



BIJLAGE A

Documenten platform

Presentaties en verslagen van de georganiseerde platform bijeenkomsten

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

Introductie

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

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

Selectieprocedure

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

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

Kennismaking

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

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

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

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

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

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

Presentatie

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

TOELICHTING VERKENNING

OPGAVE

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

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

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

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

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



TOELICHTING VERKENNING

OPGAVE OP REGIONAAL NIVEAU

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

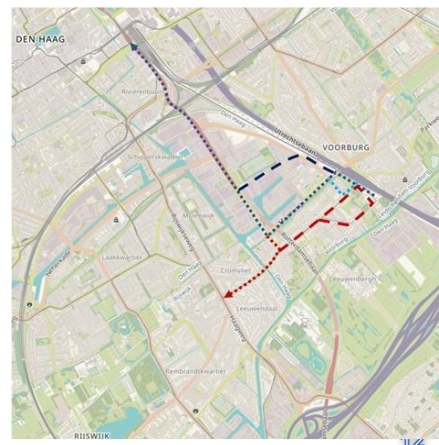


- De vertegenwoordiger van VVE Tuinluststraat vraagt zich af wat deze verbinding nog toevoegt? De Binckhorst ligt in de nabijheid van meerdere treinstations: die zouden beter kunnen worden benut.
Antwoord: We kijken ook naar het bredere pakket aan OV-voorzieningen. Onderdeel van de studie die we doen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

TOELICHTING VERKENNING

OPGAVE MOBILITEIT CID-BINCKHORST

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



- De vertegenwoordiger van Laan van Middenburg, deels Westeinde, Vrijburgstraat, Koninginnelaan vraagt zich af of de drie alternatieven hetzelfde zijn als de drie tracés? Of levert dit $3 \times 3 = 9$ tracés op?

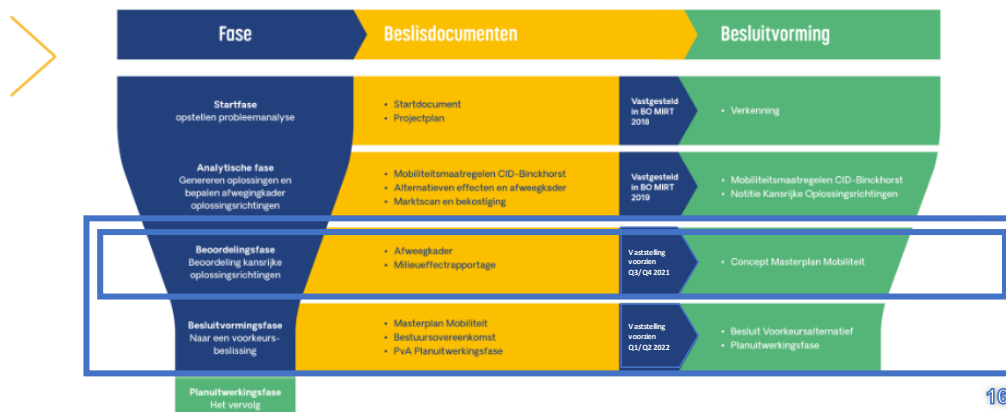
Antwoord: We verwijzen naar de informatie verderop in de presentatie, waaruit meer duidelijk zal worden. Het levert zeker niet 9 tracés op. Door de Prinses Mariannelaan wordt bijvoorbeeld geen lightrail getrokken, dus dan valt er al één alternatief op dat tracé af.

TOELICHTING VERKENNING

ACTUEEL: BEOORDELINGSFASE

VERKENNING CID BINCKHORST

HOV BEREIKBAARHEID CID-BINCKHORST



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

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

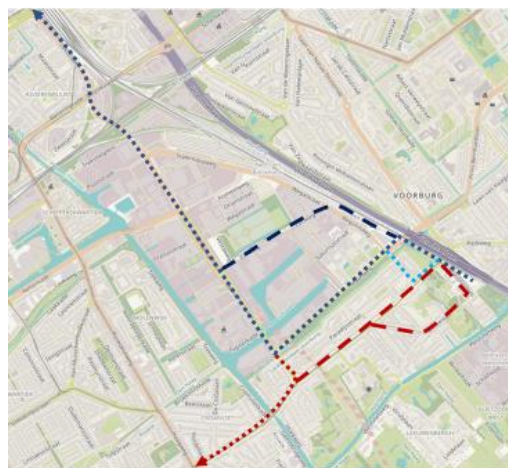
Antwoord: Er worden nu al aspecten meegenomen die gekoppeld zijn aan de alternatieven (zogenaamde 'showstoppers'). Uitvoerbaarheid maakt onderdeel uit van dat wat we nu onderzoeken. Dat is onderdeel van de studie naar het Voorkeursalternatief.

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

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

TOELICHTING VERKENNING

ALTERNATIEVEN IN HET ONDERZOEK



Tracés	HDV/Bus/MET	HDV/Tram	Licht rail
Maanweg	X	X	X
Westernburgstraat	X		
Naar Rijswijk en Delft	X	X	
Prinses Mariannelaan		X	
Zonweg		Quick scan	X

17

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TOELICHTING VERKENNING

ALTERNATIEVEN NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU



18

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

- De vertegenwoordiger van de Hoekweg vraagt zich af of/hoe in de toekomst de hulpdiensten tijdens de spits de wijk achter de Geestbrug goed kunnen bereiken?
Antwoord: De Geestbrug is een puzzel. We gaan samen met de gemeente Rijswijk en Leidschendam-Voorburg die puzzel proberen op te lossen. De verzadiging van kruising-situaties wordt zeker bekeken in de onderzoeken.
- De vertegenwoordiger van de Hoekweg: Wordt deze brug nog vervangen of aangepast?

Antwoord: De provincie Zuid-Holland is beheerder van de Geestbrug en wil groot onderhoud voorbereiden. Het projectteam is met de provincie in overleg om te bekijken of er werkzaamheden gecombineerd kunnen worden.

Bij de Geestbrug is geen sprake van een helling. Er wordt alleen naar een oplossing op maaiveld gezocht.

TOELICHTING VERKENNING

ALTERNATIEF PRINSES MARIANNELAAN



21

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

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

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

- De vertegenwoordiger van de Overburgkade vraagt zich af of er bij de inpassingsvariant van de kruising Binckhorstlaan / Maanweg ook naar een ondergrondse variant wordt gekeken?

Antwoord: Nee, dit is een te dure oplossing.

- De vertegenwoordiger van de Overburgkade reageert dat hij de +1 variant zou schrappen en daarvoor in de plaats onder de grond zou gaan.

TOELICHTING VERKENNING

QUICK SCAN ZONWEG



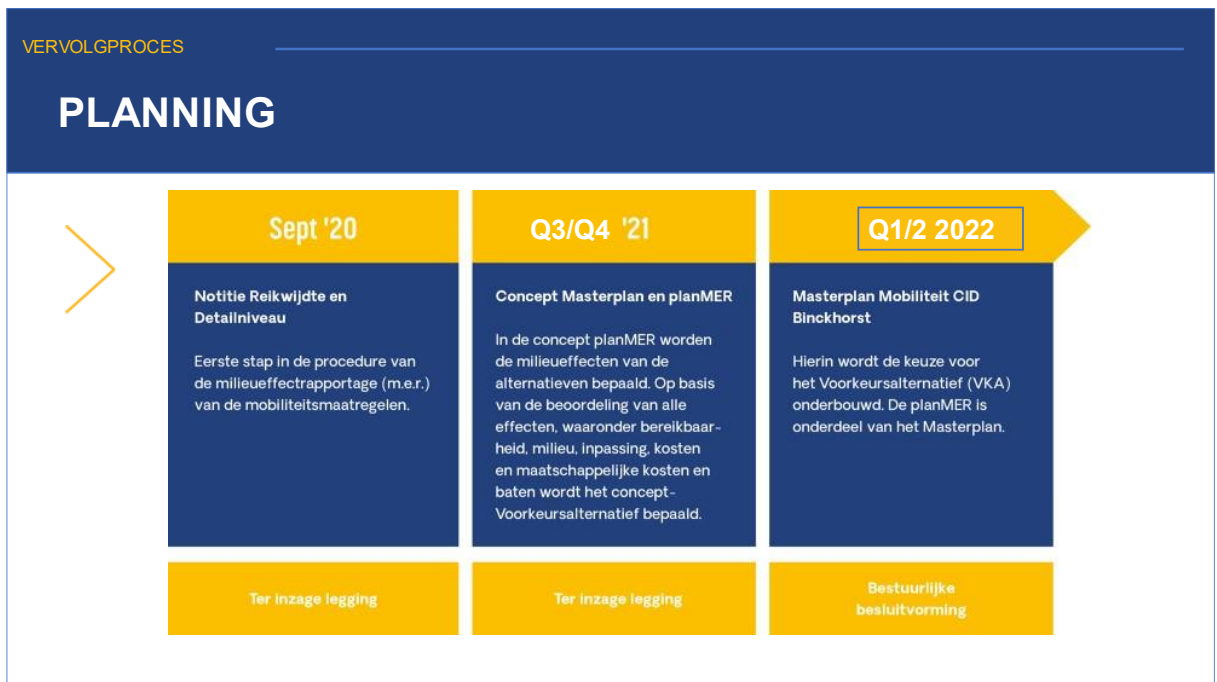
- Op quickscan-niveau
beoordeling van:
- Bijdrage verstedelijking
 - Inpassing
 - Doorkoppelbaarheid
 - Kosten



22

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

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



Vervolgproces

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

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

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

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

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

Platform Verkenning openbaar vervoer CID-Binckhorst

Verslag tweede bijeenkomst 2

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

Afwezig : Vertegenwoordiger Voorburg-West Heeswijkstraat

Opening

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

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

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

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

Programma:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VERVOLG PRESENTATIE EERSTE PLATFORMBIJEENKOMST

Effectenonderzoeken

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

TOELICHTING VERKENNING

EFFECTENONDERZOEKEN



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Martin Blikman: Alle tracés worden aan dezelfde maatlat gelegd.

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

Martin Blikman: Ja.

Het verdere proces

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



VERVOLGSTAPPEN



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Reactie deelnemers op presentatie tot nu toe

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

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

	onder de grond te duur is, maar dat snap ik niet. Deze variant heeft veel voordelen, voor het leefklimaat (zicht, geluid, trillingen), verkeersveiligheid en het geeft de mogelijkheid om de ecologische zone bij de sloot juist te versterken. Dit lijkt mij allemaal te positief om nu al te zeggen dat het te duur is. Daarnaast heb ik nog een vraag: bij de inloopsessie zijn een aantal vragen niet behandeld. Er werd gezegd dat deze naar de bewoners worden verzonden. Mogen wij deze ook ontvangen? - <i>Suzanne van Brandwijk: Ja, deze worden per mail verstuurd en ook op de website geplaatst.</i>
<i>Vertegenwoordiger Binck Plaats/Kade/Eiland</i>	Wij willen een snelle ontsluiting. Over de Zonweg vinden wij onzin, want dit bedient te weinig bewoners. Ondergronds vinden we prima, en de Prinses Mariannelaan ook.
<i>Vertegenwoordiger Geestbrugweg</i>	Het gaat ons om de veiligheid en leefbaarheid van de Geestbrugweg. Wat ons betreft is het een verkeerde keuze over de Geestbrugweg. Het is onveilig, smal, druk, en er zijn al veel ongelukken. Waarom denken aan zo'n oplossing als je denkt aan hoogwaardig openbaar vervoer? We kunnen de argumentatie daar niet over terugvinden. Eerder is het al afgewezen. Wat ons betreft is dat nu de hoofdzaak: alle argumenten moeten op tafel komen, voordat de keuze wordt gemaakt dat het tracé naar Delft gaat leiden. We willen echt zien wat de effecten zijn. Dat moet deze verkenning opleveren.
<i>Vertegenwoordiger Rivierenbuurt-Zuid (Den Haag Centraal)</i>	Wij zijn benieuwd op welk niveau het uitkomt. Wij willen liever niet op niveau 0, omdat dit de meeste geluidsoverlast oplevert en ook de meeste trillingen. Ook valt mij op dat we het niet echt hebben gehad over bussen. Wordt er nog gedacht aan bussen op waterstof of elektrische bussen? <i>Vertegenwoordiger ROVER: Vanaf 2025 mogen alleen nog maar elektrische (of uitstootloze) bussen worden aangeschaft.</i>
<i>Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2)</i>	Wij willen een gelijkwaardige beoordeling van de verschillende varianten. Dus eerst alle tracés een quickscan, waarna de meest kansrijke tracés verder worden uitgewerkt. Zo krijg je mensen beter mee. Een open, transparante en gestructureerde aanpak is wenselijk. Alle varianten krijgen dezelfde criteria in hetzelfde soort onderzoek. De kansrijke varianten kunnen samen met het Platform worden uitgewerkt om meer draagvlak te creëren. - <i>Paul Weststrate: Vanavond hebben we uitgelegd dat ook het quickscan-gebied – als het niet afvalt - uiteindelijk op dezelfde manier wordt meegenomen, met dezelfde diepgang en dezelfde criteria.</i> Ons volgende punt: wij zijn van mening dat de Prinses Mariannelaan geen voorkeur heeft. Het OV moet daar meerijden met het verkeer, wat leidt tot minder capaciteit en betrouwbaarheid van het OV. Daarnaast zal het een negatief effect hebben op de straten van dit tracé.

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

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

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

Over welke onderwerpen moet nog verder gesproken worden?

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

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

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

Afsluiting & Vervolgafspraken

VERVOLGSTAPPEN



Afspraken

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

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

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

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

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

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

Paul Weststrate: Hartelijk dank voor uw tijd en inbreng.

