Betreft: zienswijze op Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en Plan-MER.

Geachte raad,

Hierbij maak ik tijdig mijn zienswijze op het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en Plan-MER kenbaar.

In de algemene onderbouwing van de plannen voor de HOV-verbinding wordt gesteld dat een snelle, frequente OV-verbinding vanaf Den Haag Centraal over de Binckhorst naar Station Voorburg en via Rijswijk naar Delft nodig is om de woningbouwopgave mogelijk te maken en de regio ook op lange termijn bereikbaar te houden. Het is in de eerste plaats zeer spijtig dat dit niet is meegenomen bij de herontwikkeling van de Binckhorst en de aanleg van de Rotterdamsebaan. Dat had een hele hoop ellende gescheeld.

De tweede tranche van 5000 woningen in de Binckhorst is bovendien uitgesteld. Om de uitvoering mogelijk te maken zal het Omgevingsplan Binckhorst moeten worden aangepast. Dit zal een langdurig traject zijn met aanzienlijke vertragingen voor de uitvoering van de plannen voor de HOV-verbinding, van tenminste 5 jaar.

Deze vertraging biedt de gelegenheid om naar beter inpasbare alternatieven te kijken, samen met omwonenden en via een ander en vooral beter participatieproces dan tot nog toe heeft plaatsgevonden. Alternatieven die passen in de omgeving en een toekomstbestendig onderdeel zijn van verdere OV-ontwikkeling. In de tussentijd kunnen de buslijnen 26 en 28 geoptimaliseerd worden om zo de groei van het aantal inwoners op de Binckhorst en de toenemende vraag naar mobiliteit op te kunnen vangen.

Voor zover het niet mogelijk is om naar beter inpasbare alternatieven te kijken, merk ik het volgende op.
In de technisch-inhoudelijk en financiële beoordeling van alle mogelijke varianten zoals die tot nog toe heeft plaatsgevonden liggen twee tracés qua score heel dicht bij elkaar. Het gaat hierbij om de tracés:

1T

* + Richting Station Voorburg via Binckhortslaan – Maanweg – Opa’s veldje/Huygenstraverse
	+ Richting Rijswijk/Delft via Binckhorstlaan – PM laan - Geestbrugweg

2T

* + Richting Station Voorburg via Binckhorstlaan – Zonweg – Regulusweg – Opa’s veldje/Huygenstraverse
	+ Richting Rijswijk/Delft via Binckhorstlaan – Prinses Mariannelaan – Geestbrugweg

Bij beide tracés wordt de wijk Voorburg West echter vrijwel volledig afgesloten voor het overige verkeer vanwege de zeer hoge frequentie van de trams, de vele verkeerskruisingen op het tracé en het feit dat de tram op de aftakking richting Rijswijk/Delft met het verkeer moet gaan meerijden. Een verkeersinfarct is te voorzien. Deze afsluiting zal een zeer negatieve impact hebben op de leefomgeving van inwoners van Voorburg-West. Ook zal de tramverbinding grote negatieve gevolgen gaan hebben voor de verkeersveiligheid in de wijk. Al deze aspecten zijn in de huidige beoordeling niet dan wel onvoldoende meegewogen.

Kort gezegd komt het erop neer dat de inwoners van Voorburg West een Haags probleem mogen gaan oplossen, terwijl er met hun belangen niet tot nauwelijks rekening is gehouden in de planvorming. Dit is niet juist en is in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Als er al voor een van deze twee tracés gekozen zou moeten worden, dan is naar mijn mening tracé 2T de minst schadelijke optie, maar dan **zonder** de aftakking naar Rijswijk/Delft. Ik licht dit hieronder toe.

**Traject richting Station Voorburg**

**Belemmeringen door kruisingen**

Op het tracé 1T met de aftakking naar Rijswijk/Delft gaan de volgende belemmeringen door kruisingen ontstaan:

* Kruising Prinses Mariannelaan bij Station Voorburg: iedere 5 minuten een tram.
* Kruising Maanweg - Westenburgstraat/Regulusweg: iedere 5 minuten een tram.
* Kruising Maanweg - Binckhorstlaan: iedere 2,5 minuten een tram.
* Kruising Binckhorstlaan - Prinses Mariannelaan: iedere 5 minuten een tram.

Met het tracé 2T zonder de aftakking naar Rijswijk/Delft hoeft alleen de kruising Zonweg – Regulusweg te worden gepasseerd.

**Slopen van gebouwen.**

Het tracé 2T Zonweg wordt bij het eindoordeel als zeer negatief beoordeeld. Hierbij is echter ervan uitgegaan dat alle panden aan de westzijde moeten worden gesloopt, inclusief een deel van het hoekpand met de Regulusweg. Zie hiervoor blz. 60 PlanMER-CIDB-Deelrapport-2-Ruimtegebruik-en-verstedelijking Echter, er is niet gekeken naar andere inpassingen. Bijvoorbeeld een mogelijkheid om de HOV met het verkeer mee te laten rijden. Hiervoor is op de Zonweg voldoende ruimte. In dat geval kunnen de panden blijven. Bovendien kan de HOV, als tram, ruimschoots onder het pand aan de Regulusweg door. Dit pand kan dus ook blijven staan. Mijns inziens verandert de eindscore daardoor van dit tracé van zeer negatief naar zeer positief.

**Bomen in de ecologische Broekslootzone**

1T Maanweg

Dichtbij de Maanweg staan in de ecologische zone heel oude en grote bomen die van groot belang zijn voor de toch al geringe aanwezigheid van groen in de Binckhorst. Het kappen van juist deze strook van ongeveer 2 meter in de ecologische zone heeft dan ook verregaande gevolgen. Zoals voor het leefgebied voor vogels en andere dieren, wandel- en rustmoment rond de watergang voor bewoners en werkenden, hitte- eilanden en stress. De aanleg van een grasbaan voor het tramtracé staat in geen enkele verhouding tot het verlies van het bestaande groen dat daardoor moet verdwijnen! Den Haag heeft in het gebiedspaspoort voor de Maanweg, dat nu on hold staat, aangegeven dat er hoge bebouwing kan komen. Dit werd mede zo bepaald omdat de bomen in de ecologische zone het zicht op de nieuwbouw voor huidige bewoners van Voorburg-West zou beperken. Als die bomen worden gekapt gaat dat argument niet meer op Het zal jaren duren voordat de nieuwe aanplant weer zo hoog is dat het zicht wordt belemmerd. , als daartoe al de noodzakelijke ruimte gevonden kan worden.

