, overigens zonder verdere uitwerking.	De problematiek van de huidige onbereikbaarheid spitst zich toe op de slechte verbinding met het openbaar vervoer in het gebied. Het is juist de bedoeling om goed openbaar vervoer in het gebied te realiseren zodat ondanks de toename van het aantal woningen en bestemmingen de automobiliteit beperkt blijft. Het realiseren van Park & Ride is geen onderdeel van de beoordeling in het Plan-MER (en uiteindelijke afweging) maar wel beleid van de gemeente en regio. De volledig ondergrondse oplossing die in de Notitie Kansrijke Alternatieven uit 2019 is benoemd, is in de afweging afgevallen omdat deze zeer kostbaar is en niet faseerbaar waardoor er niet op de komende termijn van 10 jaar een goede OV-oplossing beschikbaar is.
c) Het verbaast Indiener dat het tracé voor het HOV kennelijk al vast ligt. Het geschetste tracé ligt eigenlijk rondom de woongebieden heen in plaats van	Op grond van de zienswijzen worden er twee tracés aan het onderzoek toegevoegd, namelijk een tracé via de Prinses Mariannelaan en een tracé via de Zonweg en

	door de woongebieden zelf, hetgeen logischer zou zijn geweest omdat de afstand tussen HOV en woning dan korter zou zijn geweest.	Regulusweg. Het tracé via de Prinses Mariannelaan wordt in het Plan-MER onderzoek meegenomen als faseringsvariant, wat inhoudt dat er tijdelijk (tot 2040) gebruik gemaakt zou kunnen worden van het tracé door de Prinses Mariannelaan. Ook het tracé via de Zonweg – Regulusweg wordt toegevoegd aan het onderzoek. In eerste instantie wordt door middel van een quick scan gekeken naar de ruimtelijke inpassing, de verstedelijking, de kosten en de vervoerwaarde van dit tracé. Op grond van de resultaten van deze quick scan wordt dit tracé mogelijk volwaardig toegevoegd aan het onderzoek. Over de uit te voeren analyse en de uitkomsten daarvan wordt via de gebruikelijke kanalen, de komende informatiebijeenkomsten en in het op te richting Bewonersplatform gecommuniceerd.
d)	Indiener mist in het demografische aspect in het rapport. Wordt er uitgegaan van de behoeftes van primair een jonge bevolking (iedereen op de fiets!) of stelt de grijze golf die er op de termijn waarvoor gepland wordt ruimschoots aanwezig is andere eisen aan mobiliteit?	De bereikbaarheidseffecten worden in het Plan-MER met behulp van verkeersmodellen bepaald, waarin ook wordt gekeken naar de effecten op de verschillende modaliteiten (voetgangers, fietsers, OV, autoverkeer). In de basis wordt niet uitgegaan van 1 specifieke bevolkingsgroep, maar een gemengde samenstelling. In de berekening wordt rekening gehouden met aanvullende maatregelen om het autogebruik te verminderen, zoals goede fietsvoorzieningen, ontmoedigen autogebruik (lage parkeernorm, parkeertarieven) en nieuwe mobiliteitsontwikkelingen (Smart Mobility, mobiliteitshubs).
e)	De inpassing van de HOV verbinding in het profiel van de Maanweg lijkt Indiener erg moeilijk wanneer de bestaande groenstrook intact moet worden gelaten. Op maaiveld niveau is er geen ruimte voor (trottoir, brede fietspaden, rijstroken voor gemotoriseerd verkeer, vrije baan voor HOV). Aantasting van de groenstrook is ongewenst o.m. vanuit milieu-overwegingen en vanuit het pogen Dan Haag om een stad met veel groen te laten zijn.	Het belang van de groenstrook langs de Maanweg wordt ook door initiatiefnemers gezien. Deze groenstrook is een waardevol groengebied (ecologische zone) dat als zodanig is opgenomen in de omgevingsplannen en gemeentelijk beleid van zowel Den Haag als Leidschendam-Voorburg. In het kader van het Plan-MER worden schetsontwerpen opgesteld. Met de inpassing van de HOV-baan in de Maanweg en de stedenbouwkundige wijzigingen krijgt de inrichting van de Maanweg een ander dwarsprofiel. Voor de Maanweg e.o. is een gebiedspaspoort opgesteld, waarin de stedenbouwkundige uitgangspunten zijn benoemd (Den Haag, Visie Maanweg, december 2019). In het schetsontwerp wordt aangesloten bij het stedenbouwkundig wensbeeld voor de Maanweg, waarbij enerzijds voldoende ruimte wordt geboden voor voetgangers en fietsers en kwalitatief hoogwaardig groen en anderzijds de HOV-baan in het stedenbouwkundige beeld wordt ingepast. In de ontwerpen wordt zoveel mogelijk rekening gehouden deze groenstrook te behouden en waar mogelijk te verbeteren. De effecten op deze groenstrook en ook mogelijke maatregelen zijn onderwerp van het Plan- MER.

f)	In de aansluiting van het openbaar vervoer op bestaande tramverbindingen o.a. naar Delft, wordt een railvoorziening genoemd die aansluit op de railverbinding die nog in de Prinses Mariannelaan c.q. Geestbrugweg ligt. De Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg zijn hier helemaal niet voor geschikt: te smal. Bovendien tast het gebruik van deze bestaande rail-infrastructuur het principe van HOV en ongelijkvloerse kruisingen aan.	In de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg zal inderdaad maatwerk nodig zijn om een (H)OV-verbinding in te passen. De verdere uitwerking van HOV richting o.a. Delft/Rijswijk (via Geestbrugweg) maakt onderdeel uit van de preverkenning Koningscorridor, daarbij wordt ook gekeken naar de beschikbare ruimte en de consequenties van inpassing.
g)	Indiener vindt het onbegrijpelijk dat een deel (of misschien wel alles) van de groene speelweide bij het Station Voorburg moet worden opgeofferd voor een aansluiting van het HOV op station Voorburg. Deze speelweide vervult een grote functie binnen Voorburg-West. Bijna ongeacht het weer, wordt deze speelweide veel gebruikt door jonge gezinnen en jongeren. Bovengrondse verbinding vind ik daarom zeer ongewenst, ondergrondse aansluiting zou kunnen. Dan kan (later) ook het park rond het Huygens' kasteeltje intact blijven. Bovendien zou dan ook de Scouting-groep op hun huidige locatie kunnen blijven.	Zie beantwoording zienswijze 29b.
h)	Indiener stelt op pagina 39 ook een AVLM aansluiting bij station Voorburg te zien. Niet opgenomen in de lijst met afkortingen, ga ik er vanuit dat hiermee Automatisch Vervoer Last Mile wordt bedoeld. Wordt hiermee de shuttle bus bedoeld? Wat zijn de plannen hiermee?	Met de term AVLM die is opgenomen op kaart zoals opgenomen op pagina 39 (Bijlage 2 Realisatieplan No-regretpakket (juli 2019) wordt inderdaad bedoeld automatisch vervoer op de 'last mile' (AVLM).
i)	Indiener benoemt het uitgangspunt: Bevordering van het gebruik van fietsen als middel van vervoer en stelt dat ook wordt aangegeven dat fiets-stallingen inpandig zouden moeten worden aangelegd. Er zijn echter een beperkt aantal fietsparkeergelegenheden ingetekend die zo te zien in aparte ruimtes zijn ingericht. Te weinig voor het grote aantal fietsen dat men kan verwachten, niet inpandig en te veraf gelegen ten opzichte van de wooneenheden. Gevolg zal zijn een groot aantal fietsen "op straat" geparkeerd.	Het door Indiener aangegeven uitgangspunt wordt gezien als een terecht aandachtspunt, maar dit is iets voor de vervolgfase (planuitwerking).

j) Indiener geeft aan uit de notitie te halen dat de infrastructuur voor fietspaden grotendeels wordt aangelegd langs de Binckhorstlaan en langs de randen van het Binckhorst gebied. Daaruit trekt Indiener de conclusie dat de 3 bruggen die in het "Visie Maanweg"-rapport zijn aangegeven over de Broeksloot vanuit de Binckhorst naar Voorburg-West, slechts voetgangersbruggen zijn of vormen zij een essentieel element in de fietsverbindingen infrastructuur? Zo ja, hoe wordt dan vanuit Voorburg aangesloten op deze fiets-infrastructuur?	In de schetsontwerpen worden de locaties van de haltes indicatief opgenomen. De exacte locatie van de haltes wordt in de volgende fase (planuitwerking voorkeursalternatief) bepaald. Voor de halte langs de Maanweg kan dan ook gelden dat bij de nadere uitwerking (de planuitwerking) wellicht een langzaam verkeersverbinding richting de Overburgkade wenselijk is. De keuze voor een fiets-/voetgangersverbinding of alleen voetgangersverbinding wordt daar gemaakt.

5.33 Zienswijze 33

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener stelt dat het merendeel van de te onderzoeken opties minimaal een majeure impact zullen hebben op de omgeving, met de nadruk op Opa's Veldje. Indiener stelt voor om de volgende punten mee te laten wegen in het onderzoek naar de voorkeursvariant: 1. In hoeverre kan de scouting op een veilige manier (bal)sport- en spelactiviteiten uitvoeren met kinderen in de leeftijd van 5-18 jaar. 2. In hoeverre kunnen de huidige waterpartijen rond Opa's veldje behouden blijven, inclusief de toegang naar de Trekvliet. 3. In hoeverre kan de scouting bouwwerken/stellages van houten palen blijven maken (ook wel Pionieren genoemd) en ruimte overhouden om dit veilig te kunnen doen.	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
b) Indiener verzoekt onderzocht te hebben (zowel voor de uitvoeringsfase tijdens de bouw als ook voor de definitieve fase) welke impact de vervoersvariant en het ingetekende tracé heeft 1. op de bereikbaarheid van het clubhuis 2. op trillingen en eventuele schade aan het clubhuis	In het Plan-MER worden de effecten van de tracés in beeld gebracht, daarbij wordt ook onderzoek gedaan naar geluidsbelasting, trillingen en bereikbaarheid. Hierbij wordt in de beoordeling ook rekening gehouden met bestaande bebouwing, waaronder het clubhuis. Bouwschade, waardevermindering (of -verhoging) zijn geen onderdeel van het onderzoek.

	3. op geluidsoverlast in het clubhuis en de activiteiten welke daarin worden ondernomen.	
c)	Indiener geeft aan dat het tijdens de online bijeenkomst niet duidelijk is geworden waarom een alternatieve route welke via de Maanweg direct onder de sporen/A12 doorgaat niet is onderzocht, waarbij het tracé haar route via de Laan van Nieuw Oosteinde naar Station Voorburg kan vervolgen. Indiener stelt dat dit een logische optie is naast een volledig verdiepte ligging met behulp van een bouwmethode welke de historische staat van ons clubhuis niet aantast.	Het door Indiener aangedragen alternatief dat voorziet in doortrekking van het Maanweg HOV-tracé onder de A12 wordt niet gezien als een geschikte mogelijke oplossing voor een HOV-verbinding (ook al wordt daarmee Opa's Veldje en de loop-en fietsroute Huygens'-traverse ontzien). Het zorgt voor een conflict met het autoverkeer op de toe- en afritten van de A12 waar doorstroomhinder voor autoverkeer en OV ontstaat. Ook is er aan de andere zijde van de A12 onvoldoende ruimte voor de inpassing van de aan HOV baan. Daarnaast past het niet bij optie voor de mogelijke toekomstige doorkoppeling naar Zoetermeer.
d)	Indiener geeft aan verrast te zijn dat de ligging van het tracé op basis van een logische analyse nagenoeg vastligt en mogelijk majeure impact heeft op de scouting. Indiener stelt verbaast te zijn dat in de notitie geen enkele verwijzing naar de scouting is gemaakt, terwijl diverse media de impact voor de scouting wel direct signaleren op basis van dezelfde notitie. Met de enorme toename van woningen, waarbij weinig rekening is gehouden met speelruimte en groen, zou juist het behoud van Opa's Veldje en activiteiten zoals Scouting een hoge prioriteit in de plannen moeten krijgen. Indiener ziet dit graag terug in het Masterplan en/of Plan-MER.	Op grond van de zienswijzen worden er twee tracés aan het onderzoek toegevoegd, namelijk een tracé via de Prinses Mariannelaan en een tracé via de Zonweg en Regulusweg. Het tracé via de Prinses Mariannelaan wordt in het Plan-MER onderzoek meegenomen als faseringsvariant, wat inhoudt dat er tijdelijk (tot 2040) gebruik gemaakt zou kunnen worden van het tracé door de Prinses Mariannelaan. Ook het tracé via de Zonweg – Regulusweg wordt toegevoegd aan het onderzoek. In eerste instantie wordt door middel van een quick scan gekeken naar de ruimtelijke inpassing, de verstedelijking, de kosten en de vervoerwaarde van dit tracé. Op grond van de resultaten van deze quick scan wordt dit tracé mogelijk volwaardig toegevoegd aan het onderzoek. Over de uit te voeren analyse en de uitkomsten daarvan wordt via de gebruikelijke kanalen, de komende informatiebijeenkomsten en in het op te richting Bewonersplatform gecommuniceerd. Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.
e)	Indiener geeft aan graag in gesprek te gaan, en mocht de voorkeur toch uitgaan naar een tracé over Opa's Veldje, om mee te denken over de beste inpassing van de scouting in deze plannen en de budgettaire impact hiervan op het integrale mobiliteitsplan voor de CID Binckhorst.	Gedurende het verdere onderzoek en ook tijdens de eventuele planuitwerking daarna blijven wij graag met u in gesprek. Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.