Bijlage 1: Chatberichten uit Microsoft Teams

200412 Chatgeschiedenis Tweede Platform

[19:05] *Vertegenwoordiger Fietzersbond*

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

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

[19:07] *Vertegenwoordiger Fietzersbond*

OK. Ik zie nu meer bewegende hoofden

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

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

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

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

[19:28]

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

[19:32] *Vertegenwoordiger RMWG Scouting*

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

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

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

[19:34] *Vertegenwoordiger Geestbrugweg*

worden technische aspecten ook meegenomen bijv kunnen nieuwe voertuigen over oude rails

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

[19:36] Suzanne van Brandwijk-Willems

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

[19:36] Rosanne van Vliet

zijn studiegebied en plangebied op de website in te zien?

[19:36] *Vertegenwoordiger Geestbrugweg*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[20:43] *Vertegenwoordiger ROVER*

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

[20:44] *Vertegenwoordiger Overburgkade*

En veel duurzamer.

[20:44] *Vertegenwoordiger Geestbrugweg*

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

[20:45] *Vertegenwoordiger ROVER*

Die zijn redelijk gelijkwaardig te maken qua doorstroming

Wat zou je graag besproken willen hebben

[20:45] *Vertegenwoordiger Overburgkade*

Maanweg trace ondergronds.

[20:46] *Vertegenwoordiger Hoekweg*

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

[20:46] *Vertegenwoordiger Overburgkade*

Zonweg/regulweg trace ondergronds. Wat zijn hierbij de issues

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

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

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

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

[20:47] *Vertegenwoordiger Bedrijvenvereniging BLF*

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

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

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

[20:48] *Vertegenwoordiger Overburgkade*

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

[20:48] Louise Kortman // Oranje Nassauschool

Belangbevestiging commissie mer

Nut en noodzaak Binckhorst versus regio

Broekslootkade is al voorkeur van benw dh en lv

Zonweg vanaf min1

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

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

[20:48] Kneppers MPT (Maarten)

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

[20:49] *Vertegenwoordiger Geestbrugweg*

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

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

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

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

nut en noodzaak tot 2040

[20:49] *Vertegenwoordiger Maanplein*

Maanweg -1 als variant er bij

[20:50] *Vertegenwoordiger Overburgkade*

beoordelingscriteria

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

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

[20:50] *Vertegenwoordiger RMWG Scouting*

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

[20:50] *Vertegenwoordiger Binckhorstlaan*

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

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

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

[20:50] *Vertegenwoordiger Hoekweg*

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

[20:51] Louise Kortman // Oranje Nassauschool

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

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

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

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

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

A W A R E N E S S

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

Platform Verkenning OV CID-Binckhorst

Verslag 3e bijeenkomst

22 juni 2021 – 19:30 tot 22:00 uur

Aanwezige sprekers:

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

Gemeenten:

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

MRDH

- Hugo de Haes - Projectleider Openbaar Vervoer – MRDH

Omgevingsmanager:

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

Aanwezige deelnemers:

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

1. Introductie

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

Het programma is als volgt:

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

2. Toelichting uitkomst Bestuurlijk Overleg - Arend van Dijk

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

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

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

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

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

Dit heeft geleid tot de volgende besluiten:

BESTUURLIJK OVERLEG

BESLUITEN BESTUURLIJK OVERLEG

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

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

BESTUURLIJK OVERLEG

STAPPEN MIRT-VERKENNING



Wat gaat er nu gebeuren:

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

Vragen en reacties

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1 Bespreken en aanvullen overzicht mogelijk tracés – Martin Blickman

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

opgesteld en ook al in de eerdere fase is gebruikt.

MOGELIJKE TRACES

AFWEGINGSCRITEIA



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

15

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

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

MOGELIJKE TRACES

UITGANGSPUNTEN TRACÉS



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

16

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

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

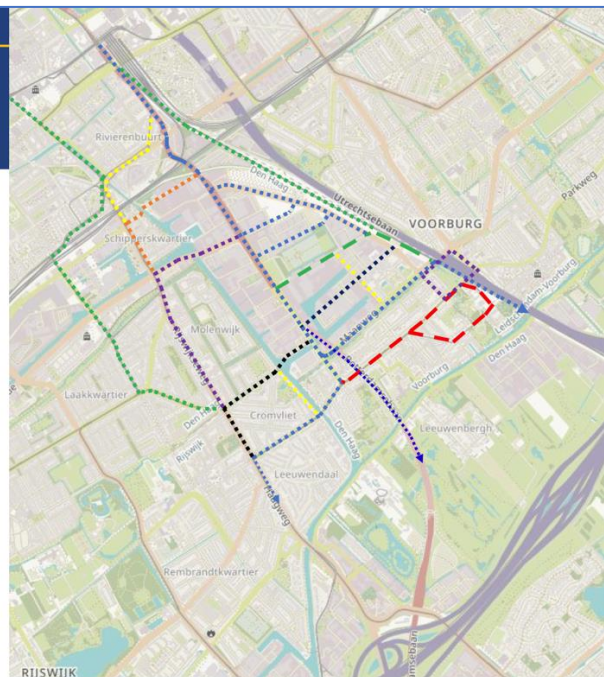
MOGELIJKE TRACES

KENMERKEN MODALITEITEN

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

MOGELIJKE TRACES

AANZET MOGELIJKE TRACÉS



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

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

Reacties en vragen

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

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

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

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

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

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

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

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

Opmerkingen en suggesties over de tracés

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2 Tracémogelijkheden doorkoppeling Delft - Martin Blikman

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

Vragen, opmerkingen en suggesties

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Toelichting vervolgproces – Arend van Dijk

VERVOLGPROCES TRACES

VERVOLGPROCES TRACES



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

Vragen en opmerkingen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Afsluiting en afspraken

TOELICHTING VERKENNING

AFSLUITING EN AFSPRAKEN

Afspraken

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

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

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

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

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

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

Platform Verkenning openbaar vervoer CID-Binckhorst

Verslag vierde bijeenkomst

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

Aanwezige sprekers:

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

Gemeenten:

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

MRDH

- Hugo de Haes - Projectleider Openbaar Vervoer – MRDH

Omgevingsmanagement:

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

Aanwezige deelnemers:

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

Afwezige deelnemers:

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

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

1. Opening – Paul Weststrate

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

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

Programma:

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

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

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

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

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

2. Toelichting Bestuurlijk Overleg 12 Juli – Arend van Dijk

BESTUURLIJK OVERLEG

BESTUURLIJK OVERLEG 12 JULI

- Bestuurders hebben besloten de volgende tracés op te nemen in de onderzoekscope in het Plan-MER:

- De oorspronkelijke tracés:

- Binckhorstlaan – Maanweg – Station Voorburg (voor HOV bus, tram en lightrail);
- Binckhorstlaan – Prinses Mariannelaan – Station Voorburg (voor HOV bus en tram);
- Binckhorstlaan – Geestbrugweg (voor HOV bus en tram);

- De volgende aanvullende tracés:

- Binckhorstlaan – Zonweg – Regulusweg – Station Voorburg (voor HOV bus, tram en lightrail);
- Binckhorstlaan – Zonweg – Melkwegstraat – Maanweg – Station Voorburg (voor HOV bus);
- Binckhorstlaan – Jupiterkade – Broekslootkade (voor HOV bus en tram)*

* Bestuurders erkennen dat dit tracé op basis van de inhoudelijke afweging niet door zou gaan, maar hebben deze toegevoegd aangezien er maar één tracé naar Rijswijk en Delft uit de inhoudelijke tracéafweging komt.

- Bestuurders hebben besloten een intentieverklaring uit te werken aangaande de opgave, uitgangspunten en randvoorwaarden voor een voorkeursalternatief, met als doel deze in november 2021 te ondertekenen

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

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

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

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

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

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

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

3. Overzicht afgewogen tracés – Bas Scholten

TOELICHTING TRACES

UITGANGSPUNTEN TRACÉS

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

161

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

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

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

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

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

TOELICHTING TRACES

OVERIGE TRACÉ SUGGESTIES

Overige suggesties:

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

Conclusie:

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

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

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

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

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

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

- Paul Weststrate: Daar nemen we kennis van.

TOELICHTING TRACES

CONCLUSIES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TOELICHTING TRACES

TRACÉS AANSLUITING DELFT

nr	Naam tracé-optie		Criterium	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
R1	Lekstraat – Weteringkade – Haagweg	Realiseren van de verstedelijkingsopgave	Realiseerbaarheid van het verstedelijkingsprogramma	--	--	0	+	+	+	0
R2	Lekstraat – Trekvlietplein – Bontekoekade – Rijswijkseweg		Kwalitatieve aansluiting maatregelenpakket	--	--	-	+	+	+	-
R3	Lekstraat – Mercuriusweg – Rijswijkseweg		Ruimtegebruik	++	-	--	--	--	0	+
R4	Blinckhorstlaan – Jupiterkade – Broekslootkade		Leefbaarheidsknelpunten	0	-	0	-	-	-	0
R5	Blinckhorstlaan – Cromvlietkade – Geestbrugweg		Bijdragen aan klimaatadaptatie	0	-	0	-	-	0	0
R6	Blinckhorstlaan – Geestbrugweg	Beperken NMCA knelpunten	Effect op bestaande capaciteitsknelpunten bus/tram/metro	--	0	+	+	+	+	--
R7	Rotterdamsebaan (HOV bus)	Bijdragen aan ambities OV en fiets	Robuustheid, capaciteit en betrouwbaarheid van het OV netwerk	0	-	-	-	-	-	-
			Robuustheid, capaciteit en betrouwbaarheid van het fietsnetwerk	0	--	0	-	--	-	0
		Financiële haalbaarheid	Kosten in relatie tot doelbereik en vervoerswaarde (baten)	0	--	--	--	-	0	0
		Technische maakbaarheid	Inpasbaarheid	++	-	--	-	--	-	0
			Technische complexiteit	+	--	--	--	--	-	0

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

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

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

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

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

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

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

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

TOELICHTING TRACES

TRACÉS DEN HAAG CS - VOORBURG

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

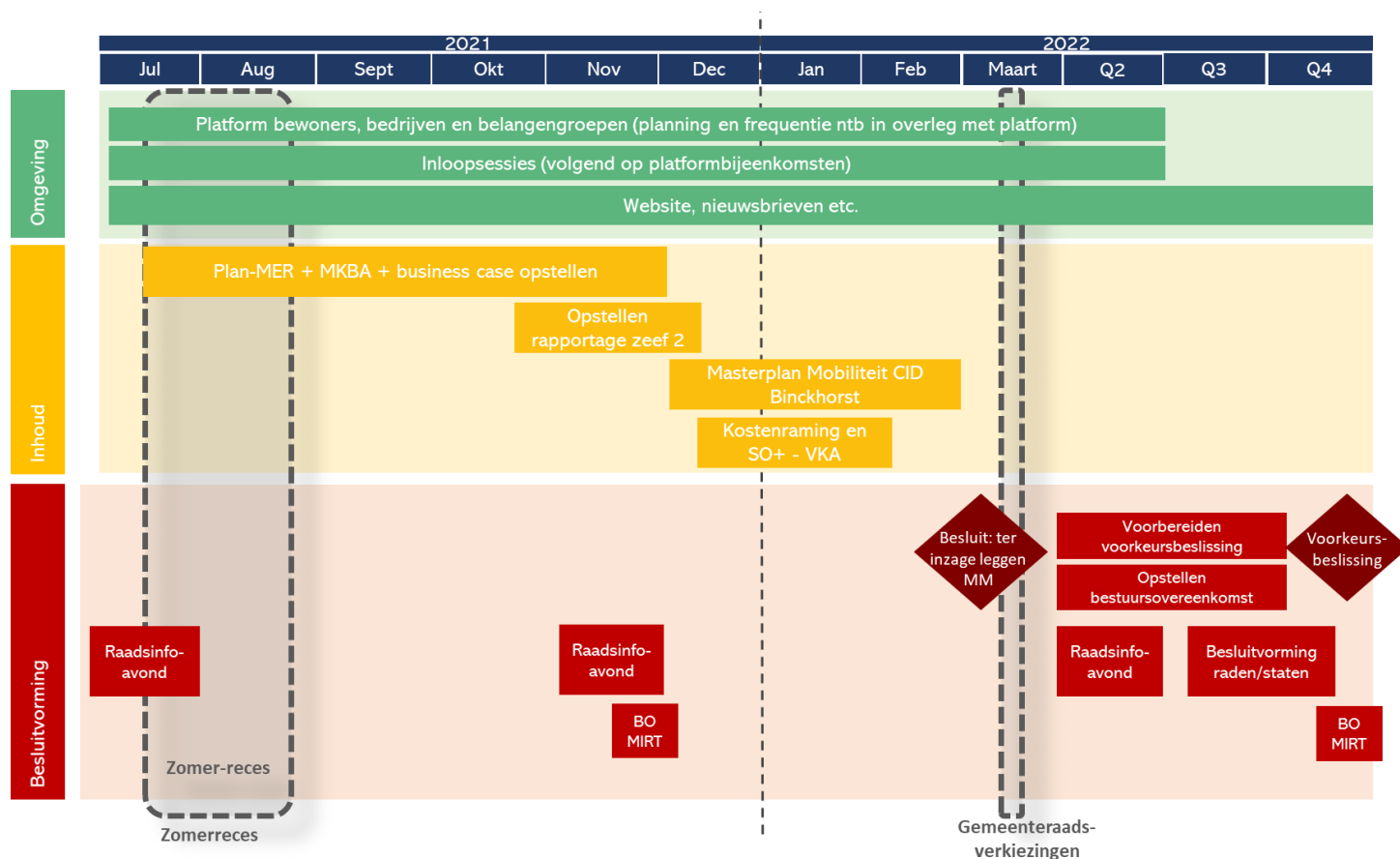
- Bas Scholten: Ja.