2T Zonweg

In een opnieuw te ontwerpen tracé waarbij geen sloop van gebouwen nodig is kan worden bekeken hoe het bestaande groen gespaard kan worden en kan bovendien de ecologisch zone worden versterkt, zoals dat is besloten bij de vaststelling van het Omgevingsplan Binckhorst.

**Leefgenot bewoners**

1T Maanweg

Naast het verlies van een deel van de ecologische zone maak ik me grote zorgen om trillings-, zicht- en geluidshinder van o.a. booggeluid door krappe bocht en geluid door optrekken/afremmen/rijden van de tram. Niet duidelijk is welke beperkende maatregelen hiervoor kunnen worden ingezet en daadwerkelijk worden genomen. Daar komt bij dat de geplande halte langs de Maanweg op grote afstand van woningen op de Binckhorst is gelegen. Dit beperkt de vervoerswaarde van dit tracé.

2T Zonweg

De Zonweg ligt strategisch in het midden van de Binckhorst. Een prima plek voor een HOV. Voor de bewoners Binckhorst zijn er door de centrale ligging minimale loopafstanden naar de halte. De nieuwe bewoners weten bovendien op voorhand al dat er een tram door de straat rijdt.

De Maanweg die in de toekomst de Maanlaan wordt, gaat van 2x2 naar 2x1 rijbanen en wordt autoluw gemaakt. De ruimte die zo vrijkomt kan worden gebruikt om de ecologische zone te verbreden. Dit gebied kan ten dienste staan van de bewoners van Voorburg en de Binckhorst. Omdat er geen trambaan ligt is een barrière verdwenen. Daarmee kan het gemeenzame nabuurschap tussen bewoners van de Binckhorst en van Voorburg-West worden gestimuleerd.

Dit geheel zorgt voor een veel betere overgang tussen Voorburg-West met zijn traditionele laagbouw en de moderne verstedelijkte Binckhorst.

**Aanlanding Station Voorburg**

1T Maanweg

Zoals het plan nu voorligt, moet er veel groen en open water worden opgeofferd terwijl de vervoerswaarde voor het laatste stuk gering is en het hele gebied een negatieve metamorfose ondergaat. Pas bij het doortrekken naar Zoetermeer wordt de vervoerswaarde interessant. De intentie is dat deze dan op -1 (ondergronds) gaat.

2T Zonweg
Bij variant 2T gaat de tram onder de Maanweg door en komt daarna weer boven. Dit vraagt heel veel ruimte. Een ondergrondse aanlanding bij Station Voorburg ligt dan voor de hand.
Oversteek op maaiveld van de Prinses Mariannelaan om bij het Station te eindigen is gevaarlijk en moet dus met verkeerslichten worden geregeld. Daarmee is de veiligheid echter niet gegarandeerd, omdat het zicht komend vanuit Voorburg Centrum op de trambaan belemmerd wordt door het viaduct.

**Activiteitengebied Scouting**

1T Maanweg

Het Scouting gebied tussen de Tuinluststraat en de A12 is meer dan het gebouwtje alleen of het terrein binnen de hekken. Regelmatig maakt de Scouting gebruik van de omliggende ruimte. Bij de aanleg van de Huygenstraverse is om deze reden ook een steiger gemaakt om het open water te benaderen. Bij variant 1T wordt zoveel van die ruimte door het tracé van de tram ingenomen, dat de ruimte voor de Scouting te krap wordt. Het water voor en naast het clubhuis wordt praktisch onbereikbaar door de aanleg op maaiveld. Hier geldt duidelijk: Scouting gebouw gered, scouting buiten activiteiten in verband met ruimtegebrek en gevaarlijke verkeerssituaties niet meer mogelijk.

Bovendien resulteert inpassing van de HOV tegen het spoortalud in beginsel een ruimtegebruik buiten het terrein van de Scouting en Opa’s veldje, maar zal desondanks direct raken aan het terrein. Indien bij aanleg van de HOV het ProRail terrein onaangeroerd moet blijven, dan zal het tracé deels over het Scouting terrein en Opa’s veldje ingetekend moeten worden en zal de Broeksloot deels moeten worden gedempt. Dit betekent een onacceptabele aantasting van dit belangrijke gebied.

Opa’s veldje en het grasveld tussen de Scouting en de Broeksloot worden ook intensief gebruikt en verliezen in belangrijke mate hun gebruikswaarde als de tram direct langs respectievelijk over deze gebieden rijdt.

**Vervoerswaarde**

De vervoerswaarde voor het laatste stuk van het tracé naar Station Voorburg is minimaal. De kans is heel groot dat we een nieuw “lijn 10 effect” krijgen. Dat wil zeggen door te hoge exploitatiekosten wel rails, geen tram. Bovendien, in dit geval, heel veel ruimte en groen dat niet meer te gebruiken is.

**Bovenstaande analyse leidt tot de volgende conclusie:**

Indien de HOV-verbinding van Den Haag Centraal naar Station Voorburg er inderdaad moet komen, dan zou gekozen moeten worden voor het tracé 2T, en niet voor de voorkeursvariant 1T.

