



BIJLAGE B

Documenten inloopsessies

Presentaties, sfeerverslagen en vraag- en antwoorddocumenten van de georganiseerde inloopsessies



Sfeerverslag Online inloopsessie dd. 8 april 2021

Op donderdag 8 april vond in het kader van de Verkenning CID-Binckhorst de eerste online inloopsessie plaats. Doel van deze bijeenkomst was om geïnteresseerden terugkoppeling te geven van de eerste bijeenkomst van het Platform voor bewoners, ondernemers en andere belanghebbende partijen op 25 maart jl. Van tevoren hadden 59 geïnteresseerden zich aangemeld. Uiteindelijk was er een mooie opkomst van 30 mensen tijdens de bijeenkomst.

De opzet van de inloopsessie volgde de lijn van de bijeenkomst van het Platform. Na een korte opening en welkom werd een presentatie gegeven over het proces van de Verkenning en de alternatieven die onderzocht worden in deze fase. Vervolgens was er ruimte en tijd voor vragen, waarna het gesprek met de projectteamleden in kleinere deelgroepen werd voortgezet.

Voordat de presentatie startte, werd kort ingegaan op de meest recente ontwikkelingen in de Verkenning: de motie van de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg over een eventueel nader te onderzoeken alternatief via de Broekslootkade. Signalen over dit alternatief werden op 25 maart ook door enkele deelnemers van het Platform naar voren gebracht. De projectorganisatie gaf aan deze signalen en de motie serieus te nemen, en in afwachting te zijn van het verzoek van de gemeente Leidschendam-Voorburg om de mogelijkheden en onmogelijkheden om dit alternatief nader te onderzoeken.

Tijdens de bijeenkomst werden veel vragen gesteld. Veel voorkomende onderwerpen waren nut en noodzaak van de HOV-verbinding, de status van de Prinses Mariannelaan als faseringsvariant en de manier waarop de keuze tussen de verschillende alternatieven wordt gemaakt. Verder werden ook vragen gesteld over de onderbouwing van het tracé door de Geestbrugweg, de status van de Quick Scan Zonweg en de aanlanding van de tram of lightrail bij station Voorburg. Ook spraken verschillende deelnemers aan de sessie hun zorgen en aandachtspunten uit ten aanzien van onder andere leefbaarheid, (verkeers)veiligheid, geluid, trillingen in relatie tot de te onderzoeken HOV-verbinding. Door veel aanwezigen werd tenslotte benadrukt dat een zorgvuldige afweging van de verschillende alternatieven op basis van gelijkwaardige informatie voor hen heel belangrijk is.

Een groot deel van de vragen kon direct beantwoord worden, maar vanwege tijdgebrek lukte dit niet met alle vragen. Toegezegd werd dat de vragen worden gebundeld en beantwoord in een 'Meest-gestelde-vragen document'. Deze wordt per mail toegestuurd aan de mensen die zich hadden aangemeld, en ook op de website geplaatst. Na elke bijeenkomst van het Platform wordt in een inloopsessie terugkoppeling gegeven van de bijeenkomst en de inbreng van de deelnemers hierin.



Nr.	Vraag	Antwoord
NUT EN NOODZAAK		
1.	Er is al veel aanbod van openbaar vervoer. Wat is de toegevoegde waarde van deze HOV-verbinding?	In de Zuidelijke Randstad is een grote behoefte aan nieuwe woningen en werkgelegenheid. In totaal moet er in deze regio tot 2040 ruimte worden gevonden voor 200.000 nieuwe woningen, waarvan 120.000 binnen de MRDH langs de Oude Lijn – de spoorlijn Leiden-Dordrecht. Vooral in de grote steden is de vraag naar nieuwe woningen groot. In regionaal verband zijn daarom afspraken gemaakt over de verdeling van deze woningen, waarbij Rotterdam en Den Haag ieder ca. 50.000 nieuwe woningen moeten bouwen. Voor het gebied CID-Binckhorst zijn 25.000 nieuwe woningen voorzien. De HOV-verbinding CID Binckhorst is noodzakelijk om deze woningbouw mogelijk te maken en de regio ook op lange termijn bereikbaar te houden. De extra woningen worden vooral in de steden toegevoegd om zo het kostbare groen in de regio te kunnen behouden. Maar deze extra inwoners zorgen ook voor extra verplaatsingen. We willen niet dat dit alleen met de auto plaatsvindt. De overheden zien het daarom als noodzaak om te investeren in duurzame bereikbaarheid. Zodat het aantal auto's in het gebied omlaag kan, (potentiële) knelpunten in en om het gebied worden voorkomen en opgelost. Bedoeling is dat vormen van mobiliteit die ruimte-efficiënt en schoon zijn (o.a. lopen, fietsen, OV en smart mobility), verder worden ontwikkeld. Deze maatregelen samen leiden tot een mobiliteitstransitie in het gebied. Het gaat hierbij niet alleen om het gebied CID-Binckhorst, maar ook om het oplossen van (potentiële) bereikbaarheidsknelpunten in de aangrenzende delen van Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag. De onderzoeken die in deze fase van de Verkenning worden uitgevoerd geven informatie en inzicht in de tracés en vormen van vervoer. Ook worden de effecten op de bereikbaarheid van het gebied in beeld worden gebracht.
TRACES		
2.	Is de huidige traminfrastructuur in de Prinses Mariannelaan niet zo verouderd dat het niet meer bruikbaar voor is moderne toestellen? Zo ja, is er dan nog wel sprake van hergebruik?	De huidige traminfrastructuur is op dit moment geschikt voor tramverkeer. Mogelijk zijn er op enkele plekken aanpassingen nodig om de moderne trams te kunnen laten rijden. Eventueel achterstallig onderhoud wordt ook direct meegenomen worden, zodat de infrastructuur weer vele jaren mee kan.



3.	Hebben moderne trams de keerlus over de Laan van Middenburg en Westeinde wel nodig? Of kunnen deze trams heen en weer over de Prinses Mariannelaan naar Station Voorburg?	Moderne trams kunnen in twee richtingen rijden. Dat betekent dat deze trams zonder keerlus kunnen keren. In dit geval is de keerlus wel nodig, omdat er over een heel lang stuk maar één spoor aanwezig is, wat op één rijbaan ligt (niet in het midden). Trams zouden dan tegen het overige verkeer in moeten rijden, wat zeer gevaarlijke situaties op zou leveren. De keerlus op de Laan van Middenburg en Westeinde is dus nodig.
4.	In de NRD staat beschreven dat een HOV tram zoveel mogelijk op eigen baan moet rijden om de gewenste capaciteit te kunnen behalen. Hoe verhoudt dit zich tot de Prinses Mariannelaan, waar de tram met het verkeer mee moet rijden?	Als ervoor gekozen wordt via de Prinses Mariannelaan te rijden, dan zal dit als tijdelijke route zijn (faseringsalternatief). Daar zal de tram inderdaad met het verkeer mee rijden. Als in het kader van de Koningscorridor de aanleg van een verbinding richting Zoetermeer plaatsvindt, dan zullen de HOV-trams niet langer via de Prinses Mariannelaan rijden.
5.	Hoe is de faseringsvariant via de Prinses Mariannelaan tot stand gekomen? Waarom is de route via Rijswijk geen faseringsvariant?	Bij de ontwikkeling en aanleg van (nieuwe) verbindingen wordt ook gekeken of het mogelijk is bestaande infrastructuur daarvoor te gebruiken zodat nieuwbouw wordt beperkt. In dit geval is er sprake van bestaande traminfrastructuur. Door de route via de Prinses Mariannelaan te onderzoeken wordt in beeld gebracht of het gebruiken van bestaande infrastructuur hier een goede optie is. Een tracé over de bestaande traminfrastructuur op de Prinses Mariannelaan is een tijdelijke oplossing richting het eindbeeld. Station Voorburg zal naar verwachting ongeveer 10 – 15 jaar het eindpunt van een HOV-verbinding van en naar de Binckhorst zijn, voordat doortrekken naar Zoetermeer aan de orde is. Voor Rijswijk geldt geen faseringsoptie omdat de lijn daar al aansluit op bestaande (tram)infrastructuur voor het gehele tracé naar Delft.
6.	Hoe verhoudt een Quick Scan zich tot de complete effectenonderzoeken van de andere tracés?	De Quick Scan naar een route via de Zonweg-Regulusweg moet antwoord geven op de vraag of dit trace een kansrijke oplossing zou kunnen zijn. Er is daarbij gekozen voor een Quick Scan om te voorkomen dat veel onderzoeksgeld wordt gestopt in het uitzoeken van iets wat later helemaal niet kansrijk blijkt te zijn. Als uit de Quick Scan naar voren komt dat het zinvol is om de variant alsnog diepgaander uit te werken dan zullen we dat doen. Op dat moment kan de investering van het onderzoeksgeld ook goed worden verantwoord.



BESLUITVORMING		
7.	Hoe wordt er geprioriteerd in het maken van de keuze voor een voorkeursalternatief?	De effecten (inclusief financiële gevolgen) komen in het milieueffectrapport (Plan-MER) te staan. Met het beoordelingskader uit de NRD worden effecten beoordeeld. Zie hiervoor tabel 4-2 uit de NRD, te vinden via deze link: Notitie reikwijdte en detailniveau Verkenning bereikbaarheid CID - Binckhorst (binckhorstbereikbaar.nl) De uiteindelijke afweging om vervolgens tot een Voorkeursalternatief te komen (dat heet 'zeef 2' in een Verkenning) volgt daarna. De afweging wordt gedaan door de 6 betrokken partijen (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Gemeente Den Haag, Gemeente Leidschendam-Voorburg) in afstemming met gemeente Rijswijk. De resultaten uit het Plan-MER worden daarin meegenomen. Hierbij is het belangrijk dat het voorkeursalternatief ook echt een oplossing biedt voor de opgave op het gebied van bereikbaarheid waarvoor de verkenning is gestart. Het voorkeursalternatief wordt opgenomen in het (ontwerp) Masterplan dat door de gemeenteraden van Den Haag en Leidschendam-Voorburg wordt vastgesteld.
8.	Uit de NRD blijkt dat een HOV-tracé alleen rendabel is als deze wordt doorgetrokken naar Zoetermeer enerzijds en Delft anderzijds. Hoe verhoudt dit zich tot de gefaseerde besluitvorming en de scheiding in trajecten: MIRT-verkenning CID Binckhorst en Koningscorridor?	De NRD doet geen uitspraak over het wel of niet rendabel zijn van tracés, maar beschrijft de reikwijdte en het detailniveau van de onderzoeken die nu gaande zijn. De financiële gevolgen van de alternatieven die onderzocht worden, worden in de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse in beeld gebracht. De mate waarin een HOV tracé rendabel is, komt daar aan bod.
9.	Op welke wijze is de gemeente Rijswijk ambtelijk en bestuurlijk aangehaakt?	De gemeente Rijswijk levert op dit moment geen financiële bijdrage aan de MIRT-Verkenning CID-Binckhorst en is geen initiatiefnemer voor het project. Aangezien de MIRT-Verkenning de gemeente Rijswijk raakt ter hoogte van de Geestbrug, is de gemeente Rijswijk zowel ambtelijk als bestuurlijk wel betrokken bij het project. Gelet op de impact van het project op de bewoners in Rijswijk worden zowel de bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden betrokken, net zoals de gemeenteraad van Rijswijk.



10.	Op de tracés uit de NRD konden zienswijzen worden ingediend. Hoe kunnen na de NRD nog twee tracés zijn toegevoegd waar geen zienswijzen op konden worden ingediend?	De twee tracés zijn juist toegevoegd als reactie op ingediende zienswijzen. De uitwerking van de tracés loopt op dit moment. Het resultaat van de uitwerking, een Plan-MER en het Masterplan Mobiliteit, zal ook ter inzage gelegd worden. Dan is het voor een ieder weer mogelijk een zienswijze in te dienen.
11.	Wanneer vindt politieke besluitvorming plaats?	Politieke besluitvorming vindt naar verwachting begin 2022 plaats, onder voorbehoud van mogelijk aanvullend onderzoek naar extra tracés. Na de zomer worden het concept-PlanMER en het concept-Masterplan ter inzage gelegd voor zienswijzen.
EFFECTEN		
12.	Hoe kijken jullie naar het "waterbed effect" waarmee de drukte van het Rijswijkseplein wordt verplaatst naar de randgemeenten?	Dit effect wordt niet herkend. In het lopende onderzoek is een van de alternatieven om de route van tram 1 te wijzigen, zodat deze vanuit Delft via de Geestbrugweg, Binckhorst en Den Haag Centraal naar Scheveningen gaat rijden. Daardoor gaan er minder trams over het Rijswijkseplein, waardoor de verkeersafwikkeling verbetert.
13.	Wat is de tijdswinst voor reizigers uit de regio in minuten t.o.v. gebruikmaken van trein en overstappen op station Den Haag HS / CS?	In het onderzoek wordt voor de verschillende alternatieven in beeld gebracht wat de reistijdeffecten ervan zijn.
14.	Wordt er onderzoek gedaan naar de effecten voor Rijswijk, in het bijzonder de Geestbrugweg?	Voor alle tracés en varianten die we onderzoeken worden de (omgevings)effecten in beeld gebracht in de milieueffectenonderzoeken, waaronder geluid, natuur, archeologie, bodem, trillingen, verkeersveiligheid, water, verkeer. Zie ook het antwoord op vraag 8). De resultaten worden in het PlanMER beschreven.
15.	Worden er technische maatregelen genomen om de lokale hinder te beperken?	Op dit moment gaat de uitwerking alleen over de effecten van de varianten die onderzocht worden. De verbinding die uiteindelijk wordt gerealiseerd zal aan de daarvoor geldende wet- en regelgeving voldoen. Als dit nodig is worden hinderbeperkende maatregelen genomen om aan de wet- en regelgeving te voldoen. Dit gebeurt in de Planuitwerkingsfase, de fase die volgt op het huidige onderzoek.
16.	Hoe wordt omgegaan met de drie moties die zijn ingediend en aangenomen door de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg op 6 april 2021?	De moties zijn bij ons bekend. We kijken op dit moment of en zo ja hoe we de inhoud van de moties kunnen meenemen in de aanpak van de onderzoeken en de communicatie met de omgeving.



OMGEVING		
17.	Wat is de participatie van omwonenden in de eerdere fases van het MIRT geweest?	Participatie heeft in de vorige fase van de Verkenning plaatsgevonden met gemeenten en vervoersbedrijven. In deze fase, waar het gaat om de effecten van de alternatieven op de omgeving, gaan de initiatiefnemers het gesprek aan met de omgeving. De initiatiefnemers vergroten de betrokkenheid van de omgeving langs twee lijnen: 1). In het vervolg van de Verkenning en in aanloop naar de tweede trechtering (de keuze van een voorkeursalternatief) worden bewoners en belanghebbenden actief geïnformeerd over de Verkenning met (online) informatiebijeenkomsten, online inloopsessies, website, nieuwsbrieven etc. Dit in aanvulling op de inspraakprocedure ten aanzien van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de inspraakprocedure in 2021 over het Plan-MER en het Masterplan Mobiliteit. 2). Daarnaast is vanuit het project een gezamenlijk Platform georganiseerd voor bewoners, belanghebbenden en georganiseerde belangengroepen zoals de Bewonersorganisaties in Voorburg, Rover en de Fietzersbond uit Leidschendam-Voorburg en Den Haag. Doel van dit Platform is om bewoners, ondernemers en belangenvertegenwoordigers zorgvuldig en nauw te betrekken bij het proces en de inhoudelijke stappen in de verkenning. De status van dit Platform is in lijn met het participatieniveau 'proactief informeren en raadplegen'.
18.	Gaat de projectorganisatie i.s.m. het Platform ook kaders stellen aan de ontwerpen en deze vervolgens beoordelen?	Voor de beoordeling van alternatieven is een beoordelingskader opgesteld dat in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is opgenomen. Op basis van de ingediende zienswijzen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is het criterium 'Ruimtelijke kwaliteit' toegevoegd aan het kader. Met de deelnemers van het Platform worden schetsontwerpen bekeken en samen worden de belangrijke lokale aspecten, knelpunten, risico's etc. geïdentificeerd die meegenomen worden in de beoordeling van de varianten. Het daadwerkelijk beoordelen gebeurt a.d.h.v. het beoordelingskader.
19.	Kunnen we namen krijgen van de leden van de bewonerscommissie, welk geografisch gebied zij vertegenwoordigen en hoe we ze kunnen bereiken/ benaderen om input te geven?	Indien mensen in contact willen komen met vertegenwoordigers van een bepaalde straat of wijk, kunnen zij contact opnemen met de omgevingsmanager van de Verkenning via info@binckhorstbereikbaar.nl De projectorganisatie zal de betreffende vertegenwoordiger vervolgens in contact brengen met degene die dit vraagt.



20.	Is het mogelijk om per deelgebied een aparte inloopavond te organiseren?	Omdat de tracés door verschillende deelgebieden lopen, is ervoor gekozen om deze gezamenlijk te bekijken en niet in afzonderlijke onderdelen.
OVERIG		
21.	Wat zijn de kenmerken van een HOV tram/lightrail? 1) Hoe hard (km) rijdt een HOV tram? 2) Wat is de verwachte frequentie van de lightrail/tram variant? 3) Hoeveel decibel geluid maakt een HOV (is dat meer of minder dan een lightrail) tram maximaal als hij de bocht om gaat?	1) Trams rijden in een stedelijke omgeving maximaal 30-40 km/u, en alleen harder bij een volledig vrije afgeschermd baan. 2) In deze onderzoeksfase wordt uitgegaan van een frequentie van 6x per uur per richting voor het deeltracé Voorburg - Binckhorstlaan - DH Centraal en 6x per uur per richting voor het deeltracé Delft - Binckhorstlaan - DH Centraal. Daarmee is in het onderzoek de frequentie op de Binckhorstlaan 12x per uur per richting en op de andere delen 6x per uur per richting. 3) Voor alle tracés en varianten die worden onderzocht worden geluidsberekeningen gemaakt en worden andere (omgevings)effecten in beeld gebracht. De resultaten worden in het PlanMER beschreven.
22.	Wat is het verschil tussen de huidige en nieuwere tramvoertuigen?	GTL (huidig) vs. Avenio (nieuw) - 235 cm breed vs. 255 cm breed: 20 cm breder - 38 ton vs. 50 ton: 12 ton zwaarder - 29 meter lang vs. 35 meter lang: 6 meter langer
23.	Waar kan men het besluit/onderzoek vinden waarin de doorkoppeling via de Geestbrugweg is bepaald?	In de Pre-Verkenning uit 2018 (rapport 'pre-verkenning schaa sprong regionale bereikbaarheid CID Binckhorst' van Arcadis) en de eerste fase van de Verkenning in 2019 (rapport 'effecten studies en kansrijke alternatieven' van Witteveen+Bos) zijn alternatieven en tracés onderzocht. In de daaropvolgende Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) uit 2019 zijn de kansrijke alternatieven inclusief de doorkoppeling via de Geestbrugweg bestuurlijk vastgesteld. Deze onderzoeken zijn via de website www.binckhorstbereikbaar.nl te raadplegen. In de Geestbrugweg wordt gebruik gemaakt van het bestaande spoor. In het geval van de lightrail variant zullen de voertuigen over het bestaande spoor rijden zoals een tram.



Sfeerverslag Online inloopsessie dd. 10 mei 2021

Maandagavond 10 mei was de tweede online inloopsessie van de MIRT-Verkenning CID-Binckhorst. Met een opkomst van circa 80 aanwezigen werd de tweede inloopsessie drukker bezocht dan de eerste op 8 april. Het doel van deze avond was om met de aanwezigen in gesprek te gaan over de tweede bijeenkomst van het Platform voor bewoners, ondernemers en andere belanghebbende partijen.

De avond werd geopend door de voorzitter Arend van Dijk. Hij heette iedereen welkom en stond onder andere stil bij de recente ontwikkelingen rondom het eventueel toevoegen van tracés aan het onderzoek. De voorzitter gaf aan dat er door de bestuurders van de betrokken overheden (Leidschendam-Voorburg, Den Haag, Rijswijk, MRDH, Provincie Zuid-Holland en ministeries Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) besloten is alle benodigde informatie zorgvuldig en compleet op een rij te zetten zodat een weloverwogen besluit kan worden genomen. Op basis van al deze informatie nemen de bestuurders naar verwachting begin juli een besluit over het vervolgproces van de Verkenning.

Na de opening werd de toelichting van de eerste inloopsessie afgemaakt. De presentatie ging verder waar we de vorige gebleven waren, met de effectonderzoeken van de verschillende alternatieve tracés, de planning en het besluitvormingsproces. Ook werd er inzicht gegeven in de vervolgstappen van de MIRT-Verkenning. Na de presentatie vertelde Paul Weststrate, de voorzitter van het Platform, in het kort wat er besproken was tijdens de tweede bijeenkomst van het Platform. Vervolgens was er tijd voor vragen aan de projectorganisatie. Dit gebeurde in drie deelgroepen onder begeleiding van projectteamleden.

Aanwezigen stelden veel vragen. Meerdere vragen gingen over de impact van de verschillende tracés op de wijken en straten in de directe omgeving. Onder andere de impact op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid kwamen ter sprake, maar ook werden vragen gesteld over overlast van trillingen en geluid door de trams die door de straten zouden rijden. Verder werden vragen gesteld over de rol, positie en bevoegdheden van het Platform in de Verkenning. Meerdere aanwezigen gaven aan behoefte te hebben aan concretere afbeeldingen om zo een beeld te krijgen hoe bepaalde straten uiteindelijk ingericht kunnen worden.

Er was in de beschikbare anderhalf uur niet voldoende tijd om alle vragen te beantwoorden. Om toch antwoord te kunnen geven op alle gestelde vragen, worden de behandelde en de nog openstaande vragen weer gebundeld en beantwoord in een Meest gestelde vragen document. Dit wordt toegestuurd aan alle aanwezigen en bovendien op de website geplaatst.