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

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

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

4. Vervolgproces verkenning



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

VERVOLGPROCES

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

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

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

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

Paul Weststrate sluit de bijeenkomst om 21:45 af.

Platform Verkenning openbaar vervoer CID-Binckhorst

Verslag vierde bijeenkomst

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

Aanwezige sprekers:

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

Gemeenten:

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

MRDH

- Hugo de Haes - Projectleider Openbaar Vervoer – MRDH

Proces- en Omgevingsmanagement:

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

Overig:

- Karen van der Ploeg – notulist - Awareness

Aanwezige deelnemers:

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

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

Afwezige deelnemers:

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

1. Opening – Paul Weststrate

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

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

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

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

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

2. Toelichting Proces MIRT-Verkenning

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

3. Rol schetsontwerpen

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

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

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

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

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

Vragen:

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- *Paul Weststrate*: Dat is prima.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vragen:

PROCES MIRT-VERKENNING

TRACEVARIANTEN

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

1. Den Haag Centraal



Bus:

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

Tram en lightrail:

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



Vragen n.a.v. tracédeel Den Haag Centraal

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

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

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

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

2. Lekstraat

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

SCHETSONTWERPEN

2. LEKSTRAAT

Alle varianten

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



Vragen n.a.v. tracédeel Lekstraat

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

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

3. Sporendriehoek

SCHETSONTWERPEN

3. SPORENDRIEHOEK

Alle varianten

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



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



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

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

Vragen n.a.v. tracédeel Sporendriehoek

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

- *Hessel de Jong:* Bij bus en tram wel. Voor lightrail wordt in bredere studie gekeken of je op andere manier de gebieden erachter kan ontsluiten, via een andere ingang.
- *Hessel de Jong:* Zodra je onder het hoofdspoor Amsterdam – Den Haag HS door bent, gaat de lightrailvariant zo snel mogelijk omhoog. Door het stuk van Bink36, ben je bij de eerste kruising met de Supernovaweg op +1.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2):* Ik ben van origine stedenbouwkundige, ik ben zeer benieuwd hoe je dit voor elkaar zou krijgen.

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

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

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

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

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

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

4. Binckhorstlaan

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



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

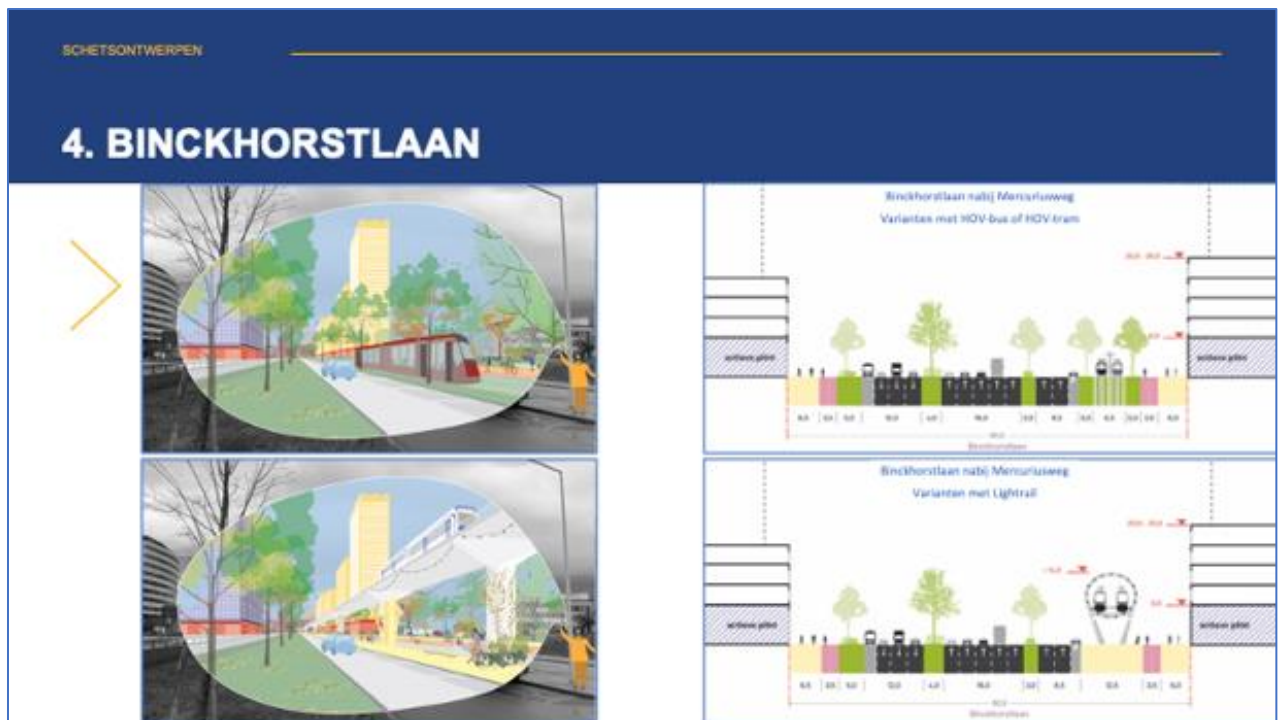
De lightrail zou in de Binckhorstlaan op +1 komen te liggen. Vanaf de spooronderdoorgang naar de Supernovaweg komt er een hellingbaan, vanaf waar hij op +1 komt te liggen. De kruising wordt dan ongelijkvloers gekruist, dus heeft het geen impact op het autoverkeer. Het wordt wel een vrij steile helling,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



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

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

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



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

Vragen n.a.v. tracédeel Binckhorstlaan

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

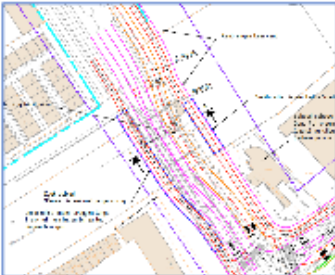
- *Hessel de Jong:* Die schetsen hebben we ook, met vergelijkbare beelden. Ik heb nu gekozen om overal standaard het plaatje met de tram te nemen, maar daar zit niet echt een reden achter.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2):* Als we straks naar de Maanweg toegaan, kan ik mij voorstellen dat er nog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

5. Binckhorstbrug

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

SCHEPONTWERPEN

5. BINCKHORSTBRUG

Varianten met HOV-bus • Behouden bestaande brug • Twee nieuwe bruggen voor langzaam verkeer • Gebruik parkeergarage Het Hanzegebouw • Mogelijk met HOV-tram mits de constructie dat aankan 	Varianten met HOV-tram • Geheel nieuwe brug • Gebruik parkeergarage Het Hanzegebouw • Terugbrengen waardevolle elementen • Ook mogelijk met HOV-bus 	Variant 1L (Lightrail) • Behouden bestaande brug • Geheel nieuwe brug voor lightrail • Amoveren Het Hanzegebouw 
---	--	---

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

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

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

Vragen n.a.v. tracédeel Binckhorstbrug

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. Maanweg

SCHETSONTWERPEN

6. MAANWEG

Alle varianten

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

Visie Maanweg





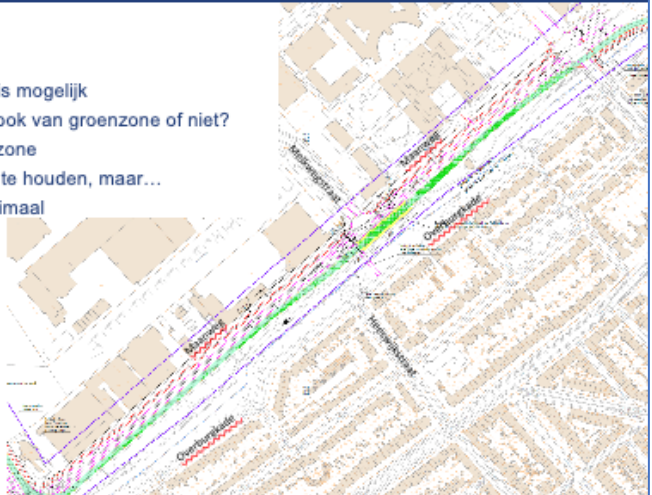
Er is een gebiedspaspoort opgesteld, wat aangeeft hoe de Maanweg er stedenbouwkundig uit zou kunnen zien. De huidige Maanweg kent veel asfalt. Fietsers hebben geen goede plek om veilig te kunnen fietsen, en er zijn veel parkeerplaatsen aan de kant van de gebouwen. Er is wel een stukje waardevolle groene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

SCHETSONTWERPEN

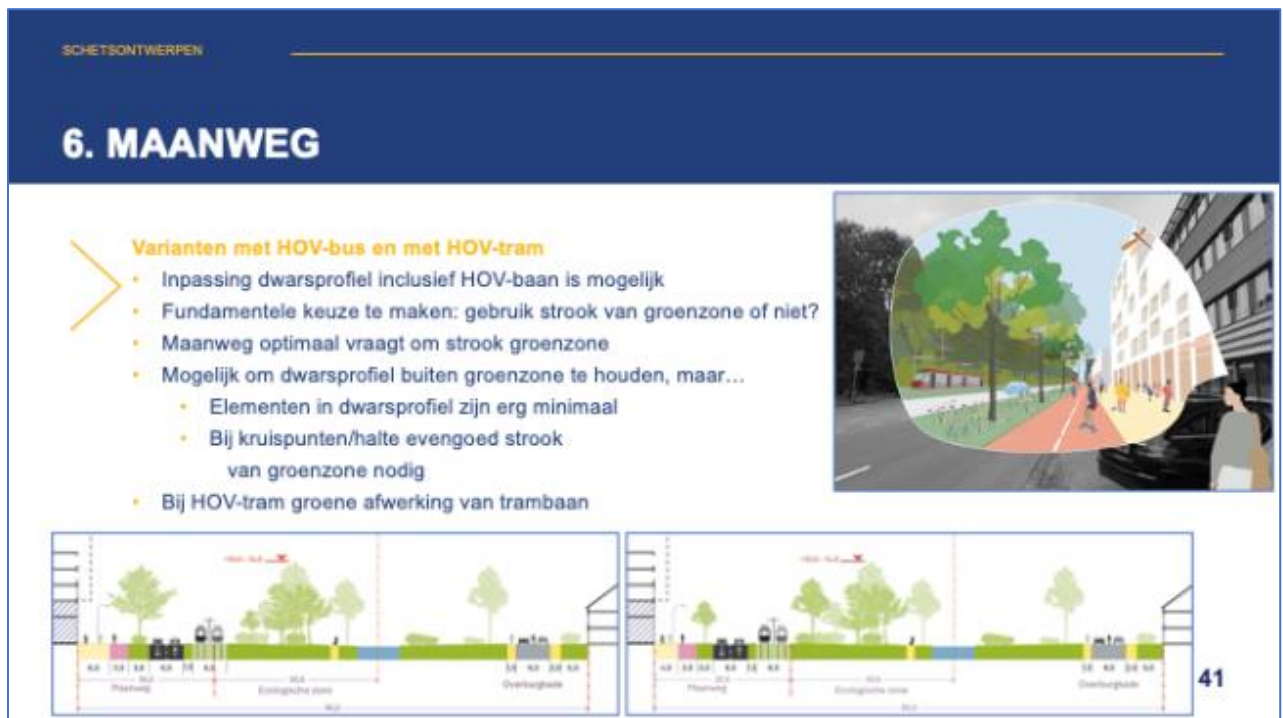
6. MAANWEG

Varianten met HOV-bus en met HOV-tram

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



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



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

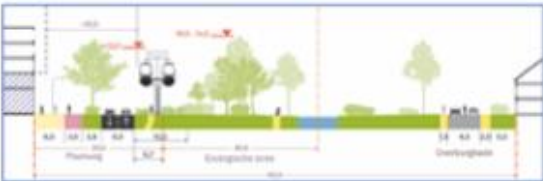
In het rechter plaatje zie je de optie om zoveel mogelijk van de groene zone af te blijven. Rechtsboven is een impressie van hoe dat er uit zou kunnen zien.