Voor wat de aanlanding bij Station Voorburg betreft, zijn er dan drie mogelijkheden:

1. Bij kruising Zonweg – Regulusweg onder de grond. Ter vermijding van overlast van de kruising met de Regulusweg. Aangegeven is dat de tram de Maanweg onder de grond kruist. Trek dit door naar een ondergrondse aanlanding bij Station Voorburg. Om praktische redenen zou deze direct doorgetrokken kunnen worden naar Station Ypenburg waar aangesloten kan worden op de Gavikavel/tramremise. Voordeel is dat de Gavikavel nu nog braak ligt en prima kan worden gebruikt als startpunt als er geboord zou worden.
2. Uitgestelde beslissing: indien het ondergrondse traject en de ondergrondse aanlanding bij Station Voorburg nu niet mogelijk is, maak dan voorlopig een eindstation op die plaats waar de tram in de toekomst onder de grond zal gaan om naar Zoetermeer te worden doorgetrokken. Investeer voor de tijdelijke situatie in een alternatief b.v. een loopbrug over de Maanweg, een loopband op de Huygenstraverse en voldoende fietsenstallingsruimte bij Station Voorburg.
3. Een uitgestelde beslissing kan ook een betere basis leggen onder de T2 variant die dan definitief ondergronds kan worden aangelegd. In de tussentijd kunnen de buslijnen 26 en 28 geoptimaliseerd worden ter overbrugging van de periode dat het Omgevingsplan wordt aangepast voor de tweede tranche van 5000 woningen in de Binckhorst.

**Traject richting Rijswijk/Delft**

**Vervoerswaarde**

Op blz. 12 in de specifieke onderbouwing in het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid is bij Opgave 2 vermeld het bijdragen aan de bereikbaarheid van de Zuidelijke Randstad door het wegnemen van de NMCA OV-knelpunten Rijswijkseplein en Binckhorstlaan en het voorkomen van extra belasting van het hoofdwegennet door de verstedelijking van CID - Binckhorst. Kort gezegd wordt dit opgelost door HTM-lijn 1 van Scheveningen naar Delft door de Binckhorst te leiden.

Het is mij compleet niet duidelijk waarom dit moet gebeuren. Het herkomst- en bestemmingsonderzoek geeft daarvoor geen aanleiding noch een onderbouwing. De huidige gebruikers van lijn 1 die nu via het centrum van Den Haag en Rijswijk reizen, zullen belangrijke bestemmingen zoals het Mondriaancollege, de Haagse Hogeschool, de Megastores en Station Hollands Spoor niet meer rechtstreeks kunnen bereiken. De vervoerswaarde van lijn 1 op het bestaande traject is dan ook heel groot. Dit zal bij het nieuwe tracé niet meer zo zijn.

Het probleem van het Rijswijkseplein dat met het verleggen van HTM-lijn 1 zou moeten worden opgelost, is in het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en de andere stukken niet verder benoemd, anders dan dat er veel tramlijnen overheen lopen. Dit kan bijvoorbeeld ook relatief eenvoudig worden opgelost door het eindpunt van de lijnen 11 en 12 op het Rijswijkseplein net als vroeger terug te leggen bij Station Hollands Spoor. Met de nieuwe trams is dat geen probleem meer, omdat die, net als de lijnen 2 en 19 bij Ziekenhuis Antoniushove, kop kunnen maken op twee sporen tegenover HS.

Bij het doornemen van de vele documenten die onderdeel zijn van dit proces ben ik bovendien geen enkel document tegengekomen waar een duidelijke onderbouwing is gegeven van het feit dat het Rijswijkseplein wordt ontlast als lijn 1 wordt omgeleid. Op blz. 6 van het Ontwerp Masterplan is zelfs aangegeven dat de HOV-tram slechts voor een beperkte verbetering, d.w.z. ontlasting, van de druk op het Rijswijkseplein zorgt. Bovendien is bij de informatiesessies aangegeven dat de omleiding slechts bijvangst is en dat mogelijk niet eens het gewenste resultaat geeft.
Zoals al gezegd zijn er effectievere mogelijkheden zoals hierboven beschreven met lijn 11 en 12. De stap die nu wordt voorgesteld is te kort door de bocht. En zeker gezien de impact die dit heeft op mijn leefomgeving als gevolg van de omgeleide tram.

Al deze aspecten behoren in de fase van de keuze voor de voorkeursvariant te worden afgewogen aangezien deze in de uitwerkingsfase als uitgangspunten worden beschouwd. Ten onrechte is dit niet gebeurd. Aangezien het hier om de bereikbaarheid en veiligheid gaat van completen buurten in een toch al door barrières omsloten wijk dienen deze punten in deze fase zwaar te wegen. Reeds hierom moet de conclusie zijn dat om al deze redenen een verlegging van tramlijn 1 naar de Binckhorstlaan-Voorburg en Prinses Mariannelaan – Geestbrugweg zeer onwenselijk en onacceptabel is.

**Nut en noodzaak**

Op blz. 55 van het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid is vermeld dat in de varianten waar tram 1 over de Binckhorst gaat rijden, het aantal OV-reizigers op het Rijswijkseplein daalt met in totaal circa 16% t.o.v. de referentie. Dit zou volgens het Ontwerp Masterplan komen omdat er dan één tram minder over het Rijswijkseplein rijdt, waarmee het capaciteitsknelpunt op het Rijswijkseplein wordt verminderd. Naast afname van het aantal reizigers neemt bij de HOV-tram-variant de frequentie op het Rijswijkseplein af, wat tevens zou bijdragen aan het ontlasten van het knelpunt, aldus het Ontwerp Masterplan.

Een afname van het aantal reizigers met 16% is een zeer minieme daling als die wordt afgezet tegen de grote negatieve impact van de aftakking voor omwonenden van het beoogde tracé. In plaats van te zoeken naar slimme (mobiliteits)oplossingen voor het Rijswijkseplein wordt dit probleem afgewenteld op Voorburg-West. Of beter gezegd: het probleem wordt verplaatst naar Voorburg-West.
Een tram over de Binckhorstlaan-Voorburg, de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg zal gaan leiden tot verkeersinfarcten op dit toch al zeer drukke wegvak waar de tram vanwege de beperkte ruimte moet gaan meerijden met het overige verkeer. Ook zal de tram de Geestbrug over moeten die meerdere keren per dag opengaat vanwege de beroepsscheepvaart. Al deze factoren zijn ten onrechte niet betrokken bij de technische beoordeling van de varianten.