5.34 Zienswijze 34

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener stelt dat het voorlopig eindpunt van het plan tot 2030 voor Leidschendam-Voorburg een ongelijkvloers station Voorburg is. Het kan dan bijna niet anders dan dat het plan is de lijn ongelijkvloers door te trekken naar Zoetermeer en vervolgens naar Delft en Rotterdam. Indiener dat een verbinding Den Haag - Rijswijk - Delft - Rotterdam (The Hague airport) en vervolgens tracé Erasmuslijn lijkt veel logischer.	De studie Bereikbaarheid CID-Binckhorst richt zich op de verbinding Den Haag - Binckhorst - Voorburg. Eén van de aspecten waarop het voorkeursalternatief bepaald gaat worden, is toekomstvastheid. Daarbij wordt gedoeld op de mogelijke doortrekking van de lijn vanuit Voorburg naar Zoetermeer. De verdere uitwerking van de doortrekking van Voorburg naar Zoetermeer maakt deel uit van een studie die parallel loopt (preverkenning Koningscorridor). Voor de verbinding naar Delft wordt vanuit die studie een tracé onderzocht dat vanaf de Binckhorst via Geestbrugweg naar Rijswijk en verder naar Delft loopt.
b) Indiener stelt dat een plan waarbij een verkeersader dichter op Hofwijck wordt gelegd geen wenselijke ontwikkeling is. Het aantasten van een monument is niet wat een overheid in overweging dient te nemen.	De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) heeft ook een zienswijze ingediend waarin zij gezien te hebben dat cultureel erfgoed volwaardig wordt meegenomen in het milieuonderzoek. De RCE wordt ook om advies gevraagd ten aanzien van de beoordeling van dit aspect voor een tracé richting Zoetermeer ter hoogte van Huygens" Hofwijck in het Plan-MER. Voor Hofwijck wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 4a.
c) Indiener geeft aan dat in Voorburg nog gebruik gemaakt kan worden van het bestaande spoor van voorheen lijn 10. De halte van lijn 10 kan eventueel naar onder het station verlegd worden en blijft dan op straatniveau.	In de eerste fase van de Verkenning CID-Binckhorst (2018-2019) zijn voor de verbinding tussen de Binckhorstlaan en station Voorburg de routes langs de Maanweg en langs de Mariannelaan beschouwd. De route via de Prinses Mariannelaan biedt echter geen mogelijkheid om in de toekomst een goede doorkoppeling te maken naar de regio (Zoetermeer en verder) en heeft vanwege het woonprofiel onvoldoende ruimte om als hoogwaardig lightrail uit te voeren. Daarom wordt in de NRD in aansluiting op het eindbeeld van de Koningscorridor uitgegaan van de route langs de Maanweg. Een tracé langs de Prinses Mariannelaan kan mogelijk wel een tijdelijke oplossing bieden richting het eindbeeld. Naar aanleiding van de reacties op de NRD met betrekking tot het te onderzoeken tracé en de mogelijkheid om als tijdelijke oplossing te fungeren de route langs de Prinses Mariannelaan als faseringsvariant tevens in de MER worden bestudeerd.

5.35 Zienswijze 35

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener geeft aan graag meerdere mogelijkheden onderzocht te zien worden: 1. Het eerste alternatief is de trambaan op de Maanweg onder het viaduct (Wilhelmina viaduct) van de Utrechtsebaan door te leiden. Naar de andere kant van het talud. Waar dan het tram tracé een stukje over de Laan van Nieuw-Oosteinde gaat, langs het politiebureau. En daar dan aansluit op het NS station en het busstation Voorburg. Zo sluit de tram dus makkelijk aan op de Intercity naar Utrecht en de bus naar Leiden CS. Het grote voordeel van dit tracé is dat het gemakkelijker kan worden ingepast in het brede profiel van de Laan van Nieuw Oosteinde (Voorburg). Maar dat betekent wel dat aan de studie de viaductdoorgeleiding voor deze viaducten moet worden meegenomen met de andere viaducten op de Binckhorslaan. Hierover dient zo snel mogelijk maar in ieder geval voor de besluitvorming over het Masterplan door de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg (planning: april 2021) duidelijkheid te komen; boter bij de vis zogezegd, meest voor de hand liggend alternatief - is om het tracé midden door de nieuw te bouwen wijk te laten lopen, en niet aan de randen ervan zodat de afstand van OV tot de huishoudens gemiddeld het best wordt verdeeld, en het gebruik van het OV wordt gestimuleerd. Ook hier geldt dat bij de bouw van nieuwe woningen makkelijker mitigerende maatregelen kunnen worden ingepast om de hinder van een HOV verbinding voor de deur te reduceren 2. Een tweede alternatief is om het tracé midden door de nieuw te bouwen wijk te laten lopen, en niet aan de randen ervan zodat de afstand van OV tot de huishoudens gemiddeld het best wordt verdeeld, en het gebruik van het OV wordt gestimuleerd. Ook hier geldt dat bij de bouw van nieuwe woningen makkelijker mitigerende maatregelen kunnen worden ingepast om de hinder van een HOV verbinding voor de deur te reduceren. Mijn voorstel is: laat de OV verbinding lopen via de Zonweg of via een verhoging via de	In het visiedocument Schaalsprong OV Den Haag en omgeving (RIS303479, vastgesteld 13 september 2019) is de ambitie van de gemeente Den Haag weergegeven voor het OV netwerk in de stad en regio voor het eindbeeld in 2040. Hiervoor zijn op hoofdlijnen verschillende netwerkscenario's onderzocht. Geconcludeerd is dat het ontwikkelen van hoofdassen voor het OV om de stad en regio te verbinden het meeste effect heeft op de doelen van de stad en regio om de economische kracht van de agglomeratie te vergroten en de noodzakelijke groei van woningen in de regio duurzaam te kunnen realiseren. Een van die assen is de Koningscorridor die het centrum van Den Haag via de nieuwe ontwikkelingen in de Binckhorst verbindt met Zoetermeer en Den Haag. De HOV verbinding die in de NRD is opgenomen betreft de eerste fase van deze corridor. Vanwege de vaste punten op deze as met een koppeling met Den Haag Centraal, het passeren van de treinsporen, het in de Binckhorst aansluiten bij de ruimtelijke ontwikkelingen ten behoeve van een hoogstedelijk woon-, werk- en leefgebied rond de Binckhorstlaan/Maanweg en de aansluiting van station Voorbrug als overstappunt, zijn de ruimtelijke opties voor mogelijke tracés beperkt. Andere tracéopties zijn daarom al in een vroegtijdig stadium afgevallen. Ten aanzien van de door Indiener voorgestelde mogelijkheden: 1. Het door Indiener aangedragen alternatief dat voorziet in doortrekking van het Maanweg HOV-tracé onder de A12 wordt niet gezien als een geschikte mogelijke oplossing voor een HOV-verbinding (ook al wordt daarmee Opa's Veldje en de loop-en fietsroute Huygens'-traverse ontzien). Het zorgt voor een conflict met het autoverkeer op de toe- en afritten van de A12 waar doorstroomhinder voor autoverkeer en OV ontstaat. Ook is er aan de andere zijde van de A12 onvoldoende ruimte voor de inpassing van de HOV baan. Daarnaast past het niet bij de optie voor de mogelijke toekomstige doorkoppeling naar Zoetermeer. 2. Een tracé binnen het aangeduide plangebied sluit goed aan bij de ruimtelijke ontwikkelingen ten behoeve van een hoogstedelijk woon-, werk- en leefgebied rond de

	Saturnusstraat en dan vanuit die straat aansluiten op het spoor. 3. Het derde alternatief is de tram lijn ondergronds te laten lopen over de Maanweg. Dit zou ook kunnen bij de voorstellen bij punt 2.	Binckhorstlaan/Maanweg zoals mogelijk gemaakt met het Omgevingsplan Binckhorst. In het Omgevingsplan Binckhorst wordt géén specifiek tracé voor de HOV-verbinding vastgelegd. Wel maakt het Omgevingsplan Binckhorst het aanleggen van een HOV-verbinding mogelijk ('toelatingsplanologie'), maar een specifiek tracé (bijvoorbeeld het tracé via de Maanweg) wordt niet dwingend planologisch vastgelegd in dit Omgevingsplan. Het tracé via de Zonweg – Regulusweg wordt toegevoegd aan het onderzoek. In eerste instantie wordt door middel van een quick scan gekeken naar de ruimtelijke inpassing, de verstedelijking, de kosten en de vervoerwaarde van dit tracé. Op grond van de resultaten van deze quick scan wordt dit tracé mogelijk volwaardig toegevoegd aan het onderzoek. Over de uit te voeren analyse en de uitkomsten daarvan wordt via de gebruikelijke kanalen, de komende informatiebijeenkomsten en in het op te richting Bewonersplatform gecommuniceerd. 3. Een volledig ondergronds tracé is wel beschouwd in de 1e fase van de Verkenning maar is afgevallen omdat een volledig ondergronds tracé naast kostbaar ook niet past bij de ruimtelijke invulling van de Binckhorst.
b)	Indiener geeft aan dat de NRD een driedelige opgave schetst: mogelijk maken van verstedelijking, bijdragen aan de bereikbaarheid en bijdragen aan regionale ambities rond OV en fiets. De opgave 'bijdragen aan het verbeteren of tenminste het behoud van de kwaliteit van de leefomgeving van het bestaand gebied' ontbreekt. Dit is om de volgende redenen opvallend te noemen: 1. Zowel in de m.e.r op het Omgevingsplan Binckhorst als in de m.e.r. op de Rotterdamsebaan is aangetoond dat in het gebied CID-Binckhorst de milieukwaliteitsnormen tegen de wettelijke grenswaarden aan liggen. In het gebied rond de Voorburgse Binckhorslaan/Maanweg geldt een geluidbelasting van 60-65 dB, waar 48 dB de voorkeurswaarde is en 65 dB de grenswaarde. 2. Voor NO2 zit dit gebied nu al - nog zonder toename van woningen - dicht tegen de norm van 40 pg/m3 per jaar aan. Datzelfde geldt voor fijn stof (PM2,5), waar de WHO advieswaarde (10 pg/m3 pj) veel strenger is dan de huidige norm (25 Mg/m3pj). 3. In het NRD wordt nergens gesteld dat de milieu-effecten in kaart gebracht en meegewogen zullen worden. Wij verzoeken u in de m.e.r.	In het Plan-MER worden de effecten van het tracé in beeld gebracht voor het studiegebied, inclusief het deel in Voorburg. Daarbij wordt ook onderzoek gedaan naar geluidsbelasting, luchtkwaliteit en trillingen op het detailniveau dat nodig is om een voorkeursalternatief te kiezen. In de vervolgfase (planuitwerking) wordt meer in detail onderzoek gedaan voor de betreffende aspecten. Geluid is onderdeel van het afweegkader zoals opgenomen in de NRD in hoofdstuk 4. Het detailniveau dat Indiener vraagt (waaronder cumulatie) gaat in dit stadium van de Verkenning verder dan nodig is voor de besluitvorming (en in dit stadium niet onderscheidend). Voor de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief (planuitwerkingsfase) zal wel gedetailleerder akoestisch onderzoek verricht worden.

specifiek aandacht te besteden aan de milieu-effecten van het Masterplan op de Voorburgse Binckhorstlaan/Maanweg, zowel in het referentiescenario als in het toekomstige scenario. 4. Bij geluid wordt alleen gekeken naar de separate geluidbelasting van weg, spoor en industrie. Wij verzoeken u om bij geluid ook het cumulatie-effect mee te nemen. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet (‘Aanvullingswet Geluid Omgevingswet’) wordt de cumulatieve geluidbelasting beoordeeld, dus de totale geluidbelasting van industrie, spoor, lokaal verkeer en snelwegverkeer. 5. Wij verzoeken u dan ook in de m.e.r. aan te geven wat de effecten van geluid, fijn stof (PM2,5) en trillingen door tram of bus zullen zijn op het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan/maanweg en hoe de hinder die hierdoor wordt ervaren, inclusief monitoring hiervan, wordt meegewogen in het uiteindelijke besluit.	