SCHEETSONTWERPEN

6. MAANWEG

Variant 1L (Lightrail)

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

42

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

Vragen n.a.v. tracédeel Maanweg

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7. Station Voorburg

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



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

SCHEETSONTWERPEN

7. AANLANDING STATION VOORBURG

Varianten met HOV-tram

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

45

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

SCHEETSONTWERPEN

7. AANLANDING STATION VOORBURG

Lightrail met halte op +1-niveau

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

46

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

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



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

Vragen n.a.v. tracédeel station Voorburg

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

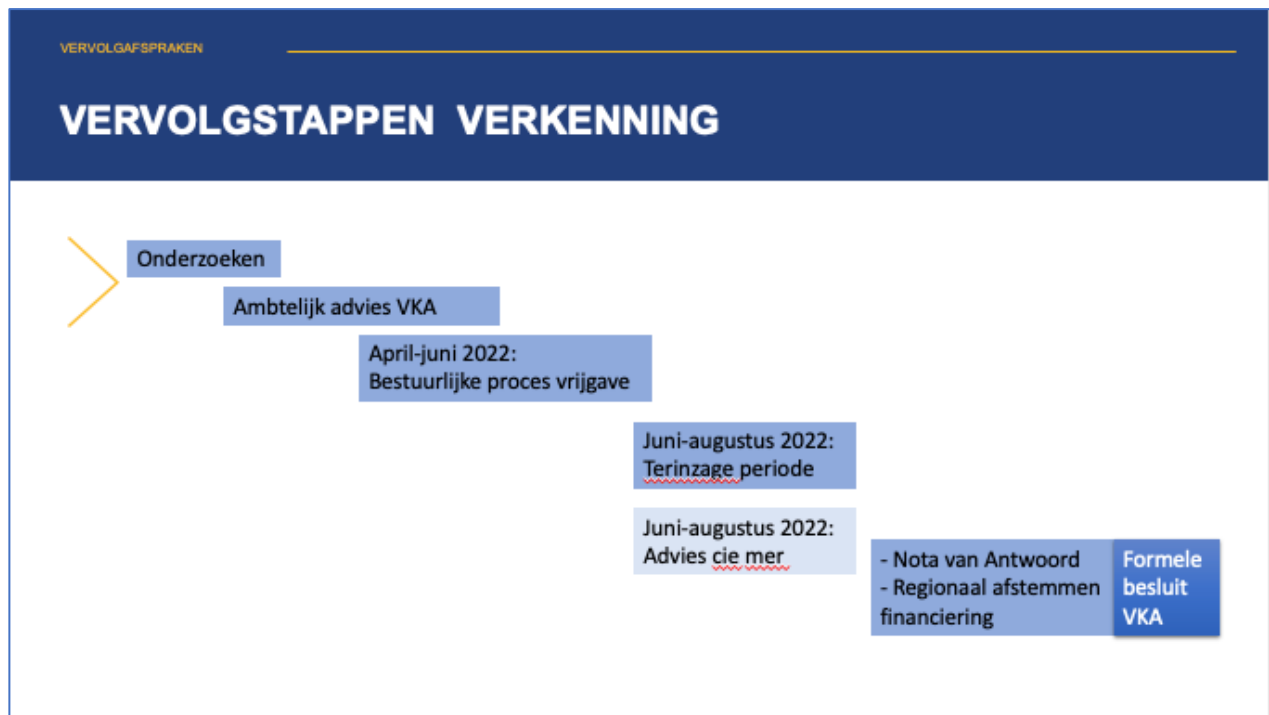
N.B. Zoals toegezegd is de HTM geraadpleegd naar aanleiding van de inbreng namens ROVER. De HTM bevestigt dat zij het voor de hand liggend vindt om in de komende jaren de vervoersvraag in de Binckhorst in de gaten te houden en de capaciteit daarop af te stemmen”.

5. Vervolgafspraken

Jeannet Koomans schetst welke processtappen in volgorde zullen worden genomen:

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

Schematisch ziet dat er zo uit:



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

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

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

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

Jeannet Koomans vervolgt met voorgenomen overlegmomenten met het Platform:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Beste Platform-leden,

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

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

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

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

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

Met vriendelijke groet,

Jeannet Koomans
Omgevingsmanager MIRT-Verkenning CID-Binckhorst

Platform Verkenning openbaar vervoer CID-Binckhorst Verslag zesde bijeenkomst

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

Aanwezige sprekers:

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

Gemeenten:

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

MRDH:

- Hugo de Haes - Projectleider Openbaar Vervoer – MRDH

Proces- en Omgevingsmanagement:

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

Overig:

- Thijs Heezen – notulist - Awareness

Aanwezige deelnemers:

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

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

Afwezige deelnemers:

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

1. Opening en welkom door Paul Weststrate, voorzitter

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

Vragen:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vragen:

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Zonweg

SCHETSONTWERPEN

1. ZONWEG

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

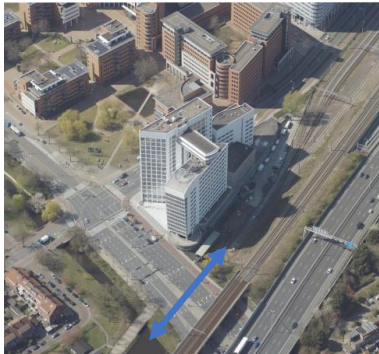


In beginsel is al nooit rekening gehouden met HOV op de Zonweg. Daar is dus een nieuwe stedenbouwkundige visie voor nodig. Wij moeten voor de schetsontwerpen echter wel een aantal uitgangspunten hanteren. Voor de Zonweg zijn de bomenlaanstructuur en vrijliggende fietspaden de wens. Hier hebben we ons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

2. Regulusweg

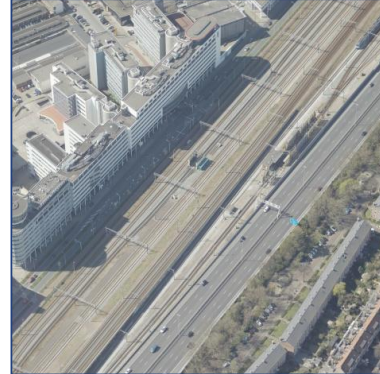
SCHETSONTWERPEN

2. REGULUSWEG



Alle varianten

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



24

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

3. Aanlanding Station Voorburg

SCHETSONTWERPEN

3. AANLANDING STATION VOORBURG

Varianten met HOV-tram

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



28

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

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

4. Melkwegstraat

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

SCHETSONTWERPEN

4. MELKWEGSTRAAT

Variant met HOV-bus

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



5. Zuidelijk deel Binckhorstlaan

SCHETSONTWERPEN

5. ZUIDELIJK DEEL BINCKHORSTLAAN

Varianten met HOV-bus en HOV-tram

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



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

6. Prinses Mariannelaan

SCHETSONTWERPEN

6. PRINSES MARIANNELAAN (oost)

Variant 4T (HOV-tram)

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



38

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

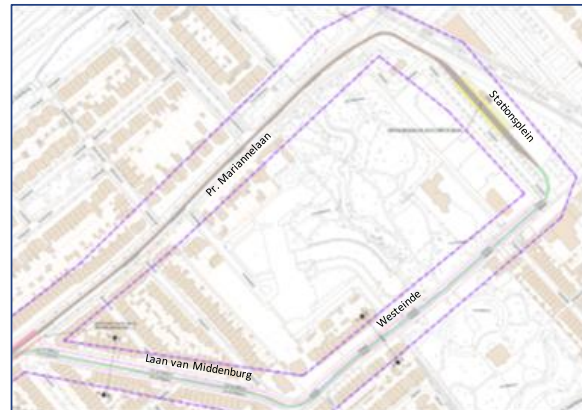
7. Lus Voorburg

SCHETSONTWERPEN

7. LUS VOORBURG

Variant 4T (HOV-tram)

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



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

4. Vragen naar aanleiding van de tracédelen

Vragen n.a.v. tracédeel Zonweg

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vragen n.a.v. tracédeel Melkwegstraat

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

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

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

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

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

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

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

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

Vragen n.a.v. tracédeel Zuidelijk deel Binckhorstlaan

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vragen n.a.v. tracédeel Prinses Mariannelaan

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Uitleg vervolgafspraken door Jeannet Koomans – Omgevingsmanager – APPM

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

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

Vragen:

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

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

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

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

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

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

Platform Verkenning openbaar vervoer CID-Binckhorst Verslag zevende bijeenkomst

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

Aanwezige sprekers:

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

Gemeenten:

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

Proces- en Omgevingsmanagement:

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

Overig:

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

Aanwezige deelnemers:

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

1. Opening en welkom door Paul Weststrate, voorzitter

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

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

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

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

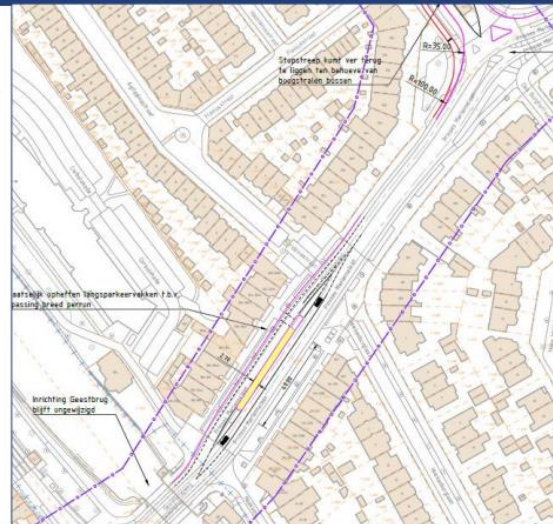
Hessel de Jong is de ontwerpleider van Arcadis op dit project en heeft de afgelopen maanden met het team schetsontwerpen gemaakt. Hij zal verschillende tracédelen bespreken.

1. Prinses Mariannelaan (West)

SCHETSONTWERPEN

1. PRINSES MARIANNELAAN (west)

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



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

2. Geestbrug

2. GEESTBRUG

Varianten met HOV-bus

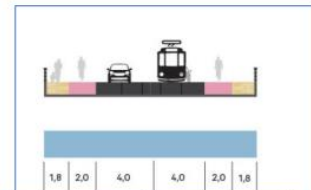
- Onvoldoende ruimte voor geheel vrijliggende HOV-baan
- HOV rijdt gemengd met het overige verkeer
- Geen aanpassingen aan brug nodig

Varianten met HOV-tram

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

Meekoppelkans

- Verbetering kwaliteit fietsroutes



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

3. Geestbrugweg

3. GEESTBRUGWEG

Alle varianten

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



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

4. Jupiterkade

4. JUPITERKADE

Varianten met HOV-bus en HOV-tram

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



Impressie waterfrontpark



21

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

5. Brug Trekvljet

5. BRUG TREKVLJET



Varianten met HOV-bus en HOV-tram

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



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

24

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

6. Broekslootkade

6. BROEKSLOOTKADE

Uitgangspunten schetsontwerpen

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



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

3. Vragen naar aanleiding van de tracédelen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- *Paul Weststrate:* het verzoek staat genoteerd.

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

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

- *Paul Weststrate*: uw opmerking staat genoteerd.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- *Vertegenwoordiger ROVER:* enkel spoor in combinatie met autoverkeer is geen optie vanwege tegenliggers. Op de Broekslootkade is niet geheel uit te sluiten maar het mag niet in combinatie met een HOV-tram, alleen een normale.

4. Uitleg vervolgproces door Jeannet Koomans – Omgevingsmanager – APPM

Paul Weststrate geeft het woord aan Jeannet Koomans voor een uitleg over de vervolproces.

Jeannet Koomans geeft uitleg over de vervolafspraken. De gemeenteraadsverkiezingen vallen samen met een voorlopig voorkeursalternatief. Hoe lang alles daarna duurt is simpelweg onbekend: het proces staat en we gaan het zien.

Het Omgevingsverslag is al een paar keer aan de orde geweest. Jullie inbreng wordt gedurende dit hele proces waar mogelijk verwerkt in de verkenning door de projectorganisatie. Alle overige inbreng in de vorm van meningen en adviezen komt in het omgevingsverslag. Dit gaat ook naar de bestuurders.

In het eerste kwartaal van 2022 staan nieuwe bijeenkomsten van het platform gepland. Er zijn echter zoveel vragen, dat de projectorganisatie wil kijken wat ze naast het platform kan doen. We kunnen dan over specifieke onderwerpen met kleinere groepen verder de diepte in. Platformleden krijgen hier een mail over. De HTM is daarnaast ook bereid om een expertsessie over hun richtlijnen te houden. Vele onderzoeken, onder meer in het kader van Plan-MER, lopen momenteel. Er is nog veel informatie die de projectorganisatie wil delen met het platform, en daarvoor heeft zij een planning gemaakt.

Vragen:

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (1): is er voorzien in een informatiebijeenkomst voor gemeenteraden?

- *Jeannet Koomans:* die volgen hun bestuurlijke eigen traject. Daar zijn data voor gepland. Rijswijk heeft nog geen openbare sessie gepland.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (1):* geen bevredigend antwoord wat Rijswijk betreft. Ik vraag me af wat de betrokkenheid van Rijswijk is en hoe daar de raadsleden worden geïnformeerd.
- *Rosanne van Vliet:* er is een besloten sessie, daar heeft de raad voor gekozen.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): een 'Nota van Antwoord op zienswijzen', wat hebben wij daarmee te maken?

- *Jeannet Koomans:* dat is de reactie op alles wat de platformleden – en anderen - aan vragen inbrengen in de inspraakprocedure. In augustus stelt het platform vragen waar in november antwoord komt. Ik wil voorstellen dat zaken die worden besproken in individuele sessies die ik hiervoor noemde, worden vastgelegd en vervolgens gedeeld met het platform.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): wat is het voorlopige voorkeursalternatief?

- *Martin Blikman:* dat is de bestuurlijke keuze: wat heeft - alles overwegende - volgens de bestuurders de voorkeur. Daar worden misschien nog wat onderzoeksvragen bij geformuleerd.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2):* wat is het effect dat wij in Platform 9 nog een kosten/baten analyse gaan doen van een variant als ondertussen een andere variant tot voorkeursalternatief is gekozen?
- *Jeannet Koomans:* daar is juist de inspraakprocedure voor bedoeld. Het gaat om een voorlopig voorkeursalternatief en dat is niet in beton gegoten, maar er moet wel iets gekozen zijn waarop men dan kan reageren.

- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2)*: ik maak mij zorgen dat zaken die volgens mij in de tijd gezien na elkaar moeten gebeuren, nu te veel parallel in de planning staan.
- *Hessel de Jong*: als ik de planning zo zie doet het allemaal wel recht aan de inspraak.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2)*: de artist impressions van de brug en het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan zijn te flatteus, ik denk dat er veel meer kolommen komen.
- *Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg*: De illustratie van de Voorburgse Binckhorstlaan in sheet 36 suggereert dat het lightrail +1 gaat worden. Doe dat niet.
- *Jeannet Koomans*: die illustratie komt aan bod in de inloopsessies dus we wilden deze afbeelding nu ook aan jullie laten zien.

Paul Weststrate dankt de deelnemers; er wordt een verslag van de bijeenkomst naar hen toegestuurd.

