

Nr. Vraag	Antwoord
<p>1 Welk bevoegd gezag heeft over dit tracé beslist?</p>	<p>De colleges van B&W van Den Haag en Leidschendam-Voorburg hebben de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) vastgesteld.</p> <p>In de NRD is het plangebied opgenomen waarbinnen het tracé van een nieuwe verbinding van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) wordt gezocht.</p> <p>Bij de vastgestelde ruimtelijke ontwikkeling van de Binckhorst is het uitgangspunt dat de hoofdverbindingen voor zowel auto, fiets als OV langs de Binckhorstlaan liggen.</p>
<p>2 In de tijdelijke plannen tot 2023 wordt door verkeersmaatregelen voorrang aan het OV gegeven. Betekent dit dat er in die tijd ook al een aparte vrije baan voor het openbaar vervoer door Voorburg wordt gerealiseerd?</p>	<p>Nee, tot 2023 wordt alleen een vrije OV-baan langs een gedeelte van de Binckhorstlaan gerealiseerd, zoals vastgelegd in het Omgevingsplan Binckhorst.</p>
<p>3 Op de gepresenteerde kaarten staat de route door Voorburg ingetekend langs het huidige spoor Den Haag / Utrecht. Ligt de route door Voorburg al vast?</p>	<p>Er zijn verschillende mogelijkheden om van de Binckhorstlaan in Den Haag naar Station Voorburg te komen. De tracés van de 3 alternatieven zijn voorzien binnen het aangegeven plangebied. De ingetekende route langs het spoor is wel als de meest logische route uit de eerdere afweging naar voren gekomen.</p> <p>Het stukje plangebied tot het spoor en de A12 is iets ruimer. De Westenburgstraat is voor de HOV-bus namelijk ook een mogelijkheid als de bus daar met het verkeer meerijdt en geen aparte baan krijgt.</p>

Nr. Vraag	Antwoord
<p>4 Kan er iets gezegd worden over de (ligging) van de alternatieven die nu onderzocht worden. En hoeveel alternatieven worden onderzocht?</p>	<p>De tracés van de 3 alternatieven (tram, lightrail, snelle bus op eigen baan) liggen binnen het aangegeven plangebied. Uit eerder onderzoek in 2019 is een tracé naar voren gekomen dat het meest voor de hand ligt (Den Haag Centraal – Lekstraat – Binckhorstlaan –Maanweg - Station Voorburg en een verbinding naar Delft via de Binckhorstlaan- Geestbrugweg). De exacte ligging van de tracés binnen dit plangebied en de hoogteligging is onderdeel van onderzoek waarin voor ieder alternatief een schetsontwerp wordt opgesteld.</p> <p>Drie alternatieven (tram, lightrail, snelle bus op eigen baan) worden in het Plan-MER onderzocht en beoordeeld. Wat het voorkeursalternatief wordt, volgt in de volgende fase. In het (ontwerp) Masterplan Mobiliteit volgt de onderbouwing van het voorkeursalternatief.</p>
<p>5 Corona heeft effect op thuis werken en naar verwachting de komende jaren op de verkeers- en vervoersbewegingen. Neemt u dit mee?</p>	<p>De verwachting is dat na de Coronacrisis het OV-gebruik weer zal toenemen. Bovendien is in de Binckhorst nu geen goede OV-ontsluiting aanwezig. Een goede verbinding is dus in ieder geval nodig. Juist in de Binckhorst zal komende jaren veel gebouwd worden. Om meer ruimte te hebben voor wonen, werken en verblijven en Den Haag bereikbaar en leefbaar te houden, is een mobiliteitstransitie nodig. Daarbij vormen het openbaar vervoer, fietsen en lopen de ruggengraat van een (nieuw) vervoersysteem voor zowel lokale, regionale als nationale verbindingen. Het autogebruik kan daarin niet meer worden gefaciliteerd zoals we dat nu gewend zijn.</p>