Groot voordeel van het behouden van de huidige lijnvoering van lijn 1 is dat de huidige vervoerswaarde hoog blijft en er geen consequenties zijn voor Voorburg en Rijswijk. Bovendien kan het bomenbestand op de Binckhorstlaan-Voorburg behouden blijven. Daarnaast is een ander groot voordeel dat er geen investeringen hoeven te worden gedaan in de vervanging van zowel de Geestbrug als de Binckhorstbrug. Bovendien is de voorziene sloop van gebouwen tussen de Zonweg en de Maanweg in de T2 variant niet nodig en kan het transformatiehuisje blijven staan.

**Leefomgeving en milieu**

Alle onderdelen (bomen, barrière werking, oversteekbaarheid, te slopen panden, verlies parkeerplaatsen, ruimtelijke kwaliteit, geluidshinder) scoren in de technische beoordeling – of -- (negatief en zeer negatief). Trilling scoort op 0. Dit wil zeggen dat er geen schade aan de huizen verwacht wordt. Ik ben van mening dat dit effect volledig onderschat is, ook gezien de gronden langs het tracé. De trilling zal wel degelijk gevoeld worden en mede met de onvermijdelijke geluidshinder een aanzienlijke mate van overlast veroorzaken. Er is geen perspectief gegeven hoe deze punten zouden kunnen worden omgezet in + en ++ (positief en zeer positief).

Bovendien is de afsluiting van enkele toegangswegen van twee wijken gelegen aan dit traject met alle negatieve effecten van dien, ten onrechte niet meegenomen in de technische beoordeling van de voorkeursvariant 1T.

**Conclusie**

* Een tram via de Binckhorst naar Rijswijk scoort qua leefomgeving en milieu uiterst laag. Het heeft bovendien geen extra vervoerswaarde voor de bewoners van de Binckhorst (noch voor Voorburg) en verslechtert de huidige vervoerswaarde voor de huidige gebruikers van lijn 1. Deze omlegging van lijn 1 is dus compleet overbodig en veroorzaakt alleen problemen voor de bewoners van Voorburg en Rijswijk.
* Indien het Rijswijkse plein echt een groot probleem is, dan moet een onderzoek gedaan worden naar de mogelijke opties om dit ter plekke te verlichten voordat rigoureuze maatregelen worden genomen en het probleem wordt verplaatst naar Voorburg West.

**Kostenbesparing**

Mijn zienswijze waarbij tracé T2 zonder de aftakking naar Rijswijk/Delft wordt gekozen leidt tot aanzienlijke kostenbesparing. Met name door de volgende vereenvoudigingen:

1. De Binckhorstbrug hoeft niet vervangen te worden.
2. De Geestbrug hoeft niet vervangen te worden.
3. Gebouwen op het tracé tussen Zonweg en Prinses Mariannelaan hoeven niet gesloopt te worden evenmin de trafogebouwen op de Maanweg en de Binckhorstlaan- Voorburg.
4. De gebouwen op de Zonweg hoeven niet gesloopt te worden. Blijkt het dat er planologische argumenten zijn om deze gebouwen toch te slopen dan drukken de kosten niet op de ontwikkeling van de HOV.

**Overige punten**

 **MER procedure**
Tijdens de platformbijeenskosten is steeds gezegd dat de milieueffectrapportage (MER) zou worden uitgevoerd als “expert judgement”. Ik eis dat de MER volledig wordt uitgevoerd, en niet op basis van schattingen. Er moeten daadwerkelijk metingen worden gedaan op basis van de situatie zoals die werkelijk is en geen gebruik maken van expert-inschattingen.

**Participatieproces tot nu toe niet geslaagd**

Om de aanleg van de HOV/tram te begeleiden en participatie van de bewoners mogelijk te maken is een bewonersplatform opgericht. De doelstellingen waren de bewoners een stem te geven in het proces, en hun zorgen te vernemen zodat e.e.a. kon worden aangepast. Dit bewonersplatform zou een goede basis moeten bieden voor inspraak van en dialoog met bewoners en belanghebbenden uit het plangebied CID Binckhorst. In een open en constructief overleg met de gemeente Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk zouden onder andere onze zorgen bespreekbaar worden gemaakt.

Welnu, dit is vooralsnog mislukt. Helaas moet worden geconcludeerd dat het bewonersplatform geen toegevoegde waarde heeft gehad, ondanks alle inspanningen van de deelnemers uit de verschillende delen van Voorburg West. Het platform voldeed vanaf het begin niet aan het doel om een open en transparante communicatie te realiseren. Vanaf het eerste moment werd aan de deelnemers ervan duidelijk gemaakt dat de mogelijkheden tot inspraak zeer beperkt waren en dat er aan de kaders niet kon worden getornd. Het mocht niet gaan over het ‘of…’, maar alleen over het “hoe”. Met andere woorden, de komst van een HOV-tracé dwars door Voorburg-West moesten we als een gegeven beschouwen.

In de variantenstudie die uiteindelijk op aandringen van de deelnemers opnieuw is gedaan, zijn vrijwel alle suggesties en alternatieven voor varianten die door de bewoners zijn aangedragen, niet gehonoreerd. Uiteindelijk zijn dezelfde varianten als in het begin van het proces zijn opnieuw verkozen.

Ook het huidige zienswijzeproject waarbij bewoners zich door 1700 pagina’s informatie moeten wortelen, en dat ook nog grotendeels in vakantietijd, geeft weinig vertrouwen in de verdere uitwerking van het proces.