Platform Verkenning openbaar vervoer CID-Binckhorst

Verslag achtste bijeenkomst

Datum: maandag 11 april 2022
Tijd: van 19.30 tot 22.00 uur
Locatie: Raadhuisplein 1, Leidschendam

Aanwezige sprekers:

- Jeannet Koomans – Omgevingsmanager – APPM
- Martin Blikman – Projectmanager Ontwerp & Effecten - Arcadis
- Rianne Roeleveld – Adviseur Mobiliteit en Ruimte – Goudappel

Gemeenten:

- Ronald Bon – Rijswijk
- Thijs Jansen – Den Haag
- Ewald Borkens – Den Haag
- Maaïke Konijn – Leidschendam-Voorburg

Proces- en Omgevingsmanagement:

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

Overig:

- Thijs Heezen – notulist – Awareness

Aanwezige deelnemers:

1. *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2)*
2. *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2) (vervanger)*
3. *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1)*
4. *Vertegenwoordiger Broekslootkade - Molenwijkzijde (vervanger)*
5. *Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde*
6. *Vertegenwoordiger ROVER*
7. *Vertegenwoordiger Haagweg Rijswijk*
8. *Vertegenwoordiger Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg (vervanger)*
9. *Vertegenwoordiger Bedrijvenvereniging BLF*
10. *Vertegenwoordiger Overburgkade*
11. *Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg*
12. *Vertegenwoordiger Maanplein*
13. *Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland*
14. *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (1)*
15. *Vertegenwoordiger Hoekweg*

Afwezige deelnemers:

1. *Vertegenwoordiger Fietsersbond*
2. *Vertegenwoordiger Rivierenbuurt*
3. *Vertegenwoordiger PM Laan en Binckhorstlaan*

4. *Vertegenwoordiger Binckhorstlaan*
5. *Vertegenwoordiger Scouting*
6. *Vertegenwoordiger Huygens' Hofwijck*
7. *Vertegenwoordiger Voorburg-West Heeswijkstraat*

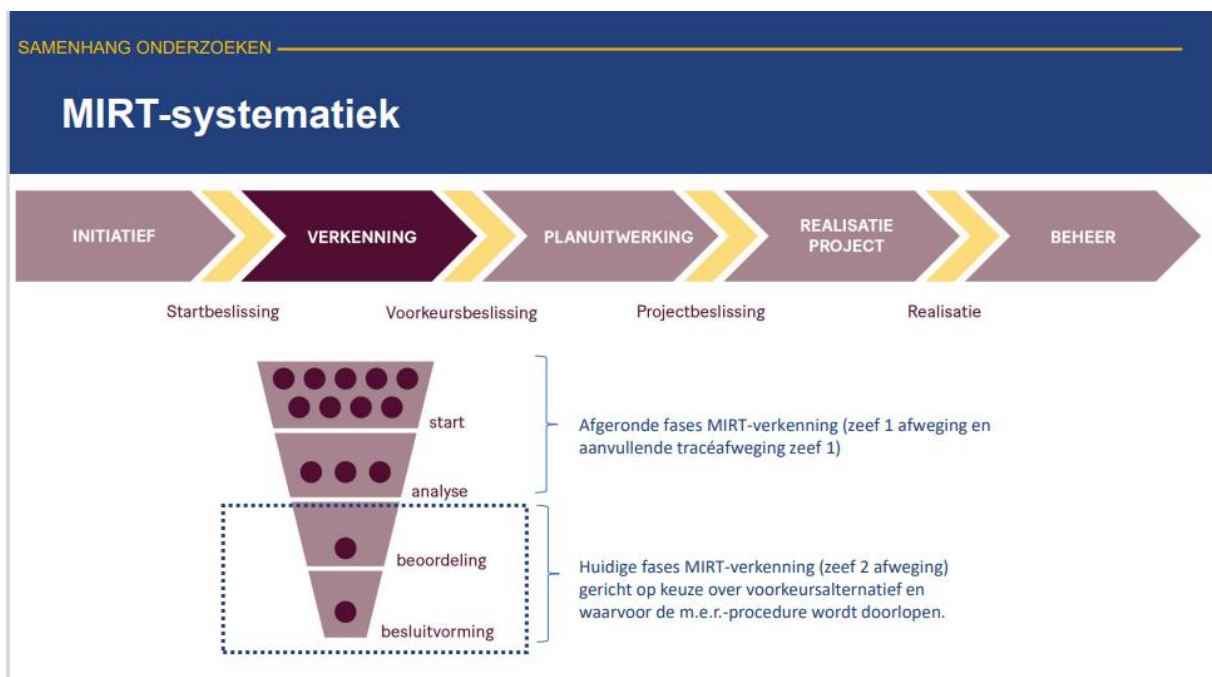
1. Opening – Jeannet Koomans, omgevingsmanager APPM

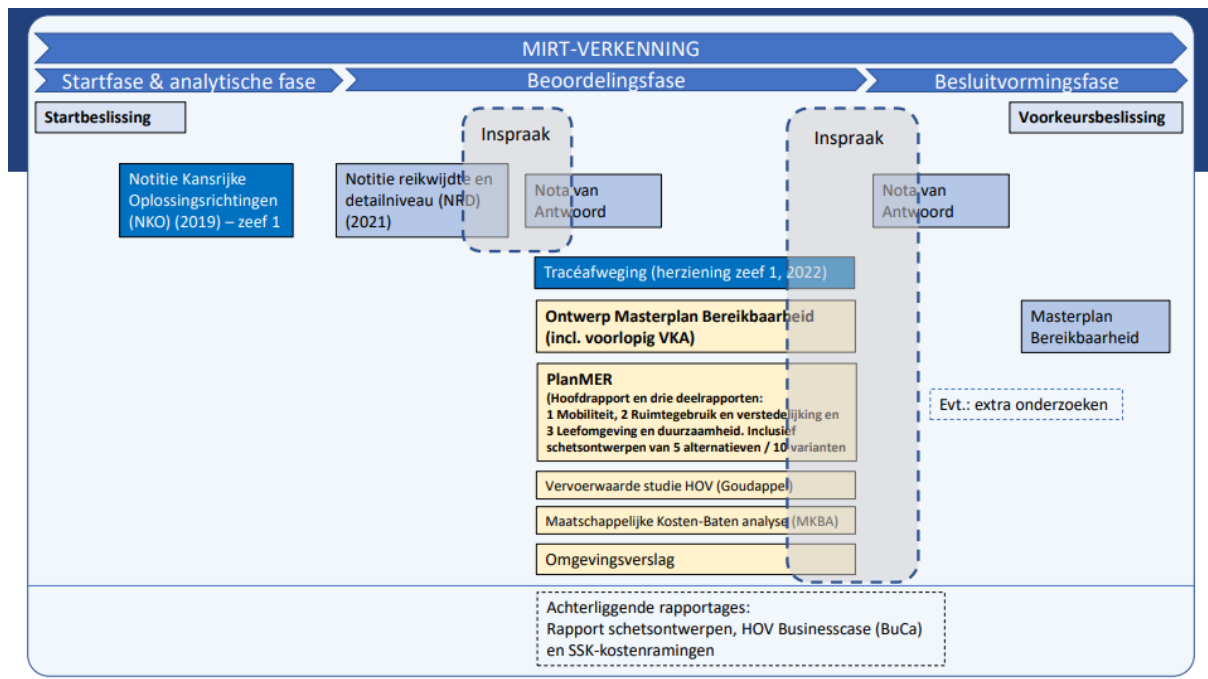
Jeannet Koomans heet als invallende voorzitter allen welkom namens de 7 betrokken overheden, APPM en Arcadis. Ze licht de afwezigheid van Paul Weststrate en Don de Greef toe en geeft aan dat zij daarom deze keer de bijeenkomst zal voorzitten. Ze geeft de sprekers de gelegenheid om zichzelf voor te stellen (zie overzicht bovenaan).

Jeannet Koomans heeft hierna nog enkele mededelingen. Opmerkingen of aanvullingen over het verslag van platform 7 kunnen nog tot aan het einde van deze week ingediend worden. Er zijn enkele vervangingen en afmeldingen binnen het platform voor deze bijeenkomst (zie overzicht bovenaan).

Jeannet Koomans geeft hierna het woord aan Martin Blickman.

2. Samenhang, inhoud en status onderzoeken/rapporten – Martin Blickman, projectmanager Ontwerp & Effecten Arcadis





Martin Blickman geeft een samenvatting van waar we nu staan in het proces en hoe we hier gekomen zijn. Hij licht het planproces en de bijhorende procedures toe. De aanwezigen krijgen daarna de gelegenheid om vragen te stellen.

Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde: zijn de opmerkingen uit eerdere bijeenkomsten verwerkt?

- *Martin Blickman:* opmerkingen die aanleiding gaven voor nadere toevoegingen zijn inderdaad verwerkt.
- *Jeannet Koomans:* Arcadis heeft een overzicht gemaakt van de verwerkte aanpassingen en deze komen in een overzicht in het Omgevingsverslag.
- *Martin Blickman:* het criterium 'ruimtelijke kwaliteit' is bijvoorbeeld toegevoegd aan het beoordelingskader.

Vertegenwoordiger Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg: komen deze onderliggende rapportages ook ter inspraak?

- *Martin Blickman:* het platform kan meepraten over het Masterplan Bereikbaarheid en de Plan-MER.
- *Jeannet Koomans:* de schetsontwerpen zitten als bijlage bij de Plan-MER.
- *Ronald Bon:* sommige documenten bevatten bedrijfsgevoelige informatie en worden daarom niet openbaar gemaakt.

Vertegenwoordiger Broekslootkade - Molenwijkzijde : als ik zie hoe het afgelopen tijd steeds gegaan is, gaat geen bestuurder straks al die documenten doornemen. Wordt een degelijke samenvatting van de inbreng vanuit de omgeving gemaakt?

- *Jeannet Koomans:* ja, deze komt in het Omgevingsverslag. We nemen vanavond een voorschotje op de inhoud van het Omgevingsverslag dus kijk als platformleden vooral goed mee of zaken goed verwoord zijn, niet vergeten worden etc.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): ik heb twee punten. Ten eerste is inspraak in dit proces niet van toepassing geweest: pas nadat eerder het inspraak-gedeelte van de NRD was afgerond werden we als platform geïnformeerd over het Rijswijkse deel van het project. Dat er inspraak is geweest is dus pertinent niet waar, je had het hoogstens theoretisch in een artikeltje in de plaatselijke krant kunnen lezen. Ten tweede wordt er altijd mee geschermd dat dit de meest kansrijke oplossingsrichtingen zijn, hoe zit het wat betreft de inspraak daarmee?

- *Jeannet Koomans:* de herziene tracéafweging gaat mee de inspraak in.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): is de herziene tracéafweging al klaar?

- *Jeannet Koomans:* ja, 20 april wordt deze behandeld in het bestuurlijk overleg met het nadrukkelijke verzoek deze, voorafgaand aan de inspraak, te delen met het platform en te publiceren op de website.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): bestaat de kans dat het proces tot stilstand komt bij teveel tegenstand rondom een bepaald onderdeel?

- *Martin Blikman:* nee, het gehele pakket gaat ter inzage en dan is het bestuurlijk besluit daarna leidend. Het is in principe een geste om een gedeelte van het project alvast met jullie te delen, ik zie het niet gebeuren dat het proces daardoor niet zoals gebruikelijk zal plaatsvinden.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2):* maar als de inbreng van platform sowieso geen impact gaat hebben, waarom ligt de tracéafweging dan ter inspraak? Want op basis van onze inbreng komt deze op losse schroeven te staan.
- *Martin Blikman:* als bewoners van mening zijn dat bepaalde punten niet goed zijn behandeld dan zijn daar vaste momenten in het proces voor om dat aan te geven. Hier kan vervolgens mogelijk extra onderzoek op volgen.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2):* ik blijf het suggestief vinden want bestuurlijk is er nul baat bij extra onderzoek. De inspraak wordt hiermee toch op één hoop geveegd?
- *Martin Blikman:* dat gebeurt continu, je checkt gedurende het proces steeds of de informatie volledig, beschikbaar etc. is. De tracéafweging gaat nu wederom de inspraak in en dan is er de mogelijkheid tot reageren.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (1): we hebben de afgelopen tijd een heel circus gehad over intentieverklaringen, hoe verhoudt dat zich tot het procesverhaal?

- *Jeannet Koomans:* dit onderwerp staat op de agenda, we komen hier later op terug.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (1): ik heb frustratie overgehouden aan het bestuurlijke besluitvormingsproces voor de zomer van 2021. Er ontstond een gevoel van een geforceerd bestuurlijk besluit waarbij het verhaal achteraf pas bij elkaar wordt geveegd. De Plan-MER is wel enigszins een garantie dat dit nu niet gebeurt maar het blijft gaan om de intenties erachter en wat je als bewoner en platformlid voorgeschoteld krijgt. De participatie blijft tegenvallend.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): nog een beetje onderbouwend op hierboven, er is geen inspraak geweest. Je kon alleen maar zaken

toevoegen en nooit zeggen: 'ik ben tegen'. Daarnaast hebben we eerder heel gedetailleerde tijdslijnen gezien en zijn nu alle data weg. Is er sprake van vertraging?

- *Jeannet Koomans*: in de gesprekken die we met jullie hebben gehad kwam een aantal keer naar voren van, 'we zien door de bomen het bos niet meer'. Wat we nu net behandeld hebben is een toelichting op het proces, de tijdslijnen blijven hetzelfde. 27 juni gaat het pakket de inspraak in met 4-6 weken extra inspraakperiode omdat we in de zomer zitten en mensen dan op vakantie zijn.
- *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1)*: er is geen sprake van inspraak geweest op de NRD en Zeef 1, je kon niet tegen tracés zijn.
- *Martin Blikman*: de NRD is ter inspraak geweest, dat is een formele plicht aan de wetgevende zijde.
- *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1)*: eigenlijk ga je nu twee dingen tegelijk doen, mensen hebben nooit kunnen reageren op tracés die toegevoegd zijn.
- *Jeannet Koomans*: hier komen we straks nog op terug.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2): ik heb een vraag over de opzet van de Plan-MER. In de verschillende bijeenkomsten is veel aandacht gevraagd voor verkeersveiligheid. Is dat nu ook een MER-criterium?