Nr.	Vraag	Antwoord
EFFECTEN		
1	Wordt er onderzoek gedaan naar de bouwkwaliteit van woningen die gelegen zijn aan de routes?	Voor alle tracés en varianten die we onderzoeken in deze fase worden de (omgevings)effecten in beeld gebracht in de milieueffectenonderzoeken, waaronder geluid, natuur, archeologie, bodem, trillingen, verkeersveiligheid, water, verkeer. Zie ook het antwoord op vraag 8). De resultaten worden in het Plan-MER beschreven. In de huidige 'beoordelingsfase' van de MIRT-Verkenning is het doel hiervan aannemelijk te maken (dus niet te toetsen of bewijzen) dat alternatieven en uiteindelijk het voorkeursalternatief aan de wettelijke eisen kan voldoen. Gedetailleerde aanvullende onderzoeken naar de bouwkwaliteit van woningen zijn daarom geen onderdeel van deze fase. Wel wordt waar dat relevant is rekening gehouden met karakteristieken van bebouwing in het studiegebied (zoals functie, bouwperiode en bouwwijze). In de volgende fase (Planuitwerkingsfase) worden effecten in groter detailniveau geanalyseerd en wordt bekeken of en hoe eventuele negatieve effecten met maatregelen gecompenseerd kunnen worden.
2	Waarom is dit project los getrokken van het koningscorridor? De daadwerkelijke lange termijn effecten gaan daar vandaan komen. Hoe is dit dan toch gedegen te onderzoeken in dit project?	Om de verstedelijkingsopgave in CID-Binckhorst te realiseren zijn investeringen in mobiliteitsmaatregelen noodzakelijk. De HOV-verbinding tussen Den Haag CS via de Binckhorst naar Voorburg en Rijswijk is daarin een belangrijk onderdeel en wordt in de MIRT-Verkenning onderzocht om tijdig (2030) een verbinding gerealiseerd te hebben. Op de lange termijn (2040) is vanuit de Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV) de ambitie de Koningscorridor te realiseren. Hier wordt in een separaat traject onderzoek naar gedaan. In de huidige onderzoeken voor de MIRT-Verkenning CID-Binckhorst wordt daarom onderzocht of de mobiliteitsmaatregelen voor het CID-Binckhorst een dergelijk regionale verbinding niet onmogelijk maken. Tevens wordt op hoofdlijnen beschreven ('doorkijk-niveau') wat er zou gebeuren als er in de toekomst inderdaad een regionale verbinding zou worden gerealiseerd.
3	Wat is 'de vlek' die wordt onderzocht in het onderzoek t.a.v. de leefbaarheid? Welke regio's worden daarin meegenomen?	In het plan-MER en de daarbij behorende onderzoeken geldt een onderscheid tussen het plangebied (daar vindt de fysieke ingreep plaats) en het studiegebied (daar manifesteren effecten zich). Het studiegebied verschilt per thema: de fysieke inpassingseffecten van een HOV-verbinding strekken zich geografisch minder ver uit dan bijvoorbeeld de effecten qua

		stedelijke of zelfs stadsregionale bereikbaarheid. De verzamelterm 'leefbaarheid' is in het beoordelingskader van de MIRT-Verkenning nader uitgewerkt tot diverse te beoordelen aspecten, met elk een bijbehorend studiegebied.
4	Kan er duidelijkheid worden gegeven over wat er nu wel en niet wordt onderzocht voor Rijswijk/de Geestbrugweg?	In deze fase van de MIRT-Verkenning (de 'beoordelingsfase') worden de milieueffecten in beeld gebracht zoals aangegeven in de onderzoeksanpak in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Voor Rijswijk en de Geestbrugweg worden de effecten op dezelfde manier geanalyseerd.
5	Woningbouw levert nieuwe goederen-vervoersstromen op, in welke fase wordt er onderzoek gedaan naar 'ruimte voor logistiek'? Dit is nodig, zeker wanneer er steeds meer nadruk op zero emissie bevoorradings komt te liggen. De focus ligt nu op woningbouw en OV, logistiek mag niet vergeten worden.	Logistieke maatregelen zijn één van de mogelijke onderdelen van het totale pakket aan mobiliteitsmaatregelen. Logistiek is gelet op de aard en omvang echter niet de bepalende factor in de keuze voor een voorkeursalternatief in deze MIRT-Verkenning en wordt op hoofdlijnen beschouwd, passend bij het benodigde detailniveau van een verkenning en de doelstellingen die voor deze verkenning gelden. De precieze uitwerking van het onderdeel logistiek gebeurt waar nodig in de Planuitwerkingsfase die volgt na de verkenning.
6	Is er ook een post opgenomen voor schadevergoedingen door trillingen van trams?	In de raming van de investeringskosten wordt in deze fase van de MIRT-Verkenning (de 'Beoordelingsfase') geen rekening gehouden met eventuele schade na realisatie. Doel van deze fase is immers om te onderzoeken of er sprake kan zijn van negatieve effecten door bijvoorbeeld trillingen. Alleen wanneer blijkt dat hier inderdaad kans toe is, wordt rekening gehouden met de kosten van maatregelen om deze effecten tegen te gaan. In de Planuitwerkingsfase wordt vervolgens in detail onderzoek gedaan naar kosten voor compenserende maatregelen.
7	In de vorige informatiesessie werd gezegd dat het spoor op de Prinses Mariannelaan voor een klein deel (150m) aangepast zou moeten worden en dat op één locatie de bodem verstrekt zou moeten worden. Op welke locaties dient het spoor aangepast te worden en op welke locatie dient de bodem versterkt te worden op de Prinses Mariannelaan? Wat houden de werkzaamheden voor het verstevigen van de bodem precies in?	De aanpassing gaat over het wat verder uit elkaar leggen van de tramsporen. Deze liggen daar waar de Binckhorstlaan op de Pr. Mariannelaan uitkomt en bij de Laan van Middenburg te dicht op elkaar om het moderne trammaterieel erover te laten rijden. De werkzaamheden bestaan uit het uit elkaar leggen van de tramsporen. Het punt over mogelijk versterken van de bodem wordt niet herkend.

8	Tijdens de inloopsessie is gezegd dat voor inpassing van de tram op de Prinses Mariannelaan de trottoirs versmald moeten worden. Dat duidt enerzijds op een ingrijpende reconstructie van de hele weg en anderzijds op een keuze die het gebruik voor voetgangers onaantrekkelijker maakt. Kan nader worden toegelicht en met welke reconstructie van de Prinses Mariannelaan, Laan van Middenburg en Westeinde rekening wordt gehouden bij de inpassing?	Het gaat om het uit elkaar leggen van de tramsporen op een beperkt deel van het tracé zodat het moderne trammaterieel erover heen kan. Dit is geen ingrijpende reconstructie.
9	Er is aangegeven dat in de onderzoeken ook gebruik wordt gemaakt van verkeersmodellen om de effecten op het wegverkeer op de Binckhorstlaan, Prinses Mariannelaan en Binckhorstweg in kaart te brengen. Worden daarvoor recente gegevens van verkeersmetingen (intensiteit, samenstelling, snelheid) meegenomen? 1) welke tellingen (op welke locaties en van welke dagen) worden daarvoor gebruikt? 2) Wordt daarbij rekening gehouden met Corona-effecten op de verkeersintensiteit vanaf maart 2020?	We maken gebruik van het verkeersmodel van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Dat verkeersmodel is gebaseerd op de meest recente beschikbare tellingen en gegevens en wordt ook periodiek hiermee herijkt. Ten aanzien van mogelijke corona-effecten qua mobiliteit is de verwachting dat mobiliteit weer gaat toenemen tot de niveaus van voor de pandemie. Mogelijk dat deze verwachting verandert en dat nieuwe inzichten ontstaan. Deze worden dan in een gevoeligheidsanalyse of anderszins meegenomen.
10	Er zijn voor de tracés over de Zonweg en Maanweg vele verschillende alternatieven en inpassingsvarianten (alleen al op de Maanweg bijvoorbeeld Lightrail op -1, maaiveld of +1, HOV bus, HOV tram op maaiveld of -1). Met welke inpassingsvariant(en) wordt rekening gehouden bij de onderzoeken die nu worden uitgevoerd? En hoe borgt de projectorganisatie dat bij keuze voor een eventuele andere inpassing in de volgende fase dan onderzocht, de milieu- en omgevingseffecten nog steeds juist zijn afgewogen?	De tracés en hoogteliggingen die onderzocht worden staan beschreven in de Nota van Antwoord op de zienswijzen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (pagina 25). Notitie reikwijdte en detailniveau Verkenning bereikbaarheid CID - Binckhorst (binckhorstbereikbaar.nl) Indien het gekozen voorkeursalternatief afwijkt van de onderzochte inpassingsvarianten dan worden de effecten hiervoor in beeld gebracht. In de Planuitwerkingsfase wordt het voorkeursalternatief vervolgens in groter detail onderzocht uitgaande van een gedetailleerde inpassing in de omgeving.

OMGEVING		
11	1) Wat is de rol van het bewonersplatform bij de beoordeling van de uitkomst van deze onderzoeken en de conclusies die daaruit worden getrokken? 2) Wat houdt informeren en raadplegen precies in? 3) Worden zij daarvoor bijgestaan door een onafhankelijk expert die deze complexiteit overziet en daarover kan adviseren? 4) Wat is de waarde van het advies dat het Platform geeft?	1) Het Platform wordt geïnformeerd over de uitkomsten van de onderzoeken, en ook over de vergelijking van de verschillende alternatieven op basis van die uitkomsten. Ook wordt het Platform geraadpleegd over de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven. 2) Informeren betekent tijdig, helder en duidelijk informeren. Raadplegen betekent het consulteren van het Platform en bewoners/ondernemers/andere belanghebbenden bij het nemen of overwegen van een beslissing. Met als doel om de bestuurders signalen en voorkeuren vanuit de omgeving mee te kunnen geven ter overweging bij het besluit dat zij nemen. 3) Nee er is geen sprake van een onafhankelijk expert die het Platform bijstaat, anders dan de experts die betrokken zijn bij de Verkenning. 4) Het Platform geeft geen advies. Wel wordt er door de onafhankelijk voorzitter van het Platform een rapport gemaakt waarin wordt weergegeven wat er door de Platform deelnemers naar voren is gebracht. Dit rapport maakt onderdeel uit van het bredere omgevingsverslag waarin de opbrengst van de verschillende bijeenkomsten met de omgeving wordt weergegeven. Dit omgevingsverslag maakt onderdeel uit van de bestuurlijke afweging over het Voorkeursbesluit.
12	Wanneer is de eerste juridische mogelijkheid tot zienswijze, bezwaar of beroep?	Het concept-Masterplan en de Plan-MER worden naar verwachting in het najaar van 2021 ter inzage gelegd gedurende zes weken. Een ieder kan dan een zienswijze indienen.
13	Moeten geïnteresseerden zich voor iedere inloopsessie apart aanmelden?	Nee, zodra iemand zich heeft aangemeld voor een inloopsessie wordt deze meegenomen in alle berichtgeving over de vervolgsessies.
14	Kan de duur van de inloopsessies worden verlengd of de groepen per deelgebieden verdelen?	De duur van de inloopsessies kan zeker verlengd worden. In de inloopsessies willen we het gesprek aan gaan over alle tracés in hun totale omvang. Aangezien de tracés meerdere deelgebieden beslaan kiezen we ervoor om de groepen willekeurig te verdelen en niet per deelgebied.

TRACÉS		
15	Kan er <i>hoogwaardig</i> openbaar vervoer worden gerealiseerd terwijl het tracé over drie bruggen (vernauwingen) loopt? Wordt de benodigde snelheid dan wel gehaald?	Ja, dat kan. Hoe de wegingdeling er precies uit komt te zien is onderwerp van de lopende en nog komende studies. In deze studies wordt onder meer rekening gehouden met een lagere snelheid voor het HOV door straten zoals de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg.
16	In eerdere documenten staat aangegeven dat een tramverbinding via de Geestbrugweg alleen een optie is als deze straat verkeersluw wordt gemaakt. Hoe kan de Geestbrugweg verkeersluw worden gemaakt als de gemeente Rijswijk geen initiatiefnemer is en dus niet volledig betrokken is?	De gemeente Rijswijk is weliswaar niet een van de zes initiatiefnemers, maar is zowel bestuurlijk als ambtelijk onderdeel van de organisatie van de Verkenning. Vanuit de MIRT-Verkenning CID-Binckhorst vindt bovendien nauwe afstemming plaats met het project Herinrichting Geestbrugweg. De gemeente Rijswijk is verantwoordelijk voor de herinrichting en de zes initiatiefnemers voor de mogelijke tram- of busverbinding. Bij de herinrichting gaat de gemeente Rijswijk uit van het behoud van de bestaande sporen. Zodat er later altijd nog een mogelijke HOV verbinding inpasbaar is in de straat.
17	Kan er geen moderne snelbus via de Rotterdamsebaan naar Delft?	De beoogde HOV-verbinding tussen Den Haag en Delft is vooral bedoeld om een snelle openbaar vervoerverbinding te bieden die ook de wijken en steden tussen Delft en Den Haag met de Binckhorst en de stadscentra van Rijswijk, Delft en Den Haag met elkaar verbindt. Dat is met een snelbus via de Rotterdamse Baan niet mogelijk, onder meer omdat het maken van haltes in de tunnel geen reële optie is. Voor een snelle verbinding tussen Den Haag (centrum) en Delft (centrum) blijft de trein het belangrijkste vervoermiddel.
18	In de variant Prinses Mariannelaan wordt er minder intensief gebruik gemaakt van de Maanweg. Kan er in de variant via de Pr. Mr. laan gekeken worden of deze autoluw kan worden en het verkeer via de Maanweg te leiden?	De voorgestelde optie is vaker benoemd in eerdere bijeenkomsten. Dergelijke uitwerkingsvraagstukken vinden plaats in de Planuitwerkingsfase. In het geval de Pr. Mr. laan als voorkeursalternatief wordt gekozen, kunnen maatregelen als autoluwe straten worden meegenomen.
19	Wat is de verwachte frequentie van de lightrail/tram variant?	In deze onderzoeksfase wordt uitgegaan van een frequentie van 6x per uur per richting voor het deeltracé Voorburg - Binckhorstlaan - DH Centraal en 6x per uur per richting voor het deeltracé Delft - Binckhorstlaan - DH Centraal. Daarmee is in het onderzoek de frequentie op de Binckhorstlaan 12x per uur per richting en op de andere delen 6x per uur per richting. Opgemerkt wordt dat de uiteindelijk te realiseren frequentie in de volgende fase mede wordt afgestemd op het tempo van de groei van de verstedelijking in CID-Binckhorst.

20	In de NRD verkenning bereikbaarheid CID – Binckhorst wordt de HOV bus genoemd als geschikte tijdelijke optie tot 2030. Nu is voor een HOV tram een nieuwe optie, eveneens tijdelijk tot 2030, op tafel gekomen door Voorburg-West Prinses Mariannelaan. Wat is het nut van het verkennen van deze nieuwe optie als er al een meer geschikte tijdelijke optie in de oorspronkelijke notitie was opgenomen in de vorm van de HOV bus?	Het onderzoek dat nu wordt uitgevoerd zal moeten uitwijzen welke (tijdelijke) optie het meest geschikt is. Het aantal reizigers dat naar verwachting gebruik gaat maken van de verbinding zal mede bepalend zijn voor de keuze. Een tram kan meer reizigers vervoeren dan een bus.
BESLUITVORMING		
21	Welke wethouders en gedeputeerden zijn betrokken bij de Broekslootkade?	Voor alle mogelijke (alternatieve) tracés geldt dat de initiatiefnemers van de MIRT-Verkenning (de gemeente Den Haag, gemeente Leidschendam-Voorburg, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de provincie Zuid-Holland en de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) daarover besluiten in een Bestuurlijk Overleg. Ook de gemeente Rijswijk is met haar bestuurder aangesloten bij dit overleg.
22	Waarom is Prinses Mariannelaan toegevoegd door weerstand van buurtgenoten op het traject elders?	Het toevoegen van het faseringsalternatief door de Prinses Mariannelaan na de zienswijze procedure aan de onderzoekscope is gedaan om een antwoord te kunnen geven op de vraag of een tijdelijke oplossing over de bestaande infrastructuur een kansrijk alternatief is. Het is gebruikelijk om bij de ontwikkeling en aanleg van (nieuwe) verbindingen ook te kijken naar bestaande infrastructuur waardoor nieuwbouw wordt beperkt. Door de route via de Prinses Mariannelaan te onderzoeken wordt in beeld gebracht of het gebruiken van bestaande infrastructuur hier een goede optie is. Een tracé over de bestaande traminfrastructuur op de Prinses Mariannelaan is een tijdelijke oplossing richting het eindbeeld. Station Voorburg zal naar verwachting ongeveer 10 – 15 jaar het eindpunt van een HOV-verbinding van en naar de Binckhorst zijn, voordat doortrekken naar Zoetermeer aan de orde is.
23	Er is nu een nieuw alternatief voorgesteld in plaats van het eerdere plan, namelijk een tracé via de Pr.	U heeft de mogelijkheid om te reageren op dit tracé via het Platform. De opbrengst van het Platform wordt meegenomen door bestuurders in het proces om te komen tot een

	Mariannelaan. Op welke manier kan hier alsnog op gereageerd worden aangezien deze optie eerder niet in beeld was?	voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief wordt onderbouwd in het Masterplan en het Plan-MER. Op het (ontwerp) Masterplan kunnen zienswijzen ingediend worden net zoals dat kon voor de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het Plan-MER. Deze worden gewogen en verwerkt en dat leidt tot het definitieve Masterplan waar een besluit in een planologische procedure door Den Haag en Leidschendam-Voorburg op volgt.
24	Hoe kan Rijswijk nog invloed hebben als Leidschendam-Voorburg en Den Haag al een besluit hebben genomen?	Den Haag en Leidschendam-Voorburg nemen niet alleen een besluit. Het is een gezamenlijk besluit van alle initiatiefnemers met bestuurlijke betrokkenheid van Rijswijk.
OVERIG		
25	Zijn er concrete en succesvolle voorbeelden te noemen/laten zien van een verkeersveilige inpassing van tram + voetgangers + fietsers + auto's + parkeren?	Een concreet voorbeeld van een vergelijkbare inpassing van een HOV-structuur met exact dezelfde omgevingsaspecten is op dit moment lastig te geven. Voornamelijk omdat in deze fase van het onderzoek nog niet duidelijk is hoe de verschillende straten eruit komen te zien. In een van de komende inloopsessie komen we graag terug op deze vraag met een toelichting aan de hand van verschillende voorbeelden van binnenstedelijke inpassingen van een HOV-structuur.



Sfeerverslag Online inloopsessie dd. 28 juni 2021

De derde online inloopsessie vond plaats op maandagavond 28 juni jl. In totaal waren er ongeveer 55 bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden die tijdens de inloopsessie 'langs kwamen' om meer informatie te verkrijgen over de Verkenning. Het doel van deze avond was om terugkoppeling te geven over het verloop van de derde bijeenkomst van het Platform van 22 juni en de toelichting die daar was gegeven.

De avond werd geopend door voorzitter Arend van Dijk. Hij heette iedereen welkom en gaf daarna een toelichting op de recente ontwikkelingen rondom de tussenstap die gezet wordt in het project. In deze tussenstap is aan de hand van interviews, werksessies en bureaustudie zorgvuldig in beeld gebracht welke tracés in de vorige fasen zijn afgewogen, waarom bepaalde tracés zijn afgefallen en hoe gekomen is tot de huidige scope. Hieruit is gebleken dat de tracé-afweging in de vorige fasen onvoldoende is vastgelegd, en dat de omgeving maar in zeer beperkte mate is betrokken bij de vorige fasen. Ook is juridisch advies ingewonnen om te bepalen hoe het vervolgproces moest worden vormgegeven. Hierin werd geadviseerd om de tracé-afweging opnieuw uit te voeren, en dat hierbij dezelfde criteria uit de vorige fase moesten worden gehanteerd.

Tijdens het Bestuurlijk Overleg op 2 juni hebben de betrokken bestuurders (wethouders van Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Rijswijk, en de bestuurders van de Provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, en de ministeries Infrastructuur & Waterstaat en Binnenlandse Zaken) dan ook besloten dat de tracé-afweging opnieuw moest plaatsvinden. Daarbij moest de omgeving (Platform en deelnemers Inloopsessies) zorgvuldig worden betrokken. Nog voor de zomer zou het Bestuurlijk Overleg vervolgens op 5 juli een besluit nemen over de tracés die wel of niet toegevoegd zouden worden aan de onderzoeken.

Hierna volgde een korte terugkoppeling van de voorzitter van het Platform, Paul Weststrate, over het verloop van de Platform bijeenkomst op dinsdag 22 juni. Hij gaf aan dat het Platform positief was over het besluit om de tracé afweging opnieuw te doen en de omgeving daarbij te betrekken. De leden van het Platform gaven wel aan dat het ondoenlijk was om in het korte tijdsbestek tot 25 juni met hun achterban in gesprek te gaan en eventuele aanvullende tracés aan te dragen. Naar aanleiding van deze signalen is het Bestuurlijk Overleg van 5 juli een week verschoven naar 12 juli, zodat de omgeving meer tijd had om te reageren op de geïnventariseerde tracés. Tijdens de bijeenkomst werden al enkele aanvullende tracés benoemd door het Platform, zoals een volledige ondergronds tracé onder de Binckhorst door en de optie van een lus over de Binckhorst waarbij Station Voorburg niet wordt aangedaan.

Om uitvoering te geven aan het besluit van 2 juni heeft het projectteam in de tussentijd alvast een werksessie gehouden om mogelijke tracés op een rijtje te zetten. Deze tracés zijn door het projectteam toegelicht tijdens de inloopsessie, evenals de tracés die al door het Platform waren aangedragen. Aanwezigen konden hier vragen over stellen en eventuele aanvullingen doen van tracés. Aangegeven werd dat er tot vrijdag 2 juli 10.00 uur alternatieve tracés aangedragen konden worden vanuit de omgeving, waarbij aangeraden werd om vooral ook contact te zoeken met de Platform vertegenwoordigers van de eigen straat of wijk. Verder werden zorgen geuit over de drukte en verkeersveiligheid op de Geestbrugweg. Ook werd de suggestie gedaan om gebruik te maken van het spoor vanaf HS via de wasstraat aan de Regulusstraat. Hierop werd gereageerd dat het opstel-spoor nog volop in gebruik is, en de spoorbaan in gebruik is voor het hoofdspoor.



Naar aanleiding van vragen over geluid, trillingen en andere vormen van overlast werd aangegeven dat de onderzoeken die nu volgen juist bedoeld zijn om inzichtelijk te maken wat de impact van de verschillende tracés is op de omgeving en welke beperkende maatregelen hier voor getroffen zouden moeten worden. Hierbij wordt ook inzichtelijk gemaakt of er op andere locaties in de omgeving misschien nieuwe (verkeers)knelpunten ontstaat.

Tijdens het vragengedeelte werden verschillende vragen gesteld. Zo werd bijvoorbeeld gevraagd waarom dezelfde criteria gehanteerd worden en hoe deze tot stand zijn gekomen. Hierop werd aangegeven dat deze criteria betrekking hebben op doelbereik, technische maakbaarheid en de kosten in relatie tot doelbereik. Deze criteria zijn in de eerste fase gebruikelijk, waarbij de technische maakbaarheid vooral belangrijk is aangezien de verschillende vormen OV (bus, tram, lightrail) gebonden zijn aan andere technische eisen, zoals bijvoorbeeld boogstralen voor bochten.