**Conclusies**

* Ik begrijp dat een OV-verbinding met overige modaliteiten noodzakelijk is om verdere toename van de verkeersdruk met de komst van de vele nieuwe bewoners van de Binckhorst beheersbaar te houden. Maar een belangenafweging is noodzakelijk en ook wettelijk vereist en die is hier ten onrechte niet uitgevoerd.
* Als inwoner van Voorburg-West langs het beoogde tracé van voorlopige voorkeursvariant 1T krijg ik straks wel de lasten, maar nauwelijks de lusten. Ik vraag mij echt af waarom is de OV-verbinding niet meegenomen bij de aanleg Rotterdamsebaan en de herinrichting van de Binckhorst? Dit had veel problematiek kunnen voorkomen.
* Als omwonende van het beoogde tracé ben ik uitsluitend geïnformeerd en niet gehoord. Ook is geen sprake geweest van werkelijke inspraak. Het bewonersplatform is een rituele dans gebleken.
* Er moet veel beter gekeken worden naar alternatieven, waaronder volledige ondertunneling van het tracé naar Station Voorburg. Voor de aftakking richting Delft bestaat überhaupt geen noodzaak.
* De inpasbaarheid van het tracé moet nu al worden betrokken in de afweging, niet wanneer het tracé al vastligt.
* Het tracé richting Rijswijk/Delft heeft een zeer negatieve impact op de leefbaarheid voor omwonenden van het tracé. Het voorgestelde alternatieve tracé T2 naar Voorburg heeft een veel hogere score.
* De door mij in deze zienswijze voorgestelde oplossing levert een enorme kostenbesparing en een gelijke vervoerswaarde.

**Bijlage 1 Nieuwste maatschappelijke ontwikkelingen: vers van de pers uit de media:**

Aangeven van nut en noodzaak in het licht van de nieuwste maatschappelijke ontwikkelingen is naar mijn mening noodzakelijk, evenals openstaan voor deze nieuwe inzichten en ernaar handelen. Er wordt uitsluitend gebruik gemaakt van aannames in diverse onderzoeken waarvan niet duidelijk is hoe reëel/juist ze zijn, Terwijl uitkomsten onomkeerbaar zijn.

Er zijn nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen en die zijn wel reëel:

1.“Komend jaar treedt een verschraling van het openbaar vervoer op. Een terugkeer naar het niveau zoals dat bestond voor de uitbraak van de coronapandemie begin 2020 zit er niet in. Dat heeft de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), concessieverlener openbaar vervoer, de colleges van B&W in de 23 aangesloten gemeenten bericht”.

Zo wil het kabinet extra inkomsten die de vervoerders hebben als er meer reizigers komen, aftrekken van de 150 miljoen. Ook stelt het kabinet zich op het standpunt dat de reizigersvraag het aanbod aan vervoer moet bepalen en niet andersom.

Volgens MRDH ligt het aantal reizigers in het openbaar vervoer nu op gemiddeld 82 procent van het niveau in 2019. Naar verwachting zal het nog tot 2025 duren voordat dat niveau weer bereikt wordt. Daarbij is nog geen rekening gehouden met een mogelijke nieuwe corona-uitbraak dit najaar en eventuele maatregelen die daar tegen genomen worden.”

Daarbij verkeren ook de OV-bedrijven zelf in de problemen, zowel financieel als voor wat betreft personeel. Ook dit leidt tot verschraling van dienstverlening, schrappen van lijnen/haltes. Vraag is of nieuwe lijnen überhaupt wel tot exploitatie gaan komen.

2. Bouwmaterialen zijn peperduur geworden, de aanleg van de CID Binckhorst loopt vast. Is het niet beter het geld voor woningbouw in te zetten ipv een overbodige tram?

Ik verzoek u mijn zienswijze te betrekken bij de verdere plan- en besluitvorming. Ik ga ervan uit dat mijn zienswijze tot een heroverweging van de voorgestelde voorkeursvariant leidt.

Graag ontvang ik een ontvangstbevestiging van mijn zienswijze.

Hoogachtend,

[*voor- en achternaam*]
[*adres*]

[*Een handtekening*]

**Deel B Optioneel: toevoegingen per belangengroep**

Hieronder treft u verschillende belangrijke punten aan die vooral van toepassing zijn voor de verschillende deelgebieden. U kunt zelf uit deze selectie punten toevoegen aan uw persoonlijke zienswijze en deze invoegen voorafgaand aan uw ondertekening.

En natuurlijk kunt u ook uw eigen punten daaraan toevoegen.

**Algemeen**

**Kopen zonder kijken**

Den Haag doet nu allerlei beloften om problemen op te lossen nadat er “ja “is gezegd tegen dit voorstel door de gemeenteraden: ‘Kopen zonder kijken’. Den Haag weigert op voorhand in kaart te brengen wat de gevolgen voor Voorburg en Rijswijk zijn, zodat hierover goede en sluitende afspraken kunnen worden gemaakt.

We hadden minimaal verwacht dat er een volledige uitwerking van de varianten op tafel zou komen, met alle consequenties voor de bewoners qua geluidsoverlast, veiligheid en woongenot, verkeerstechnisch. Er is niet duidelijk gemaakt hoe een en ander exact tot stand gaat komen, hoe er rekening gehouden wordt met overlast, en welke maatregelen men in gedachten heeft om dit zo veel mogelijk te voorkomen.

**Aftakking naar Rijswijk/Delft**

**Ernstige gevolgen voor omgeving en leefklimaat in verband met gebrek aan inpasbaarheid**

**Geen inpasbaarheid voor aftakking Rijswijk/Delft**
De beschrijvingen op blz. 29, 38 en 39 van het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid van de gevolgen voor de leefbaarheid geven op zichzelf al voldoende argumenten om af te moeten zien van de aftakking naar Rijswijk/Delft. Bovendien moet de inpasbaarheid van het tracé nu al worden bekeken, en niet pas in een later stadium zoals nu wordt gedaan. Wat als de inpasbaarheid niet haalbaar is, wat zijn dan de gevolgen?