- *Martin Blikman*: ja, in het afwegingskader zit het criterium verkeersveiligheid.
- *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2)*: en hoe wordt dat beoordeeld?
- *Martin Blikman*: dat staat in de NRD, ik weet niet of het in verband met de tijd handig is als ik daar nu volledig op in ga. Er zijn kansrijke oplossingsrichtingen, die worden allemaal langs dezelfde maatstaf gelegd en per oplossing wordt gekeken door experts op het gebied van bijvoorbeeld verkeersveiligheid of deze voldoen. Hierbij wordt gescoord aan de hand van een puntenschaal. Leidt een kansrijke oplossing tot verbetering of verslechtering van een bepaalde modaliteit?

Vertegenwoordiger Overburgkade: een aantal verkeersveiligheidscriteria wordt kwalitatief beoordeeld, dat lijkt me wat subjectief?

- *Martin Blikman*: het zijn afzonderlijke criteria, alles wordt afzonderlijk in beeld gebracht.

Vertegenwoordiger Overburgkade: in een editie van Vlietnieuws leek het alsof er al een voorschot was genomen op een voorkeurstracé. Waar rook is, is normaal gesproken vuur, maar dat is in dit geval niet zo?

- *Jeannet Koomans*: Er is geen sprake van dat er al een besluit is genomen over een voorlopig voorkeursalternatief. De stukken hierover (Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en Plan-MER) worden nu nog opgesteld. Pas eind juni wordt er een bestuurlijk besluit genomen over de stukken die ter inzage worden gelegd.

Vertegenwoordiger Overburgkade: waar komt het Omgevingsverslag beschikbaar?

- *Jeannet Koomans*: dat gaat mee de inspraak in en eind deze week wil ik al een deel hiervan met het platform delen.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): alle plannen worden nu getoetst aan de situatie voor de toevoeging van Rijswijk dus hoe wordt daar nu mee omgegaan? Het onderzoekskader werd eerder dusdanig onvolledig gepresenteerd dat relevante informatie niet in de Plan-MER werd meegenomen.

- *Ronald Bon:* de gemeente Rijswijk heeft ook gereageerd op de NRD, waarbij opgemerkt moet worden dat alleen bij de aanleg van nieuwe sporen een straat MER-plichtig is. Kijkend naar de Broekslootkade is deze wel MER-plichtig vanwege nieuwe sporen, maar beide worden aan de hand van MER bepaald.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2):* de bewoners op de hoek waren juist blij dat de tram daar niet meer kwam.
- *Martin Blikman:* de Plan-MER bestaat uit allerlei thema's en voor ieder thema zijn andere locaties en knelpunten relevant. Voor mobiliteitseffecten wordt het gehele systeem bekeken.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): hoe worden sub-delen van tracés beoordeeld? Je moet niet verdwijnen in gemiddelden.

- *Martin Blikman:* door deze op zo'n manier in beeld te brengen dat dit niet gebeurt.
- *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1):* eerder is dit niet gebeurd.
- *Martin Blikman:* op een bepaald punt moet je gaan samenvoegen.

Jeannet Koomans geeft het woord aan Rianne Roeleveld van Goudappel.

3. Methodiek vervoerwaarde studie – Rianne Roeleveld, adviseur Mobiliteit en Ruimte Goudappel

Rianne Roeleveld bedankt de platformleden voor hun aanwezigheid en stelt zichzelf nogmaals voor. Ze neemt het platform mee in de gebruikte methodiek.

VERVOERWAARDESTUDIE

Aandachtspunten werking verkeersmodel

Gebruik vMRDH2.4: aansluiting bij Verkenning CID-Binckhorst voor verfijning plangebied



- Het gaat om een statisch model, geen harde capaciteiten opgenomen.
 - OV geen bovengrens qua capaciteit, dit heeft geen invloed van drukte op de reistijd
 - Fiets geen bovengrens qua capaciteit.
 - Terugslag autoverkeer wordt niet meegenomen, wel een toenemende reistijd a.d.h.v. reistijdcurve
- Effecten buitengebied zijn grof
- In het model wordt geen rekening gehouden met trend van afvlakking autogebruik in stedelijk gebied. In enkele gevoeligheidsanalyses wordt dit effect wel nader beschouwd.



Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): wat is het plangebied?

- *Rianne Roeleveld:* de gehele MRDH zit er vrij gedetailleerd in. Met betrekking tot de specifieke vraag of Gouda ook onder dit gedetailleerder gebied van het verkeersmodel valt: nee, Gouda valt niet onder de MRDH en valt daarmee niet onder het gedetailleerdere gebied. Alles buiten de MRDH is wel opgenomen maar grofmaziger. Ter info, Gouda valt onder het verkeersmodel omgevingsdienst Midden Holland.

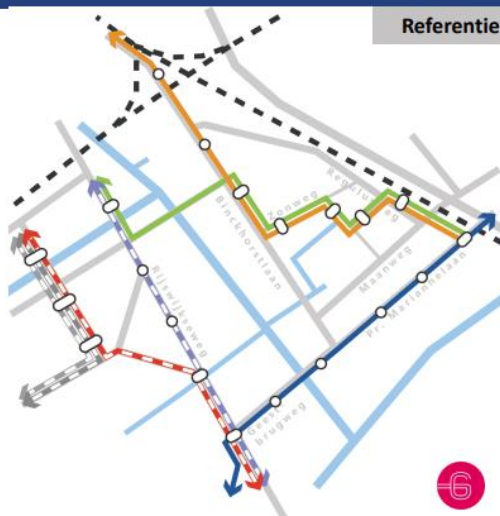
Referentie situatie



Netwerk

Ruimtelijke vulling conform ambities 2040

- Alleen vastgestelde ontwikkelingen (Rotterdamsebaan wel, geen zuidwestlandcorridor)
- Lagere parkeernorm in de Binckhorst verder geen wijzigingen in autobeleid
- Inclusief No-Regret pakket
 - Optimalisatie fietsroutes
 - Fietsparkeren
 - Hubs



Referentie

Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg: HOV Binckhorst gaat maar tot 2030.

- *Ewald Borkens*: zo werken effectrapportages. Je kijkt 10 jaar vooruit voor de effecten, de Plan-MER gaat tot 2040.
- *Rianne Roeleveld*: u heeft wel gelijk, we gaan ervan uit dat in 2030 de HOV er ligt maar voor de vervoerwaardestudie is gerekend met het eindbeeld met als zichtjaar 2040 en bijbehorende beleidsinstellingen.

	1. Maanweg	2. Regulusweg	3. Melkwegstr.	4. Pr. Mariannelaan	5. Broekslootkade	6. Alleen Rijswijk	7. Alleen Voorburg
B. Bus		2B ✓	3B ✓		5B ✓		1B ✓
T. Tram	1T ✓	2T ✓		4T ✓	5T ✓	6T ✓	7T ✓
L. Lightrail	1L ✓	2L ✓					

✓ = tracévariant, ook onderdeel van PlanMER, MKBA en Businesscase
 ✓ = tracévariant, geen onderdeel van PlanMER, MKBA en Businesscase

Rianne Roeleveld licht toe dat 6T en 7T niet in de Plan-MER worden meegenomen maar dat vanuit Zeef 1 diverse vragen zijn gesteld in dit kader en daarom is besloten dit wel te onderzoeken.

Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg: waarom zie ik hier nu bepaalde varianten niet in, zoals de -1 bij station Voorburg?

- *Rianne Roeleveld:* Als hiermee wordt bedoeld waarom enkele vakjes niet onderzocht zijn, dan is vanuit de MIRT verkenning besloten deze varianten niet door te rekenen. Aanleiding waarom sommige varianten niet doorgerekend zijn kan zijn dat een tram en/of lightrail door bijvoorbeeld de Melkwegstraat fysiek niet mogelijk is.

Vertegenwoordiger Overburgkade: 6T en 7T worden niet in de Plan-MER meegenomen maar worden toch wegens hun belang onderzocht. Hoe kan het zijn dat daar wordt afgeweken van waarop ingezet is? Is dit een politiek besluit?

- *Rianne Roeleveld:* nee, dit is geen politiek besluit, deze varianten kan je zien als een gevoeligheidsanalyse om de resultaten beter te kunnen duiden

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2): wat houdt sturend beleid in?

- *Rianne Roeleveld:* bijvoorbeeld beleid dat autogebruik relatief meer ontmoedigt in de vorm van lagere parkeernormen en het afwaarderen van enkele wegen in Den Haag etc.
- *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2):* en wie bedenkt dat?
- *Ewald Borkens:* Dat komt voort uit een eerdere analyse van scenario's. Dit is niet specifiek opgesteld voor deze Verkenning.

Vertegenwoordiger Maanplein: ik heb een heleboel vragen. Hoe gaan jullie om met vrachtverkeer?

- *Rianne Roeleveld:* daar is geen wijziging op toegepast in vergelijking met de referentiesituatie.
- *Vertegenwoordiger Maanplein:* dus de lightrailinstallatie heeft geen effect op de berekeningen rondom het vrachtverkeer?
- *Rianne Roeleveld:* Ik hou me bezig met de strategische advisering rondom het inzetten van verkeersmodellen, deze details zal ik even moeten navragen bij collega's.
- *Vertegenwoordiger Maanplein:* over het interregionaal verkeer, waar komt het scenario uit?
- *Ewald Borkens:* we gebruiken daarvoor het landelijke prognosemodel.
- *Vertegenwoordiger Maanplein:* wat wegen jullie af, meerdere kernwaarden of één?
- *Rianne Roeleveld:* We leveren diverse vormen van output. Deze resultaten dienen als basis om o.a. de Plan-MER mee te vullen. We hebben het hierbij dan over aantallen reizigers, in- en uitstappen etc.
- *Vertegenwoordiger Maanplein:* hoe zit het met de gevoeligheidsanalyse ten opzichte van het referentiescenario?
- *Rianne Roeleveld:* Zie de toelichting bij de dia betreffende de watervalmethodiek.
- *Vertegenwoordiger Maanplein:* en voor de groei van de verschillende modaliteiten op de dia, gebruiken jullie daarvoor een indexcijfer?
- *Rianne Roeleveld:* ja.

Vertegenwoordiger Hoekweg: in aanvulling op de modaliteiten, hoe neem je kencijfers van een dergelijke snel veranderende situatie mee?

- *Rianne Roeleveld:* over het deel van het vrachtverkeer moet ik het antwoord even schuldig blijven, maar we kijken met betrekking tot de Rotterdamsebaan naar wat er nu gebeurt. Eigenlijk gebeurt er verder niet veel met de gegevens uit 2019, de variantenafweging vindt plaats op basis van referenties.
- *Vertegenwoordiger Hoekweg:* maar hoe voorkom je onnauwkeurigheid?
- *Rianne Roeleveld:* Een verkeersmodel is een vereenvoudiging van de werkelijkheid. Er is een toekomstscenario berekend waarin bepaalde gebeurtenissen verwerkt zijn.
- *Vertegenwoordiger Hoekweg:* maar hoe doe je dat met zo weinig data? Hoe neem je effecten mee?
- *Rianne Roeleveld:* ik kom hier op terug, het antwoord hierop is gemakkelijk boven tafel te krijgen.
- *Vertegenwoordiger Hoekweg:* maar waar het me om gaat is hoe je effecten meeneemt van een situatie die nu onduidelijk is?
- *Ewald Borkens:* het verkeersmodel wordt gekalibreerd op cijfers. Het is extreem moeilijk om voor 2040 exact te berekenen wat bijvoorbeeld het aantal auto's op de weg zal zijn. Maar voor een vergelijking van varianten is dit model goed bruikbaar.
- *Vertegenwoordiger Hoekweg:* maar de situatie met en zonder Victory Boogiewoogie tunnel (Rotterdamsebaan) is hetzelfde?
- *Rianne Roeleveld:* in 2019 zit geen tunnel, in 2040 wel. De toekomst is onzeker, maar deze zit wel degelijk opgenomen in het verkeersmodel.
- *Vertegenwoordiger Hoekweg:* wat is de basis voor de kencijfers in het model?
- *Rianne Roeleveld:* we gebruiken qua cijfers WLO-scenario's (Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving) in combinatie met referenties.
- *Jeannet Koomans:* het is en blijft een model dat bedoeld is om de situaties te vergelijken.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): ik snap de zorg wel. Ik begrijp dat het model geen absolute waarheid is maar ja, de Mall of the Netherlands doet zijn ook ding niet etc.. Het is gewoon een reële zorg, kijk naar de Geestbrugweg, dus het blijft een belangrijk discussiepunt. In de intentieverklaring stond daarnaast geen verschuiving van knelpunten, hoe is dat meegenomen?

- *Rianne Roeleveld:* het beoordelen van knelpunten is een vertaalslag richting de Plan-MER. Hierin worden de intensiteiten uit het verkeersmodel bekeken en vervolgens vastgesteld of de knelpunten wel of niet toenemen.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2):* ik ben bezorgd over een mogelijke waterbed-situatie die ontstaat, hoe wordt dit voorkomen?
- *Martin Blikman:* daarom zijn we nu dit proces aan het doorlopen, alle onderzoeken brengen zo objectief mogelijk in beeld wat er precies gebeurt. De keuzes die daarin vervolgens gemaakt worden zijn bestuurlijke afwegingen, daar komen we nog op terug.

Vertegenwoordiger Overburgkade: Mulder heeft aangegeven geen gebiedspaspoorten meer te willen ontwikkelen, hoe zit het met de woningen in het model?