Een andere vraag die gesteld werd ging over het combineren van systemen, zodat er in de stad een ander systeem rijdt dan in de regio bijvoorbeeld. Dit kan zeker de conclusie zijn uit alle onderzoeken: bijvoorbeeld een lightrail voertuig op een tramspoor zoals ook wel in Duitsland gebeurt.

De aanwezigen gaven aan dat zij het een goede ontwikkeling vinden dat het project de tracé-afweging opnieuw doet.

De inloopsessie werd afgesloten met een toelichting over het vervolgproces. Na het Bestuurlijk Overleg op 12 juli vindt een vierde bijeenkomst van het Platform plaats, en worden de deelnemers aan de inloopsessies schriftelijk geïnformeerd. In de zomer worden de consequenties voor de planning en het omgevingsproces in kaart gebracht. Na de zomer vindt de volgende inloopsessie plaats.

Nr.	Vraag	Antwoord
TRACÉS EN EFFECTEN		
1	Hoe zijn de criteria tot stand gekomen?	De criteria die aangehouden zijn, komen uit het beoordelingskader voor Zeef 1, zoals gehanteerd in de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen van de MIRT-verkenning bereikbaarheid CID BH. Dit document is te vinden op de Achtergrondpagina van de website van Binckhorst Bereikbaar. Niet alle criteria uit dat kader leveren betekenisvolle beslisinformatie voor het vergelijken van tracés voor de (H)OV-verbinding. De criteria uit het beoordelingskader Zeef 1 die wel relevante beslisinformatie opleveren om te bepalen of een tracé wel of niet onderdeel kan zijn van een kansrijke oplossingsrichting zijn in de Tracéafweging gehanteerd.
2	Moeten we ons beperken tot één vervoersmiddel/tracé? Is er gekeken naar een mix van twee verschillende mogelijkheden die de forenzen beter kunnen bedienen?	Het kan zijn dat er iets aan toegevoegd wordt. Echter doen we dat nu nog niet. Door middel van de verkeersmodellen wordt onderzoek gedaan naar de behoeftes van de reizigers.
3	Wordt er gekeken om weer een Intercity te laten rijden richting Voorburg?	Over de stations waar Intercity's stoppen gaat alleen NS over. Een dergelijk initiatief wordt wel besproken met NS. Het kan een gevolg zijn van een groeiend reizigers aantal via de nieuwe HOV verbinding.
4	Hoe wordt het uitgangspunt "zoveel mogelijk" vrijliggende spoorbaan gewogen? Mag er bijvoorbeeld aangenomen worden dat bij minder dan 75% vrije spoorbaan er niet wordt voldaan aan dit uitgangspunt? Zo niet, hoe wordt dit dan wel gewogen?	Vrijliggend waar het inpasbaar is, anders meerijden met het overige verkeer. Op een vrijliggende baan is de doorstroming van het OV constanter, minder gevoelig voor beïnvloeding door overig verkeer. Stiptheid (waarborg dat het OV op tijd is) is naast reistijd belangrijk in de keuze van mensen voor openbaar vervoer
5	Hoe wordt bepaald of een tracé ruimtelijk inpasbaar is?	Aan de hand van het uitwerken van dwarsprofielen die voldoen aan de ontwerpnormen voor de diverse verkeerssoorten.
6	Wie of wat bepaalt of iets een complex knelpunt is?	Vaak is dat al bekend uit beleid en monitoring van gemeenten. Daarnaast is het ook gewoon zichtbaar als een kruising meerdere kruisende bewegingen kent van verschillende modaliteiten.
7	Hoe worden de criteria afgewogen? Welke normen worden daarvoor gebruikt? Wie doet dat?	Dat gaat aan de hand van een beoordelingsschaal (scoretabellen). Criteria worden geoperationaliseerd en bekeken of de vervoersvorm positief, neutraal of negatief scoort. De exercitie wordt door de projectorganisatie uitgevoerd.
8	Wordt er ook naar gedragseffecten gekeken?	De vergelijking van varianten in de PlanMER wordt zoveel mogelijk gebaseerd op feitelijke gegevens. In de huidige beoordelingsfase van de MIRT-verkenning wordt onder meer

		gewerkt met verkeersmodellen, waarmee bijvoorbeeld mobiliteits- en modaliteitskeuzen van reizigers worden gesimuleerd. En ook in deze beoordelingsfase is verkeersveiligheid weer een beoordelingscriterium in het PlanMER, waarin gedragseffecten meespelen.
9	Verkeersveiligheid is geen criterium?	Verkeersveiligheid is een belangrijk criterium in de ontwerpkeuzes en wordt gewogen in de MKBA.
10	Zit veiligheid onder technische maakbaarheid?	Veiligheid bestaat uit meerdere invalshoeken. De verkeersveiligheid wordt in het ontwerpproces betrokken en in volgende fases getoetst door deskundigen, de sociale veiligheid wordt op hoog abstractie niveau meegenomen in de beoordeling van de plannen en spoorveiligheid is impliciet onderdeel van de ontwerpnormen bij de railmodaliteiten en wordt in de volgende fases expliciet meegenomen en beoordeeld door de Inspectie voor Leefomgeving en Transport
11	Gezien de dagelijkse files op de Geestbrugweg en de dit jaar toegezegde veranderingen van de Geestbrugweg in overleg met de bewoners (vrije fietspaden, smallere rijstroken op midden van de weg) is het toch niet handig om daar 'snel OV' aan te leggen?	In dit stadium wordt bij de beoordeling van de inpasbaarheid uitgegaan van de huidige breedte van de Geestbrugweg. In een volgende fase wordt in veel meer details gekeken, waarbij tevens het initiatief van groot onderhoud of eventuele vervanging van de Geestbrugweg wordt meegenomen
12	Alle plannen maken gebruik van modellen. Hoe betrouwbaar zijn deze modellen en hoe worden deze getoetst?	Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van meetgegevens. Daar worden modellen op geijkt/gekalibreerd. De verkeersmodellen die hier gebruikt zijn worden periodiek gekalibreerd op basis van de meest recente gegevens. Voor de Verkenning wordt gebruik gemaakt van het MRDH-model. In de modellen zitten de effecten van de Rotterdamsebaan verwerkt.
13	Waarom zou er geen tram of lightrail door de Rotterdamsebaan kunnen voor de route naar Delft? In het preverkenning document op de projectwebsite wordt dit zelfs als optie genoemd.	Omdat er dan een compleet nieuwe tunnel geboord zou moeten worden, wat niet goed meer mogelijk is nu de andere tunnels al klaar en in gebruik genomen zijn. Gemengd gebruik van tram/lichtrail met overig verkeer in een tunnel wordt als te onveilig geacht in de huidige wet- en regelgeving.
14	Waarom is de kruising Haagweg - Geestbrugweg geen complex kruispunt?	Dit klinkt ons niet bekend. Dit kruispunt is wel complex te beschouwen (is al in tracéafweging zeef 1 zo weergegeven). NB: Mogelijk wordt bedoeld dat de kruisingssituatie in het Broekslootkade-tracé (kruising Broekslootkade / Haagweg / Jan van der Heijdenstraat) nadrukkelijker als 'complexe kruisingssituatie' is benoemd, omdat deze in vergelijking met de kruising Haagweg nog

		complexer is (nog meer richtingen / meer kruisende vervoersstromen / onoverzichtelijke ruimtelijke layout / technisch complexer qua spoorwerk).
15	De HOV dient zoveel mogelijk een vrije baan te hebben. Hoe objectief wordt dat bekeken als er al een spoor ligt?	Het BOK (beoordelingskader) dat gebruikt wordt is veel breder dan enkel 'ligt er al spoor'. Enkel i.r.t. de kosten kan dit worden meegenomen.
16	Wordt hetzelfde model/methodiek om verkeersstromen te voorspellen gebruikt als die voor de Rotterdamse \baan is gebruikt?	Inderdaad, hetzelfde model, maar met actuele gegevens.
17	Lijn 1(\\6 en 19 kunnen worden gekoppeld. Helpt dit om de Binckhorst te ontsluiten?	Met het omleggen van lijn 1 ontstaat een directe verbinding tussen Delft, Rijswijk, Binckhorst en Den Haag. Bij koppelen van andere lijnen is dit minder sterk.
18	Er is gesproken over het afbreken van een huizenblok. Welk huizenblok wordt hiermee bedoeld?	Er worden geen huizenblokken afgebroken. Tracés waarvoor huizenblokken moeten worden afgebroken zijn niet haalbaar en zijn daarom niet verder meegenomen in de tracéafweging Zeef 1.
19	Criterium doelbereik is het beperken/oplossen van knelpunten: Rijswijkseplein en Binckhorstlaan. Moet je ook niet kijken naar knelpunten die verder op liggen? Bijvoorbeeld het kruispunt Haagweg – Geestbrugweg.	Daar wordt zeker naar gekeken. Knelpunten zijn door het Rijk geformuleerd in de Nationale Markt e n Capaciteitsanalyse (NMCA). Hier hebben we als project mee van doen. Daarnaast wordt breder gekeken.
BESLUITVORMING		
20	Gebruik van een bestaande spoorbaan zoals op de Pr. Mr. laan en de Geestbrugweg is gunstig voor de financiële haalbaarheid, maar ongunstig voor de veiligheid en leefbaarheid. De financiële haalbaarheid wordt in deze fase wel meegewogen, de andere aspecten niet. Wij maken ons zorgen dat daardoor te makkelijk wordt gekozen voor deze tracés. Hoe wordt dit financiële aspect gewogen ten opzichte van de andere criteria om dat te voorkomen?	Het is onjuist dat in de fase Zeef 1 / addendum Tracéafweging niet naar andere aspecten zoals leefbaarheid en veiligheid is gekeken. In het gehanteerde beoordelingskader zoals ook in het werkrapport tracéafweging opgenomen blijkt duidelijk dat er een brede beoordeling heeft plaatsgevonden, onder andere op aspecten als leefbaarheid, veiligheid en financiële haalbaarheid.



Sfeerverslag Online inloopsessie dd. 27 januari 2022

De vijfde inloopsessie (online) vond plaats op donderdagavond 27 januari 2022. In totaal waren er ongeveer 100 bewoners digitaal aanwezig die tijdens de sessie meer informatie kregen over de MIRT-verkenning¹⁾. Met deze opkomst was het de best bezochte inloopsessie tot nu toe. Het doel van deze avond was om terugkoppeling te geven over het verloop van de 5^e en 6^e bijeenkomst van het Platform van 16 november en 7 december 2021 en de toelichtingen op de schetsontwerpen van de tracés naar Leidschendam-Voorburg die daar waren gegeven.

De avond werd geopend door voorzitter Arend van Dijk. Hij heette iedereen welkom en gaf daarna een toelichting op de huidige fase van de Verkenning die zal leiden tot het opstellen van het Masterplan Bereikbaarheid dat in de zomer van 2022 ter inzage gelegd wordt gedurende 3 maanden. Het Masterplan Bereikbaarheid bestaat uit 2 onderdelen:

1. HOV-Verbinding van Den Haag CS over de Binckhorst naar station Voorburg, met een aftakking naar Rijswijk/Delft.
2. Aanvullend pakket mobiliteitsmaatregelen.

In de sessie van 27 januari zijn de schetsontwerpen van de HOV-tracés vanaf Den Haag Centraal, via de Binckhorstlaan naar station Voorburg toegelicht door Hessel de Jong.

- Binckhorstlaan – Maanweg – Station Voorburg voor bus, tram en lightrail
- Binckhorstlaan – Zonweg – Regulusweg – Station Voorburg voor bus, tram en lightrail
- Binckhorstlaan – Zonweg – Melkwegstraat – Maanweg – Station Voorburg voor bus
- Binckhorstlaan – Prinses Mariannelaan – Laan van Middenburg – Westeinde – Station Voorburg voor tram

De schetsontwerpen zijn bedoeld om de verschillende tracés met elkaar te kunnen **vergelijken**, **input** te leveren voor andere onderdelen van de verkenning en om de **inpasbaarheid** en de **(technische) haalbaarheid** te onderzoeken. Het doel van een MIRT-verkenning is om varianten te vergelijken en tot een voorkeur te komen. De detailuitwerking volgt in de volgende fase, de planuitwerkingsfase.

Hierna volgde een korte terugkoppeling van de voorzitter van het Platform, Paul Weststrate, over het verloop van de 5^e en 6^e platform bijeenkomst. Het platform bestaat uit een vrij grote groep actieve en betrokken deelnemers. Zij brengen wensen en ideeën in en kunnen voor- en nadelen benoemen. De inbreng wordt, waar mogelijk direct, verwerkt door de projectorganisatie. Daarnaast wordt alle inbreng meegegeven aan de bestuurders van de betrokken overheden²⁾ in het omgevingsverslag. Het omgevingsverslag maakt onderdeel uit van de documenten die in de zomer van 2022 ter inzage gelegd worden.

Tijdens de platforms gaan we steeds dieper in op de materie. Dat vraagt veel van de deelnemers, maar voldoet ook aan de behoefte om een scherper beeld te krijgen HOE de tracés er concreet uit gaan zien. Tegelijkertijd geven de deelnemers van het platform aan dat de speelruimte die hen in de participatie wordt geboden te gering is.

1) MIRT staat voor 'Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport'.

2) De 7 betrokken overheden bij de verkenning zijn de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, de MRDH, de Provincie Zuid-Holland en de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken

3) www.binckhorstbereikbaar.nl/agenda/online-inloopsessie-5/

4) In de Business Case worden kosten en baten (financieel) per tracé in beeld gebracht voor de exploitatiefase. Hierbij wordt gekeken naar het Openbaar Vervoer als geheel

5) MKBA = Maatschappelijke Kosten Baten Analyse

6) Plan-MER = Milieu Effect Rapportage behorend bij het op te stellen Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst



De meeste (inhoudelijke) zorgen die tijdens de platforms worden geuit betreffen de gevolgen voor het groen, hinder van geluid en trillingen door trammaterieel, de gevolgen voor de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid, in het bijzonder voor langzaam verkeer.

Na deze terugkoppeling worden de in de chat gestelde vragen zoveel mogelijk beantwoord. Deze antwoorden worden later verwerkt in een vraag- en antwoorddocument dat aan alle deelnemers zal worden toegezonden en op de website³⁾ wordt gepubliceerd.

Veel vragen en suggesties betroffen de reeds doorlopen processtappen om te komen tot de huidige 10 tracés, nut- en noodzaak van de HOV-verbinding en op basis van welke criteria de tracés worden beoordeeld.

Daarnaast zijn vragen gesteld en zorgen gedeeld over verkeersveiligheid, hoe wordt omgegaan met groen en parkeren en hoe dit wordt onderzocht in de effectenstudies. Tenslotte zijn vragen gesteld over het vervolgproces en de manier waarop inspraak is geregeld.

De inloopsessie werd afgesloten met een toelichting over het vervolgproces.

Momenteel vinden onderzoeken plaats naar de effecten, waaronder verkeersveiligheid, trillingen en geluid. Daarnaast wordt de Business Case⁴⁾ opgesteld, de MKBA⁵⁾ en de plan-MER⁶⁾. In maart 2022 moeten deze documenten zijn afgerond en wordt het Masterplan Bereikbaarheid op hoofdlijnen opgesteld. In de periode richting de zomer van 2022 worden de gemeenteraden geconsulteerd en het besluit voor de ter inzage legging genomen. Omdat de periode van de ter inzage legging in de zomer valt, is deze verlengd tot ca. 3 maanden in plaats van de reguliere 6 weken, zodat iedereen de kans heeft om hierop te reageren.

Om 21.30 sluit Arend van Dijk de bijeenkomst af. Een aantal deelnemers spreekt hun waardering uit voor de heldere presentatie en rustige beantwoording van de vragen. De deelnemers krijgen binnen 2 weken de presentatie en dit sfeerverslag toegestuurd.

1) MIRT staat voor 'Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport'.

2) De 7 betrokken overheden bij de verkenning zijn de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, de MRDH, de Provincie Zuid-Holland en de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken

3) www.binckhorstbereikbaar.nl/agenda/online-inloopsessie-5/

4) In de Business Case worden kosten en baten (financieel) per tracé in beeld gebracht voor de exploitatiefase. Hierbij wordt gekeken naar het Openbaar Vervoer als geheel

5) MKBA = Maatschappelijke Kosten Baten Analyse

6) Plan-MER = Milieu Effect Rapportage behorend bij het op te stellen Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst

27 januari 2022 Inloopsessie 5 Leidschendam-Voorburg

Nr.	Vraag	Antwoord			
1.	Waar staat HOV en waar staat MIRT voor?	Hoogwaardig Openbaar Vervoer en Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.			
2.	Waar staat CID ook alweer voor?	Central Innovation District.			
3.	Komt er een HOV verbinding naar den Haag Centraal?	Alle alternatieven gaan uit van een verbinding via Den Haag Centraal.			
4.	Wat is precies het verschil tussen een tram en de lightrail, bv qua snelheid, breedte, geluid en trillingen?				
		LIGHTRAIL	HOV-TRAM	HOV-BUS	
		Gemiddelde snelheid	Gemiddeld 30 km/uur	Gemiddeld 25 km/uur	Gemiddeld 20 km/uur
		Aantal reizigers per dag	20.000 tot 60.000 per dag	10.000 tot 50.000 per dag	10.000 per dag
		Voorgeschreven halte afstanden	1.000 tot 2.000 meter	750 tot 1.000 meter	750 tot 1.000 meter
		Aandrijving	Elektrisch (met bovenleiding)	Elektrisch (met bovenleiding)	Elektrisch (zero emissie) bussen
		In deze studie is uitgegaan van bovenstaande kenmerken, met als aanvulling dat bij lightrail rekening gehouden wordt met ongelijkvloerse kruispunten. De genoemde snelheden zijn reissnelheden, dus inclusief de tijd van het stoppen bij een halte of een verkeerslicht. De maximale rijsnelheden zijn voor alle drie modaliteiten 50 km/uur. Effecten zoals trillingen en geluid zijn onderdeel van de milieueffectonderzoeken die worden uitgevoerd.			
5.	Wordt er bij de uitwerking van de HOV-varianten rekening gehouden met het uitgangspunt dat de ecologische verbindingszone langs de Maanweg niet mag worden aangetast?	In het kader van deze MIRT-verkenning bereikbaarheid CID Binckhorst wordt breed onderzoek gedaan naar de effecten van verschillende pakketten aan mobiliteitsmaatregelen (waaronder een HOV-verbinding) om daar uiteindelijk een bestuurlijke afweging in te kunnen maken. Effecten op natuur en ecologische verbindingszones worden in het kader van dit brede effectonderzoek voor de MIRT-verkenning in beeld gebracht, zodat hier een zorgvuldige bestuurlijke afweging op kan worden gemaakt. Uiteraard met inachtneming van geldende beleidsdoelen en wet- en regelgeving, ook op het thema ecologie.			

6.	Als de HOV verbinding Voorburg-Zoetermeer geen prioriteit meer heeft, is het dan nog logisch om een lightrail tussen DH CS en Voorburg aan te leggen. De bussen 26 en 28 rijden er tenslotte al.	We houden er rekening mee dat een toekomstige doortrekking niet onmogelijk wordt gemaakt. De huidige buslijnen zijn onvoldoende om bij de geplande woningbouw van een goede openbaar vervoer ontsluiting te spreken.
7.	Waar zit in de effectenstudies de veiligheid van onze kinderen die moeten oversteken?	Als uitgangspunt geldt dat een uiteindelijk plan en ontwerp voor het mobiliteitspakket CID Binckhorst dient te voldoen aan de geldende normen en vereisten op het gebied van verkeersveiligheid. De schetsontwerpen die in deze onderzoekende fase van het planproces (de MIRT-verkenning) voor de bereikbaarheid CID Binckhorst zijn opgesteld houden hier (op schetsniveau) logischerwijs dus ook al rekening mee. Daarenboven wordt in deze fase van het planproces breed effectonderzoek uitgevoerd naar de effecten van de planvarianten. De resultaten hiervan worden opgenomen in het plan-MER. De resultaten uit het plan-MER, Maatschappelijke Kosten Batenanalyse (MKBA) en Businesscase landen in het Masterplan. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) die voor de MIRT-verkenning CID Binckhorst is opgesteld (zie www.binckhorstbereikbaar.nl) is een overzicht opgenomen van alle thema's en criteria waarop de verschillende varianten voor het mobiliteitspakket CID Binckhorst op worden onderzocht en beoordeeld. Eén van de daarin opgenomen criteria is het criterium verkeersveiligheid: voor alle maatregelpakketten wordt onderzocht en beoordeeld of er aandachtspunten of knelpunten ontstaan qua verkeersveiligheid. Hierbij wordt onder meer gekeken naar conflictsituaties die zouden kunnen ontstaan met langzaam-verkeersstromen zoals fietsers en voetgangers, waaronder bijvoorbeeld (schoolgaande of spelende) kinderen.
8.	In hoeverre hebben bewoners een stem in de keuze van het plan?	Via de inspraakprocedure kunnen belanghebbenden hun stem laten horen. De voorlopige voorkeur wordt rond de zomer van 2022 ter inzage vrijgegeven. Iedereen mag argumenten aandragen waarom die voorkeur juist is of waarom een ander alternatief in de volgende fase uitgewerkt moet worden. Onderdeel van de documenten die ter inzage worden gelegd is het omgevingsverslag. In het omgevingsverslag worden de tijdens platformbijeenkomsten, inloopsessies en persoonlijke gesprekken opgehaalde ervaringen, meningen, suggesties en vragen gebundeld zodat bestuurders dit in de verdere besluitvorming mee kunnen wegen.
9.	Waar in de effectstudies zitten aspecten als geluid en trillingen?	Deze aspecten worden in de milieueffectonderzoeken meegenomen. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD, zie www.binckhorstbereikbaar.nl) kunt u vinden op welke