Nr. Vraag	Antwoord
<p>6 In hoeverre ligt het traject al vast en zou dit nog kunnen wijzigen afhankelijk van het alternatief dat uiteindelijk gekozen gaat worden?</p>	<p>De tracés van de drie alternatieven (tram, lightrail, snelle bus op eigen baan) liggen binnen het aangegeven plangebied. Uit eerder onderzoek in 2019 is een tracé naar voren gekomen dat het meest voor de hand ligt (Den Haag Centraal – Lekstraat – Binckhorstlaan –Maanweg - Station Voorburg en een verbinding naar Delft via Binckhorstlaan-Geestbrugweg). De exacte ligging van de tracés binnen dit plangebied en hoogteligging is onderdeel van onderzoek waarin voor ieder alternatief een schetsontwerp wordt opgesteld. Een deel van het tracé is al wel vastgelegd in het Omgevingsplan Binckhorst. Dit plan voorziet in een ruimtereservering langs de oostzijde van de Binckhorstlaan om een toekomstige hoogwaardige OV verbinding (HOV) op een eigen baan te kunnen maken over de Binckhorstlaan waarmee zowel een verbetering van het aanbod aan OV mogelijk wordt als een goede doorstroming van het OV over de Binckhorstlaan kan worden gewaarborgd.</p>
<p>7 Hoe worden de vervoers- en verkeersbewegingen van recreëren buiten de Binckhorst meegenomen in de berekeningen?</p>	<p>Er wordt niet specifiek gekeken naar recreatie buiten de Binckhorst maar naar al het verkeer samen. De focus van dit onderzoek ligt vooral op de verschillen tussen de 3 alternatieven onderling. Via een verkeersprognosemodel worden wel de effecten van de alternatieven op de (toe- en afname) van het autoverkeer meegenomen.</p>

Nr. Vraag	Antwoord
<p>8 Hoe worden de criteria gewogen om het voorkeursalternatief te bepalen?</p>	<p>De effecten (inclusief financiële haalbaarheid) komen in het milieueffectrapport (Plan-MER) te staan. Met het beoordelingskader uit de NRD worden effecten beoordeeld en ‘vertaald’ naar een kwalitatieve score (plussen en minnen). Wij geven niet aan welk aspect meer of minder belangrijk is. De uiteindelijke afweging om vervolgens tot een voorkeursalternatief te komen (dat heet ‘zeef 2’ in een verkenning) volgt daarna en wordt gedaan door de 6 initiatiefnemers (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Gemeente Den Haag, Gemeente Leidschendam-Voorburg), de resultaten uit het milieueffectrapport worden daarin meegenomen. Hierbij is het van belang dat het voorkeursalternatief ook echt een oplossing biedt voor de opgave op het gebied van bereikbaarheid waarvoor de verkenning is gestart en daarnaast wordt ook gekeken naar de belangen van milieu en omgeving.</p> <p>Het voorkeursalternatief wordt uiteindelijk opgenomen in het (ontwerp) Masterplan dat door de gemeenteraden van Den Haag en Leidschendam-Voorburg wordt vastgesteld.</p>
<p>9 Zijn er ervaringen wat betreft geluid en andere omgevingseffecten (zichtlijn) met de lightrail in Den haag of andere grote steden bekend?</p>	<p>Op dit moment is niet inzichtelijk in hoeverre er ervaringen zijn wat betreft geluid en andere omgevingseffecten van een lightrail. De verwachting is dat er onderzoeksresultaten beschikbaar komen. Voor deze studie zal een geluidsspecialist voor elk alternatief de effecten in kaart brengen. Deze komen in het milieueffectrapport te staan.</p>

Nr. Vraag	Antwoord
<p>10 Wat is de hoogte van de lightrail, en in hoeverre hebben omwonenden direct zicht op de lightrail?</p>	<p>Voor de lightrail wordt een schetsontwerp vastgesteld. Hiervoor geldt dat het andere verkeer er onderdoor moet kunnen wanneer de lightrail op hoogte komt. De Beatrixlaan in Den Haag kent al zo'n constructie. De geschatte hoogte van de bovenkant van de constructie, te weten de bovenleiding, is circa 8 meter. In welke mate dit in de gezichtslijn van omwonenden valt, is nu nog niet duidelijk. Het stedenbouwkundig plan van de Binckhorst stelt dat de onderste verdiepingen van de nieuwbouwwoningen bedoeld zijn voor kantoren, winkels etc. De woonlagen starten dus niet vanaf maaiveld.</p>
<p>11 Kan de fiets worden meegenomen in de lightrail?</p>	<p>Dit is geen onderdeel van deze studie. Dat bepaalt uiteindelijk de vervoerder. In dit stadium van het onderzoek (verkenning) wordt vooral gekeken naar de ligging van het tracé en de effecten van tram, lightrail of bus om te komen tot een voorkeursalternatief dat wordt opgenomen in het (ontwerp) Masterplan en waarmee de mobiliteitsstrategie voor CID/Binckhorst wordt vastgelegd. In het bestaande tramnetwerk van Den Haag is de RandstadRail een uitstekend voorbeeld van de lightrail. Bij de RandstadRail kan een fiets meegenomen worden. Dit kan alleen op werkdagen na 19.00 uur en in het weekend. Er is bij het maken van plannen overigens veel aandacht voor het stimuleren van het fietsgebruik. Zo wordt onderzocht of bij OV-haltes een uitbreiding van fietsparkeren en deelvervoer mogelijk is.</p>