- *Jeannet Koomans:* dat zit in de gevoeligheidsanalyse.
- *Ewald Borkens:* 2040 is de eindsituatie waar we naar kijken.

- *Vertegenwoordiger Overburgkade*: dus in de tussenperiode zitten we me de gebakken peren?
- *Rianne Roeleveld*: Met het verkeersmodel rekenen we alleen met het eindbeeld, de tussenperiodes worden verder niet meegenomen.

De volgende vragen konden tijdens de presentatie niet worden beantwoord. Hieronder de vragen en de antwoorden:

NB1: *Is het effect op/door vrachtverkeer ook meegenomen in de modellen?*

Vrachtverkeer is onderdeel van het verkeersmodel. De beleidsinstellingen die zijn doorgevoerd zijn met name gericht op autoverkeer maar indien een fysieke maatregel aan de weginfrastructuur wordt gedaan, denk aan knip, geldt dit ook voor vrachtverkeer.

Met betrekking tot de output: In de modalsplit cijfers is vrachtverkeer niet meegenomen. Wanneer wordt gesproken over motorvoertuigen (mvt) in de rapportages zit hier het vrachtverkeer wel in.

NB2: *Wat is de basis van de cijfers die zijn gebruikt?*

Dit is niet zo eenvoudig te beantwoorden, maar voor de basis van de ruimtelijke vulling in het studiegebied, denk aan o.a. inwoners en arbeidsplaatsen, is de basis opgesteld aan de hand van diverse bronbestanden zoals gemeentelijk register (inwoners), lisa (arbeidsplaatsen) en CBS. Toevoeging aan dit programma wordt gedaan op basis van vastgestelde ambities.

NB3: *Er is toegelicht dat met cijfers wordt gewerkt uit 2019 en met de situatie zoals die op dit moment is. Wat betekent dit voor ontwikkelingen als de Victory Boogie Woogie tunnel die na 2019 is geopend? En het verbod op vrachtverkeer op de Maanweg per 2022?*

De Rotterdamsebaan is zeker meegenomen in het prognosenetwerk van de referentie en de varianten. Bij de vergelijking van de varianten en de effectenbepaling van de varianten wordt dus uitgegaan van een vergelijkbare situatie, het prognosenetwerk 2040, inclusief Victory Boogiewoogie tunnel. Het basisjaar 2019 of opening in 2022 spelen hierin geen rol.

Het verbod op vrachtverkeer op de Maanweg per 2022 is niet in de modelinstellingen opgenomen.

NB4: *Is bij de Maanweg gerekend met 2x1 of 2x2 rijbanen?*

Antwoord: 2x1

NB5: *Het model is op strategisch niveau, maar zijn wel de verschillende opties uit het schetsontwerp meegenomen? In het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan is een optie ingetekend waarbij het HOV op een vrije baan door de straat rijdt, maar er is ook een optie ingetekend waarbij het HOV samenloopt met het wegverkeer. Wat is de invloed van deze keuze op de output van het verkeersmodel?*

Hoe reëel zijn beide opties gezien vanuit het verkeersmodel?

Antwoord: In het verkeersmodel wordt uitgegaan van een gemiddelde snelheid van het HOV op het gehele traject. Het verschil van een deel vrije baan t.o.v. samenloop met overig wegverkeer is hierin niet te onderscheiden.

NB6: *Zijn er significante verschillen tussen de tracés als het gaat om de output van het verkeersmodel? Ik kan me namelijk ook voorstellen dat de tracés marginaal van elkaar verschillen en dat vooral de aspecten die in de gevoeligheidsanalyse worden gevarieerd echt van toepassing zijn op de output van het model waar het gaat om HOV, pakken mensen wel of niet het HOV.*

Antwoord: Dit is uitgebreid opgenomen in de stukken die binnenkort openbaar worden.

In de bijlage van dit verslag zijn later per mail binnengekomen vragen over de vervoerwaardestudie opgenomen.

3. Toelichting intentieverklaring – Jeannet Koomans

Jeannet Koomans geeft een toelichting op de intentieverklaring..

INTENTIEVERKLARING

Toelichting intentieverklaring



Op 24 februari 2022 is de intentieverklaring ondertekend door bestuurders van:

- Gemeente Den Haag
- Gemeente Leidschendam – Voorburg
- Gemeente Rijswijk
- Provincie Zuid-Holland
- MRDH
- Ministerie BZK
- Ministerie I&W

Toelichting intentieverklaring



Doel:

- Het expliciteren van de intenties, belangen en aandachtspunten van betrokken partijen m.b.t. de Verkenning
- Opmaat naar op te stellen bestuursovereenkomst

Inhoud:

- Context Verkenning: duiding van de opgave voor woningbouw en bereikbaarheid
- Opgave Verkenning: wat wordt met de verkenning beoogd
- Proces: omgang met omgeving, zorgvuldigheid versus tempo, intentie om er samen uit te komen
- Zorgvuldige afweging: intenties omtrent inpassing en optimalisatie van (verkeers)veiligheid, leefbaarheid, groen en gezondheid en zo veel als mogelijk rekening te houden met de belangen en aandachtspunten van elke partij
- Overzicht belangen en aandachtspunten per partij, o.a. obv eerder aangenomen moties

35

Toelichting intentieverklaring



Relevante passages:

- "Partijen benaderen de omgeving open en transparant en zetten in alle fasen van het project in op participatie met de omgeving. Daarbij staan partijen open voor signalen vanuit de omgeving"
- "Partijen hebben de intentie om in alle fasen van het planproces de mobiliteitsmaatregelen, en specifiek de HOV-verbinding, zo zorgvuldig mogelijk en met respect voor de omgeving in te passen en uit te voeren. Daarbij zijn de thema's (verkeers)veiligheid, leefbaarheid, groen en gezondheid van groot belang. Partijen zorgen voor een zorgvuldige afweging op deze aspecten na in elke fase van het project, passend bij het abstractieniveau van elke fase."

36

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (1): ik heb een proces-gerelateerde vraag. Er is een intentieverklaring met veel bijlagen, onderzoeken etc. en ik zie nog steeds een lawine op me afkomen met net aangetreden bestuurders. Hoe wordt daar vanuit het project naar gekeken, vanuit de motor van het geheel?

- *Thijs Jansen:* wat nu ter inspraak wordt gelegd, is een vastgestelde procedure.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (1):* hoe past de intentieverklaring in het totale proces? De volgende stap is volgens mij de bestuursovereenkomst, dat is nogal wat.
- *Ronald Bon:* wat we nu in de inspraak brengen, is een bestuurlijk waardevrij verhaal. Hier heeft nog geen politieke afweging op plaatsgevonden. De intentieverklaring is alleen vroeg aan de bestuurders voorgelegd zodat zij op tijd hun mogelijke zorgen

kunnen uiten. Straks verderop in het proces komt er meer bestuurlijke duiding en de intentieverklaring vormt daar een onderdeel van.

- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (1)*: het is al bijna zomer, hoe zit het met de planning?
- *Ronald Bon*: de bestuurlijke duiding zit in het eerste kwartaal van 2023.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (1)*: ik dacht dat de bedoeling was de intentieverklaring in de bestuursovereenkomst te gieten.
- *Jeannet Koomans*: Na besluitvorming over het voorkeursalternatief volgt de volgende stap richting een bestuursovereenkomst.
- *Bert Swart*: een bestuursovereenkomst is een privaatrechtelijke overeenkomst: hoe gaan kosten verdeeld worden enz.. Bij de MIRT komt dan het antwoord van het Rijk: 'oké we faciliteren dit en dit'. In de bestuursovereenkomst wordt vervolgens bepaald wat alle andere partijen gaan bijdragen. In het gemeenteraadsbesluit wordt wel verwezen naar deze overeenkomst, maar die wordt pas in een later stadium getekend.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (1)*: ik mis toch het tijdsschema.
- *Jeannet Koomans*: het tijdsschema is niet gewijzigd sinds de vorige presentaties.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): wat is nu de meerwaarde van die hele intentieverklaring? Want er staan wel al vastgelegde belangen in.

- *Jeannet Koomans*: je krijgt pas bestuurlijke duiding na inspraak op o.a. het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid. De gehele inspraakprocedure moet eerst afgerond zijn voordat het Masterplan Bereikbaarheid wordt vastgesteld.
- *Ronald Bon*: in de laatste fase zit ook de zienswijze van het platform, dat maakt onderdeel uit van het Masterplan. Dat wordt vervolgens weer bij de raad neergelegd.

Vertegenwoordiger Overburgkade: ik heb nog even naar de planning gekeken, het voorlopige voorkeursalternatief zou in maart moeten komen.

- *Jeannet Koomans*: ja, dan zouden alle onderzoeksresultaten beschikbaar moeten zijn zodat het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid opgesteld kan worden. Het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid zou pas later klaar zijn en vòòr de zomer van 2022 de inspraak in gaan.
- *Vertegenwoordiger Overburgkade*: wat hier in maart gepland was wordt doorgetrokken tot juli en augustus?
- *Bert Swart*: we hadden de hoop dat in maart alle onderzoeken gereed zouden zijn, maar door corona zijn deze iets vertraagd. We zijn deze aan het afronden maar de inspraak moet wel voor de zomer starten.
- *Vertegenwoordiger Overburgkade*: er komt geen voorlopig voorkeursalternatief in maart/april?
- *Jeannet Koomans*: nee.

Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg: de 'parkzone Maanweg' klopt niet. Het is een ecologische zone.

- *Jeannet Koomans*: Eind deze week ontvangen jullie de hoofdstukken van het omgevingsverslag die gaan over de input van het platform met het verzoek om hierop te reageren en aan te vullen. Dat is precies ervoor bedoeld om dat soort dingen eruit te pikken en aanvullende informatie hierover te ontvangen

- *Jeannet Koomans*: het gaat hier specifiek om de zorgen die jullie vanuit de omgeving willen meegeven aan de bestuurders.

Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde: zijn de illustraties aangepast naar aanleiding van de opmerkingen? Het gaat hierbij vooral om de brug.

- *Casper Prudhomme van Reine*: de illustraties zijn vooral gemaakt om de bewoners een beeld te geven.
- *Jeannet Koomans*: de gegeven input is meegenomen door Arcadis, we hebben daar nu niet per punt feedback over.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2)*: het belangrijkste is dat de illustraties consistent zijn.

4. Benen op tafel gesprek

De plenaire sessie wordt gevolgd door parallelgroepsgesprekken.

Onderstaand hebben we alle reacties op de vragen die besproken zijn tijdens de groepssessies gebundeld. Op sommige punten hebben platformleden andere, soms tegengestelde, wensen of suggesties. Deze hebben we ongewijzigd en zonder conclusie of mogelijke oplossing meegenomen in dit verslag ter verdere verwerking in het omgevingsverslag.

Subgroep over omgevingsverslag

1. Wat verwachten jullie van het omgevingsverslag? Is het doel helder?

- Leden willen erop kunnen reageren aangezien het hun inbreng is geweest
- Het verslag moet kort en krachtig zijn maar vooral overzichtelijk
- Juiste weergave van het besprokene
- Een duidelijk verhaal per onderdeel van het traject
- Een samenvatting per wijk/straat is noodzakelijk
- Het document wordt waarschijnlijk te groot waardoor het sentiment verloren gaat
- Tijdlijn aan documenten die ter inspraak gaan

2. Welke thema's mogen niet ontbreken in het omgevingsverslag?

- Thema's die niet officieel onderzocht zijn, maar volgens omgeving wel relevant, zoals impact sociale omgeving
- Wees transparant – benoem het gebrek aan vroegtijdige communicatie
- Benoem de verschillen tussen straten/wijken wat betreft stadium van betrokkenheid
- Ecologische zone langs de Maanweg
- De huidige verkeersveiligheid van de bestaande straten en het eventuele gevolg van een HOV-verbinding op de verkeersveiligheid
- Parallele trajecten die van invloed zijn
- Geluid en emissies
- Nieuwe inzichten Koningscorridor en Huygenstunnel

- Fasering in besluitvorming en uitvoering: vertraagde 2^e tranche van 5.000 woningen
- Doorkijk naar volgende ontwerpfase → vastleggen dat overlastbeperkende maatregelen niet worden geschrapt
- Veiligheid nu i.p.v. de toekomst
- Hoe om te gaan met HOV langs schoolzones
- Tijdelijkheid / toekomstbestendigheid van bestaande tracés versus investeringen
- Fietsveiligheid
- HOV in gemengd verkeer
- Nieuwe inzichten en ontwikkelingen van de Koningscorridor, de Utrechtsebaan en de Huygenstunnel

3. Welke aanbevelingen voor de vervolgfase kunnen meegegeven worden?

- HOV-aanlanding bij station Voorburg op -1
- Minder tijdsdruk
- Betere planning sessies. Deze lopen altijd uit
- Maak scenario's voor de fasering in woningbouw en fasering in de realisatie van een HOV

Subgroep over terug- en vooruitblik Platform en proces

1. De platformleden vertegenwoordigen een achterban. Wat zijn de ervaringen met het betrekken/consulteren/informereren van deze achterban?