		aspecten de brede effectbeoordeling plaatsvindt. De resultaten van de onderzoeken worden opgenomen in het plan-MER. De resultaten uit het plan-MER, MKBA en Businesscase landen in het Masterplan. Zie ook het antwoord op vraag 7.
10.	Wat is CROW?	Het CROW is een Nederlandse stichting die zich opstelt als kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid (zie ook www.crow.nl).
11.	Wordt er voor de schetsontwerpen ook rekening gehouden met de uitgangspunten van de openbare ruimte van Leidschendam-Voorburg?	Ja. Handboeken van betreffende gemeenten worden bij het opstellen van de schetsontwerpen als vertrekpunt gebruikt, zo ook het handboek openbare ruimte van Leidschendam-Voorburg en de richtlijnen die daarin zijn opgenomen.
12.	Is Den Haag alleen de opdrachtgever voor deze verkenningen?	De Verkenning heeft zes opdrachtgevers: de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg, de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH), de Provincie Zuid-Holland en de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken
13.	De gemeenteraad van Leidschendam Voorburg heeft een motie aangenomen dat de Prinses Mariannelaan niet geschikt is. Hoe wordt dat meegenomen in de afweging van de varianten?	De zes opdrachtgevers hebben naar aanleiding van de inspraak op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau afgesproken om de onderzochte tracés volledig in de afweging mee te nemen. Een daarvan is de Prinses Mariannelaan. Die afweging vindt plaats op objectieve beoordelingscriteria. Een uiteindelijk besluit voor een keuze van een voorkeurstracé vindt plaats door de zes opdrachtgevers waarvan de gemeente Leidschendam-Voorburg er één is. In de bijlage van de binnenkort te ondertekenen intentieverklaring zijn voor alle opdrachtgevende partijen en de gemeente Rijswijk de belangen en aandachtspunten beschreven. De genoemde motie van de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg is daar ook in opgenomen.
14.	Wie maakt de uiteindelijke keuze van een voorkeursvariant?	De besturen van de zes opdrachtgevende partijen, te weten: de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg, de MRDH, de Provincie Zuid-Holland en de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken. De gemeente Rijswijk is nog geen opdrachtgever, maar is wel deelnemer aan het Bestuurlijk Overleg en vanuit die hoedanigheid neemt zij ook deel aan de besluitvorming.
15.	Kunnen jullie iets zeggen over op basis van welke factoren en de weging daarvan de verschillende varianten worden besproken?	In de Nota Reikwijdte en Detailniveau d.d. 25 juni 2020 staat dit toegelicht. Deze nota vindt u op www.binckhorstbereikbaar.nl onder het kopje 'achtergrond'. Zie ook vraag 7.
16.	Is er ook al een idee waar de haltes ongeveer gaan komen?	Er zijn zoeklocaties aangewezen (DH-CS, Schenkviaduct, Mercuriusweg, Zonweg en Maanweg, Station Voorburg). De exacte locaties worden in samenhang met de belangen

		van de verschillende gemeenten onderzocht en in meer detail uitgewerkt in de planstudiefase.
17.	Wordt er bij het berekenen van de te verwachten reizigersaantallen uitgegaan van een aansluiting op de mogelijke Koningscorridor?	Bij het onderzoek naar de te verwachten reizigersaantallen wordt zowel gekeken naar effecten zonder als met een aansluiting op de Koningscorridor. We houden er rekening mee dat een toekomstige doortrekking niet onmogelijk wordt.
18.	Kan er een rotonde worden gemaakt van het kruispunt Zonweg-Regulusweg?	De inschatting is dat daar onvoldoende ruimte is.
19.	Kan HOV vanaf CS op maaiveldniveau rijden en bij Regulusweg omhoog en over de sporen?	Voor een lightrailverbinding zou dat een inpassingsoptie kunnen zijn. In deze fase wordt dat niet onderzocht omdat te veel wordt voorgesorteerd op uitsluiting van andere opties voor de eventuele doortrekking richting Zoetermeer.
20.	Wordt de optie GEEN HOV ook onderzocht?	In de onderzoeken is een 'referentie' alternatief meegenomen. Bij dit referentie alternatief wordt uitgegaan van aanvullende woningbouw zonder HOV-oplossing.
21.	Moeten we naar het horen van al deze opties, niet concluderen dat het niet haalbaar is? Wat levert een verbinding naar een Stopstation nu op? Waarom niet naar Den Haag Centraal (waar de Binckhorst tegenaan ligt!). Elektrische bus die 1x per 15 min richting Delft/Voorburg gaat is voldoende.	Duidelijk is dat de toekomstige extra inwoners in de Binckhorst zorgen voor extra verplaatsingen. We willen niet dat dit (alleen) met de auto plaatsvindt. De overheden zien het daarom als noodzaak om te investeren in duurzame bereikbaarheid. Zodat het aantal auto's in het gebied omlaag kan, (potentiële) knelpunten in en om het gebied worden voorkomen en opgelost. Bedoeling is dat vormen van mobiliteit die ruimte-efficiënt en schoon zijn (o.a. lopen, fietsen, OV en smart mobility), verder worden ontwikkeld. Deze maatregelen samen leiden tot een mobiliteitstransitie in het gebied. Het gaat hierbij niet alleen om het gebied CID-Binckhorst, maar ook om het oplossen van bereikbaarheids-knelpunten in de aangrenzende delen van Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag. De kansen die een HOV-verbinding hiervoor biedt, worden ook meegewogen bij het bepalen van het Voorkeursalternatief.
22.	Wat zijn de verwachte reizigersaantallen en de geprognoseerde groei hiervan? En hoe wordt door bus, tram en lightrail hieraan tegemoet gekomen?	De verwachte reizigersaantallen worden in beeld gebracht ten behoeve van de onderzoeken. De groei is per variant anders. In de rapportages worden de onderzoeksresultaten voor iedereen zichtbaar.
23.	Is er ook overwogen een traject Holland Spoor - Binckhorst - DH Centraal? Wat als voordeel heeft dat beide doorgaande stations zijn.	Eén van de doelen van de Verkenning is het bijdragen aan de regionale OV ambities. Onderdeel daarvan is het verbeteren van de regionale verbindingen en een efficiënte exploitatie van het gehele OV systeem. Een traject van Holland Spoor via de Binckhorst naar Den Haag centraal heeft geen toegevoegde waarde voor de regionale verbindingen.

24.	Wat is amoveren het Hanzegebouw?	Amoveren betekent het slopen van het Hanzegebouw.
25.	Komt de tram of lightrail in plaats van de parkeerplekken die nu op de Maanweg liggen? Staan nu vaak vrachtwagens geparkeerd	Bij de geplande ontwikkelingen rond de Maanweg zal het profiel van de weg aangepast worden. Zo ontstaat er ruimte voor de voetganger, fiets, auto en het HOV. De huidige parkeerplekken zullen daarbij verdwijnen.
26.	Hoe zou de groene afwerking eruit zien van de lightrail op Maanweg?	Als gekozen wordt voor lightrail is die invulling een onderwerp voor de volgende fase dat in afstemming met de omgeving wordt uitgewerkt
27.	In de toekomst is 4-sporig treinverkeer de visie. De HOV plannen CID Binckhorst houden hiermee nog geen rekening?	Voor de treinsporen tussen Den Haag en Rotterdam wordt wel rekening gehouden met de 4-sporigheid. Voor de treinsporen tussen Den Haag en Gouda is 4-sporigheid nog niet in de plannen voor 2040. In de HOV plannen van CID Binckhorst is het niet onmogelijk om die 4-sporigheid aan te leggen of te vervangen door lightrail.
28.	Kunnen de populieren langs opa's veldje blijven staan?	Dit is nog niet bekend. In de volgende fase wordt dat meer duidelijk. Ook in verband met de exacte locatiekeuze en keuze voor groen talud en oppervlaktewater.
29.	Is de doortrekking naar Zoetermeer nog relevant nu de Koningscorridor een slechte MKBA heeft?	Waar wij ons op richten is de verbinding Den Haag - Voorburg. We houden er rekening mee dat een toekomstige doortrekking mogelijk blijft.
30.	We praten nu alleen over de ontsluiting van de Binckhorst naar station Voorburg. Is het dan niet veel beter om die ontsluiting uitsluitend richting Den Haag Centraal te maken. Zie ook de gedachten van het CDA in LV	De Verkenning betreft beide richtingen: zowel de verbinding met station Voorburg als ook de verbinding met Den Haag Centraal.
31.	Wordt bij de kruising Westenburgstraat - Maanweg rekening gehouden met de Hoofdtransportleiding van de Gasunie?	De leiding van de Gasunie is bekend. Er wordt rekening mee gehouden bij de planvorming.
32.	Kan er op de Maanweg al eerder naar -1 worden gegaan zodat de Westenburgstraat niet geblokkeerd wordt?	Alleen voor de modaliteit 'Lightrail' worden in deze fase van de verkenning meerdere niveaus (-1, 0 en +1) onderzocht. Immers, een lightrail verbinding gaat uit van ongelijkvloerse kruisingen. Voor de modaliteiten bus en tram wordt in deze fase alleen niveau 0 onderzocht. Pas in de volgende fase, de planuitwerkingsfase, wordt waar nodig voor de dan gekozen variant onderzocht welke mogelijkheden er zijn voor aanleg op een ander niveau dan niveau 0.

33.	Hebben jullie eind van de middag al eens ter plaatse gekeken hoe druk het verkeer nú al is op het zuidelijke deel van de Binckhorstlaan?	Ja, we blijven ook ter plekke kijken en de locatie 'ervaren'. Dit geeft altijd een beter beeld hoe een inpassing mogelijk zou kunnen zijn naast de bureauwerkzaamheden.
34.	Zijn er ook nog haltes gepland op de lightrail op poten?	Ja. In de schetsontwerpen zijn de haltes in de omgeving van de Zonweg en Melkwegstraat op +1 geprojecteerd
35.	We willen heel graag de mensen die gaan beslissen uitnodigen dit alles eens ter plekke te laten zien.	Platformleden van de Broekslootkade en Geestbrugweg hebben op uitnodiging van de wethouder van de gemeente Rijswijk samen met de wethouder van de gemeente Den Haag een ronde gemaakt over de Geestbrugweg, Broekslootkade en Haagweg om de situatie ter plekke te bekijken. Indien dit voor andere wijken ook gewenst is, ontvangen wij hiervoor graag een specifiek verzoek. Dit zal dan voorgelegd worden aan de betreffende bestuurder(s).
36.	Waarom niet kiezen voor een elektrische bus?	Uitgangspunt is een zero emissie bus. Op basis van het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer moeten alle nieuwe bussen vanaf 2025 zero-emissie zijn en vanaf 2030 álle bussen.
37.	Is er gekeken naar OV behoefte in Voorburg West? Ik zie geen behoefte voor trams richting Rijswijk. Waarom niet bij Binckhorst laten, waar er wel behoefte komt?	Het verwachte OV-gebruik in het gehele gebied, niet alleen Voorburg-West, wordt in beeld gebracht ten behoeve van de onderzoeken. In de rapportages worden die onderzoeksresultaten voor iedereen zichtbaar.
38.	Voor wie maken we nu precies de HOV? En hoe groot is de kans dat er helemaal geen gebruik van gemaakt wordt? (de Rotterdamsebaan weet ook nog niemand te vinden)	Er worden veel woningen bijgebouwd in de regio, om te zorgen dat de groei van de mobiliteit die we daardoor krijgen niet alleen door automobilititeit opgevuld wordt is het ook nodig om meer in lopen, fiets en OV te investeren. Om te zorgen dat we in de toekomst betaalbaar en leefbaar kunnen wonen in deze regio moeten we ervoor zorgen dat de bereikbaarheid duurzaam is voor bestaande en nieuwe inwoners. We zien juist dat (tot corona) het gebruik van veel openbaar vervoer juist snel hoger is dan in de prognoses voorspelden. Sprekend voorbeeld is de RandstadRail lijnen tussen Den Haag, Zoetermeer en Rotterdam. Het vergroten van de 'vindbaarheid' van de Rotterdamsebaan wordt buiten de HOV Verkenning onderzocht.
39.	Kun je wel tot een voorkeursvariant komen als binnen verschillende varianten nog zaken moeten worden uitgezocht of worden doorgeschoven?	Ja, het doel van de huidige studies is om voldoende informatie te verzamelen, zodat de varianten vergeleken kunnen worden.
40.	De verkenning gaat uit van het feit dat er een verbinding moet komen naar het station Voorburg. Het is voor mij niet logisch dat deze er	Station Voorburg is een openbaar vervoer knooppunt en vandaar logisch om ook vanuit de Binckhorst aangesloten te zijn met een openbaarvervoer verbinding. Het maakt de

	moet komen. Station Voorburg is immers geen intercity station. Indien de verbinding naar Den Haag Centraal goed is, de treinverbinding slechts 3 minuten is.	mogelijkheden om de Binckhorst met het openbaar vervoer te bereiken groter. Daarom wordt dit nu onderzocht.
41.	Kosten staan blijkbaar tegenover vervoerswaarde in de business case. Hoe verhoudt leefbaarheid zich hiertoe?	Er worden veel zaken onderzocht in deze verkenning en er worden meerdere rapportages opgesteld. Business Case, Maatschappelijke Kosten Batenanalyse (MKBA), Plan-MER (effecten), etc. Al die informatie landt in het Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst waarop de bestuurlijke afweging wordt gemaakt. Zie verder ook het antwoord op vraag 7.
42.	Is het maximaliseren van de snelheid naar 30 km/uur mogelijk om onze wijk veilig te houden?	De HOV volgt de maximale snelheid ter plaatse.
43.	Begrijp ik dan goed dat verkeersveiligheid even zwaar weegt als bijvoorbeeld er liggen wel/geen elektra voorzieningen?	Alle effecten worden zo objectief mogelijk in beeld gebracht. Het is aan de politiek om te bepalen welke (combinatie van) effecten het grootste gewicht krijgt.
44.	Wat betekenen de plannen voor de parkeerdruk?	Uitgangspunt is dat parkeren van nieuwe bewoners van de Binckhorst binnen de Binckhorst wordt opgevangen. Voor bestaande wijken is het uitgangspunt om zoveel mogelijk de huidige capaciteit te behouden.
45.	Er wordt gezegd dat er rekening wordt gehouden met het draagvlak. Volgens mij is er geen draagvlak in Voorburg, ook niet bij de gemeenteraad. Wat wordt daarmee gedaan?	Ook in Voorburg zijn bewoners of bedrijven die baat hebben bij een HOV Verbinding door de Binckhorst. Het is aan de politiek om uiteindelijk de keuze te maken.
46.	Hoe worden toekomstige bewoners actief benaderd en geïnformeerd?	Via de ontwikkelaars en de projectorganisatie voor de herontwikkeling van de Binckhorst. De projectorganisatie van de MIRT-Verkenning heeft met beide partijen contact.
47.	De inwoners van Voorburg West willen behoud van groen, behoud van veiligheid, niet nog meer druk op het huidige krappe systeem. Wordt er überhaupt wel naar de bewoners geluisterd? De optie geen HOV? Wordt die nog onderzocht?	In de onderzoeken is een 'referentie' alternatief meegenomen. Bij dit referentie alternatief wordt uitgegaan van aanvullende woningbouw zonder HOV-oplossing.
48.	Krijgt lightrail minder haltes dan elektrische bus of tram?	Uitgangspunt is dat de voorgestelde afstanden tussen lightrailhaltes (1.000 – 2.000 meter) groter is dan de halteafstanden van de tram of de bus (750 – 1.000 meter). De hoeveelheid haltes die de voorkeursvariant zou moeten krijgen wordt uitgewerkt in de volgende fase. Daar is op dit moment nog niets over te zeggen.

49.	‘Fluiten’ de lightrailtoestellen wanneer deze een bocht maken? En zo ja is daar rekening mee gehouden door de bochten niet in de buurt van woonwijken in te passen?	Een van de aandachtspunten in de uitwerking is dat er best krappe boogstralen nodig zijn. Het moderne materieel fluit minder dan vroeger, maar bij hele krappe bogen kan dat mogelijk niet helemaal voorkomen worden. Dit wordt meegenomen in de effectonderzoeken.
50.	Wanneer wordt het aantal te verwachten reizigers op deze route berekend en in dat kader de haalbaarheid?	De onderzoeksresultaten van het aantal te verwachten reizigers in de HOV bus, tram of lightrail zijn ongeveer april 2022 compleet.
51.	Waarom zou je een lightrail in stedelijk gebied willen hebben? Wordt pas zinvol als het snelheid kan maken buiten de stad. Met het pauzeren van de Koningscorridor ziet het er niet naar uit dat de lightrail buitenstedelijk gaat rijden. Alles aanhorende lijkt een lightrail zinloos. Bus op eigen baan via de Maanweg?	Alle relevante ontwikkelingen worden meegenomen in bij de besluitvorming voor een voorkeursalternatief. Om dat besluit te kunnen nemen, is het gewenst om alle varianten inzichtelijk te maken. Ook de optie voor een bus over de Maanweg is één van de varianten, net als een lightrail.
52.	Dus lightrail gaat wellicht NS vervangen? Dan heb ik als NS reiziger dus een nadeel?	Indien gekozen wordt voor een lightrail verbinding, betekent dat niet automatisch ‘vervanging van de NS’. Het openbaar vervoer wordt zo efficiënt mogelijk ingericht. De grotere reizigersstromen worden daarin het best gefaciliteerd.
53.	Waarom kan aansluiten op OV niet gewoon via het bestaande spoor?	Als u bedoelt het bestaande spoor op de Mariannelaan of de Geestbrugweg, heeft u deels gelijk. Echter de nieuwste generatie trams heeft nog nooit op deze oudere sporen gereden omdat de sporen te dicht bij elkaar liggen voor de moderne bredere trams. Als u bedoelt de ProRail / NS sporen tussen Den Haag Centraal en station Voorburg, dan zou dat betekenen dat de NS minder sporen ter beschikking krijgt op het reeds overvolle netwerk. De HOV sporen moeten uit spoorveiligheid afgescheiden zijn van de treinsporen om vermenging te voorkomen. De bovenleiding en de beveiligingssystemen van trein en tram/lichtrail zijn compleet anders.
54.	Hoe kan je de ecologische zone langs de Maanweg versterken als je daar ook een lightrail aanlegt?	De groenzone langs de Maanweg zal bij een keuze voor die route mogelijk smaller worden, maar de ecologische kwaliteit van die strook kan ook verbeterd worden ten opzichte van de huidige situatie.
55.	Is er overleg met het Hoogheemraadschap Delfland over de aanleg van de HOV ?	Met alle partijen wordt overleg gevoerd over aspecten die onder de bevoegdheid of het beheer van die andere partij vallen.

56.	Rekenen jullie ook met verlies van woningwaarde op Pr. Mr. laan en Binckhorstlaan Zuid (en andere straten van West) in dit proces?	Indien dit met de gekozen voorkeursalternatief aan de orde zou zijn, vindt onderzoek naar effecten op de waarde van naburig vastgoed plaats in de planuitwerkingsfase.
57.	Hoe wegen leefbaarheid en kosten tegen elkaar?	Het is aan de politiek om alle objectief beschouwde effecten te wegen.
58.	Wie neemt straks het besluit? Kan Den Haag besluiten over Voorburgs grondgebied?	Alle gemeenten besluiten over hun eigen grondgebied.
59.	Kijken degenen die alle berekeningen doen, tekeningen maken etc. ook ter plaatse of is het allemaal voor hen puur cijfer en plaatjeswerk?	Ja, we blijven ook ter plekke kijken en de locatie 'ervaren'. Dit geeft altijd een beter beeld hoe een inpassing mogelijk zou kunnen zijn.
60.	Hoe groot is de stem van de ministeries van IenW en BZK in deze ten opzichte van de gemeenteraad?	De Rijkspartijen bepalen de effecten op het Rijksbeleid van de regionaal gekozen voorkeur. Op basis van die analyse bepaalt het Rijk haar financiële bijdrage.



Sfeerverslag Online inloopsessie dd. 1 februari 2022

De zesde inloopsessie (online) vond plaats op dinsdagavond 1 februari 2022. In totaal waren er ongeveer 90 bewoners digitaal aanwezig die tijdens de sessie meer informatie kregen over de MIRT-verkenning¹⁾.

Het doel van deze avond was om terugkoppeling te geven over het verloop van de 7^e bijeenkomst van het Platform van 12 januari 2022 en de toelichtingen op de schetsontwerpen van de tracés naar Rijswijk die daar waren gegeven.

De avond werd geopend door voorzitter Arend van Dijk. Hij heette iedereen welkom en gaf daarna een toelichting op de huidige fase van de Verkenning die zal leiden tot het opstellen van het Masterplan Bereikbaarheid dat in de zomer van 2022 ter inzage gelegd wordt gedurende 3 maanden. Het Masterplan Bereikbaarheid bestaat uit 2 onderdelen:

1. HOV-Verbinding van Den Haag CS over de Binckhorst naar station Voorburg, met een aftakking naar Rijswijk/Delft.
2. Aanvullend pakket mobiliteitsmaatregelen.

In de sessie van 1 februari zijn de schetsontwerpen van de HOV-tracés vanaf Den Haag Centraal, via de Binckhorstlaan naar Rijswijk toegelicht door Hessel de Jong.

- Binckhorstlaan – Jupiterkade – Broekslootkade
- Binckhorstlaan – Geestbrugweg

De schetsontwerpen zijn bedoeld om de verschillende tracés met elkaar te kunnen **vergelijken**, **input** te leveren voor andere onderdelen van de verkenning en om de **inpasbaarheid** en de **(technische) haalbaarheid** te onderzoeken. Het doel van een MIRT-verkenning is om varianten te vergelijken en tot een voorkeur te komen. De detailuitwerking volgt in de volgende fase, de planuitwerkingsfase.

Hierna volgde een korte terugkoppeling van de voorzitter van het Platform, Paul Weststrate, over het verloop van de 7^e platform bijeenkomst. Het platform bestaat uit een vrij grote groep actieve en betrokken deelnemers, na de zomer 2021 uitgebreid met vertegenwoordigers namens de Broekslootkade. Zij brengen wensen en ideeën in en kunnen voor- en nadelen benoemen. De inbreng wordt, waar mogelijk direct, verwerkt door de projectorganisatie. Daarnaast wordt alle inbreng meegegeven aan de bestuurders van de betrokken overheden²⁾ in het omgevingsverslag. Het omgevingsverslag maakt onderdeel uit van de documenten die in de zomer van 2022 ter inzage gelegd worden.

Tijdens de platforms gaan we steeds dieper in op de materie. Dat vraagt veel van de deelnemers, maar voldoet ook aan de behoefte om een scherper beeld te krijgen HOE de tracés er concreet uit gaan zien. Tegelijkertijd geven de deelnemers van het platform aan dat de speelruimte die hen in de participatie wordt geboden te gering is.

1) MIRT staat voor 'Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport'.