5.36 Zienswijze 36

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener stelt dat de m.e.r. vereist dat er alternatieven worden geboden voor de tracé keuze. In dit plan wordt feitelijk maar één tracé voorgelegd. Zijn alternatieven onderzocht (met mogelijk minder milieu effecten, is ondergronds als optie onderzocht)? Waarom moet het tracé doorlopen tot station Voorburg en kan het bijvoorbeeld niet stoppen aan de Haagse zijde van de Maanweg? De toegevoegde waarde van het tracé vanaf Opa’s veldje is nihil. Doortrekken van het tracé naar Zoetermeer terwijl er een prima spoorverbinding ligt lijkt overbodig. Belemmering van de kwetsbare detailhandel in de Herenstraat doordat er een spooroverweg komt wanneer het traject op maaiveld wordt gerealiseerd is niet wenselijk.	In het visiedocument Schaalsprong OV Den Haag en omgeving (RIS303479, vastgesteld 13 september 2019) is de ambitie van de gemeente Den Haag weergegeven voor het OV netwerk in de stad en regio voor het eindbeeld in 2040. Hiervoor zijn op hoofdlijnen verschillende netwerkscenario’s onderzocht. Geconcludeerd is dat het ontwikkelen van hoofdassen voor het OV om de stad en regio te verbinden het meeste effect heeft op de doelen van de stad en regio om de economische kracht van de agglomeratie te vergroten en de noodzakelijke groei van woningen in de regio duurzaam te kunnen realiseren. Een van die assen is de Koningscorridor die het centrum van Den Haag via de nieuwe ontwikkelingen in de Binckhorst verbindt met Zoetermeer en Den Haag. De HOV verbindingen die onderzocht worden betreft de eerste fase van deze corridor. Vanwege de vaste punten op deze as met een koppeling met Den Haag Centraal, het passeren van de treinsporen, het in de Binckhorst aansluiten bij de ruimtelijke ontwikkelingen ten behoeve van een hoogstedelijk woon-, werk- en leefgebied rond de

	Binckhorstlaan/Maanweg en de aansluiting station Voorbrug als overstappunt, zijn de ruimtelijke opties voor mogelijke tracés beperkt en zijn andere tracéopties al in een vroegtijdig stadium afgevallen. Op grond van de zienswijzen worden er twee tracés aan het onderzoek toegevoegd, namelijk een tracé via de Prinses Mariannelaan en een tracé via de Zonweg en Regulusweg. Het tracé via de Prinses Mariannelaan wordt in het Plan-MER onderzoek meegenomen als faseringsvariant, wat inhoudt dat er tijdelijk (tot 2040) gebruik gemaakt zou kunnen worden van het tracé door de Prinses Mariannelaan. Ook het tracé via de Zonweg – Regulusweg wordt toegevoegd aan het onderzoek. In eerste instantie wordt door middel van een quick scan gekeken naar de ruimtelijke inpassing, de verstedelijking, de kosten en de vervoerwaarde van dit tracé. Op grond van de resultaten van deze quick scan wordt dit tracé mogelijk volwaardig toegevoegd aan het onderzoek. Over de uit te voeren analyse en de uitkomsten daarvan wordt via de gebruikelijke kanalen, de komende informatiebijeenkomsten en in het op te richting Bewonersplatform gecommuniceerd.
b) De NRD is afgestemd op het nieuw te ontwikkelen gebied Binckhorst van Den Haag maar houdt geen rekening met de reeds bestaande structuur en (oude) bebouwing van Voorburg West. Een verdere aantasting van het terrein van Hofwijck, het speelveld en de karakteristieke bebouwing in dit deel van de wijk Voorburg West zou een verarming van dit leefgebied zijn. De druk op deze wijk wordt sowieso al flink verhoogd door de ontwikkeling van het gebied Binckhorst gebied a.g.v. de zeer lage parkeernorm, de te verwachten sluiproutes na ingebruikname van de tunnel en het gebrek aan winkels een voorzieningen in de Binckhorst.	Voor het Opa’s veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a. Voor Hofwijck wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 4a.

Beantwoording zienswijzen

5.37 *Zienswijze 37*

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener stelt dat los van de hoogte en wandwerking van de bouwblokken (waar wij waarschijnlijk toch invloed op hebben) is mijn grootste bezwaar de mogelijke aantasting van de groenstrook rond de Broeksloot. Deze ecologische / groen zone is belangrijk voor de leefkwaliteit van onze buurt. Aan de Haagse kant is het een onverzorgde kant aan de Voorburgse kant is het parkachtig ingevuld, opgeteld is het een 'dichte' groene afscheiding die gekoesterd moet worden. De Maanweg is een 's avonds een racebaan en trekt divers en verkeerd pluimage aan. Wat wij (ik hoor dat van iedereen in mijn omgeving) niet willen is dat deze groenzone wordt aangetast als stevige groene scheiding tussen deze stedelijke milieus. Dat betekent niet alleen qua dimensies ten behoeve van een vrij OV-traject en ook niet met loopbruggetjes, die een verdere versnippering van het groen betekenen, hangplekken worden en nog meer vluchtroutes betekenen voor inbrekers die onze buurt nu al onveilig maken. Kwaliteit zit ook in het 'helemaal om deze groene wandelzone heen moeten lopen/rijden'. Dus hou deze groene Broekslootzone tenminste in stand, versmal deze niet verder ten behoeve van een vrij OV-traject en voeg geen loopbruggen toe, zoals deze nu nog ingetekend zijn in de gebiedsvisie.	Het belang van de groenstrook rond de Broeksloot wordt ook door initiatiefnemers gezien. Deze groenstrook is een waardevol groengebied (ecologische zone) dat als zodanig is opgenomen in de omgevingsplannen en gemeentelijk beleid van zowel Den Haag als Leidschendam-Voorburg. In het kader van het Plan-MER worden schetsontwerpen opgesteld. Met de inpassing van de HOV-baan in de Maanweg en de stedenbouwkundige wijzigingen krijgt de inrichting van de Maanweg een ander dwarsprofiel. Voor de Maanweg e.o. is een gebiedspaspoort opgesteld, waarin de stedenbouwkundige uitgangspunten zijn benoemd (Den Haag, Visie Maanweg, december 2019). In het schetsontwerp wordt aangesloten bij het stedenbouwkundig wensbeeld voor de Maanweg, waarbij enerzijds voldoende ruimte wordt geboden voor voetgangers en fietsers en kwalitatief hoogwaardig groen en anderzijds de HOV-baan in het stedenbouwkundige beeld wordt ingepast. In de ontwerpen wordt zoveel mogelijk rekening gehouden deze groenstrook te behouden en waar mogelijk te verbeteren. De effecten op deze groenstrook en ook mogelijke maatregelen zijn onderwerp van het Plan-MER.

5.38 *Zienswijze 38*

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener vindt alle drie de alternatieven niet van deze tijd en stelt een metro voor. Alle trams en bussen zorgen voor verstoring van het verkeer en de lightrail verpest het straatbeeld.	Voor kennisgeving aangenomen. Een metro in de vorige fase is afgevallen, voor de tracé-alternatieven wordt naast inpassing op straatniveau en verhoogde inpassing ook gekeken naar verdiepte inpassing.

5.39 *Zienswijze 39*

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener stelt dat door de nieuwe vervoersorganisatie wordt Voorburg-West vrijwel afgesneden van openbaar vervoer. Indiener vraagt zich af of het een optie zou zijn om een voetgangersbrug te maken van de Overburgkade (Voorburg) naar de Maanweg ter hoogte van de halte. En een extra halte in de buurt van de kruising Binckhorstlaan Maanweg. Dus 2 suggesties: 1 voetgangersbrug van overbrugbare naar Maanweg 2 extra halte bij kruising Brinkhorst/ Maanweg Voordeel: bereikbaarheid voor Voorburgenaren is beter en dus meer reizigers die er gebruik van maken.	1. Voor de halte langs de Maanweg kan dan ook gelden dat bij de nadere uitwerking (planuitwerkingsfase) wellicht een voetgangersverbinding richting de Overburgkade wenselijk is. 2. Met betrekking tot de alternatieven 1 Tram en 2 HOV-Bus zijn er, naast de haltes bij Den Haag Centraal en station Voorburg, op het traject zoekgebieden voor haltes (de halteafstanden bedragen ca. 750 tot 1000 meter. Bij het alternatief 2 lightrail is de afstand groter (tussen de 1 en 2 km) en wordt eerder gekeken naar zoekgebieden voor haltes. De exacte positionering van de haltes wordt nader bepaald in de planuitwerkingsfase die start na de keuze voor het Voorkeursalternatief. In de huidige fase worden haltes indicatief aangegeven en als zodanig meegenomen in de beoordeling van de bereikbaarheids- en milieueffecten.

5.40 *Zienswijze 40*

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener stelt dat het fijn is dat de Binckhorst wordt ontwikkeld maar dat een tramverbinding neerleggen bovengronds echt niet kan. Er zijn zelfs al plannen om de A12 en de trein onder maaiveld te leggen zodat Voorburg West niet meer fysiek gescheiden wordt van Voorburg oud! De oude tuin van Hofwijck zou dan weer in ere kunnen worden hersteld. Op die manier zou er een mooie groene zone kunnen ontstaan voor zowel de huidige bewoners als de nieuwe buren van de Binckhorst. Indiener vraagt zich af of de geplande verbinding niet gewoon via een extra geboorde tunnel naast de tunnelbuis van de auto's mogelijk is?	Ten aanzien van de hoogteligging nemen wij kennis van de voorkeur van Indiener. Hierbij merken wij op dat een maaiveldligging niet is uitgesloten. Voor de HOV-bus en de tram wordt uitsluitend uitgegaan van een ligging op maaiveld. In het Plan-MER worden voor de lightrail ter hoogte van Opa's veldje de effecten van een verhoogde ligging onderzocht, waarbij ook wordt ingegaan op het scenario (variant) dat wordt uitgegaan van een verdiepte (ondergrondse) ligging. Een volledig ondergronds tracé is wel beschouwd in de 1e fase van de Verkenning maar is afgevallen omdat een volledig ondergronds tracé naast kostbaar ook niet past bij de ruimtelijke invulling van de Binckhorst en ook niet faseerbaar is. Voor Hofwijck wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 4a.

Beantwoording zienswijzen

5.41 Zienswijze 41

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener geeft aan zorgen te hebben over de OV-plannen van Den Haag naar Voorburg. Indiener woont aan de Westenburgstraat en ziet nu al om de paar minuten bussen door de woonstraat rijden. De straat is daar niet op gemaakt. Bussen kunnen elkaar niet passeren. De ene bus wijkt wat uit naar de zijstraat zodat de ander er langs kan. Indieners voorstel: voer eenrichting in door Westenburgstraat en laat de andere bus door de Laan van Nieuw Oost Eind (Parkweg) rijden.	De suggestie om eenrichtingsverkeer voor bussen in te stellen in de Westenburgstraat en de Laan van Nieuw Oosteinde voor bussen in de andere richting aan te houden zal worden bekeken. Daarbij zal onder andere worden nagegaan of de verkeerssituatie op de aansluitingen van de Prins Bernhardlaan en de Maanweg met de A12 en dergelijke busroute toelaat. Dit onderzoek valt buiten de Verkenning Mobiliteit CID Binckhorst en wordt door de gemeente Leidschendam-Voorburg uitgevoerd. Zie ook 4d.
b) Zo ziet Indiener ook in alle plannen dat het OV in de toekomst geplaatst wordt aan Opa's Veldje (langs bestaande treinrails). Maar waarom niet verleggen naar de andere kant - langs Laan van NOE naar Parkweg / bus terminal onder het station? Overlast van geluid van snelweg, trein en steeds drukker wegverkeer (met nog eens 20.000 huishoudens erbij) is nu al een serieus probleem! Trams lijken dan een goede optie. Maar dat is niet zo. Indiener heeft aan de Koningin Julianalaan in Voorburg gewoond en weet wat tramrails aan onderhoud vraagt. Indiener heeft vaak s'nachts wakker gelegen als er weer iets aan rails of leiding moest worden uitgevoerd. Het gaat niet om dat ene geluid, of die ene bus, of onderhoud aan trein... alles bij elkaar maakt het een kakofonie aan geluid en onrust... die stress is nu al bijna bereikt.	Een tramtracé via de onder 41.a) genoemde route ligt niet voor de hand. Naast de drukte rondom de aansluitingen met de A12 is de ruimtelijke inpassing van een eindpuntvoorziening ter hoogte van het station een complexe opgave. Behalve de vereiste ruimte, wordt ook de verkeersafwikkeling rondom het station bemoeilijkt. Zie ook 4d.