- Geïnteresseerden stellen informatie vanuit de Platformleden erg op prijs
- Info moet niet via Platformvertegenwoordigers lopen, maar via de organisatie
- Ondersteuning van de projectorganisatie bij het informeren van de achterban is belangrijk
- De omgeving vraagt zich af waarom bewoners andere bewoners moeten informeren
- Informeren achterban blijkt lastig
- Documenten op tijd verstrekken zodat vertegenwoordigers hun achterban kunnen informeren

2. Hoe kan de projectorganisatie hierbij ondersteunen in een volgende fase?

- Kortere verslaggeving die per mail gedeeld kan worden met de achterban
- Bijeenkomsten organiseren voor deelgroepen c.q. wijken

3. Wat kunnen we meenemen uit de ervaringen van platform 1 t/m 7? Wat ging goed?

- Te weinig ruimte voor interactie
- Kleinere brokken met meer overlegruimte
- Te weinig gelegenheid tot vragen. Komt ook door Teams

4. Wat kunnen we in de volgende fases anders doen?

- Beantwoording vragen is cruciaal

- Als project niet naar de gemeente Rijswijk wijzen aangezien het niet hun plan is
- Vakjargon beter uitleggen

5. In juni 2022 gaan het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid, de Plan-MER en achterliggende documenten de inspraak in. Wat is er ter voorbereiding van deze periode nog nodig?

- Alle input op tijd
- Genoeg tijd om terug te koppelen naar achterban
- Organiseren van openbare bijeenkomsten om bewoners direct te informeren
- 1 bijeenkomst met een tijdlijn c.q. bestuurlijke momenten
 - Ook parallelle trajecten meenemen
- Een bijeenkomst direct na start inspraak

BIJLAGE

Vragen over de vervoerwaardestudie die per mail zijn binnengekomen

- het verschil in doorstroming (snelheid) op de PM laan / Ln van Middenburg/ Westeinde en de Maanweg ; die is op de PM laan minder als gevolg van menging met auto's en bussen, overstekende voetgangers, verkeer uit zijstraten, dubbel parkeren bij woningen . Daar kan nog aan worden toegevoegd de invoering van een 30 km limiet op de PM laan (landelijk voorgenomen beleid)

Antwoord: In het verkeersmodel wordt uitgegaan van een gemiddelde snelheid van het HOV op het gehele traject. Het verschil van menging met andere modaliteiten is hierin niet te onderscheiden.

- het verschil in aantal gebruikers van de HOV tram op het tracé PM laan en de Maanweg; voor de bewoners van Voorburg West voegt de tram weinig toe aan de bestaande verbindingen (bussen, trein) met Station Voorburg en Den Haag CS.

Antwoord: Het verschil in OV gebruikers in de verschillende tracé varianten komt terug in de stukken die binnenkort openbaar komen.

1. Snelheid in relatie tot veiligheid

Inleiding: in het Startdocument MIRT Verkenning wordt bij alternatief 1 en 3 een HOV tram route als optie over de Prinses Mariannelaan richting Station Voorburg gepresenteerd. In feite is de lus via de Laan van Middenburg en het Westeinde onderdeel van deze optie maar die worden niet genoemd. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ontbreekt deze optie bij het alternatief HOV tram en wordt alleen de route via de Maanweg genoemd. In het NRD wordt (op pag 26) over de HOV tram opgemerkt: "Het materieel rijdt zoveel mogelijk op een eigen baan om menging met ander verkeer te voorkomen". Daarbij wordt in fig 3-2 een schematisch dwarsprofiel van een weg met HOV tram getoond. Daarop staan trottoirs, vrijliggende fietspaden en een aparte rijbaan voor snelverkeer. Op de Maanweg is er voldoende ruimte voor zo'n dwarsprofiel.

Op de Prinses Mariannelaan ontbreekt de ruimte voor zo'n dwarsprofiel. Dit is het geval bij de reeds aanwezige tramrails maar nog meer wanneer deze verder uit elkaar gelegd moeten worden voor de HOV tram. Deze weg wordt wel intensief gebruikt door snelverkeer (wijkontsluiting maar ook regionale verplaatsingen tussen Rijswijk, Leidschendam-Voorburg en Voorschoten en naar de A4 en A12). Ook is er veel fietsverkeer (plaatselijke en regionale fietsroute). Daarbij is het een woonstraat met veel dwarsstraten en oversteekbewegingen. Ook zonder een HOV tram is deze situatie al onveilig en beantwoordt niet aan de richtlijnen voor een duurzaam veilige weginrichting.

De Laan van Middenburg en het Westeinde zijn smalle woonstraten die zijn ingericht als 30 km gebied en een groot aantal gelijkwaardige kruisingen.

Vraag 1.1: hoe houden verkeersmodellen rekening met impact van snelheid in de verschillende tracés van enerzijds de trams, maar ook op ander verkeer (bus en auto)

Antwoord: In het verkeersmodel zijn auto, OV& fiets gescheiden netwerken. Een overbelast autonetwerk heeft geen invloed op de rij snelheden van het HOV wat in de praktijk misschien wel het geval kan zijn als deze de rijbaan delen. Andersom, heeft de hoeveelheid trams geen invloed op de vertraging van het autoverkeer.

In de modellen wordt uitgegaan van een gemiddelde snelheid van de tram, bus of Lightrail. Dit wordt bepaald door o.a. de hoeveelheid haltes, hoe lang hij bij de haltes stilstaat en de snelheid die hij mag/kan op de tussenliggende tracés. De interactie met het andere verkeer (fietsers auto's) is in die aanname opgenomen.

Op de PM laan kruising met de Heeswijkstraat is er sprake van een schoolzone (Groen van Prinstererschool).

Vraag 1.2: Wat zijn de richtlijnen voor het rijden van een tram door een schoolzone?

Antwoord: In het verkeersmodel zijn daar zijn geen aparte richtlijnen voor.

Vraag 1.3: Wat voor impact heeft het kruisen van een schoolzone voor de snelheid van tram in de modellen?

Antwoord: In het verkeersmodel heeft het kruisen van een schoolzone niet direct impact op de snelheid van de tram. Er wordt gewerkt met gemiddelde snelheden.

PM laan kruising Westenburgstraat is een overgang zonder verkeerslichten, waar regelmatig ongelukken gebeuren, omdat hier geen enkele oversteekvoorziening is, terwijl het een door het doorgaande regionale fietsverkeer veel gebruikte aansluiting is om van de PM laan richting Den Haag (Regulusweg/Supernovaweg) te gaan.

Vraag 1.4: Welke aanpassingen worden gedaan voor deze kruising in de verkeersmodellen? En wat heeft dit voor impact op snelheid?

Antwoord: In het verkeersmodel is er niets aangepast voor dit kruispunt om de oversteekbaarheid te verbeteren. Indien een HOV hier wordt aangelegd is deze oversteek een belangrijk aandachtspunt en zal hier rekening mee moeten worden gehouden in de verdere uitwerking.

Tenslotte

Vraag 1.5: in hoeverre geldt bij tracés dat de ketting op de zwakste schakel breekt? i.e. op welk moment gaat de snelheid van het hele tracé omlaag omdat een deel van het tracé een veel lagere snelheid heeft? En hoe houdt het model hier rekening mee?

Antwoord: Er wordt gewerkt met gemiddelde snelheden van het HOV, specifiek met halte-halte tijden. Het verkeersmodel is een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid en een ondersteunende tool voor de ontwikkeling van verkeers- en vervoerbeleid. De resultaten zijn een beschrijving van een gemiddelde werkdag in het jaar. De snelheden op de langzamere stukken worden gecompenseerd met de snelheid op de snellere stukken als bijvoorbeeld Binckhorstlaan met vrije baan. Het principe, dat de ketting op de zwakste schakel breekt is in de verkeersmodellen dus niet van toepassing.

2. Vervoerwaarden

Er wordt veel gesproken over vervoerwaarden. Er worden een hoop woningen en bedrijven gevestigd, maar we gaan ervan uit dat de ligging van de rails en haltes invloed heeft op vervoerwaarden. Graag zouden we hier dus wat meer duidelijkheid over krijgen.

Vraag 2.1: Hoe worden de vervoerwaarden berekend?

Antwoord: Dit wordt in de vervoerwaardestudie, die ter inzage wordt gelegd, toegelicht.

Vraag 2.2: Wat is de impact op vervoerwaarden vrije baan vs gemengd verkeer, 50km en 30km wegen

Antwoord: De vervoerwaarde is een resultante van een combinatie van parameters. Gemiddelde snelheid, ruimtelijke vulling, bestemmingen, locatie en aantal haltes etc. Hierover is geen eenduidig antwoord te geven wat de impact van enkel vrije baan of enkel 50km/u of 30km/u zou zijn. De resultaten van de vervoerwaarde zijn terug te vinden in de vervoerwaardestudie die ter inzage wordt gelegd.

Vraag 2.3: Hoe wordt aantal bewoners hierin meegenomen? En dan ook gesplitst naar leeftijd (aannname kinderen onder de 15 hebben geen vervoerwaarde).

Antwoord: In het verkeersmodel zitten diverse leeftijdscategorieën met hun eigen vervoerswijze-voorkeuren. Iedere categorie heeft zijn eigen ritproductiefactoren. Op basis van bestaande onderzoeken en data van reisgedrag wordt door het model een inschatting gemaakt van het reisgedrag van bewoners. Leeftijdsopbouw maar ook bijvoorbeeld wel of geen autobezit is daar een onderdeel van.

Vraag 2.4: Wat is de impact van afstand tot haltes? Aannname: hoe verder van halte hoe lager de vervoerwaarde

Antwoord: Het model rekent met reistijden dus als het meer tijd kost om te reizen wordt het alternatief minder aantrekkelijk. Dus hoe verder iemand van een halte woont hoe minder aantrekkelijk het is om van deze halte gebruik te maken, andere vervoerwijzen kunnen dan gaan concurreren.

Vraag 2.5: In welke mate wordt hier parkeernorm/ gemiddeld autobezit in de wijk meegenomen. Aannname hoe meer auto's hoe lager de vervoerwaarde

Antwoord: In diverse gevoeligheidsanalyses is de aantrekkelijkheid van de auto naar beneden bijgesteld. Dit in de vorm van aangepaste parkeernorm of routes onaantrekkelijk maken. Dit zie je terug in aantal autoritten van en naar het studiegebied.

Vraag 2.6: Wat is de impact van lengte van tracé tot eindstation op de vervoerwaarde. En specifiek wat is de exacte afstand van bocht Binckhorstlaan/ Maanweg tot Station Voorburg via de PM-laan/ LvM/ Westeinde versus tracé over de Maanweg?

Antwoord: De afstand van beide bovengenoemde tracés zijn vrijwel gelijk. De vervoerwaarde wordt o.a. beïnvloed door de rijtijd over een tracé en de nabijheid van bewoners, arbeidsplaatsen en bestemmingen bij de haltes.

Zoals tijdens platformbijeenkomst aangegeven is er een risico dat belangrijke details wegvallen in gemiddeldes.

2.6: Wat is uw inschatting na al het bovenstaande over de vervoerwaarde op het traject vanaf de bocht Binckhorstlaan/ Maanweg voor de verschillende opties (PM laan vs Maanweg)

Antwoord: Dat wordt in de vervoerwaardestudie, die in de inspraak komt te liggen gepresenteerd.

Vraag 2.7: Kunt u splitsing aanleveren in stuk vanaf einde Binckhorstlaan (i.e. verschil Maanweg en PM laan).

Antwoord: Dat wordt in de vervoerwaardestudie, die in de inspraak komt te liggen gepresenteerd.

3. Boven/ ondergrens & behoud bestaande buslijnen

Sinds 2007 is Voorburg geen intercity station meer en tramlijn 10 naar station Voorburg is sinds 2011 niet meer in gebruik, omdat deze niet rendabel was. Sindsdien rijden er een aantal bussen naar Station Voorburg richting Den Haag (23, 26, 28, 45). Tijdens een presentatie gaf u aan dat er geen bovengrens is qua capaciteit (even los van leefbaarheid en veiligheidsaspecten). In uw presentatie gaf u aan dat buslijnen (i.i.g. lijn 23) blijft bestaan in de modellen.

Vraag 3.1: Kijkt het model wel naar een ondergrens? i.e. is er nu al te zeggen of een lijn rendabel wordt?

Antwoord: Het model levert alleen een inschatting van vervoerwaarden, er is geen ondergrens gedefinieerd. Op basis van de resultaten kan een conclusie getrokken worden over hoe de OV lijnen zich tot elkaar verhouden of een lijn dan rendabel is of niet. Dit komt niet uit het verkeersmodel.

Vraag 3.2: Heeft uw model getoetst versus de huidige bezitting van de bestaande buslijnen. En zo, kunt u de nauwkeurigheid delen? Zo nee, kunt u dit alsnog doen?

Antwoord: Ja, het basisjaar is gekalibreerd op OV-chipkaartdata op meerdere doorsneden.

Vraag 3.3: Wat verwacht het model qua bezettingsgraad van de huidige buslijnen en zullen deze nog voldoen aan de ondergrens?

Zie antwoord op vraag 3.1 en bezettingsgraden worden gepresenteerd in de vervoerwaardestudie

4. Overig

Sinds 2019 heeft de Hoftramm een restaurant aan de Laan van Middenburg, waar het voedsel wordt ingeladen, en gebruikt Station Voorburg als opstapplaats.

Vraag 4.1: Hoe beïnvloedt dit de vervoerssnelheid voor tracé PM-laan?

Antwoord: Dat is in deze fase niet in detail onderzocht.

Voorburg-West is een wijk waar veel online besteld wordt (zoals waarschijnlijk in heel Nederland).

Vraag 4.2: Gaan er gegevens in het model, met de hoeveelheid busjes die op de tramrails stoppen, en de impact op de snelheid (en dus vervoerwaarden)?

Antwoord: Nee, dit zit niet in het model. In de modellen wordt uitgegaan van een gemiddelde snelheid van de tram, bus of lightrail. Dit wordt bepaald door o.a. de hoeveelheid haltes, hoe lang hij bij de haltes stilstaat en de snelheid die hij mag/kan op de tussenliggende tracés. De hoeveelheid busjes die op de tramrails stoppen en de impact die dit heeft op de snelheid van het HOV is hierin niet opgenomen. Hiervoor zal aandacht moeten zijn in de verdere uitwerking.