2) De 7 betrokken overheden bij de verkenning zijn de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, de MRDH, de Provincie Zuid-Holland en de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken

3) www.binckhorstbereikbaar.nl/agenda/online-inloopsessie-5/

4) In de Business Case worden kosten en baten (financieel) per tracé in beeld gebracht voor de exploitatiefase. Hierbij wordt gekeken naar het Openbaar Vervoer als geheel

5) MKBA = Maatschappelijke Kosten Baten Analyse

6) Plan-MER = Milieu Effect Rapportage behorend bij het op te stellen Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst



De meeste (inhoudelijke) zorgen die tijdens het platform worden geuit betreffen de gevolgen voor het groen, hinder van geluid en trillingen door trammaterieel, de gevolgen voor de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid, in het bijzonder voor schoolgaande kinderen. Daarnaast vragen de platformdeelnemers zich af of voldoende wordt gekeken naar de leefbaarheid en de effecten op de ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast bestaat bij de deelnemers de indruk dat de varianten niet consequent op dezelfde criteria worden beoordeeld. De projectorganisatie verzekert dat alle varianten op dezelfde manier en aan dezelfde criteria worden getoetst.

Na deze terugkoppeling worden de in de chat gestelde vragen zoveel mogelijk beantwoord. Tijdens deze inloopsessie zijn aanmerkelijk meer berichten in de chat geplaatst dan tijdens de 5^e inloopsessie waarin de tracés richting Voorburg werden besproken. Het bleek dan ook niet mogelijk om alle vragen uit de chat tijdens de sessie te beantwoorden.

Veel berichten in de chat betreffen vragen, suggesties en zorgen over de reeds doorlopen processtappen om te komen tot de huidige 10 tracés. Bijvoorbeeld waarom bepaalde tracés niet worden onderzocht, nut- en noodzaak van de HOV-verbinding en op basis van welke criteria de tracés worden beoordeeld.

De antwoorden op de in de chat gestelde vragen worden later verwerkt in een vraag- en antwoorddocument dat aan alle deelnemers zal worden toegezonden en op de website³⁾ wordt gepubliceerd.

De inloopsessie werd afgesloten met een toelichting over het vervolgproces.

Momenteel vinden onderzoeken plaats naar de effecten, waaronder verkeersveiligheid, trillingen en geluid. Daarnaast wordt de Business Case⁴⁾ opgesteld, de MKBA⁵⁾ en de plan-MER⁶⁾. In maart 2022 moeten deze documenten zijn afgerond en wordt het Masterplan Bereikbaarheid op hoofdlijnen opgesteld. In de periode richting de zomer van 2022 worden de gemeenteraden geconsulteerd en het besluit voor de ter inzage legging genomen. Omdat de periode van de ter inzage legging in de zomer valt, is deze verlengd tot ca. 3 maanden in plaats van de reguliere 6 weken, zodat iedereen de kans heeft om hierop te reageren.

Om 21.30 sluit Arend van Dijk de bijeenkomst af. De deelnemers krijgen binnen 2 weken de presentatie en dit sfeerverslag toegestuurd.

1) MIRT staat voor 'Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport'.

2) De 7 betrokken overheden bij de verkenning zijn de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, de MRDH, de Provincie Zuid-Holland en de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken

3) www.binckhorstbereikbaar.nl/agenda/online-inloopsessie-5/

4) In de Business Case worden kosten en baten (financieel) per tracé in beeld gebracht voor de exploitatiefase. Hierbij wordt gekeken naar het Openbaar Vervoer als geheel

5) MKBA = Maatschappelijke Kosten Baten Analyse

6) Plan-MER = Milieu Effect Rapportage behorend bij het op te stellen Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst

1 februari 2022 Inloopsessie 6 Rijswijk

Nr.	Vraag	Antwoord
1.	Zijn er ook wethouders of verantwoordelijke mensen of alleen projectleiders (zonder mandaat)?	Het project kent een hiërarchische aansturing. De projectleiding legt verantwoording af aan een overleg tussen directeurs van de regionale partners. Daarboven vindt periodiek afstemming plaats tussen bestuurders uit de gemeenten, de vervoersautoriteit MRDH, de provincie en het Rijk. Bij deze inloopsessie is geen bestuurder als spreker aanwezig.
2.	Hoe wordt met nut en noodzaak omgegaan in deze fase?	Duidelijk is dat de toekomstige extra inwoners in de Binckhorst zorgen voor extra verplaatsingen. We willen niet dat dit alleen met de auto plaatsvindt. De overheden zien het daarom als noodzaak om te investeren in duurzame bereikbaarheid. Zodat het aantal auto's in het gebied omlaag kan, (potentiële) knelpunten in en om het gebied worden voorkomen en opgelost. Bedoeling is dat vormen van mobiliteit die ruimte-efficiënt en schoon zijn (o.a. lopen, fietsen, OV en smart mobility), verder worden ontwikkeld. Deze maatregelen samen leiden tot een mobiliteitstransitie in het gebied. Het gaat hierbij niet alleen om het gebied CID-Binckhorst, maar ook om het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten in de aangrenzende delen van Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag. De kansen die een HOV-verbinding hiervoor biedt worden ook meegewogen bij het bepalen van het Voorkeursalternatief. In deze fase wordt door middel van verkeersonderzoeken o.a. gekeken hoeveel mensen gebruik gaan maken van de verschillende vervoerswijzen. Ook wordt gekeken naar de effecten op verkeersafwikkeling dit geeft nadere duiding van de nut- en noodzaak van de oplossing.
3.	Is het uitgangspunt om autobezit terug te dringen of om de Binckhorst per OV bereikbaar te maken?	Het is een beleidskeuze om in te zetten op een mobiliteitstransitie in de Binckhorst. Met die mobiliteitstransitie willen we bewerkstelligen dat de mobiliteit een duurzame vorm krijgt. De stad aantrekkelijk maken door aandacht voor lopen, fietsen en beter openbaar vervoer waardoor het bezit van een eigen auto minder noodzakelijk wordt en minder parkeerdruk ontstaat. Dus de mobiliteitstransitie is uitgangspunt bij het vinden van een oplossing voor de extra verplaatsingen (zie ook antwoord vraag 2).

4.	Wat betekent het verlagen van de parkeernorm? Op dit moment hebben zowel Cromvliet als Leeuwendaal een % parkeervergunningen dat ver boven 100% van # parkeerplaatsen ligt (ong. 105%). Zou een steviger parkeerbeleid niet veel meer uithalen dan een andere parkeernorm?	De parkeernorm die hier wordt bedoeld gaat over de normen bij nieuwbouw. Bij de nieuwbouw in de Binckhorst is het niet meer automatisch zo dat er 1 of meer parkeerplekken per nieuwe woning worden aangelegd. Het parkeerbeleid dat hier wordt bedoeld, gaat over de bestaande situatie. Beide kunnen helpen bij het verminderen van de parkeerdruk en autogebruik.
5.	Betekent dit dat als het traject niet veilig inpasbaar is dat dan ook het besluit genomen zal worden dat het alsnog niet doorgaat?	Als in de volgende fase blijkt dat de gekozen variant niet op veilige wijze gerealiseerd kan worden, ook niet met extra ingrepen of maatregelen, zal deze alsnog afvallen.
6.	Hoe wordt rekening gehouden met de Nota Ecologische verbindingzones bij het traject langs Jupiterkade en Broekslootkade, resp. onderdeel Waterfront en ecologische verbindingzone? Wordt natuurschade gecompenseerd?	In het kader van deze MIRT-verkenning bereikbaarheid CID Binckhorst wordt breed onderzoek gedaan naar de effecten van verschillende pakketten aan mobiliteitsmaatregelen (waaronder een HOV-verbinding) om daar uiteindelijk een bestuurlijke afweging in te kunnen maken. Effecten op natuur en ecologische verbindingzones worden in het kader van dit brede effectonderzoek voor de MIRT-verkenning in beeld gebracht, zodat hier een zorgvuldige bestuurlijke afweging op kan worden gemaakt. Uiteraard met inachtneming van geldende beleidsdoelen en wet- en regelgeving. Mocht in de volgende fase van het planproces (planuitwerkingsfase) - waarin de definitieve uitwerking van het pakket aan mobiliteitsmaatregelen vorm krijgt - blijken dat compensatie van natuurwaarden onvermijdelijk is, dan zal dit uiteraard plaats moeten vinden als het plan daadwerkelijk wordt gerealiseerd.
7.	Waarom zijn Haagse varianten (Neherkade & Rotterdamsebaan) al afgefallen voordat de verkenning überhaupt is begonnen?	In de periode van eind mei tot begin juli 2021 heeft de tracéafweging plaatsgevonden. Hierbij is van alle mogelijke tracévarianten, waaronder de Neherkade en de Rotterdamsebaan, bepaald of ze kansrijk zijn of niet. Deze stap noemen we zeef 1. Uit de tracéafweging bleek, dat de varianten Neherkade en Rotterdamsebaan niet kansrijk waren, waardoor ze zijn afgefallen voor verder onderzoek.
8.	Bij welke instantie(s) en op welk(e) momenten kunnen bewoners bezwaar maken tegen de plannen?	Bewoners kunnen via de inspraakprocedure (zomer 2022) inspreken. Iedereen mag argumenten aandragen waarom de voorgelegde voorkeur juist is of waarom een ander alternatief in de volgende fase uitgewerkt moet worden. De documenten worden ter inzage gelegd bij de gemeenten Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg.
9.	Wordt er rekening gehouden met andere toekomstige OV-plannen (Schaalsprong OV,	Ja, deze ontwikkeling is onderdeel van de lopende beleidsplannen. Bijvoorbeeld schaalsprong OV. We houden er ook rekening mee dat een toekomstige doortrekking naar Zoetermeer niet onmogelijk wordt gemaakt.

	eventuele lightrail Oude Lijn, etc.) en mogelijke aansluiting hierop?	
10.	Wat is het idee achter de aanname dat bewoners uit de Binckhorst massaal met het OV naar Delft willen?	Duidelijk is dat de toekomstige extra inwoners in de Binckhorst zorgen voor extra verplaatsingen. We willen niet dat dit (alleen) met de auto plaatsvindt. De overheden zien het daarom als noodzaak om te investeren in duurzame bereikbaarheid. Zodat het aantal auto's in het gebied omlaag kan, (potentiële) knelpunten in en om het gebied worden voorkomen en opgelost. Bedoeling is dat vormen van mobiliteit die ruimte-efficiënt en schoon zijn (o.a. lopen, fietsen, OV en smart mobility), verder worden ontwikkeld. Deze maatregelen samen leiden tot een mobiliteitstransitie in het gebied. Het gaat hierbij niet alleen om het gebied CID-Binckhorst, maar ook om het oplossen van bereikbaarheids-knelpunten in de aangrenzende delen van Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag. De kansen die een HOV-verbinding hiervoor biedt, worden ook meegewogen bij het bepalen van het Voorkeursalternatief.
11.	Alle relevante informatie is niet beschikbaar? Wat is dan nut van deze bijeenkomst?	Alle informatie die tijdens inloopsessies is toegelicht is te vinden op de website www.binckhorstbereikbaar.nl onder 'Agenda'.
12.	Hoe verhoudt het smaller maken van de stoepen op de Geestbrugweg tot het voornemen om de Geestbrugweg (voor kinderen) veiliger en oversteekbaarder te maken?	Met de schetsontwerpen zijn de ruimtelijke gevolgen van inpassing van haltes zichtbaar gemaakt. Bij de planvorming voor de herinrichting van de Geestbrugweg van de gemeente Rijswijk wordt dat nader onderzocht. Smallere trottoirs hoeft niet meteen nadelig te zijn voor verkeersveiligheid, mits ze voldoende breed blijven.
13.	Is het nog mogelijk om een alternatief met een vaarverbinding over de Vliet van de Binckhorst naar Delft mee te laten nemen?! Voordelen: geen verlies van groen of ecologie, geen verlies van parkeerplaatsen, de verbinding is er al, geen ingrijpende gevolgen zoals bij andere tracés, de kosten zullen in verhouding laag zijn, het is een attractie die uitgebreid kan worden naar een verbinding over water naar Den Haag.	Als aanvulling op het HOV zou dit een optie kunnen zijn. Echter is een vaarverbinding (waterbus) geen reëel alternatief voor een HOV verbinding die sneller is dan een vaarverbinding en ook aangesloten op de rest van openbaar vervoer netwerk.
14.	Waarom is bij alternatief 5 geen lightrail onderzocht?	In de Verkenning zijn 10 varianten bepaald, die van elkaar onderscheidend zijn, zodat de verschillen kunnen worden vergeleken. Een eventuele lightrail komt dan alleen tussen Den Haag Centraal en station Voorburg. De lightrailoptie via de Maanweg is al in alternatief 1 meegenomen.

15.	Komt er nu een nieuwe tramverbinding Den Haag - Delft of moeten reizigers uit Rijswijk dadelijk verplicht via de Binckhorst. Er is nu al een goede verbinding van lijn 1 naar Delft.	De HOV verbinding over de Binckhorst gaat via Rijswijk naar Delft en voor de tram varianten vervangt die lijn 1. De tramverbinding van Rijswijk naar Delft blijft daarbij bestaan.			
16.	En de variant “lijn 1 blijft rijden zoals hij nu rijdt”?	Het omleggen van lijn 1 is geen doel op zich. Het doel is vooral het ontsluiten van CID-Binckhorst met hoogwaardig openbaar vervoer. Het omleggen van lijn 1 over de Binckhorst is een logische manier om dit te realiseren waarbij het bereik van het openbaar vervoer groter wordt zonder dat er veel extra voertuigen hoeven te rijden. Waardoor het openbaar vervoersysteem als geheel efficiënter wordt.			
17.	Wat is het verschil tussen een reguliere Tram en een Lightrail (RandstadRail)?		LIGHTRAIL	HOV-TRAM	HOV-BUS
		Gemiddelde snelheid	Gemiddeld 30 km/uur	Gemiddeld 25 km/uur	Gemiddeld 20 km/uur
		Aantal reizigers per dag	20.000 tot 60.000 per dag	10.000 tot 50.000 per dag	10.000 per dag
		Voorgeschreven halte afstanden	1.000 tot 2.000 meter	750 tot 1.000 meter	750 tot 1.000 meter
		Aandrijving	Elektrisch (met bovenleiding)	Elektrisch (met bovenleiding)	Elektrisch (zero emissie) bussen
		Het belangrijkste verschil zit in de manier waarop de rails zijn uitgevoerd. Qua materieel maakt het niet veel uit. Bij de tram wordt uitgegaan van maaiveld ligging met gelijkvloerse kruisingen. Bij lightrail wordt een oplossing gekozen met geheel vrijliggende sporen. Dit is dus altijd ongelijkvloers kruisend met het andere verkeer.			
18.	Wordt er rekening gehouden met andere verbeteringen zoals gescheiden/bredere fietspaden op de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg (en sterfietsroute Den Haag)?	In de plannen tot nu toe is vooral gefocust op de noodzakelijke aanpassingen voor inpassing van het HOV. Voor Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg is dat vooral bestaande sporen en haltes. Wel biedt het aanpassen van deze zaken kansen om ook andere maatregelen (zoals fietspaden) gelijktijdig te realiseren. In de Plan-MER wordt die kans gesignaleerd. Gemeente Rijswijk is bijv. voornemens om de Geestbrugweg opnieuw in te richten en is daarvoor een proces gestart.			
19.	Waarom is een bus door de Rotterdamsebaan geen optie, maar een bus tracé door Rijswijk wel?	De verbinding via de Rotterdamsebaan heeft geen haltes in het zuidelijke deel van de Binckhorst en ontsluit daarmee alleen het noorden van de Binckhorst. Ook is het een nieuwe verbinding met weinig overstapmogelijkheden op het overig openbaar vervoer. Een verbinding via Rijswijk ontsluit wel het zuidelijke deel van de Binckhorst en Rijswijk en biedt betere opties voor aansluiting op het overig openbaar vervoer, zoals tramlijn 1 en station Rijswijk.			

20.	Waarom moet er een tram door de Geestbrugweg met het verkeer meerijden in plaats van de huidige tram 1 over een vrijliggende trambaan op de Haagweg?	Het omleggen van lijn 1 is geen doel op zich. Het doel is vooral het ontsluiten van CID-Binckhorst met hoogwaardig openbaar vervoer. Het omleggen van lijn 1 over de Binckhorst is een logische manier om dit te realiseren waarbij het bereik van het openbaar vervoer groter wordt zonder dat er veel extra voertuigen hoeven te rijden. Waardoor het openbaar vervoersysteem als geheel efficiënter wordt.
21.	Maar een HOV tram is een lightrail toch? Hoe past dat in het plan om veiligheid, woonbaarheid beter te maken in de Geestbrugweg?	Een lightrail heeft als kenmerk dat het ongelijkvloerse kruisingen kent en een hogere snelheid. In de plannen rond de Geestbrugweg rijdt een tram met het verkeer mee. Bij de uitwerking van de inpassing van een tracé is het veiliger en leefbaarder maken van de Geestbrugweg een belangrijk thema.
22.	Klopt het dat wat we hier tram noemen gewoon een "langzaamrijdende" lightrail is. Dus gewoon zo groot mogelijk materieel en natuurlijk als er geen auto rijden nog steeds met 50km/h door de straten	De voertuigen zijn vergelijkbaar maar een lightrail heeft als kenmerk dat het ongelijkvloerse kruisingen kent en daardoor een hogere snelheid. Bij een tram wordt gereden met een snelheid die aangepast is aan de verkeerssituatie.
23.	Hoeveel bomen en parkeerplaatsen gaan verdwijnen op de Geestbrugweg als de plannen doorgaan?	De exacte aantallen zijn niet paraat. Er zit ook een marge in, omdat in de vervolgfase daar een nadere uitwerking voor volgt. Bij de inpassing wordt uitgegaan van het zoveel mogelijk behouden of compenseren van de huidige aantallen parkeerplaatsen. Voor de vergelijking wordt wel inzichtelijk gemaakt welke impact de tracévarianten hebben op o.a. parkeren en groen, maar ook welke kansen het biedt voor verbetering.
24.	Waarom staat er bij de uitgangspunten van de schetsontwerpen niet de plannen van de gemeente Rijswijk om de Geestbrugweg veiliger te maken?	In dit geval wordt het verkeersveiliger maken van de Geestbrugweg als afzonderlijk project uitgewerkt door de gemeente Rijswijk, in nauwe afstemming en samenspraak met de MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID Binckhorst.
25.	Waarom wordt er bij Den Haag centraal wel aangesloten op de bestaande situatie en wordt er niet aangesloten bij de bestaande situatie voor tram 1 (over de Haagweg)?	Het omleggen van lijn 1 is geen doel op zich. Het doel is vooral het ontsluiten van CID-Binckhorst met hoogwaardig openbaar vervoer. Het omleggen van lijn 1 over de Binckhorst is een logische manier om dit te realiseren waarbij het bereik van het openbaar vervoer groter wordt zonder dat er veel extra voertuigen hoeven te rijden. Waardoor het openbaar vervoersysteem als geheel efficiënter wordt.
26.	Brug: is er behoefte aan een verbinding voor langzaam verkeer ? is geen uitgangspunt.	Het toevoegen van een brug voor langzaam verkeer is optioneel. In hoeverre er sterke behoefte/vraag naar is, is niet onderzocht. Het verkort de reistijd van langzaam verkeer aanzienlijk als mensen van de Broekslootkade en omgeving richting de Binckhorst willen of andersom.
27.	Als de busverbinding wordt onderzocht dan heeft het hele tracé toch geen zin meer aangezien het doel ook was om Tram 1 bij Holland Spoor weg te halen?	Het voornaamste doel is het mogelijk maken van de extra woningbouw in de Binckhorst, met als nevenbedoelen onder andere het oplossen van het capaciteitsknelpunt op het Rijswijkseplein. Een busvariant waarbij tramlijn 1 behouden blijft voldoet niet

		aan dat nevensdoel maar kan wel voldoen aan het hoofddoel en daarmee nuttig zijn om ook te onderzoeken in deze Verkenning.
28.	Hoe groot is de schadepost i.v.m. schade door trillingen? Wordt dit meegenomen in de plannen?	In de raming van de investeringskosten wordt in deze fase van de MIRT-Verkenning (de 'Beoordelingsfase') geen rekening gehouden met eventuele schade na realisatie. Doel van deze fase is immers om te onderzoeken of er sprake kan zijn van negatieve effecten door bijvoorbeeld trillingen. Alleen wanneer blijkt dat hier inderdaad kans toe is, wordt rekening gehouden met de kosten van maatregelen om deze effecten tegen te gaan. In de planuitwerkingsfase wordt vervolgens in detail onderzoek gedaan naar kosten voor compenserende maatregelen.
29.	Voor wie/hoeveel mensen moet er een nieuwe verbinding in stand worden gebracht? Met andere woorden: wat is nut en noodzaak, rekening houdend met bestaande trein-, tram- en buslijnen van en naar Delft?	Zie antwoord op vraag 10.
30.	Waarom wordt het huidige tracé van lijn 1 niet aangehouden? Willen Den Haag en de HTM dat niet? Men wil het openbaar vervoer toch juist uitbreiden?	Het omleggen van lijn 1 is geen doel op zich. Het doel is vooral om het ontsluiten van CID-Binckhorst met hoogwaardig openbaar vervoer. Het omleggen van lijn 1 over de Binckhorst is een logische manier om dit te realiseren waarbij het bereik van het openbaar vervoer groter wordt zonder dat er veel extra voertuigen hoeven te rijden. Waardoor het openbaar vervoersysteem als geheel efficiënter wordt.
31.	Komt er dan ook de garantie dat de bus er niet ook bij gepropt wordt want die bus die de hele tijd tegen het verkeer in rijdt richting de Haagweg lijkt mij niet een wenselijke oplossing	In de varianten met een HOV-bus wordt inzichtelijk gemaakt op welke wijze de bus in de situatie ingepast kan worden en welke positieve/negatieve gevolgen dit heeft. Deze bevindingen worden meegenomen in de effectenstudies en afwegingen.
32.	Welke criteria worden gehanteerd om te oordelen welke variant de beste is? Staan die van te voren vast? Hoe objectief is dat? Hoe worden de criteria gewogen?	In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) die voor de MIRT-verkenning CID Binckhorst is opgesteld (zie www.binckhorstbereikbaar.nl) is een overzicht opgenomen van alle thema's en criteria waarop de verschillende varianten voor het pakket aan mobiliteitsmaatregelen CID Binckhorst op worden onderzocht en beoordeeld. Het afwegingskader kent een palet aan verschillende criteria, op verschillende thema's. De varianten worden op deze thema's onderzocht en vervolgens op de criteria uit het afwegingskader beoordeeld aan de hand van de onderzoeksresultaten. Op die manier

		wordt op een totaalbeeld een beoordeling gemaakt van de toegevoegde waarde van elke variant.
33.	Waarom is de watergang behouden belangrijk? En wat betekent deze variant voor de watergang?	De watergang in de Broekslootkade is samen met het groen onderdeel van de ecologische zone. Daarnaast heeft de watergang een waterbergende functie voor het opvangen van regenwater. In de schetsontwerpen blijft de watergang bijna geheel behouden.
34.	Is een bus niet altijd veel voordeliger maar vooral ook flexibeler?	Dat is niet op voorhand het geval, omdat een bus ook een beperkte capaciteit heeft. Bij meer reizigers wil je naar een grootschaliger systeem waarmee je meer reizigers kunt vervoeren.
35.	Waarom wordt er nu gekozen voor een relatief dure 'tussenvariant' als Den Haag en Rotterdam al hebben aangegeven uiteindelijk een Metroverbinding te willen realiseren? (Na 2040) Kunnen die plannen met de miljarden voor infrastructuur niet naar voren worden gehaald?	Onduidelijk is welke metroverbinding hier bedoeld wordt. De HOV-verbinding die onderzocht wordt, is geen tussenvariant. Het is een oplossing voor de extra verplaatsingen die ontstaan als gevolg van de stedelijke ontwikkeling van het CID en de Binckhorst.
36.	Waarom wordt wel naar de stedenbouwkundige context gekeken in Den Haag, maar niet met Rijswijk?	Primair is dat één van de aanleidingen voor dit planproces: de enorme verdichtings- en transformatieopgave die binnen de in Den Haag gelegen gebieden CID en Binckhorst plaatsvindt. Het pakket aan mobiliteitsmaatregelen en het brede effectonderzoek dat wordt uitgevoerd betreft echter ook de stedenbouwkundige ontwikkelingen en context in de buurgemeenten zoals Leidschendam Voorburg en Rijswijk, omdat er feitelijk sprake is van één integraal stedelijk gebied en het pakket aan mobiliteitsmaatregelen (waaronder HOV) effecten kan hebben op het niveau van de gehele regio Haaglanden.
37.	Hoe voorkom je in het proces dat de mensen die het meest geluid maken, bezwaren etc. meer invloed krijgen op de uiteindelijke keuze. De belanghebbende omwonenden van de Broekslootkade/Jupitervariant zijn er wellicht minder te organiseren. Kan dat negatief uitpakken, dat hun belangen minder goed worden gehoord/gewogen. Hoe blijf je dan objectief in de beslissingen, wordt het geen politieke keuze?	De inhoudelijke onderzoeken en het bepalen van het voorlopige voorkeursalternatief wordt op objectieve wijze uitgevoerd. De mate waarin de objectieve uitkomsten van de onderzoeken wel of niet meegenomen worden in de besluitvorming is aan het algemeen bestuur van de betreffende organisatie. De besluitvorming die bij elk van de betrokken organisaties moet plaatsvinden is daarmee per definitie politiek.