Nr. Vraag	Antwoord
<p>12 Er zijn nu nog weinig bewoners in de Binckhorst die kunnen participeren in dit traject. Is het voor toekomstige bewoners mogelijk later in het traject te kunnen participeren?</p>	<p>Dat heeft de aandacht, het is een uitdaging om toekomstige bewoners nu al te identificeren en mee te laten denken. Wel zijn de betrokken partijen zich ervan bewust dat een nieuwe HOV-verbinding er ook is voor toekomstige bewoners en hun belangen. Binnen de huidige procedure is er nu inspraak tijdens de terinzagelegging van de NRD en bij het Ontwerp-Masterplan met het Plan-MER. In de volgende fase, de planuitwerking, zal er opnieuw een procedure worden doorlopen waarbij ook participatiemomenten/inspraak wordt geboden.</p>
<p>13 In hoeverre wordt rekening gehouden met (de bereikbaarheid van) de gevestigde bedrijven nabij en in de Binckhorst in het onderzoek?</p>	<p>De bereikbaarheidseffecten worden meegenomen in het onderzoek, zoals aangegeven in het afweegkader van het Plan- MER. Hierbij zullen reistijden opgenomen worden voor alle vervoersvormen zoals fietsen, lopen, auto en OV. Daarbij is de bereikbaarheid van 'arbeidsplaatsen' in het gebied een onderdeel (citaat uit NRD tabel 4-2: Bereik per modaliteit (auto, OV, fiets en voetgangers) binnen 30 en 45 minuten, van mensen, arbeidsplaatsen en voorzieningen/ recreatiegebieden.)</p>
<p>14 Broekslootkade valt onder de ecologische zone Natura 2000, in hoeverre beïnvloedt dit de keuzes voor OV?</p>	<p>De Broekslootkade is geen onderdeel van een Natura2000-gebied maar is onderdeel van de stedelijke ecologische verbindingzone van de gemeente Den Haag. Natuur is één van de punten uit het afweegkader zoals opgenomen in hoofdstuk 4 van de NRD. Dit wordt meegenomen in het onderzoek. We kijken daarbij naar de effecten op de ecologische verbindingzone bij de Maanweg en ook naar ecologische zones buiten het CID en de Binckhorst die aan het tracé grenzen.</p>

Nr. Vraag	Antwoord
<p>15 Gaat de verbinding van Den Haag Centraal Station richting station Voorburg over de Maanweg? En komt er in de tweede fase ook een verbinding over de Binckhorstlaan in Voorburg?</p>	<p>Ja dat is onderdeel van het onderzoek. De gedachte is dat de nieuwe HOV-verbinding via de Binckhorstlaan en de Maanweg loopt. Op lange termijn kan de verbinding doorgetrokken worden richting de regio via station Voorburg naar Zoetermeer.</p> <p>Het zuidelijk deel van de Binckhorstlaan is ook onderdeel van het plangebied in verband met de verbinding richting Delft (aansluiten op bestaande tramsporen) en is onderdeel van de eerste fase tot 2030.</p>
<p>16 Hoe worden inpassingsmaatregelen gefinancierd? Betalen gemeenten zelf de inpassingsmaatregelen op hun grondgebied?</p>	<p>Dat is onderdeel van de opgave en hoort dus bij de gekozen oplossing. De financiering van de oplossing is in zijn geheel een opgave voor de initiërende overheden. Dat zijn het Rijk, MRDH, provincie en de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg.</p>
<p>17 Is er sprake van een tramlijn door de Prinses Mariannelaan?</p>	<p>In de studie gaan we uit van een HOV-verbinding via de Maanweg. Gelet op het doel en de opgave (verstedelijking mogelijk maken door hoogwaardige (OV)-mobiliteitsmaatregelen te treffen) is de meest geschikte route via de Maanweg. Het gebruik van de bestaande tramsporen via de Prinses Mariannelaan om vanuit het zuidelijk deel van de Binckhorstlaan richting station Voorburg te gaan is alleen in beeld als mogelijke tijdelijke faseringsoptie.</p>