Beantwoording zienswijzen

5.42 Zienswijze 42

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener vraagt zich af of er bij fietsverkeer rekening wordt gehouden met de verschillende snelheden van fietsers? Het valt Indiener op dat dit helaas niet het geval is op het nieuwe fietspad op de Binckhorstlaan. Daar was alle ruimte beschikbaar, maar er is voor een standaard fietspad gekozen. Ruimte voor fietsers zou moeten worden ingevuld voor gewone fietsen, elektrische fietsen, wielrenners etc.	Met onderlinge snelheidsverschillen tussen fietsers wordt in het Plan-MER geen rekening gehouden, dat is voor de alternatieven overigens ook niet onderscheidend. Wel geldt dat er gezien het hoogstedelijke karakter van de CID Binckhorst er veel aandacht is voor de positie van de voetganger in de openbare ruimte en dat ook de fiets goed gefaciliteerd moet worden in het kader van het stimuleren van duurzame mobiliteit. In het op te stellen schetsontwerp wordt voor de hoofdfietsroutes uitgegaan van een tweerichtingfietspad met een minimale breedte van 4,0 meter of (lokaal) 3,5 meter, waarmee meer ruimte voor fietspadgebruikers wordt geboden.

Beantwoording zienswijzen

5.43 *Zienswijze 43*

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Submitter has two questions: 1. Would any of the 3 options involve removal of the groenstrook alongside of the Maanweg/ Broeksloot? I thought The Hague was very attached to that 2. What exactly are the detailed plans for Opa's Veldje at the end of the Overburgkade near Voorburg railway station?	1. Along the Maanweg the 'groenstrook' might shrink, although we try to minimalise loss of surface and green. Where possible green will be compensated within the same area (the 'groenstrook'); 2. Plans are not detailled yet. If the route would be beside 'Opa's Veldje', the plan to do so will have te be detailled. Effort will be to avoid that location and to conserve it's qualities. See also the answer in Dutch, 2a.
b) Submitter wonders: Surely even in these extraordinary times there is still room for better (e)communication with residents along the proposed route? As a result of the recent tunnel passing underneath our street, (Overburgkade) we were promised that the Maanweg would return to being a "quiet leafy street again". We also were sent regular detailed plans by door-to-door post and were allowed to make our comments and state our preferences. This project would seem to suggest that this is no longer the case.	For the participation in the previous phase and in this phase, see Chapter 3 and view 3a.

5.44 *Zienswijze 44*

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener is het niet eens met het plan om de sneltram door Opa's Veldje in Voorburg te laten rijden. Indiener snapt niet waarom de oude trambaan /route van lijn 10 niet gebruikt kan worden en vindt het zonde als de enige , leuke, gratis speeltuin in de buurt voor jong en oud weg moet. Indiener heeft vroeger als kind gegymd en gespeeld en nu speelt Indieners tweeling van 12 hier regelmatig. Indiener hoopt dat er een oplossing kan komen zodat de tram er kan komen maar ook de prachtige speelplaats zou kunnen blijven.	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.

Beantwoording zienswijzen

5.45 *Zienswijze 45*

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener stelt dat een van de genoemde opties een sneltram is vanaf Den Haag centraal naar Voorburg via de Maanweg en "Opa's veldje". Opa's veldje is een populaire ontmoetings- en speelplek voor veel mensen in de omgeving en tevens een belangrijke groenvoorziening. Het is het enige grote (hondenpoep vrije) grasveld in de omgeving die een vrije speelplek biedt voor veel kinderen en families. Het aantasten van deze locatie zal veel invloed hebben op de lokale gemeenschap en vooral de kinderen. Graag zie Indiener hoe met deze verbindende en belangrijke locatie wordt omgegaan bij eventuele toekomstige plannen.	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.

5.46 *Zienswijze 46*

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener stelt dat naar aanleiding van de drie mogelijkheden (een tram, lightrail of bus op eigen baan) het effect op de omgeving groot is. Zeker wat betreft de sneltram. De planning is om deze sneltram aan te leggen dwars door een grote speeltuin en groenvoorziening in Indieners wijk (Voorburg West). Er zijn al weinig speeltuinen in de buurt (zeker voor kleinere kinderen) en de plek is een ontmoetingsplaats voor de buurt. Niet alleen voor kinderen, maar zeker ook voor volwassenen. Daarnaast heeft het grote impact op de groenvoorziening. Bij de ontwikkeling van de Binckhorst is al bijzonder weinig rekening gehouden met faciliteiten zoals sport, recreatie, groen, opvang en scholen. Als ov verbindingen om dit gebied te ontsluiten er ook nog eens voor zorgen dat voorzieningen in andere wijken hiervan de dupe zijn, is volgens Indiener geen goede ontwikkeling. Daarnaast is Voorburg West voornamelijk een jaren 30 wijk, waardoor geluid en trillingen meer effect zullen hebben. Zoals nu ook al is gebleken bij de aanleg van de Rotterdamse baan.	In het Plan-MER worden de effecten in beeld gebracht ten opzichte van de referentiesituatie voor geluid en trillingen. Voor geluid worden alleen de geluidbronnen op het traject van de alternatieven beschouwd, inclusief het huidige wegverkeer op dat traject. De geluidbronnen in de omliggende straten wijzigen niet door de keus tussen de 3 alternatieven, die worden daarom niet beschouwd. In de beoordeling wordt rekening gehouden met bestaande bebouwing. Hierbij wordt beschouwd of de tram en lightrail extra trillingen zullen veroorzaken, en indien dat het geval is, hoeveel. Voor het Opa's veldje (groenvoorzieningen en speeltuin) wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.

5.47 Zienswijze 47

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener mist een aantal criteria en thema's die van belang zijn en welke naar Indieners mening in de afweging zou moeten worden meegenomen. 1. In hoeverre is leefbaarheid van aangrenzende wijken/gemeenten meegenomen? 2. In hoeverre is overlast van deze nieuwe OV verbinding voor aangrenzende wijken meegenomen? Waarbij overlast te verdelen is in trillings-overlast, geluidsoverlast, stankoverlast en zicht-overlast. 3. Is bij de bepaling van het tracé meegenomen de leefbaarheid en groenvoorziening van aangrenzende wijken/gemeenten 4. Waarom is duurzaamheid niet als thema meegenomen in zowel het No-regret plan als in de alternatieven? 5. Welke effect heeft het autoluw maken van de Binckhorst op de parkeergelegenheid en verkeersstromen in aanliggende wijken, straten en wegen? 6. Waarom is in de algehele Verkenning het thema leefbaarheid, voor bestaande en nieuwe wijken, niet meegenomen als thema in de Verkenning en is slechts gefocust op verstedelijking en bereikbaarheid?"	1. In het afweegkader zijn meerdere criteria opgenomen die inzicht geven in de effecten op de leefomgeving. Dat kan gaan om bereikbaarheidseffecten en verkeersveiligheid maar ook op effecten door ruimtegebruik (wijkgroen, inpassing, barrièrewerking, aankoop van panden), geluid, luchtkwaliteit (emissies fijn stof (PM10 en PM2,5) en stikstofdioxide (NO2)) en trillingen. De omvang van het studiegebied kan daarbij voor per criterium verschillen (afhankelijk van de reikwijdte van de effecten), dit wordt in het Plan-MER bepaald. 2. In het Plan-MER worden de effecten van de HOV-tracés in beeld gebracht, daarbij wordt ook onderzoek gedaan naar geluidsbelasting en trillingen, op het detailniveau dat nodig is om een voorkeursalternatief te kiezen. Hierbij wordt ook rekening gehouden met bestaande bebouwing. In de vervolgfase (planuitwerking) wordt meer in detail onderzoek gedaan voor de betreffende aspecten. Stankoverlast is geen onderdeel van het Plan-MER, emissie (luchtkwaliteit) wel. Zichtoverlast is niet meegenomen als criterium maar wordt meegenomen bij het criterium ruimtegebruik waar ook de inpasbaarheid van de alternatieven in het straatbeeld wordt beoordeeld. 3. Van de alternatieven worden schetsontwerpen waarmee het benodigde ruimtebeslag inzichtelijk wordt gemaakt. Hiermee worden vervolgens de effecten in beeld gebracht vanwege het ruimtebeslag van het HOV-tracé en de aanpassing van de bestaande infrastructuur (fiets/voetpaden, weg) op de aanwezige waarden. Ook de effecten op de groenvoorziening (wijkgroen) en natuur wordt beoordeeld, wat ook van invloed is op de omgeving en beleving (zie ook punt 1). 4. De mobiliteitsmaatregelen in CID-Binckhorst op de korte termijn (periode 2019-2023) zijn opgenomen in het Realisatieplan No-regretpakket CID-Binckhorst. Dit pakket is in 2019 bestuurlijk vastgesteld en onderdeel van de referentiesituatie. Duurzaamheid is daarbij in een aantal maatregelen verwerkt (duurzame bouwlogistiek, duurzame stadsdistributie). In het Plan-MER is duurzaamheid meegenomen als criterium. Bij de beoordeling van de alternatieven worden kansen en risico’s benoemd om mee te nemen in de planuitwerking van het voorkeursalternatief. Hierbij maken wij gebruik van een

	aantal elementen uit de Omgevingswijzer (een tool die wordt ingezet voor infrastructurele projecten om duurzaamheid in projecten te verankeren), zoals Materialen. 5. In het Plan-MER wordt het parkeerbeleid van de gemeente Den Haag voor de Binckhorst meegenomen als een autonome ontwikkeling. Eventuele effecten daarvan zijn daarmee geen onderdeel van de effectbeoordeling. 6. Zie punt 1. Het Plan-MER helpt bij het maken van de afweging tussen de keuze van de alternatieven en levert, ook ten aanzien de criteria die van invloed zijn op de (leef)omgeving de beslisinformatie om een voorkeursalternatief vast te stellen.