38.	Waarom is (in de renders) gekozen voor lightrail op viaduct, in plaats van ondergronds?	Een lightrail kenmerkt zich als een zelfstandig systeem zonder kruisingen met ander verkeer. Gezien de ruimte kom je op +1 of -1. Bovengronds is daarbij goedkoper, ondergronds zijn er beperkingen waardoor dat niet altijd mogelijk is. Bijvoorbeeld de aanwezigheid van de Rotterdamsebaan of van diverse kabels en leidingen.
39.	Waarom niet een webinar dat teruggekeken kan worden?	De projectorganisatie heeft een sterke voorkeur voor fysieke bijeenkomsten maar is door de huidige omstandigheden genoodzaakt alle bijeenkomsten online te organiseren. Daarnaast willen we wel graag weten wat de deelnemers vinden van de presentatie en welke vragen er zijn. Een vooraf opgenomen webinar heeft niet de mogelijkheid om te reageren op input vanuit de toehoorders. Wij hebben er daarom voor gekozen om de presentatie via de 'webinar-tool' van teams te doen, zodat we veel toehoorders de gelegenheid kunnen geven om te luisteren en via de chat te reageren. Met het ter beschikking stellen van de presentatie en het antwoord-document hebben alle geïnteresseerden toegang tot alle beschikbare informatie. Mochten er (nieuwe) vragen onbeantwoord blijven, dan kunt u die altijd stellen via ons mailadres info@binckhorstbereikbaar.nl
40.	Op tekening staan geen woonarken aan Jupiterkade. Moeten deze verdwijnen?	Het is de projectorganisatie niet bekend dat de woonboten verdwijnen, maar het is wel een aandachtspunt dat ze minder goed bereikbaar worden. Dit moet opgelost worden als de plannen voor het pakket aan mobiliteitsmaatregelen definitief worden uitgewerkt in de volgende fase van het planproces (de planuitwerkingsfase).
41.	Moeten de woonboten verdwijnen?	Het is de projectorganisatie niet bekend dat de woonboten verdwijnen, maar het is wel een aandachtspunt dat ze minder goed bereikbaar worden. Dit moet opgelost worden als de plannen voor het pakket aan mobiliteitsmaatregelen definitief worden uitgewerkt in de volgende fase van het planproces (de planuitwerkingsfase).
42.	Waarom worden megalomane onrealistische beelden neergezet in presentaties naar bewoners en politiek? Hiermee wordt toch niet de indruk gewekt dat tracés als een serieus alternatief wordt onderzocht?	Er is op basis van de inspraak op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau afgesproken met de politiek en de omgeving dat de verschillende varianten gelijkwaardig onderzocht moeten worden zodat een afweging tussen de varianten mogelijk is.
43.	Wat vindt de Provincie ZH van (nog) een brug over de Vliet bij de Jupiterkade? En de AVR/vuilnisboten?	De provincie Zuid-Holland benut graag zoveel mogelijk de bestaande infrastructuur. Zo kunnen we de bestaande infrastructuur en voorzieningen vitaal houden en goed beheren. Een extra brug hier zal een beweegbaar kunstwerk moeten zijn. De provincie Zuid-Holland vindt een extra brug hier onwenselijk.

44.	Hoe dicht ligt de hellingbaan tegen de huizen aan?	In de Broekslootkade bedraagt in het schetsontwerp de afstand tussen de gevel van de huizen en de zijkant van de HOV-baan ongeveer 10 meter. Op het smalste deel is dit ongeveer 8,5 meter. In de Jupiterkade is dit afhankelijk van de definitieve bouwplannen van Junopark.
45.	Als het schetsontwerp onvoldoende realistisch is, kan dan toch een realistische kostenraming en effectenstudie worden gemaakt?	In deze fase van het onderzoek is het doel van de schetsontwerpen om de ruimtelijke impact inzichtelijk te maken. Dit geeft voldoende informatie voor een realistische kostenraming en om de varianten met elkaar te vergelijken.
46.	Waarom is er geen +1 variant onderzocht voor de Jupiterkade? Daar kan wel verblijfsgebied onder.	In de huidige alternatieven via de Jupiterkade is geen lightrailvariant meegenomen. HOV-bus en HOV-tramvarianten gaan uit van zoveel mogelijk op maaiveld.
47.	Waarom is er wel een eis dat vaart geen capaciteitsverlies mag hebben opgenomen en lijkt dat voor huidig wegverkeer niet als eis opgenomen?	Net als voor wegen geldt voor vaarwegen dat deze qua afmetingen en dimensionering geschikt moeten zijn voor bepaalde typen verkeer. Wegen worden daarom ontworpen met bepaalde breedtes en bochtstralen, net zo goed als dit geldt voor waterwegen (moeten geschikt zijn voor bepaalde 'vaarklassen'). De dimensioneringsvereisten waaraan de Trekvluit en de zwaairom moeten voldoen (de zogeheten 'vaarklasse' die mogelijk moet zijn) gelden als harde eis vanuit de provincie en daarmee als uitgangspunt voor de MIRT-verkenning en de schetsontwerpen die worden opgesteld.
48.	Hoe hoog worden de kolommen?	De kolommen (de hijstorens van de hefbrug) worden bij benadering zo'n 25 meter hoog. De exacte hoogte is afhankelijk van de uiteindelijke hoogte van de brug en het uiteindelijke ontwerp voor de constructie van de brug.
49.	Zijn jullie ervan bewust dat er dan een tram of iets dergelijks dwars door de broekslootkade gaat komen? Is er wel iemand van jullie wezen kijken hoe de omgeving eruit ziet en wat dat voor de bewoners op Broekslootkade zowel Rijswijkse als Haagse kant gaat betekenen	Ja, we blijven ook ter plekke kijken en de locatie 'ervaren'. Dit geeft altijd een beter beeld hoe een inpassing mogelijk zou kunnen zijn naast de bureauwerkzaamheden.
50.	Betekent dit dat je als fietser een langere route hebt vanaf één van de kades de brug over?	Nee, het fietsnetwerk blijft minimaal gelijk aan de huidige situatie en wordt zelfs verbeterd via maatregelen in het pakket aan mobiliteitsmaatregelen CID Binckhorst.
51.	Hoeveel aanvullend wegverkeer zal er over de Geestbrugweg komen door de nieuwbouw in de Binckhorst? En wat betekent dat voor de verkeersdruk, luchtveiligheid en verkeersveiligheid (oversteken voor kinderen) op de Geestbrugweg?	De verkeerskundige en milieukundige effecten van de stedelijke ontwikkeling op de omgeving wordt in beeld gebracht ten behoeve van de onderzoeken. In de rapportages worden de onderzoeksresultaten voor iedereen zichtbaar.

52.	Is er rekening gehouden met vervoersvraag? Waarschijnlijk meer potentiële gebruikers van rond de Geestbrugweg / Prinses Mariannelaan (hebben anders bus 23 met overstap) dan van rond de Broekslootkade (halte huidige 1 én 15 op korte afstand).	De verkeerskundige effecten van de HOV-verbinding wordt in beeld gebracht ten behoeve van de onderzoeken. In de rapportages worden de onderzoeksresultaten voor iedereen zichtbaar.
53.	Is een hefbrug de enige variant? Dit is toch een enorme impact voor de omwonenden (nog los van OV).	Ja, daar zijn we nu vanuit gegaan. Vanwege de grote overspanning over de zwaairom is een hefbrug de enige mogelijkheid.
54.	Ik begrijp het ontwerp met hefbrug niet - deze brug zou dezelfde eisen/vaarklasse moeten hebben als de brug Neherkade - verderop - want boten gaan toch daar ook onderdoor - kleinere brug dus basculebrug zou ook moeten kunnen. boten naar Binckhorsthaven kunnen toch voor de brug naar rechts?	Door de ter plaatse geldende vaarklasse en de zwaairom die het voor schepen uit die vaarklasse mogelijk moet maken om daar te draaien / de Binckhaven in / uit te varen is het noodzakelijk om een brug die deels over deze zwaairom gaat een zeer grote overspanning te geven (ca. 100 meter). Voor de brug bij de Neherkade geldt dit niet (is dus inderdaad kleiner uitgevoerd), omdat ten noorden van deze brug meer dan voldoende ruimte aanwezig is voor schepen om in de verschillende richtingen de draai te kunnen maken (brug Neherkade gaat dus niet over een zwaairom heen).
55.	Is al eerder gevraagd, maar wat gebeurt er als geen van de opties veilig ingepast blijkt te kunnen worden, danwel teveel negatieve impact heeft op de doorstroom van autoverkeer?	Als in de volgende fase blijkt dat de gekozen variant niet op veilige wijze gerealiseerd kan worden, ook niet met extra ingrepen of maatregelen, zal deze alsnog afvallen. Een variant zal altijd een positieve bijdrage moeten leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid om tot voorkeursalternatief gekozen te worden.
56.	Als je echt een toekomstvast alternatief wilt onderzoeken, waarom dan niet volledig ondergronds?	In de periode van eind mei tot begin juli 2021 heeft de tracéafweging plaatsgevonden. Hierbij is van alle mogelijke tracévarianten bepaald of ze kansrijk zijn of niet. Deze stap noemen we zeef 1. Hierbij is een volledig ondergrondse optie afgefallen vanwege de zeer hoge kosten en beperkte faseerbaarheid. De uitkomsten van zeef 1 zijn vastgesteld in een bestuurlijk overleg met bestuurlijk vertegenwoordigers van de zeven betrokken partijen (gemeenten Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, de provincie Zuid-Holland en de ministeries van I&W en BZK).
57.	Waarom geen visualisatie van de enorme impact van alleen al een hellingbaan in de Broekslootkade, helemaal aan de Haagse kant?	Voor alle varianten zijn dezelfde visualisaties en schetsen opgesteld.
58.	Wordt er een splitsing gemaakt in vervoerswaarden voor de Geestbrugweg of wordt alles dicht gerekend met de vervoerswaarde van een verbinding die nu al	In de vervoerwaardestudie worden de varianten nader onderzocht en vergeleken met de referentiesituatie (niets doen). Dit geeft inzicht in de meerwaarde van de verbinding.

	de meest rendabele is voor de HTM? Want dan is het antwoord altijd dat die rendabel is.	
59.	Is het mogelijk op de Broekslootkade de tram op een grasbaan in te passen	Ja, dit is zeker mogelijk. Op het moment dat een trambaan op een eigen baan wordt aangelegd, dan is dat op die manier in te passen.
60.	Heeft de projectgroep de 2 sprekers rondom dit project gezien bij de afgelopen Forum Stad vergadering en wat is uw eerste reactie hierop?	De projectorganisatie is op de hoogte van de sprekers. Het is niet aan de projectorganisatie om hierop te reageren.
61.	Verkeersonveiligheid bestaat al op de Geestbrugweg, wordt daar wat aan gedaan?	Dit is als aandachtspunt bekend. Het wordt nader uitgewerkt in het afzonderlijke project van de gemeente Rijswijk om de Geestbrugweg verkeersveiliger te maken, in nauwe afstemming en samenspraak met de MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID Binckhorst. Indien de tracévariant via de Geestbrugweg het voorkeursalternatief wordt, zal in de volgende fase van het MIRT-proces (planuitwerkingsfase) een verkeersveilige inpassing uitgewerkt moeten worden.
62.	Is er nagedacht over bijv. rotondes, ongelijkvloerse kruisingen, etc. om de verkeersveiligheid en doorstroming en scheiding langzaam verkeer / autoverkeer / OV te verbeteren? Ofwel bij de kruising Broekslootkade met Rijswijkseweg, ofwel tracé Geestbrugweg	Op basis van de schetsontwerpen is geconstateerd dat op meerdere locaties aandachtspunten voor de verkeersafwikkeling ontstaan. Dat wordt ook in de verkeersstudie nader onderzocht. Aandachtspunt is dat er weinig ruimte is voor ongelijkvloerse oplossingen en dat rotondes een beperkte capaciteit hebben.
63.	Zijn er al financiële beperkingen meegegeven waardoor 'dure varianten' sowieso niet haalbaar zijn?	Er is vooraf geen plafondbedrag meegegeven voor de MIRT-verkenning.
64.	Hoe wordt de sociale veiligheid meegenomen, vooral vanwege de steeg langs het talud en de fietsonderdoorgang langs de Trekvluit? Niet moeilijk om te bedenken wat daar gaat gebeuren. Verwijs aub niet weer naar de NRD, die is daar niet duidelijk in en is opgesteld toen de alternatieve routes helemaal niet in beeld waren!	Sociale veiligheid is geen afzonderlijk criterium. De onderdoorgang voor langzaam verkeer langs de Trekvluit is hierbij een punt, dat onder algemene aandachtspunten bij de varianten wordt meegenomen.
65.	Voor mij is het onbegrijpelijk dat er eerst gekozen wordt voor een optie, en dan pas nader gekeken	Dit is geen correcte voorstelling van zaken. Eerst worden zeer breed de effecten van pakketten mogelijke mobiliteitsmaatregelen (waaronder HOV) onderzocht, ook op het

	wordt naar parkeercapaciteit, verkeersveiligheid, etc. Is er dan nog een weg terug?	thema verkeersveiligheid en parkeergelegenheid. Dit is onder meer terug te lezen in de Nota Reikwijdte en Detailniveau via de website www.binckhorstbereikbaar.nl). Pas op basis van alle informatie die dit onderzoek oplevert wordt bestuurlijk een voorkeur voor één van die maatregelpakketten (of een combinatie daarvan) uitgesproken en in groter detailniveau uitgewerkt in de vervolgfase (de planuitwerkingsfase). De informatie inzake verkeersveiligheid en parkeren weegt dus wel degelijk mee in de bestuurlijke voorkeur die uitgesproken wordt.
66.	Vorige inloopsessie begrepen dat de kosten-batenanalyse voor de Koningscorridor richting Zoetermeer negatief uitvalt. Hoe zit dat richting Delft? Wanneer is dat bekend? En wat betekent dit voor dit project?	In de onderzoeken wordt ook een maatschappelijke kosten baten analyse van elk van de tracévarianten uitgevoerd. De resultaten van de MKBA worden meegenomen voor de afweging voor de keuze voor een voorkeursalternatief.
67.	Mij is nog steeds niet duidelijk waarom al deze dure plannen gemaakt moeten worden als het gaat om Binckhorst naar Delft - het eenvoudigste en goedkoopste is dan toch een bus (elektrisch of waterstof) via de Rotterdamsebaan? Dan is dit alles niet nodig.	De verbinding via de Rotterdamsebaan heeft geen haltes in het zuidelijke deel van de Binckhorst en ontsluit daarmee alleen het noorden van de Binckhorst. De doelstelling van de Verkenning is niet de snelste verbinding naar Delft te realiseren, maar ervoor te zorgen dat CID Binckhorst en de omliggende gebieden in Rijswijk en Leidschendam Voorburg goed worden ontsloten (bereikbaar zijn/worden/blijven) en goed worden aangesloten op het mobiliteitsnetwerk van de bredere regio Haaglanden, zowel qua OV als langzaam verkeer (fiets).
68.	Hoeveel parkeerplaatsen gaan er verdwijnen in Binckhorstlaan zuidzijde?	De exacte aantallen zijn niet paraat. Er zit ook een marge in, omdat in de vervolgfase daar een nadere uitwerking voor volgt. Bij de inpassing wordt uitgegaan van het zoveel mogelijk behouden of compenseren van de huidige aantallen parkeerplaatsen. Voor de vergelijking wordt wel inzichtelijk gemaakt welke impact de tracévarianten hebben op o.a. parkeren en groen, maar ook welke kansen het biedt voor verbetering
69.	Belangrijk criterium voor gemeente Den Haag was 'ontlasting Rijswijkseplein'. Daardoor valt een realistisch alternatief naar Delft af, namelijk via Haagweg/Rijswijkseweg. Hebben de andere stakeholders (behalve Den Haag) in dit stadium hier nog invloed op?	Vanuit de inhoudelijke onderzoeken en het afweegkader wordt gekomen tot een voorlopige voorkeursvariant. Het is vervolgens aan de besturen van de betrokken partijen om te bepalen of en hoe zij met dit voorkeursalternatief de volgende fase in willen gaan.
70.	Een groot deel van de inwoners hebben de mogelijkheid om tram 1 te gebruiken. Is er überhaupt wel onderzoek gedaan of de inwoners	In de vervoerswaardestudie worden de varianten nader onderzocht en vergeleken met de referentiesituatie (niets doen). Dit geeft inzicht in de meerwaarde van de verbinding.

	van Rijswijk/Voorburg extra verbindingen richting Delft nodig hebben?	
71.	Waarom telt de leefbaarheid van de Voorburgse Binckhorstlaan niet net zo zwaar als de leefbaarheid van het nog te bouwen Junopark?	De mogelijke veranderingen van de (bestaande) fysieke omgeving in de Binckhorstlaan te Leidschendam Voorburg worden in de brede effectonderzoeken op dezelfde feitelijke manier in beeld gebracht als de mogelijke veranderingen van de (huidige en toekomstige) fysieke omgeving ter plaatse van het Junopark
72.	Waarom is wegvallen groenstrook op de Binckhorstlaan zuid geen overweging, en wel op de Broekslootkade?	Voor beide straten is de impact op (onder meer) groen inzichtelijk gemaakt.
73.	Ik dacht dat het idee was dat de mensen van de Binckhorst moesten gaan wonen EN werken in de Binckhorst waarom is er dan zo een focus op vervoer naar buiten het gebied?	CID en Binckhorst zijn nieuwe stedelijke kerngebieden in de regio Haaglanden, met zeer hoge concentraties van centraalstedelijke functies, woongelegenheid en arbeidsplaatsen. Uiteraard voor de mensen in CID en Binckhorst, maar als nieuwe stedelijke centrumgebieden ook aantrekkelijk voor mensen buiten deze gebieden / uit de gehele Haaglanden-regio (en wellicht zelfs daarbuiten). Van belang dus om een goede aansluiting en ontsluiting van deze gebieden op de stadsregionale mobiliteitsnetwerken te waarborgen.
74.	Waarom wordt voor dezelfde doorsnede een mooie en een lelijke versie gebruikt?	Alle doorsnedes zijn op dezelfde wijze opgebouwd.
75.	Is er gekeken naar in hoeverre de nieuwe verbinding autoritten kan vervangen / verwacht te vervangen?	Dit wordt onderzocht in het kader van mobiliteitsonderzoeken die nog in uitvoering zijn.
76.	Als er geen ruimte is voor een vrijliggende HOV baan (Mariannelaan, Geestbrugweg) waarom dan niet gebruik maken van de wel vrijliggende trambaan op de Haagweg? Lijn 1 ligt daar prima.	Er wordt breed onderzoek gedaan naar een goed en robuust mobiliteitsnetwerk in Haaglanden, ook qua (H)OV, gegeven de aanzienlijke stedelijke transformatie en verdichting in de gebieden CID en Binckhorst. Het (deels) verleggen van de tramlijn 1 wordt als onderdeel daarvan op effecten en meerwaarde voor het mobiliteitsnetwerk van de gehele regio onderzocht.
77.	Waarom worden er wel compromissen voor Voorburg en Rijswijk gedaan maar niet voor Haags grondgebied	Onduidelijk is wat met 'compromissen' bedoeld wordt.
78.	Betekent het 'opschuiven van parkeerplaatsen' op de Mariannelaan dat er minder stoep komt of minder parkeerplaatsen?	Er wordt nu geen keuze in gemaakt, maar in het kader van het onderzoek / beoordelen gesignaleerd als aandachtspunt. Uit te werken in het vervolg van het proces.