**Onaanvaardbare toename verkeersdruk en verslechtering luchtkwaliteit**Volgens het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid gaat de HOV-tram meerijden met het overige verkeer in de Prinses Mariannelaan (en de Geestbrugweg). Er is echter onvoldoende breedte beschikbaar om een vrijliggende trambaan in te passen, waardoor de tram mee moet rijden met het overige verkeer. Dit gaat tot opstoppingen en een onaanvaardbare toename van de verkeersdruk op dit wegvak leiden. Bovendien blijkt hieruit dat een tramverbinding op dit wegvak gewoonweg niet inpasbaar is.

Volgens het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid moet het kruispunt Prinses Mariannelaan - Binckhorstlaan bovendien worden aangepast om de extra tramverbinding in te passen. Volgens het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid is aandachtspunt hierbij dat er onvoldoende ruimte aanwezig is om zowel de tram als de verschillende richtingen van het autoverkeer eigen opstelstroken te bieden. Dit is nadelig voor de verkeersafwikkeling en doorstroming van het autoverkeer op de route Geestbrugweg - Prinses Mariannelaan. Daarom is in het ontwerp ervoor gekozen om de tram een eigen strook te geven, omdat daarmee de tram prioriteit gegeven kan worden op het kruispunt.

Hiermee wordt volledig voorbijgegaan aan de zeer negatieve gevolgen van de tram op de leefomgeving rond de kruising Binckhorstlaan – Prinses Mariannelaan. Dit ziet onder meer op de sterke toename van de verslechtering luchtkwaliteit vanwege de verkeersopstoppingen die zullen ontstaan, maar ook op de verkeersveiligheid. De Prinses Mariannelaan is een veel gebruikte weg voor fietsers, waaronder jonge kinderen op weg naar school.

Het wegvak Binckhorstlaan - Prinses Mariannelaan en de daarbij behorende kruising is nu al een zeer druk wegvak met in de spitsuren regelmatig verkeersinfarcten, onder meer wanneer er files op de omringende snelwegen staan. Door de tram prioriteit te geven op het overige verkeer zal de verkeersdruk onevenredig en onaanvaardbaar verder toenemen.

**Openstelling bruggen**In het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid wordt met geen woord gerept over de dagelijkse (meerdere keren per dag) openstelling van zowel de Geestbrug als de Binckhorstbrug die vaak in de tijd gezien na elkaar opengaan en in de praktijk hetzelfde verkeer twee keer ophouden.

**Parkeren**
Op blz. 39 van het Ontwerp Masterplan wordt gesteld dat parkeerplaatsen op de Prinses Mariannelaan ter hoogte van de beoogde halte moeten worden opgeofferd en dat in de planuitwerkingsfase moet worden gekeken hoe om te gaan met compensatie van parkeergelegenheid. Die compensatie is er echter niet en zal er ook niet komen.

Met de huidige plannen zullen meer dan 25 parkeerplaatsen moeten verdwijnen. De parkeerdruk in dit deel van Voorburg is extreem hoog. Parkeren is nu elke avond al een probleem in de straten rondom het beoogde tracé. Met de komst van de vele nieuwe bewoners op de Binckhorst en de hele lage parkeernormen voor de Binckhorst zal de parkeerdruk alleen maar verder toenemen. Er zal een structureel en niet op te lossen parkeerprobleem ontstaan. De auto’s zullen in de naburige wijken worden geparkeerd die al barstensvol staan, als gevolg waarvan men op niet daarvoor bestemde plekken zal gaan parkeren, met alle veiligheidsgevolgen van dien.

**Opofferen groen**De bomen middenberm Binckhorstlaan zullen volledig worden gekapt. Hier kan geen enkele “groene inpassing” van de tram tegenop.

**Kosten**De aftakking naar Rijswijk/Delft via Binckhorstlaan-Voorburg en de Prinses Mariannelaan/Geestbrugweg betekent dat zeer forse investeringen gedaan moeten worden voor de vervanging van zowel de Geestbrug als de Binckhorstbrug. Deze investeringen wegen niet op tegen de vervoerswaarde van de aftakking.

**Onderhouds- en exploitatiekosten van de tramlijn zijn niet in beeld gebracht**
Voor zover valt na te gaan uit het Plan MER zijn de onderhouds- en explpoitatiekosten van de aftakking naar Rijswijk/Delft niet inzichtelijk gemaakt. Hiermee is de financiële beoordeling onvolledig en de onderbouwing van de keuze voor de voorlopige voorkeursvariant onhoudbaar. Evenmin zijn de gevolgen van het tracé voor het overige lijnennet van de HTM, in het bijzonder de gevolgen voor buslijn 23, de halteverplaatsingen en de bereikbaarheid voor Voorburgers die het OV gebruiken en de daarbij behorende vervoerswaarden in beeld gebracht in de stukken die nu ter inzage liggen.

**Overlast van geluid/woongenot/trillingen**

Als er een tram door de Binckhorstlaan-Voorburg en de Prinses Mariannelaan gaat lopen, gaat dat grote negatieve effecten hebben op het woongenot daar. De aanleg van de tram zal tevens voor grote ongemakken op andere vlakken leiden. Er is zoals gezegd niets gedaan met de inbreng van omwonenden. Met het meedenken over alternatieve routes, met onze zorgen over trillingen in onze huizen, die immers op zand staan met hun fundering op staal.

Er is veel geld mee gemoeid om de railbedding van de tram zodanig in te richten dat de geluidsoverlast minimaal is. De verwachting is dat dit wel zal worden toegezegd, maar dat er geen geld voor zal zijn. Hierover zijn op voorhand ook geen afspraken gemaakt. Ook nachtelijke railslijpwerkzaamheden geven veel overlast.

Ook zullen er technische problemen moeten worden opgelost om de te haakse bocht Binckhorstlaan/richting Geestbrugweg te kunnen nemen, inclusief alle maatregelen om het gepiep en geknars van de wielen en de trillingen in de huizen tegen te gaan.