5.48 Zienswijze 48

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener geeft aan in de methodiek het peilen van de lokale bevolking te missen. In het bijzonder de inwoners in Voorburg rond de mogelijke toekomstige routes. Expert judgement en GIS-analyse geven geen beeld van de (negatieve) impact van de plannen op de omwonenden.	Het peilen van de lokale bevolking zoals Indiener aangeeft is geen onderdeel van een m.e.r.. De zienswijzen en informatiebijeenkomsten geven wel een beeld van de zorgen die er in zijn in de omgeving ten aanzien van de voorgenomen plannen. Voor het Plan-MER volstaat de aanpak om de effecten in beeld te brengen. Na deze eerste inzageperiode van de NRD, komt er een tweede mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen na vaststelling van het concept-Masterplan. Ook hiervoor zal ruim aandacht worden gegeven in verschillende media. Net als in de huidige fase, zullen ook dan momenten worden georganiseerd waarop toelichting zal worden gegeven op de plannen. Naast deze officiële momenten van inspraak wordt vanuit het project een gezamenlijk Bewonersplatform georganiseerd voor bewoners, belanghebbenden en georganiseerde belangengroepen zoals Bewonersorganisatie Bickhorst (Voorburg), Rover en de Fietsersbond uit Leidschendam-Voorburg en Den Haag.
b) Indiener vraagt zich af in hoeverre hier rekening wordt gehouden met het feit dat je vanuit de Binckhorst op de fiets binnen 5 tot 10 minuten op Den Haag HS bent, waar je een intercity naar Leiden University en TU Delft kan nemen? Waarom zou iemand dit via nog een ov schakel willen? Vaak vinden mensen dit minder aantrekkelijk. Wordt dus naast gemiddelde reisduur ook gekeken naar de aannemelijkheid dat mensen hier een extra ov schakel voor willen nemen?	De onderzoeken die in het kader van deze studie worden uitgevoerd houden rekening met het door indiener geschetste effect. Dat effect wordt zichtbaar doordat de vervoerwaarde (aantal reizigers) voor de verschillende varianten worden berekend.

c) Indiener wilt meegeven dat dit proces en waar je wel en niet reactie op mag geven onnodig complex is. Voor veel mensen is dit niet te volgen. Het ligt al aan kleine dingen als vermelden dat je mag reageren op 'criteria en thema's' en vervolgens in het rapport 'aspecten en criteria' hanteren als termen. Zo ontmoedig je burgerparticipatie. Indiener stelt dat het er sterk op lijkt dat met het mogen reageren op criteria en thema's waarmee drie varianten worden onderzocht, voorbij gegaan wordt aan de voorliggende vraag of er überhaupt een van de drie opties wenselijk is.	Het aandachtspunt van het onnodig complex maken van het participatieproces nemen wij ter harte. Wij beseffen ons dat er sprake is van technisch inhoudelijke en complexe processen. In het vervolg van de Verkenning zullen wij aandacht houden voor toegankelijke informatievoorziening. De vraag of er überhaupt een van de drie opties wenselijk is, is reeds beantwoord in de vorige fasen. Zie ook de beantwoording van zienswijze 3c.
d) Indiener stelt dat het als gemeente Den Haag willen bouwen van 25.000 tot 30.000 woningen een enorme impact heeft op de inwoners en voorzieningen van Voorburg: Druk op basisscholen, huisartsen, kinderopvang, sportvoorzieningen, et cetera. Daarbovenop een aanvullende ov-route aanleggen door een monumentaal museum en de schaarse groen- en speelvoorzieningen heen is ronduit schofterig.	Voor kennisgeving aangenomen.

5.49 Zienswijze 49

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener mist bij opgave 1 de agglomeratiekracht kwaliteit leefomgeving criteria met betrekking tot de ervaren kwaliteit van leefomgeving en dan specifiek indicatoren die betrekken hebben met de ervaren leefbaarheid in de buurt, maar ook het aantal recreatieplassen/speelplaatsen.	Naar aanleiding van zienswijzen wordt in het onderzoek een expliciet criterium meegenomen over de 'ruimtelijke kwaliteit van de bestaande omgeving'. Dit zit al enigszins verweven in andere criteria, maar het goed om dit apart en daarmee meer expliciet voor de varianten in beeld te brengen.
b) Verder valt het Indiener op dat in de voorfase niet is overwogen om gebruik te maken van het bestaande spoor van ProRail (en een verhuizing van de plaats waar de treinen worden schoongemaakt). Waarom geen train/lightrail met vertrek vanaf NS station Voorburg met een eerste halte op de Binckhorst ter hoogte van de Zonweg en daarna door naar de Binckhorstlaan (met een halte) en daarna door naar Den Haag Centrum.	In het visiedocument Schaalsprong OV Den Haag en omgeving (RIS303479, vastgesteld 13 september 2019) is beschreven welke ambitie de gemeente Den Haag voor het OV netwerk in de stad en regio heeft voor het eindbeeld in 2040. Deze visie bouwt voort op de eerdere besluitvorming in het kader van Netwerk RandstadRail en de Haagse Nota Mobiliteit. Hierbij zijn op hoofdlijnen verschillende netwerkscenario's onderzocht. Geconcludeerd is dat het ontwikkelen van hoofdassen voor het OV om de stad en regio te verbinden het meeste effect heeft op de doelen van de stad en regio om de economische kracht van de agglomeratie te vergroten en de noodzakelijke groei van woningen in de regio duurzaam te kunnen realiseren. Een van die assen is de Koningscorridor die het

	centrum van Den Haag via de nieuwe ontwikkelingen in de Binckhorst via de Binckhorstlaan, de Maanweg en Voorburg verbindt met Zoetermeer. Op grond van de zienswijzen worden er twee tracés aan het onderzoek toegevoegd, namelijk een tracé via de Prinses Mariannelaan en een tracé via de Zonweg en Regulusweg. Het tracé via de Prinses Mariannelaan wordt in het Plan-MER onderzoek meegenomen als faseringsvariant, wat inhoudt dat er tijdelijk (tot 2040) gebruik gemaakt zou kunnen worden van het tracé door de Prinses Mariannelaan. Ook het tracé via de Zonweg – Regulusweg wordt toegevoegd aan het onderzoek. In eerste instantie wordt door middel van een quick scan gekeken naar de ruimtelijke inpassing, de verstedelijking, de kosten en de vervoerwaarde van dit tracé. Op grond van de resultaten van deze quick scan wordt dit tracé mogelijk volwaardig toegevoegd aan het onderzoek. Over de uit te voeren analyse en de uitkomsten daarvan wordt via de gebruikelijke kanalen, de komende informatiebijeenkomsten en in het op te richting Bewonersplatform gecommuniceerd. Overigens is het voor het tracé Zonweg – Regulusweg niet mogelijk gebruik te maken van de spoorlijn Den Haag – (Voorburg) – Gouda vanuit capaciteit en veiligheidsoogpunt.

Beantwoording zienswijzen

5.50 Zienswijze 50

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener vraagt zich af of Opa's Veldje gaat verdwijnen als deze plannen doorgaan? Indiener vindt het een vreselijk idee. Een van de weinige ruime buitenspeelplekken in Voorburg. Die zou juist uitgebreid moeten worden, in plaats van het onderspit delven ten gunste van meer asfalt en verkeer.	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.

5.51 Zienswijze 51

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener woont ongeveer 100 meter van het station Voorburg (Voorburg West), en wilt graag de volgende punten delen: Trillingen: Van het huidige treinstation merkt Indiener duidelijk trillingen in de woning. Met een mogelijke uitbreiding van een sneltram vreest Indiener dat deze trillingen nog veel erger worden. Dit is een belangrijk punt om onderzocht te worden.	In het Plan-MER worden de effecten in beeld gebracht voor trillingen. In de beoordeling wordt rekening gehouden met bestaande bebouwing.
b) Veiligheid: Het stationsplein in Voorburg en de speeltuin "opa's veldje" zijn typische plekken waar kinderen spelen, fietsen, skaten etc. Als de vervoersbewegingen en transportmiddelen toenemen dan heeft dit een grote impact op de veiligheid.	De effecten van de HOV-verbinding op de (verkeers)veiligheid worden voor de alternatieven bepaald en in het Plan-MER beschreven. Daarbij wordt ingegaan op de verkeersveiligheidsrisico's en de scheiding van modaliteiten. Na de keuze van het voorkeursalternatief moet het ontwerp in de Planuitwerking (volgende fase van de Verkenning) verder gedetailleerd worden, waarbij ook wordt gekeken naar wijze van afscheiding van de HOV-baan.
c) Woongenot: Het dorpse karakter van Voorburg (Voorburg West en Oud Voorburg) en het groen van de parken zijn essentieel voor de beleving en het woongenot. Het compenseert voor de snelweg- en spoor viaducten. Indiener is voorstander van goed openbaar vervoer en bereikbaarheid, maar dit moet absoluut niet ten koste gaan van het Huygens'' Hofwijck, de speeltuin "opa's veldje" en de rust op het huidige stationsplein.	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a. Voor Hofwijck wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 4a.
d) Met dit in gedachte is een gelijkvloerse uitbreiding van het OV geen optie; tenzij het een uitbreiding is op de bestaande buslijnen. Een verhoogde OV is logisch op de Binckhorst, maar zeer onwenselijk in en rondom station Voorburg i.v.m. de impact op veiligheid en woongenot. Een ondergrondse OV oplossing tast het minste de omgeving aan en lijkt mij het best te passen en toekomstgericht als deze lijn wordt doorgetrokken naar Zoetermeer etc.	Een maaiveldligging is niet uitgesloten. Voor de HOV-bus en de tram wordt uitsluitend uitgegaan van een ligging op maaiveld. In het Plan-MER worden voor de lightrail ter hoogte van Opa's veldje de effecten van een verhoogde ligging onderzocht, waarbij ook wordt ingegaan op het scenario (variant) dat wordt uitgegaan van een verdiepte (ondergrondse) ligging.

Beantwoording zienswijzen

5.52 *Zienswijze 52*

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener stelt dat de verbinding tussen Den Haag c.s. en station Voorburg over de Maanweg een prima plan te vinden. De verbinding richting Delft over de Binckhorstlaan in Voorburg vindt Indiener echter geen goed plan. Er zijn namelijk al goede tram verbindingen tussen Den Haag c.s./centrum en Delft (tram 1 en 15). Tevens zal een tram over het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan te dicht langs de huizen lopen. Ook tast dit de boomrijke laan aan. Voor de toekomstige bewoners van de Haagse Binckhorst zijn er prima mogelijkheden om tram 1 te bereiken, straks via de tram die over de Maanweg loopt (overstap op bus 23) en nu al via een kort loopje naar dezelfde bus 23. De verwachting is de toekomstige bewoners van de Haagse Binckhorst meer georiënteerd zullen zijn op het centrum van Den Haag dan op Delft.	Voor dit deel van het plangebied is bekend dat de ruimte beperkt is. Er worden schetsontwerpen gemaakt voor het zuidelijk deel van de Binckhorstlaan (tussen kruising met de Maanweg en de Prinses Mariannelaan) voor alle alternatieven, waarbij ook wordt uitgewerkt op welke wijze een HOV baan kan worden ingepast. In het Plan-MER worden de alternatieven beoordeeld om de effecten op de omgeving in beeld te brengen. Met het vaststellen van de NKO in 2019 wordt voorzien in een nieuw HOV tracé tussen Den Haag Centraal en station Voorburg. Daarbij is voorzien in een aansluiting van dit tracé vanaf de Binckhorstlaan op de huidige infrastructuur naar Delft tot 2030 (middellange termijn). Van Den Haag Centraal en station Voorburg bestaat de mogelijkheid om het HOV-tracé op de lange termijn te verbinden met de regio richting Scheveningen, Zoetermeer en Delft (2040, lange termijn als onderdeel van de studie Koningscorridor).

5.53 *Zienswijze 53*

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener stelt dat openbaar vervoer belangrijk is als er veel woningen bijkomen in dit gebied. De manier waarop en waar dit komt is ook voor omwonenden van belang. Indiener heeft een aantal aandachtspunten: In het voorstel blijft het onduidelijk waar de vervoerslijn van de Binckhorst de kruising maakt naar station Voorburg. Het lijkt erop dat de optie om dwars door het grote speelveld voor kinderen 'Opa's Veldje' te steken ook een optie is. Dit is recentelijk opgeknapt en een prachtige ruime speelplek die een groot deel van Voorburg voorziet in een voorziening voor kinderen. Het mobiliteitsplan mag niet ten kostte gaan van deze voorziening in Voorburg West.	Voor het Opa’s veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.

b) In Voorburg West is momenteel de trein af en toe te horen evenals de snelweg. Indiener vraagt extra aandacht te besteden aan het geluid dat voortkomt uit de voorgenomen richting van uw mobiliteitsplan in de Binckhorst. Nog meer geluid in de Binckhorst maakt de geluidsdruk in de wijk Voorburg West alleen maar groter en minder leefbaar.	In het Plan-MER worden de effecten in beeld gebracht ten opzichte van de referentiesituatie voor geluid. In de beoordeling wordt rekening gehouden met oude stadsdelen.
c) Met de komst van een openbaar vervoer optie neemt de kans op onveiligheid ook toe. Er gaan geluiden dat de openbaar vervoer optie aan de Voorburg West kant met 3 nieuwe bruggen ontsloten zouden worden. Dit heeft tot grote onvrede onder de bewoners van Voorburg West geluid. Deze wijk staat, door gunstige ligging t.o.v. uitvalswegen, erom bekend dat er vaak inbraken zijn. Het gevoel van veiligheid wordt verkleind door ook bruggen aan te leggen en de wijk nog meer 'open' te leggen. Behoud het karakter van Voorburg west, als oude jaren 30 wijk en maak er geen grote smeltkroes met de Binckhorst van. Indiener vraagt m.b.t. de aanleg van het OV mee te nemen wat de veiligheidsimpact op Voorburg west is.	In de schetsontwerpen worden de locaties van de haltes indicatief opgenomen. De exacte locatie van de haltes wordt in de volgende fase (planuitwerking voorkeursalternatief) bepaald. Voor de halte langs de Maanweg kan dan ook gelden dat bij de nadere uitwerking wellicht een langzaam verkeersverbinding richting de Overburgkade wenselijk is. De keuze voor een fiets-/voetgangersverbinding of alleen voetgangersverbinding wordt daar gemaakt. Binnen de drie alternatieven is een dergelijke doorsteek echter voor de keuze van een voorkeursalternatief niet onderscheidend. De door Indiener aangegeven risico's voor de veiligheid (zoals inbraken) zijn geen onderdeel van deze studie.