79.	Hoe wil je er precies voor gaan zorgen dat die mensen in de Binckhorst geen auto's kopen? Er wordt hier wel heel optimistisch vanuit gegaan dat de verkeersdrukte niet toeneemt	Zonder maatregelen zal de verkeersdrukte zeker toenemen. Een HOV-verbinding, een pakket aan mobiliteitsmaatregelen en een zeer lage parkeernorm moet mensen verleiden om andere vormen van vervoer te kiezen boven de auto.
80.	Waarom niet een overstap creëren vanaf de Maanweg? Het is 5 minuten lopen naar bus 23 die al over de Geestbrugweg rijdt?	Alle alternatieven die worden onderzocht gaan uit van een verbinding tot aan station Voorburg. De vervoerwaardestudie brengt in beeld in welke mate dat meerwaarde biedt.
81.	Waarom wordt nergens het juiste grote materieel in de doorsneden weergegeven?	De profielschetsen zijn een schematische weergave waarbij de verschillende onderdelen grofweg overeenkomen met de werkelijkheid.
82.	Er wordt gezegd als voor een optie gekozen wordt, moeten de problemen met de verkeerssituatie later uitgewerkt worden. Waarom niet nu al dit helemaal uitwerken net zoals bij variant Jupiterkade. Het lijkt alsof het besluit over de Geestbrugweg al genomen is en alle problemen later uitgewerkt moeten gaan worden.	We werken van grof naar fijn. In deze fase bekijken we hoeveel ruimte er is om een HOV in te passen en wat er nodig is om het inpasbaar te maken. Dit ligt vooral op het abstracte vlak. De impact hiervan brengen we in beeld en kunnen we per variant met elkaar vergelijken. Dit gebeurt op alle aspecten. Als er gekozen is voor één van de varianten, wordt in de volgende fase de inpassing van deze variant in detail uitgewerkt en wordt onderzocht hoe eventuele negatieve effecten verholpen kunnen worden en tegemoet kan worden gekomen aan alle wensen vanuit de omgeving.
83.	Waarom worden er voor de Geestbrugweg alleen maar kansen gezien en bij andere tracés alleen maar problemen?	Dit is ons inziens een verkeerde weergave van hetgeen gepresenteerd. Ook voor het tracé van de Geestbrugweg zijn diverse problemen en aandachtspunten aangegeven, waaronder onder andere de oversteekbaarheid, parkeren en de impact op de verkeersafwikkeling op het kruispunt Haagweg-Geestbrugweg.
84.	Als de sporen verder uit elkaar moeten op de brug en je de brug niet gaat aanpassen, hoe komt er dan meer ruimte voor lopen en fietsen?	De sporen moeten iets verder uit elkaar liggen, maar passen binnen de breedte van de huidige rijstroken. Het aanpassen/vervangen van het brugdek biedt de kans om bijv. de portalen anders te plaatsen, waarmee enigszins meer ruimte voor lopen/fietsen gemaakt kan worden.
85.	Hoe wordt de snelfietsverbinding die bij de Broekslootkade heilig is hier opgelost aangezien ze hier parallel lopen?	De snelfietsroute kruist de Pr. Mariannelaan/Geestbrugweg bij de Geestbrug. In de huidige situatie is dit geregeld met verkeerslichten. Het aanpassen van de Geestbrug voor het HOV biedt een kans om ook de fietsroute verder te verbeteren. Hoe precies moet in een volgende fase onderzocht worden.
86.	Als hier HOV meerijdt met het verkeer - dan is het toch ook zinloos om een vrijliggende hov te realiseren op de Binckhorstlaan Voorburgzijde? want als tram niet kan doorrijden op Mariannelaan en	In de schetsontwerpen is gemengd verkeer in de Voorburgse Binckhorstlaan als een optie gesignaleerd. Nadelen hiervan zijn grotere verkeersonveiligheid en minder goede verkeersafwikkeling. Het gaat daarbij niet alleen om snelheid van het OV, maar ook om het goed aanhechten van nieuwe stedelijke centrumgebieden CID en Binckhorst en die

	Geestbrugweg dan levert het geen voordeel omdat daar wel te doen.	te ontsluiten voor / onderdeel te maken van het netwerk van de stedelijke regio Haaglanden.
87.	In hoeverre kan het traject voor de verbetering van de Geestbrugweg gedaan worden als Rijswijk zich nu al moet schikken door een intentieverklaring te tekenen?	De intentieverklaring zegt niets over een variantkeuze of inhoudelijke onderzoeken, maar borgt de intenties, belangen en aandachtspunten van de betrokken partijen vooruitlopend op de besluitvorming over een variant. Deze intenties gaan onder andere over een zorgvuldige afweging van verschillende belangen, een proces waarin de omgeving en bewoners via participatie betrokken worden bij een (eventueel) vervolg en het zoveel als mogelijk rekening houden met de specifieke belangen en aandachtspunten van de verschillende partijen.
88.	Waarom is de route over de Geestbrugweg de enige van de 10 tracés die met halten is ingetekend?	In de schetsontwerpen is bij alle varianten voor alle zoeklocaties rekening gehouden met inpassing van haltes. In de presentatie is dit voor de Geestbrugweg benoemt, omdat dat de belangrijkste aanpassingen voor de Geestbrugweg zijn.
89.	Kent de variant over de Geestbrugweg ook nadelen? (Graag een expliciet schriftelijk antwoord, zoals beloofd)	De voor- en nadelen van ieder tracé moeten volgen uit de inhoudelijke onderzoeken. Alle tracés worden zo objectief mogelijk in beeld gebracht. Het is aan de politiek om te bepalen welke (combinatie van) effecten het grootste gewicht krijgt.
90.	Hoeveel mensen worden er verwacht op de haltes? Verbreden, verlengen??	Dit is onderdeel van de vervoerwaardestudie die op moment nog uitgevoerd wordt.
91.	De herinrichting Geestbrugweg heeft toch het doel om Geestbrugweg veiliger te maken? met name voor fietsers versus auto's? hoe ziet dat er uit? wat zijn hier de plannen? waarom daar geen impressie van maar onduidelijke lijntjes? en hoe past hier HOV binnen deze herinrichting?	In dit geval is de gemeente zelf van plan om actief met de straat aan de gang te gaan, met eigen doelen. Inclusief het betrekken van de wensen uit de omgeving. Als er gekeken wordt naar inpassing van HOV in zo'n straat, wordt er opnieuw overal naar gekeken.
92.	Hier blijft gelden: hoe weet je nu al dat haltes vergroot moeten worden terwijl nog niemand weet hoeveel mensen hier überhaupt gebruik van willen maken?	Als er een hoogwaardig karakter aan de verbinding wordt gegeven, dan moet dit ook veilig kunnen. De huidige haltes voldoen niet meer aan de huidige kwaliteitseisen. Onder andere toegankelijkheid minder validen en kinderwagens etc.
93.	Waar zijn de haltes voorzien op de Broekslootkade? Is dit inpasbaar?	Op de Broekslootkade is een halte voorzien bij de Haagweg. Aan één zijde wordt een perron aangelegd. Daar is weinig ruimte voor. Dus dat zal ten koste gaan van groen.

94.	Waarom is het vervallen van parkeerplaatsen alleen maar een 'oh ja, trouwens', terwijl een van de voorwaarden die de gemeente Rijswijk heeft aangegeven voor de herinrichting van de Geestbrugweg is dat de parkeerruimte niet moet afnemen?	Gegeven de fase van het planproces (= MIRT-verkenning, beoordelingsfase) worden met breed onderzoek zaken nu gesignaleerd om dit op de juiste wijze mee te kunnen wegen in de besluitvorming. Pas in de volgende fase (planuitwerkingsfase) worden maatregelen definitief ontworpen en vastgelegd. Voor de vergelijking wordt wel inzichtelijk gemaakt welke impact een tracé heeft op o.a. parkeren en groen, maar ook welke kansen het biedt voor verbetering.
95.	Ik mis de dwarsdoorsneden in dit deel van de presentatie. Is hier nog ruimte voor fietsers? En wordt fietsverkeer van autoverkeer gescheiden?	In de schetsontwerpen is onderzocht welke aanpassingen voor inpassing van de HOV-verbinding nodig zijn. In de Geestbrugweg gaat dat vooral om de haltes. De integrale herinrichting van de Geestbrugweg is een separaat project van de gemeente Rijswijk. In dat project worden waar nodig dergelijke doorsneden gemaakt en de positie van de fietsers afgewogen.
96.	Hoe zijn de zienswijzen van de gemeente Rijswijk meegenomen in dit onderzoek/studie?	Er wordt vanuit gegaan dat hiermee de zienswijze van de gemeente Rijswijk op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) wordt bedoeld. De gemeente Rijswijk heeft een uitgebreide zienswijze ingediend welke beantwoord is in de Nota van Antwoord (NvA) op de NRD. De NvA is te vinden op www.binckhorstbereikbaar.nl , onder de pagina 'Achtergrond'.
97.	Waar zijn de analyses van verkeersstromen/-effecten en potentieel gebruik van OV?	Dit is onderdeel van de vervoerwaardestudie die op moment nog uitgevoerd wordt.
98.	Wat maakt dat de 'verblijfsfunctie' van het Junopark wel meetelt en de verblijfs-/woonfunctie van Voorburg West en Rijswijk niet wordt genoemd?	Het feit dat de verblijfs- en woonfunctie van Voorburg West en Rijswijk niet specifiek zijn benoemd tijdens de inloopsessie wil niet zeggen dat deze niet even zwaar meetellen. In de inhoudelijke onderzoeken worden objectieve criteria gehanteerd.
99.	Worden de Haagse parkeernormen verplicht in Rijswijk en Voorburg?	Nee, iedere gemeente bepaalt zijn eigen parkeernormen.
100.	Waarom wordt in Den Haag actief tram van fiets ontkoppeld en meer groen in de straten gemaakt. En wordt nu het tegenovergestelde voorgesteld in Rijswijk?	Dat wordt niet voorgesteld. Uit de effectenonderzoeken zal blijken wat de effecten zijn van ieder tracé op de verschillende straten. Keuzes en afwegingen daarover worden pas op basis van de aandachtspunten uit die onderzoeken gemaakt.
101.	Kan door het projectteam ook de verkeersmodellen gepresenteerd worden? wat gaan de varianten doen voor de verkeersintensiteit en doorstroming en hoeveel mensen gaan HOV gebruiken	De verkeersonderzoeken worden op dit moment nog uitgevoerd. Het is niet bekend wanneer deze gereed zijn en in definitieve vorm kunnen worden gedeeld. De intentie is om nog voor de inspraakperiode een toelichting op deze onderzoeken aan de platformleden te geven en aansluitend via een inloopsessie aan alle geïnteresseerden.
102.	Zouden alle haltes rolstoeltoegankelijk worden?	In de schetsontwerpen is inzichtelijk gemaakt hoeveel ruimte nodig is voor inpassing van haltes conform laatste richtlijnen. Toegankelijkheid is daar onderdeel van.

103.	Waarom zijn er geen doorsneden gemaakt over de Geestbrugweg terwijl er aan weerszijden van gevel tot gevel de weg verlegd wordt?	In het geval van de Geestbrug zal er, los van de haltes, niet veel veranderen als gevolg van een aan te leggen HOV verbinding. De integrale herinrichting van de Geestbrugweg is een separaat project van de gemeente Rijswijk. In dat project worden waar nodig dergelijke doorsneden gemaakt.
104.	Hoeveel parkeerplekken moeten er nu in totaal gaan verdwijnen op de Binckhorstlaan, Mariannelaan en Geestbrugweg?	De exacte aantallen zijn niet paraat. Er zit ook een marge in, omdat in de vervolgfase daar een nadere uitwerking voor volgt. Bij de inpassing wordt uitgegaan van het zoveel mogelijk behouden of compenseren van de huidige aantallen parkeerplaatsen. Voor de vergelijking wordt wel inzichtelijk gemaakt welke impact de tracévarianten hebben op o.a. parkeren en groen, maar ook welke kansen het biedt voor verbetering.
105.	Hoe wordt het onderzoek gedaan dat er geen waterbed effect ontstaat voor de hinder van het Rijswijkseplein naar de Geestbrugweg/Haagweg. Dit omdat een van de doelstelling is dat er geen verschuiving mag zijn van knelpunten	In het kader van het lopende verkeersonderzoek wordt inzichtelijk of dit soort effecten inderdaad gaan ontstaan. Waar dat zo is, wordt dat meegenomen in de brede effectbeoordelingen die in het kader van de MIRT-verkenning worden uitgevoerd.
106.	Wat wordt er nu wel en nu wel en niet in de plan-MER voor de Geestbrugweg uitgezocht	Het tracé via de Geestbrugweg wordt volwaardig in het effectenonderzoek meegenomen, conform de afspraak die daar met de gemeente Rijswijk over is gemaakt.
107.	Ik zie graag duidelijke uitgangspunten die objectief vergeleken kunnen worden. Graag ook verlies van #bomen en #parkeerplaatsen meenemen.	De exacte aantallen zijn niet paraat. Er zit ook een marge in, omdat in de vervolgfase daar een nadere uitwerking voor volgt. Bij de inpassing wordt uitgegaan van het zoveel mogelijk behouden of compenseren van de huidige aantallen parkeerplaatsen. Voor de vergelijking wordt wel inzichtelijk gemaakt welke impact de tracévarianten hebben op o.a. parkeren en groen, maar ook welke kansen het biedt voor verbetering.
108.	In Voorburg waren cijfers over vervoerswaarde. Zijn die er voor Rijswijk ook?	Zeker, deze komen beschikbaar zodra de vervoerwaardestudie is afgerond.
109.	Is de voorzitter van het bewonersplatform in dienst van de projectorganisatie?	De voorzitter van het bewonersplatform is ingehuurd door de initiatiefnemers van de MIRT-verkenning.
110.	Belangrijk criterium voor gem. Den Haag was 'ontlasting Rijswijkseplein'. Daardoor valt een realistisch alternatief naar Delft af, nl. via Haagweg/Rijswijkseweg. Hebben de andere stakeholders (behalve Den Haag) in dit stadium hier nog invloed op? Dat punt snap ik sowieso al niet, denk niet dat verleggen Lijn1 daar veel aan gaat veranderen.	De ontlasting van het Rijswijkseplein is een belangrijk criterium voor alle initiatief nemende partijen en een keuze voor het voorkeursalternatief zal ook een keuze zijn van alle betrokken partijen. Het omleggen van lijn 1 is geen doel op zich. Het doel is vooral het ontsluiten van CID-Binckhorst met hoogwaardig openbaar vervoer. Het omleggen van lijn 1 over de Binckhorst is een logische manier om dit te realiseren waarbij het bereik van het

		openbaar vervoer groter wordt zonder dat er veel extra voertuigen hoeven te rijden. Waardoor het openbaar vervoersysteem als geheel efficiënter wordt.
111.	Hoe wordt dit proces als participatie gezien door de projectorganisatie als het initiatief en de doelstellingen allemaal al zijn bepaald?	Het participatieniveau van informeren/raadplegen is van toepassing op de brede groep stakeholders in de omgeving van de Verkenning: dit is eenieder die geïnteresseerd is, een belang heeft of betrokken wil worden bij het project. Waarbij het informeren gaat om informatie verstrekken over de stappen in de Verkenning en de onderzoeksresultaten, houdt raadplegen in dit geval in dat alle geïnteresseerde stakeholders wordt gevraagd om te reageren op de uitgewerkte ontwerpen, de onderzochte effecten en beoordeelde alternatieven, evenals op het voorgestelde voorkeursalternatief. Op deze manier wordt er vanuit de omgeving een toets gedaan op de onderzoeksresultaten, zodat eventuele aandachtspunten kunnen worden meegenomen in de totstandkoming van het Masterplan Mobiliteit. De reacties uit de omgeving worden in het omgevingsverslag meegegeven aan de bestuurders ten behoeve van het bestuurlijk besluit ten aanzien van het voorkeursalternatief. Ook is het denkbaar dat de verzamelde reacties input vormen voor de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende fase: de planuitwerkingsfase.
112.	Is er ook gekeken naar het doortrekken van lijn 11 via deze routes naar Voorburg en verder naar Zoetermeer? Dit is namelijk al een oude wens van Den Haag. De belasting op de routes verdubbeld daardoor Lijn 1 en 11 door je straat.	Er wordt in deze fase geen onderzoek gedaan naar alle mogelijkheden in de lijnvoering. De onderzoeken richten zich nu op het aan de hand van objectieve criteria bepalen van de best scorende vorm van vervoer (bus, tram of lightrail) en de best scorende tracévariant.
113.	Hoe zou een lightrailvariant eruit zien die van voor de Binckhorstbrug tot na de Geestbrug ondertunneld wordt?	Het is niet duidelijk wat de vraagsteller hier precies mee bedoelt.
114.	Hoe staan B&W van Rijswijk hierin? En de oppositiepartijen?	Dit behelst een politieke vraag, die geen betrekking heeft op de inhoudelijke proces van de MIRT-verkenning en niet door de projectorganisatie beantwoord kan worden.
115.	Waarom wordt de meest logische oplossing niet behandeld: een ringlijn van Den Haag CS via De Binckhorst naar Den Haag CS. Als deze ringlijn een hoge frequentie heeft, kunnen de bewoners van De Binckhorst via Den Haag CS heel snel overal heen.	Eén van de doelen van de Verkenning is het behalen van de regionale OV ambities. Onderdeel daarvan is het verbeteren van de regionale verbindingen en een efficiënte exploitatie van het gehele OV systeem. Een traject van Holland Spoor via de Binckhorst naar Den Haag centraal heeft geen toegevoegde waarde voor de regionale verbindingen.
116.	Om welke reden zijn andere tracés al afgefallen en wie heeft dit dan besloten?	In de periode van eind mei tot begin juli 2021 heeft de tracéafweging plaatsgevonden. Hierbij is van alle mogelijke tracévarianten bepaald of ze kansrijk zijn of niet. Deze stap

		noemen we wel zeef 1. De uitkomsten van zeef 1 zijn vastgesteld in een bestuurlijk overleg met bestuurlijk vertegenwoordigers van de zeven betrokken partijen (gemeenten Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, de provincie Zuid-Holland en de ministeries van I&W en BZK).
117.	Jullie waren toch zelf bij de tijdelijke die wordt aangehouden? Waarom niet over een half jaar of een jaar een beslissing?	Er worden veel woningen bijgebouwd in de regio, om te zorgen dat de groei van de mobiliteit die we daardoor krijgen niet alleen door automobilititeit opgevuld wordt is het ook nodig om meer in lopen, fiets en OV te investeren. Om te zorgen dat we in de toekomst betaalbaar en leefbaar kunnen wonen in deze regio moeten we ervoor zorgen dat de bereikbaarheid duurzaam is voor bestaande en nieuwe inwoners. De eerste mensen wonen al in de Binckhorst wat maakt dat de realisatie van een HOV verbinding niet al te lang op zich kan laten wachten.
118.	Wanneer mogen de bewoners het afwegingskader van de tracés ontvangen? Want we zijn nu keuze op keuze aan het stapelen zonder onderbouwing	Deze is gepubliceerd via de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Het document is vindbaar op de website www.binckhorstbereikbaar.nl onder het kopje 'Achtergrond'.
119.	Wordt er bij het onderzoek naar nut en noodzaak ook nog gekeken naar het waarom lijn 1 van het Rijswijkseplein af moet?	Het omleggen van lijn 1 is geen doel op zich. Het doel is vooral het ontsluiten van CID-Binckhorst met hoogwaardig openbaar vervoer. Het omleggen van lijn 1 over de Binckhorst is een logische manier om dit te realiseren waarbij het bereik van het openbaar vervoer groter wordt zonder dat er veel extra voertuigen hoeven te rijden. Waardoor het openbaar vervoersysteem als geheel efficiënter wordt.
120.	Is dit die tracé afweging die nog steeds niet met de bewoner is gedeeld?	De resultaten van de tracéafweging zijn in presentatievorm reeds toegestuurd aan de Platformleden en ook gepubliceerd op onze website (klik op deze link). In het Platform is toegelicht dat er eerst een rapportage in presentatievorm gemaakt is vanwege het korte tijdsbestek waarin de tracéafweging gedaan moest worden. Het uitgeschreven rapport komt er wel is een van de documenten die ter inzage gelegd wordt. We hebben er echter voor gekozen om de (beperkt beschikbare) capaciteit van het ingenieursbureau eerst in te zetten om de ontwerpen uit te werken en de onderzoeken op te starten
121.	Is het niet gewoon een politiek besluit, dat dit over bestaand spoor moet, zodat er geen bestemmingsplannen hoeven worden aangepast?	In de MIRT-verkenning worden meerdere alternatieven met elkaar vergeleken. In de alternatieven die gebruik maken van de Pr. Mariannelaan en/of Geestbrugweg is uitgegaan van gemengd verkeer. Er is onvoldoende ruimte om een geheel vrijliggende HOV-baan (met alle voorzieningen) in te passen. De politiek beslist uiteindelijk over het in de volgende fase uit te werken alternatief op basis van de onderzoeken.

122.	Waarom als de samenhang onderzocht wordt worden de effecten op het omliggende gebied niet doorgerekend	In het kader van de lopende onderzoeken wordt ook inzichtelijk of er effecten op het omliggende gebied gaan ontstaan. Waar dat zo is, wordt dat meegenomen in de brede effectbeoordelingen die in het kader van de MIRT-verkenning worden uitgevoerd.
123.	Waarom is het laten liggen van lijn 1 dan geen variant?	Het omleggen van lijn 1 is geen doel op zich. Het doel is vooral het ontsluiten van CID-Binckhorst met hoogwaardig openbaar vervoer. Het omleggen van lijn 1 over de Binckhorst is een logische manier om dit te realiseren waarbij het bereik van het openbaar vervoer groter wordt zonder dat er veel extra voertuigen hoeven te rijden. Waardoor het openbaar vervoersysteem als geheel efficiënter wordt.
124.	Als lijn 1 omgelegd wordt, verdwijnt dan de tram van de Jan van der Heijdenstraat (en de koppeling met 16 en 17 op het Lorentzplein), of wordt 15 ook verlegd en verdwijnt de tram van de Rijswijkseweg?	In Verkenning wordt uitgegaan dat lijn 1 via de Binckhorst gaat rijden en lijn 15 zijn huidige route.
125.	Schetsontwerpen laten enorme negatieve impact op bestaande omgeving en bewoners zien, waarom is dat geen aanleiding om terug te komen op eerder afgevalen varianten of creatievere oplossingen zoals eerder voorgesteld in bewonersplatform?	In zeef 1 (voorgaande fase) zijn veel tracé varianten met elkaar vergeleken. Er is gekeken welke opties er zijn voor deze verbinding. In de tracé afweging is voor elke optie gekeken of het logisch haalbaar is en inpasbaar en is het een kansrijke optie. Uit die afweging zijn de voorliggende tracés gekomen. Deze voldoen aan de doelstellingen van de Verkenning én zouden technisch mogelijk moeten zijn. In de huidige fase worden al die varianten nog gedetailleerder onderzocht om een nog beter beeld te krijgen bij de kansrijkheid.
126.	Ik vraag mij oprecht af waarom en hoe een intentieovereenkomst ondertekend kan worden als er 0 informatie beschikbaar komt en we nog steeds op alle antwoorden wachten	De intentieverklaring zegt niets over een variantkeuze of inhoudelijke onderzoeken, maar borgt de intenties, belangen en aandachtspunten van de betrokken partijen vooruitlopend op de besluitvorming over een variant. Deze intenties gaan onder andere over een zorgvuldige afweging van verschillende belangen, een proces waarin de omgeving en bewoners via participatie betrokken worden bij een (eventueel) vervolg en het zoveel als mogelijk rekening houden met de specifieke belangen en aandachtspunten van de verschillende partijen.
127.	Kan onderbouwd worden dat lijn 1 het kip met de gouden eieren is en dat door lijn 1 het verkeer in heel de regio vastloopt. Of begrijp ik het dan verkeerd. Want dan komt met lijn 1 toch het knelpunt bij Rijswijk te liggen?	Het omleggen van lijn 1 is geen doel op zich. Het doel is vooral het ontsluiten van CID-Binckhorst met hoogwaardig openbaar vervoer. Het omleggen van lijn 1 over de Binckhorst is een logische manier om dit te realiseren waarbij het bereik van het openbaar vervoer groter wordt zonder dat er veel extra voertuigen hoeven te rijden. Waardoor het openbaar vervoersysteem als geheel efficiënter wordt.