**Schade aan woningen**
De woningen in Voorburg West zijn op zandgrond gebouwd. Het is algemeen bekend dat staal op zand geeft tram-melant! Ik heb grote zorgen over trillingen in mijn woning als gevolg van de tramverbinding, die immers op staal is gefundeerd en niet onderheid is.

Ook kondig ik nu al een planschade procedure te zullen starten (waardedaling en schade aan huizen).

**Ernstige gevolgen voor omgeving en leefklimaat als gevolg van afsluiting woonwijken**

Het deel van de voorkeursvariant T1 naar Rijswijk/Delft heeft voor de verkeerscirculatie en de ontsluiting van alle straten die op het tracé uitkomen grote negatieve gevolgen. Dat wordt ook aangegeven op blz. 29 van het Ontwerp Masterplan. Het gevolg is dat twee deelwijken die langs de aftakking zijn gelegen, vrijwel volledig worden afgesloten.

Op blz. 38 van het Masterplan wordt vermeld dat bij de inpassing van de HOV-baan in middenligging van de Binckhorstlaan de aantakkende straten minder goed bereikbaar worden. De zijstraten (Overburgkade, Corbulokade, Flaviusstraat en Paradijsstraat) zijn bij de Binckhorstlaan slechts in één richting te benaderen en te verlaten. Dat heeft een negatieve uitwerking op de ontsluiting van deze straten, maar ook voor de bereikbaarheid voor de hulpdiensten in het geval van calamiteiten en incidenten.

In het gehele Ontwerp Masterplan en in het Plan-MER wordt niet vermeld dat vanwege het nieuw aan te leggen en verlengde perron de Hoekenburglaan in de nieuwe situatie met de voorkeursvariant 1T alleen nog maar vanuit zuidelijke richting = Geestbrugweg ingereden kan worden en uitsluitend in noordelijke richting uitgereden kan worden. Dit is enkel en alleen op te maken uit een zeer grondige bestudering van bijlage 6 bij het Plan-MER. Hieruit volgt reeds dat dit aspect ten onrechte niet is betrokken bij de technische beoordeling van de voorkeursvariant.

Omdat de Hoekweg momenteel alleen een wijk-uit straat is, en een hoofdfietsroute is, heeft dit tot gevolg dat de zeer smalle Arentsburghlaan de enige inrijdmogelijkheid zal zijn voor verkeer komende vanuit noordelijke richting van de Prinses Mariannelaan. Omdat deze straat nu ook wordt gebruikt voor uitgaand verkeer, onder meer vanuit het appartementencomplex Buitenplaats Hadriani, gaat dit voor zeer grote verkeersonveilige situaties zorgen. Auto’s kunnen elkaar niet passeren. Bovendien wordt de leefbaarheid voor bewoners van de Arentsburghlaan onevenredig aangetast.

De eveneens zeer smalle Den Burghstraat zal in de beoogde situatie de enige uitrijdmogelijkheid voor verkeer in zuidelijke richting naar de Geestbrug zijn. Deze uitrijdmogelijkheid wordt op dit moment weinig gebruikt vanwege de onoverzichtelijk situatie bij het fietspad op de kruising en het feit dat tegen de verkeersregels in een u-bocht bij de stoplichten moet worden gemaakt wil men richting de Geestbrug kunnen rijden. Dit betekent dat het grootste deel van het uitrijdende verkeer de Dominee Veldhoenlaan en Arentsburghlaan zal gaan gebruiken terwijl dit ook de enige inrijdmogelijkheid voor verkeer vanuit noordelijke richting zal zijn. Deze straten zijn niet geschikt om zoveel verkeer af te wikkelen, laat staan dat de leefbaarheid voor bewoners onaanvaardbaar wordt aangetast.

Deze complete verkeerschaos en de immense negatieve gevolgen hiervan voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in de Arentsburghlaan, de Dominee Veldhoenlaan, de Den Burghstraat en opvolgende straten zijn ten onrechte niet betrokken bij de technische beoordeling van de voorkeursvariant 1T. Dit aspect pas in een later stadium betrekken leidt ertoe dat bewoners dan voor een voldongen feit voor wat betreft het tracé worden gesteld.

In het verleden zijn er ook plannen geweest om de verkeerscirculatie van deze wijk aan te passen. Dit is destijds geblokkeerd door de politie die in haar advies onder meer heeft aangegeven dat hulpdiensten hierdoor niet meer op tijd in delen van de wijk kunnen komen. Ook dit aspect is ten onrechte niet betrokken in de technische beoordeling.

**Ernstige gevolgen voor veiligheid op het tracé**

**Veiligheid**

Huidige situatie

* Oversteken over de Binckhorstlaan-Voorburg is nu al gevaarlijk. Het is een kinderrijke buurt. Kinderen (vooral ook uit het wijkje achter de Binckhorstlaan, Agrippinastraat eo) steken over om bijvoorbeeld naar de Groen van Prinstererschool te gaan.
* Ter hoogte van de Overburgkade proberen automobilisten vaak nog ‘het groene verkeerslicht te halen’, rijden veel te hard en letten niet op overstekende voetganger/fietsers.
* Ter hoogte van de Paradijsstraat is er geen zicht op aankomende auto’s vanaf de Geestbrugweg, die vaak in volle vaart ‘het groene verkeerslicht proberen te halen’ en veel te hard de bocht om gaan.
* Oversteken op de Prinses Mariannelaan via het voetgangerslicht en zebra is al gevaarlijk. Auto’s en bussen rijden regelmatig door rood.