5.54 Zienswijze 54

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indieners reactie op Alternatief 1: HOV Tram: Indiener vindt het opvallend dat er gekozen wordt voor een route over de Maanweg voor dit type tram. Aangezien er op de Prinses Mariannelaan al een tramspoor loopt (welke nog steeds soms in gebruik is), is het niet meer dan logisch om de tram daarop aan te sluiten. Kan eventueel nog gekozen worden om de tram eerst linksaf te laten slaan naar Voorburg (vanuit Binckhorst), via het station weer terug te keren en dan richting de Haagweg te laten gaan om op die manier de verbinding op lijn 1 te bewerkstelligen. Vanuit Delft over dezelfde route naar het station en dan bij de Binckhorstlaan naar rechts. Het zou een hoop kosten besparen, je hoeft immers maar 3 wissels aan te leggen (1x Binckhorstlaan (naar links én rechts), 1x op Prinses Mariannelaan richting ziekenhuis (rechtdoor en linksaf) en 1x op Prinses Mariannelaan (rechtdoor en rechtsaf naar Binckhorstlaan)). Voor de halten op de Maanweg is er een	In de eerste fase van de Verkenning CID-Binckhorst (2018-2019) zijn voor de verbinding tussen de Binckhorstlaan en station Voorburg de routes langs de Maanweg en langs de Mariannelaan beschouwd. De route via de Prinses Mariannelaan biedt echter geen mogelijkheid om in de toekomst een goede doorkoppeling te maken naar de regio (Zoetermeer en verder) en heeft vanwege het woonprofiel onvoldoende ruimte om als hoogwaardig lightrail uit te voeren. Daarom wordt in de NRD in aansluiting op het eindbeeld van de Koningscorridor uitgegaan van de route langs de Maanweg. Een tracé langs de Prinses Mariannelaan kan mogelijk wel een tijdelijke oplossing bieden richting het eindbeeld. Naar aanleiding van de reacties op de NRD met betrekking tot het te onderzoeken tracé en de mogelijkheid om als tijdelijke oplossing te fungeren de route langs de Prinses Mariannelaan als faseringsvariant tevens in de MER worden bestudeerd.

	rijdend alternatief: bus 23, welke via de Westenburgstraat richting station Voorburg kan gaan. De fijne aansluiting waarover geschreven wordt, kan wellicht ook bewerkstelligd worden op het niveau station Lansingerland-Zoetermeer, de ruimte op het plein is er immers.	
b)	Indieners reactie op Alternatief 2: Lightrail: Mocht dit het worden, dan staat het nu al vast dat het +1 gaat worden, aangezien de Rotterdamsebaan roet in het eten gooit. Verder acht ik de kans best klein dat lightrail op dit specifiek stuk het goed zou doen. Of het moet als extra spoor naast het huidige spoor aangelegd worden met extra halten, dan kan het zonder problemen verlengd worden richting Zoetermeer/Delft. Vraag is of het voldoende profijt geeft als het spoor via station Voorburg, Nootdorp naar Delft loopt als je met de slechtlopende lijn 19 al enigszins een voorbeeld hebt.	De hoogteligging staat nog niet vast, dit is onderdeel van de uitwerking van het schetsontwerp. Daarbij geldt wel, zoals Indiener ook aangeeft, dat gezien de aanwezigheid van de Rotterdamsebaan de mogelijkheden in de Binckhorstlaan eerder uit zullen gaan van een verhoogde ligging (+1 ligging). In het Plan-MER wordt het lightrail alternatief beoordeeld, waarbij ook gekeken wordt naar de bereikbaarheidseffecten en de mate waarin dit alternatief bijdraagt aan de projectopgaven.
c)	Indieners reactie op Alternatief 3: HOV Bus-ART: De goedkoopste optie op korte termijn, maar gezien de beperkte mogelijkheden voor na de Binckhorst (ruimtegebrek) is het wellicht niet een lang leven beschoren. Bovendien vraagt Indiener zich af of men dit (bussen) echt in Den Haag als toekomst ziet.	In het Plan-MER wordt het bus alternatief beoordeeld, waarbij ook gekeken wordt naar de bereikbaarheidseffecten en de mate waarin dit alternatief bijdraagt aan de projectopgaven.

5.55 Zienswijze 55

Inhoud zienswijze		Beantwoording
a)	Indiener stelt tegen het verwijderen van Opa's Veldje te zijn aangezien dit veld voor meerdere doeleinden wordt gebruikt. Denk aan sportactiviteiten van verschillende scholen en ook na school wordt hier afgesproken door meerdere kinderen en heeft dus een groot sociaal belang. Daarbij vinden wij het groen tussen al deze bebouwing erg belangrijk. Ook wordt zeker na deze Corona crisis de functie van kantoren minder en daarbij dus ook het openbaar vervoer.	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a. Een maaiveldligging is niet uitgesloten. Voor de HOV-bus en de tram wordt uitsluitend uitgegaan van een ligging op maaiveld. In het Plan-MER worden voor de lightrail ter hoogte van Opa's veldje de effecten van een verhoogde ligging onderzocht, waarbij ook wordt ingegaan op het scenario (variant) dat wordt uitgegaan van een verdiepte (ondergrondse) ligging.

5.56 Zienswijze 56

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener stelt dat Opa`s veldje, Huygens'' Hofwijck en de groenstrook rond de Broeksloot samen met de Vliet een unieke groene buffer vormen rondom Voorburg West. Jong tot oud uit Voorburg, Rijswijk en Den Haag maakt op verschillende manieren dankbaar gebruik van deze gebieden. Een geheel ondergronds tracé is de enige goede keuze. Second best zou een bovengrondse tunnel zijn welke de groene buffer op innovatieve wijze versterkt. De groene buffer is een kwetsbare dochter. Indiener verwacht dat de betrokken gemeenten, zoals een goedhuisvader betaamt, hier beschermend mee omgaat.	Voor het Opa's veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a. Voor Hofwijck wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 4a. Ten aanzien van de hoogteligging nemen wij kennis van de voorkeur van Indiener. Hierbij merken wij op dat een maaiveldligging niet is uitgesloten. Voor de HOV-bus en de tram wordt uitsluitend uitgegaan van een ligging op maaiveld. In het Plan-MER worden voor de lightrail ter hoogte van Opa's veldje de effecten van een verhoogde ligging onderzocht, waarbij ook wordt ingegaan op het scenario (variant) dat wordt uitgegaan van een verdiepte (ondergrondse) ligging.

5.57 Zienswijze 57

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indieners deelt de conclusie dat lokale en regionale maatregelen op het gebied van mobiliteit noodzakelijk zijn om de hoge ontwikkelambities in het CID-Binckhorst te kunnen realiseren. Het toevoegen van 25.500 woningen en 30.000 arbeidsplaatsen in dit gebied zal zonder mobiliteitstransitie leiden tot nieuwe (en verergering van bestaande) lokale en regionale knelpunten op het wegennet en het hoofdspoor. Vanwege de ambitie om de agglomeratiekracht van de regio te versterken kunnen wij ons er goed in vinden dat ieder alternatief ook een regionale HOV-oplossing voor de langere termijn bevat met doorkoppelingen naar Delft en Zoetermeer. Bij de fasering voor het alternatief Lightrail wordt na 2030 mogelijkerwijs voorzien in een overstapstation bij RandstadRail station Nootdorp. Indien dit betekent dat onze inwoners een extra verbinding krijgen naar Den Haag via de Binckhorst staan wij hier in beginsel positief tegenover, mits dit overstapstation ruimtelijk goed inpasbaar is. Daarbij moet ook de rechtstreekse verbinding naar Den Haag Centraal met de E-lijn voor onze gemeente gewaarborgd blijven.	Indiener staat in beginsel positief tegenover de mogelijke toekomstige realisatie van een overstapstation bij RandstadRail station Nootdorp. Een zorgvuldige ruimtelijke inpassing is daarbij een belangrijke voorwaarde die wij onderschrijven.

b) Vanwege het belang van Indieners inwoners bij goede (regionale) openbaar vervoerverbindingen, verzoekt Indiener om bij de nadere uitwerking betrokken te worden.	De gemeenten en buurgemeenten van het CID-Binckhorst worden betrokken bij de nadere uitwerking van de plannen voor de OV-Verbinding, en zullen ook in het vervolg nauw betrokken worden.

5.58 Zienswijze 58

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener stelt dat de plannen voor een nieuwe lightrail verbinding een bedreiging vormen voor de leefbaarheid van een dorp (Voorburg) met ruim 40.000 inwoners, een toekomstige woonwijk met ruim 10.000 woningen (Binckhorst), wereldberoemd historisch erfgoed (Huygens'' Hofwijck) en de ecologische infrastructuur van de Broeksloot. Ook is er een historische kans. De aanleg van bijvoorbeeld de Gaasperdammertunnel bij Amsterdam als ook de Rotterdamsebaan (ook onder dichtbevolkt Voorburgs grondgebied door) bewijzen dat er nu een unieke kans is om lightrailbaan, NS-spoor en Utrechtsehaan in een keer ondergronds aan te leggen: een bouwproject dat een enorme economische, innovatieve impuls zal generen en bovendien de leefbaarheid van een groot deel van Den Haag en Leidschendam-Voorburg zal bevorderen" Dit is een kans die Rijk, provincie, gemeenten de inwoners van Haaglanden, de gebruikers van OV en auto en de liefhebbers van onze vaderlandse historie niet kunnen onthouden.	Voor Hofwijck wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 4a. Het ondergronds brengen van de Utrechtsebaan en spoorlijnen kan inderdaad een impuls aan de omgeving en ruimtelijke ontwikkeling geven maar is geen onderdeel van de verkenning.
b) Indiener stelt dat na het bestuderen van de voor ons beschikbare stukken zijn wij tot de conclusie gekomen dat er maar één acceptabele manier is om het openbaar vervoer van de Binckhorst naar Zoetermeer te brengen. Nieuwe infrastructuur in dichtbebouwd stedelijk gebied plus het feit dat ook hier weer een oeververbinding over/onder de Vliet moet worden aangelegd, kan slechts worden ingepast met een ondergrondse aanleg. Wij dringen er dan ook op aan de te onderzoeken varianten aan te vullen met twee varianten extra: 1. De aanleg van een ondergrondse variant 2. De aanleg van variant waarbij al het vervoer (Utrechtsebaan, NS en Lightrail) onder de grond gaat. De kosten van een dergelijke variant mogen	Een volledig ondergronds tracé is wel beschouwd in de 1e fase van de Verkenning maar is afgevallen omdat een volledig ondergronds tracé naast kostbaar ook niet past bij de ruimtelijke invulling van de Binckhorst. In het Plan-MER worden voor de lightrail ter hoogte van Opa's veldje de effecten wordt ingegaan op het scenario (variant) dat wordt uitgegaan van een verdiepte (ondergrondse) ligging. Het ondergronds brengen van de Utrechtsebaan en spoorlijnen is geen onderdeel van de verkenning.