128.	Waarom wordt het schenkviaduct anders oplossen niet meegenomen?	Ter plaatse van het Schenkviaduct gaat deze studie uit van de bestaande situatie. Het Schenkviaduct is een ander onderzoek, waar de ligging van de infrastructuur voor de HOV verbinding tussen Centraal Station en Binckhorst in betrokken wordt.
129.	Waarom past schenkkade op +1 niet maar wel over de Broekslootkade over door Voorburg zuid.	Ter plaatse van het Schenkviaduct gaat deze studie uit van de bestaande situatie. Het Schenkviaduct is een ander onderzoek, waar de ligging van de infrastructuur voor de HOV verbinding tussen Centraal Station en Binckhorst in betrokken wordt. Daar wordt vooralsnog uitgegaan van een ligging op maaiveld. In de Broekslootkade is de hoge ligging een direct gevolg van de hoogte van de brug over de Trekvluit. In de Voorburgse Binckhorstlaan kent één variant een hellingbaan met ruimtelijke impact. De overige varianten gaan hier uit van inpassing op maaiveld.
130.	Waarom zijn van de OV-varianten alleen bus, tram en lightrail meegenomen, terwijl ook de trein van DH CS naar Voorburg of Delft een prima alternatief is?	De trein is inderdaad een goed alternatief voor die verbinding maar niet voor de tussenliggende woonwijken of werkgebieden. Het voornaamste doel van de OV-varianten is om de woningbouw in de Binckhorst mogelijk te maken.
131.	Niet van grof naar fijn doorgaan maar je eerdere keuzes durven te heroverwegen, is dat niet een verstandiger weg en passender bij een nieuwe bestuursstijl?	Nu worden in de onderzoeksrapportages al een aantal aandachtspunten bekeken. Zo zijn er voor elke variant aandachtspunten te benoemen. Die worden in de effectenstudie als aandachtspunt meegenomen. Dit moet dan opgelost worden. Als het niet op te lossen blijkt te zijn, dan gaan we terug.
132.	Waarom kan niet gewacht worden tot de Gemeente Rijswijk met de herontwikkeling van de Geestbrugweg gaat starten en dat evt. samenvoegen?	Dat is inderdaad mogelijk en kan door de bestuurders worden besloten.
133.	Rijswijk zou toch integraal onderdeel zijn van het onderzoek? Waarom wordt er dan de hele tijd verwezen naar de Gemeente Rijswijk	De gemeente Rijswijk is (nog) geen initiatiefnemer.
134.	Ik hoor een toezegging dat er nog een weg terug is (terug naar andere opties) na keuze voor een bepaalde optie en bij verdere uitwerking problemen rondom veiligheid/parkeercapaciteit/etc. niet opgelost kunnen worden. Kunnen we dat op schrift krijgen?	Nu worden al een aantal aandachtspunten rond verkeersveiligheid bekeken. Zo zijn er voor elke variant aandachtspunten te benoemen. Die worden in de effectenstudie als aandachtspunt meegenomen. Dit moet dan opgelost worden. Als het niet op te lossen blijkt te zijn, dan gaan we terug.
135.	Wiens beleid is het om autogebruik te voorkomen?	Autogebruik voorkomen is geen beleidsdoelstelling, wel het bevorderen van een mobiliteitstransitie naar duurzame vormen van mobiliteit zoals lopen, fietsen of het openbaar vervoer.

136.	Waarom wordt een bus wel onderzocht door de straten maar was dit geen optie door de Rotterdamsebaan?	In zeef 1 is de busvariant via de Rotterdamsebaan afgevalen. Deze variant heeft te weinig meerwaarde voor het primaire doel van de Verkenning om de stedelijke ontwikkeling van de Binckhorst mogelijk te maken. Bij deze variant zijn er namelijk geen haltes mogelijk in de zuidelijke Binckhorst.
137.	Wilt u bij het verlies van het #Parkeerplaatsen meenemen dat aan de broekslootkade in Rijswijk geparkeerd wordt op het 'schelpenpad' en op delen van de stoep?	Voor de vergelijking wordt inzichtelijk gemaakt welke impact het tracé heeft op o.a. parkeren en groen, maar ook welke kansen het biedt voor verbetering. De bestaande parkeersituatie op de Broekslootkade is bekend bij de onderzoekers.
138.	Graag ontvang ik een uitdraai van alle bovenstaande vragen tbv openbare informatievoorziening van de bewoners?	Alle tijdens de inloopsessie gestelde vragen zijn in dit document opgenomen. Dit document wordt aan de deelnemers per mail gestuurd en op de website www.binckhorstbereikbaar.nl onder kopje 'agenda' opgenomen.
139.	Als het omleggen van lijn 1 niet het doel is, hoe kan het dan dat de bus variant door de Rotterdamsebaan is afgevalen als variant? Die scoorde overal plusjes behalve op oplossen knelpunt Rijswijkseplein. En een bus door de Geestbrugweg is wel een variant. Wat is de logica hierachter?	In zeef 1 is de busvariant via de Rotterdamsebaan afgevalen. Deze variant heeft te weinig meerwaarde voor het primaire doel van de Verkenning om de stedelijke ontwikkeling van de Binckhorst mogelijk te maken. Bij deze variant zijn er namelijk geen haltes mogelijk in de zuidelijke Binckhorst.
140.	Zit er iemand van de Fietzersbond in het platform	Ja, de Fietzersbond is vertegenwoordigd in het Platform.
141.	Zijn de uitgangspunten v.w.b. de verwachte belasting van het OV inzichtelijk en betrouwbaar?	Jawel, voor alle alternatieven zijn de reizigersaantallen straks zichtbaar in de onderzoeksresultaten van de vervoerwaardestudie.
142.	Wanneer kunnen we de resultaten naar het onderzoek van de busverbinding door de Victor Boogie Woogie verwachten?	De resultaten van de tracéafweging zijn in presentatievorm gepubliceerd op onze website. In het Platform en aan de raadsleden is toegelicht dat er eerst een rapportage in presentatievorm gemaakt is vanwege het korte tijdsbestek waarin de tracéafweging gedaan moest worden. Het uitgeschreven rapport komt er wel en is een van de documenten die ter inzage gelegd wordt. We hebben er echter voor gekozen om de (beperkt beschikbare) capaciteit van het ingenieursbureau eerst in te zetten om de ontwerpen uit te werken en de onderzoeken op te starten.
143.	Waarom wordt er op de Broekslootkade maar 1 halte onderzocht en op de Geestbrugweg 2	De varianten via de Broekslootkade en via de Geestbrugweg kennen een gelijk aantal haltes, met ongeveer gelijke halteafstanden. Haltes bij route via Broekslootkade/Jupiterkade: Binckhorstlaan, Haagweg/Broekslootkade en Haagweg/Geestbrugweg. Haltes bij route via Geestbrugweg: Binckhorstlaan, Geestbrug, Haagweg/Geestbrugweg.

144.	Hoeveel gaat het niet meer lopen van lijn 1 over het Rijswijkseplein de problemen daar oplossen? Hoeveel scheelt het? En waar baseren we dat op? Is dat niet iets om in samenhang met de andere regionale ontwikkelingen aan te pakken ipv nu eventjes over deze boeg?	Het omleggen van lijn 1 is geen doel op zich. Het doel is vooral het ontsluiten van CID-Binckhorst met hoogwaardig openbaar vervoer. Het omleggen van lijn 1 over de Binckhorst is een logische manier om dit te realiseren waarbij het bereik van het openbaar vervoer groter wordt zonder dat er veel extra voertuigen hoeven te rijden. Waardoor het openbaar vervoersysteem als geheel efficiënter wordt.
145.	Het blijft ongemakkelijk om intentieverklaringen te ondertekenen als nog niet alle varianten serieus zijn onderzocht.	De intentieverklaring zegt niets over een variantkeuze of inhoudelijke onderzoeken, maar borgt de intenties, belangen en aandachtspunten van de betrokken partijen vooruitlopend op de besluitvorming over een variant. Deze intenties gaan onder andere over een zorgvuldige afweging van verschillende belangen, een proces waarin de omgeving en bewoners via participatie betrokken worden bij een (eventueel) vervolg en het zoveel als mogelijk rekening houden met de specifieke belangen en aandachtspunten van de verschillende partijen.
146.	Is er ook een MKBA?	Ja er wordt ook een Maatschappelijke Kosten Batenanalyse (MKBA) geproduceerd.
147.	Waarom is de stekker uit de kosten baten analyse van het doortrekken bij Voorburg?	Het is niet duidelijk wat vraagsteller hier bedoeld.
148.	Wordt er in de MKBA ook de leefbaarheid van de buurt opgenomen? De leefbaarheid gaat aanzienlijk achteruit op de Binckhorstlaan zuid, geestbrugweg en prinses Mariannelaan.	Ja, dit wordt in de MKBA meegenomen.
149.	Hoe wordt de afweging gemaakt tussen kosten en leefbaarheid of gaat iemand concluderen dat onze (Rijswijk) leefbaarheid niet zoveel waard is en dat er een kans is dat er iemand naar kan gaan kijken?	De mogelijke veranderingen van de (bestaande) fysieke omgeving, en daarmee ook de leefbaarheid, worden in de brede effectonderzoeken op dezelfde feitelijke manier in beeld gebracht voor alle tracés.
150.	Ik had echt begrepen dat de ontlasting van Rijswijkseplein de belangrijkste reden was dat huidige route van lijn 1 niet gebruikt kon worden voor ontsluiting richting Rijswijk. Op welk punt wordt die route dan wel weer een optie?	Het omleggen van lijn 1 is geen doel op zich. Het doel is vooral het ontsluiten van CID-Binckhorst met hoogwaardig openbaar vervoer. Het omleggen van lijn 1 over de Binckhorst is een logische manier om dit te realiseren waarbij het bereik van het openbaar vervoer groter wordt zonder dat er veel extra voertuigen hoeven te rijden. Waardoor het openbaar vervoersysteem als geheel efficiënter wordt.
151.	Is de impact bekeken voor de hulpdiensten over de Geestbrugweg als de weg aangepast wordt aan de nieuwe OV verbinding?	Ja, dat wordt meegenomen.

152.	De huidige route van lijn 1 is van belang voor de bereikbaarheid van HS en de Haagsche Hogeschool. Lijn 17 ligt daarvoor wat onhandig. Hoe wordt dat probleem gezien?	Dat dilemma wordt bij de besluitvorming meegenomen. De voorkeur wordt uitgesproken over de voertuigkeuze (bus, tram of lightrail) en de inpassing van de infrastructuur (route; links rechts of midden in de straat; hoog, maaiveld of laag). De lijnvoering over die infrastructuur wordt door nog veel meer aspecten beïnvloed en wordt pas in het jaar voordat de infrastructuur gereed is vastgelegd in de concessie tussen MRDH en HTM.
153.	Hoe wordt tot een voorkeursvariant gekomen?	De politiek beslist over het in de volgende fase uit te werken alternatief op basis van een dossier. Dat dossier bestaat uit een Masterplan Bereikbaarheid met daaronder alle effectenstudies (MKBA en m.e.r.), een omgevingsverslag, de inspraakreacties en een nota met antwoorden op die zienswijzen en de principe afspraken die regionaal gemaakt moeten worden over de verdeling van diverse bijdragen van partijen om het initiatief te financieren.
154.	Aandachtsbord Binckhorstbrug 30 km en verboden voor vrachtverkeer en bussen. Wat moet daar sowieso gebeuren?	De Binckhorstbrug wordt door de gemeente Den Haag aangepakt omdat de draagkracht van de brug door veroudering onvoldoende is geworden.
155.	Worden de schetsontwerpen waar nodig nog aangepast n.a.v. de gegeven opmerkingen?	Nee, de opmerkingen worden meegenomen in de vervolgfase maar de schetsen zijn na kerst 2021 niet meer aangepast, omdat toen de overige effectenstudies gestart zijn die de schetsontwerpen als basis hebben.
156.	Worden daar ook al onze vragen inclusief beantwoording bijgevoegd?	Onderdeel van de stukken set die ter inzage wordt gelegd is het omgevingsverslag. In het omgevingsverslag zijn de tijdens platformbijeenkomsten, inloopsessies en persoonlijke gesprekken opgehaalde ervaringen, meningen, suggesties en vragen samengevat zodat bestuurders dit in de verdere besluitvorming mee kunnen wegen.
157.	De Geestbrugweg is gedetailleerder uitgewerkt. Het lijkt alsof de keuze al is gemaakt. Hoe kijken de onderzoeker hier tegenaan?	Van alle varianten wordt hetzelfde detailniveau van tekeningen gemaakt.
158.	Was die schouw precies tijdens een lockdown?	Projectteamleden zijn op meerdere momenten op locatie wezen kijken (met en zonder lockdown).



Sfeerverslag inloopsessie MIRT-Verkenning¹ CID-Binckhorst 8 dd. 10 mei 2022

Locatie: Bedrijfsverzamelgebouw de Compagnie, Geestbrugkade 32

De achtste² inloopsessie vond in fysieke vorm plaats op dinsdagavond 10 mei 2022 (19:00 uur - 21:00 uur) in het Bedrijfsverzamelgebouw de Compagnie in Rijswijk. Naar schatting hebben rond de 50 geïnteresseerden de avond bezocht. Vanuit de projectorganisatie waren de drie betrokken gemeenten en de onderzoeksbureaus vertegenwoordigd.

De inloopsessie had als doel om geïnteresseerden te informeren over wat er in platformbijeenkomst 8 is besproken. Bij vier tafels kon men vragen stellen over de volgende onderwerpen:

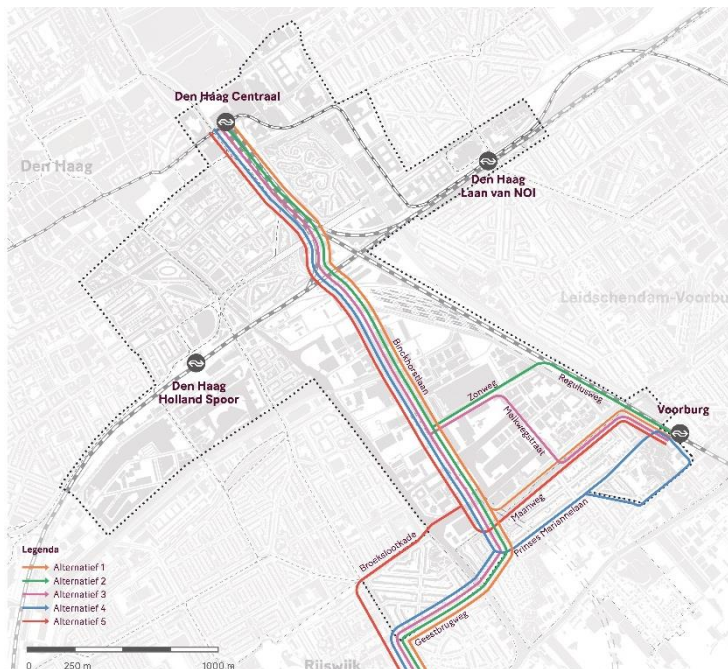
1. Samenhang, inhoud en status onderzoeken MIRT-Verkenning
2. Methodiek vervoerwaardestudie
3. Intentieverklaring MIRT-Verkenning
4. Platform, omgevingsverslag en vervolgproces

Ook vragen over andere onderwerpen konden gesteld worden.

Vragen en onderwerpen

Er is een toelichting gegeven over de tien tracés die zijn onderzocht. Hoe lopen de verschillende tracés precies en welke vervoersmiddelen (bus, tram of lightrail) kunnen waar rijden?

Bij de MIRT-Verkenning zijn meerdere mogelijke tracés onderzocht vanaf Den Haag Centraal naar station Voorburg en richting Rijswijk-Delft. Alle mogelijke tracés zijn hieronder te zien.

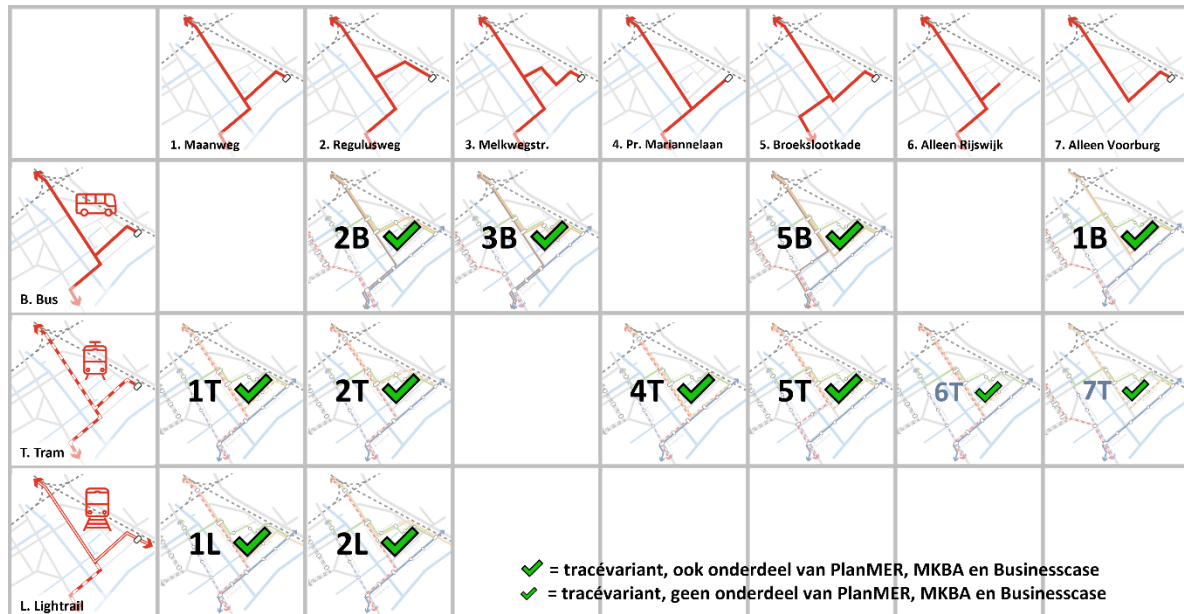


¹ MIRT staat voor 'Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport'.

² Deze fysieke inloopsessie stond in het teken van platformbijeenkomst 8. Inloopsessie 6 stond in het teken van platformbijeenkomsten 6 en 7. Om verwarring te voorkomen wordt de inloopsessie die fysiek plaatsvond op 10 mei 2022 beschouwd als de achtste inloopsessie.



Per tracé is bepaald of het mogelijk is om met een tram, bus of lightrail over het tracé te rijden. Dit heeft geresulteerd in tien varianten. In onderstaande afbeelding zijn de tien varianten te zien, in grote zwarte letters.



Verder was men vooral geïnteresseerd in de voorlopige uitkomst van de onderzoeken, oftewel welk tracé de meeste kans heeft om als voorkeursvariant te worden gekozen. Deze vraag kan pas worden beantwoord na vrijgave van het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en de Plan-MER door de colleges van Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Dat gebeurt naar verwachting eind juni 2022 waarna de documenten ter inzage worden gelegd.

Men had ook vragen over de effecten van de HOV-baan op het autoverkeer in de regio, en met name de doorstroming van het verkeer op de Geestbrugweg en Prinses Mariannelaan en of dit in voldoende mate is meegenomen in de vervoerwaardestudie die is uitgevoerd. De projectorganisatie heeft aangegeven dat dit het geval is.

Verder is gesproken over de betrokkenheid van de gemeente Rijswijk bij de MIRT-Verkenning. Men gaf aan dat zij de rol van Rijswijk in de MIRT-Verkenning onduidelijk vinden en zich afvragen in hoeverre de gemeente Rijswijk als gelijkwaardige partij onderdeel is van de MIRT-Verkenning. Hierbij is aangegeven dat de gemeente Rijswijk een reactie heeft ingediend op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Naar aanleiding van deze reactie neemt de gemeente deel aan het ambtelijk en bestuurlijk overleg van de MIRT-Verkenning, samen met de andere partijen. Daarnaast heeft de gemeente Rijswijk net als de andere partijen ook de intentieverklaring ondertekend als opmaat naar een bestuurlijke overeenkomst. In de intentieverklaring heeft de gemeente Rijswijk aangegeven wat zij belangrijk achten in inhoud en proces van de MIRT-Verkenning. Wanneer in het proces aan een aantal voorwaarden wordt voldaan, neemt de gemeente Rijswijk opdrachtgeverschap in overweging.



Zorgen

Naast verduidelijkende vragen uitten aanwezigen ook hun zorgen over de toekomstige HOV-verbinding. Het belang van goed openbaar vervoer in de regio, zeker in relatie tot de woningbouw-opgave in de Binckhorst, is door de meeste aanwezigen erkend. Echter, bewoners van verschillende straten waar de verbinding mogelijk kan komen te liggen, gaven aan dat de huidige verkeerssituatie al druk en onveilig is, waarbij de extra toevoeging van een HOV-verbinding door die straten als onmogelijk wordt ervaren.

Meerdere malen is gesproken over maatregelen om het autoverkeer in bepaalde straten te weren zodat de HOV-verbinding daar veilig ingepast kan worden. Hierbij werd wel steeds benoemd dat de bereikbaarheid van de huidige bewoners gewaarborgd moet blijven.

Ook het verlies aan groenstroken en biodiversiteit is gedurende de avond vaker aan de orde geweest. Bewoners benoemen het behoud van de weinige stukken groen in het gebied als aandachtspunt die meegenomen moet worden in de besluitvorming.