Nieuwe situatie met HOV verbinding

* Het dubbele fietspad (van de Binckhorstlaan?) en de brede stoep komen te vervallen en wordt gehalveerd tot 1 fietspad en twee smalle stoepjes. Zeer gevaarlijk voor alle voorbijgangers.
* Grote congestie ontstaat in de spits wanneer de zijstraten zouden worden afgesloten. Dit verkeer moet dus enorm omrijden over de Pr. Mariannelaan, wat daar tot extra verkeersdrukte zal leiden, om vervolgens of weer de Maanweg of Supernovaweg te moeten nemen. Ook hier weer veel onnodig verkeer.
* Veel verkeer zal trachten via U bochten alsnog weer in het goede spoor te komen, opnieuw nodeloos gevaarlijke situaties en opstoppingen veroorzakend.

**Traject richting Station Voorburg (variant 1T)**

De gevolgen van het tracé tussen de Maanweg/Westenburgstraat en Station Voorburg over wandelpromenade Huygenstraverse/Opa’s Veldje met aanlanding op Station Voorburg (‘Voorburgse-tak’) tasten deze locatie onaanvaardbaar aan. De breedte van de bundel van 13 meter (HOV 6.5m, fietspad 3.8m en voetpad 1.8m) zal de nekslag zijn.

Nut en noodzaak van dit stukje tracé zijn niet dan wel onvoldoende aangetoond. De (maatschappelijke) kosten van deze paar honderd meter HOV wegen niet op tegen de baten.



|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

**Kapitaalvernietiging doordat de mooie lommerrijke wandelpromenade Huygenstraverse verdwijnt**

De wandelpromenade is een prachtige in luxe natuursteen uitgevoerd wandelpad, dat voor miljoenen euro’s nog maar een jaar of 10 jaar geleden is aangelegd [ca. 2012-2013]. Deze wandelpromenade zorgt voor een duurzame mobiliteit (lopen/fietsen) van de nieuwe inwoners van de Binckhorst naar de ’t Huygenskwartier in Voorburg.

**Verslechtering luchtkwaliteit door meer filevorming bij opstelstrook Maanweg richting snelweg A12.**

Op de Maanweg, tegenover het witte gebouw de ‘Haagse Arc’ verdwijnt een opstelstrook om vanaf de Maanweg richting de oprit van de A12 te rijden. Door vermindering van de afvoercapaciteit ontstaan langere files en opstoppingen op het kruispunt Maanweg/ Regulusweg. De kruispunten met verkeerslichten langs de Maanweg zijn nu al overbelast (graad meer dan 0,85)\*\*

Door vermindering van de afvoercapaciteit verslechtert de luchtkwaliteit op een locatie die als ‘gevoelig’ bestempeld kan worden vanwege de recreatie door kinderen op Opa’s Veldje, de activiteiten van kinderen bij de scouting en de nabijheid van de Lusthofschool. De luchtkwaliteit in dit gebied overschreed in 2022 al de WHO-normen en zal hierdoor verder verslechteren (Bron: Lucht Voor LV). De gemeente Den Haag en de gemeente LV hebben als doelstelling om aan de WHO-normen te voldoen.

 \*\*Goudappel: Vervoerwaardestudie HOVBinckhorst Kenmerk: 010394.20220314.R1.04. pagina 18)

**Verdwijnen van waardevol groen door kappen 32 bomen**

Voor de bundel van het HOV-tram tracé van 13m breed (HOV-tram, fietspad, voetpad) zullen meer dan 32 bomen gekapt worden hierdoor verdwijnt waardevol groen in de Broekslootzone, langs de Huygenstraverse en langs het talud van ProRail.

**Belangrijke schakel waterhuishouding wordt plaatselijk gedempt**

Een gedeelte van het water langs de wandelpromenade Huygenstraverse/ Opa’s veldje moet op gedempt worden. Dit water vervult een belangrijke functie in waterhuishouding (\*tekening: F. Koot CID Binckhorst Ontwerp en milieueffecten H. de Jong Schetsontwerp XC05157000002. Alternatief 1, variant 1T Binckhorstlaan-Maanweg Tram BKH-ARC-SI-00-CE-SO-3002-ALT1\_VAR1T)

**Aantasting leefomgeving door te hoge geluidsbelasting omwonenden Tuinluststraat en hoek Overburgkade.**

De geluidsbelasting op de gevel door snelweg A12 en het treinspoor voor de omwonenden aan de Tuinluststraat en Overburgkade is al hoger dan de wettelijke grenswaarde van 50dB (bron: https://www.atlasleefomgeving.nl/)

Een HOV-sneltram met 12 verkeersbewegingen per uur (6/x uur heen en 6/x uur terug) en het bijbehorende booggeluid van de HOV-sneltram, trillingen en lichtflitsen zullen tot een verdere toename van de geluidbelasting leiden en daarmee een verdergaande verslechtering van de kwaliteit van de leefomgeving.

**Gevaar van sterke aantasting speel-en recreatiewaarde op locatie wanneer ProRail (Railinfratrust) zijn grondposities (F8631)in het talud niet wil opgeven. Hierdoor schuift de HOV-bundel van 13m breed verder op richting de woningen aan de Tuinluststraat.**

De tekening\* geeft een te rooskleurig beeld van de aantasting Huygentraverse/Opa’s Veldje. Er bestaat een gerede kans dat ProRail zijn grondpositie niet wil opgeven ten behoeve van het HOV-tracé.

Kadastraal: Voorburg F 8631, Kadastrale objectidentificatie : 024700863170000 975 m2, Railinfratrust B.V. Moreelsepark 3 3511 EP UTRECHT.

\*F. Koot CID Binckhorst Ontwerp en milieueffecten H. de Jong Schetsontwerp XC05157000002. Alternatief 1, variant 1T Binckhorstlaan-Maanweg Tram BKH-ARC-SI-00-CE-SO-3002-ALT1\_VAR1T.

**De groenstrook tussen de Maanweg, bij brug met Westenburgstraat, en de broeksloot, verdwijnt helemaal**De groenstrook langs de broeksloot is ter plekke al zo smal, en zal door aanleg fietspad van 3.80m, en voetpad 1.8m en HOV (6.5m), helemaal verdwijnen.