	het verkiezen van de voorkeursvariant niet in de weg staan.	
c)	Indiener verzoekt geluid mee te nemen in het onderzoek: Voor alle varianten vragen wij u onderzoek te doen naar de effecten die de nieuwe infrastructuur zal hebben op het niveau van geluidshinder. In het bijzonder de stapeling van geluid. De treinen die niet meer stoppen op het Station Voorburg rijden met werkelijk donderende herrie bovenlangs. De hoge intensiteit van het verkeer op de Utrechtsebaan geeft meer geluidsoverlast dan nodig zou zijn temeer omdat er nog steeds 100km mag worden gereden. Een hooggelegen trambaan zal nog meer geluid veroorzaken. Het zijn drie zeer verschillende soorten geluidsoverlast en bovendien zal er geen "rust meer zijn doordat de drie onderscheiden vervoersstromen een 24/7 overlappende hinder (zullen) veroorzaken. Ook vragen we extra aandacht voor de bocht die de tram moet maken. De ervaring leert dat alle trams bij het nemen van een bocht een doordringende overlast veroorzaken. Met trein en tram en auto zal er een permanente overlast ontstaan. Naar de effecten daarvan op de leefbaarheid moet onderzoek worden gedaan.	Geluid is onderdeel van het afweegkader zoals opgenomen in de NRD. Het detailniveau dat Indiener vraagt (waaronder cumulatie) gaat in dit stadium van de Verkenning verder dan nodig is voor de besluitvorming (en in dit stadium niet onderscheidend). Voor de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief (planuitwerkingsfase) zal wel gedetailleerder akoestisch onderzoek verricht worden.
d)	Indiener verzoekt archeologie en cultuurhistorie mee te nemen in het onderzoek: Naast het Station Voorburg ligt aan de Vliet het Huygens'' Hofwijck. Rijksmonument. Met het oog op het doortrekken van de nieuwe tramlijn "naar de regio" moet niet de historische vergissing van de aanleg van de spoorlijn herhaald worden. Er moet nu al onderzocht worden hoe de passage van de tram zodanig kan worden aangelegd zonder dat Hofwijck in het gedrang komt. Ook de zichtlijn op Hofwijck moet betrokken worden bij de inpassing. De tuin van Hofwijck is in oude luister hersteld en is onlosmakelijk verbonden met het Kasteeltje en het is bovendien in deze omgeving van Maanweg/A4/A12 trein en Utrechtse Baan een van de weinige groene longen.	Voor Hofwijck wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 4a. Archeologie en cultuurhistorie zijn twee van de criteria die bij dit onderzoek worden getoetst. Hierbij wordt Huygens'' Hofwijck meegenomen in de effectbeoordeling en is deze locatie daarmee goed in het vizier. Indien hier ontwikkelingen gaan plaatsvinden, zal zeker gekeken worden naar een goede inpassing van de bijzondere historische waarden in het nieuwe ontwerp.

e)	Indiener verzoekt bodem, water en natuur mee te nemen in het onderzoek: Langs de Maanweg ligt de waardevolle ecologische verbindingszone, de Broekslootzone. Het omgevingsplan Binckhorst beschrijft dat de gemeente die zone als waardevol bestempeld en zelfs wil versterken. Onderzoek is nodig om die verbindingszone te verbinden met de waardevolle groene zone tussen Utrechtsebaan en de Tuinluststraat. Deze zone heet in de volksmond "Opa's veldje". Al tientallen jaren wordt dit veldje gerespecteerd en ruimtelijk beschermd. Het is van grote groene en recreatieve betekenis voor de bewoners van Voorburg West en Oud Voorburg. Binnenkort dus ook voor de nieuwe bewoners in de Binckhorst. Het is een groene oase tussen de drukke wegen van en naar A12/A4 in het versteende omgeving van het station en het viaduct. Naast de infrastructurele impact dient er ook onderzoek te moeten komen naar de negatieve effecten van een tramlijn op regenwaterafvoer en hittestress. Ook in dat opzicht zijn er voordelen verbonden aan een ondergrondse variant op Opa's veldje.	Het belang van wijkgroen en deze ecologische zone wordt ook door initiatiefnemers gezien. In het kader van het Plan-MER worden schetsontwerpen opgesteld van de alternatieven waarvan de effecten in beeld worden gebracht. Dat wordt ook gedaan voor (de criteria) bodem, water, duurzaamheid (kansen en risico's klimaatadaptatie) en natuur. Met de inpassing van de HOV-baan in de Maanweg en de stedenbouwkundige wijzigingen krijgt de inrichting van de Maanweg een ander dwarsprofiel. Voor de Maanweg e.o. is een gebiedspaspoort opgesteld, waarin de stedenbouwkundige uitgangspunten zijn benoemd (Visie Maanweg, gemeente Den Haag, december 2019). In het schetsontwerp wordt aangesloten bij het stedenbouwkundig wensbeeld voor de Maanweg, waarbij enerzijds voldoende ruimte wordt geboden voor voetgangers en fietsers en kwalitatief hoogwaardig groen en anderzijds de HOV-baan in het stedenbouwkundige beeld wordt ingepast. De HOV baan is voorzien langs, mogelijk deels in, de huidige groene zone (EVZ) en doorsnijdt deze zone ter hoogte van Opa's veldje voor de verbinding tussen de Maanweg en station Voorburg. De effecten hiervan en ook mogelijke maatregelen zijn onderwerp van het Plan-MER. Voor de HOV-bus en de tram wordt uitsluitend uitgegaan van een ligging op maaiveld. In het Plan-MER worden voor de lightrail ter hoogte van opa's veldje de effecten van een verhoogde ligging onderzocht, waarbij ook wordt ingegaan op het scenario (variant) dat wordt uitgegaan van een verdiepte (ondergrondse) ligging.
f)	Indiener verzoekt verkeersveiligheid mee te nemen in het onderzoek: De verkeerssituatie tussen Maanweg en het Stationsplein is zeer complex. Een gelijkvloerse tramlijn van Maanweg naar de Vliet zal de situatie het alleen maar gevaarlijker maken voor de vele afslaande auto's, de fietsers en de voetgangers. Bushaltes onder het station, fietsers in haast op weg naar de stalling en de trein, taxi's die reizígers afzetten, trams en bijbehorende halte op maaiveld zullen de situatie nog complexer maken. Er moet daarom ook onderzoek komen of een veilige fietsroute van de Binckhorst naar de Spoorlaan/GAV kavel niet een betere benutting is van de ruimte tussen Station Voorburg en Opa's Veldje. De andere kant op, van	In het afweegkader zoals opgenomen in de NRD is ook het aspect verkeersveiligheid opgenomen. In dat kader worden de alternatieven beoordeeld voor de criteria Verkeersveiligheidsrisico's en Scheiding modaliteiten en aantal (deel)conflictpunten. Daarbij wordt ook ingegaan op de situatie langs de Maanweg en station Voorburg. Het onderzoeken van een nieuwe fietsroute van de Binckhorst naar de Spoorlaan is geen onderdeel van deze studie. Afstemming op het onderzoek naar de door u genoemde regionale fietsroute zal plaatsvinden.

Voorburg naar de Binckhorst ligt al een vrij liggend fietspad langs de Regulusweg.	
g) Indiener stelt dat er maar één conclusie mogelijk voor deze ingrijpende nieuwe infrastructuur ín dichtbevolkt gebied: aanleg van een ondergrondse verbinding. De Utrechtsebaan en de NS moeten daar dan eigenlijk alsnog in meegenomen worden. De goede voorbeelden zijn er ook binnen onze gemeentegrenzen: Rotterdamsebaan en de N14.	Voor kennisgeving aangenomen.

5.59 Zienswijze 59

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener stelt dat spelen belangrijk is voor de ontwikkeling van kinderen. Om te kúnnen spelen is er naast voldoende vrij te besteden tijd, andere kinderen en volwassenen ook speelvoorzieningen en speelruimte nodig. De gemeente heeft als beheerder van de openbare ruimte de mogelijkheid, zo niet de verplichting, hiervoor te zorgen en de juiste voorwaarden te scheppen. Voorburg-West blinkt, zacht gezegd, niet uit in het aantal leuke speeltuinen voor kinderen. En zeker niet in speeltuinen geschikt voor kinderen in de leeftijd van 0-12 jaar (veel speeltuinen zijn m.n. geschikt voor jongere kinderen). Opa's veldje is de enige speeltuin bij ons in de buurt waar kinderen van verschillende leeftijden voldoende de ruimte hebben om leuk te kunnen spelen. Hele gezinnen komen hier met mooi weer picknicken, er worden verjaardagsfeestjes gevierd en er wordt gesport door jong en oud. Eindelijk een leuke speeltuin, dachten wij enkele jaren geleden, en nu wordt zonder inspraak van bewoners besloten hier een sneltrein doorheen te laten lopen? Dat kan niet waar zijn. Niet alleen beter openbaar vervoer en uitbreiding van fiets- en looproutes is belangrijk voor het Haagse Central Innovation District en de Binckhorst. Er	Voor het Opa’s veldje wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en zienswijze 3a.

komen ook gezinnen te wonen in die 25.000 woningen, gezinnen die baat hebben bij een goede speelruimte dichtbij. En opa's veldje biedt die ruimte. In plaats van een sneltram door dit gebied zou daarom ook overwogen kunnen worden om opa's veldje juist verder te verbeteren, zoals een aangrenzende eet- en drinkgelegenheid voor de ouders en een uitbreiding in het speelmateriaal voor de kinderen. Het één hoeft het ander niet uit te sluiten.	

5.60 Zienswijze 60

Inhoud zienswijze	Beantwoording
b) Indiener verzoekt aanvullend mee te nemen: de water-aspecten "Gezuiverd afvalwater", "waterveiligheid" en "Klimaatadaptatie" de effecten van de ontwikkeling te beschrijven en te toetsen. In het Plan-MER wordt als planjaar 2040 aangehouden. Voor dit tijdsbestek zijn klimaatscenario's opgesteld. Overheden hebben toegezegd klimaatadaptief te handelen om op klimaatverandering te anticiperen.	In het Plan-MER worden de effecten van water uitgewerkt waarbij wordt ingegaan op Waterkeringen en waterveiligheid, Oppervlaktewater en Grondwater. Klimaatadaptie wordt meegenomen onder duurzaamheid.
c) Indiener verzoekt om in het Plan-MER aan te geven wat de verschillen zijn tussen de scenario's ten aanzien van - de te verwachten extremen in klimaat (hitte, droogte, wateroverlast, wind en teruggang biodiversiteit) en - de mogelijkheden voor klimaatadaptatie. Indiener geeft aan dat dit past in de lijn van het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad waarin is afgesproken dat herontwikkeling en nieuwbouw volgens de principes van het Convenant Klimaatadaptief Bouwen plaatsvinden.	Het Plan-MER is een onderdeel van deze Verkenning naar de bereikbaarheid in CID Binckhorst. Het doel is om de effecten van verschillende alternatieven in beeld te brengen zodat een voorkeursalternatief kan worden afgewogen met een pakket aan maatregelen dat past bij de voorziene verstedelijkingsopgave. Het onderzoeksniveau is in een Verkenning abstracter dan van bijvoorbeeld in de volgende fase van een bestemmingsplan of omgevingsvergunning. De focus ligt in het Plan-MER meer op de onderlinge verschillen van de alternatieven en het aanleveren van beslisinformatie zodat de bestuurders een voorkeursalternatief kunnen kiezen. In dat kader: - zijn de te verwachten extremen in klimaat in dit stadium niet onderscheidend en geen onderdeel van het afweegkader. - worden de alternatieven voor het aspect duurzaamheid beoordeeld op de bijdrage die zijn (kunnen) leveren aan klimaatadaptatie (omvang van mogelijkheden en risico's). In een vervolgfase (planuitwerking) wordt dit dan nader uitgewerkt voor het voorkeursalternatief.

Beantwoording zienswijzen

5.61 Zienswijze 61

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener wijst erop dat bij de uitwerking en beoordeling van de 3 benoemde varianten nadrukkelijk de visie op de gehele corridor als uitgangspunt genomen wordt, en niet alleen het traject in het plangebied. De keuzes die in dit gebied gemaakt gaan worden, zullen hun uitwerking hebben op het gehele vervoergebied dat de Koningscorridor beoogt te bedienen.	Hoofddoel van deze Verkenning is het versterken van de bereikbaarheid in het gebied CID Binckhorst om daarmee de voorziene verdichting van de verstedelijking in het gebied CID Binckhorst mogelijk te maken en het versterken van de economische kracht van het gebied. Daarbij zijn initiatiefnemers zich ervan bewust dat bij de keuze van het voorkeursalternatief voor CID Binckhorst er rekening moet worden gehouden met de samenhang en consequenties die dit kan hebben voor de preverkenning Koningscorridor.
b) Indiener stelt voor dat bij het beoordelen van de alternatieven, de 2040-situatie een belangrijke rol krijgt -dus in een situatie inclusief de gehele corridor- en niet slechts behandeld wordt onder een kop "doorkijk". Dit met name in relatie tot de meerkosten van de Lightrail variant.	In de beoordeling van de alternatieven wordt de tijdshorizon 2040 net als 2030 meegenomen. Het belang dat wordt gehecht aan de beoordeling van bieden is onderdeel van de afweging die door de initiatiefnemers wordt gedaan en die uiteindelijk gaat leiden tot besluitvorming.
c) Indiener wil er vanuit kunnen gaan dat de buslijnen 26 en 28, die op dit moment de ontsluiting van het gebied verzorgen van het Binckhorst-gebied, de ruimte krijgen om mee te groeien met de ontwikkelingen, totdat in eerste instantie het No-Regretpakket is uitgevoerd en later de gekozen voorkeursvariant wordt uitgevoerd. Indiener denkt daarbij aan het instellen van prioriteit bij verkeerslichten en beschikbaar maken van vrije banen zodra dat mogelijk is.	De Verkenning richt zich op een voorkeursalternatief voor de situatie in 2030 respectievelijk 2040. Daarbij is met de kennis van nu voorzien dat de HOV-oplossing in 2028 operationeel is. In de periode tot 2028 is het noodzakelijk de bereikbaarheid op pijl te houden, maar daar gaat deze Verkenning dus niet over.
d) Indiener gaat ervanuit dat voor de huidige buslijn 28, de rol te zijner tijd voor de nieuwe verbinding wordt overgenomen. Dat zal de belangrijkste OV-verbinding in het gebied zijn. Indiener gaat ervan uit dat in die situatie ook de behoefte blijft bestaan om de bestaande busverbinding (lijn 26) met Den Haag HS en verder richting Den Haag Zuidwest, als een aanvullende lijn te behouden.	De exacte invulling van het OV-lijnennet met de komst van de HOV-verbinding is onderdeel van nader onderzoek. Dat wordt meegenomen in de keuze voor het voorkeursalternatief.
e) Indiener verwacht dat in de eindsituatie een oplossing met alleen een vorm van HOV-busvervoer niet zal blijven volstaan. Volgens de indiener biedt	Voor kennisgeving aangenomen.

deze te weinig capaciteit en is deze niet robuust genoeg om aan de doelstellingen te voldoen.	