Nr. Vraag	Antwoord
<p>18 De verkenning is al een tijd gaande. Waarom nu pas informatie en inspraak, terwijl er al alternatieven zijn afgevallen?</p>	<p>In een Verkenning werken we van grof naar fijn met behulp van zogenaamde ‘trechteringsmomenten’. Er wordt breed begonnen met het in beeld brengen van de problemen en mogelijke oplossingen, maar deze zijn niet allemaal kansrijk. Deze oplossingen zijn vervolgens getrechterd naar de kansrijke oplossingen. Het proces waarin dit gebeurt wordt toegelicht in de NRD. De 3 te onderzoeken alternatieven zijn samengesteld op basis van de resultaten van de vorige, analytische fase van de Verkenning. De huidige alternatieven zijn vanuit die studie als meest kansrijk naar voren zijn gekomen. Hierover is geen inspraak mogelijk geweest, wel is er in 2019 participatie geweest met diverse partijen, waaronder overheden, belangenorganisaties en mobiliteitspartijen.</p>
<p>19 Is er overleg met de ondernemingsvereniging I'm Binck?</p>	<p>Er is regulier overleg met I'm Binck en ook met andere belangenorganisaties in het gebied.</p>
<p>20 Hoe is de aansluiting met het openbaar vervoer in Rijswijk, specifiek de Haagweg?</p>	<p>De aansluiting met de Haagweg wordt voorzien via de verbinding vanaf de Binckhorstlaan via de huidige tramsporen op de Geestbrugweg.</p>
<p>21 Maken de trams of bussen geen gebruik van de tramrails die nu in de Prinses Mariannelaan liggen?</p>	<p>In de te onderzoeken alternatieven wordt geen gebruik gemaakt van de sporen in de Prinses Mariannelaan tussen de Binckhorstlaan en Station Voorburg.</p>
<p>22 De Binckhorstlaan tussen Maanweg en Prinses Mariannelaan wordt gebruikt als tracé richting Delft. Komt er ook een verbinding richting treinstation Voorburg?</p> <p>En welke effecten worden nu verwacht (expert judgement) voor verkeersdoorstroming/veiligheid/trillingen etc. indien betreffende gedeelte van Binckhorstlaan (BHL) -> Geestbrugweg als OV-tracé wordt ingericht?</p>	<p>In de te onderzoeken alternatieven wordt geen gebruik gemaakt van de sporen in de Prinses Mariannelaan tussen de Binckhorstlaan en Station Voorburg. Het gebruik van de bestaande tramsporen via de Prinses Mariannelaan om vanuit het zuidelijk deel van de Binckhorstlaan richting station Voorburg te gaan is alleen in beeld als mogelijke tijdelijke faseringsoptie.</p> <p>De effecten van de alternatieven zijn nog niet bekend en worden onderzocht in de MER. Bij de uitwerking wordt ook gekeken naar de verkeersdoorstroming in het gebied.</p>

Nr. Vraag	Antwoord
<p>23 Hoe blijven de Binckhorst én Voorburg bereikbaar?</p>	<p>Juist door de nieuwe inwoners in de Binckhorst op andere manieren dan alleen met de auto te laten verplaatsen willen we de bereikbaarheid voor zowel de Binckhorst en de omgeving verbeteren.</p>
<p>24 Kunnen er i.h.k.v. deze inspraakronde ook alternatieve tracés worden aangedragen?</p>	<p>Ja, de zienswijzen kunnen betrekking hebben op alle onderdelen van de NRD, dus ook op de alternatieven (en plangebied). Het bevoegd gezag bepaald vervolgens of dergelijke suggesties worden meegenomen in het onderzoek.</p>
<p>25 Zijn ook andere tracés in de analytische fase onderzocht (en afgevallen)?</p>	<p>In de analytische fase (2019) is breed gekeken naar oplossingsrichtingen met mobiliteitsmaatregelen om te komen tot kansrijke oplossingsrichtingen die bijdragen aan de opgaven van de verkenning. De focus lag in deze analytische fase vooral op doelbereik (bereikbaarheid), de haalbaarheid en de betaalbaarheid. Het resultaat was dat de kansrijke alternatieven bestaan uit een pakket aan bereikbaarheidsmaatregelen inclusief een HOV-verbinding. Andere tracés die bekeken zijn (volledig langs het spoor, via de Broekslootkade, of een volledig ondergrondse oplossing) zijn in een vroeg stadium afgevallen aangezien deze niet voldoen aan de doelstellingen van ontsluiting Binckhorst of betaalbaarheid.</p>
<p>26 Hoe verhoudt deze studie zich tot de Schaalsprong OV Den Haag in het kader waarvan ook naar regionale ontsluiting wordt gekeken?</p>	<p>Deze verbinding en studie is een onderdeel van de uitwerking van de Schaalsprong OV Den Haag en regio. De regionale ontsluiting (doorkoppeling naar Zoetermeer) is een volgende fase (en studie). De Schaalsprong focust zich op het regionaal schaalniveau, deze Verkenning richt zich op het gebied in de Binckhorst en directe omgeving.</p>
<p>27 Is er sprake van een voorkeursrecht van ProRail op uitbreiding van het spoor DH - Voorburg met twee sporen?</p>	<p>Dit moet in overleg met ProRail / NS verder worden onderzocht. Hier is geen ruimte voor vrij gehouden, in samenspraak met ProRail. Als de HOV wordt gerealiseerd, moet dit worden gezien als de uitbreiding van het spoor Den Haag-Voorburg.</p>

Nr. Vraag	Antwoord
<p>28 Waarom loopt het tracé langs de Tuinluststraat en niet over bestaande tramrails en weg? Wat doet dit met de overlast en waardevermindering van de omringende woningen?</p>	<p>Met een HOV langs de Maanweg worden de te ontwikkelen woningen en ruimtelijke ontwikkelingen langs de Maanweg ontsloten. Bij de keuze voor de tracés is de inpassing een groot aandachtspunt met als doel om zoveel mogelijk overlast te voorkomen en bestaande functies en groen te behouden.</p> <p>In de Plan-MER worden de effecten (ruimtebeslag en overlast) onderzocht. Onderzoek naar mogelijke waardevermindering- of waardeverhoging is geen onderdeel van een Plan-MER.</p>
<p>29 Is er een herkomst en bestemmingsonderzoek gedaan?</p>	<p>Het is een nieuwe verbinding voor nieuwe bewoners, dus er kan nog geen herkomst bestemming onderzoek gedaan worden. Wel wordt via verkeersmodellen onderzocht hoe verkeer- en vervoerstromen naar verwachting gaan lopen (Zie ook vraag 33).</p>
<p>30 Waar gaat de lightrail naar beneden op het tracé? Is dat ter hoogte van de Binckhorstlaan in Voorburg? Of in Den Haag?</p>	<p>De lightrail gaat richting Voorburg uit van een hoge ligging van het tracé (bovengronds, liggen op bijvoorbeeld pilaren) via de Binckhorstlaan naar de Maanweg. Daarna zijn er twee varianten: een verdiepte ligging (ondergronds, '-1') naar station Voorburg of een verhoogde ligging (bovengrond, '+1' naar station Voorburg.</p> <p>Richting Delft zou de lightrail op maaiveld doorgaan voor het gedeelte Binckhorstlaan in Voorburg.</p>
<p>31 Wordt de keuze voor het traject eerst vastgesteld voordat bekend is wat de herkomst en bestemming van bewoners is?</p>	<p>Er wordt met verkeersmodellen gerekend voor de toekomst. De aannames van reisgedrag worden zo goed mogelijk nagebootst met deze modellen (Zie ook vraag 31).</p>
<p>32 Hoe reëel is het doortrekken van een lijn naar Zoetermeer vanuit station Voorburg gelet op beschermde status Hofwijck als Rijksmonument?</p>	<p>Dit is nu nog onbekend. Dit is één van de te onderzoeken effecten bij de 'doorkijk' naar de situatie dat sprake is van een doortrekking/verbinding van de HOV-verbinding in CID/Binckhorst naar de regio (waaronder Zoetermeer).</p> <p>De exacte uitwerking (en het tracé) van een doortrekking naar Zoetermeer wordt in een andere studie onderzocht (de Koningscorridor).</p>

Nr. Vraag	Antwoord
33 Is de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg al eerder betrokken geweest ?	De gemeenteraad heeft nog geen besluiten genomen. Maar het college van B&W heeft deze NRD vrijgegeven voor inspraak. De gemeenteraad is in een eerder stadium al geïnformeerd over de verkenning.
34 Is er een lightrail denkbaar ondergronds vanaf CS tot minimaal Voorburg en daarna pas bovengronds? Dus gewoon een metro-opzet zoals in Amsterdam en Rotterdam?	Deze optie van een metro-variant is in de eerdere analytische fase afgefallen als te kostbaar en niet passend bij de vervoerscapaciteit die nodig is.