

# MIRT-Verkenning CID-Binckhorst



Nr.	Vraag	Antwoord
<b>NUT EN NOODZAAK</b>		
1.	Er is al veel aanbod van openbaar vervoer. Wat is de toegevoegde waarde van deze HOV-verbinding?	<p>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. Op de 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<b>TRACES</b>		
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.

# MIRT-Verkenning CID-Binckhorst



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?	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Voor Rijswijk geldt geen faseringsoptie omdat de lijn daar al aansluit op bestaande (tram)infrastructuur voor het gehele tracé naar Delft.</p>
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?	<p>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: <a href="https://www.binckhorstbereikbaar.nl">Notitie reikwijdte en detailniveau Verkenning bereikbaarheid CID - Binckhorst (binckhorstbereikbaar.nl)</a></p> <p>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.</p> <p>Het voorkeursalternatief wordt opgenomen in het (ontwerp) Masterplan dat door de gemeenteraden van Den Haag en Leidschendam-Voorburg wordt vastgesteld.</p>
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?	<p>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.</p>
9.	Op welke wijze is de gemeente Rijswijk ambtelijk en bestuurlijk aangehaakt?	<p>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.</p>

# MIRT-Verkenning CID-Binckhorst



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.
<b>EFFECTEN</b>		
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?	<p>Participatie heeft in de vorige fase van de Verkenning plaatsgevonden met gemeenten en vervoersbedrijven.</p> <p>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:</p> <p>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.</p> <p>2). Daarnaast is vanuit het project een gezamenlijk Platform georganiseerd voor bewoners, belanghebbenden en georganiseerde belangengroepen zoals de Bewonersorganisaties in Voorburg, Rover en de Fietsersbond uit Leidschendam-Voorburg en Den Haag. Doel van dit 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'.</p>
18.	Gaat de projectorganisatie i.s.m. het Platform ook kaders stellen aan de ontwerpen en deze vervolgens beoordelen?	<p>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.</p>
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?	<p>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 <a href="mailto:info@binckhorstbereikbaar.nl">info@binckhorstbereikbaar.nl</a> De projectorganisatie zal de betreffende vertegenwoordiger vervolgens in contact brengen met degene die dit vraagt.</p>



<b>20.</b>	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.
<b>OVERIG</b>		
<b>21.</b>	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.
<b>22.</b>	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 'effectenstudies 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 <a href="http://www.binckhorstbereikbaar.nl">www.binckhorstbereikbaar.nl</a> 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.