5.62 *Zienswijze 62*

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener verzoekt in de verdere procedure met een aantal aspecten rekening te houden c.q. te verwerken: 1. Voor het aspect Externe Veiligheid in relatie tot Railverkeer gebruik te maken van de meest recente gegevens (Basisnet). 2. Voor het aspect Geluid in relatie tot Railverkeer gebruik te maken van de meest recente gegevens (Geluidproductieplafonds).	1. In het Plan-MER ligt voor externe veiligheid de focus om het verschil tussen de 3 alternatieven inzichtelijk te maken waarbij gebruik wordt gemaakt van de Risicokaart. 2. In het Plan-MER ligt voor geluid de focus op het inzichtelijk maken van het verschil tussen de 3 alternatieven. Dus hoe meer andere bronnen worden meegenomen, hoe minder het effect van de HOV zichtbaar wordt. Het geluid van het bestaande railverkeer wordt niet beschouwd in het Plan-MER (dat is niet onderscheidend). De geluidsbelasting van de 3 alternatieven met het autoverkeer op het tracé worden beschouwd.
b) Indiener beoogt niet alleen voor gemeenten die plannen maken in de spooromgeving, maar ook voor toekomstige bewoners rond het spoor een "goede buur" te zijn. Indien de NRD bebouwing dichtbij het spoor mogelijk maakt, kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners/gebruikers ontstaan als gevolg van treinverkeer. Indiener geeft aan dat, hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder, in dit soort situaties het gewenst is om hiervoor in de planvorming aandacht voor te hebben. Indiener raadt daarom aan om: 1. Het aspect trillinghinder af te wegen, zoals door Kenniscentrum InfoMil wordt aanbevolen. Zie https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/milieuthema/tril/. 2. Het aspect trillingen bij de NRD en alle in de toekomst daarop gebaseerde ruimtelijke plannen te betrekken. Indiener verwijst daarop naar de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen via https://www.riiksoverheid.nl/documenten/rapDorten/2019/07/18/handreikinqnieuwbouw-en-spoortrillinqen)	Trillingen worden getoetst aan de hand van de SBR-richtlijnen. Hierbij wordt gekeken naar de bron (de trein/tram/lightrail/bus), het medium voor overdracht (de bodem) en de ontvanger (de geplande bouw). Indien benodigd kunnen maatregelen getroffen worden bij de bron, het medium of de ontvanger, maar dit is afhankelijk van de gekozen uitvoering en locaties van de geplande gebouwen. Het wordt daarom niet beschouwd in het Plan-MER.

5.63 Zienswijze 63

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener onderschrijft de visie om voor een verbeterde bereikbaarheid van CID-Binckhorst een hoogwaardige OV-ontsluiting te ontwikkelen. Indiener geeft aan zelf zeer positieve ervaring te hebben met de ontwikkeling van een programma HOV R-net buslijnen in Zuid-Holland. Indiener geeft aan dat dit naast hogere kwaliteit en tevredenheid van de reizigers, ook geleid heeft tot substantiële groei van het aantal gebruikers. Indiener adviseert daarom om een Hoogwaardig Bus Rapid Transit-systeem als serieus alternatief scenario te overwegen.	De waardering van indiener voor de plannen is voor kennisgeving aangenomen, waarvoor dank. In het Plan-MER wordt de HOV-bus uitgewerkt en onderzocht als alternatief. Dit zal een systeem zijn dat sterk lijkt op de R-net buslijnen.
b) Indiener merkt op dat in de NRD de HOV-bus om capaciteitsredenen niet als alternatief wordt meegenomen, terwijl uit een recente studie van het KiM juist blijkt dat een BRT-systeem een goede invulling is bij een vervoervraag per corridor tussen 10.000 en 60.000 reizigers per dag. Indiener geeft aan dat een BRT-systeem, bij hen bekend als R-net 3.0, de voordelen van rail en bus combineert, maar dat dit tegen naar verwachting (substantieel) lagere kosten gerealiseerd worden en biedt meer flexibiliteit en adaptiviteit om ontwikkelingen te kunnen volgen. Dit biedt volgens de indiener de mogelijkheid met een kortere en goedkopere ontwikkelperiode een aantrekkelijk openbaar vervoersysteem te bieden met relatief gemakkelijke uitbreidingsmogelijkheden.	De HOV-bus wordt wel als alternatief meegenomen.
c) Indiener merkt op dat het verstandig is om keuzes te maken in samenhang met andere gebiedsopgaven in het gebied rondom de Oude Lijn, zoals de verstedelijkingsopgaven in Leiden en Zoetermeer en de reeds bestaande HOV-lijnen en sterke dragers van het busnetwerk. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de ZoRo-lijn en R-netlijn 400 vanaf station Lansingerland over een vrij traject naar CID-Binckhorst. Een samenhangend geheel van	De Verkenning die nu wordt uitgevoerd richt zich met name op de bereikbaarheid van het gebied CID Binckhorst (horizon 2030) met een doorkijk naar regionale verbindingen (horizon 2040). Daarbij is het uitgangspunt de verstedelijkingsopgaven in Zuid-Holland tot 2040 en de afspraken die daarover gemaakt zijn door Rijk, provincie Zuid-Holland en de Verstedelijkingsalliantie. In de preverkenning Koningscorridor wordt regio-breed gekeken

R-net 3.0-lijnen biedt in onze visie nieuwe mogelijkheden tot doorkoppeling en versterking van het totale netwerk in de gehele regio.	waarbij ook aandacht is voor andere projecten (zoals de Oude Lijn en de ZoRo-lijn).

5.64 Zienswijze 64

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener geeft aan dat in tabel 4.2 van de NRD de aspecten, criteria, indicatoren en de methodieken zijn opgenomen, die in de m.e.r. ter uitvoering worden gebracht. Hierin is aandacht voor het criterium 'Externe Veiligheid'. Deze wordt aan de hand van expert judgement op basis van de risicokaart beoordeeld. Indiener geeft aan hierbij graag betrokken te willen worden.	Gedurende het opstellen van het Plan-MER worden geen resultaten van het onderzoek gedeeld. Het Plan-MER wordt volgend jaar samen met het Masterplan ter inzage gelegd waarna een ieder de gelegenheid heeft om de resultaten lezen en een zienswijze in te dienen.
b) Indiener geeft aan dat het aspect bereikbaarheid van hulpdiensten meer te vinden is in het aspect 'bijdrage aan ketenmobiliteit'. In de NRD staat dat dit aspect door middel van een kwalitatieve beschrijving gaat worden onderzocht. Indiener geeft aan graag hierbij betrokken te willen worden om haar belangen te duiden.	De beoordeling van hulpdiensten is geen onderzoekscriterium in het Plan-MER en valt ook niet onder de term ketenmobiliteit. Daarmee bedoelen wij in deze studie de combinatie van vervoerwijzen binnen een verplaatsing (dus voet-bus-trein of fiets-tram-trein en dergelijke). Zie bovenstaande beantwoording bij zienswijze 64a voor tussentijdse betrokkenheid.

5.65 Zienswijze 65

Inhoud zienswijze	Beantwoording
1. Voor wat betreft de NRD ontvangt u van ons geen zienswijze. Ten aanzien van het nog op te stellen MER verzoeken wij ons te informeren wanneer deze wordt vrijgegeven, zodat wij op dat moment kunnen overwegen een zienswijze in te dienen.	Het Plan-MER wordt volgend jaar samen met het Masterplan gepubliceerd en ter inzage gelegd waarna een ieder de gelegenheid heeft om de resultaten lezen en een zienswijze in te dienen. De bekendmaking hiervan wordt op vergelijkbare wijze gedaan als de NRD, te weten door publicatie in huis- aan-huis bladen in Den Haag en Leidschendam-Voorburg, aankondiging in de gemeentelijke nieuwsbrief en op de gemeentelijke websites.

5.66 Zienswijzen 66 t/m 88

Beantwoording zienswijzen

Inhoud zienswijze	Beantwoording
Inhoud van deze zienswijzen is exact gelijk aan de inhoud van zienswijze 12	Zie beantwoording van zienswijze 12 a, b, c, d, e, f, g.

5.67 Zienswijzen 89

Inhoud zienswijze	Beantwoording
Inhoud van deze zienswijze is exact gelijk aan de inhoud van zienswijze 30	Zie beantwoording van zienswijze 30a

Indieners van zienswijzen

Nummer Zienswijze	Bedrijf / organisatie / overheid / particulier
1	Particulier
2	Particulier
3	Bewonersorganisatie: VVE
4	Particulier
5	Overheid: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed
6	Particulier
7	Bewonersorganisatie Binckhorst Voorburg
8	Belangenorganisatie: Reizigersvereniging ROVER
9	Overheid: gemeente Rijswijk
10	Overheid: gemeente Zoetermeer
11	Particulier
12	Particulier
13	Particulier
14	Particulier
15	Particulier
16	Particulier
17	Particulier
18	Particulier
19	Particulier
20	Particulier
21	Particulier
22	Particulier
23	Particulier
24	Particulier
25	Particulier
26	Particulier
27	Particulier
28	Particulier
29	Bewonersorganisatie: VVE
30	Particulier
31	Particulier
32	Particulier
33	Organisatie: Scouting Livingstone
34	Particulier
35	Particulier
36	Particulier
37	Particulier
38	Particulier
39	Particulier
40	Particulier
41	Particulier
42	Particulier
43	Particulier
44	Particulier
45	Particulier
46	Particulier
47	Particulier
48	Particulier
49	Particulier
50	Particulier
51	Particulier
52	Particulier
53	Particulier
54	Particulier
55	Particulier
56	Particulier
57	Overheid: gemeente Pijnacker-Nootdorp
58	Bewonersorganisatie: wijkvereniging Oud Voorburg
59	Particulier
60	Overheid: Hoogheemraadschap Delfland
61	HTM
62	ProRail

Indieners van zienswijzen

63	Arriva
64	Veiligheidsregio Haaglanden
65	Gemeente Delft
66	Particulier
67	Particulier
68	Particulier
69	Particulier
70	Particulier
71	Particulier
72	Particulier
73	Particulier
74	Particulier
75	Particulier
76	Particulier
78	Particulier
79	Particulier
80	Particulier
81	Particulier
82	Particulier
83	Particulier
84	Particulier
85	Particulier
86	Particulier
87	Particulier
88	Particulier
89	Particulier

Colofon:

De MIRT Verkenning CID Binckhorst wordt uitgevoerd in opdracht van: Gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg, provincie Zuid-Holland, Ministerie van Binnenlandse Zaken, Ministerie en Infrastructuur en Waterstaat en de metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Deze nota van beantwoording is vastgesteld door:

- Burgemeester en wethouders Den Haag
- Burgemeester en wethouders Leidschendam-Voorburg

11 februari 2021

Den Haag

provincie ZUID HOLLAND

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Leidschendam-Voorburg

MRDH METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG