Nota van Beantwoording
Intergemeentelijk Gebiedsprogramma

DE VLIET LIJN

Rijswijk

Den Haag

Leidschendam-Voorburg

Inhoud

1 Inleiding 3

2 Overzicht wijzigingen 7

3 De Vlietlijn 12

ID25, ID26, ID29, ID30, ID129, ID135, ID137, ID175, ID181, ID184, ID190 19

ID9, ID33, ID34, ID35, ID36, ID39, ID41, ID42, ID44, ID45, ID46, ID47, ID48, ID49, ID51, ID52, ID54, ID55, ID187, ID189, ID204, ID206, ID208, ID210, ID214, ID216, ID221, ID224, ID225, ID231, ID240, ID244, ID248, ID251, ID254, ID257, ID264, ID273, ID280, ID282, ID286, ID287, ID289, ID292, ID295, ID305, ID307, ID309 28

ID31 ID32, ID39, ID131 35

ID2 41

ID233, ID263 41

ID67 44

ID53 53

ID50 54

ID38 60

ID37 61

ID8, ID88 62

ID246 64

ID229 67

ID226 68

ID205 71

ID218 74

ID212 76

ID21 82

ID20 86

ID182 88

ID284 89

ID17 90

ID19 91

ID120 92

ID112 92

ID70 93

4. Doorontwikkeling Binckhorst 94

ID84 101

ID217 101

ID69, ID138 104

ID3 114

ID11 115

ID115 115

ID68 119

ID60 126

ID315 130

ID7 134

ID96 135

ID123 135

ID5 137

ID124 139

ID13, ID14 141

ID62 143

ID104 144

ID105 145

ID107 147

ID109 148

ID108 150

ID110 152

ID113 153

ID85 154

ID92 155

ID118 157

ID66 158

ID86 158

ID97 159

ID116 160

ID121 162

ID125 164

ID119 168

ID61 171

5. Advies Cie mer 173

1 Inleiding

1.1 Inleiding Intergemeentelijk gebiedsprogramma

De gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk hebben samen een Intergemeentelijk Gebiedsprogramma (hierna: IGP) opgesteld. Het is de basis voor de gezamenlijke plannen van deze gemeenten voor De Vlietlijn; een nieuwe hoogwaardig openbaar vervoerverbinding die Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg met elkaar verbindt inclusief maatregelen ten behoeve van leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid. Ook vormt het de basis voor de doorontwikkeling van de Binckhorst voor de gemeente Den Haag.

De regio verandert. Jongeren zoeken woonruimte. Kinderen en kleinkinderen willen ook in de toekomst in deze regio kunnen wonen, werken en leven. Dat vraagt om ruimte voor nieuwe woningen, maar ook om een regio die bereikbaar, leefbaar en veilig blijft. De opgave waar wij voor staan gaat daarom niet alleen over de ontwikkeling van een nieuw gebied of een nieuwe openbaarvervoerverbinding, maar over de vraag hoe we de regio toekomstbestendig houden voor huidige én toekomstige generaties.

De Binckhorst verandert van een bedrijventerrein in een gebied waar het prettig is om te wonen, werken en ontspannen. In 2018 stelde de gemeente een 1e plan vast. Dit is het Omgevingsplan Binckhorst. In dit gebied en het omliggende CID worden de komende jaren duizenden woningen, werkplekken en voorzieningen extra gerealiseerd. Daarmee levert het gebied een belangrijke bijdrage aan de regionale én nationale woningbouwopgave. In het IGP staat wat er te doen is in het gebied, hoe en waar mensen wonen, werken en ontspannen, welke voorzieningen er al zijn en welke erbij moeten komen. Ook staat er informatie in over voorzieningen zoals groen, zorgvoorzieningen en supermarkten en over openbaar vervoer, zoals de aanleg van een nieuwe tramverbinding. De Binckhorst moet dan ook een gezonde, schone wijk worden en klaar zijn voor de toekomst. De gemeente stelt hoge eisen aan duurzaamheid, klimaatadaptatie en natuur-inclusiviteit. Daarom krijgt de wijk bijvoorbeeld schone energie in plaats van aardgas. Ook moet op alle gebouwen groen komen, bijvoorbeeld door een begroeid dak- of dakpark.

Deze ontwikkeling brengt ook een groeiende bereikbaarheidsopgave met zich mee. Om wonen, werken en voorzieningen goed bereikbaar te houden, zijn ook maatregelen noodzakelijk op het gebied van mobiliteit. In de MIRT-verkenning is tramvariant 1T als voorkeursalternatief vastgesteld. Deze variant sluit goed aan bij de ambitie om lopen, fietsen en openbaar vervoer een grotere rol te geven in de bereikbaarheid van de regio en draagt daarmee ook bij voor toekomstige ontwikkelingen in de regio.

Tegelijkertijd realiseren wij ons dat de doorontwikkeling van de Binckhorst en de ontwikkeling van De Vlietlijn vragen en zorgen oproept bij bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Veel zienswijzen gaan over onderwerpen zoals verkeersdrukte, geluid, trillingen, verkeersveiligheid, groen en de kwaliteit van de leefomgeving. Ook zijn er zorgen bij bestaande bedrijven in de Binckhorst. Dat zijn begrijpelijke zorgen. Voor veel mensen gaat deze ontwikkeling niet over kaarten of modellen, maar over hun straat, hun woning of bedrijf en hun dagelijkse leefomgeving. Deze zorgen worden daarom serieus genomen en waar mogelijk betrokken bij de verdere uitwerking van het project.

In het planMER zijn zowel de verdere ontwikkeling van de Binckhorst tot een moderne, duurzame wijk om te wonen en te werken onderzocht, als ook de aanleg van De Vlietlijn, en de aanleg van een geothermiecentrale om duurzame warmte te leveren aan woningen en bedrijven in het gebied. In het planMER zijn de effecten hiervan op de omgeving onderzocht. In de komende ontwerpfase (Voorlopig Ontwerp) worden deze onderzoeken verder verdiept. Daarbij wordt voor De Vlietlijn onder meer gekeken naar geluid, trillingen, verkeersveiligheid, de inrichting van haltes en de inpassing van groen en ecologische waarden. Waar nodig en mogelijk worden maatregelen uitgewerkt om effecten te beperken. Ook voor de doorontwikkeling wordt in de vervolgfase gekeken naar maatregelen. Zo worden bij hoge geluidniveaus afschermende bouwoplossingen overwogen, eenzijdige oriëntaties van woningen worden zoveel mogelijk vermeden en waar nodig gecom-

penseerd met luwteplekken. Het creëren van luwteplekken en vergroening krijgt prioriteit. Ook zal in de fase van het Voorlopig Ontwerp over de verdieping van de onderzoeken, de maatregelen en de effecten daarvan participatie plaatsvinden. In paragraaf 1.3 wordt nader ingegaan op het vervolgproces.

Het IGP is een onderdeel van een bredere opgave waarin woningbouw, bereikbaarheid, leefbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving in samenhang worden afgewogen. Daarbij zoeken wij steeds naar een balans tussen de belangen van huidige bewoners, ondernemers en gebruikers van het gebied én de behoeften van toekomstige generaties.

1.2 Terinzagelegging ontwerp IGP

Het ontwerp IGP en het bijbehorende planMER lag van 1 september tot en met 13 oktober 2025 ter inzage. Op 22 september 2025 vond een inloopbijeenkomst plaats. In deze periode konden bewoners, organisaties en andere belanghebbenden reageren. Er zijn in totaal 137 zienswijzen binnengekomen.

De gemeenten bedanken iedereen die heeft gereageerd.

1.3 Vervolgproces

In deze Nota van Antwoord zijn de zienswijzen en de beantwoording daarvan opgenomen. Een aantal zienswijzen heeft geleid tot aanpassingen van het IGP zelf. Andere zienswijzen worden meegenomen bij de latere uitwerking van het IGP.

Na het verwerken van de aanpassingen is er een definitief IGP en een definitief plan-MER. Ook is er dan een definitief SO+ voor De Vlietlijn. Deze stukken zullen voor bestuurlijke besluitvorming worden aangeboden aan de colleges van de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, elk voor het eigen grondgebied. Hierna kan verdere uitwerking worden opgepakt.

De Vlietlijn
Voor De Vlietlijn zal toegewerkt worden naar een Voorlopig Ontwerp (VO) met als basis het SO+ en de aanbevelingen en aandachtspunten. Zoals wat er technisch wel en niet mogelijk is. In deze fase zullen in ieder geval aanvullende onderzoeken worden gedaan op de aspecten verkeer, geluid en trillingen. Vanuit de zienswijzen zijn veel zorgen over de thema's geluid en trillingen. Voor deze onderzoeken zal in ieder geval nadere participatie worden georganiseerd. Het is op dit moment nog niet duidelijk wie deze onderzoeken zal gaan uitvoeren. Dat wordt in het vervolgproces bepaald. Met het Voorlopig Ontwerp is er voldoende informatie om de projectbeslissing (MIRT-besluit) te nemen. Dit wordt verankerd in bestuursrechtelijke besluiten (procedures wijziging Omgevingsplan), inclusief terinzagelegging. Hiermee wordt de Planning- en Studiefase afgerond.

In het IGP (deel A, 1,4) is beschreven dat een MIRT-project uit verschillende fasen bestaat, waarin wordt toegewerkt naar een steeds concretere invulling van ruimtelijke opgaven. Het project bevindt zich nu in de Planning- en Studiefase. De zeven opdrachtgevers van De Vlietlijn beslissen uiteindelijk over het Voorlopig Ontwerp. Vervolgens worden de besluiten vastgelegd in de omgevingsplannen van de gemeentes en wordt de Planning- en Studiefase afgerond.

Een projectbeslissing wordt genomen indien tenminste aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- Er is overeenstemming tussen betrokken partijen over het uit te voeren Voorlopig Ontwerp.
- Er zijn voldoende financiële middelen beschikbaar om de variant binnen de voorgestelde planhorizon te realiseren.
- Er is voldaan aan de juridische- en wettelijke vereisten.

- Er is door middel van de Planning- en Studiefase voldaan aan de inhoudelijke vereisten conform het informatieprofiel.
- De projectbeslissing wordt in het BO-MIRT besproken en genomen door betrokken bewindsperso(o)n(en).
- De afspraken over de bekostiging en financiering van het project, kasritmes, uitbetaling, verantwoording en de wijze van risicoverdeling worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst of convenant.

Bij een positieve projectbeslissing wordt de aanlegfase gestart en wordt het Voorlopig ontwerp uitgewerkt in een Definitief Ontwerp. Daarna start ook de fase van aanleggen, met onder andere aanbestedingen, vergunningverleningen en maatregelen in de fysieke ruimte zoals aanleg van bouwterreinen en tijdelijke inrichtingen.

Doorontwikkeling Binckhorst

Na vaststelling van het IGP en bijbehorend planMER worden de uitgangspunten en keuzes uit het IGP juridisch planologisch vertaald naar een wijzigingsbesluit omgevingsplan. Er zal dan opnieuw sprake zijn van een mer-procedure. Het omgevingsplan vormt het juridisch-planologisch kader voor de feitelijke realisatie van de projecten in de Binckhorst. Dit wijzigingsbesluit omgevingsplan vormt vervolgens het kader voor de verdere uitwerking in gebiedspaspoorten en/of het toetsen van aanvragen omgevingsvergunning.

1.4 Leeswijzer / waar vindt u wat

In deze Nota van Antwoord kunt u op verschillende manieren de zienswijzen en verwerking daarvan bekijken. Wilt u snel overzicht in de wijzigingen, lees dan hoofdstuk 2. Hoofdstuk 3 gaat nader in op de zienswijzen over De Vlietlijn. Hoofdstuk 4 specifiek op zienswijzen over de Binckhorst. Indien u meer per thema (bijvoorbeeld verkeer, groen of geluid) wilt lezen hoe mensen gereageerd hebben en wat er met de zienswijzen gedaan wordt, kijk dan bij de algemene toelichtingen in Hoofdstuk 3.1 of 4.1. Hoofdstuk 5 gaat in op het advies van de commissie mer op de planMER en de reactie van de gemeenten daarop.

2 Overzicht wijzigingen

In dit hoofdstuk ziet u een samenvatting van alle wijzigingen en vervolgstappen die worden genomen of zijn aangekondigd als gevolg van deze Nota van Antwoord. In de andere hoofdstukken kunt u de beantwoording terugvinden en desgewenst meer informatie. Reacties die naar aanleiding van meerdere zienswijzen vaker terugkomen, zijn hier slechts één keer weergegeven.

Over maatregelen, effecten en eventuele schadeafhandeling		
1	Zorgplicht	Het voorkomen van schade en de afhandeling van schade is onderdeel van de planning- en studiefase (ontwerp, onderzoek en het opnemen van maatregelen) en van de realisatiefase (bouwplan en protocol van schadeafhandeling).
2	Onvoldoende motivering	In volgende fasen volgt onderzoek naar effecten op funderingen, erfgoed en verkeersveiligheid
3	Erfgoed en monumenten	Maatregelen worden in VO fase verder uitgewerkt.
4	Grondwater en fundering / Schadefonds	Het voorkomen van schade en de afhandeling van schade is onderdeel van de planning- en studiefase (ontwerp, onderzoek en het opnemen van maatregelen) en van de realisatiefase (bouwplan en protocol van schadeafhandeling).
5	Geluid en trillingen	In het Voorlopig Ontwerp wordt beoordeeld welke maatregelen tegen geluid en trillingen nodig en haalbaar zijn, en wordt extra onderzoek gedaan naar bruggen en materieel.
6	Lijnvoering (Lijn 1)	In deze fase is ook gekeken naar de tramlijnen 1 en 15. De exacte route (lijnvoering) en de dienstregeling worden later door HTM en MRDH bepaald, in de jaren vlak voordat de tram in gebruik wordt genomen. Dit geldt ook voor de huidige tramlijn 1.
7	Procedurele aanpak	In latere fasen worden nieuwe risico's of effecten onderzocht en waar nodig aanvullende maatregelen genomen.
8	Vlietlijn treft een bepaald perceel	De gemeente wil graag met u in gesprek indien uw pand of perceel geraakt wordt door De Vlietlijn.
9	Bedrijvigheid en compensatieafspraken	In het IGP is aangegeven welke type bedrijven in beginsel vallen onder de planologische compensatieruimte op de Gavi-kavel.
10	Botentransport roeicentrum	Bij de verdere planuitwerking en de wijziging van het omgevingsplan wordt rekening gehouden met reeds vergunde situaties.
11	Richtafstanden bedrijven	Er wordt in overleg met bedrijven zoals Jachtwerf De Haas en Dijckerhoff Basal, onderzocht of maatregelen mogelijk zijn om richtafstanden van bedrijven te verkleinen
Over aandachtspunten in het Voorlopig Ontwerp		
12	Wateroverlast en klimaatadaptatie	In het Voorlopig Ontwerp (VO) worden deze maatregelen verder uitgewerkt voor elke locatie.
13	Verkeersveiligheid in strijd met CROW Richtlijnen	In het Voorlopig Ontwerp (VO) wordt dit verder uitgewerkt.
14	Trappen	In de ontwerpfase worden fietspaden aangepast, verkeersveiligheidsanalyses uitgevoerd en normen van CROW, gemeenten en HTM toegepast om veilig en prettig fietsen te waarborgen.
Over groen en ecologie		
15	Verstening en verlies leefkwaliteit	In het Voorlopig Ontwerp (VO) wordt bepaald welke bomen kunnen blijven staan en hoe het verlies van bomen wordt gecompenseerd en/of herplant, volgens het gemeentelijk beleid en de regels voor vergunningen.
16	Groenzone Broeksloot	In de volgende fase wordt het verlies van groen en bomen zoveel mogelijk voorkomen, worden negatieve effecten beperkt en wordt het overgebleven groen gecompenseerd en van betere kwaliteit gemaakt.
17	Ecologische zone	De uitkomsten van het planMER worden gebruikt om het Voorlopig Ontwerp te verbeteren met inzet op zo min mogelijk aantasting van de ecologische zone.

Over MER en maatregelen mitigeren negatieve effecten		
18	Natuur en luchtkwaliteit	Er wordt een passende beoordeling opgesteld bij de projectMER bij de wijzigingen van de omgevingsplannen.
19	Maatregelen negatieve effecten	Maatregelen worden in VO fase en realisatiefase verder uitgewerkt
20	Het planMER is onvolledig m.b.t. verkeerseffecten op omliggende wijken.	In de fase van het Voorlopig Ontwerp worden de effecten op de Haagweg, Rijswijkseweg en Neherkade verder onderzocht, inclusief verkeersafwikkeling, milieueffecten en kruispuntanalyses.
21	PlanMER	PlanMER is aangepast en milieucategorie van gasverdeelstation is verhoogd naar 3.1, met bijhorende richtafstand van 50 meter.
22	Locatie geothermie	In het projectMER wordt de locatiekeuze voor geothermiecentrale opnieuw gedetailleerd onderzocht op effecten verstoring dieren in ecologische zone. Als ook effecten van diepe boringen.
23	Bezonning	In de uitwerking van het omgevingsplan en projectMER wordt bezonning verder onderzocht en uitgewerkt. Hoogte van gebouwen wordt bepaald in het omgevingsplan.
Over verkeer en parkeren		
24	Verkeersafwikkeling in beide aangrenzende gemeenten van het Binckhorstgebied	In volgende fase worden maatregelen verder uitgewerkt, zodat alle buurten bereikbaar blijven voor auto's en hulpdiensten.
25	Verkeersdruk en leefomgeving	Er is een bredere aanpak van de drie gemeenten om alle verkeersknelpunten voor auto's op te lossen, onder andere voor de omgeving van station Voorburg en de op- en afritten van de A12.
26	Parkeerdruk	Er wordt gewerkt aan een extra parkeerstrategie. Inclusief uitwerken van parkeerhubs per kwartier.
27	Halte Maanweg en -brug	Wordt in volgende planfase uitgewerkt tegen ongewenst gebruik. Variant 2 van inrichting verwerkt in definitieve IGP. De ruimte rond halte wordt onderzocht of inpassing kan worden verbeterd.
28	Prinses Mariannelaan	Tramrails wordt verwijderd, nog nader onderzoek naar halte-oplossing, waarbij ecologische zone zoveel mogelijk wordt ontzien. Profiel 30 Km/uur wordt nog onderzocht.
29	Grote toename fietsverkeer	Voor de Metropolitane fietsroute is de nieuwe tolbrug de voorkeursroute. In latere fase wordt dit verder uitgewerkt.
30	Basispakket Mobiliteit en deelvervoer	De plannen voor deelvervoer worden nog uitgewerkt.
31	Doodlopende straten	In het IGP is deze tekst aangepast naar "werd het creëren van doodlopende straten niet als een goede oplossing gezien".
32	Maatregelpakket	In de volgende fase worden de maatregelpakketten verder uitgewerkt en opties voor (gedeeltelijke) afsluiting van de Geestbrug onderzocht.
33	Verbinding naar Delft	In volgende fasen wordt de variant met twee routes verder uitgewerkt, inclusief de route, dienstregeling en aansluiting op het ov-netwerk.
34	Mobiliteit	De optie ongelijkvloerse oversteek, besluitvorming hierover volgt in 2026
35	Tijdelijke busbaan	Vooruitlopend op de aanleg en in gebruikname van De Vlietlijn wordt een tijdelijke busbaan aangelegd.
36	Fietsparkeren	Parkeerbeleid voor fietsen wordt geactualiseerd. Deze regels gelden na actualisatie via het omgevingsplan,
37	Geleiding voor mensen met visuele beperking	Dit inpassing van gidslijnen is onderdeel van de uitwerking van de openbare ruimte
38	Toegankelijkheid	Beoordeeld in planMER. Toegankelijkheidseisen worden – voor zover mogelijk – geborgd in het omgevingsplan.
39	Hoogteverschillen	Uitwerking van hellingbanen vindt plaats in het Voorlopig Ontwerp.

40	Bruggen Trekvliet	Bij nieuwe bruggen of aanpassen van bestaande bruggen over de Trekvliet is huidig gebruik leidend. Er wordt per brug een Programma van Eisen opgesteld en er wordt getoetst op doorvaardbaarheid en CEMT-klasse.
41	Knip fietspad Binckhorstlaan	In de verdere planuitwerking is aandacht voor fasering en een goede en veilige fietsbereikbaarheid.
Over overige zaken		
42	Afvalcluster	Bij een besluit tot verplaatsing van het afvalcluster worden de gevolgen onderzocht in het gebiedsprogramma en het planMER voor De Vlietzone.
43	Ondergrondse infrastructuur	De inrichting van de ondergrond is onderdeel van het buitenruimteplan. Dit buitenruimteplan wordt gefaseerd opgesteld en zal aansluiten bij de fasering zoals die is vastgelegd in het IGP.
44	DPO	Het DPO voor de voorzieningen in het Wijkhart wordt als bijlage aan het IGP bijgevoegd.
45	Cultuurhistorie	Bescherming van beeldbepalende gebouwen vindt plaats in het BKP en het omgevingsplan. Advies van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) wordt betrokken bij de verdere stappen.
46	Participatie	Loopt door in volgende projectfasen
47	Monitoring	Inrichten van een monitorings- en evaluatieprogramma voor het monitoren en evalueren van effecten.
48	Samenwerking	Bij de verdere uitwerking van De Vlietlijn worden eisen voor leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid toegepast om negatieve effecten op de omgeving zo veel mogelijk te beperken.
49	Tracé nut en noodzaak	In volgende fasen wordt de variant met twee routes verder uitgewerkt, inclusief route, dienstregeling en aansluiting op het ov-netwerk.
50	Inpassing De Vlietlijn ter hoogte van Bink 36	De exacte inpassing van De Vlietlijn is nog onderwerp van technisch en financieel onderzoek. Deze uitwerking vindt plaats in het Voorlopig Ontwerp.
Doorontwikkeling Binckhorst specifiek		
51	Parkeren (hubs)	Uitwerking per kwartier bij ontwikkelingen.
52	Richtafstanden bedrijven	Er wordt onderzocht of maatregelen mogelijk zijn om richtafstanden van bedrijven te verkleinen.
53	Hogere geluidniveau dan advieswaarden WHO voor delen Binckhorst	Nader onderzoek naar bronmaatregelen als maatregelen aan de woningen.
54	Tijdelijke voorzieningen	Er wordt gewerkt aan een aanpak voor tijdelijke voorzieningen.
55	Vernieuwing van de Jupiterkade en uitplaatsing van de bedrijfsschepen.	Voor de ontwikkeling en realisatie van het Waterfrontpark is een vrij toegankelijke openbare kade voorzien. Bestuurlijke besluitvorming hierover moet nog plaatsvinden.
56	Bouwvolumes langs Binckhorstlaan en Supernovaweg	Verdere uitwerking van bouwvolumes vindt plaats in de wijziging van het omgevingsplan.
57	Buurtshuttles	Een buurtshuttle wordt betrokken bij de verdere uitwerking van de verkeersstructuur in de projectMER.
58	Bouwhoogte gebouwen	Bij de meeste randen van de Binckhorst wordt in het omgevingsplan bouwhoogte verlaagd van 50 naar 40 meter, uitgezonderd accent van 70 meter op hoek van de Maanweg/Melkwegstraat.
59	Binckplekken	De in het IGP aangewezen Binckplekken worden in het omgevingsplan verder uitgewerkt.
60	Verticaal groen	De oproep voor verticaal groen wordt in de verdere uitwerking van de plannen meegenomen.
Vervolg omgevingsplan		
61	Financiën en haalbaarheid	De definitieve kostenverhaalsregels worden vastgesteld bij de wijziging van het omgevingsplan.

62	Bedrijf categorieën	In het IGP is de milieu categorie in het Mercuriuskwartier Noord verruimd. Dit wordt in het omgevingsplan opgenomen.
63	Programmamix	De balans tussen wonen, werken en voorzieningen wordt behouden bij de verdere ontwikkeling van het gebied en vastgelegd in het omgevingsplan.
64	Compensatie zwaardere milieu categorieën	Planologische compensatie voor bedrijven die moeten worden uitgeplaatst wordt voorzien op de Gavi-kavel. Er wordt nu gewerkt aan een wijziging van het omgevingsplan.
65	Toekomstbestendige werkruimte	In het omgevingsplan worden minimale plinthoogte en functionele flexibiliteit geborgd.
66	Nieuwe ruimte bedrijvigheid	In het omgevingsplan worden regels hierover verder uitgewerkt om een goede balans tussen wonen, werken en voorzieningen te borgen.
67	Circulariteit	Bij het uitwerken van de gebiedspaspoorten worden hierover afspraken gemaakt op basis van vigerende wet- en regelgeving.
68	Kostenverhaal	Definitieve regels voor kostenverhaal worden opgenomen in het omgevingsplan.
69	Gasleiding	Borging aandachtsgebied gasleiding wordt opgenomen in het omgevingsplan.
70	Planologische ruimte Wijkhart	In het kader van het IGP is onderzocht hoeveel m^2 ruimte mogelijk is voor detailhandel (supermarkt). Deze planologische ruimte wordt opgenomen in het omgevingsplan.
71	Activiteit Fokker Terminal	Definitieve functie wordt vastgelegd in het omgevingsplan.
72	Bouwhoogte	Bouwhoogtes worden opgenomen in het omgevingsplan.
73	Aanpassen footprint	In de wijziging van het omgevingsplan wordt het ontwikkelveld concreet uitgewerkt.
74	Fasering	De in het IGP opgenomen fasering wordt in de wijziging van het omgevingsplan verder uitgewerkt en vastgelegd.
75	Aantal woningen	Op de locatie BCP2 is maximaal aantal woningen 208.
76	Uitruil/verevening programma	In de wijziging van het omgevingsplan wordt beoordeeld of voorwaarden worden opgenomen voor uitruil of verevening van programma.
77	BCP2 toevoegen aan fase 1	BCP2 wordt toegevoegd aan fase 1 van de doorontwikkeling.

3 De Vlietlijn

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staan alle zienswijzen en de bijbehorende antwoorden over De Vlietlijn. In deze eerste paragraaf volgt per thema een algemene uitleg omdat er over een aantal thema's meerdere reacties binnen zijn gekomen. Deze reacties worden in hoofdlijnen samen behandeld. In paragraaf 3.2 worden de individuele zienswijzen, één voor één van een antwoord voorzien.

3.1.1 De Vlietlijn

De Vlietlijn is een project binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). In het MIRT zijn projecten en programma's opgenomen waarbij het Rijk samen met de regio werkt aan de ruimtelijke inrichting van Nederland. Een MIRT-project bestaat uit verschillende fasen, waarin wordt toegewerkt naar een steeds concretere invulling van ruimtelijke opgaven. Na de voorbereidingsfase, waarin een verkenning van het probleem en de financiering, heeft plaatsgevonden, zijn in de verkenningsfase verschillende routes en vormen van openbaar vervoer onderzocht, zoals bus, tram en lightrail.

In deze fase is gekozen voor een nieuwe tramlijn tussen Den Haag CS, Station Voorburg en Station Rijswijk/ Delft. Dit is het voorkeursalternatief 1T. De zeven opdrachtgevende partijen en de drie gemeenteraden hebben deze keuze vastgelegd in de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid CID Binckhorst.

In de MIRT-verkenning is voor hoogwaardig OV de tramvariant (1T) als voorkeursvariant gekozen omdat het:

- de ontwikkeling van de Binckhorst mogelijk maakt,
- de mobiliteitsproblemen het beste oplost, en
- goed aansluit bij de ambities voor fiets en openbaar vervoer (zoals in het Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst).

In de huidige Planning- en Studiefase wordt dit voorkeursalternatief verder uitgewerkt. Andere routes of andere vormen van openbaar vervoer zijn in deze fase niet meer aan de orde. In de Nota van Antwoord wordt daarom kort verwezen naar deze algemene uitleg. Bij deze fase horen onder andere:

- het maken van een schetsontwerp plus (SO+)
- een intergemeentelijk gebiedsprogramma (IGP)
- een planMER

De volgende stap, nadat het gebiedsprogramma is vastgesteld, is de besluitvorming over het Voorlopig Ontwerp (VO). Daarbij hoort ook de planologische procedure en, waar nodig, een ProjectMER. Ook deze stukken worden te zijner tijd weer ter inzage gelegd via het gemeenteblad en de website over De Vlietlijn. De Planning- en Studiefase wordt uiteindelijk afgesloten met een MIRTbesluit (projectbeslissing). Dit is het besluit om te starten met de realisatiefase. Dit besluit wordt niet eerder verwacht dan 2027.

3.1.2 Nut en noodzaak

De Binckhorst verandert van een bedrijventerrein in een gebied waar het prettig is om te wonen, werken en ontspannen. In dit gebied en het omliggende CID worden de komende jaren duizenden woningen, werk-plekken en voorzieningen extra gerealiseerd. Daarmee levert het gebied een belangrijke bijdrage aan de regionale én nationale woningbouwopgave. Uit de MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID Binckhorst blijkt dat De Vlietlijn noodzakelijk is om de Binckhorst goed te ontsluiten en de ambitie om lopen, fietsen en openbaar vervoer een grotere rol te geven in de bereikbaarheid van de regio. En tegelijk zowel CID-Binckhorst als de omliggende gebieden ook in de toekomst prettig leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar te houden. Variant 1T is verder uitgewerkt in een schetsontwerp+. Nieuw verkeersonderzoek laat zien dat de groei van de Binckhorst op termijn meer verkeersknelpunten geeft, zoals slechtere bereikbaarheid en minder verkeersveiligheid. De tram

en andere maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit helpen deze knelpunten te verminderen. De tram is essentieel om de groeiende mobiliteitsvraag op te vangen als gevolg van de stedelijke ontwikkeling. Alle gemeenten worden beter bereikbaar in de regio; Den Haag, Voorburg, Delft en Zoetermeer komen relatief dichterbij. Verder zal het ontwerp ook gericht zijn op kwalitatieve maatregelen voor klimaatadaptatie en biodiversiteit, met ruimte voor fiets en voetganger en een verbeterde verkeersveiligheid. Hierdoor ontstaat er een beter woon- en leefklimaat. De exacte lijnvoering en de dienstregeling worden later door HTM en MRDH bepaald, in de jaren voorafgaand aan de daadwerkelijke start van de tramdienst.

3.1.3 Voorkeurstracé

In juni 2023 hebben de gemeenteraden van Den Haag, LeidschendamVoorburg en Rijswijk het voorkeurstracé voor De Vlietlijn vastgesteld samen met een basispakket mobiliteitsmaatregelen. In de huidige fase wordt het tracé van de tram verder uitgewerkt.

Uit onderzoek blijkt dat een tramverbinding richting Rijswijk en Delft en richting Voorburg het beste past bij de ontwikkeling van de Binckhorst en bij de verwachte aantallen reizigers. In de Verkenningsfase zijn verschillende routes onderzocht. Daaruit kwam naar voren dat veel mensen vanuit de Binckhorst naar Rijswijk en Delft willen reizen. Daarom is de voorkeursvariant, die naar Voorburg én Rijswijk gaat, het meest geschikt.

Wel benoemde, niet gekozen tracés

In verschillende zienswijzen is gevraagd om andere routes of oplossingen dan in het voorkeurstracé naar voren is gekomen. Hieronder wordt kort ingegaan op deze suggesties.

Het is niet wenselijk dat reizigers vanuit de Binckhorst eerst via het drukke centrum van Den Haag moeten reizen om richting Rijswijk of Delft te reizen. Ook een route via tramlijn 15, zoals door sommige indieners is voorgesteld, past niet bij de vervoervraag. Het is niet realistisch dat iemand bij de Zonweg instapt en via Den Haag Centraal, het Spui en de Rijswijkseweg naar Delft reist. Om dit goed te doen, zou er naast lijn 15 ook een extra bus moeten komen, maar dat zou niet efficiënt zijn. Bovendien zouden die bussen dezelfde wegen gebruiken, waardoor het drukker wordt.

Er is ook gekeken naar een elektrische busvariant, maar die heeft te weinig capaciteit voor het aantal toekomstige reizigers. Een ander idee, de zogenoemde ‘Binckhorstlijn’ (een ondergrondse spoorlijn), is geen realistisch alternatief. Deze lost de vervoervraag binnen de Binckhorst niet goed op, omdat hij alleen aansluit op Zoetermeer en Utrecht en niet op de stedelijke bestemmingen zoals Voorburg, Den Haag CS, Rijswijk of Delft.

Een ondergrondse oplossing in Voorburg, onder de Westenburgstraat langs Opa’s Veldje naar de eindhalte bij Station Voorburg, is onderzocht naar aanleiding van motie 911 van de raad van Leidschendam-Voorburg. Daaruit blijkt dat deze oplossing duur is en weinig extra kansen voor ontwikkeling geeft. Daarnaast kan de aanleg van een dergelijke tunnel ideeën zoals van een Huygenstunnel in de weg zitten, behalve als deze gelijktijdig wordt aangelegd. De planhorizon van de Huygenstunnel ligt rond 2050-2070. Daarop kan De Vlietlijn en de doorontwikkeling van de Binckhorst niet wachten. In de bestuursovereenkomst uit november 2023 staat dat de Huygenstunnel niet onmogelijk moet worden gemaakt, maar nu geen onderdeel van de plannen is.

Een eindpunt bij Station Den Haag Centraal voor De Vlietlijn is niet mogelijk, omdat er geen plek is om de tram te laten keren. Het is ook niet wenselijk, omdat veel reizigers verder willen reizen dan Den Haag CS. Daarom gaat de tram door. Eén route gaat richting Scheveningen, en een andere via het Korte Voorhout en de Kneuterdijk naar het Statenkwartier. Zo ontstaat een directe verbinding tussen Scheveningen, het World Forumgebied, Den Haag Centraal, de Binckhorst, Voorburg en Rijswijk/Delft. De Vlietlijn wordt dus geen pendeldienst tot Den Haag CS. De Vlietlijn takt aan op het bestaande tramtracé zodat de Binckhorst wordt aangesloten op het bestaande netwerk en de regio hierdoor beter wordt ontsloten.

3.1.4 Milieueffecten

In het planMER is onderzocht wat de effecten van De Vlietlijn zijn op het milieu. In de reacties geven veel mensen aan dat zij zich zorgen maken over de mogelijke negatieve gevolgen, zoals minder groen, slechtere leefbaarheid, en overlast door geluid of trillingen door de tram. Waar nodig en mogelijk worden maatregelen uitgewerkt om effecten te beperken. De resultaten van het planMER worden daarom gebruikt om de beste keuzes te maken in ligging en de uitvoering. Ze helpen ook om in het Voorlopig Ontwerp de negatieve effecten zo klein mogelijk te maken, bijvoorbeeld door maatregelen te nemen die overlast beperken. Daarnaast wordt in het ProjectMER waar nodig extra onderzoek gedaan naar de milieueffecten.

De Vlietlijn is een onderdeel van een bredere opgave waarin woningbouw, bereikbaarheid, leefbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving in samenhang worden afgewogen. Daarbij zoeken wij steeds naar een balans tussen de belangen van huidige bewoners, ondernemers en gebruikers van het gebied én de behoeften van toekomstige generaties.

De Commissie mer, een onafhankelijke adviescommissie, heeft het planMER getoetst en aanbevelingen gedaan. Hierop zijn nog aanpassingen gedaan in het definitieve planMER. De plannen voor de Binckhorst en De Vlietlijn zijn goed voor de maatschappelijke voorzieningen, de openbare ruimte en de bereikbaarheid van het gebied. De Commissie geeft aan dat veel onderzoek is verricht en waardeert het grote aantal varianten dat is onderzocht. De Commissie adviseert voor De Vlietlijn nog enkele aanvullende vervolgonderzoeken te doen. Een deel daarvan is inmiddels uitgevoerd (dynamische simulaties) of al in gang gezet met extra verkeersonderzoek (regionaal bereikbaarheidsonderzoek). De andere aanbevelingen zijn in kaart gebracht en worden zo veel mogelijk in het vervolgproces (Voorlopig Ontwerp/Definitief Ontwerp) meegenomen. Dit gaat bijvoorbeeld om verdiepend onderzoek op geluid en trillingen en verdieping op verkeersmaatregelen. Het toetsingsadvies van de Commissie mer en de reactie van de gemeenten daarop is opgenomen in hoofdstuk 5.

3.1.5 Varianten

In het planMER zijn binnen variant 1T verschillende mogelijkheden onderzocht hoe De Vlietlijn kan worden ingepast.

De verschillende varianten voor De Vlietlijn betreffen:

- het tracé van De Vlietlijn in de Sporendriehoek (maaiveld of tunnel)
- de eindhalte in Voorburg (Station Voorburg of naast Opa's Veldje (aan de taludkant van het spoor)
- het aanvullend maatregelpakket infrastructuur (pakket 1, 2, 3 of 4)

Ook zijn er gevoeligheidsanalyses uitgevoerd. Dit zijn:

- een hogere verkeersintensiteit Geestbrugweg
- de verkeersinrichting van de Lekstraat
- de aanleg van een tailtrack in de Lekstraat
- inrichting Maanweg

Voor het tracé van De Vlietlijn in de Sporendriehoek is gekozen voor de tunnelvariant. Voor wat betreft de eindhalte in Voorburg en het aanvullend maatregelpakket infrastructuur zal dit later in het vervolg plaatsvinden.

3.1.6 Maatregelen voor het verkeer

Voor De Vlietlijn zijn verschillende verkeersonderzoeken gedaan. Deze onderzoeken laten zien hoe het verkeer nu loopt en hoe dit in de toekomst kan veranderen. De resultaten zijn gedeeld met de deelnemers van de werkgroepen en staan op de website www.devlietlijn.nl.

Ook heeft de gemeente Den Haag eigen onderzoeken gedaan, zoals de Netwerkstrategie (voor heel Den Haag tot 2040) en het Verkeersnetwerk CIDBinckhorst (voor 2030 en 2040). Deze onderzoeken laten zien hoe het verkeer in het CID, de Binckhorst en in de omgeving zich ontwikkelt. De resultaten zijn meegenomen in het planMER. De visie voor het gebied staat in de Structuurvisie CID. De verkeersonderzoeken bekijken onder andere:

- de reistijden,
- hoeveel verkeer er op de wegen komt,
- hoe druk het wordt op kruispunten,
- welke knelpunten er nu zijn en welke in de toekomst kunnen ontstaan,
- wat het effect is van de ruimtelijke ontwikkeling van de Binckhorst en
- wat de rol van de tram is en welke extra maatregelen nodig zijn.

Uit het onderzoek blijkt dat de Geestbrugweg in de toekomst veel drukker wordt door de groei van de Binckhorst, maar ook door andere ontwikkelingen in de regio. De Vlietlijn vermindert deze toename zelfs enigszins. Om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren, zijn daarom maatregelen nodig om het autoverkeer te beperken. Ook de tram rijdt beter door als deze maatregelen worden genomen.

In het planMER zijn vier maatregelpakketten onderzocht die bedoeld zijn om verkeersproblemen te verkleinen. Bij elk pakket geldt dat:

- hulpdiensten er altijd door moeten kunnen én
- elke buurt bereikbaar moet blijven voor lokaal verkeer

Er zijn ‘dynamische’ simulaties gebruikt om de maatregelpakketten verder te verdiepen. Via een online raadpleging in Den Haag, LeidschendamVoorburg en Rijswijk zijn de resultaten voorgelegd aan een representatieve groep inwoners. De uitkomsten zijn te vinden op www.devlietlijn.nl. In de zienswijzen is ook gereageerd op deze pakketten.

Na de terinzagelegging van het ontwerp van het IGP heeft afstemming plaatsgevonden tussen de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk en de overige opdrachtgevers van De Vlietlijn. Op dit moment wordt op piekmomenten al grote drukte ervaren en deze zullen in de loop naar 2040 naar verwachting verergeren. Ook zijn verkeerskundige knelpunten geconstateerd die niet binnen de scope van De Vlietlijn liggen, maar die wel onderdeel moeten zijn van de oplossingsrichting(en) waarover uiteindelijk een besluit zal moeten worden genomen.

Met de betrokken partners is besloten dat – voordat wordt besloten over de hiervoor beschreven maatregelpakketten – aanvullend een regionaal bereikbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd. De uitvoering daarvan vindt plaats in nauwe samenwerking tussen de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag en overige stakeholders. In het regionaal bereikbaarheidsonderzoek zal onder meer gekeken worden naar de grote verkeersknelpunten in een regionale context, zoals de aansluiting op de A12 en de aansluiting van de Haagweg op de Geestbrugweg. Ook zal worden onderzocht op welke wijze de verkeersintensiteiten van het autoverkeer kunnen worden verlaagd. Een belangrijk deel van de oplossing is het omlaag brengen van de verkeersintensiteiten op de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg waardoor een meer verkeersveilige en groene inrichting mogelijk is.

Dit betekent dat voor wat betreft de keuze in de maatregelpakketten, zoals deze zijn beschreven in het ontwerp IGP, een pas op de plaats zal worden gemaakt en dat op dit moment in het proces nog geen definitieve keuze voor één van de maatregelpakketten wordt gemaakt. Wel worden de aanbevelingen die in het MER zijn gedaan waar mogelijk opgevolgd. Na uitvoering van het regionale bereikbaarheidsonderzoek zal verdere

besluitvorming op dit onderdeel moeten plaatsvinden. Inmiddels heeft wel besluitvorming in de gemeente Den Haag plaatsgevonden over het realiseren van een vrije busbaan op de parallelbaan aan de oostkant van de Binckhorstlaan. Dit is één van de maatregelen die is opgenomen in de verkeersmaatregelpakketten. Deze maatregel zal wel worden uitgevoerd.

3.1.7 Lopen en Fietsen

Bij het ontwerp van De Vlietlijn wordt uitgegaan van het STOMPprincipe. Dat betekent dat eerst wordt gekeken naar ruimte voor:

- Voetgangers (stappen)
- Fietsers (trappen)
- Openbaar vervoer (ov)
- Auto's (Deelmobiliteit en Privé)

Maar het is niet overal mogelijk om dit principe volledig toe te passen. Daarom zijn soms maatwerkoplossingen nodig. Verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor hulpdiensten zijn hierbij altijd het uitgangspunt.

Fietsen en lopen zijn duurzame manieren om je te verplaatsen. Ze verbeteren de bereikbaarheid en de leefbaarheid van een wijk. Uit de verkeersberekeningen blijkt dat het aantal fietsers in de toekomst sterk zal groeien. In verschillende zienswijzen maken mensen zich zorgen of er straks genoeg ruimte is voor fietsers en of het veilig blijft. In het IGP zijn daarom, naast De Vlietlijn, ook maatregelen opgenomen voor fietsverkeer.

In het Basispakket Mobiliteit staan al extra fietsverbindingen die de routes vanuit de Binckhorst naar de omgeving verbeteren voor fietsers en voetgangers. De Vlietlijn is, naast de mobiliteitsdoelstellingen, ook in lijn met verschillende andere doelstellingen vanuit de betreffende gemeentes. Het is schoon en duurzaam, creëert ruimte voor hoogwaardige openbare ruimte, en draagt met zijn duidelijke hiërarchische karakter bij aan de verkeersveiligheid.

3.1.8 Eindhalte Voorburg

Voor de eindhalte van De Vlietlijn richting Station Voorburg zijn verschillende locaties onderzocht:

- de Melkwegstraat,
- Opa's Veldje en
- het Stationsplein.

Het college en de gemeenteraad hebben nog geen keuze gemaakt voor de locatie van de eindhalte bij Station Voorburg.

Er is door de gemeente Leidschendam-Voorburg onderzoek gedaan naar een tramtunnel vanaf voor de kruising Maanweg/Regulusweg/Westenburgstraat bij de eindhalte bij Station Voorburg, omdat de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg daarom vroeg (motie 911). Daaruit blijkt dat deze oplossing kwalitatieve voordelen biedt ten opzichte van de maaiveldvariant, vooral op het gebied van leefomgeving, maar deze voordelen zijn gekoppeld aan vier keer hogere kosten, aanzienlijke hinder tijdens de bouw, risico's bij ondergronds bouwen in (dicht) stedelijk gebied en weinig extra kansen voor ontwikkeling geeft. Daarnaast kan de aanleg van een dergelijke tunnel ideeën zoals van een Huygenstunnel in de weg zitten, behalve als deze gelijktijdig wordt aangelegd (zie ook paragraaf 3.1.3).

3.1.9 Tunnelvariant in de Sporendriehoek

De inpassing van De Vlietlijn bij de kruising met de spoorviaducten bij de Binckhorstlaan/Lekstraat is zeer complex. De Vlietlijn, de Binckhorstlaan en het Schenkviaduct komen hier samen. Er zijn daarom meerdere varianten voor deze Sporendriehoek bekeken, zowel op maaiveld als in een tunnel.

De tunnelvariant scoort echter op een groot aantal punten beter dan de maaiveldvariant. De inpassing van een tunnelvariant doet recht aan dit entreegebied van de Binckhorst, de veiligheid en de ruimtelijke inpassing die bij deze omgeving past en biedt bovendien kansen voor de toekomst. Uit de zienswijzen komt de voorkeur voor de tunnel naar voren, middels de oproep om hiervoor te kiezen. Zoals in het IGP is aangegeven brengt deze inpassing ook hogere kosten met zich mee. De financiering hiervoor is rond, via een WoMo-subsidie van het Rijk en bijdragen van de MRDH en de gemeente Den Haag. Voor het definitieve IGP wordt daarom uitgegaan van de tunnelvariant.

3.1.10 Wegprofiel Maanweg

Op de Maanweg is in het huidige wegprofiel niet genoeg ruimte om alle verkeersstromen en De Vlietlijn goed in te passen. Het profiel is daarom verder onderzocht. Er zijn verschillende vragen gesteld over halte Maanweg en bijbehorende voorzieningen.

Aan de zuidkant ligt een ecologische zone, waarover een motie door de gemeenteraad van Den Haag is in gediend dat deze zone niet mag worden aangetast. Daarom is gekeken naar andere oplossingen. Extra ruimte moet aan de noordkant worden gezocht. Hiervoor moet de rooilijn (de grens waar gebouwen mogen staan) ongeveer 6 meter worden verschoven. Door deze verschuiving komen enkele gebouwen in de knel.

Langs de Maanweg komen hoge woongebouwen. Deze gebouwen kunnen zorgen voor meer wind en schaduw in de ecologische zone. Deze zone is belangrijk groen in de wijk.

Als er door ingrepen ruimte uit deze zone verdwijnt, moet dit dicht bij de zone worden gecompenseerd.
Dit betekent dat er net zoveel groen terug moet komen, en van vergelijkbare kwaliteit. Als dit niet direct naast de zone kan, wordt gekeken hoe compensatie op een andere plek binnen het gebied kan worden geregeld.
In het planMER is al onderzocht wat dit betekent voor bomen, planten en dieren in dit gebied.

In de volgende fase wordt verder onderzocht wat deze verschuiving van de rooilijn precies betekent voor de ecologische zone en hoe dit kan worden opgelost.

3.1.11 Procedure

De opgenomen kaarten en de spelregelkaart in het IGP zijn indicatief en hieraan kunnen geen rechten ontleend worden. Deze geven slechts een voorlopige uitwerking van de uitgangspunten die worden benoemd in het IGP. De daadwerkelijke juridisch planologische uitwerking zal echter plaats vinden in de wijziging van de verschillende omgevingsplannen van elke gemeente.

3.2 Zienswijzenbeantwoording

In deze paragraaf staan alle zienswijzen en de bijbehorende antwoorden over de Vlietlijn. De opbouw van dit hoofdstuk is als volgt: eerst worden de zienswijzen van inwoners behandeld, daarna de zienswijzen van bedrijven en (overheids)organisaties.

Naast dat zienswijzen één op één worden beantwoord wordt er een aantal zienswijzen gebundeld beantwoord. Deze indieners hebben gebruikgemaakt van hetzelfde format, waardoor de ingediende vragen inhoudelijk overeenkomen. Om herhaling te voorkomen en de leesbaarheid te vergroten, zijn deze zienswijzen

samengevoegd. Soms staat er een ID nummer achter een specifiek onderwerp, dan is dit door een van de indieners naar voren gebracht.

ID25, ID26, ID29, ID30, ID129, ID135, ID137, ID175, ID181, ID184, ID190

Zienswijze: Inwoners

> **ZIENSWIJZE** *U geeft aan niet akkoord te gaan met de aanleg van een tram, omdat de aanleg te veel risico's en nadelige effecten met zich meebrengt. Daarnaast geeft u aan de onderbouwing onvoldoende te vinden. In deze beantwoording gaan wij in op uw bezwaren, aandachtspunten en verzoeken. Dit is samengevat in 18 punten.*

Dank voor uw reactie. U geeft in uw zienswijzen diverse bezwaren aan. Deze worden hieronder beantwoord.

> **1.** *Zorgplicht leefomgeving*
> *Er zijn geen harde garanties voor nulmetingen, trillingsarme bouwtechnieken of schadeafhandeling. Daarmee is de zorgplicht om schade te voorkomen onvoldoende geborgd.*

Reactie:
In het planMER is onderzocht hoeveel geluid en trillingen langs het tracé van De Vlietlijn kunnen ontstaan. Daarbij is ook gekeken welke maatregelen mogelijk zijn om deze effecten te verminderen. Voorbeelden hiervan zijn speciale trilling dempende railconstructies of aanpassingen aan de fundering of de rails. In het Voorlopig Ontwerp (VO) en in het projectMER wordt dit onderzoek verder uitgewerkt. Dan wordt per locatie bekeken welke maatregelen en nulmetingen nodig zijn. Zie ook het antwoord op punt 6.

Het voorkomen van schade en de afhandeling van schade is onderdeel van de planning- en studiefase (ontwerpfase, onderzoek en het opnemen van maatregelen) en van de realisatiefase (bouwplan en protocol van schadeafhandeling). Daarmee wordt de zorgplicht ingevuld.

> **2.** *Onvoldoende motivering*
> *Het planMER gaat nauwelijks in op de specifieke situatie aan de Geestbrugweg. De effecten op funderingen, erfgoed en verkeersveiligheid zijn niet uitgewerkt. Dit maakt het besluit onzorgvuldig voorbereid (Awb art. 3:2 en 3:46).*

Reactie:
Naast de hoofdmaatregel (De Vlietlijn) bevat het voorkeursalternatief zoals beschreven in het IGP 15 mobiliteitsmaatregelen die het gebruik van andere vervoersmiddelen dan de auto moeten stimuleren. Dit wordt het Basispakket Mobiliteit genoemd. Maatregel 18 betreft de herinrichting van de Geestbrugweg. Het uitgangspunt voor de herinrichting van de Geestbrugweg was in het voorkeursalternatief een doorstroombelemmerende maatregel (regel of fysieke ingreep die ervoor zorgt dat autoverkeer minder gemakkelijk doorstroomt en daardoor alternatieve routes kiest, zoals een wegversmalling, (gedeeltelijke) afsluitingen, eenrichtingsverkeer of vergelijkbare maatregelen) voor het autoverkeer op de Geestbrug. Het planMER laat zien dat er hoge verkeersintensiteiten worden verwacht op onder andere de Geestbrugweg. Om de omvang van deze vervoersstromen te beperken, de leefbaarheid in het gebied te verbeteren en obstakels wegnemen die de doorstroming van de Vlietlijn belemmeren zijn in het schetsontwerp (SO+) van de Vlietlijn vier extra maatregelpakketten onderzocht. Deze maatregelen zijn gericht op het verbeteren van de doorstroming op de in- en uitvalswegen in het plangebied. Twee maatregelpakketten zijn gericht op het verminderen van verkeersstromen in noord-zuid richting en twee in oost-west richting, waarbij tevens in één van de varianten een doorstroombelemmerende

maatregel ter hoogte van de Geestbrug is opgenomen (zie deel B van het IGP voor meer informatie over de maatregelpakketten).

Er is dus in verschillende varianten gekeken naar de doorstroming, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op de Geestbrugweg. De effecten op verkeersveiligheid zijn onderdeel van dit onderzoek. Ook is in het planMER een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd voor toename van de verkeersintensiteit op de Geestbrugweg.

Aanvullend regionaal bereikbaarheidsonderzoek
Na de terinzagelegging van het ontwerp van het IGP heeft afstemming plaatsgevonden tussen de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk en de overige opdrachtgevers van De Vlietlijn. Op dit moment wordt op piekmomenten al grote drukte ervaren en deze zullen in de loop naar 2040 naar verwachting verergeren. Ook zijn verkeerskundige knelpunten geconstateerd die niet binnen de scope van De Vlietlijn liggen, maar die wel onderdeel moeten zijn van de oplossingsrichting(en) waarover uiteindelijk een besluit zal moeten worden genomen. Met de betrokken partners is besloten dat – voordat wordt besloten over de hiervoor beschreven aanvullende maatregelpakketten – aanvullend een regionaal bereikbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd. De uitvoering daarvan vindt plaats in nauwe samenwerking tussen de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag en overige stakeholders. In het regionaal bereikbaarheidsonderzoek zal onder meer gekeken worden naar de grote verkeersknelpunten in een regionale context, zoals de aansluiting op de A12 en de aansluiting van de Haagweg op de Geestbrugweg. Ook zal worden onderzocht op welke wijze de verkeersintensiteiten van het autoverkeer kunnen worden verlaagd op onder andere de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg waardoor een meer verkeersveilige en groene inrichting mogelijk is.
Dit betekent dat voor wat betreft de keuze in de maatregelpakketten, zoals deze hiervoor zijn beschreven, een pas op de plaats zal worden gemaakt en dat in dit IGP geen definitieve keuze voor één van de maatregelpakketten wordt gemaakt. Na uitvoering van het regionale bereikbaarheidsonderzoek zal verdere besluitvorming op dit onderdeel moeten plaatsvinden. Inmiddels heeft wel besluitvorming in de gemeente Den Haag plaatsgevonden over het realiseren van een vrije busbaan op de parallelbaan aan de oostkant van de Binckhorstlaan. Dit is één van de maatregelen die is opgenomen in de verkeersmaatregelpakketten. Deze maatregel zal wel worden uitgevoerd. Vooruitlopend op het regionale bereikbaarheidsonderzoek worden – waar mogelijk – wel al de aanbevelingen die in het MER zijn gedaan opgevolgd. In het MER wordt bijvoorbeeld ook de aanbeveling tot vervolgonderzoek gedaan.

> **3.** *Onevenredige lasten*
> *De voordelen liggen vooral in Den Haag (ontsluiting Binckhorst en Laak), terwijl bewoners van Rijswijk de lasten dragen: trillingen, schade, verlies van groen en toename van verkeersdruk. Dat is onevenredig (Awb art. 3:4 lid 2).*

Reactie:
De Vlietlijn is een onderdeel van een bredere opgave waarin woningbouw, bereikbaarheid, leefbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving in samenhang worden afgewogen. Daarbij zoeken wij steeds naar een balans tussen de belangen van huidige bewoners, ondernemers en gebruikers van het gebied én de behoeften van toekomstige generaties. Elke verandering in een stadsomgeving heeft invloed op de omgeving. Soms is dat positief, soms negatief. Het uitgangspunt is dat de Vlietlijn zo weinig mogelijk negatieve impact heeft op de omgeving. Ook Rijswijk wordt beter bereikbaar in de regio; Den Haag, Voorburg, Delft en Zoetermeer komen relatief dichterbij. Verder zal het herontwerp ook gericht zijn op kwalitatieve maatregelen voor klimaatadaptatie en biodiversiteit, met ruimte voor fiets en voetganger en een verbeterde verkeersveiligheid. Hierdoor ontstaat er een beter woon- en leefklimaat, ook in Rijswijk.

> **4.** *Alternatieven niet volwaardig onderzocht*
> *De elektrische busvariant is wel genoemd, maar niet gelijkwaardig doorgerekend of afgewogen. Daarmee is het MER onvolledig en in strijd met de plicht tot onderzoek van reële alternatieven.*

Reactie:
Een busvariant, ook met elektrische bussen, is onderzocht maar heeft te weinig reizigerscapaciteit. In die fase is de (elektrische) busvariant afgevallen. In het planMER in die fase zijn deze varianten afgewogen.

In de MIRT-verkenning is de tramvariant 1T gekozen als beste optie. Deze variant scoort het hoogste op:

- vervoerwaarde (hoeveel reizigers worden vervoerd)
- inpassing in het netwerk
- capaciteit

De variant met twee routes – één naar Voorburg en één naar Rijswijk/Delft – lost de meeste mobiliteitsproblemen op. Deze keuze ondersteunt ook de plannen om meer ruimte te geven aan fietsen en openbaar vervoer in het gebied. De exacte lijnvoering en de dienstregeling worden later door HTM en MRDH bepaald, in de jaren voorafgaand aan de daadwerkelijke start van de tramdienst.

5. *Erfgoed en monumenten*
Aan de Geestbrugweg staan meerdere gemeentelijke monumenten en een rijksmonument. Een volledige erfgoedtoets ontbreekt, evenals een zichtbaar advies van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Dit is in strid met de Erfgoedwet en maakt de besluitvorming kwetsbaar.

Reactie:
Langs de Geestbrugweg staan verschillende monumenten. De Geestbrug zelf heeft een historisch karakter en wordt met behoud van dat karakter ontworpen. Ook is de kans groot dat er waardevolle archeologische resten in de bodem zitten. Het tracé volgt wel grotendeels de bestaande weg, maar er kunnen toch negatieve effecten ontstaan, bijvoorbeeld op archeologie of door trillingen. Deze negatieve effecten kunnen met maatregelen worden gemitigeerd. In de volgende fase wordt duidelijk welke maatregelen dit zijn; dit kan bijvoorbeeld een trambaan met trillingsdemping zijn. Ook wordt waar nodig onderzocht welke eisen uit de Erfgoedwet gelden en hoe die kunnen worden meegenomen.

6. *Grondwater en fundering*
Bij de aanleg van een tramlijn is bemaling onvermijdelijk. In een wijk met houten paalfunderingen en een ondergrond van veen/klei/zandlagen kan dit grote schade veroorzaken. Het ontwerp-planMER benoemt dit risico slechts globaal en bevat geen concreet grondwaterplan met nulmetingen, retourbemaling en structurele monitoring. Ook ontbreekt een koppeling met schadeafhandeling. Dit is in strijd met de zorgvuldigheidsplicht (Awb art. 3:2).

Reactie:
Door bemaling kan de grondwaterstand op sommige plekken tijdelijk dalen. In gebieden met veen of klei en bij houten paalfunderingen kan dit risico's geven, zoals verzakkingen of schade. In het planMER staan mogelijke maatregelen om deze risico's te minimaliseren, zoals retourbemaling (water terug in de grond brengen) en damwanden. In het Voorlopig Ontwerp (VO) en in het projectMER worden deze maatregelen verder uitgewerkt voor elke locatie.

Daarbij wordt ook gekeken of de maatregelen voldoen aan de regels van het Hoogheemraadschap van Delfland. Er komt later ook een grondwaterplan, met duidelijke afspraken over monitoring en schadeafhandeling. Het voorkomen van schade en de afhandeling van schade is dus onderdeel van de ontwerpfase (onderzoek en het opnemen van maatregelen) en van de realisatiefase (bouwplan en protocol van schadeafhandeling). Het kan zijn dat hiervoor ook vergunningen voor water nodig zijn.

Vanuit de Omgevingswet is het verplicht om de effecten die in het planMER beschreven zijn te evalueren, zowel tijdens als na de realisatie van het project. Hiervoor dient een monitorings- en evaluatieprogramma te worden ingericht. In het planMER is hiervoor een eerste aanzet gedaan. Dit programma volgt of de voorspelde milieueffecten daadwerkelijk optreden en of maatregelen goed werken. Als uit monitoring blijkt dat effecten anders zijn dan verwacht, kunnen plannen worden aangepast. Het IGP zal voor zowel De Vlietlijn als de Doorontwikkeling nader worden uitgewerkt. Deze uitwerking werkt ook door in de (aanpak van de) monitoring.

> **7.** *Wateroverlast en klimaatadaptatie*
> *De aanleg van een tramlijn betekent extra verharding en verlies van groen. Dit vergroot de kans op wateroverlast en hittestress. In de stukken is geen concreet plan opgenomen voor infiltratie, wadi's of compensatie. Daarmee wordt niet voldaan aan de plicht tot klimaatadaptatie onder het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie en de gemeentelijke beleidsdoelen.*

Reactie:
Bij het ontwerp van De Vlietlijn wordt rekening gehouden met het klimaat. Omdat de aanleg van de trambaan zorgt voor minder groen en meer verharding, worden maatregelen genomen om dit te compenseren. Deze maatregelen helpen om hittestress te verminderen en wateroverlast te voorkomen. Voorbeelden zijn:

- meer groen in de openbare ruimte
- het gebruik van waterdoorlatende materialen

In het Voorlopig Ontwerp (VO) worden deze maatregelen verder uitgewerkt.

> **8.** *Geluid en trillingen*
> *Bewoners hebben hun zorgen over geluid en trillingen herhaaldelijk kenbaar gemaakt. In de participatieverantwoording wordt dit ook erkend. Toch ontbreken concrete berekeningen en maatregelen.*

Reactie:
In het planMER is onderzocht hoeveel geluid en trillingen er langs het tracé van De Vlietlijn kunnen ontstaan. Ook is bekeken welke maatregelen mogelijk zijn om deze effecten te verminderen. Voorbeelden zijn rails die trillingen dempen of aanpassingen aan de fundering of de railopbouw. In het Voorlopig Ontwerp (VO) en het ProjectMER wordt dit verder uitgewerkt. Dan wordt per locatie bekeken welke maatregelen nodig zijn. In paragraaf 1.1 en 1.3 is ingegaan op de onderzoeken die nog in de fase van het Voorlopig Ontwerp worden uitgevoerd en de participatie in deze fase.

> **9.** *Schadefonds en borging Schadeafhandeling*
> *Er is geen regeling vastgelegd voor bewoners die schade oplopen door aanleg of gebruik van de tram. Dat is onaanvaardbaar. Ik eis dat er een schadefonds en schadeprotocol komt.*

Reactie:
Het voorkomen van schade en de afhandeling van schade is onderdeel van de planning- en studiefase (ontwerp, onderzoek en het opnemen van maatregelen) en van de realisatiefase (bouwplan en protocol van schadeafhandeling). In het Voorlopig Ontwerp (VO) en in het projectMER wordt dit onderzoek verder uitgewerkt. Dan wordt per locatie bekeken welke maatregelen en nulmetingen nodig zijn.

> **10.** *Verkeersveiligheid in strijd met CROW Richtlijnen*
> *Het schetsontwerp voor de Geestbrugweg voorziet wel in vrij liggende fietspaden, maar deze liggen direct aan de smalle stoep. Daarnaast voorziet het ontwerp in langsparkeren direct naast de trambaan. Ook de stoepen zijn op meerdere plaatsen smaller dan de minimale doorloopruimte van 0,90 m. Dit ontwerp*

voldoet aantoonbaar niet aan de CROW-normen en is in strijd met gemeentelijk beleid waarin de veiligheid van fiets en voetganger centraal zou moeten staan.

Reactie:
Het ontwerp voldoet zoveel mogelijk aan de CROW-richtlijnen en de standaarden van de gemeente en de HTM. Wanneer door fysieke ruimtelijke beperkingen niet volledig aan deze richtlijnen kan worden voldaan, worden afwijkingen expliciet gemotiveerd en onderbouwd op basis van verkeersveiligheidsanalyses en de lokale situatie. Daarbij wordt onder meer gekeken naar zichtlijnen, oversteekvoorzieningen en de interactie tussen verschillende verkeersstromen. De resultaten van deze analyses worden onafhankelijk getoetst binnen het ontwerpproces en vormen een belangrijke basis voor verdere optimalisatie in het Voorlopig Ontwerp. Waar mogelijk wordt extra ruimte en prioriteit gegeven aan lopen, fietsen en openbaar vervoer conform het STOMP-principe.

Bij de keuze voor de inpassing van De Vlietlijn en de verkeersmaatregelen is gekeken naar de balans tussen beeikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in de omliggende wijken. Alle buurten blijven bereikbaar voor autoverkeer en voor hulpdiensten. Het ontwerp wordt in het Voorlopig Ontwerp aangepast en verbeterd op basis van de uitkomsten van de verkeersveiligheidsanalyses, met waar mogelijk meer ruimte en prioriteit voor lopen, fietsen en openbaar vervoer (het STOMPprincipe).

11. *Participatie*
Bewoners hebben tijdens bijeenkomsten zorgen geuit over trillingsschade en verkeersveiligheid. Deze signalen zijn niet zichtbaar verwerkt in de stukken.

Reactie:
De participatieverantwoording laat zien welke ideeën en zorgen bewoners en andere betrokkenen hebben gedeeld, bijvoorbeeld over verkeersveiligheid, geluid en trillingen. Ook staat erin welke onderdelen in de komende ontwerpfasen verder worden uitgewerkt. Het IGP geeft de hoofdlijnen en kaders. Het participatieproces loopt daarnaast apart door in het Voorlopig Ontwerp en biedt ruimte om het ontwerp verder te verbeteren. In het Voorlopig Ontwerp (VO) en in het projectMER wordt dit onderzoek verder uitgewerkt. Dan wordt per locatie bekeken welke maatregelen en nulmetingen nodig zijn. Participatie zal ook in volgende fasen plaatsvinden.

12. *Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond*
De vervoersvraag waarop De Vlietlijn is gebaseerd, komt uit regionale groeimodellen (MRDH/RVMK). Deze zijn niet getoetst aan de feitelijke behoefte in Rijswijk. Nut en noodzaak voor Rijswijk zijn dus onvoldoende onderbouwd, in strijd met de zorgvuldigheids- en motiveringsplicht (Awb art. 3:2 en 3:46).

Reactie:
Modellen zijn een voorspelling van verwachte ontwikkelingen. De gebruikte modellen (V-MRDH/RVMK) zijn getoetste en vastgestelde prognosemodellen. De Vlietlijn is een regionale verbinding. De tram is niet alleen voor de vervoervraag uit Rijswijk, maar ook de rest van de regio. De tram is essentieel om de groeiende mobiliteitsvraag op te vangen als gevolg van de stedelijke ontwikkeling. Ook Rijswijk wordt beter bereikbaar in de regio; Den Haag, Voorburg, Delft en Zoetermeer komen relatief dichterbij. Op dit moment wordt op piekmomenten al grote drukte ervaren en deze zullen in de loop naar 2040 naar verwachting verergeren. Ook zijn verkeerskundige knelpunten geconstateerd die niet binnen de scope van De Vlietlijn liggen, maar die wel onderdeel moeten zijn van de oplossingsrichting(en) waarover uiteindelijk een besluit zal moeten worden genomen. Met de betrokken partners is besloten dat aanvullend een regionaal bereikbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd. In het regionaal bereikbaarheidsonderzoek zal onder meer gekeken worden naar de grote verkeersknelpunten in een regionale context, zoals de aansluiting op de A12 en de aansluiting van de Haagweg op de Geestbrugweg. Ook zal worden onderzocht op welke wijze de verkeersintensiteiten van het

autoverkeer kunnen worden verlaagd. Verder zal het ontwerp ook gericht zijn op kwalitatieve maatregelen voor klimaatadaptatie en biodiversiteit, met ruimte voor fiets en voetganger en een verbeterde verkeersveiligheid. Hierdoor ontstaat er een beter woon- en leefklimaat, ook in Rijswijk.

> **13.** *Verstening en verlies leefkwaliteit*
> *Rails en betonfundering betekenen meer verharding en minder ruimte voor bomen. Dit vermindert de leefkwaliteit en vergroot water- en hitteproblemen.*

Reactie:
De aanleg van de trambaan en de haltes zorgt voor verharding en voor verlies van groen. De gemeente stelt eisen aan leefbaarheid, onder andere dat zoveel mogelijk groen moet worden behouden en verlies van groen op een goede manier wordt gecompenseerd. In het ontwerp van de trambaan en de openbare ruimte wordt daarom rekening gehouden met maatregelen om water op te vangen en het verlies van groen te compenseren. Deze maatregelen helpen om hittestress te verminderen en wateroverlast te voorkomen.

Er komen maatregelen zoals:

- meer groen in de openbare ruimte,
- waterdoorlatende materialen.

Langs delen van het tracé moeten bomen worden gekapt of verplaatst. Uit de Bomen Effect Analyse blijkt dat niet alle bomen behouden kunnen blijven. Waar dat mogelijk is, worden bomen verplant en begeleid door boomtechnisch adviseurs. In het Voorlopig Ontwerp (VO) wordt bepaald welke bomen kunnen blijven staan en hoe het verlies van bomen wordt gecompenseerd en/of herplant, volgens het gemeentelijk beleid en de regels voor vergunningen.

> **14.** *Gevolgen van Knip geestbrugweg*
> *Een verkeersknip op de Geestbrugweg zou bewoners van Cromvliet en Leeuwendaal feitelijk opsluiten. Zij kunnen dan alleen via de Haagweg, die nu al zwaar belast is, hun wijk bereiken. Dit is disproportioneel. Eis: bestemmingsverkeer van bewoners moet altijd doorgang houden.*

Reactie:
We begrijpen dat u zich zorgen maakt over een mogelijke afsluiting van de brug en de bereikbaarheid van uw wijk. In het Basispakket Mobiliteit staat maatregel 17: een doorstroombelemmerende maatregel (regel of fysieke ingreep die ervoor zorgt dat autoverkeer minder gemakkelijk doorstroomt en daardoor alternatieve routes kiest, zoals een wegversmalling, (gedeeltelijke) afsluitingen, eenrichtingsverkeer of vergelijkbare maatregelen) op de Geestbrugweg. Bij de keuze voor de inpassing van De Vlietlijn en verkeersmaatregelen is gekeken naar de balans tussen:

- de bereikbaarheid van het gebied,
- de doorstroming van het verkeer,
- de verkeersveiligheid,
- en de leefbaarheid in de omliggende wijken.

Alle buurten blijven bereikbaar voor auto's en hulpdiensten. In de volgende fase worden de maatregelpakketten verder uitgewerkt. Daarbij wordt ook gekeken naar verschillende opties, zoals:

- de Geestbrug alleen tijdens de spits afsluiten, en/of
- de Geestbrug openhouden voor lokaal verkeer.

Bij de besluitvorming over De Vlietlijn en de verkeersmaatregelen is gekeken naar wat dit betekent voor de bereikbaarheid, de doorstroming van het verkeer, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de omliggende wijken. De doorstroombelemmerende maatregelen bij de Geestbrug en bij de Broekslootbruggen maken onderdeel uit van deze maatregelen.

In het verkeersrapport van De Vlietlijn is onderzocht wat de effecten hiervan zijn. Uit dat onderzoek blijkt dat verkeer door de doorstroombelemmerende maatregelen verschuift naar andere wegen. Een doorstroombelemmerende maatregel bij de Geestbrug zorgt voor minder autoverkeer in Voorburg. Door de doorstroombelemmerende maatregelen bij de Broekslootbruggen rijdt er juist meer verkeer via de Prinses Mariannelaan richting de A12 en het centrum van Den Haag, omdat verkeer dan niet meer via de Maanweg kan rijden.

Na de terinzagelegging van het ontwerp van het IGP heeft afstemming plaatsgevonden tussen de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk en de overige opdrachtgevers van De Vlietlijn. Op dit moment wordt op piekmomenten al grote drukte ervaren en deze zullen in de loop naar 2040 naar verwachting verergeren. Ook zijn verkeerskundige knelpunten geconstateerd die niet binnen de scope van De Vlietlijn liggen, maar die wel onderdeel moeten zijn van de oplossingsrichting(en) waarover uiteindelijk een besluit zal moeten worden genomen. Met de betrokken partners is besloten dat – voordat wordt besloten over de hiervoor beschreven aanvullende maatregelpakketten – aanvullend een regionaal bereikbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd. De uitvoering daarvan vindt plaats in nauwe samenwerking tussen de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag en overige stakeholders.

In het regionaal bereikbaarheidsonderzoek zal onder meer gekeken worden naar de grote verkeersknelpunten in een regionale context, zoals de aansluiting op de A12 en de aansluiting van de Haagweg op de Geestbrugweg. Ook zal worden onderzocht op welke wijze de verkeersintensiteiten van het autoverkeer kunnen worden verlaagd op onder andere de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg waardoor een meer verkeersveilige en groene inrichting mogelijk is.

Dit betekent dat voor wat betreft de keuze in de maatregelpakketten, zoals deze zijn beschreven in het ontwerp IGP, een pas op de plaats zal worden gemaakt en dat op dit moment in het proces nog geen definitieve keuze voor één van de maatregelpakketten wordt gemaakt. Na uitvoering van het regionale bereikbaarheidsonderzoek zal verdere besluitvorming op dit onderdeel moeten plaatsvinden. Inmiddels heeft wel besluitvorming in de gemeente Den Haag plaatsgevonden over het realiseren van een vrije busbaan op de parallelbaan aan de oostkant van de Binckhorstlaan. Dit is één van de maatregelen die is opgenomen in de verkeersmaatregelpakketten. Deze maatregel zal wel worden uitgevoerd. Vooruitlopend op het regionale bereikbaarheidsonderzoek worden – waar mogelijk – wel al de aanbevelingen die in het MER zijn gedaan opgevolgd. In het MER wordt bijvoorbeeld ook de aanbeveling tot vervolgonderzoek gedaan.

> **15.** *Verkeersdruk en Woningbouw*
> *In de regio worden de komende jaren tienduizenden woningen gebouwd (Binckhorst, Laak, RijswijkBuiten, Bogaard Stadscentrum, Voorburg-West). Deze groei zet enorme druk op de Haagweg en Geestbrugweg. De tram lost dit niet op: autoverkeer blijft bestaan of neemt toe, terwijl de ruimte voor fietsers en voetgangers kleiner wordt. Het planMER bevat geen deugdelijke verkeersanalyse waarin deze woningbouwprogramma's zijn meegenomen.*

Reactie:
De verkeerseffecten van de woningbouwplannen in de regio tot 2040 zijn meegenomen in het planMER. Hiervoor is gebruikgemaakt van het regionale verkeersmodel (V-MRDH). In dit model staan alle bekende ontwikkelingen tot 2040, zoals woningbouw en plannen voor wegen en openbaar vervoer. De tram helpt om het gebied bereikbaar te houden, maar kan niet alle verkeersknelpunten voor auto's oplossen. Daar is

een bredere aanpak voor nodig. Zie ook antwoord onder punt 14 over het aanvullend uit te voeren regionaal bereikbaarheidsonderzoek.

16. *Natuur en Luchtkwaliteit*
De effecten op Natura 2000-gebieden, ecologische zones en luchtkwaliteit (NO_2, fijnstof) zijn te globaal behandeld. Ook de omrijdroutes via de Haagweg en de toegenomen verkeersdruk zijn niet goed meegenomen. Bij mogelijke effecten is een passende beoordeling wettelijk verplicht.

Reactie:
In de definitieve versie van het planMER is onderzocht wat de effecten zijn op natuur en luchtkwaliteit. Er is een ecologische voortoets gemaakt. Daarin staat hoeveel stikstof wordt uitgestoten en wat dit betekent voor de natuur. De beoordeling kijkt specifiek naar het effect op het ecologisch functioneren van zes nabijgelegen Natura 2000gebieden.

In dit planMER is nog geen Passende Beoordeling opgesteld, zowel vanwege de onzekerheid van de stikstofberekeningen als vanwege de wetgeving op gebied van stikstof die sterk aan verandering onderhevig is en op het moment van schrijven stelt dat ieder project dat leidt tot stikstofdepositie op Natura 2000 gebieden van meer dan 0,005 mol/ha/jaar in principe niet vergunbaar is. Als onderdeel van het projectMER dat voor De Vlietlijn opgesteld wordt, zal wel een Passende Beoordeling opgesteld worden. Dit gebeurt bij het opstellen van de wijziging van het omgevingsplan. Er kan pas aan de uitvoering worden begonnen als alle benodigde vergunningen binnen zijn, waaronder een eventuele natuurvergunning.

17. *Financiële haalbaarheid*
De stukken geven geen transparant beeld van de kosten en baten. Het is onduidelijk of de financiële dekking rondkomt. Daarmee ontbreekt zekerheid dat de plannen uitvoerbaar zijn, wat strijdig is met de zorgvuldigheidsplicht (Awb art. 3:2).

Reactie:
Er is geld gereserveerd voor de realisatie van het project. Dit is in de vorige fasen van het MIRT-proces bevestigd. In de verkenningsfase is ook een MKBA gemaakt, waarin kosten en baten zijn afgewogen. Het definitief budget volgt bij een definitief ontwerp na een goedgekeurd besluit in het kader van het MIRT.

18. *Bomen en groenverlies*
Het schetsontwerp maakt duidelijk dat langs de Geestbrugweg bestaande bomen moeten wijken: sommige worden gekapt, andere verplaatst. Daarbij gaat het ook om gezonde bomen van tientallen jaren oud. Bomen leveren schaduw, filteren fijnstof, dragen bij aan de ecologische waarde en bepalen het karakter van de straat. Hun kap is een directe aantasting van de leefkwaliteit. Als bomen verdwijnen, moet er gegarandeerde groencompensatie plaatsvinden in de directe omgeving: terugplanten van evenveel of meer bomen van vergelijkbare omvang. Daarnaast moet onderzocht worden of alternatieve profielen mogelijk zijn waarbij meer bomen behouden kunnen blijven. Het ontbreken van een uitgewerkt compensatieplan maakt het besluit onzorgvuldig (Awb art. 3:2).

Reactie:
De aanleg van de trambaan en de haltes zorgt voor verharding en voor verlies van groen. De gemeenten stellen eisen aan leefbaarheid, onder andere dat zoveel mogelijk groen moet worden behouden en verlies van groen op een goede manier wordt gecompenseerd. In het ontwerp van de trambaan en de openbare ruimte wordt daarom rekening gehouden met maatregelen om water op te vangen en het verlies van groen te compenseren. Deze maatregelen helpen om hittestress te verminderen en wateroverlast te voorkomen.

Er komen maatregelen zoals:

- meer groen in de openbare ruimte
- waterdoorlatende materialen

Uit de Bomen Effect Analyse blijkt dat niet alle bomen behouden kunnen blijven. Waar dat mogelijk is, worden bomen verplant en begeleid door boomtechnisch adviseurs. In het Voorlopig Ontwerp (VO) wordt bepaald welke bomen kunnen blijven staan en hoe het verlies van bomen wordt gecompenseerd en/of herplant, volgens het gemeentelijk beleid en de regels voor vergunningen. Er zal geen separaat groencompensatieplan opgesteld omdat in de latere fase van het ontwerpproces de aspecten groen- en bomen en de benodigde compensatie een integraal onderdeel is van het Voorlopig Ontwerp en daarin wordt beschouwd.

Conclusie

Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

1	Zorgplicht	Het voorkomen van schade en de afhandeling van schade is onderdeel vvan de planning- en studiefase (ontwerp, onderzoek en van de realisatiefase (bouwplan en protocol van schadeafhandeling).
2	Onvoldoende motivering	In volgende fasen volgt onderzoek naar effecten op funderingen, erfgoed en verkeersveiligheid.
5	Erfgoed en monumenten	Maatregelen worden in VO-fase verder uitgewerkt.
6	Grondwater en fundering	Het voorkomen van schade en de afhandeling van schade is onderdeel van de planning- en studiefase (ontwerp, onderzoek en het opnemen van maatregelen) en van de realisatiefase (bouwplan en protocol van schadeafhandeling).
7	Wateroverlast en klimaatadaptatie	In het Voorlopig Ontwerp (VO) worden deze maatregelen verder uitgewerkt voor elke locatie.
8	Geluid en trillingen	Het voorkomen van schade en de afhandeling van schade is onderdeel van de ontwerpfase (onderzoek en het opnemen van maatregelen) en van de realisatiefase (bouwplan en protocol van schadeafhandeling).
8	Schadefonds	Het voorkomen van schade en de afhandeling van schade is onderdeel van de ontwerpfase (onderzoek en het opnemen van maatregelen) en van de realisatiefase (bouwplan en protocol van schadeafhandeling).
10	Verkeersveiligheid in strijd met CROW Richtlijnen	In het Voorlopig Ontwerp (VO) wordt dit verder uitgewerkt.
11	Participatie	Loopt door in volgende projectfasen
13	Verstening en verlies leefkwaliteit	In het Voorlopig Ontwerp (VO) wordt bepaald welke bomen kunnen blijven staan en hoe het verlies van bomen wordt gecompenseerd en/of herplant, volgens het gemeentelijk beleid en de regels voor vergunningen.
14	Gevolgen van knip Geestbrugweg	In volgende fase worden maatregelen verder uitgewerkt, zodat alle buurten bereikbaar blijven voor auto's en hulpdiensten.
15	Verkeersdruk en leefomgeving	Er is een bredere aanpak van de drie gemeenten om alle verkeersknelpunten voor auto's op te lossen.
16	Natuur en luchtkwaliteit	Er wordt een Passende Beoordeling opgesteld bij de projectMER bij de wijzigingen van de omgevingsplannen.
18	Bomen en groenverlies	In het Voorlopig Ontwerp (VO) wordt bepaald welke bomen kunnen blijven staan en hoe het verlies van bomen wordt gecompenseerd en/of herplant, volgens het gemeentelijk beleid en de regels voor vergunningen.

ID9, ID33, ID34, ID35, ID36, ID39, ID41, ID42, ID44, ID45, ID46, ID47, ID48, ID49, ID51, ID52, ID54, ID55, ID187, ID189, ID204, ID206, ID208, ID210, ID214, ID216, ID221, ID224, ID225, ID231, ID240, ID244, ID248, ID251, ID254, ID257, ID264, ID273, ID280, ID282, ID286, ID287, ID289, ID292, ID295, ID305, ID307, ID309

Zienswijze: Inwoners

> **ZIENSWIJZE** *U geeft aan bedenkingen te hebben tegen de aanleg van een tram, omdat de aanleg te veel risico's en nadelige effecten met zich meebrengt. Daarnaast geeft u aan de onderbouwing onvoldoende te vinden. In deze beantwoording gaan wij in op uw bezwaren, aandachtspunten en verzoeken. Dit is samengevat in 16 punten.*

Dank voor uw reactie. U geeft in uw zienswijzen diverse bezwaren aan. Deze worden hieronder beantwoord.

> **1.** *Afsluiting Geestbrug en bereikbaarheid wijken*
> *U uit zorgen en bezwaren over de afsluiting van de Geestbrug en de bereikbaarheid van wijken.*

Reactie:
We begrijpen dat u zich zorgen maakt over een mogelijke afsluiting van de brug en de bereikbaarheid van uw wijk. In het Basispakket Mobiliteit staat maatregel 17: een doorstroombelemmerende maatregel (regel of fysieke ingreep die ervoor zorgt dat autoverkeer minder gemakkelijk doorstroomt en daardoor alternatieve routes kiest, zoals een wegversmalling, (gedeeltelijke) afsluitingen, eenrichtingsverkeer of vergelijkbare maatregelen) op de Geestbrugweg. Bij de keuze voor de inpassing van De Vlietlijn en verkeersmaatregelen is gekeken naar de balans tussen:

- de bereikbaarheid van het gebied,
- de doorstroming van het verkeer,
- de verkeersveiligheid,
- en de leefbaarheid in de omliggende wijken.

Alle buurten blijven bereikbaar voor auto's en hulpdiensten. In de volgende fase worden de maatregelpakketten verder uitgewerkt. Daarbij wordt ook gekeken naar verschillende opties, zoals:

- de Geestbrug alleen tijdens de spits afsluiten, en/of
- de Geestbrug openhouden voor lokaal verkeer.

Bij de besluitvorming over De Vlietlijn en de verkeersmaatregelen is gekeken naar wat dit betekent voor de bereikbaarheid, de doorstroming van het verkeer, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de omliggende wijken. De doorstroombelemmerende maatregelen bij de Geestbrug en bij de Broekslootbruggen maken onderdeel uit van deze maatregelen.

In het verkeersrapport van De Vlietlijn is onderzocht wat de effecten hiervan zijn. Uit dat onderzoek blijkt dat verkeer door de doorstroombelemmerende maatregelen verschuift naar andere wegen. Een doorstroombelemmerende maatregel bij de Geestbrug zorgt voor minder autoverkeer in Voorburg. Door de doorstroombelemmerende maatregelen bij de Broekslootbruggen rijdt er juist meer verkeer via de Prinses Mariannelaan richting de A12 en het centrum van Den Haag, omdat verkeer dan niet meer via de Maanweg kan rijden.
Zie ook beantwoording onder punt 2 over het regionale bereikbaarheidsonderzoek.

2. *Prinses Mariannelaan (ID282)*
Ik heb nooit last gehad van de drukte in deze laan. (..) Ik heb liever dat ik mijn auto voor de deur kwijt kan, dan dat de straat autoluw wordt. Voorts ben ik tegen het kappen van bomen.

Reactie:
De herinrichting van de Prinses Mariannelaan is een totaalopgave. Daarbij wordt rekening gehouden met de prioriteit voor lopen, fietsen en openbaar vervoer (STOMP), met de beperkte ruimte in het gebied en met de toename van het verkeer in de toekomst. Uitgangspunt is dat alle buurten bereikbaar blijven voor auto's en hulpdiensten.

Bij de aanleg van De Vlietlijn wordt het verlies van bomen zo veel mogelijk beperkt. Dit gebeurt door het ontwerp slimmer te maken, bijvoorbeeld door wegprofielen te versmallen en haltes compact in te richten. Uit de Bomen Effect Analyse blijkt dat niet alle bomen behouden kunnen blijven. Waar dat mogelijk is, worden bomen verplant en begeleid door boomtechnisch adviseurs. In het Voorlopig Ontwerp (VO) wordt bepaald welke bomen kunnen blijven staan en hoe het verlies van bomen wordt gecompenseerd en/of herplant, volgens het gemeentelijk beleid en de regels voor vergunningen.

Na de terinzagelegging van het ontwerp van het IGP heeft afstemming plaatsgevonden tussen de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk en de overige opdrachtgevers van De Vlietlijn. Op dit moment wordt op piekmomenten al grote drukte ervaren en deze zullen in de loop naar 2040 naar verwachting verergeren. Ook zijn verkeerskundige knelpunten geconstateerd die niet binnen de scope van De Vlietlijn liggen, maar die wel onderdeel moeten zijn van de oplossingsrichting(en) waarover uiteindelijk een besluit zal moeten worden genomen. Met de betrokken partners is besloten dat – voordat wordt besloten over de hiervoor beschreven aanvullende maatregelpakketten – aanvullend een regionaal bereikbaar-heidsonderzoek wordt uitgevoerd. De uitvoering daarvan vindt plaats in nauwe samenwerking tussen de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag en overige stakeholders. In het regionaal bereikbaarheidsonderzoek zal onder meer gekeken worden naar de grote verkeersknelpunten in een regionale context, zoals de aansluiting op de A12 en de aansluiting van de Haagweg op de Geestbrugweg. Ook zal worden onderzocht op welke wijze de verkeersintensiteiten van het autoverkeer kunnen worden verlaagd op onder andere de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg waardoor een meer verkeersveilige en groene inrichting mogelijk is.

Dit betekent dat voor wat betreft de keuze in de maatregelpakketten, zoals deze zijn beschreven in het ontwerp IGP, een pas op de plaats zal worden gemaakt en dat op dit moment in het proces nog geen definitieve keuze voor één van de maatregelpakketten wordt gemaakt. Na uitvoering van het regionale bereikbaarheidsonderzoek zal verdere besluitvorming op dit onderdeel moeten plaatsvinden. Inmiddels heeft wel besluitvorming in de gemeente Den Haag plaatsgevonden over het realiseren van een vrije busbaan op de parallelbaan aan de oostkant van de Binckhorstlaan. Dit is één van de maatregelen die is opgenomen in de verkeersmaatregelpakketten. Deze maatregel zal wel worden uitgevoerd. Vooruitlopend op het regionale bereikbaarheidsonderzoek worden – waar mogelijk – wel al de aanbevelingen die in het MER zijn gedaan opgevolgd. In het MER wordt bijvoorbeeld ook de aanbeveling tot vervolgonderzoek gedaan.

3. *Kostenpost omleggen tramlijn 1 (ID35).*
Deze lijn is een drukbezette lijn waar heel veel studenten van Tu (Delft) HBO (Den Haag HS) en MBO (Brasserkade Delft) gebruik van maken.

Reactie:
De lijnvoering en de dienstregeling worden later door HTM en MRDH bepaald, in de jaren vlak voordat de tram in gebruik wordt genomen. Dit geldt ook voor de huidige tramlijn 1.

4. *Kosten aanleg van de HOV*
Ik ben benieuwd of er rekening mee wordt gehouden dat de aanleg van de HOV ook weleens een fikse tegenvaller zal blijken te zijn. (ID282)

Reactie:
Er is geld gereserveerd voor de realisatie van het project. Dit is in de vorige fasen van het MIRT-proces bevestigd. In de verkenningsfase is ook een MKBA gemaakt, waarin kosten en baten zijn afgewogen. Het definitief budget volgt bij een definitief ontwerp na een goedgekeurd besluit in het kader van het MIRT.

5. *Participatie*
Geen sprake van participatie maar van een proces van inspraak.

Reactie:
U geeft aan dat u zorgen heeft over het participatieproces. Voor het IGP is een officieel inspraakproces verplicht en doorlopen. Dit loopt volgens de regels van de Omgevingswet. Daarnaast is er voor De Vlietlijn en voor de doorontwikkeling van de Binckhorst elk een apart participatietraject doorlopen. De afgelopen periode is bij De Vlietlijn op verschillende manieren meegedaan en meegedacht: via werkgroepen, het digitale platform, informatiebijeenkomsten en 1op1gesprekken. Ook voor de doorontwikkeling Binckhorst heeft participatie plaatsgevonden.

In de participatieverantwoording staat welke ideeën, zorgen en opmerkingen bewoners en andere belanghebbenden hebben ingebracht, onder andere over verkeersveiligheid, geluid en trillingen. Ook staat erin welke onderwerpen verder worden uitgewerkt in de volgende ontwerpstappen. In paragraaf 1.1 en 1.3 is ingegaan op de onderzoeken die nog in de fase van het Voorlopig Ontwerp worden uitgevoerd en de participatie in deze fase.

Het IGP geeft de algemene kaders. Het participatieproces van de projecten loopt parallel en biedt ruimte om het ontwerp te verbeteren waar dat mogelijk is. Alle zienswijzen worden beantwoord in deze Nota van Antwoord. Als daar inhoudelijke redenen voor zijn, kunnen de plannen worden aangepast of kan extra onderzoek worden gedaan in de volgende fase.

6. *Belangen en effecten*
De samenwerking van de drie gemeenten moet ook gericht zijn op goede afstemming van de belangen van de (toekomstige) bewoners van de Binckhorst en de bewoners van de gemeenten Rijswijk en Leidschendam-Voorburg. In het IGP wordt gesproken over een pakket van maatregelen om de leefbaarheid, de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. Helaas leidt de inpassing tot een (grote) achteruitgang van al deze drie punten met disproportionele impact voor Leidschendam-Voorburg en Rijswijk.

Reactie:
Bij de uitwerking van De Vlietlijn wordt gekeken naar de belangen van bewoners uit alle drie de gemeenten én naar de regionale effecten. De colleges zijn het met u eens dat goede samenwerking tussen de gemeenten belangrijk is, zodat belangen zo goed mogelijk op elkaar worden afgestemd. In het planMER en in het Gebiedsprogramma hebben de gemeenten al op intergemeentelijk niveau samengewerkt.

De Vlietlijn is een onderdeel van een bredere opgave waarin woningbouw, bereikbaarheid, leefbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving in samenhang worden afgewogen. Daarbij zoeken wij steeds naar een balans tussen de belangen van huidige bewoners, ondernemers en gebruikers van het gebied én de behoeften van toekomstige generaties.

Elke verandering in de stedelijke omgeving heeft gevolgen, zowel positief als negatief. Het uitgangspunt is dat De Vlietlijn zo min mogelijk negatieve effecten heeft op de omgeving. De gemeenten die mede-opdrachtgever zijn voor De Vlietlijn en het IGP stellen daarom eisen aan de leefbaarheid, de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid.

De tram is essentieel om de groeiende mobiliteitsvraag op te vangen als gevolg van de stedelijke ontwikkeling. Alle gemeenten worden beter bereikbaar in de regio; Den Haag, Voorburg, Delft en Zoetermeer komen relatief dichterbij. Verder zal het herontwerp ook gericht zijn op kwalitatieve maatregelen voor klimaatadaptatie en biodiversiteit, met ruimte voor fiets en voetganger en een verbeterde verkeersveiligheid. Hierdoor ontstaat er een beter woon- en leefklimaat.

> **7.** *Verkeersdruk en knelpunten*
> *De Vlietlijn veroorzaakt grote verschuivingen in verkeersstromen. Afsluitingen van de Geestbrug of de twee Broeksloot bruggen en herinrichting van kruispunten in Voorburg-West leiden tot extra druk, files, herrie en stank. In het ontwerp zorgt de toekomstige versmalling van vier naar twee rijstroken bij de A12-oprit voor een bottleneck met dagelijkse files, zeker als de Zonweg, zoals blijkt uit het verkeersonderzoek (+, veel extra verkeer zal moeten verwerken. Hierdoor dreigt een terugslag op kruispunten in Leidschendam-Voorburg (Westenburgstraat, Pr. Bernhardlaan, Regulusweg, Laan van Nieuw Oosteinde en Parkweg).*

Reactie:
De effecten op het verkeer door de woningbouwplannen in de regio tot 2040 zijn meegenomen in het planMER. Hiervoor is het regionale verkeersmodel (VMRDH) gebruikt. In dit model staan alle bekende ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw, én geplande infrastructuurprojecten tot 2040. De toekomstige versmalling is minimaal en gaat daarna weer over in vier rijstroken. In het verkeersonderzoek is aangetoond dat de tram niet maatgevend is voor de doorstroming. De tram helpt om verkeersknelpunten te verminderen, maar kan niet alle negatieve effecten voor en door het autoverkeer oplossen. Daar is een bredere aanpak voor nodig.

Met de betrokken partners is besloten dat aanvullend een regionaal bereikbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd. Zie ook beantwoording onder punt 2.

> **8.** *Fietsverkeer*
> *Helaas wordt geen aandacht besteed aan de gevolgen van de toename van fietsverkeer (+250%) dat door verkeersdeskundigen als zeer omvangrijk is aangegeven. Het is de vraag of dit door het college consequent genegeerd of weggewimpeld kan worden.*

Reactie:
In het Basispakket Mobiliteit staan al extra fietsverbindingen die de routes vanuit de Binckhorst naar de omgeving verbeteren voor fietsers en voetgangers. De Vlietlijn is, naast de mobiliteitsdoelstellingen, ook in lijn met verschillende andere doelstellingen vanuit de betreffende gemeentes. Het is schoon en duurzaam, creëert ruimte voor hoogwaardige openbare ruimte, en draagt met zijn duidelijke hiërarchische karakter bij aan de verkeersveiligheid.

Het ontwerp IGP zorgt voor een flinke uitbreiding van de fietsinfrastructuur. Er komen nieuwe en betere doorgaande fietsroutes, zoals de Velostrada en het Trekfietstracé. Ook komen er vrijliggende fietspaden langs de Zonweg en nieuwe langzaam verkeersbruggen over de Trekvliet en Binckhaven. Daarnaast houdt het ontwerp van De Vlietlijn nu al rekening met meer ruimte voor fietsers dan in de bestaande richtlijnen staat.

9. *Parkeerdruk*
De ontwikkeling van de Binckhorst veroorzaakt forse parkeerdruk in Voorburg-West. De planMER zelf benoemt dit risico. Nu al wijken bewoners uit door hoge parkeertarieven (tot €400/maand), wat de leefbaarheid onder druk zet. Bij eerdere projecten (o.a. Laan van NOI) is de gemeente Den Haag door de Raad van State teruggefloten (20 augustus jl.) vanwege onvoldoende onderzoek. Dit dient voorkomen te worden met degelijk onderzoek.

Reactie:
In de Binckhorst moeten ontwikkelaars op hun eigen terrein of in gezamenlijk te ontwikkelen parkeerhubs conform het mobiliteitsbeleid van de gemeente Den Haag voldoende parkeerplaatsen maken. Daardoor hoeft de parkeervraag niet te verschuiven naar de openbare weg. De gemeenten bepalen met hun parkeerbeleid hoe het parkeren wordt gebruikt: in garages of op straat (betaald parkeren of blauwe zone).

Omdat VoorburgWest nu al een hoge parkeerdruk heeft, wordt gewerkt aan een extra parkeerstrategie. Er is gekeken naar het aanpassen van de tijden van de blauwe zone, zodat deze bijvoorbeeld ook aansluiten op de tijden van het betaald parkeren in de Binckhorst. Deze parkeerstrategie zal aansluiten op het te ontwikkelen parkeerbeleid van Leidschendam-Voorburg. Hierover vindt tussen de gemeenten overleg plaats.

10. *Natuur, biodiversiteit, groenverlies en bomenkap*
Binnen Leidschendam-Voorburg verdwijnt circa 3.100 m² groen, waarvan netto 1.850 m² definitief. Daarnaast worden 169 bomen gekapt. Voor een "groene woongemeente" is dit verlies buitenproportioneel.

Reactie:
De aanleg van de trambaan en de haltes zorgt voor verharding en voor verlies van groen. De gemeente stelt eisen aan leefbaarheid, onder andere dat zoveel mogelijk groen moet worden behouden en verlies van groen op een goede manier wordt gecompenseerd. In het ontwerp van de trambaan en de openbare ruimte wordt daarom rekening gehouden met maatregelen om water op te vangen en het verlies van groen te compenseren. Deze maatregelen helpen om hittestress te verminderen en wateroverlast te voorkomen.

Er komen maatregelen zoals:

- meer groen in de openbare ruimte
- waterdoorlatende materialen

Uit de Bomen Effect Analyse blijkt dat niet alle bomen behouden kunnen blijven. Waar dat mogelijk is, worden bomen verplant en begeleid door boomtechnisch adviseurs. In het Voorlopig Ontwerp (VO) wordt bepaald welke bomen kunnen blijven staan en hoe het verlies van bomen wordt gecompenseerd en/of herplant, volgens het gemeentelijk beleid en de regels voor vergunningen.

11. *Uitplaatsing Afvalcluster*
De mogelijke verplaatsing van het Haagse afvalcluster naar de Vlietzone is onacceptabel. De extra verkeersstromen en milieueffecten zouden onze gemeente onevenredig zwaar belasten.

Reactie:
Naar aanleiding van het genomen collegebesluit (RIS325005) zijn op de aangewezen locaties van de voorkeursvariant ruimtelijke reserveringen vastgelegd. Voor de mogelijke uitbreiding van het bedrijventerrein Westvlietweg wordt momenteel verder onderzocht of een groot afvalbrengstation en enkele onderdelen van HMS kunnen worden herhuisvest als onderdeel van het gebiedsprogramma. De gevolgen van deze mogelijke

ontwikkeling voor verkeer en milieu worden onderzocht in het bijbehorende planMER. Indien de huisvesting de buurgemeenten zal raken, worden deze in de verdere planvorming betrokken.

12. *Parkeerplaatsen HTM*
Opvallend dat voor de halte Maanweg parkeerplaatsen voor het HTM personeel nodig zijn, terwijl er vlakbij een parkeergarage aanwezig is. Een wel heel merkwaardige afweging voor een gebied waar al een ernstig gebrek aan parkeerplaatsen is. Zuinig met ruimte omgaan zou het uitgangspunt moeten zijn.

Reactie:
Het college en de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg hebben nog geen keuze gemaakt voor de locatie van de eindhalte bij Station Voorburg. Enkel in de variant 'eindhalte Maanweg' wordt rekening gehouden met parkeerplaatsen en andere voorzieningen voor HTM-medewerkers en zijn parkeerplekken nodig op de Maanweg. Bij een definitieve keuze voor een locatie zal ook duidelijk worden of deze parkeerplekken op de Maanweg nodig zullen zijn.

13. *Tracé Nut en noodzaak*
U uit uw bezwaren over de aftakking via Rijswijk en de tak naar station Voorburg en doet suggesties voor alternatieven.

Reactie:
In de MIRT-verkenning is de tramvariant 1T vastgesteld als beste optie. Deze variant scoort het hoogste op:

- vervoerwaarde (hoeveel reizigers worden vervoerd),
- inpassing in het netwerk en
- capaciteit.

De variant met twee routes – één naar Voorburg en één naar Rijswijk/Delft – lost de meeste mobiliteitsknelpunten op. Deze keuze ondersteunt ook de plannen om meer ruimte te geven aan fietsen en openbaar vervoer in het gebied. Een busvariant, ook met elektrische bussen, is onderzocht maar heeft te weinig reizigerscapaciteit. In deze fase is ook gekeken naar de tramlijnen 1 en 15. De exacte route (lijnvoering) en de dienstregeling worden later door HTM en MRDH bepaald, in de jaren vlak voordat de tram in gebruik wordt genomen. Dit geldt ook voor buslijn 23 en de huidige tramlijnen 1 en 15.

14. *Verkeersmaatregelen verkeersveiligheid*
De effecten op fietsers en doorstroming zijn groot: fietsers worden tot twaalf keer per uur (2×6) opgehouden door passerende trams. Een grotere verslechtering is nauwelijks voorstelbaar. Het blijven persen van fietsverkeer via de Hoekweg veroorzaakt veel extra kruisende bewegingen op de Geestbrug. Kies voor een toekomstvaste oplossing: financier nu een tweede fietsbrug van de Geestbrugkade naar Drievliet. Dat scheidt stromen, vergroot veiligheid en capaciteit en ontlast Hoekweg en Geestbrug.

Reactie:
De herinrichting van de wegen is een totaalopgave. Daarbij wordt gekeken naar meer ruimte voor langzaam verkeer en openbaar vervoer, de beperkte ruimte in het gebied en de groei van het verkeer. Het ontwerp voldoet zoveel mogelijk aan de CROW-richtlijnen en aan de standaarden van de gemeenten en HTM. Wanneer door fysieke ruimtelijke beperkingen niet volledig aan deze richtlijnen kan worden voldaan, worden afwijkingen expliciet gemotiveerd en onderbouwd op basis van verkeersveiligheidsanalyses en de lokale situatie. Daarbij wordt onder meer gekeken naar zichtlijnen, oversteekvoorzieningen en de interactie tussen verschillende verkeersstromen. De resultaten van deze analyses worden onafhankelijk getoetst binnen het ontwerpproces en vormen een belangrijke basis voor verdere optimalisatie in het Voorlopig Ontwerp. Waar mogelijk wordt extra ruimte en prioriteit gegeven aan lopen, fietsen en openbaar vervoer (het STOMP-principe).

Over de brug liggen twee belangrijke doorgaande fietsverbindingen: parallel aan de Geestbrugweg ligt een doorgaande fietsroute en over de Hoekweg, kruisend over de Geestbrugweg naar de Cromvlietkade ligt ook een belangrijke doorgaande fietsroute, die in de toekomst naar verwachting een nog belangrijkere functie in het netwerk zal krijgen. De fietsroute over de Hoekweg wordt in regionale plannen gezien als een potentiële metropolitane fietsroute.

Eerder werd nog uitgegaan van een Metropolitane fietsroute vanaf de Hoekweg naar de Cromvlietkade (over de Geestbrug). Metropolitane fietsroutes hebben in de basis voorrang op overig verkeer. Bij het oversteken van een trambaan is dit echter niet mogelijk. In december 2025 is echter geconcludeerd dat deze verbinding vooralsnog niet aan alle kenmerken voldoet die voor een MFR vereist zijn. Daarmee blijft het een belangrijke en veelgebruikte fietsroute binnen het netwerk, maar zonder de formele status of kwaliteitscriteria die bij een Metropolitane Fietsroute (MFR) horen.

Vanwege een betere inpassing, minder effecten op het vaarverkeer heeft de verbinding over de nieuwe tolbrug de voorkeur als route voor de Metropolitaine fietsroute. De oversteek over de Geestbrugweg is daar niet onderscheidend in.

> **15.** *Halte Maanweg en –brug*
> *De halte Maanweg voegt voor Voorburg-West nauwelijks waarde toe. Komt er een halte met een zgn. Voetgangersbrug over de Broeksloot, voorkom dan dat dit een snelle fietsroute wordt.*

Reactie:
De halte Maanweg is vooral bedoeld om de bereikbaarheid van de Binckhorst voor omwonenden te verbeteren. Via een geplande voetgangersbrug bij de Heeswijkstraat kan de halte ook worden gebruikt door bewoners van (een deel van) VoorburgWest. Zij krijgen hiermee een extra mogelijkheid om de tram te gebruiken. De brug wordt een voetgangersbrug met een beperkte breedte. Door de ligging en de manier waarop de brug wordt ingepast, is het geen logische route voor fietsers. Bij de verdere uitwerking wordt gekeken naar maatregelen om ongewenst gebruik te voorkomen.

> **16.** *Alternatieven*
> *Er liggen al kansrijke initiatieven, zoals de metro Binckhorstlijn (Burgersupport) en de Huygenstunnel (IGH; ondergrondse inpassing van spoor en Utrechtsebaan). Er is nog de variant die ook in de motie nr. 910 van 16 juli in de gemeenteraad is vastgelegd: het eindigen van de tramlijn voor de Broekslootbrug, Den Haag.*

Reactie:
In uw brief noemt u een aantal alternatieven. Er is door de gemeente Leidschendam-Voorburg onderzoek gedaan naar een tunnel waarbij de tram nog voor de kruising Westenburgstraat/Maanweg tot bij station Voorburg rijdt, op verzoek van de gemeenteraad van LeidschendamVoorburg (motie 911). Daaruit blijkt dat deze oplossing kwalitatieve voordelen biedt ten opzichte van de maaiveldvariant, vooral op het gebied van leefomgeving, maar deze voordelen zijn gekoppeld aan vier keer hogere kosten, aanzienlijke hinder tijdens de bouw, risico's bij ondergronds bouwen in (dicht) stedelijk gebied en weinig extra kansen voor ontwikkeling geeft. Daarnaast kan de aanleg van een dergelijke tunnel ideeën zoals van een Huygenstunnel in de weg zitten, behalve als we deze gelijktijdig aanleggen (zie ook paragraaf 3.1.3). Bovendien veroorzaakt de tram geen verkeersproblemen op de kruising Regulusweg–Maanweg, omdat de tram daar met het autoverkeer meerijdt.

Ook in motie 910 is gevraagd om alternatieven te beschouwen. Het plan "Binckhorstlijn" stelt een ander voorstel voor dan De Vlietlijn. In dat voorstel wordt de Binckhorst regionaal ontsloten met een ondergrondse treinverbinding tussen Ypenburg en Den Haag CS. Dit sluit echter niet aan bij de opgave om de nieuwe woon-

wijk Binckhorst goed te verbinden met het stedelijke en regionale openbaar vervoer. Het voorkeurstracé uit het Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst zorgt ervoor dat de Binckhorst wordt verbonden met de stations van Voorburg en Den Haag CS, én met andere belangrijke bestemmingen in de regio zoals Rijswijk, Delft en Scheveningen.

Alleen een ondergronds treinstation met een verbinding richting Zoetermeer en Utrecht sluit niet goed aan bij de mobiliteitsbehoefte van de toekomstige bewoners en werknemers van/in de Binckhorst. Voor veel bewoners en werknemers zou het openbaar vervoer dan geen goed alternatief zijn voor de auto. Hierdoor neemt de druk van autoverkeer op de omgeving toe.

Conclusie
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

1	Afsluiting Geestbrug en bereikbaarheid wijken	In volgende fase worden maatregelen verder uitgewerkt, zodat alle buurten bereikbaar blijven voor auto's en hulpdiensten.
2.	Prinses Mariannelaan	In het Voorlopig Ontwerp (VO) wordt bepaald welke bomen kunnen blijven staan en hoe het verlies van bomen wordt gecompenseerd en/of herplant, volgens het gemeentelijk beleid en de regels voor vergunningen.
5	Participatie	Loopt door in volgende projectfasen
7	Verkeersdruk en knelpunten	Er wordt extra verkeersonderzoek gedaan, onder andere voor de omgeving van station Voorburg en de op- en afritten van de A12.
9	Parkeerdruk	Er wordt gewerkt aan een extra parkeerstrategie.
10	Natuur, biodiversiteit, groenverlies en bomenkap	In het Voorlopig Ontwerp (VO) wordt bepaald welke bomen kunnen blijven staan en hoe het verlies van bomen wordt gecompenseerd en/of herplant, volgens het gemeentelijk beleid en de regels voor vergunningen.
14	Verkeersmaatregelen verkeersveiligheid	Op dit moment wordt extra onderzoek gedaan naar een aantal locaties.
15	Halte Maanweg en –brug	Wordt in volgende planfase uitgewerkt tegen ongewenst gebruik.

ID31 ID32, ID39, ID131

Zienswijze: Inwoner

Dank voor uw reactie. U geeft in uw zienswijzen diverse bezwaren aan tegen de komst van een tram in Rijswijk.

1. *Lijn 1 niet omleggen via de Binckhorst*
U geeft aan tegen het omleggen van tramlijn 1 via de Binckhorst te zijn en tegen een drukke tramlijn over de Geestbrugweg. Belangrijkste redenen zijn dat dit leidt tot slechter openbaar vervoer (belangrijke bestemmingen verdwijnen en er worden minder reizigers bediend).
Daarnaast geeft u aan dat er onvoldoende ruimte voor een vrije trambaan is, waardoor de kwaliteit van het OV verslechtert en er meer hinder ontstaat voor omwonenden door geluid en trillingen. Dit vormt ook een risico voor (monumentale) pand, waar nu al schade zichtbaar is. De noodzaak van de verbinding met Delft is onvoldoende onderbouwd, terwijl er al goede alternatieven bestaan, zoals trein- en bestaande tramverbindingen.

Reactie:
In het planMER is bepaald welk gebied wordt onderzocht. Dit gebeurt op basis van waar de activiteiten plaatsvinden en welke effecten kunnen optreden. Daarbij is ook gekeken naar effecten over gemeentegrenzen heen. Conform de Notitie Reikwijdte en Detailniveau zijn alle relevante onderwerpen onderzocht. De effecten op de omgeving zijn beschreven in het planMER. Mogelijke risico's zijn in kaart gebracht, waarmee wordt voldaan aan de zorgplicht.

Het planMER geeft ook een uitgebreide onderbouwing van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Geestbrugweg. De effecten op verkeersveiligheid zijn onderzocht en er zijn verschillende maatregelpakketten opgenomen, zoals een knip voor autoverkeer en een herinrichting van de Geestbrugweg (maatregel 18). In het planMER is ook onderzocht wat de effecten zijn op geluid en trillingen. Daarbij zijn ook mogelijke maatregelen benoemd om deze effecten te beperken. In het Voorlopig Ontwerp wordt beoordeeld welke maatregelen nodig en haalbaar zijn. Daarnaast wordt in de volgende fase extra onderzoek gedaan naar geluid en trillingen, met speciale aandacht voor de bruggen en voor verfijningen in het gebruikte materieel. Ook zal in deze fase participatie plaatsvinden. In paragraaf 1.1 en 1.3 is ingegaan op de onderzoeken die nog in de fase van het Voorlopig Ontwerp worden uitgevoerd en de participatie in deze fase.

Het voorkomen van schade en de afhandeling van schade is dus onderdeel van de planning- en studiefase (ontwerp, onderzoek en het opnemen van maatregelen) en van de realisatiefase (bouwplan en protocol van schadeafhandeling).

U vraagt of er voldoende meetwaarden zijn opgenomen voor monumenten in het trillingsonderzoek van Arcadis, zoals Oranjelaan 1, Geestbrugweg 2 t/m 8, Geestbrugweg 66 (rijksmonument) en 68–70. In deze fase is alleen een bureauonderzoek uitgevoerd naar mogelijke trillingshinder en risico's langs het tracé. Er zijn nog geen nulmetingen of specifieke meetwaarden vastgesteld voor individuele panden, waaronder monumenten. Dat betekent dat de trillingsgevoeligheid van deze erfgoedlocaties nog niet kwantitatief is bepaald. Het planMER richt zich in deze fase op globale risico's. Pas in een latere planfase volgt gedetailleerd onderzoek. Langs de Geestbrugweg staan meerdere monumenten en is de kans groot dat er archeologische resten in de bodem aanwezig zijn. Daarom is vervolgonderzoek nodig. Ook worden maatregelen voorbereid om erfgoed en funderingen te beschermen. Deze maatregelen worden in de volgende fase van het project verder uitgewerkt.

Uit de MIRT-verkenning Bereikbaarheid CIDBinckhorst blijkt dat De Vlietlijn helpt om de Binckhorst goed te ontsluiten en de mobiliteitsdoelen te halen. Variant 1T is verder uitgewerkt in een schetsontwerp en opnieuw beoordeeld in combinatie met andere ontwikkelingen in de Binckhorst. Verkeersonderzoek laat zien dat door de groei van de Binckhorst op termijn grotere problemen ontstaan op het gebied van bereikbaarheid en verkeersveiligheid. De tram en de maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit vormen hiervoor een belangrijk deel van de oplossing.

Het doel van De Vlietlijn is om de nieuwe stedelijke ontwikkeling in de Binckhorst goed te verbinden met de rest van de stad en de regio. Het verbeteren van de situatie op het Rijswijkseplein is daarbij een bijkomend voordeel. Het niet aanleggen van de aftakking naar Delft zou mogelijk lagere kosten met zich meebrengen, maar leidt ertoe dat de doelen voor bereikbaarheid niet worden gehaald.

Vanaf het begin van het project was duidelijk dat op dit korte deel van het tracé geen vrije trambaan mogelijk is. Toch is ervoor gekozen deze route op te nemen, omdat het een directe verbinding vormt richting Rijswijk en Delft, waar veel reizigers vandaan komen of naartoe willen. Welke tramlijn hier uiteindelijk gaat rijden, is nog niet vastgesteld. Als lijn 1 dit traject zou bedienen, is deze lijn niet vergelijkbaar met de huidige lijn 1, omdat de route en bestemmingen anders zijn. Er is dus geen sprake van een verslechtering of verbetering ten opzichte van de huidige situatie. In de MIRT-verkenning is voor de berekening van de vervoerwaarde en voor de

onderbouwing van nut en noodzaak een aannamemodel gebruikt voor de lijnvoering. Daaruit blijkt dat twee tramlijnen door de Binckhorst, naar Den Haag CS, Voorburg en Delft, het beste aansluiten bij de vervoervraag.

Het klopt dat het aanleggen van vrije trambanen in Rijswijk en Voorburg ruimtelijk en verkeerskundig lastig is. De Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg zijn te smal om een vrijliggende trambaan mogelijk te maken. Daarom is gekozen voor een variant waarbij de tram met het autoverkeer meerijdt. Het ontwerp voldoet zoveel mogelijk aan de CROW-richtlijnen en de standaarden van de gemeente en de HTM. Wanneer door fysieke ruimtelijke beperkingen niet volledig aan deze richtlijnen kan worden voldaan, worden afwijkingen expliciet gemotiveerd en onderbouwd op basis van verkeersveiligheidsanalyses en de lokale situatie. Daarbij wordt onder meer gekeken naar zichtlijnen, oversteekvoorzieningen en de interactie tussen verschillende verkeersstromen. De resultaten van deze analyses worden onafhankelijk getoetst binnen het ontwerpproces en vormen een belangrijke basis voor verdere optimalisatie in het Voorlopig Ontwerp. Waar mogelijk wordt extra ruimte en prioriteit gegeven aan lopen, fietsen en openbaar vervoer conform het STOMP-principe.

Bij de herinrichting van de wegen wordt uitgegaan van vrijliggende fietspaden, zodat fietsers niet tussen de tramrails hoeven te rijden, behalve op kruisingen waar fietsers de trambaan haaks oversteken. Dat auto's samen met trams op dezelfde rijstrook rijden, komt vaker voor in stedelijke gebieden en levert geen onveilige situaties op. Een goede doorstroming voor zowel bewoners als de tram is het uitgangspunt. Dat hiervoor maatregelen nodig zijn, is onvermijdelijk – ook als er geen tram zou komen.

Na de terinzagelegging van het ontwerp van het IGP heeft afstemming plaatsgevonden tussen de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk en de overige opdrachtgevers van De Vlietlijn. Op dit moment wordt op piekmomenten al grote drukte ervaren en deze zullen in de loop naar 2040 naar verwachting verergeren. Ook zijn verkeerskundige knelpunten geconstateerd die niet binnen de scope van De Vlietlijn liggen, maar die wel onderdeel moeten zijn van de oplossingsrichting(en) waarover uiteindelijk een besluit zal moeten worden genomen. Met de betrokken partners is besloten dat – voordat wordt besloten over de in het IGP beschreven aanvullende maatregelpakketten – aanvullend een regionaal bereikbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd. De uitvoering daarvan vindt plaats in nauwe samenwerking tussen de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag en overige stakeholders. In het regionaal bereikbaarheidsonderzoek zal onder meer gekeken worden naar de grote verkeersknelpunten in een regionale context, zoals de aansluiting op de A12 en de aansluiting van de Haagweg op de Geestbrugweg. Ook zal worden onderzocht op welke wijze de verkeersintensiteiten van het autoverkeer kunnen worden verlaagd op onder andere de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg waardoor een meer verkeersveilige en groene inrichting mogelijk is.

Dit betekent dat voor wat betreft de keuze in de maatregelpakketten, zoals deze zijn beschreven in het ontwerp IGP, een pas op de plaats zal worden gemaakt en dat op dit moment in het proces nog geen definitieve keuze voor één van de maatregelpakketten wordt gemaakt. Na uitvoering van het regionale bereikbaarheidsonderzoek zal verdere besluitvorming op dit onderdeel moeten plaatsvinden. Inmiddels heeft wel besluitvorming in de gemeente Den Haag plaatsgevonden over het realiseren van een vrije busbaan op de parallelbaan aan de oostkant van de Binckhorstlaan. Dit is één van de maatregelen die is opgenomen in de verkeersmaatregelpakketten. Deze maatregel zal wel worden uitgevoerd. Vooruitlopend op het regionale bereikbaarheidsonderzoek worden – waar mogelijk – wel al de aanbevelingen die in het MER zijn gedaan opgevolgd. In het MER wordt bijvoorbeeld ook de aanbeveling tot vervolgonderzoek gedaan. Wel worden de aanbevelingen die in het MER zijn gedaan waar mogelijk opgevolgd. Na uitvoering van het regionale bereikbaarheidsonderzoek zal verdere bestuurlijke besluitvorming op dit onderdeel plaatsvinden.

2. *Programma van de Geestbrugweg*
Het huidige ontwerp voor de Geestbrugweg leidt volgens u tot een duidelijke verslechtering van de omgevings- en woonkwaliteit. Belangrijke punten daarbij zijn minder groen, onveiligheid in het verkeer, slechtere leefbaarheid, slechtere voetgangersruimte en nog onvoldoende uitgewerkte maatregelen.

Reactie:
De Vlietlijn is een onderdeel van een bredere opgave waarin woningbouw, bereikbaarheid, leefbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving in samenhang worden afgewogen. Daarbij zoeken wij steeds naar een balans tussen de belangen van huidige bewoners, ondernemers en gebruikers van het gebied én de behoeften van toekomstige generaties. Elke verandering in een stadsomgeving heeft invloed op de omgeving. Soms is dat positief, soms negatief. Het uitgangspunt is dat de Vlietlijn zo weinig mogelijk negatieve impact heeft op de omgeving. De gemeenten die mede-opdrachtgever zijn voor De Vlietlijn en het IGP stellen daarom eisen aan de leefbaarheid, de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid.

De tram is essentieel om de groeiende mobiliteitsvraag op te vangen als gevolg van de stedelijke ontwikkeling. Alle gemeenten worden beter bereikbaar in de regio; Den Haag, Voorburg, Delft en Zoetermeer komen relatief dichterbij. Verder zal het herontwerp ook gericht zijn op kwalitatieve maatregelen voor klimaatadaptatie en biodiversiteit, met ruimte voor fiets en voetganger en een verbeterde verkeersveiligheid. Hierdoor ontstaat er een beter woon- en leefklimaat.

De herinrichting van de Geestbrugweg is een samenhangende opgave. Daarbij wordt gekeken naar meer ruimte en prioriteit voor langzaam verkeer en openbaar vervoer (volgens het STOMPprincipe), de beperkte ruimte in het gebied en de toename van het verkeer.

Het ontwerp voldoet zoveel mogelijk aan de CROWrichtlijnen en de standaarden van de gemeente en de HTM zoals aangegeven onder de beantwoording van punt 1. Na uitvoering van het regionale bereikbaarheidsonderzoek zal verdere bestuurlijke besluitvorming op het onderdeel van de verkeersmaatregelen plaatsvinden. Wel worden de aanbevelingen die in het MER zijn gedaan waar mogelijk opgevolgd, zie ook de onder de beantwoording van punt 1.

Het planMER laat duidelijk zien hoeveel groen en hoeveel bomen verdwijnen in het schetsontwerp. Uit de Bomen Effect Analyse blijkt dat niet alle bomen behouden kunnen blijven. Waar dat mogelijk is, worden bomen verplant en begeleid door boomtechnisch adviseurs. In het Voorlopig Ontwerp (VO) wordt bepaald welke bomen kunnen blijven staan en hoe het verlies van bomen wordt gecompenseerd en/of herplant, volgens het gemeentelijk beleid en de regels voor vergunningen. Het groen dat blijft, krijgt een kwaliteitsimpuls zodat de totale leefomgeving verbetert.

De Vlietlijn zorgt inderdaad voor vertraging in de uitvoering van de herinrichting van de Geestbrugweg en de directe omgeving. Het is op dit moment niet doelmatig om deze herinrichting al uit te voeren terwijl er waarschijnlijk een tramverbinding komt, waarvan het ontwerp nog verder wordt uitgewerkt. De kans is groot dat werkzaamheden later opnieuw moeten worden gedaan. Dat zou leiden tot onnodige kosten. Onderhoud aan de bestaande infrastructuur gaat wel door. Dit betreft bijvoorbeeld onderhoud aan asfalt of aan verkeerslichten om de verkeersveiligheid en het functioneren van de weg te blijven waarborgen.

> **2.** *Het verkeer*
> *De verkeersgevolgen van de ontwikkeling van de Binckhorst zijn onvoldoende onderzocht in het gebiedsprogramma, vooral voor Rijswijk. Door de groei van het aantal inwoners zal het autoverkeer toenemen, maar de effecten op bestaande drukke wegen zijn onvoldoende in beeld gebracht.*
> *Er worden twee maatregelen genoemd: een knip bij de Geestbrug en een knip op de Binckhorstlaan. Beide hebben nadelen: Een knip bij de Geestbrug vermindert verkeer daar, maar zorgt voor omrijden, extra drukte op andere wegen en milieunadelen. Een knip bij de Binckhorstlaan kan sluipverkeer verplaatsen naar andere straten. U geeft aan dat de afweging tussen deze opties onvoldoende is onderbouwd en dat eerst beter onderzoek nodig is naar de gevolgen voor het totale verkeerssysteem.*

Reactie:
Uitgangspunt is dat zowel voor de inwoners van Rijswijk en LeidschendamVoorburg als voor de tram een goede doorstroming van het verkeer belangrijk is. Daarvoor zijn maatregelen nodig. Deze maatregelen zijn niet alleen nodig vanwege de komst van de Vlietlijn, maar ook omdat zonder tram dezelfde verkeersknelpunten zouden ontstaan door de groei van het gebied en in de regio.

Er zijn verschillende verkeersonderzoeken uitgevoerd voor de Vlietlijn om inzicht te krijgen in de toekomstige verkeersafwikkeling. De verkeerseffecten die samenhangen met de woningbouwplannen in de regio tot 2040 zijn meegenomen in het planMER. Hiervoor is gebruikgemaakt van het regionale verkeersmodel (VMRDH), waarin alle bekende ruimtelijke ontwikkelingen – zoals woningbouw – en infrastructuurprojecten tot 2040 zijn verwerkt.

De tram draagt bij aan een beter functionerend mobiliteitssysteem, maar kan niet alle knelpunten voor het autoverkeer oplossen. Daarvoor is een bredere aanpak nodig die verder kijkt dan alleen de komst van de Vlietlijn. De verkeersonderzoeken voor de Vlietlijn zijn gedeeld met de deelnemers van de werkgroepen en staan op de projectwebsite www.devlietlijn.nl. Daarnaast heeft de gemeente Den Haag meerdere eigen verkeersonderzoeken uitgevoerd. De Netwerkstrategie kijkt stadsbreed vooruit tot 2040. Het Verkeersnetwerk CIDBinckhorst voor 2030/2040 sluit hierbij aan en geeft inzicht in de verkeersafwikkeling in de Binckhorst en de omliggende wijken. De resultaten van deze onderzoeken zijn meegenomen in het planMER. De visie voor het gebied is verder vastgelegd in de Structuurvisie CID. Deze documenten geven samen een compleet beeld van de huidige en toekomstige verkeersstromen en vormen de basis voor de verdere uitwerking van de Vlietlijn. De verkeersonderzoeken laten zien wat de effecten zijn op reistijden, de verkeersdruk op het wegennet in de Binckhorst, de omliggende wijken en de regio, en op de cyclustijden van de verkeerslichten op de kruispunten. Daarbij is in beeld gebracht welke verkeersknelpunten er nu zijn en welke in de toekomst worden verwacht, welke effecten voortkomen uit de ruimtelijke ontwikkeling van de Binckhorst, wat het effect van de tram is en welke aanvullende maatregelen nodig zijn.

Uit deze onderzoeken blijkt dat de Geestbrugweg zonder maatregelen – dus ook als er geen tram zou komen – veel drukker wordt dan nu. Om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren, worden daarom maatregelen onderzocht om de hoeveelheid doorgaand autoverkeer te beperken. Ook de doorstroming van de tram is gebaat bij deze maatregelen. Een slechte verkeersdoorstroming op de Geestbrugweg is voor beide ongewenst. Afslaande trams hebben een iets langere rijtijd over het kruispunt dan trams die rechtdoor rijden. Dit verschil is echter niet bepalend voor de werking van de verkeerslichten (cyclustijden). Het verkeersonderzoek vormt een belangrijke basis voor de afwegingen in het planMER.

In totaal zijn vier maatregelpakketten onderzocht die bedoeld zijn om de verkeersknelpunten in het gebied te verminderen. De effecten van deze pakketten zijn in het planMER beoordeeld op onder andere bereikbaarheid, doorstroming, gezondheid en veiligheid. Ook zijn de gevolgen voor reistijden, de verkeersdruk op het wegennet en de cyclustijden van kruispunten in beeld gebracht, zodat een goede vergelijking mogelijk is. Een harde randvoorwaarde bij elk maatregelenpakket is dat alle buurten bereikbaar moeten blijven voor autoverkeer en dat hulpdiensten altijd kunnen passeren.

Met ‘dynamische’ simulaties is het onderzoek verder verdiept. De resultaten daarvan zijn via een burgerraadpleging voorgelegd aan een representatieve groep inwoners van Den Haag, LeidschendamVoorburg en Rijswijk. Daarnaast is in verschillende zienswijzen inhoudelijk gereageerd op de maatregelpakketten. Na uitvoering van het regionale bereikbaarheidsonderzoek zal verdere bestuurlijke besluitvorming op het onderdeel van de verkeersmaatregelen plaatsvinden, zie ook beantwoording onder punt 1.

4. *Procedurele aanpak*
De aanpak van de plannen rondom De Vlietlijn is te star en onvoldoende flexibel, waardoor onvoldoende

rekening wordt gehouden met veranderingen en de complexiteit van de omgeving. Een meer programmatische aanpak met ruimte voor aanpassingen en fasering zou beter zijn. U roept op om het huidige gebiedsprogramma (IGP) niet vast te stellen, maar in plaats daarvan eerst een uitgebreider plan worden te maken voor een groter gebied (inclusief Rijswijk en Voorburg), gebaseerd op grondig verkeersonderzoek.

Reactie:
Het project De Vlietlijn wordt stapsgewijs uitgevoerd. Het is een MIRTproject, waarbij in iedere fase keuzes worden gemaakt op basis van de daarvoor uitgevoerde onderzoeken. Het planMER houdt hierbij nadrukkelijk rekening met onzekerheden en de fasering van het project. Mogelijke toekomstige onvolledigheden worden niet uitgesloten, maar juist systematisch onderzocht. De effecten van de volgorde van uitvoering en van de aanleg worden per projectonderdeel beschreven, waaronder De Vlietlijn. Als uit vervolgonderzoek blijkt dat er nieuwe risico's of effecten ontstaan, kan dit in latere fasen leiden tot aanvullende maatregelen.

5. *Afvalcluster*
Er loopt momenteel onderzoek naar de mogelijkheid om een groot afvalbrengstation en een aantal onderdelen van HMS te herhuisvesten. Gemeente Rijswijk was kritisch op inzet van de N-Kavel. Advies is om dit dossier kritisch te blijven volgen.

Reactie:
Naar aanleiding van het genomen collegebesluit (RIS325005) zijn op de aangewezen locaties van de voorkeursvariant ruimtelijke reserveringen vastgelegd. Voor de mogelijke uitbreiding van het bedrijventerrein Westvlietweg wordt momenteel verder onderzocht of een groot afvalbrengstation en enkele onderdelen van HMS kunnen worden herhuisvest als onderdeel van het gebiedsprogramma. De gevolgen van deze mogelijke ontwikkeling voor verkeer en milieu worden onderzocht in het bijbehorende planMER. Indien de huisvesting de buurgemeenten zal raken, worden deze in de verdere planvorming betrokken.

Conclusie:
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

1	Omleggen van lijn 1 via de Geestbrugweg en onderbouwt dit met diverse argumenten.	De lijnvoering en de dienstregeling worden later door HTM en MRDH bepaald, in de jaren vlak voordat de tram in gebruik wordt genomen. Dit geldt ook voor de huidige tramlijn 1.
2	Programma van de Geestbrugweg	In de volgende fase worden de maatregelpakketten verder uitgewerkt, inclusief opties voor (gedeeltelijke) afsluiting van de Geestbrug en lokaal verkeer.
4	Procedurele aanpak	In latere fasen worden nieuwe risico's of effecten onderzocht en waar nodig aanvullende maatregelen genomen.
5	Afvalcluster	Bij een besluit tot verplaatsing van het afvalcluster worden de gevolgen onderzocht in het gebiedsprogramma en het planMER voor de Vlietzone.

ID2

Zienswijze: Inwoner

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

> **ZIENSWIJZE** *Het spoor van bijvoorbeeld de Maanweg naar Voorburg vormt een grote blokkade voor een goede doorgankelijkheid, wat merkbaar is voor de doorstroming voor fietser of voetganger tussen Voorburg en de Binckhorst. Als er meer in de toekomst gericht wordt aan een passende oplossing hiervoor, en niet voor de langere termijn, zal dit de verbinding tussen de Binckhorst en Voorburg ook ten goede komen.*

Reactie:
De oversteekbaarheid van het tramspoor is een belangrijk aandachtspunt. Daarom worden verschillende maatregelen genomen. In het ontwerp volgen we het STOMPprincipe, waarbij lopen en fietsen voorrang krijgen. De tram veroorzaakt geen verkeersproblemen op de kruising Regulusweg–Maanweg, omdat de tram daar met het autoverkeer meerijdt.

Een ondergrondse oplossing in Voorburg, onder de Westenburgstraat langs Opa's Veldje naar de eindhalte bij Station Voorburg, is onderzocht naar aanleiding van motie 911 van de raad van Leidschendam-Voorburg. Daaruit blijkt dat deze oplossing kwalitatieve voordelen biedt ten opzichte van de maaiveldvariant, vooral op het gebied van leefomgeving, maar deze voordelen zijn gekoppeld aan vier keer hogere kosten, aanzienlijke hinder tijdens de bouw, risico's bij ondergronds bouwen in (dicht) stedelijk gebied en weinig extra kansen voor ontwikkeling geeft. Daarnaast kan de aanleg van een dergelijke tunnel ideeën zoals van een Huygenstunnel in de weg zitten, behalve als we deze gelijktijdig aanleggen (zie ook paragraaf 3.1.3). Bovendien veroorzaakt de tram geen verkeersproblemen op de kruising Regulusweg–Maanweg, omdat de tram daar met het autoverkeer meerijdt. Ook zonder de tram is dit kruispunt een knelpunt.

Conclusie:
Wij hebben uw zienswijze voor kennisgeving aangenomen.

ID233, ID263

Zienswijze: Inwoners

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

> **1.** *Openbaar Vervoer*
> *Het idee van een tram is niet handig. De aanleg duurt lang en de kosten hoog.*

Reactie:
Deze gebiedsontwikkeling brengt ook een groeiende bereikbaarheidsopgave met zich mee. Om wonen, werken en voorzieningen goed bereikbaar te houden, zijn maatregelen nodig op het gebied van mobiliteit. In de MIRT-verkenning is tramvariant 1T als voorkeursalternatief vastgesteld. Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat deze variant goed aansluit bij de toekomstige ontwikkeling van het gebied en bij de ambitie om lopen, fietsen en openbaar vervoer een grotere rol te geven in de bereikbaarheid van de regio. In de verkenningsfase van het MIRT-proces is ook een MKBA gemaakt, waarin kosten en baten zijn afgewogen.

2. *Negatieve effecten*
Er komt meer lawaai door de tram, en het wordt onveiliger op straat.

Reactie:
Het planMER laat zien wat de milieueffecten van De Vlietlijn zijn. In de zienswijzen geven veel mensen aan dat zij zich zorgen maken over mogelijke negatieve effecten, zoals minder groen, een mindere leefbaarheid en overlast door geluid en trillingen.

In het Voorlopig Ontwerp komen maatregelen om de negatieve effecten zo veel mogelijk te voorkomen en te verminderen, met bijvoorbeeld specifieke maatregelen voor geluid en trillingen, veilige inrichting en behoud en compensatie van groen.

3. *Parkeren (ID233)*
Bezoekers kunnen niet meer makkelijk parkeren. Het openbaar vervoer is nog niet voldoende op orde om dit op te vangen.

Reactie:
Omdat VoorburgWest nu al een hoge parkeerdruk heeft, wordt gewerkt aan een extra parkeerstrategie. Er is gekeken naar het aanpassen van de tijden van de blauwe zone, zodat deze bijvoorbeeld ook aansluiten op de tijden van het betaald parkeren in de Binckhorst. Deze parkeerstrategie zal aansluiten op het te ontwikkelen parkeerbeleid van Leidschendam-Voorburg. Hierover vindt tussen de gemeenten overleg plaats. In de Binckhorst moeten ontwikkelaars op hun eigen terrein of in gezamenlijk te ontwikkelen parkeerhubs conform het mobiliteitsbeleid van de gemeente Den Haag voldoende parkeerplaatsen maken. Daardoor hoeft de parkeervraag niet te verschuiven naar de openbare weg. De gemeenten bepalen met hun parkeerbeleid hoe het parkeren wordt gebruikt: in garages of op straat (betaald parkeren of blauwe zone).

4. *Autogebruik*
Wij gebruiken onze auto niet vaak, maar soms kan het echt niet anders.

Reactie:
We begrijpen dat u zich zorgen maakt. Alle buurten blijven bereikbaar voor auto's en voor hulpdiensten.

5. *Werkplaats familie*
Mijn familie heeft een werkplaats die jullie willen slopen volgens dit plan, maar die werkplaats is heel belangrijk voor ons. Als jullie daar huizen gaan bouwen, kunnen wij niet verder werken, en dat is echt een groot probleem.

Reactie:
Om De Vlietlijn te kunnen aanleggen, ontkomt de gemeente er niet aan om op diverse locaties bepaalde panden aan te kopen. Met de eigenaren van deze panden is de gemeente in gesprek om te bespreken wat dit betekent en hoe de gemeente kan meedenken. Dit geldt ook voor de eigenaar van de werkplaats.

6. *Vervuiling (ID263)*
Als er meer mensen, trams, en auto's komen, is er meer vervuiling van de lucht. Dat is slecht voor het milieu en de gezondheid.

Reactie
Omdat de verkeersintensiteit in de Binckhorst toeneemt, kan de lokale luchtkwaliteit en geluidbelasting in de Binckhorst en de directe omgeving verslechteren. In het planMER zijn deze effecten onderzocht. Daaruit blijkt

dat dit vooral door piekbelastingen komt op drukke wegen. Die piekbelastingen kunnen samen leiden tot een minder gezonde leefomgeving, maar er is geen sprake van overschrijding van wettelijke normen.

7. *Veiligheid (ID233)*
De Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg en de huizen daar zijn echt niet geschikt voor een tram en kunnen niet veilig worden gemaakt. Het zou veel beter zijn om de tramrails weg te halen, de fietspaden breder te maken, en auto's minder snel te laten rijden, bijvoorbeeld maximaal 30 km/u. Nu rijden veel mensen veel te hard en wordt er vaak over de stoep gefietst.

Reactie:
Op delen van het tracé, zoals de Geestbrugweg en de Prinses Mariannelaan, rijdt de tram samen met het overige verkeer. Bij de herinrichting van de wegen waar de tram gaat rijden, is gekozen voor vrijliggende fietspaden. Hierdoor hoeven fietsers niet tussen de tramrails te rijden, behalve op plekken waar zij de trambaan haaks oversteken. Dat auto's over wegvakken met tramrails rijden, is een gebruikelijke en veilige manier van inrichten in stedelijke gebieden.

De herinrichting van de Geestbrugweg en de Prinses Mariannelaan is een totaalopgave. Daarbij wordt gekeken naar meer ruimte voor langzaam verkeer en openbaar vervoer (volgens het STOMPprincipe), de beperkte ruimte in het gebied en de groei van het verkeer. Het ontwerp voldoet zoveel mogelijk aan de CROWrichtlijnen en de standaarden van de gemeenten en HTM. Wanneer door fysieke ruimtelijke beperkingen niet volledig aan deze richtlijnen kan worden voldaan, worden afwijkingen expliciet gemotiveerd en onderbouwd op basis van verkeersveiligheidsanalyses en de lokale situatie. Daarbij wordt onder meer gekeken naar zichtlijnen, oversteekvoorzieningen en de interactie tussen verschillende verkeersstromen. De resultaten van deze analyses worden onafhankelijk getoetst binnen het ontwerpproces en vormen een belangrijke basis voor verdere optimalisatie in het Voorlopig Ontwerp. Waar mogelijk wordt extra ruimte en prioriteit gegeven aan lopen, fietsen en openbaar vervoer (het STOMP-principe).

8. *Drukte (ID263)*
Als er meer huizen en vaker trams komen, wordt het hier nog drukker en chaotischer. Het wordt moeilijker om rustig naar school te gaan of om gewoon lekker op je fiets te rijden zonder dat je altijd moet wachten op een tram.

Reactie
De zienswijze dat extra woningen en trams zouden leiden tot meer drukte wordt deels bevestigd in het planMER. Omdat de Binckhorst verandert in een gemengd woonwerkgebied met uiteindelijk ongeveer 13.000 woningen, neemt het aantal dagelijkse verplaatsingen sterk toe. Zonder aanvullende maatregelen kan dit leiden tot extra drukte, files, minder verkeersveiligheid en een verslechtering van de leefbaarheid, ook op de Geestbrugweg en de Prinses Mariannelaan. Om deze effecten te beperken, hebben de gemeenten de ambitie om lopen, fietsen en openbaar vervoer een grotere rol te geven in de bereikbaarheid van de regio. De Vlietlijn is een belangrijk onderdeel van deze aanpak. De tramlijn moet helpen om het autogebruik te verminderen en duurzame mobiliteit aantrekkelijker te maken.

9. *Natuur (ID263)*
Als er veel nieuwe huizen en wegen komen, verdwijnen er plekken waar je normaal kan wandelen of spelen tussen de bomen en het groen. Het is belangrijk om groen te houden in de stad, zodat we kunnen genieten van de natuur en het niet allemaal volgebouwd wordt

Reactie
Bij nieuwe woningbouw en infrastructuur kan natuur verdwijnen. Dit gebeurt vooral op lege kavels of bij de sloop van oudere gebouwen. Tegelijk wordt ingezet op natuurinclusief bouwen en meer groen in de

openbare ruimte. Daardoor kunnen nieuwe leefgebieden ontstaan en kan de biodiversiteit juist toenemen. Zo komt er in de Binckhorst er in totaal circa 13 hectare nieuw groen bij, met sterke groenstructuren zoals het Waterfrontpark en groene straten. Het nieuwe groen krijgt verschillende functies: het verbindt leefgebieden van dieren, het helpt water op te vangen en het biedt ruimte voor recreatie. Ook komen er meer plekken om te verblijven en natuurlijke speelplekken. Hierdoor verbetert de kwaliteit van het stedelijk groen en draagt de ontwikkeling bij aan een gezonde en groene leefomgeving.

10. *Geschiedenis (ID263)*
Sommige oude gebouwen of plekken kunnen verdwijnen door het plan

Reactie
In het IGP worden de daartoe aangewezen karakteristieke en monumentale gebouwen in de Binckhorst nadrukkelijk behouden en betrokken bij de verdere planvorming. Enkele bestaande panden zijn echter te vervallen om te kunnen worden getransformeerd. Dit betekent dat bepaalde historische plekken mogelijk niet (helemaal) gehandhaafd kunnen worden, afhankelijk van de uitkomsten van nadere onderzoeken en de verdere planvorming.

Conclusie
Onderstaand punt wordt meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

2	Maatregelen negatieve effecten	Maatregelen worden in VO fase en realisatiefase verder uitgewerkt
3	Parkeren	Er wordt gewerkt aan een extra parkeerstrategie.
4	Autogebruik	Het gekozen maatregelpakket zal in de volgende planfase verder worden uitgewerkt.
5	Werkplaats familie	De gemeente wil graag met u in gesprek indien uw pand geraakt wordt door De Vlietlijn.
6	Veiligheid	In het Voorlopig Ontwerp (VO) wordt dit verder uitgewerkt. Het voorkomen van schade en de afhandeling van schade is onderdeel van de planning- en studiefase (ontwerp, onderzoek en het opnemen van maatregelen) en van de realisatiefase (bouwplan en protocol van schadeafhandeling).

ID67

Zienswijze: Inwoner

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

1. *Communicatie via dit ontwerp IGP van gemeentebesturen met belanghebbenden*
Het grote en complexe rapport stelt inwoners nauwelijks in staat om goed onderbouwd te reageren, omdat op belangrijke punten nog geen duidelijke keuzes zijn gemaakt door de betrokken colleges. Hierdoor dreigen zienswijzen weinig invloed te hebben op het beleid, wat leidt tot frustratie over de beperkte daadwerkelijke inspraak.

Reactie:
U geeft aan dat u zorgen heeft over het participatieproces. Voor het IGP is een officieel inspraakproces verplicht en doorlopen. Dit loopt volgens de regels van de Omgevingswet. Daarnaast is er voor De Vlietlijn en voor de doorontwikkeling van de Binckhorst elk een apart participatietraject doorlopen. De afgelopen periode is bij De Vlietlijn op verschillende manieren meegedaan en meegedacht: via werkgroepen, het digitale platform,

informatiebijeenkomsten en 1op1gesprekken. Ook voor de doorontwikkeling Binckhorst heeft participatie plaatsgevonden.

In de participatieverantwoording staat welke ideeën, zorgen en opmerkingen bewoners en andere belanghebbenden hebben ingebracht, onder andere over verkeersveiligheid, geluid en trillingen. Ook staat erin welke onderwerpen verder worden uitgewerkt in de volgende ontwerpstappen. In paragraaf 1.1 en 1.3 is ingegaan op de onderzoeken die nog in de fase van het Voorlopig Ontwerp worden uitgevoerd en de participatie in deze fase.

Het IGP geeft de algemene kaders. Het participatieproces van de projecten loopt parallel en biedt ruimte om het ontwerp te verbeteren waar dat mogelijk is. Alle zienswijzen worden beantwoord in deze Nota van Antwoord. Deze Nota van Antwoord zal als bijlage onderdeel uitmaken van de besluitvorming van het IGP en zijn daarmee onderdeel van de bestuurlijke afwegingen hierbij. Als daar inhoudelijke redenen voor zijn, kunnen de plannen worden aangepast of kan extra onderzoek worden gedaan in de volgende fase. Participatie zal ook in volgende fasen plaatsvinden.

> **2.** *Weinig aandacht voor aansluiting bebouwing tussen de Binckhorst en Voorburg-West*
> *Het IGP geeft geen aandacht aan de aansluiting van de hoogbouw van de Binckhorst op de laagbouw van Voorburg-west.*

Reactie:
Langs de Maanweg wordt de nieuwe bebouwing op veel plekken lager dan de huidige maximale bouwhoogte van 50 meter. De maximale hoogte wordt goeddeels verlaagd naar 40 meter. Hierdoor ontstaat een geleidelijkere overgang tussen de Binckhorst en Voorburg. Een andere belangrijke wijziging is dat niet overal in het gebied nog hoogbouw is toegestaan. Er geldt één uitzondering langs de Maanweg: op de hoek van de Melkwegstraat, waar nu de HTMlocatie is. Hier mag een gebouw van 70 meter komen.

Dit past bij de entree van het gebied en sluit aan bij het bestaande cluster van hogere gebouwen rond Maanplein en Binckhaven.

Het sluit ook aan bij de ruimtelijke onderbouwing die is opgesteld voor het zorgvuldig inpassen van hoogeaccenten bouw bij het Maanplein die is opgesteld in het kader van de bezwaar- en beroepsprocedure met betrekking tot een tweetal verlangde omgevingsvergunningen aan het Maanplein. Daarin is onder andere het volgende opgenomen: “De havenkoppen, maar ook de hoofdentrees die in en langs dit gebied lopen vormen andere belangrijke aanleidingen voor het organiseren van extra bouwprogramma en goede plinten. Door middel van hoogte-accenten worden hoekpunten, hoofdentrees van het gebied geaccentueerd. Aan de uiteinden van de havenarmen en zichtlijnen komen hoogte-accenten. Deze accenten creëren meteen ook zichtlijnen haaks op de waterstructuur, dezelfde bebouwing zorgt ook voor een begeleiding vanaf de Melkwegstraat, die een lichte verdraaiing heeft.”

In 2025 heeft Den Haag nieuw hoogbouwbeleid vastgesteld: de Nota Haagse Hoogbouw (RIS323239). De hoogbouw die in de Binckhorst wordt gepland, moet voldoen aan deze nieuwe regels. Deze regels zijn verder uitgewerkt in een speciaal Beeldkwaliteitsplan voor de Binckhorst, dat tegelijkertijd met het IGP ter besluitvorming zal worden voorgelegd. Het Gebiedsprogramma en het Beeldkwaliteitsplan vormen na vaststelling samen de basis voor de wijziging van het omgevingsplan. Tot slot is in de planMER de hoogbouw beoordeeld op effecten, zoals wind en bezonning.

> **3.** *Begrip voor uitbreiding van woningen in het Binckhorst gebied*
> *Waardering voor de woningbouwambitie in de Binckhorst, maar er is onduidelijkheid over aantallen*

doordat cijfers voor Binckhorst en CID door elkaar lopen, wat het zicht op de benodigde mobiliteitsmaatregelen vertroebelt.

Reactie:
In het IGP is een apart hoofdstuk opgenomen waarin de doorontwikkeling van de Binckhorst wordt uitgelegd. Voor de Binckhorst wordt een uitbreiding van 7.000 tot maximaal 8.050 woningen voorzien, bovenop de 5.000 woningen die al in het huidige omgevingsplan staan. Deze aantallen gelden specifiek voor de Binckhorst, niet voor het CID.

In de verkeersonderzoeken zijn zowel het CID als de Binckhorst meegenomen in het onderzoeksgebied, omdat beide gebieden belangrijk zijn voor het verkeer. In de verkeersonderzoeken staat precies beschreven welke gebieden en het programma dat daarbij hoort, zijn meegenomen.

4. *De Term Vlietlijn is verwarrend*
Het lijkt of er sprake is van twee afzonderlijk te maken tramlijnen: één van Den Haag CS naar Station Voorburg (en vice versa) en de ander van Den Haag CS naar Delft CS (en vice versa).

Reactie:
In het ontwerp IGP wordt de term De Vlietlijn steeds gebruikt als naam voor het nieuwe tramtracé tussen Den Haag Centraal, Voorburg en Rijswijk. In hoofdstuk 3, deel B van het IGP is het tracé van De Vlietlijn beschreven en de bijbehorende mobiliteitsmaatregelen. In de MIRT-verkenning is voor de berekening van de vervoerwaarde en voor de onderbouwing van nut en noodzaak een aannamemodel gebruikt voor de lijnvoering. Daaruit blijkt dat twee tramlijnen door de Binckhorst, naar Den Haag CS, Voorburg en Delft, het beste aansluiten bij de vervoervraag. De Vlietlijn vormt daarmee een directe verbinding richting Rijswijk en Delft, waar veel reizigers vandaan komen of naartoe willen. Welke tramlijn hier uiteindelijk gaat rijden, is nog niet vastgesteld. Als lijn 1 dit traject zou bedienen, is deze lijn niet vergelijkbaar met de huidige lijn 1, omdat de route en bestemmingen anders zijn.

5. *Ontbreken van integraal lijnennetvoering vanuit MRDH*
Omdat MRDH de lijnvoering pas laat bekend maakt, blijft lang troebel wat er te verwachten is qua lijnvoering. Dit kan consequenties hebben voor de bereikbaarheid van bepaalde centrumlocaties vanuit Voorburg.

Reactie:
In de MIRT-verkenning is voor de berekeningen van de vervoerwaarde en voor de onderbouwing van nut en noodzaak een aanname gedaan over de lijnvoering. Uit deze analyse kwam naar voren dat de route door de Binckhorst, met verbindingen naar Den Haag Centraal, Voorburg en Delft, het beste resultaat geven. De exacte lijnvoering en de dienstregeling worden inderdaad later door HTM/MRDH bepaald, in de jaren voorafgaand aan de daadwerkelijke start van de tramdienst, op dit moment is daar nog geen informatie over bekend.
In deze besluitvorming is bereikbaarheid van (centrum) locaties onderdeel van de afwegingen die gemaakt worden.

6. *Belangen Leidschendam-Voorburg en Rijswijk*
Komen Leidschendam-Voorburg en Rijswijk voldoende op voor een zo duurzaam mogelijke oplossing voor hun ingezetenen. Staan de beoogde voordelen van de Doorontwikkeling van de Binckhorst in goede/redelijke verhouding met de forse lokale nadelen die het oplevert voor de wijken in de buurgemeenten Leidschendam-Voorburg en Rijswijk.

Reactie:
In de uitwerking van De Vlietlijn wordt gekeken naar de belangen van bewoners uit alle drie de gemeenten én naar de regionale effecten. De Vlietlijn is een onderdeel van een bredere opgave waarin woningbouw, bereikbaarheid, leefbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving in samenhang worden afgewogen. Daarbij zoeken wij steeds naar een balans tussen de belangen van huidige bewoners, ondernemers en gebruikers van het gebied én de behoeften van toekomstige generaties.

Goede samenwerking tussen de gemeenten is belangrijk om deze belangen goed op elkaar af te stemmen. In het planMER en het IGP is al op intergemeentelijk niveau samengewerkt.

De gemeenten die mede-opdrachtgever zijn voor De Vlietlijn en het IGP stellen eisen aan de leefbaarheid, de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid. Verder zal het ontwerp ook gericht zijn op kwalitatieve maatregelen voor klimaatadaptatie en biodiversiteit, met ruimte voor fiets en voetganger en een verbeterde verkeersveiligheid. Hierdoor ontstaat er een beter woon- en leefklimaat.

Het planMER laat zien wat de milieueffecten van De Vlietlijn zijn. In het Voorlopig Ontwerp komen maatregelen om de negatieve effecten zo veel mogelijk te voorkomen en te verminderen, met bijvoorbeeld specifieke maatregelen voor geluid en trillingen en behoud en compensatie van groen. In paragraaf 1.1 en 1.3 is ingegaan op de onderzoeken die nog in de fase van het Voorlopig Ontwerp worden uitgevoerd en de participatie in deze fase.

> **7.** *Zienswijze op het deel Vlietlijn uit het IGP*
> *De te verwachten milieueffecten vallen voor onze gemeente Leidschendam-Voorburg zeer ongunstig uit. Dit roept de terechte vraag op of de beoogde voordelen van de Doorontwikkeling van de Binckhorst in goede/redelijke verhouding staan met de forse lokale nadelen die het oplevert voor de wijken in de buurgemeenten Leidschendam-Voorburg en Rijswijk.*

Reactie:
Zie beantwoording onder punt 6.

> **8.** *Knelpunten voor het verkeer door de vervoersopties*
> *De afstand van de uiteinden van het plangebied Binckhorst naar het station Den Haag CS en/of Voorburg is hooguit 3 kilometer. Is die afstand niet te overbruggen door de fiets? Is hiervoor nodig dat het gebied door twee zeer frequent rijdende en in exploitatie dure trams wordt ontsloten? Is dat efficiënt te noemen, als het vervolgens zulke enorme gevolgen voor het overige gemotoriseerde verkeer heeft?*

Reactie:
In de MIRT-verkenning is gekozen voor de tramvariant (1T) als beste optie. Deze variant scoort het beste op vervoer, aansluiting op het netwerk en capaciteit. Variant 1T is een compleet pakket. Het gaat om de nieuwe OV-verbinding en om andere maatregelen voor mobiliteit, zoals verbeteringen voor fietsers en voetgangers.

De variant met twee routes (naar Voorburg én naar Rijswijk/Delft) lost de verkeersproblemen het beste op. Ook helpt deze keuze bij de plannen om het gebied te ontwikkelen, vooral voor fiets en openbaar vervoer.
De tram en het pakket aan maatregelen helpen om de verkeersproblemen op te lossen, maar ze lossen niet alle problemen met autoverkeer op. Daarvoor is een bredere aanpak nodig.

Uit het onderzoek blijkt dat het in de toekomst veel drukker wordt door de groei van de Binckhorst, maar ook door andere ontwikkelingen in de regio. Dit komt niet door de komst van de tram. De Vlietlijn vermindert deze toename zelfs enigszins. Om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren, zijn daarom maatregelen nodig om het autoverkeer te beperken. Ook de tram rijdt beter door als deze maatregelen worden genomen.

In het planMER zijn vier maatregelpakketten onderzocht die bedoeld zijn om verkeersproblemen te verkleinen. Bij elk pakket geldt dat:

- hulpdiensten er altijd door moeten kunnen én
- elke buurt bereikbaar moet blijven voor lokaal verkeer

Er zijn 'dynamische' simulaties gebruikt om de maatregelpakketten verder te verdiepen. Via een online raadpleging in Den Haag, LeidschendamVoorburg en Rijswijk zijn de resultaten voorgelegd aan een representatieve groep inwoners. De uitkomsten zijn te vinden op www.devlietlijn.nl. In de zienswijzen is ook gereageerd op deze pakketten.

Met de betrokken partners is besloten dat aanvullend een regionaal bereikbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd. De uitvoering daarvan vindt plaats in nauwe samenwerking tussen de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag en overige stakeholders. In het regionaal bereikbaarheidsonderzoek zal onder meer gekeken worden naar de grote verkeersknelpunten in een regionale context, zoals de aansluiting op de A12 en de aansluiting van de Haagweg op de Geestbrugweg. Ook zal worden onderzocht op welke wijze de verkeersintensiteiten van het autoverkeer kunnen worden verlaagd op onder andere de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg waardoor een meer verkeersveilige en groene inrichting mogelijk is.

Dit betekent dat voor wat betreft de keuze in de maatregelpakketten, zoals deze zijn beschreven in het ontwerp IGP, een pas op de plaats zal worden gemaakt en dat op dit moment in het proces nog geen definitieve keuze voor één van de maatregelpakketten wordt gemaakt. Na uitvoering van het regionale bereikbaarheidsonderzoek zal verdere besluitvorming op dit onderdeel moeten plaatsvinden. Inmiddels heeft wel besluitvorming in de gemeente Den Haag plaatsgevonden over het realiseren van een vrije busbaan op de parallelbaan aan de oostkant van de Binckhorstlaan. Dit is één van de maatregelen die is opgenomen in de verkeersmaatregelpakketten. Deze maatregel zal wel worden uitgevoerd. Vooruitlopend op het regionale bereikbaarheidsonderzoek worden – waar mogelijk – wel al de aanbevelingen die in het MER zijn gedaan opgevolgd. In het MER wordt bijvoorbeeld ook de aanbeveling tot vervolgonderzoek gedaan.

> **9.** *Grote toename fietsverkeer*
> *Het aantal potentiële conflictsituaties tussen gemotoriseerd verkeer en voetgangers/fietsers wordt in de planMER neutraal beschouwd, maar zal in werkelijkheid eerder negatief zijn dan nu wordt voorgesteld.*

Reactie:
Fietsen en lopen zijn duurzame manieren om je te verplaatsen. Ze verbeteren de bereikbaarheid en de leefbaarheid van een wijk. Bij het ontwerp van De Vlietlijn wordt uitgegaan van het STOMPprincipe. Dat betekent dat eerst wordt gekeken naar ruimte voor:

1. Voetgangers (stappen)
2. Fietsers (trappen)
3. Openbaar vervoer (ov)
4. Auto's (DeelmobiliteitPrivé)

Maar het is niet overal mogelijk om dit principe volledig toe te passen. Daarom zijn soms maatwerkoplossingen nodig. Uit de verkeersberekeningen blijkt dat het aantal fietsers in de toekomst sterk zal groeien.
In verschillende zienswijzen maken mensen zich zorgen of er straks genoeg ruimte is voor fietsers en of het veilig blijft. In het IGP zijn daarom, naast De Vlietlijn, ook maatregelen opgenomen voor fietsverkeer.

In het Basispakket Mobiliteit staan al extra fietsverbindingen die de routes vanuit de Binckhorst naar de omgeving verbeteren voor fietsers en voetgangers. De Vlietlijn is, naast de mobiliteitsdoelstellingen, ook in lijn

met verschillende andere doelstellingen vanuit de betreffende gemeentes. Het is schoon en duurzaam, creëert ruimte voor hoogwaardige openbare ruimte, en draagt met zijn duidelijke hiërarchische karakter bij aan de verkeersveiligheid. Goede fietsinfrastructuur is onontbeerlijk bij gebiedsontwikkelingen als de Binckhorst. Er komen langere, snelle fietsroutes zoals de Velostrada en het Trekfietstracé. Ook worden er vrijliggende fietspaden aangelegd en nieuwe voetgangers- en fietsbruggen over de Trekvliet en de Binckhaven. In de plannen voor De Vlietlijn wordt al rekening gehouden met extra ruimte voor de fiets, meer dan de standaardrichtlijnen vragen.

Bij het opnieuw inrichten van wegen wordt gekeken naar meerdere dingen tegelijk: voorrang voor fietsers en openbaar vervoer (volgens het STOMPprincipe), weinig ruimte in het gebied en de groei van het verkeer. Het ontwerp houdt zo goed mogelijk rekening met de CROWrichtlijnen en de richtlijnen van de gemeente en HTM. Wanneer door fysieke ruimtelijke beperkingen niet volledig aan deze richtlijnen kan worden voldaan, worden afwijkingen expliciet gemotiveerd en onderbouwd op basis van verkeersveiligheidsanalyses en de lokale situatie. Daarbij wordt onder meer gekeken naar zichtlijnen, oversteekvoorzieningen en de interactie tussen verschillende verkeersstromen. De resultaten van deze analyses worden onafhankelijk getoetst binnen het ontwerpproces en vormen een belangrijke basis voor verdere optimalisatie in het Voorlopig Ontwerp. Waar mogelijk wordt extra ruimte en prioriteit gegeven aan lopen, fietsen en openbaar vervoer (het STOMP-principe).

10. *Leefbaarheid*
Het autoverkeer kan mogelijk worden beperkt, maar het aantal autokilometers neemt alleen maar toe met dit soort beleid. Een voorbeeld daarvan is de afsluiting van de Geestbrug. Dit kost de maatschappij uiteindelijk veel meer dan het oplevert: het is geen leefbare en duurzame oplossing.

Reactie:
De Vlietlijn is een onderdeel van een bredere opgave waarin woningbouw, bereikbaarheid, leefbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving in samenhang worden afgewogen. Daarbij zoeken wij steeds naar een balans tussen de belangen van huidige bewoners, ondernemers en gebruikers van het gebied én de behoeften van toekomstige generaties. Elke verandering in een stadsomgeving heeft invloed op de omgeving. Soms is dat positief, soms negatief. Wij begrijpen uw zorgen over de mogelijke afsluiting van de Geestbrug. Het uitgangspunt is dat De Vlietlijn zo weinig mogelijk negatieve impact heeft op de omgeving. Zie ook de beantwoording onder punt 8.

Alle buurten blijven bereikbaar voor autoverkeer en hulpdiensten. De effecten van de maatregelen zijn onderzocht in het planMER. In het regionaal bereikbaarheidsonderzoek zal onder meer gekeken worden naar de grote verkeersknelpunten in een regionale context, zoals de aansluiting op de A12 en de aansluiting van de Haagweg op de Geestbrugweg. Ook zal worden onderzocht op welke wijze de verkeersintensiteiten van het autoverkeer kunnen worden verlaagd. Dit past bij de ambitie om lopen, fietsen en openbaar vervoer een grotere rol te geven in de bereikbaarheid van de regio, hetgeen ook bijdraagt aan een leefbare en duurzame oplossing.

11. *Parkeerdruk*
De parkeerdruk in de omliggende wijken van de Binckhorst neemt toe door lage parkeernorm in de Binckhorst en een afname van de hoeveelheid parkeerplaatsen ter plaatse van de aanleg van De Vlietlijn.

Reactie:
In de Binckhorst moeten ontwikkelaars op hun eigen terrein of in gezamenlijk te ontwikkelen parkeerhubs conform het mobiliteitsbeleid van de gemeente Den Haag voldoende parkeerplaatsen maken. Daardoor hoeft de parkeervraag niet te verschuiven naar de openbare weg. De gemeenten bepalen met hun parkeerbeleid hoe het parkeren wordt gebruikt: in garages of op straat (betaald parkeren of blauwe zone).

Omdat VoorburgWest nu al een hoge parkeerdruk heeft, wordt gewerkt aan een extra parkeerstrategie. Er is gekeken naar het aanpassen van de tijden van de blauwe zone, zodat deze bijvoorbeeld ook aansluiten op de tijden van het betaald parkeren in de Binckhorst. Deze parkeerstrategie zal aansluiten op het te ontwikkelen parkeerbeleid van Leidschendam-Voorburg. Hierover vindt tussen de gemeenten overleg plaats.

12. *Groenverlies en Natuur*
Er worden 169 bomen gekapt. De cijfers voor groen in onze gemeente zijn schrikbarend: ca. 3.100 m² aan groen verdwijnt mogelijk, waarvan 1.850 m² zeker. Door het verdwijnen van groenstroken/bomen verslechtert de leefomgeving voor biodiversiteit aanzienlijk.

Reactie:
De aanleg van de trambaan en de haltes zorgt voor verharding en voor verlies van groen. De gemeente stelt eisen aan leefbaarheid, onder andere dat zoveel mogelijk groen moet worden behouden en verlies van groen op een goede manier wordt gecompenseerd. In het ontwerp van de groene trambaan en de openbare ruimte wordt daarom rekening gehouden met maatregelen om water op te vangen en het verlies van groen te compenseren. Deze maatregelen helpen om hittestress te verminderen en wateroverlast te voorkomen.

Er komen maatregelen zoals:

- meer groen in de openbare ruimte
- waterdoorlatende materialen

Langs delen van het tracé moeten bomen worden gekapt of verplaatst. Langs delen van het tracé moeten bomen worden gekapt of verplaatst. Uit de Bomen Effect Analyse blijkt dat niet alle bomen behouden kunnen blijven. Waar dat mogelijk is, worden bomen verplant en begeleid door boomtechnisch adviseurs. In het Voorlopig Ontwerp (VO) wordt bepaald welke bomen kunnen blijven staan en hoe het verlies van bomen wordt gecompenseerd en/of herplant, volgens het gemeentelijk beleid en de regels voor vergunningen.

13. *Uitplaatsing Afvalcluster*
Mogelijke uitplaatsing van het Haagse Afvalcluster naar de Vlietzone is een aangelegenheid van de Haagse gemeente. Maaar het vormt een aanzienlijke belasting voor de Vlietzoom en de Westvlietweg door extra verkeersstromen en milieueffecten.

Reactie:
Naar aanleiding van het genomen collegebesluit (RIS325005) zijn op de aangewezen locaties van de voorkeursvariant ruimtelijke reserveringen vastgelegd. Voor de mogelijke uitbreiding van het bedrijventerrein Westvlietweg wordt momenteel verder onderzocht of een groot afvalbrengstation en enkele onderdelen van HMS kunnen worden herhuisvest als onderdeel van het gebiedsprogramma.

De gevolgen van deze mogelijke ontwikkeling voor verkeer en milieu worden onderzocht in het bijbehorende planMER. zin toevoegen: Indien de huisvesting de buurgemeenten zal raken, worden deze in de verdere planvorming betrokken.

14. *Twee tracés*
Een tweede HOVtracé richting Delft is onnodig, duur en ruimtelijk schadelijk omdat het onvoldoende extra vervoerswaarde biedt bovenop het bestaande OV (bus en tram). Het voorgestelde tracé is daardoor geldverspilling en middelen zouden beter kunnen worden ingezet voor verbeteringen rond de A12 en het stationsgebied Voorburg.

Reactie:
Uit onderzoek blijkt dat een tramverbinding richting Rijswijk en Delft en richting Voorburg het beste past bij de ontwikkeling van de Binckhorst en bij de verwachte aantallen reizigers. In de Verkenningsfase zijn verschillende routes onderzocht. Daaruit kwam naar voren dat veel mensen vanuit de Binckhorst naar Rijswijk en Delft willen reizen. Daarom is de voorkeursvariant, die naar Voorburg én Rijswijk gaat, het meest geschikt.

Het is niet wenselijk dat reizigers vanuit de Binckhorst eerst via het drukke centrum van Den Haag moeten reizen om richting Rijswijk of Delft te reizen. In de MIRT-verkenning is de tramvariant 1T gekozen als beste optie. Deze variant scoort het hoogste op:

- vervoerwaarde (hoeveel reizigers worden vervoerd),
- inpassing in het netwerk,
- capaciteit.

De variant met twee routes – één naar Voorburg en één naar Rijswijk/Delft – lost de meeste mobiliteitsproblemen op. Deze keuze ondersteunt ook de plannen om meer ruimte te geven aan fietsen en openbaar vervoer in het gebied. In de verkenningsfase is ook een MKBA gemaakt, waarin kosten en baten zijn afgewogen.

15. *Overweeg de ondertunneling ter plaatse van Opa's veldje.*

Reactie:
Er is door de gemeente Leidschendam-Voorburg onderzoek gedaan naar een tunnel waarbij de tram nog voor de kruising Westenburgstraat/Maanweg tot bij station Voorburg rijdt, op verzoek van de gemeenteraad van LeidschendamVoorburg (motie 911). Daaruit blijkt dat deze oplossing kwalitatieve voordelen biedt ten opzichte van de maaiveldvariant, vooral op het gebied van leefomgeving, maar deze voordelen zijn gekoppeld aan vier keer hogere kosten, aanzienlijke hinder tijdens de bouw, risico's bij ondergronds bouwen in (dicht) stedelijk gebied en weinig extra kansen voor ontwikkeling geeft. Daarnaast kan de aanleg van een dergelijke tunnel ideeën zoals van een Huygenstunnel in de weg zitten, behalve als we deze gelijktijdig aanleggen (zie ook paragraaf 3.1.3). Bovendien veroorzaakt de tram geen verkeersproblemen op de kruising Regulusweg–Maanweg, omdat de tram daar met het autoverkeer meerijdt.

16. *Verkeersafwikkeling in beide aangrenzende gemeenten van het Binckhorstgebied*
Het verkeersfilter Geestbrug alleen laten werken voor doorgaand verkeer dmv camera detectie. Afsluiting van de Voorburgse Binckhorstlaan naar de Maanweg én v.v. kan de Maanweg als toevoersweg naar de A12 al verhinderen en levert veel een betere doorstroom van fietsers op.

Reactie:
We begrijpen uw zorgen over de verkeersafwikkeling op de Geestbrugweg. Zoals onder punt 8 is aangegeven wordt eerst een regionaal bereikbaarheidsonderzoek uitgevoerd voordat besluitvorming op de aanvullende maatregelpakketten plaatsvindt.

17. *Halte Maanweg*
Lijkt ten koste te gaan van groen in de ecologische zone. Wij hebben twijfels over noodzaak van de brug en hoe te waarborgen dat alleen voetgangers hiervan gebruik zullen maken?

Reactie:
De halte Maanweg is vooral bedoeld om de bereikbaarheid van de Binckhorst te verbeteren. Via een geplande voetgangersbrug bij de Heeswijkstraat kan de halte ook worden gebruikt door bewoners van VoorburgWest. Hierdoor ontstaat voor (een deel van) VoorburgWest een extra mogelijkheid om met de tram te reizen. De brug wordt een voetgangersbrug met een beperkte breedte. Door de ligging en de manier waarop de brug wordt

ingepast, is het geen logische route voor fietsverkeer. Bij de verdere uitwerking wordt gekeken naar maatregelen om ongewenst gebruik met de fiets te voorkomen. De brug wordt ingepast met zo min mogelijk effect op de ecologische zone.

18. *Passage metropolitaan fietspad*
Met de drie gemeenten heroverwegen of de passage over de Geestbrug achterwege kan blijven door de fietsers van de Cromvlietkade aan de zuidzijde rechtstreeks over te laten steken naar de Geestbrugkade en dan een nieuwe fietsbrug aan te leggen naar Drievliet en naast Drievliet het fietspad voort te zetten naar het fietsviaduct over de A4 naar Ypenburg en verder. Het kippenbruggetje wordt dan bestemd voor alleen voetgangers.

Reactie:
Het zogeheten Kippenbruggetje bij Drievliet blijft bestaan als route voor voetgangers. Onlangs hebben de betrokken partijen besproken dat de brug zelf verplaatst wordt en op deze plek een nieuwe brug komt die ook geschikt is voor fietsers. Deze plannen moeten nog wel verder uitgewerkt worden voordat er een definitief besluit over kan worden genomen. Voor de Metropolitane fietsroute heeft de route via de nieuwe tolbrug de voorkeur. Deze route past beter in de omgeving en heeft minder invloed op het vaarverkeer.

19. *Durf terug te komen op eerder gekozen (in)richtingen.*

Reactie:
U benoemt in uw zienswijze een aantal alternatieven en initiatieven. Een ondergrondse variant is onderzocht naar aanleiding van motie 911, zie beantwoording onder punt 16.

Ook in motie 910 is gevraagd om alternatieven te beschouwen. Het plan “Binckhorstlijn” stelt een ander voorstel voor dan De Vlietlijn. In dat voorstel wordt de Binckhorst regionaal ontsloten met een ondergrondse treinverbinding tussen Ypenburg en Den Haag CS. Dit sluit echter niet aan bij de opgave om de nieuwe woonwijk Binckhorst goed te verbinden met het stedelijke en regionale openbaar vervoer. Het voorkeurstracé uit het Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst zorgt ervoor dat de Binckhorst wordt verbonden met de stations van Voorburg en Den Haag CS, én met andere belangrijke bestemmingen in de regio zoals Rijswijk, Delft en Scheveningen.

Conclusie
Onderstaand punt wordt meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

1	Participatie	Loopt door in volgende projectfasen
	Maatregelen negatieve effecten	Maatregelen worden in VO fase en realisatiefase verder uitgewerkt
7	Grote hoeveelheid minpunten in het planMER tav de Vlietlijn	In het Voorlopig Ontwerp komen maatregelen om de negatieve effecten zo veel mogelijk te voorkomen en te verminderen, met bijvoorbeeld specifieke maatregelen voor geluid en trillingen en behoud en compensatie van groen.
9	Knelpunten voor het verkeer door de vervoersopties	Er wordt extra verkeersonderzoek gedaan, onder andere voor de omgeving van station Voorburg en de op- en afritten van de A12.
10	Grote toename fietsverkeer	Voor de Metropolitaine fietsroute is de nieuwe tolbrug de voorkeursroute. In latere fase wordt dit verder uitgewerkt.
11	leefbaarheid	Er is een bredere aanpak van de drie gemeenten om alle verkeersknelpunten voor auto’s op te lossen.
12	Parkeerdruk	Er wordt gewerkt aan een extra parkeerstrategie.

13	Groenverlies en natuur	In het Voorlopig Ontwerp (VO) wordt bepaald welke bomen kunnen blijven staan en hoe het verlies van bomen wordt gecompenseerd en/of herplant, volgens het gemeentelijk beleid en de regels voor vergunningen.
17	Verkeersafwikkeling in beide aangrenzende gemeenten van het Binckhorstgebied	In volgende fase worden maatregelen verder uitgewerkt, zodat alle buurten bereikbaar blijven voor auto's en hulpdiensten.
18	Maanweg en –brug	Wordt in volgende planfase uitgewerkt tegen ongewenst gebruik.
19	Passage metropolitaan fietspad	Voor de Metropolitaine fietsroute is de nieuwe tolbrug de voorkeursroute. In latere fase wordt dit verder uitgewerkt.

ID53

Zienswijze: Inwoner

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

> **ZIENSWIJZE** *Ontevreden over De Vlietlijn. Vind het een Haags prestige project met beperkt nut en financiële dwaling. Ook wordt er gedaan alsof ook wij als randgemeente gaan profiteren van dit spektakelstuk. Vooral het parkeerbeleid en de daaruit te verwachten drama voor Voorburg en Rijswijk, alsmede de toeloop op voorzieningen die in het Haagsche plan voor dit nieuwe woongebied niet of nauwelijks aanwezig zijn. Leuk voor de middenstand misschien maar voor de bewoners wordt het straks vechten om aan de beurt te komen dan wel lege schappen te vinden dus nauwelijks aan je boodschappen te kunnen komen.*

Reactie:
Bij de uitwerking van De Vlietlijn wordt gekeken naar de belangen van bewoners uit alle drie de gemeenten én naar het bredere regionale belang. De Vlietlijn is een onderdeel van een bredere opgave waarin woningbouw, bereikbaarheid, leefbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving in samenhang worden afgewogen. Daarbij zoeken wij steeds naar een balans tussen de belangen van huidige bewoners, ondernemers en gebruikers van het gebied én de behoeften van toekomstige generaties. Goede samenwerking tussen de gemeenten is belangrijk om deze belangen goed op elkaar af te stemmen. In het planMER en het IGP is al op intergemeentelijk niveau samengewerkt.

Elke verandering in de stad heeft effecten op de omgeving, zowel positief als negatief. Het uitgangspunt is dat de Vlietlijn per saldo zo min mogelijk negatieve invloed heeft. De drie opdrachtgevende gemeenten stellen daarom eisen aan leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Deze eisen gelden voor de verdere uitwerking van de Vlietlijn en het IGP.

De tram is essentieel om de groeiende mobiliteitsvraag op te vangen als gevolg van de stedelijke ontwikkeling. Alle gemeenten worden beter bereikbaar in de regio; Den Haag, Voorburg, Delft en Zoetermeer komen relatief dichterbij. Verder zal het ontwerp ook gericht zijn op kwalitatieve maatregelen voor klimaatadaptatie en biodiversiteit, met ruimte voor fiets en voetganger en een verbeterde verkeersveiligheid. Hierdoor ontstaat er een beter woon- en leefklimaat. In paragraaf 1.1 en 1.3 is ingegaan op de onderzoeken die nog in de fase van het Voorlopig Ontwerp worden uitgevoerd en de participatie in deze fase.

Conclusie
Wij hebben uw zienswijze voor kennisgeving aangenomen.

ID50

Zienswijze: Inwoner

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

U geeft aan bedenkingen te hebben bij de aanleg van een tram, met name de belasting voor de wijk door de fysieke tram en de verkeersmaatregelen. In deze beantwoording gaan wij in op uw zorgen.

> **1.** *Trillingen, booggeluid, bruggeluid*
> *Een tram veroorzaakt veel meer trillingen en geluid (boog en over 2 bruggen) dan ander verkeer. De MER geeft aan dat de maatregelen die genomen zouden kunnen worden bij de aanleg om trillingen te verminderen niet toepasbaar zijn in oudere woonwijken. Hoe kijkt de gemeente Leidschendam-Voorburg hiernaar? In het UrbanSync rapport is gesteld dat bewoners gecompenseerd zouden moeten worden.*
> *Er zouden (nul) metingen gedaan moeten worden voor geluid, trillingen en schade aan woningen.*
> *Er moet dus ook geld gereserveerd voor compenserende maatregelen. Het IGP biedt geen harde garanties voor nulmetingen, trillingsarme bouwtechnieken of schadeafhandeling. Daarmee is de zorgplicht om schade te voorkomen onvoldoende geborgd. Wat gaat de gemeente Leidschendam-Voorburg doen om te waarborgen dat de overlast minimaal is?*

Reactie:
In het planMER is onderzocht hoeveel geluid en trillingen er langs het tracé van De Vlietlijn kunnen ontstaan. Ook is bekeken welke maatregelen mogelijk zijn om deze effecten te verminderen. Voorbeelden zijn rails die trillingen dempen of aanpassingen aan de fundering of de railopbouw. In het Voorlopig Ontwerp (VO) en het projectMER wordt dit verder uitgewerkt. Dan wordt per locatie bekeken welke maatregelen en nulmetingen nodig zijn. Het voorkomen van schade en de afhandeling van schade is onderdeel van de planning- en studie-fase (ontwerp, onderzoek en het opnemen van maatregelen) en van de realisatiefase (bouwplan en protocol van schadeafhandeling).

> **2.** *Bus*
> *Een elektrische bus veroorzaakt veel minder geluid en trillingen. Er hoeven geen aanpassingen gedaan aan de wegen, is goedkoper, het is flexibel in route. Kortom veel voordelen tav een tram. Het enige nadeel is dat er minder passagiers vervoerd zouden kunnen worden. De keuze voor een tram is gebaseerd op cijfers en voorspellingen van jaren geleden. Voer een actueel vervoerswaarde onderzoek uit waaruit blijkt dat een tram echt noodzakelijk is over de route door Voorburg West. Hoe kijkt de gemeente Leidschendam-Voorburg hiernaar?*

Reactie:
Een busvariant, ook met elektrische bussen, is eerder onderzocht in de MIRT-verkenning maar heeft te weinig reizigerscapaciteit. In die fase is de (elektrische) busvariant afgevallen. In deze fase is ook gekeken naar de tramlijnen 1 en 15. De exacte route (lijnvoering) en de dienstregeling worden later door HTM en MRDH bepaald, in de jaren vlak voordat de tram in gebruik wordt genomen. Dit geldt ook voor buslijn 23 en de huidige tramlijnen 1 en 15.

In de MIRT-verkenning is de tramvariant 1T gekozen als beste optie. Deze variant scoort het hoogste op:

- vervoerwaarde (hoeveel reizigers worden vervoerd),
- inpassing in het netwerk,
- capaciteit.

De tram is essentieel om de groeiende mobiliteitsvraag op te vangen als gevolg van de stedelijke ontwikkeling. De variant met twee routes – één naar Voorburg en één naar Rijswijk/Delft – lost de meeste mobiliteits-problemen op. Deze keuze ondersteunt ook de plannen om meer ruimte te geven aan fietsen en openbaar vervoer in het gebied.

3. *Route*
In een eerdere fase is een route over de Zonweg afgevallen omdat de tram daar een haakse bocht zou moeten maken en met het verkeer zou moeten rijden. Dit werd als ongewenst bestempeld en deze variant viel daardoor af. Nu is in de route door Voorburg West een soortgelijke situatie; De aansluiting van de Binckhorstlaan op de Prinses Mariannelaan is een haakse bocht. Op de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg rijdt de tram met het verkeer mee. Waarom is deze route niet als ongewenst bestempeld maar als voorkeursroute? Wilt u dit uitleggen?

Reactie:
Vanaf het begin van het project was duidelijk dat op het korte deel van het tracé langs de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg geen vrije trambaan mogelijk is. Toch wordt deze route opgenomen, aangezien het een zeer directe OV-verbinding is naar Rijswijk en Delft. In die richting is veel vraag naar openbaar vervoer, waardoor deze route belangrijk is voor het netwerk. Er is een volledige en zorgvuldige afweging gemaakt op basis van vervoerwaarde, aansluiting op het netwerk en capaciteit.

4. *Binckhorstlaan*
Op de Binckhorstlaan zou de tram in een vrij liggende baan moeten liggen. Op de Prinses Mariannelaan gaat de tram met het verkeer meerijden. Ik zie geen onderbouwing in het IGP waarom de tram niet ook al op het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan met het verkeer mee kan rijden. Het zal niet veel in tijd uitmaken en zo kom je tegemoet aan wensen van bewoners. Door de tram met het autoverkeer mee te laten rijden ontstaat meer ruimte voor fietser, voetganger, groen en parkeren. Kan De Vlietlijn ingepland worden op de Binckhorstlaan Voorburg meerijdend met het autoverkeer? Wilt u het belang van bewoners van uw gemeente meewegen of stelt u dit ondergeschikt aan het belang van inwoners van Den Haag?

Reactie:
In het huidige ontwerp voor het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan ligt de tram in een vrije baan. Hierdoor kan de tram goed doorrijden en worden in- en uitritten niet geblokkeerd. Het ontwerp in het IGP is een van de varianten waar nog participatie over zal plaatsvinden. In verdiepende ontwerpateliers zijn afgelopen jaar meerdere varianten naar voren gekomen, onder andere varianten met vrijliggende fietspaden met behoud van groen, fietsstroken, tram die met verkeer meerijdt, vrijliggende fietspaden met behoud van parkeergelegenheid en fietsstraten. Bij het kiezen van een variant wordt gelet op het behoud van groen, het behoud van parkeervakken, de inpassing van de fiets en de kwaliteit van het openbaar vervoer.

5. *Basispakket Mobiliteit en deelvervoer*
Er wordt gesproken over Parkeerhubs met verschillende vormen van deelvervoer. Dit is een eerste voorwaarde om autogebruik en parkeerproblemen te verminderen. Er staat geen prioriteit genoemd en geen concrete datum dat dit gerealiseerd is. Wat is de stand van zaken hierin? Waarom is dat nog niet gerealiseerd? Er zoemt al jaren het berichten over mogelijke ontwikkelingen op diverse fronten. Waarom hoor je niets over mogelijke vormen en locaties van Parkeerhubs? Welke plannen zijn er tav een P+R aan de rand van de stad? (bv Oksel Prins Clausplein). Om het parkeerprobleem aan te pakken is deelvervoer noodzakelijk. Dat moet eerst gerealiseerd zijn voordat je gaat praten over beperken van parkeerplaatsen!! Zo creeer je onnodig onrust. Waarom is deelvervoer al niet eerder gerealiseerd? Wat zijn de huidige plannen tav deelvervoer?

Reactie:
In de Binckhorst moet in de gebiedsontwikkeling geheel op eigen terrein voldaan worden aan de parkeereis zodat de parkeerbehoefte niet hoeft te worden afgewenteld op de openbare ruimte. Het is aan de gemeenten om met hun parkeerbeleid te sturen op het gebruik van het parkeren in de garages of op de openbare weg (betaald of blauwe zone). Omdat Voorburg-West al kampt met een hoge parkeerdruk, wordt gewerkt aan een aanvullende parkeerstrategie. Voor de korte termijn betreft dit het aanpassen van de venstertijden van de blauwe zone aan die van het betaald parkeren in de Binckhorst.

De plannen voor deelmobiliteit worden momenteel uitgewerkt. Uitgangspunt is het Basispakket Mobiliteit uit de Verkenningsfase. Er zijn in de netwerkstrategie plannen voor een P+R aan de rand van de stad opgenomen maar nog niet concreet uitgewerkt.

De ontwikkeling van parkeerhubs en deelmobiliteit is een belangrijke randvoorwaarde binnen de transformatie van de Binckhorst, maar zeker niet de enige. De mobiliteitstransitie vraagt om een samenhangend pakket van maatregelen waarin verschillende ingrepen elkaar versterken. Het doel is om bewoners en bezoekers steeds betere alternatieven te bieden voor het gebruik van de eigen auto, zodat de beschikbare ruimte efficiënter kan worden benut en de leefbaarheid toeneemt. Parkeerhubs en deelmobiliteit maken daar onderdeel van uit, maar staan niet op zichzelf.

De gemeente exploiteert zelf geen deelmobiliteit, maar stimuleert en faciliteert de ontwikkeling hiervan wel actief, onder andere door hierover afspraken te maken met ontwikkelaars en aanbieders en door ruimte te bieden voor deelmobiliteits-voorzieningen in de openbare ruimte. Dat betekent in de praktijk dat deelmobiliteit zich stapsgewijs ontwikkelt. Binnen de Binckhorst is inmiddels een deelfietsaanbieder actief met verspreide locaties in het gebied. Op korte termijn wordt hier een deelbakfietsaanbieder aan toegevoegd.

De mobiliteitstransitie bestaat echter uit meer dan alleen deelmobiliteit. Een belangrijk deel van de inzet richt zich ook op het verbeteren van het totale mobiliteitssysteem. Door maatregelen te combineren ontstaat een netwerk waarin het aantrekkelijker wordt om korte en middellange verplaatsingen niet meer met de auto te doen. Dit is essentieel om de transformatie van de Binckhorst naar een gemengd werk-woongebied mogelijk te maken. De gemeente begrijpt dat er behoefte is aan meer duidelijkheid over planning en concrete invulling. Tegelijkertijd is de mobiliteitstransitie in de Binckhorst een gefaseerd proces waarin verschillende maatregelen stap voor stap worden opgebouwd en op elkaar worden afgestemd, met als doel een toekomstbestendig en goed functionerend stedelijk gebied.

6. *Urban Sync rapport*
Het betreft een onjuiste weergave. Dit zie ik graag aangepast zodat het de waarheid dekt. Er wordt gesteld dat de bewoners het creëren van doodlopende straten als ongewenst zien. Dit klopt niet. Wij hebben niet geuit dat we doodlopende straten ongewenst vinden. Wij hebben onze zorgen geuit omtrent het mogelijk onbereikbaar worden van de Romeinse wijk. Deze wordt aan 2 kanten door water omgeven en aan de andere 2 kanten is de Vlietlijn gepland, waarbij toen aangegeven werd dat deze niet doorkruist mocht worden vanwege zijn snelheid. Daarmee zouden wij onze wijk niet meer in of uit kunnen. Deze situatie hebben wij als ongewenst aangeduid. Nu kunnen we onze wijk in en uit door de Corbulokade en uit door de Flaviusstraat. Wij zijn niet tegen doodlopende straten. In tegendeel, dat voorkomt sluipverkeer. We willen graag dat de Agrippinastraat doodlopend blijft. Maar we moeten de straat wel in en uit kunnen. Wat zijn de plannen tav de ontsluiting van de Romeinse wijk?
Daarnaast wordt gesteld dat wij ons zorgen maakten over het schrappen van parkeerplaatsen, ten gunste van meer ruimte voor wandelen, fietsen of groen. Nee, wij maakten ons zorgen over het schrappen van parkeerplaatsen ten gunste van een vrijliggende trambaan. Wij hebben ook de wens geuit voor meer ruimte voor wandelen, fietsen en groen. Alle wensen en zorgen zijn geuit, zonder causaal verband. Maar als wat vind je belangrijk voor je wijk. Als er al parkeerplaatsen moet verdwijnen dan is dat vanwege

ruimte voor de tram en niet vanwege ruimte voor fietsen en wandelen. Wilt u de tekst in het IGP aanpassen zodat het een waarheidsgetrouwe weergave van de werkelijkheid is?

Reactie:
Volgens het UrbanSync-rapport zijn doodlopende straten geen voor de hand liggende optie, omdat veel straten al éénrichtingsverkeer zijn en voor keerlussen veel ruimte opgeofferd moet worden. In het IGP is deze tekst aangepast naar "werd het creëren van doodlopende straten niet als een goede oplossing gezien". De plannen voor de ontsluiting van de Romeinse wijk worden momenteel verder uitgewerkt. De eis in het project is dat de buurten aan beide zijden van de Prinses Mariannelaan via minimaal twee toegangswegen ontsloten dienen te zijn voor autoverkeer (en nood-/hulpdiensten).

7. *Tunnel*
De Vlietlijn moet ingepast worden in bestaande infrastructuur. Dat levert ruimtegebrek op. Er wordt gesteld dat nog een keuze gemaakt moet worden of De Vlietlijn bij de sporendriehoek op maaiveld of in een tunnel gerealiseerd wordt. Ook moet er nog een keuze gemaakt worden voor de eindhalte Voorburg. Ook hier speelt ruimtegebruik (kruispunt Regulusweg/Maanweg/oprit A12) een rol. Er loopt hier een motie om te onderzoeken of ook naar deze eindhalte niet een tunnel kan worden aangelegd. Maak toekomstbestendige keuzes. Koppel dit traject aan verdere uitbreiding naar een P+R buiten de stad (Oksel Pr Clausplein) en naar bedrijventerrein Westvlietweg. Dan heeft een dergelijke tak veel meer vervoerswaarde dan nu. En wegen de hoge kosten voor de aanleg beter op tegen de baten. Wat is het plan van de gemeente tav doortrekking van dit traject? Voor gemeente Den Haag is het mogelijk extra subsidie aan te vragen. Voor de gemeente Voorburg niet. Waarom wordt niet gezamenlijk opgetrokken als Gemeente Voorburg, met Den Haag tav planontwikkeling en financiering?

Reactie:
Er is door de gemeente Leidschendam-Voorburg onderzoek gedaan naar een tunnel bij de Huygenstraverse, omdat de gemeenteraad van LeidschendamVoorburg daarom vroeg (motie 911). Daaruit blijkt dat deze oplossing kwalitatieve voordelen biedt ten opzichte van de maaiveldvariant, vooral op het gebied van leefomgeving, maar deze voordelen zijn gekoppeld aan vier keer hogere kosten, aanzienlijke hinder tijdens de bouw, risico's bij ondergronds bouwen in (dicht) stedelijk gebied en weinig extra kansen voor ontwikkeling geeft. Daarnaast kan de aanleg van een dergelijke tunnel ideeën zoals van een Huygenstunnel in de weg zitten, behalve als deze gelijktijdig wordt aangelegd (zie ook paragraaf 3.1.3). Bovendien veroorzaakt de tram geen verkeersproblemen op de kruising Regulusweg–Maanweg, omdat de tram daar met het autoverkeer meerijdt. Ook zonder de tram is dit kruispunt een knelpunt.

Deze variant staat los van de keuze voor een tunnelvariant in de Sporendriehoek. De inpassing van De Vlietlijn bij de spoorviaducten aan de Binckhorstlaan is zeer complex. Op veel punten scoort een tunnelvariant daar beter dan een oplossing op maaiveldniveau. Een tunnel past beter bij de entree van de Binckhorst, bij de ruimtelijke kwaliteit die dit gebied vraagt en biedt bovendien kansen voor de toekomst.

Ook in motie 910 is gevraagd om alternatieven te beschouwen. Het plan "Binckhorstlijn" stelt een ander voorstel voor dan De Vlietlijn. In dat voorstel wordt de Binckhorst regionaal ontsloten met een ondergrondse treinverbinding tussen Ypenburg en Den Haag CS. Dit sluit echter niet aan bij de opgave om de nieuwe woonwijk Binckhorst goed te verbinden met het stedelijke en regionale openbaar vervoer. Het voorkeurstracé uit het Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst zorgt ervoor dat de Binckhorst wordt verbonden met de stations van Voorburg en Den Haag CS, én met andere belangrijke bestemmingen in de regio zoals Rijswijk, Delft en Scheveningen.

Alleen een ondergronds treinstation met een verbinding richting Zoetermeer en Utrecht sluit niet goed aan bij de mobiliteitsbehoefte van de toekomstige bewoners van de Binckhorst. Voor veel bewoners zou het openbaar

vervoer dan geen goed alternatief zijn voor de auto. Hierdoor neemt de druk van autoverkeer op de omgeving toe.

Voor de verdere uitbreiding van de P+R wordt verwezen naar de beantwoording onder punt 5.

8. *Visie, Welzijn, gezondheid en sport*
Impact van De Vlietlijn op Opa's Veldje en scouting minimaliseren. In een andere versie en in de opdracht tav motie 910 onderzoek ondertunneling eindhalte staat; Scouting en Opa's veldje blijven intact. Scouting en Opa's Veldje zijn wezenlijk voor de stedelijke buurt. Het heeft een belangrijke sociale en welzijnsfunctie voor jong en oud. Openbaar vervoer wordt als wezenlijk belangrijk voor de Binckhorst beschouwd. Zo is de Scouting en Opa's veldje dat voor Voorburg West. Door de aanleg van en trambaan en (mogelijke) eindhalte bij Voorburg station staat de functie van deze 2 terreinen zeer onder druk. Gemeente Leidschendam Voorburg KOM OP VOOR HET WELZIJN VAN JE BEWONERS Welke visie heeft de gemeente Leidschendam-Voorburg op welzijn, gezondheid, sport van zijn bewoners en hoe verhoudt zich dit tot de aanleg van De Vlietlijn?

Reactie:
Opa's Veldje en de scouting blijven bestaan. De trambaan komt aan de andere kant van de waterloop te liggen. Hierdoor worden Opa's Veldje en de scouting van de trambaan gescheiden. Dat zorgt voor een veilige en kindvriendelijke situatie, zoals in de motie is gevraagd.

9. *Verkeersdruk en knelpunten*
De Vlietlijn veroorzaakt grote verschuivingen in verkeersstromen. Er worden 2 Verkeer belemmerende maatregelpakketten gepresenteerd. Afsluitingen van de Geestbrug of de twee Broeksloot bruggen en herinrichting van kruispunten in Voorburg-West leiden tot extra druk, o.a. in Oud Voorburg (Laan van Nieuw Oosteinde, Pr. Bernhardlaan, Parkweg en omliggende wegen). Er ontstaat een waterbedeffect. Geen van beide maatregelen leiden tot een bevredigende, veilige verkeerssituatie. Wilt u nader onderzoek doen tot een effectieve maatregelpakket gevonden is, alvorens een besluit over de 2 nu voorliggende maatregelen te nemen?

Reactie:
De effecten op het verkeer door de woningbouwplannen in de regio tot 2040 zijn meegenomen in het planMER. Hiervoor is het regionale verkeersmodel (VMRDH) gebruikt. In dit model staan alle bekende ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw, én geplande infrastructuurprojecten tot 2040. De tram helpt om verkeersknelpunten te verminderen, maar kan niet alle problemen voor en door het autoverkeer oplossen. Daar is een bredere aanpak voor nodig.

Op dit moment wordt op piekmomenten al grote drukte ervaren en deze zullen in de loop naar 2040 naar verwachting verergeren. Ook zijn verkeerskundige knelpunten geconstateerd die niet binnen de scope van De Vlietlijn liggen, maar die wel onderdeel moeten zijn van de oplossingsrichting(en) waarover uiteindelijk een besluit zal moeten worden genomen. Met de betrokken partners is daarom besloten dat aanvullend een regionaal bereikbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd. De uitvoering daarvan vindt plaats in nauwe samenwerking tussen de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag en overige stakeholders. In het regionaal bereikbaarheidsonderzoek zal onder meer gekeken worden naar de grote verkeersknelpunten in een regionale context, zoals de aansluiting op de A12 en de aansluiting van de Haagweg op de Geestbrugweg. Ook zal worden onderzocht op welke wijze de verkeersintensiteiten van het autoverkeer kunnen worden verlaagd op onder andere de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg waardoor een meer verkeersveilige en groene inrichting mogelijk is.

Dit betekent dat voor wat betreft de keuze in de maatregelpakketten, zoals deze zijn beschreven in het ontwerp IGP, een pas op de plaats zal worden gemaakt en dat op dit moment in het proces nog geen definitieve keuze voor één van de maatregelpakketten wordt gemaakt. Na uitvoering van het regionale bereikbaarheidsonderzoek zal verdere besluitvorming op dit onderdeel moeten plaatsvinden. Inmiddels heeft wel besluitvorming in de gemeente Den Haag plaatsgevonden over het realiseren van een vrije busbaan op de parallelbaan aan de oostkant van de Binckhorstlaan. Dit is één van de maatregelen die is opgenomen in de verkeersmaatregelpakketten. Deze maatregel zal wel worden uitgevoerd. Vooruitlopend op het regionale bereikbaarheidsonderzoek worden – waar mogelijk – wel al de aanbevelingen die in het MER zijn gedaan opgevolgd. In het MER wordt bijvoorbeeld ook de aanbeveling tot vervolgonderzoek gedaan.

> **10.** *Fietsverkeer*
> *Helaas wordt weinig aandacht besteed aan de maatregelen ten gunste van de toename van fietsverkeer (+250%) dat door verkeersdeskundigen als zeer omvangrijk is aangegeven. Wat gaat de gemeente Leidschendam-Voorburg doen om zich hard te maken voor bredere fietspaden en veilige oversteekplaatsen?*

Reactie:
Bij het ontwerp van De Vlietlijn wordt uitgegaan van het STOMPprincipe. Dat betekent dat eerst wordt gekeken naar ruimte voor:

1. Voetgangers (stappen)
2. Fietsers (trappen)
3. Openbaar vervoer (ov)
4. Auto's (DeelmobiliteitPrivé)

Maar het is niet overal mogelijk om dit principe volledig toe te passen. Daarom zijn soms maatwerkoplossingen nodig. Verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor hulpdiensten zijn hierbij altijd het uitgangspunt. Fietsen en lopen zijn duurzame manieren om je te verplaatsen. Ze verbeteren de bereikbaarheid en de leefbaarheid van een wijk. Uit de verkeersberekeningen blijkt dat het aantal fietsers in de toekomst sterk zal groeien. In verschillende zienswijzen maken mensen zich zorgen of er straks genoeg ruimte is voor fietsers en of het veilig blijft. In het IGP zijn daarom, naast De Vlietlijn, ook maatregelen opgenomen voor fietsverkeer.

In het Basispakket Mobiliteit staan al extra fietsverbindingen die de routes vanuit de Binckhorst naar de omgeving verbeteren voor fietsers en voetgangers. De Vlietlijn is, naast de mobiliteitsdoelstellingen, ook in lijn met verschillende andere doelstellingen vanuit de betreffende gemeentes. Het is schoon en duurzaam, creëert ruimte voor hoogwaardige openbare ruimte, en draagt met zijn duidelijke hiërarchische karakter bij aan de verkeersveiligheid. Het ontwerp IGP zorgt voor veel nieuwe fietsinfrastructuur. Er komen nieuwe en betere doorgaande fietsroutes zoals de Velostrada en het Trekfietstracé. Ook komen er vrijliggende fietspaden langs de Zonweg en nieuwe langzaam verkeersbruggen over de Trekvliet en Binckhaven. Daarnaast houdt het ontwerp van De Vlietlijn nu al rekening met meer ruimte voor fietsers dan in de bestaande richtlijnen staat.

Conclusie
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

1.	Trillingen en geluid	In het VO en projectMER worden beperkende maatregelen verder uitgewerkt. Het voorkomen van schade en de afhandeling van schade is onderdeel van de planning- en studiefase (ontwerp, en het opnemen van maatregelen) en van de realisatiefase (bouwplan en protocol van schadeafhandeling)

5	Basispakket Mobiliteit en deelvervoer	De plannen voor deelvervoer worden nog uitgewerkt.
6	Doodlopende straten	In het IGP is deze tekst aangepast naar “werd het creëren van doodlopende straten niet als een goede oplossing gezien”.
9	Verkeersdruk en knelpunten	Er is een bredere aanpak van de drie gemeenten om alle verkeersknelpunten voor auto’s op te lossen.

ID38

Zienswijze: Inwoner

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

> **ZIENSWIJZE** *Indiener reageert specifiek op de halte Voorburg Station. Opa’s veldje is belangrijk voor de buurt en de opgroeiende kinderen in Voorburg West. Indiener reageert op het verloop van het spoor langs het veldje waarbij uitgangspunt moet zijn dat deze geen bestaand groen aantast.*

Reactie:
Voor de eindhalte van De Vlietlijn richting Station Voorburg zijn verschillende locaties onderzocht:

- de Melkwegstraat,
- Opa’s Veldje en
- het Stationsplein.

Het college en de gemeenteraad hebben nog geen keuze gemaakt voor de locatie van de eindhalte bij Station Voorburg. Uit de Bomen Effect Analyse blijkt dat niet alle bomen behouden kunnen blijven. Waar dat mogelijk is, worden bomen verplant en begeleid door boomtechnisch adviseurs. In het Voorlopig Ontwerp (VO) wordt bepaald welke bomen kunnen blijven staan en hoe het verlies van bomen wordt gecompenseerd en/of herplant, volgens het gemeentelijk beleid en de regels voor vergunningen.

De aanleg van de trambaan en de haltes zorgt voor verharding en voor verlies van groen. De gemeente stelt eisen aan leefbaarheid, onder andere dat zoveel mogelijk groen moet worden behouden en verlies van groen op een goede manier wordt gecompenseerd. In het ontwerp van de trambaan en de openbare ruimte wordt daarom rekening gehouden met maatregelen om water op te vangen en het verlies van groen te compenseren. Deze maatregelen helpen om hittestress te verminderen en wateroverlast te voorkomen. Het groen dat blijft, wordt verbeterd zodat de kwaliteit toeneemt. In paragraaf 1.1 en 1.3 is ingegaan op de onderzoeken die nog in de fase van het Voorlopig Ontwerp worden uitgevoerd en de participatie in deze fase.

Conclusie
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

1	Verlies van groen	In het Voorlopig Ontwerp (VO) wordt bepaald welke bomen kunnen blijven staan en hoe het verlies van bomen wordt gecompenseerd en/of herplant, volgens het gemeentelijk beleid en de regels voor vergunningen.

ID37

Zienswijze: Inwoner

Dank voor uw reactie.

> **ZIENSWIJZE** *In het onderstaande gaan wij in op het onderwerp dat u heeft benoemd. U voorziet een probleem met de bereikbaarheid tussen Rijswijk en Voorburg door de afsluiting Geestbrugweg door de komst van De Vlietlijn.*

Reactie:
We begrijpen dat u zich zorgen maakt over een mogelijke afsluiting van de brug en de bereikbaarheid tussen Rijswijk en Voorburg. Uit het onderzoek blijkt dat de Geestbrugweg in de toekomst veel drukker wordt door de groei van de Binckhorst, maar ook door andere ontwikkelingen in de regio. Dit komt niet door de komst van de tram. De Vlietlijn vermindert deze toename zelfs enigszins. Om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren, zijn daarom maatregelen nodig om het autoverkeer te beperken. Ook de tram rijdt beter door als deze maatregelen worden genomen.

In het planMER zijn vier maatregelpakketten onderzocht die bedoeld zijn om verkeersproblemen te verkleinen. Bij elk pakket geldt dat:

- hulpdiensten er altijd door moeten kunnen én
- elke buurt bereikbaar moet blijven voor lokaal verkeer

Op dit moment wordt op piekmomenten al grote drukte ervaren en deze zullen in de loop naar 2040 naar verwachting verergeren. Ook zijn verkeerskundige knelpunten geconstateerd die niet binnen de scope van De Vlietlijn liggen, maar die wel onderdeel moeten zijn van de oplossingsrichting(en) waarover uiteindelijk een besluit zal moeten worden genomen.

Met de betrokken partners is besloten dat – voordat wordt besloten over de hiervoor beschreven maatregelpakketten – aanvullend een regionaal bereikbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd. In het regionaal bereikbaarheidsonderzoek zal onder meer gekeken worden naar de grote verkeersknelpunten in een regionale context, zoals de aansluiting op de A12 en de aansluiting van de Haagweg op de Geestbrugweg. Ook zal worden onderzocht op welke wijze de verkeersintensiteiten van het autoverkeer kunnen worden verlaagd op onder andere de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg waardoor een meer verkeersveilige en groene inrichting mogelijk is.

Na uitvoering van het regionale bereikbaarheidsonderzoek zal verdere besluitvorming op dit onderdeel moeten plaatsvinden. Wel worden de aanbevelingen die in het MER zijn gedaan waar mogelijk opgevolgd. In paragraaf 1.1 en 1.3 is ingegaan op de onderzoeken die nog in de fase van het Voorlopig Ontwerp worden uitgevoerd en de participatie in deze fase.

Conclusie:
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

1	bereikbaarheid Rijswijk en Voorburg	In de volgende fase worden maatregelen verder uitgewerkt en opties voor (gedeeltelijke) afsluiting van de brug onderzocht.

ID8, ID88

Zienswijze: Inwoner

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

> **1.** *Het planMER is onvolledig m.b.t. verkeerseffecten op omliggende wijken: verkeerseffecten op omliggende wijken zijn onvoldoende onderzocht (81% toename erkend maar niet opgelost)*

Reactie:

De verkeerseffecten door de woningbouwplannen in de regio tot 2040 zijn onderzocht in het planMER. Hiervoor is gebruikgemaakt van het regionale verkeersmodel (VMRDH). In dit model staan alle bekende ontwikkelingen tot 2040, zoals woningbouw en geplande infrastructuur. Modellen zijn een voorspelling van verwachte ontwikkelingen, niet een behoefte. De gebruikte modellen (V-MRDH/RVMK) zijn getoetste en vastgestelde prognosemodellen. De Vlietlijn is een regionale verbinding.

Naast een plangebied is in het onderzoek ook een studiegebied opgenomen. Dit gebied is groter, omdat verkeers- en leefbaarheidseffecten zich verder kunnen verspreiden. Daardoor zijn ook effecten in Rijswijk en Voorburg meegenomen. Omdat de verkeerseffecten verder reiken dan het directe plangebied, is het studiegebied uitgebreid met onder andere de Haagweg, de Rijswijkseweg en de Neherkade. In het planMER zijn de effecten op deze wegen onderzocht, inclusief verkeersafwikkeling en milieueffecten. In de volgende fase, het Voorlopig Ontwerp, worden deze onderzoeken verder verdiept. Bijvoorbeeld door extra analyses op kruispunten.

> **2.** *Democratische besluiten worden genegeerd, raadsmoties 910 en 911 zijn niet verwerkt*

Reactie:
Een ondergrondse variant als eindhalte bij station Voorburg is onderzocht naar aanleiding van motie 911. Er is door de gemeente Leidschendam-Voorburg onderzoek gedaan naar een tunnel bij de Huygenstraverse, omdat de gemeenteraad van LeidschendamVoorburg daarom vroeg (motie 911). Daaruit blijkt dat deze oplossing kwalitatieve voordelen biedt ten opzichte van de maaiveldvariant, vooral op het gebied van leefomgeving, maar deze voordelen zijn gekoppeld aan vier keer hogere kosten, aanzienlijke hinder tijdens de bouw, risico's bij ondergronds bouwen in (dicht) stedelijk gebied en weinig extra kansen voor ontwikkeling geeft. Daarnaast kan de aanleg van een dergelijke tunnel ideeën zoals van een Huygenstunnel in de weg zitten, behalve als deze gelijktijdig wordt aangelegd (zie ook paragraaf 3.1.3). Bovendien veroorzaakt de tram geen verkeersproblemen op de kruising Regulusweg–Maanweg, omdat de tram daar met het autoverkeer meerijdt. Ook zonder de tram is dit kruispunt een knelpunt.

Ook in motie 910 is gevraagd om alternatieven te beschouwen. Het plan "Binckhorstlijn" stelt een ander voorstel voor dan De Vlietlijn. In dat voorstel wordt de Binckhorst regionaal ontsloten met een ondergrondse treinverbinding tussen Ypenburg en Den Haag CS. Dit sluit echter niet aan bij de opgave om de nieuwe woonwijk Binckhorst goed te verbinden met het stedelijke en regionale openbaar vervoer. Het voorkeurstracé uit het Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst zorgt ervoor dat de Binckhorst wordt verbonden met de stations van Voorburg en Den Haag CS, én met andere belangrijke bestemmingen in de regio zoals Rijswijk, Delft en Scheveningen.

De raadsmoties en de uitkomsten daarvan worden opgenomen in het definitief IGP.

3. *Participatie is illusoir : door complexiteit (1250 pagina's), tijdsdruk (deadline 13 oktober terwijl werkgroepadvies pas 10 november komt) en gebrek aan toegankelijke informatie*

Reactie:
U geeft aan bezwaren te hebben tegen het participatieproces. Voor het IGP geldt een formele inspraakprocedure en doorlopen. Dit loopt volgens de regels van de Omgevingswet. Daarnaast is er voor De Vlietlijn en voor de doorontwikkeling van de Binckhorst elk een apart participatietraject doorlopen. De afgelopen periode is bij De Vlietlijn op verschillende manieren meegedaan en meegedacht: via werkgroepen, het digitale platform, informatiebijeenkomsten en 1op1gesprekken. Ook voor de doorontwikkeling Binckhorst heeft participatie plaatsgevonden.

In de participatieverantwoording staat welke ideeën, zorgen en opmerkingen bewoners en andere belanghebbenden hebben ingebracht, onder andere over verkeersveiligheid, geluid en trillingen. Ook staat erin welke onderwerpen verder worden uitgewerkt in de volgende ontwerpstappen. In paragraaf 1.1 en 1.3 is ingegaan op de onderzoeken die nog in de fase van het Voorlopig Ontwerp worden uitgevoerd en de participatie in deze fase.

Het IGP geeft de algemene kaders. Het participatieproces van de projecten loopt parallel en biedt ruimte om het ontwerp te verbeteren waar dat mogelijk is. Alle zienswijzen worden beantwoord in deze Nota van Antwoord. Als daar inhoudelijke redenen voor zijn, kunnen de plannen worden aangepast of kan extra onderzoek worden gedaan in de volgende fase. Participatie zal ook in volgende fasen plaatsvinden.

4. *Leefbaarheid wordt onaanvaardbaar aangetast: 27 minnetjes versus 10 plusjes voor LV; verkeer, groen, geluid, lucht en parkeren verslechteren structureel*

Reactie:
De Binckhorst verandert van een bedrijventerrein in een gebied waar het prettig is om te wonen, werken en ontspannen. In dit gebied en het omliggende CID worden de komende jaren duizenden woningen, werkplekken en voorzieningen extra gerealiseerd. Daarmee levert het gebied een belangrijke bijdrage aan de regionale én nationale woningbouwopgave. Deze ontwikkeling brengt ook een groeiende bereikbaarheidsopgave met zich mee. Om wonen, werken en voorzieningen goed bereikbaar te houden, zijn ook maatregelen noodzakelijk op het gebied van mobiliteit. In de MIRT-verkenning is tramvariant 1T als voorkeursalternatief vastgesteld. Deze variant sluit goed aan bij de ambitie om lopen, fietsen en openbaar vervoer een grotere rol te geven in de bereikbaarheid van de regio en draagt daarmee ook bij voor toekomstige ontwikkelingen in de regio.

In het planMER zijn zowel de verdere ontwikkeling van de Binckhorst tot een moderne, duurzame wijk om te wonen en te werken onderzocht, als ook de aanleg van De Vlietlijn, en de aanleg van een geothermiecentrale om duurzame warmte te leveren aan woningen en bedrijven in het gebied. In de komende ontwerpfase worden deze onderzoeken verder verdiept. Daarbij wordt voor De Vlietlijn onder meer gekeken naar geluid, trillingen, verkeersveiligheid, de inrichting van haltes en de inpassing van groen en ecologische waarden. Waar nodig en mogelijk worden maatregelen uitgewerkt om effecten te beperken. Ook voor de doorontwikkeling wordt in de vervolgfase gekeken naar maatregelen.

Elke ingreep in de stedelijke omgeving heeft in meer of mindere mate effect (negatief en/of positief) op de omgeving. Uitgangspunt is dat De Vlietlijn per saldo zo min mogelijk negatieve impact heeft op de omgeving. De resultaten en aanbevelingen uit het planMER zijn input voor het Voorlopig Ontwerp. De opdrachtgevende gemeenten van het project De Vlietlijn en het IGP en stellen in die rol eisen aan de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid van het project De Vlietlijn.

5. *Alternatieven ontbreken: tunnelvariant en alternatieve tracés zijn niet serieus overwogen ondanks motie 911*

Reactie:
Zie beantwoording onder punt 2

6. *Samenhang ontbreekt: cumulatieve effecten met NRD Haagse Vlietzone zijn niet onderzocht*

Reactie:
Er is nog geen definitief besluit genomen over de Westvlietweg/Vlietzone. Die besluitvorming moet nog plaatsvinden. Omdat De Vlietlijn en de Vlietzone elkaar beïnvloeden, worden beide plannen in samenhang onderzocht. De studie naar de Westvlietweg/Vlietzone gebruikt dezelfde uitgangspunten als het verkeersonderzoek voor de Vlietlijn. Daardoor sluiten de onderzoeken goed op elkaar aan. Een NRD is echter niet bedoeld om al cumulatieve effecten te onderzoeken. In een NRD wordt aangegeven wat de reikwijdte is van het MER en op welke wijze de onderzoeken worden uitgevoerd.

Conclusie:
Onderstaand punt wordt meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

1	Het planMER is onvolledig m.b.t. verkeerseffecten op omliggende wijken.	In de fase van het Voorlopig Ontwerp worden de effecten op de Haagweg, Rijswijkseweg en Neherkade verder onderzocht, inclusief verkeersafwikkeling, milieueffecten en kruispuntanalyses.
3	Participiatie is illusoir	Participatie zal ook in volgende fasen plaatsvinden.

ID246

Zienswijze: Inwoner

Dank voor uw reactie. U bent kritisch op de plannen rond de Vlietlijn en vindt dat Den Haag haar eigen problemen afwentelt op buurgemeenten zoals Voorburg en Rijswijk.
Uw belangrijkste bezwaren:

- *Den Haag vraagt steeds meer van buurgemeenten terwijl zij zelf in gebreke blijft en problemen rond Binckhorst en vervoer zelf heeft veroorzaakt.*
- *De plannen (Vlietlijn/tram) dienen vooral Den Haag en niet Rijswijk of Voorburg; huidige bus 23 is voldoende en eerdere tramlijnen verdwenen door gebrek aan reizigers.*
- *De tram door historische, smalle straten zorgt voor trillingen, schade aan woningen, onveilige situaties, minder groen, minder parkeergelegenheid en verslechtering van leefbaarheid.*
- *Extra verkeer, kruispunten en beperkte ruimte zorgen voor slechte doorstroming, opstoppingen en onveiligheid; een vrije trambaan is niet mogelijk.*
- *Plannen zoals bruggen, fietsroutes en haltes verstoren rust, natuur en historische waarde van de wijk.*

Uw advies:

Behoud bus 23 of probeer eerst een bus en laat Den Haag eigen problemen oplossen. Denk aan een ondergrondse oplossing. Bezint voordat je begint. Op uw bezwaren is in onderstaande punten gereageerd.

1. *Onderbouwing tram*

In de MIRT-verkenning is de tramvariant 1T gekozen als beste optie. Deze variant scoort het hoogste op vervoerwaarde (hoeveel reizigers gebruikmaken van de verbinding), inpassing in het ov-netwerk en capaciteit. De variant met twee routes – één naar Voorburg en één naar Rijswijk/Delft – lost de mobiliteitsproblemen het beste op. Deze keuze ondersteunt ook de plannen om meer ruimte te geven aan fietsen en openbaar vervoer in het gebied.

Een busvariant, ook met elektrische bussen, is onderzocht maar heeft te weinig reizigerscapaciteit voor het aantal reizigers dat wordt verwacht. In deze fase is ook gekeken naar de tramlijnen 1 en 15. De exacte route (lijnvoering) en de dienstregeling worden later door HTM en MRDH bepaald, in de jaren vlak voordat de tram in gebruik wordt genomen. Dit geldt ook voor buslijn 23 en de huidige tramlijnen 1 en 15.

2. *Belangen en effecten en betekenis plannen voor de huizen*

In de uitwerking van De Vlietlijn wordt gekeken naar de belangen van bewoners uit alle drie de gemeenten én naar de regionale effecten. De Vlietlijn is een onderdeel van een bredere opgave waarin woningbouw, bereikbaarheid, leefbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving in samenhang worden afgewogen. Daarbij zoeken wij steeds naar een balans tussen de belangen van huidige bewoners, ondernemers en gebruikers van het gebied én de behoeften van toekomstige generaties. Elke verandering in een stadsomgeving heeft invloed op de omgeving. Soms is dat positief, soms negatief. Het uitgangspunt is dat de Vlietlijn zo weinig mogelijk negatieve impact heeft op de omgeving. De gemeenten die opdrachtgever zijn voor De Vlietlijn en het IGP stellen daarom eisen aan de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Goede samenwerking tussen de gemeenten is belangrijk om deze belangen goed op elkaar af te stemmen. In het planMER en het IGP is al op intergemeentelijk niveau samengewerkt.

Het planMER laat zien wat de milieueffecten van De Vlietlijn zijn. De resultaten van het planMER worden gebruikt om de milieueffecten in het Voorlopig Ontwerp zo veel mogelijk te beperken, bijvoorbeeld door maatregelen te nemen die overlast verminderen. Daarnaast wordt in het projectMER, waar nodig, verdiepend onderzoek gedaan om de effecten verder te onderbouwen. In paragraaf 1.1 en 1.3 is ingegaan op de onderzoeken die nog in de fase van het Voorlopig Ontwerp worden uitgevoerd en de participatie in deze fase.

3. *Participatie*

Voor het IGP is een formele inspraakprocedure doorlopen. Dit loopt volgens de regels van de Omgevingswet. Daarnaast is er voor De Vlietlijn en voor de doorontwikkeling van de Binckhorst elk een apart participatietraject doorlopen. De afgelopen periode is bij De Vlietlijn op verschillende manieren meegedaan en meegedacht: via werkgroepen, het digitale platform, informatiebijeenkomsten en 1op1gesprekken. Ook voor de doorontwikkeling Binckhorst heeft participatie plaatsgevonden. In de participatieverantwoording staat welke ideeën, zorgen en opmerkingen bewoners en andere belanghebbenden hebben ingebracht, onder andere over verkeersveiligheid, geluid en trillingen. Ook staat erin welke onderwerpen verder worden uitgewerkt in de volgende ontwerpstappen. Participatie zal ook in volgende fasen plaatsvinden.

4. *Verkeersveiligheid*

De effecten op het verkeer door de woningbouwplannen in de regio tot 2040 zijn meegenomen in het planMER. Hiervoor is het regionale verkeersmodel (VMRDH) gebruikt. In dit model staan alle bekende ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw, én geplande infrastructuurprojecten tot 2040. De tram helpt om verkeersproblemen te verminderen, maar kan niet alle knelpunten voor het autoverkeer oplossen. Daar is een bredere aanpak voor nodig.

Het ontwerp voldoet zoveel mogelijk aan de CROWrichtlijnen en aan de standaarden van de gemeente en de HTM. Wanneer door fysieke ruimtelijke beperkingen niet volledig aan deze richtlijnen kan worden voldaan, worden afwijkingen expliciet gemotiveerd en onderbouwd op basis van verkeersveiligheidsanalyses en de lokale situatie. Daarbij wordt onder meer gekeken naar zichtlijnen, oversteekvoorzieningen en de interactie tussen verschillende verkeersstromen. De resultaten van deze analyses worden onafhankelijk getoetst binnen het ontwerpproces en vormen een belangrijke basis voor verdere optimalisatie in het Voorlopig Ontwerp. Waar mogelijk wordt extra ruimte en prioriteit gegeven aan lopen, fietsen en openbaar vervoer (het STOMP-principe).

5. *Halte Maanweg en brug*

De halte Maanweg is vooral bedoeld om de bereikbaarheid van de Binckhorst te verbeteren. Via een geplande voetgangersbrug bij de Heeswijkstraat kan de halte ook worden gebruikt door bewoners van VoorburgWest. Hierdoor ontstaat voor (een deel van) VoorburgWest een extra mogelijkheid om met de tram te reizen. De brug wordt een voetgangersbrug met een beperkte breedte. Door de ligging en de manier waarop de brug wordt ingepast, is het geen logische route voor fietsverkeer. Bij de verdere uitwerking wordt gekeken naar maatregelen om ongewenst gebruik met de fiets te voorkomen.

6. *Ondergronds alternatief*

Er is door de gemeente Leidschendam-Voorburg onderzoek gedaan naar een tunnel waarbij de tram nog voor de kruising Westenburgstraat/Maanweg tot bij station Voorburg rijdt, op verzoek van de gemeenteraad van LeidschendamVoorburg (motie 911). Daaruit blijkt dat deze oplossing kwalitatieve voordelen biedt ten opzichte van de maaiveldvariant, vooral op het gebied van leefomgeving, maar deze voordelen zijn gekoppeld aan vier keer hogere kosten, aanzienlijke hinder tijdens de bouw, risico's bij ondergronds bouwen in (dicht) stedelijk gebied en weinig extra kansen voor ontwikkeling geeft. Daarnaast kan de aanleg van een dergelijke tunnel ideeën zoals van een Huygenstunnel in de weg zitten, behalve als we deze gelijktijdig aanleggen (zie ook paragraaf 3.1.3). Bovendien veroorzaakt de tram geen verkeersproblemen op de kruising Regulusweg–Maanweg, omdat de tram daar met het autoverkeer meerijdt.

Het plan "Binckhorstlijn" stelt een ander voorstel voor dan De Vlietlijn (motie 910). In dat voorstel wordt de Binckhorst regionaal ontsloten met een ondergrondse treinverbinding tussen Ypenburg en Den Haag CS. Dit sluit echter niet aan bij de opgave om de nieuwe woonwijk Binckhorst goed te verbinden met het stedelijke en regionale openbaar vervoer. Het voorkeurstracé uit het Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst zorgt ervoor dat de Binckhorst wordt verbonden met de stations van Voorburg en Den Haag CS, én met andere belangrijke bestemmingen in de regio zoals Rijswijk, Delft en Scheveningen. Alleen een ondergronds treinstation met een verbinding richting Zoetermeer en Utrecht sluit niet goed aan bij de mobiliteitsbehoefte van de toekomstige bewoners van de Binckhorst. Voor veel bewoners zou het openbaar vervoer dan geen goed alternatief zijn voor de auto. Hierdoor neemt de druk van autoverkeer op de omgeving toe.

Conclusie:
Onderstaand punt wordt meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

2	Participatie	Participatie zal ook in volgende fasen plaatsvinden.
4	Verkeersveiligheid	Maatregelen worden in VO fase en realisatiefase verder uitgewerkt
5	Halte Maanweg en brug	Bij de verdere uitwerking wordt gekeken naar maatregelen om ongewenst gebruik met de fiets te voorkomen.

ID229

Zienswijze: Inwoner

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

> **1.** *Tracekeuze: Heroverweeg het tracé en focus op ontsluiting van de Binckhorst naar vooral Den Haag Centraal*

Reactie:
De Binckhorst verandert van een bedrijventerrein in een gebied waar het prettig is om te wonen, werken en ontspannen. In dit gebied en het omliggende CID worden de komende jaren duizenden woningen, werkplekken en voorzieningen extra gerealiseerd. Daarmee levert het gebied een belangrijke bijdrage aan de regionale én nationale woningbouwopgave. Deze ontwikkeling brengt ook een groeiende bereikbaarheidsopgave met zich mee. Om wonen, werken en voorzieningen goed bereikbaar te houden, zijn ook maatregelen noodzakelijk op het gebied van mobiliteit. In de MIRT-verkenning is tramvariant 1T als voorkeursalternatief vastgesteld. Deze variant sluit goed aan bij de ambitie om lopen, fietsen en openbaar vervoer een grotere rol te geven in de bereikbaarheid van de regio en draagt daarmee ook bij voor toekomstige ontwikkelingen in de regio.

Uit onderzoek blijkt dat een tramverbinding richting Rijswijk en Delft en richting Voorburg het beste past bij de ontwikkeling van de Binckhorst en bij de verwachte aantallen reizigers. In de Verkenningsfase zijn verschillende routes onderzocht. Daaruit kwam naar voren dat veel mensen vanuit de Binckhorst naar Rijswijk en Delft willen reizen. Daarom is de voorkeursvariant, die naar Voorburg én Rijswijk gaat, het meest geschikt.

De definitieve lijnvoering (onder andere de dienstregeling) wordt later bepaald. De HTM en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) onderzoeken dit nog.

> **2.** *Trappen: werk STOMP uit om te verduidelijken dat T (Trappen) = fietsen dus niet brommen.*

Reactie:
Het ontwerp voldoet zoveel mogelijk aan de CROW-richtlijnen en de standaarden van de gemeente en de HTM. Wanneer door fysieke ruimtelijke beperkingen niet volledig aan deze richtlijnen kan worden voldaan, worden afwijkingen expliciet gemotiveerd en onderbouwd op basis van verkeersveiligheidsanalyses en de lokale situatie. Daarbij wordt onder meer gekeken naar zichtlijnen, oversteekvoorzieningen en de interactie tussen verschillende verkeersstromen. De resultaten van deze analyses worden onafhankelijk getoetst binnen het ontwerpproces en vormen een belangrijke basis voor verdere optimalisatie in het Voorlopig Ontwerp. Waar mogelijk wordt extra ruimte en prioriteit gegeven aan lopen, fietsen en openbaar vervoer (het STOMP-principe).

> **3.** *Vlietzone*
> *Maak duidelijk wat de samenhang is tussen de mobiliteitsplannen in het Ontwerp en de plannen en besluitvorming over de Vlietzone (hoe bewoners van de Binckhorst gebruik maken van de recreatieve voorzieningen in de Vlietzone).*

Reactie:
Er is nog geen definitief besluit genomen over de Vlietzone. Omdat de Vlietlijn en de ontwikkelingen in de Vlietzone gevolgen voor elkaar kunnen hebben, worden beide onderwerpen in samenhang onderzocht.
De studie Westvlietweg/Vlietzone gebruikt daarbij dezelfde uitgangspunten als het verkeersonderzoek voor De Vlietlijn, zodat de onderzoeken goed op elkaar aansluiten.

Conclusie:
Onderstaand punt wordt meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

2	Trappen	In de ontwerpfase worden fietspaden aangepast, verkeersveiligheidsanalyses uitgevoerd en normen van CROW, gemeenten en HTM toegepast om veilig en prettig fietsen te waarborgen.

ID226

Zienswijze: Inwoner

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

> **1.** *Het planMER telt veel minpunten,*
> *Maak eerst een plan van aanpak hoe van de minnen, plussen worden gemaakt, verander de naam in Binckhorstlijn en beslis niet zonder studie naar de lijnvoering.*

Reactie:
Het planMER heeft de milieueffecten van De Vlietlijn in beeld gebracht. In de zienswijzen geven meer mensen aan dat zij zich zorgen maken over mogelijke negatieve effecten, zoals verlies van groen, minder leefbaarheid, geluid en trillingen. Elke verandering in een stedelijke omgeving heeft gevolgen, positief of negatief. Het uitgangspunt is dat De Vlietlijn zo min mogelijk negatieve impact heeft. De uitkomsten van het planMER zijn gebruikt bij de keuze voor de verschillende varianten. Ook worden deze resultaten gebruikt om in het Voorlopig Ontwerp de milieueffecten zo veel mogelijk te beperken, bijvoorbeeld door maatregelen die geluid, trillingen of andere overlast verminderen. Waar nodig wordt in het projectMER verdiepend onderzoek gedaan. De gemeenten die opdrachtgever zijn voor De Vlietlijn stellen eisen aan de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Deze eisen gelden voor alle vervolgstappen in het project. In paragraaf 1.1 en 1.3 is ingegaan op de onderzoeken die nog in de fase van het Voorlopig Ontwerp worden uitgevoerd en de participatie in deze fase.

In het ontwerp IGP wordt de term De Vlietlijn steeds gebruikt als naam voor het nieuwe tramtracé tussen Den Haag Centraal, Voorburg en Rijswijk. In hoofdstuk 3, deel B van het IGP is het tracé van De Vlietlijn beschreven en de bijbehorende mobiliteitsmaatregelen.

In de MIRT-verkenning is voor de berekeningen van de vervoerwaarde en voor de onderbouwing van nut en noodzaak een aanname gedaan over de lijnvoering. Uit deze analyse kwam naar voren dat twee tramlijnen door de Binckhorst, met verbindingen naar Den Haag Centraal, Voorburg en Delft, het beste resultaat geven. De exacte lijnvoering en de dienstregeling worden later door HTM en MRDH bepaald, in de jaren voorafgaand aan de daadwerkelijke start van de tramdienst.

> **2.** *Wat gaat mis voor L-V? Knip Geestbrug, omrijden, het waterbedeffect rond de A12 in Oud-Voorburg: vastlopers, Fiets & veiligheid Bij Opa's Veldje/Stationsplein iedere 6 minuten oversteken. Maanweg/ Regulusweg – Westenburgstraat (A12): minder rijstroken = bottleneck. Leefbaarheid: knips duwen verkeer woonstraten in; Parkeren: lage normen in de Binckhorst = parkeertourisme bij ons. Groen: 169 bomen en 3.100 m² groen weg (waarvan 1.850 m² definitief). Dat rijmt slecht met "groene woongemeente". Afvalcluster: verplaatsen naar Vlietzone is meer verkeer en milieudruk.*

Reactie:
We begrijpen dat u zich zorgen maakt over een mogelijke afsluiting van de brug. De effecten op het verkeer door de woningbouwplannen in de regio tot 2040 zijn meegenomen in het planMER. Hiervoor is het regionale verkeersmodel (VMRDH) gebruikt. In dit model staan alle bekende ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw, én geplande infrastructuurprojecten tot 2040. De tram helpt om verkeersproblemen te verminderen, maar kan niet alle knelpunten voor het autoverkeer oplossen. Daar is een bredere aanpak voor nodig.

Met de betrokken partners is besloten dat aanvullend een regionaal bereikbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd. De uitvoering daarvan vindt plaats in nauwe samenwerking tussen de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag en overige stakeholders. In het regionaal bereikbaarheidsonderzoek zal onder meer gekeken worden naar de grote verkeersknelpunten in een regionale context, zoals de aansluiting op de A12 en de aansluiting van de Haagweg op de Geestbrugweg. Ook zal worden onderzocht op welke wijze de verkeersintensiteiten van het autoverkeer kunnen worden verlaagd op onder andere de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg waardoor een meer verkeersveilige en groene inrichting mogelijk is.

Het ontwerp voldoet zoveel mogelijk aan de CROWrichtlijnen en aan de standaarden van de gemeente en de HTM. Wanneer door fysieke ruimtelijke beperkingen niet volledig aan deze richtlijnen kan worden voldaan, worden afwijkingen expliciet gemotiveerd en onderbouwd op basis van verkeersveiligheidsanalyses en de lokale situatie. Daarbij wordt onder meer gekeken naar zichtlijnen, oversteekvoorzieningen en de interactie tussen verschillende verkeersstromen. De resultaten van deze analyses worden onafhankelijk getoetst binnen het ontwerpproces en vormen een belangrijke basis voor verdere optimalisatie in het Voorlopig Ontwerp. Waar mogelijk wordt extra ruimte en prioriteit gegeven aan lopen, fietsen en openbaar vervoer (het STOMP-principe). Alle buurten blijven bereikbaar voor auto's en voor hulpdiensten. In de volgende fase werken we de maatregelen verder uit.

De effecten op de leefbaarheid bij de verschillende maatregelpakketten zijn onderzocht in de planMER. Elk maatregelenpakket heeft voor en nadelen voor de leefbaarheid. De uitkomsten hiervan worden meegenomen in de volgende fase. In die vervolgfase worden de maatregelpakketten verder uitgewerkt.

In de Binckhorst moet in de gebiedsontwikkeling geheel op eigen terrein voldaan worden aan de parkeereis zodat de parkeerbehoefte niet hoeft te worden afgewenteld op de openbare ruimte. Het is aan de gemeenten om met hun parkeerbeleid te sturen op het gebruik van het parkeren in de garages of op de openbare weg (betaald of blauwe zone). Omdat Voorburg-West al kampt met een hoge parkeerdruk, wordt gewerkt aan een aanvullende parkeerstrategie. Voor de korte termijn betreft dit het aanpassen van de venstertijden van de blauwe zone aan die van het betaald parkeren in de Binckhorst.

In het planMER is duidelijk weergegeven hoeveel groen en hoeveel bomen verdwijnen.
In LeidschendamVoorburg gaat inderdaad veel groen verloren. Het weghalen van groenstroken en bomen kan het leefgebied van dieren die in tuinen en parken leven aantasten. In de volgende ontwerpfase wordt geprobeerd om zoveel mogelijk bomen en groen te behouden. Waar dat mogelijk is, worden bomen verplant en begeleid door boomtechnisch adviseurs. In het Voorlopig Ontwerp (VO) wordt bepaald welke bomen kunnen blijven staan en hoe het verlies van bomen wordt gecompenseerd en/of herplant, volgens het gemeentelijk beleid en de regels voor vergunningen.

Het groen dat blijft, krijgt een kwaliteitsverbetering.

Naar aanleiding van het genomen collegebesluit (RIS325005) zijn op de aangewezen locaties van de voorkeursvariant ruimtelijke reserveringen vastgelegd. Voor de mogelijke uitbreiding van het bedrijventerrein Westvlietweg wordt momenteel verder onderzocht of een groot afvalbrengstation en enkele onderdelen van HMS kunnen worden herhuisvest als onderdeel van het gebiedsprogramma.

De gevolgen van deze mogelijke ontwikkeling voor verkeer en milieu worden onderzocht in het bijbehorende planMER. Indien de huisvesting de buurgemeenten zal raken, worden deze in de verdere planvorming betrokken.

> **3.** *Wat is wél verstandig?*
> *Eerst de regionale lijnvoering, onderzoek een volwaardige HOV-bus (zero-emissie), Kies één ruggengraat: Den Haag CS – Binckhorst – Station Voorburg; laat de Rijswijk-tak varen. Ondergronds A12 → Station Voorburg (koppeling Huygenstunnel): beter voor doorstroming en veiligheid, en het spaart Opa's Veldje en de scouting (precies wat de raad vroeg in motie 911). Geen brugafsluitingen zolang de nieuwe knelpunten in Oud-Voorburg niet zijn opgelost. Broeksloot/Maanweg: geen versmalling voor halte Melkwegstraat. Een brug van 2,5 m "voetgangersbruggetje" noemen is creatief, maar het blijft een langzaamverkeer-brug—dus ook fietsen en scooters. Wees daar eerlijk over. Groen: 1-op-1 compenseren in de buurt, kap voorkomen waar kan. Aanlanding Station Voorburg: zet voorlopig de eindhalte aan de Maanweg. Parkeren: voorkom parkeertourisme en compenseer verdwenen plekken. Neem de "buiten scope" kruis-punten (Pr. Bernhardlaan/LvNO en Parkweg/PM laan/LvNOE) wél mee; anders klopt het beeld niet.*

Reactie:
In de MIRT-verkenning is de tramvariant 1T gekozen als beste optie. Deze variant scoort het hoogste op:

- vervoerwaarde (hoeveel reizigers worden vervoerd)
- inpassing in het netwerk,
- capaciteit.

De variant met twee routes – één naar Voorburg en één naar Rijswijk/Delft – lost de meeste mobiliteitspro-blemen op. Deze keuze ondersteunt ook de plannen om meer ruimte te geven aan fietsen en openbaar vervoer in het gebied.

Een busvariant, ook met elektrische bussen, is onderzocht maar heeft te weinig reizigerscapaciteit. In die fase is de (elektrische) busvariant afgevallen. In deze fase is ook gekeken naar de tramlijnen 1 en 15. De exacte route (lijnvoering) en de dienstregeling worden later door HTM en MRDH bepaald, in de jaren vlak voordat de tram in gebruik wordt genomen. Dit geldt ook voor buslijn 23 en de huidige tramlijnen 1 en 15. Er zijn verschillende alternatieven onderzocht voor de plek van de eindhalte op het tracé richting station Voorburg, namelijk bij de Melkwegstraat, Opa's veldje en bij het stationsplein. Het college en de gemeenteraad hebben nog geen keuze gemaakt voor de locatie van de eindhalte bij Station Voorburg. De exacte lijnvoering en de dienstregeling worden later door HTM en MRDH bepaald, in de jaren voorafgaand aan de daadwerkelijke start van de tramdienst.

De verkeerseffecten van de woningbouwplannen in de regio tot 2040 zijn meegenomen in het planMER. Hiervoor is gebruikgemaakt van het regionale verkeersmodel (VMRDH). In dit model staan alle bekende ontwikkelingen tot 2040, zoals woningbouw en plannen voor wegen en openbaar vervoer. De tram helpt om het gebied bereikbaar te houden, maar kan niet alle verkeersknelpunten voor auto's oplossen. Daar is een bredere aanpak voor nodig. Met de betrokken partners is besloten dat aanvullend een regionaal bereik-baarheidsonderzoek wordt uitgevoerd. De uitvoering daarvan vindt plaats in nauwe samenwerking tussen de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag en overige stakeholders. In het regionaal bereikbaarheidsonderzoek zal onder meer gekeken worden naar de grote verkeersknelpunten in een regionale context, zoals de aansluiting op de A12 en de aansluiting van de Haagweg op de Geestbrugweg. Ook zal worden onderzocht op welke wijze de verkeersintensiteiten van het autoverkeer kunnen worden verlaagd op onder andere de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg waardoor een meer verkeersveilige en groene inrichting mogelijk is.

De gemeente zet een aanvullende parkeerstrategie in. Voor parkeerplekken die door de aanleg van De Vlietlijn verdwijnen, wordt gezocht naar compensatie. Omdat VoorburgWest nu al een hoge parkeerdruk heeft, werkt de gemeente aan een extra parkeerstrategie. Voor de korte termijn wordt gekeken naar het aanpassen van de tijden van de blauwe zone, zodat deze aansluiten op de tijden van het betaald parkeren in de Binckhorst. Deze parkeerstrategie zal aansluiten op het te ontwikkelen parkeerbeleid van Leidschendam-Voorburg. Hierover vindt tussen de gemeenten overleg plaats.

De halte Maanweg is vooral bedoeld om de bereikbaarheid van de Binckhorst voor omwonenden te verbeteren. Via een geplande voetgangersbrug bij de Heeswijkstraat kan de halte ook worden gebruikt door bewoners van (een deel van) VoorburgWest. Zij krijgen hiermee een extra mogelijkheid om de tram te gebruiken. De brug wordt een voetgangersbrug met een beperkte breedte. Door de ligging en de manier waarop de brug wordt ingepast, is het geen logische route voor fietsers. Bij de verdere uitwerking wordt gekeken naar maatregelen om ongewenst gebruik te voorkomen.

Ook wordt dan nader gekeken naar het behoud van groen. Zie hiervoor beantwoording onder punt 2.

Conclusie:
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

1	Het planMER telt veel minpunten	In het Voorlopig Ontwerp en ProjectMER worden milieueffecten van de Vlietlijn beperkt met maatregelen tegen geluid, trillingen en andere overlast, en worden eisen voor leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid toegepast; de exacte lijnvoering en dienstregeling worden later bepaald.
2	Wat gaat mis voor L-V?	In de volgende fase worden de maatregelen verder uitgewerkt en opties voor (gedeeltelijke) afsluiting van de Geestbrug onderzocht, met aandacht voor de effecten op leerbaarheid en groen.

ID205

Zienswijze: Inwoner

U maakt zich ernstig zorgen over de toekomstige kwaliteit van de woonomgeving als gevolg van de aanleg van het geplande tramtracé over de Maanweg. U gaat in op de wijze van besluitvorming en de zogenaamde inspraak bij het vaststellen van modaliteit en tracé en u maakt vooral bezwaar tegen het tramtracé over de Maanweg omdat dit leidt tot aantasting van de ecologische groenzone rond de Broeksloot en verslechtering van de leefomgeving in Voorburg-West. U heeft daarbij bezwaar tegen de procedure en de tunnelvisie; keuzes lijken al vast te staan (een besluitvormingsfuik), waardoor inspraak weinig invloed heeft.

Daarnaast:

- ***Behoud van de groenzone staat centraal:** deze zone is belangrijk als ecologische buffer, voor leefkwaliteit, verkoeling, luchtkwaliteit en historische waarde. De aanleg van de tram en halte tast dit onnodig aan.*
- ***Tegen de brug over de Broeksloot:** deze versnijdt het groen, veroorzaakt overlast (hangplekken, afval), verhoogt verkeersdruk en leidt tot extra parkeerproblemen in de wijk.*

De tram is bedoeld voor de Binckhorst en biedt weinig meerwaarde voor Voorburg, terwijl de nadelen daar terechtkomen. Bescherm de groenzone rond de Broeksloot en heroverweeg het tramtracé en de brug, omdat de nadelen voor de leefomgeving niet opwegen tegen de beperkte voordelen.

Reactie:

1. *Tracé en nut en noodzaak*

De Binckhorst verandert van een bedrijventerrein in een gebied waar het prettig is om te wonen, werken en ontspannen. In dit gebied en het omliggende CID worden de komende jaren duizenden woningen, werkplekken en voorzieningen extra gerealiseerd. Daarmee levert het gebied een belangrijke bijdrage aan de regionale én nationale woningbouwopgave. Deze ontwikkeling brengt ook een groeiende bereikbaarheidsopgave met zich mee. Om wonen, werken en voorzieningen goed bereikbaar te houden, zijn ook maatregelen noodzakelijk op het gebied van mobiliteit. In de MIRT-verkenning is tramvariant 1T als voorkeursalternatief vastgesteld.

Deze variant sluit goed aan bij de ambitie om lopen, fietsen en openbaar vervoer een grotere rol te geven in de bereikbaarheid van de regio en draagt daarmee ook bij voor toekomstige ontwikkelingen in de regio.

In de MIRT-verkenning is de tramvariant 1T gekozen als beste optie. Deze variant scoort het hoogste op:

- vervoerwaarde (hoeveel reizigers worden vervoerd),
- inpassing in het netwerk,
- capaciteit.

De variant met twee routes – één naar Voorburg en één naar Rijswijk/Delft – lost de meeste mobiliteitsproblemen op. Deze keuze ondersteunt ook de plannen om meer ruimte te geven aan fietsen en openbaar vervoer in het gebied. Een busvariant, ook met elektrische bussen, is onderzocht maar heeft te weinig capaciteit.
In deze fase is ook gekeken naar de tramlijnen 1 en 15. De exacte route (lijnvoering) en de dienstregeling worden later door HTM en MRDH bepaald, in de jaren vlak voordat de tram in gebruik wordt genomen.
Dit geldt ook voor buslijn 23 en de huidige tramlijnen 1 en 15.

2. *Participatie*

U geeft aan dat u zorgen heeft over het participatieproces. Voor het IGP is een officieel inspraakproces verplicht. Dit loopt volgens de regels van de Omgevingswet. Daarnaast is er voor De Vlietlijn en voor de doorontwikkeling van de Binckhorst een apart participatietraject dat hiernaast loopt. De afgelopen periode is bij De Vlietlijn op verschillende manieren meegedaan en meegedacht: via werkgroepen, het digitale platform, informatiebijeenkomsten en 1op1gesprekken. Ook voor de doorontwikkeling Binckhorst vindt participatie plaats.

In de participatieverantwoording staat welke ideeën, zorgen en opmerkingen bewoners en andere belanghebbenden hebben ingebracht, onder andere over verkeersveiligheid, geluid en trillingen. Ook staat erin welke onderwerpen verder worden uitgewerkt in de volgende ontwerpstappen.

Het IGP geeft de algemene kaders. Het participatieproces van de projecten loopt parallel en biedt ruimte om het ontwerp te verbeteren waar dat mogelijk is. Alle zienswijzen worden beantwoord in deze Nota van Antwoord. Als daar inhoudelijke redenen voor zijn, kunnen de plannen worden aangepast of kan extra onderzoek worden gedaan in de volgende fase. Participatie zal ook in volgende fasen plaatsvinden.

3. *Groenzone Broeksloot*

De ecologische zone langs de Broeksloot is onderdeel van de stedelijke groenstructuur ‘Laakzone’ en is belangrijk groen in het gebied. Omdat deze zone valt onder de Nota Stadsnatuur, gelden er extra regels. Als er door woningbouw ruimte uit deze zone verdwijnt, moet dit dicht bij de zone worden gecompenseerd. Dit betekent dat er net zoveel groen terug moet komen, en van vergelijkbare kwaliteit. Als dit niet direct naast de zone kan, wordt gekeken hoe compensatie op een andere plek binnen het gebied kan worden geregeld. Langs de Maanweg komen hoge woongebouwen. Deze gebouwen kunnen zorgen voor meer wind en schaduw in de Broekslootzone. In het planMER is onderzocht wat dit betekent voor bomen, planten en dieren in dit gebied. De Broekslootzone is belangrijk groen in de wijk en hoort bij het principe ‘Groen om de hoek’: een gezonde leefomgeving met groen en water dichtbij huis. Daarom wordt in de onderzoeken extra gekeken naar mogelijke effecten op natuur en biodiversiteit.

In het planMER is onderzocht hoeveel groen en bomen mogelijk verdwijnen. Waar dat mogelijk is, worden bomen verplant en begeleid door boomtechnisch adviseurs. In het Voorlopig Ontwerp (VO) wordt bepaald welke bomen kunnen blijven staan en hoe het verlies van bomen wordt gecompenseerd en/of herplant, volgens het gemeentelijk beleid en de regels voor vergunningen. Het groen dat blijft, wordt verbeterd zodat de kwaliteit hoger wordt.

4. *Brug bij halte Maanweg*

De ruimte die nodig is voor het bruggetje wordt volledig gecompenseerd. De voetgangersbrug mag de ecologische zone niet verstoren en wordt daarom natuurinclusief ingericht. Er wordt gekeken naar speciale oversteekvoorzieningen voor dieren. Ook wordt een slingerend pad aangelegd, zodat er zo min mogelijk bomen hoeven te worden gekapt. In de volgende fase wordt onderzocht hoe de verlichting zo kan worden ingericht dat dieren er geen hinder van ondervinden.

De brug wordt een voetgangersbrug met een beperkte breedte. Door de ligging en de manier waarop de brug wordt ingepast, is het geen logische route voor fietsers. In de verdere uitwerking worden maatregelen onderzocht om ongewenst gebruik door fietsers te voorkomen.

5. *Samenwerking*

Wij delen uw mening dat een goede samenwerking tussen de betrokken gemeenten belangrijk is, zodat belangen goed op elkaar worden afgestemd. De Vlietlijn is een onderdeel van een bredere opgave waarin woningbouw, bereikbaarheid, leefbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving in samenhang worden afgewogen. Daarbij zoeken wij steeds naar een balans tussen de belangen van huidige bewoners, ondernemers en gebruikers van het gebied én de behoeften van toekomstige generaties. Elke verandering in een stadsomgeving heeft invloed op de omgeving. Soms is dat positief, soms negatief. Het uitgangspunt is dat De Vlietlijn zo weinig mogelijk negatieve impact heeft op de omgeving. Daarom stellen de opdrachtgevende gemeenten – Den Haag, LeidschendamVoorburg en Rijswijk – duidelijke eisen aan leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid bij de verdere uitwerking van het project. In paragraaf 1.1 en 1.3 is ingegaan op de onderzoeken die nog in de fase van het Voorlopig Ontwerp worden uitgevoerd en de participatie in deze fase.

Conclusie
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

1	Trace nut en noodzaak	In volgende fasen wordt de variant met twee routes verder uitgewerkt, inclusief route, dienstregeling en aansluiting op het ov-netwerk.
2	Participatie	Participatie zal ook in volgende fasen plaatsvinden.

3	Groenzone Broeksloot	In de volgende fase wordt het verlies van groen en bomen zoveel mogelijk voorkomen, worden negatieve effecten beperkt en wordt het overgebleven groen gecompenseerd en van betere kwaliteit gemaakt.
4	Brug bij halte Maanweg	In de volgende fase wordt onderzocht hoe de voetgangersbrug natuurinclusief kan blijven, met verlichting en oversteekvoorzieningen die geen hinder voor dieren veroorzaken, en worden maatregelen tegen ongewenst fietsgebruik uitgewerkt.
5	Samenwerking	Bij de verdere uitwerking van De Vlietlijn worden eisen voor leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid toegepast om negatieve effecten op de omgeving zo veel mogelijk te beperken.

ID218

Zienswijze: Inwoner

In uw zienswijze gaat u in op:

- *Varianten van de afsluitingen*
  Er mist een duidelijke scheiding tussen sluipverkeer en lokaal verkeer. U pleit voor een knip bij de Binckhorstlaan (bij de Broeksloot), omdat dit sluipverkeer uit de Binckhorst tegengaat zonder de verbinding tussen Voorburg en Rijswijk te blokkeren. U bent tegen afsluiting van de Westenburgstraat vanwege grote nadelige effecten op bereikbaarheid en extra verkeersdruk op andere wegen. Een alternatief is tijdsgebonden afsluitingen, afgestemd op de spits.
- *Tram naar Delft:*
  Nut en noodzaak van de tramverbinding zijn onvoldoende onderbouwd. De nieuwe route verslechtert het OV (geen vrije baan, meer vertraging). Zorgt voor extra overlast en verkeersonveiligheid, vooral voor kinderen.
- *Tunnelvariant:*
  Een tunnelvariant vanaf Heeswijkstraat tot station Voorburg kan diverse voordelen opleveren.

Reactie:

1. *Varianten van de afsluitingen*

Wij begrijpen uw zorgen over een mogelijke afsluiting van wegen. Alle buurten blijven bereikbaar voor autoverkeer en voor hulpdiensten.

Op dit moment wordt op piekmomenten al grote drukte ervaren en deze zullen in de loop naar 2040 naar verwachting verergeren. Ook zijn verkeerskundige knelpunten geconstateerd die niet binnen de scope van De Vlietlijn liggen, maar die wel onderdeel moeten zijn van de oplossingsrichting(en) waarover uiteindelijk een besluit zal moeten worden genomen.

Met de betrokken partners is besloten dat – voordat wordt besloten over de in het IGP beschreven aanvullende maatregelpakketten – aanvullend een regionaal bereikbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd. In het regionaal bereikbaarheidsonderzoek zal onder meer gekeken worden naar de grote verkeersknelpunten in een regionale context, zoals de aansluiting op de A12 en de aansluiting van de Haagweg op de Geestbrugweg. Ook zal worden onderzocht op welke wijze de verkeersintensiteiten van het autoverkeer kunnen worden verlaagd op onder andere de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg waardoor een meer verkeersveilige en groene inrichting mogelijk is.

Dit betekent dat voor wat betreft de keuze in de maatregelpakketten, zoals deze zijn beschreven in het ontwerp IGP, een pas op de plaats zal worden gemaakt en dat op dit moment in het proces nog geen definitieve keuze voor één van de maatregelpakketten wordt gemaakt. Na uitvoering van het regionale bereikbaarheidsonderzoek zal verdere besluitvorming op dit onderdeel moeten plaatsvinden. Inmiddels heeft wel besluitvorming in de gemeente Den Haag plaatsgevonden over het realiseren van een vrije busbaan op de parallelbaan aan de oostkant van de Binckhorstlaan. Dit is één van de maatregelen die is opgenomen in de verkeersmaatregelpakketten. Deze maatregel zal wel worden uitgevoerd. Vooruitlopend op het regionale bereikbaarheidsonderzoek worden – waar mogelijk – wel al de aanbevelingen die in het MER zijn gedaan opgevolgd. In het MER wordt bijvoorbeeld ook de aanbeveling tot vervolgonderzoek gedaan. In paragraaf 1.1 en 1.3 is ingegaan op de onderzoeken die nog in de fase van het Voorlopig Ontwerp worden uitgevoerd en de participatie in deze fase.

2. *Tram naar Delft*

In de MIRT-verkenning is de tramvariant 1T gekozen als beste optie. Deze variant scoort het hoogste op:

- vervoerwaarde (hoeveel reizigers worden vervoerd),
- inpassing in het netwerk,
- capaciteit.

De variant met twee routes – één naar Voorburg en één naar Rijswijk/Delft – lost de meeste mobiliteitsproblemen op. Deze keuze ondersteunt ook de plannen om meer ruimte te geven aan fietsen en openbaar vervoer in het gebied. Een busvariant, ook met elektrische bussen, is onderzocht maar heeft te weinig capaciteit.
In deze fase is ook gekeken naar de tramlijnen 1 en 15. De exacte route (lijnvoering) en de dienstregeling worden later door HTM en MRDH bepaald, in de jaren vlak voordat de tram in gebruik wordt genomen.
Dit geldt ook voor buslijn 23 en de huidige tramlijnen 1 en 15.

3. *Tunnelvariant*

Er is door de gemeente Leidschendam-Voorburg onderzoek gedaan naar een tunnel waarbij de tram nog voor de kruising Westenburgstraat/Maanweg tot bij station Voorburg rijdt, op verzoek van de gemeenteraad van LeidschendamVoorburg (motie 911). Daaruit blijkt dat deze oplossing kwalitatieve voordelen biedt ten opzichte van de maaiveldvariant, vooral op het gebied van leefomgeving, maar deze voordelen zijn gekoppeld aan vier keer hogere kosten, aanzienlijke hinder tijdens de bouw, risico's bij ondergronds bouwen in (dicht) stedelijk gebied en weinig extra kansen voor ontwikkeling geeft. Daarnaast kan de aanleg van een dergelijke tunnel ideeën zoals van een Huygenstunnel in de weg zitten, behalve als we deze gelijktijdig aanleggen.
De planhorizon van de Huygenstunnel ligt rond 2050-2070, daarop kan De Vlietlijn en de Doorontwikkeling van de Binckhorst niet wachten. In de bestuursovereenkomst uit november 2023 staat dat de Huygenstunnel niet onmogelijk moet worden gemaakt, maar nu geen onderdeel van de plannen is. Bovendien veroorzaakt de tram geen verkeersproblemen op de kruising Regulusweg–Maanweg, omdat de tram daar met het autoverkeer meerijdt.

Conclusie
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

1	Maatregelpakket	In de volgende fase worden de maatregelpakketten verder uitgewerkt en opties voor (gedeeltelijke) afsluiting van de Geestbrug onderzocht.
2	Verbinding naar Delft	In volgende fasen wordt de variant met twee routes verder uitgewerkt, inclusief de route, dienstregeling en aansluiting op het ov-netwerk.

ID212

Zienswijze: Inwoner

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

> **1.** *Communicatie via dit ontwerp IPG van gemeentebesturen met belanghebbenden*
> *Het omvangrijke rapport is moeilijk toegankelijk voor inwoners en op belangrijke punten ontbreken nog duidelijke keuzes, waardoor inwoners geen gerichte zienswijze kunnen geven. Hierdoor ontstaat het gevoel dat inspraak formeel wel mogelijk is, maar inhoudelijk weinig invloed heeft op de uiteindelijke besluitvorming. Ook wordt gevreesd dat zienswijzen onvoldoende serieus worden meegenomen. Daarnaast wordt gesteld dat ambities worden uitgesproken, maar dat duurzame (vaak duurdere) oplossingen te snel worden afgewezen, terwijl deze juist belangrijk zijn voor de toekomstige leefbaarheid.*

Reactie:
U geeft aan dat u zorgen heeft over het participatieproces. Voor het IGP is een officieel inspraakproces verplicht. Dit loopt volgens de regels van de Omgevingswet. Daarnaast is er voor De Vlietlijn en voor de doorontwikkeling van de Binckhorst een apart participatietraject dat hiernaast loopt. De afgelopen periode is bij De Vlietlijn op verschillende manieren meegedaan en meegedacht: via werkgroepen, het digitale platform, informatiebijeenkomsten en 1op1gesprekken. In de participatieverantwoording staat welke ideeën, zorgen en opmerkingen bewoners en andere belanghebbenden hebben ingebracht, onder andere over verkeersveiligheid, geluid en trillingen. Ook staat erin welke onderwerpen verder worden uitgewerkt in de volgende ontwerpstappen. In paragraaf 1.1 en 1.3 is ingegaan op de onderzoeken die nog in de fase van het Voorlopig Ontwerp worden uitgevoerd en de participatie in deze fase.

Het IGP geeft de algemene kaders. Het participatieproces van de projecten loopt parallel en biedt ruimte om het ontwerp te verbeteren waar dat mogelijk is. Alle zienswijzen worden beantwoord in deze Nota van Antwoord. Als daar inhoudelijke redenen voor zijn, kunnen de plannen worden aangepast of kan extra onderzoek worden gedaan in de volgende fase. Participatie zal ook in volgende fasen plaatsvinden.

> **2.** *Weinig aandacht voor aansluiting bebouwing tussen de Binckhorst en Voorburg-West*
> *Het gebiedsprogramma besteedt nauwelijks aandacht aan de effecten van hoogbouw in de Binckhorst op de aangrenzende laagbouwwijken in Voorburg-West en de ecologische zone rond de Broeksloot.*

Reactie:
Langs de Maanweg wordt de nieuwe bebouwing op veel plekken lager dan de huidige maximale bouwhoogte van 50 meter. De maximale hoogte wordt goeddeels verlaagd naar 40 meter. Hierdoor ontstaat een geleidelijkere overgang tussen de Binckhorst en Voorburg. Een andere belangrijke wijziging is dat niet overal in het gebied nog hoogbouw is toegestaan. Er geldt één uitzondering langs de Maanweg: op de hoek van de Melkwegstraat, waar nu de HTMlocatie is. Hier mag een gebouw van 70 meter komen.

Dit past bij de entree van het gebied en sluit aan bij het bestaande cluster van hogere gebouwen rond Maanplein en Binckhaven.

Het sluit ook aan bij de ruimtelijke onderbouwing die is opgesteld voor het zorgvuldig inpassen van hoogeaccenten bouw bij het Maanplein die is opgesteld in het kader van de bezwaar- en beroepsprocedure met betrekking tot een tweetal verlangde omgevingsvergunningen aan het Maanplein. Daarin is onder andere het volgende opgenomen: “De havenkoppen, maar ook de hoofdentrees die in en langs dit gebied lopen vormen andere belangrijke aanleidingen voor het organiseren van extra bouwprogramma en goede plinten. Door middel van hoogte-accenten worden hoekpunten, hoofdentrees van het gebied geaccentueerd.

Aan de uiteinden van de havenarmen en zichtlijnen komen hoogte-accenten. Deze accenten creëren meteen ook zichtlijnen haaks op de waterstructuur, dezelfde bebouwing zorgt ook voor een begeleiding vanaf de Melkwegstraat, die een lichte verdraaiing heeft."

In 2025 heeft Den Haag nieuw hoogbouwbeleid vastgesteld: de Nota Haagse Hoogbouw (RIS323239). De hoogbouw die in de Binckhorst wordt gepland, moet voldoen aan deze nieuwe regels. Deze regels zijn verder uitgewerkt in een speciaal Beeldkwaliteitsplan voor de Binckhorst, dat tegelijkertijd met het IGP ter besluitvorming zal worden voorgelegd. Het Gebiedsprogramma en het Beeldkwaliteitsplan vormen na vaststelling samen de basis voor de wijziging van het omgevingsplan. Tot slot is in de planMER de hoogbouw beoordeeld op effecten, zoals wind en bezonning.

> **3.** *Begrip voor uitbreiding van woningen in het Binckhorst gebied*
> *Meer duidelijkheid is nodig over aantallen en plannen van woningen per gebied (CID en Binckhorst), zodat bewoners de gevolgen beter kunnen begrijpen en beoordelen.*

Reactie:
In het IGP is een apart hoofdstuk opgenomen waarin de doorontwikkeling van de Binckhorst wordt uitgelegd. Voor de Binckhorst wordt een uitbreiding van 7.000 tot maximaal 8.050 woningen voorzien, bovenop de 5.000 woningen die al in het huidige omgevingsplan staan. Deze aantallen gelden specifiek voor de Binckhorst, niet voor het CID.

In de verkeersonderzoeken zijn zowel het CID als de Binckhorst meegenomen in het onderzoeksgebied, omdat beide gebieden belangrijk zijn voor het verkeer. In de scope van de verkeersonderzoeken staat precies beschreven welke gebieden zijn meegenomen.

> **4.** *Term Vlietlijn is verwarrend*
> *De term 'de Vlietlijn' is verwarrend. Er wordt gesproken over één lijn, terwijl het in werkelijkheid gaat om twee verschillende tracés.*

Reactie:
In het ontwerp IGP wordt de term De Vlietlijn steeds gebruikt als naam voor het nieuwe tramtracé tussen Den Haag Centraal, Voorburg en Rijswijk. In hoofdstuk 3, deel B van het IGP is het tracé van De Vlietlijn beschreven en de bijbehorende mobiliteitsmaatregelen.

> **5.** *Ontbreken van de integraal lijnennetvoering vanuit MRDH*
> *De onduidelijkheid over de Vlietlijn wordt vergroot doordat de MRDH nog geen duidelijkheid geeft over het toekomstige lijnennet. Hierdoor is onduidelijk hoe de nieuwe tramlijnen daadwerkelijk gaan rijden en wat de gevolgen zijn.*

Reactie:
In de MIRT-verkenning is voor de berekeningen van de vervoerwaarde en voor de onderbouwing van nut en noodzaak een aanname gedaan over de lijnvoering. Uit deze analyse kwam naar voren dat twee tramlijnen door de Binckhorst, met verbindingen naar Den Haag Centraal, Voorburg en Delft, het beste resultaat geven.

De exacte lijnvoering en de dienstregeling worden later bepaald door HTM en MRDH, in de jaren voorafgaand aan de daadwerkelijke start van de tramdienst.

> **6.** *Waar blijft de sociale samenhang tussen de betrokken wijken*
> *De belangen van bewoners van Voorburg en Rijswijk worden onvoldoende beschermd en ondergeschikt gemaakt aan de plannen van Den Haag.*

Reactie:
De Vlietlijn is een onderdeel van een bredere opgave waarin woningbouw, bereikbaarheid, leefbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving in samenhang worden afgewogen. Daarbij zoeken wij steeds naar een balans tussen de belangen van huidige bewoners, ondernemers en gebruikers van het gebied én de behoeften van toekomstige generaties. Elke verandering in een stadsomgeving heeft invloed op de omgeving. Soms is dat positief, soms negatief. Het uitgangspunt is dat de Vlietlijn zo weinig mogelijk negatieve impact heeft op de omgeving. Voor het IGP is een officieel inspraakproces verplicht en doorlopen. Dit loopt volgens de regels van de Omgevingswet. Daarnaast is er voor De Vlietlijn en voor de doorontwikkeling van de Binckhorst elk een apart participatietraject doorlopen. De afgelopen periode is bij De Vlietlijn op verschillende manieren meegedaan en meegedacht: via werkgroepen, het digitale platform, informatiebijeenkomsten en 1-op-1-gesprekken. Ook voor de doorontwikkeling Binckhorst heeft participatie plaatsgevonden.

In de participatieverantwoording staat welke ideeën, zorgen en opmerkingen bewoners en andere belanghebbenden hebben ingebracht, onder andere over verkeersveiligheid, geluid en trillingen. Ook staat erin welke onderwerpen verder worden uitgewerkt in de volgende ontwerpstappen.

Zienswijze op het deel Vlietlijn uit het IGP

7. *Knelpunten voor het verkeer door vastgestelde vervoersopties van de Vlietlijn*
Er worden vraagtekens gezet bij de noodzaak van twee HOV-tracés met hoge frequentie. Hoewel het STOMP-principe prioriteit geeft aan openbaar vervoer, wordt voorbijgegaan aan het belang van lopen en fietsen.

Reactie:
In de MIRT-verkenning is de tramvariant 1T gekozen als beste optie. Deze variant scoort het hoogste op:

- vervoerwaarde (hoeveel reizigers worden vervoerd)
- inpassing in het netwerk,
- capaciteit.

De variant met twee routes – één naar Voorburg en één naar Rijswijk/Delft – lost de meeste mobiliteitsproblemen op. Deze keuze ondersteunt ook de plannen om meer ruimte te geven aan fietsen en openbaar vervoer in het gebied. Variant 1T is een compleet pakket. Het gaat om de nieuwe OV-verbinding en om andere maatregelen voor mobiliteit, zoals verbeteringen voor fietsers en voetgangers. De tram is een belangrijk onderdeel van een goed verkeers- en vervoerssysteem dat past bij het groeiend aantal inwoners en banen. De tram helpt om verkeersknelpunten te verminderen, maar kan niet alle negatieve effecten voor en door het autoverkeer oplossen. Daar is een bredere aanpak voor nodig.

Met de betrokken partners is besloten dat aanvullend een regionaal bereikbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd. De uitvoering daarvan vindt plaats in nauwe samenwerking tussen de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag en overige stakeholders. In het regionaal bereikbaarheidsonderzoek zal onder meer gekeken worden naar de grote verkeersknelpunten in een regionale context, zoals de aansluiting op de A12 en de aansluiting van de Haagweg op de Geestbrugweg. Ook zal worden onderzocht op welke wijze de verkeersintensiteiten van het autoverkeer kunnen worden verlaagd. Een belangrijk deel van de oplossing is het omlaag brengen van de verkeersintensiteiten op de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg waardoor een meer verkeersveilige en groene inrichting mogelijk is.

8. *Grote toename van fietsverkeer wordt in uw programma nauwelijks beter op.*
De plannen bieden onvoldoende ruimte en veiligheid voor fietsers, ondanks de verwachte sterke groei van het fietsgebruik.

Reactie:
Het ontwerp IGP zorgt voor veel nieuwe fietsinfrastructuur. Er komen langere, snelle fietsroutes zoals de Velostrada en het Trekfietstracé. Ook worden er vrijliggende fietspaden aangelegd en nieuwe fietsbruggen over de Trekvliet en de Binckhaven. In de plannen voor De Vlietlijn wordt al rekening gehouden met extra ruimte voor de fiets, meer dan de standaardrichtlijnen vragen.

Bij het opnieuw inrichten van wegen wordt gekeken naar meerdere dingen tegelijk: voorrang voor fietsers en openbaar vervoer (volgens het STOMPprincipe), weinig ruimte in het gebied en de groei van het verkeer. Het ontwerp houdt zo goed mogelijk rekening met de CROWrichtlijnen en de richtlijnen van de gemeente en HTM. Wanneer door fysieke ruimtelijke beperkingen niet volledig aan deze richtlijnen kan worden voldaan, worden afwijkingen expliciet gemotiveerd en onderbouwd op basis van verkeersveiligheidsanalyses en de lokale situatie. Daarbij wordt onder meer gekeken naar zichtlijnen, oversteekvoorzieningen en de interactie tussen verschillende verkeersstromen. De resultaten van deze analyses worden onafhankelijk getoetst binnen het ontwerpproces en vormen een belangrijke basis voor verdere optimalisatie in het Voorlopig Ontwerp. Waar mogelijk wordt extra ruimte en prioriteit gegeven aan lopen, fietsen en openbaar vervoer (het STOMP-principe). Voor de Metropolitaine fietsroute is de nieuwe tolbrug de voorkeursroute. Deze sluit beter aan in het gebied en heeft minder invloed op het vaarverkeer.

Binnen het Basispakket Mobiliteit zijn maatregelen, zoals een knip op de Geestbrug en de herinrichting van de Geestbrugweg, beoordeeld op hun effect op bereikbaarheid, verkeersdoorstroming en leefbaarheid. In het Verkeersrapport zijn de voor en nadelen van verschillende verkeersmaatregelpakketten doorgerekend. Met de betrokken partners is besloten dat aanvullend een regionaal bereikbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd, zie ook beantwoording onder punt 7.

> **9.** *Leefbaarheid*
> *De plannen voor de Binckhorst hebben een te grote negatieve impact op de leefbaarheid in omliggende gemeenten. Het stimuleren van openbaar vervoer gaat gepaard met ingrijpende verkeersmaatregelen (zoals knips) die autoverkeer sterk beperken. Hierdoor wordt de groei van autoverkeer genegeerd en moeten automobilisten omrijden, wat leidt tot meer gereden kilometers in plaats van minder.*

Reactie:
Wij begrijpen uw zorgen over de mogelijke afsluiting van de brug. Alle buurten blijven bereikbaar voor autoverkeer en hulpdiensten. Met de betrokken partners is besloten dat aanvullend een regionaal bereikbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd, zie ook beantwoording onder punt 7.

> **10.** *Parkeerdruk*
> *Door de keuze voor de Binckhorst als autoluwe wijk en lage parkeernormen in Den Haag ontstaat parkeerdruk in omliggende gemeenten, omdat bewoners daar gaan parkeren. Tegelijkertijd verdwijnen er juist extra parkeerplaatsen in deze wijken door de aanleg van HOV-tracés en strengere parkeernormen (grotere parkeervakken), wat leidt tot circa 16% minder capaciteit.*

Reactie:
De gemeente zet een aanvullende parkeerstrategie in. Voor parkeerplekken die door de aanleg van De Vlietlijn verdwijnen, wordt gezocht naar compensatie. Omdat VoorburgWest nu al een hoge parkeerdruk heeft, werkt de gemeente aan een extra parkeerstrategie. Voor de korte termijn wordt gekeken naar het aanpassen van de tijden van de blauwe zone, zodat deze aansluiten op de tijden van het betaald parkeren in de Binckhorst. Deze parkeerstrategie zal aansluiten op het te ontwikkelen parkeerbeleid van Leidschendam-Voorburg. Hierover vindt tussen de gemeenten overleg plaats.

11. *Groenverlies en bomenkap, natuur en biodiversiteit*
De plannen leiden tot een onevenredig groot verlies aan groen en daarmee tot verslechtering van leefkwaliteit en klimaatbestendigheid. Door het verdwijnen van groenstroken/bomen verslechtert de leefomgeving voor biodiversiteit aanzienlijk.

Reactie:
Het planMER heeft het verlies aan groen en bomen duidelijk in beeld gebracht. In Leidschendam-Voorburg verdwijnt inderdaad veel groen. Het verdwijnen van groenstroken en bomen kan inderdaad het leefgebied van tuin- en parksoorten aantasten. Waar dat mogelijk is, worden bomen verplant en begeleid door boomtechnisch adviseurs. In het Voorlopig Ontwerp (VO) wordt bepaald welke bomen kunnen blijven staan en hoe het verlies van bomen wordt gecompenseerd en/of herplant, volgens het gemeentelijk beleid en de regels voor vergunningen.

Het overblijvende groen krijgt een kwaliteitsimpuls.

12. *Uitplaatsing Afvalcluster*
Mogelijke uitplaatsing van het Haagse Afvalcluster naar de Vlietzone is een aangelegenheid van de Haagse gemeente. Maar het vormt een aanzienlijke belasting voor de Vlietzoom en de Westvlietweg door extra verkeersstromen en milieu-effecten die ook onze gemeente zullen treffen.

Reactie:
Naar aanleiding van het genomen collegebesluit (RIS325005) zijn op de aangewezen locaties van de voorkeursvariant ruimtelijke reserveringen vastgelegd. Voor de mogelijke uitbreiding van het bedrijventerrein Westvlietweg wordt momenteel verder onderzocht of een groot afvalbrengstation en enkele onderdelen van HMS kunnen worden herhuisvest als onderdeel van het gebiedsprogramma.

De gevolgen van deze mogelijke ontwikkeling voor verkeer en milieu worden onderzocht in het bijbehorende planMER. Indien de huisvesting de buurgemeenten zal raken, worden deze in de verdere planvorming betrokken.

13. *Waarom twee tracés voor hoogwaardig ov en Concentreer de HOV op de hoofdtak van het tracé tussen Den Haag CS en Voorburg*
Er wordt betwijfeld of het gerechtvaardigd is om twee HOV-tracés aan te leggen met grote negatieve gevolgen voor leefbaarheid en samenhang in omliggende wijken. Vooral de aftakking richting Delft wordt als onnodig gezien, omdat er al goede alternatieven zijn (fiets, trein via Den Haag CS, bestaande tram en bus). Daarnaast leidt deze aftakking tot extra nadelen zoals verkeersknips en omrijden voor inwoners, terwijl de vervoerswaarde volgens eerdere berekeningen juist lager is. Het bestaande OV-netwerk dekt het gebied al grotendeels.

Reactie:
In de MIRT-verkenning is de tramvariant 1T gekozen als beste optie. Deze variant scoort het hoogste op:

- vervoerwaarde (hoeveel reizigers worden vervoerd)
- inpassing in het netwerk,
- capaciteit.

De variant met twee routes – één naar Voorburg en één naar Rijswijk/Delft – lost de meeste mobiliteitsproblemen op. Deze keuze ondersteunt ook de plannen om meer ruimte te geven aan fietsen en openbaar vervoer in het gebied. Een busvariant, ook met elektrische bussen, is onderzocht maar heeft te weinig reizigerscapaciteit. In die fase is de (elektrische) busvariant afgevallen. In deze fase is ook gekeken naar de tramlijnen 1 en 15.

De exacte route (lijnvoering) en de dienstregeling worden later door HTM en MRDH bepaald, in de jaren vlak voordat de tram in gebruik wordt genomen. Dit geldt ook voor buslijn 23 en de huidige tramlijnen 1 en 15.

14. *Concentreer de HOV op de hoofdtak van het tracé tussen Den Haag CS en Voorburg station. En zorg voor betere verkeersafwikkeling in beide aangrenzende gemeenten van het Binckhorstgebied. Voor de ontwikkeling van de Binckhorst is één goede HOV-verbinding naar Den Haag CS voldoende, maar dat de afwikkeling van het autoverkeer rond de A12-oprit cruciaal is. De huidige plannen besteden hier te weinig aandacht aan en houden onvoldoende rekening met omliggende kruispunten en regionale verkeersstromen. Het sluipverkeer dient beperkt te worden met slimme, gerichte maatregelen in plaats van volledige afsluitingen, zodat bereikbaarheid en leefbaarheid in balans blijven. Kies niet voor de goedkoopste oplossing op korte termijn, maar voor een duurzame, toekomstbestendige infrastructuur met minder impact op omliggende wijken.*

Reactie:
De effecten op het verkeer door de woningbouwplannen in de regio tot 2040 zijn meegenomen in het planMER. Hiervoor is het regionale verkeersmodel (VMRDH) gebruikt. In dit model staan alle bekende ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw, én geplande infrastructuurprojecten tot 2040. De tram helpt om verkeersknelpunten te verminderen, maar kan niet alle negatieve effecten voor en door het autoverkeer oplossen. Daar is een bredere aanpak voor nodig.

Met de betrokken partners is besloten dat aanvullend een regionaal bereikbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd. Zie ook beantwoording onder punt 7.

15. *Er worden zorgen geuit over de geplande halte aan de Maanweg en de gevolgen voor de omgeving. De halte en bijbehorende voorzieningen tasten de groenzone en leefbaarheid aan en zijn deels onnodig.*

Reactie:
De halte Maanweg is vooral bedoeld om de bereikbaarheid van de Binckhorst te verbeteren. Via een geplande voetgangersbrug bij de Heeswijkstraat kan de halte ook worden gebruikt door bewoners van VoorburgWest. Hierdoor ontstaat voor (een deel van) VoorburgWest een extra mogelijkheid om met de tram te reizen. De brug wordt een voetgangersbrug met een beperkte breedte. Door de ligging en de manier waarop de brug wordt ingepast, is het geen logische route voor fietsverkeer. Bij de verdere uitwerking wordt gekeken naar maatregelen om ongewenst gebruik met de fiets te voorkomen.

16. *Passage van Metropolitaan fietspad (Den Haag Centrum – Ypenburg) bij Geestbrug*
Indien de aftakking van De Vlietlijn niet doorgaat, kan het metropolitane fietspad bij de Geestbrug en Hoekweg beter worden ingericht.

Reactie:
Het zogeheten Kippenbruggetje bij Drievliet blijft bestaan als route voor voetgangers. Onlangs hebben de betrokken partijen besproken dat de brug zelf verplaatst wordt en op deze plek een nieuwe brug komt die ook geschikt is voor fietsers. Deze plannen moeten nog wel verder uitgewerkt worden voordat er een definitief besluit over kan worden genomen. Voor de Metropolitane fietsroute heeft de route via de nieuwe tolbrug de voorkeur. Deze route past beter in de omgeving en heeft minder invloed op het vaarverkeer. De oversteek over de Geestbrugweg speelt in deze keuze geen belangrijke rol.

17. *Enkele gedachten over ambities.*
Durf terug te komen op eerdere gemaakte richtingen. Indiener is van mening dat dit een onverantwoordelijk besluit is voor een toekomstbestendige en duurzame leefbaarheid van alle inwoners en bedrijven in de betrokken gebieden.

Het IGP is een onderdeel van een bredere opgave waarin woningbouw, bereikbaarheid, leefbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving in samenhang worden afgewogen. Daarbij zoeken wij steeds naar een balans tussen de belangen van huidige bewoners, ondernemers en gebruikers van het gebied én de behoeften van toekomstige generaties.

Conclusie
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

1	Participatie	Loopt door in volgende projectfasen
8	Knelpunten fietsverkeer	In het Voorlopig Ontwerp wordt dit verder uitgewerkt en ontworpen21.
9	Leefbaarheid	Er wordt extra verkeersonderzoek gedaan, onder andere voor de omgeving van station Voorburg en de op- en afritten van de A12.
10	Parkeerdruk	Er wordt gewerkt aan een extra parkeerstrategie.
11	Groenverlies en bomenkap, natuur en biodiversiteit	In de volgende fase wordt het ontwerp geoptimaliseerd om groen en bomen zoveel mogelijk te behouden, waar nodig te compenseren en de kwaliteit te verbeteren.
12	Afvalcluster	Bij een besluit tot verplaatsing van het afvalcluster naar de Vlietzone worden de gevolgen onderzocht in het gebiedsprogramma en het planMER.
15	Maanweg halte en brug	Wordt in volgende planfase uitgewerkt tegen ongewenst gebruik.

ID21

Zienswijze: Inwoner

U geeft aan bedenkingen te hebben tegen de aanleg van een tram, omdat de aanleg volgens u te veel nadelige effecten met zich meebrengt. Daarnaast geeft u aan de onderbouwing onvoldoende te vinden.

> **1.** *Nut en noodzaak onvoldoende onderbouwd*
> *De onderbouwing voor de nieuwe tramlijn ontbreekt: aannames over gebruik zijn onduidelijk en onrealistisch, er bestaat bovendien al een snellere treinverbinding naar Delft. Het verminderde gebruik na het verdwijnen van tramlijn 10 wijst bovendien op beperkte behoefte. Ook ontbreekt een degelijke verkeersanalyse. Tegelijk is er te weinig onderzocht wat de afsluiting van belangrijke routes betekent voor reistijd en veiligheid.*

Reactie:
In de MIRT-verkenning is de tramvariant 1T gekozen als beste optie. Deze variant scoort het hoogste op:

- vervoerwaarde (hoeveel reizigers worden vervoerd)
- inpassing in het netwerk,
- capaciteit.

De variant met twee routes – één naar Voorburg en één naar Rijswijk/Delft – lost de meeste mobiliteitsproblemen op. Deze keuze ondersteunt ook de plannen om meer ruimte te geven aan fietsen en openbaar vervoer in het gebied. Een busvariant, ook met elektrische bussen, is onderzocht maar heeft te weinig reizigerscapaciteit. In die fase is de (elektrische) busvariant afgevallen. In deze fase is ook gekeken naar de tramlijnen 1 en 15. De exacte route (lijnvoering) en de dienstregeling worden later door HTM en MRDH bepaald, in de jaren vlak voordat de tram in gebruik wordt genomen. Dit geldt ook voor buslijn 23 en de huidige tramlijnen 1 en 15.

De effecten op het verkeer door de woningbouwplannen in de regio tot 2040 zijn meegenomen in het planMER. Hiervoor is het regionale verkeersmodel (VMRDH) gebruikt. In dit model staan alle bekende ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw, én geplande infrastructuurprojecten tot 2040. De tram helpt om verkeersknelpunten te verminderen, maar kan niet alle negatieve effecten voor en door het autoverkeer oplossen. Daar is een bredere aanpak voor nodig.

Over de Westvlietweg/Vlietzone is nog geen besluit genomen. De besluitvorming volgt later. Omdat De Vlietlijn en de Vlietzone effect op elkaar hebben, worden deze onderwerpen samen onderzocht. Daarbij worden dezelfde uitgangspunten gebruikt als in het verkeersonderzoek voor De Vlietlijn.

> **2.** *Veiligheid op de Geestbrugweg*
> *Veiligheid op de Geestbrugweg moet dringend verbeterd, maar zonder de wijk Cromvliet af te sluiten of te belasten; veiligheid mag niet ten koste gaan van leefbaarheid en bereikbaarheid.*

Reactie:
De herinrichting van de Geestbrugweg is een integrale ontwerpopgave. Daarbij wordt gekeken naar meer ruimte voor lopen, fietsen en openbaar vervoer (volgens het STOMPprincipe), de beperkte ruimte in het gebied en de groei van het verkeer. Het ontwerp voldoet zoveel mogelijk aan de CROWrichtlijnen en de standaarden van de gemeente en de HTM. Wanneer door fysieke ruimtelijke beperkingen niet volledig aan deze richtlijnen kan worden voldaan, worden afwijkingen expliciet gemotiveerd en onderbouwd op basis van verkeersveiligheidsanalyses en de lokale situatie. Daarbij wordt onder meer gekeken naar zichtlijnen, oversteekvoorzieningen en de interactie tussen verschillende verkeersstromen. De resultaten van deze analyses worden onafhankelijk getoetst binnen het ontwerpproces en vormen een belangrijke basis voor verdere optimalisatie in het Voorlopig Ontwerp. Waar mogelijk wordt extra ruimte en prioriteit gegeven aan lopen, fietsen en openbaar vervoer (het STOMP-principe).

> **3.** *Bereikbaarheid in gevaar en economische impact*
> *De afsluiting van de Geestbrug heeft directe gevolgen voor de bereikbaarheid van de wijk Cromvliet, de lokale economie en werkgelegenheid. Een grondige evaluatie van reistijden, verkeersafwikkeling in de spits en extra verkeersdruk, inclusief impact op kwetsbare verkeersdeelnemers, is noodzakelijk.*

Reactie
We begrijpen dat u zich zorgen maakt over een mogelijke afsluiting van de brug en de bereikbaarheid van uw wijk. In het Basispakket Mobiliteit staat maatregel 17: een doorstroombelemmerende maatregel (regel of fysieke ingreep die ervoor zorgt dat autoverkeer minder gemakkelijk doorstroomt en daardoor alternatieve routes kiest, zoals een wegversmalling, (gedeeltelijke) afsluitingen, eenrichtingsverkeer of vergelijkbare maatregelen) op de Geestbrugweg. Bij de besluitvorming over De Vlietlijn en de verkeersmaatregelen is gekeken naar wat dit betekent voor de bereikbaarheid, de doorstroming van het verkeer, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de omliggende wijken. De doorstroombelemmerende maatregelen bij de Geestbrug en bij de Broekslootbruggen maken onderdeel uit van deze maatregelen.

Uit het onderzoek blijkt dat de Geestbrugweg in de toekomst veel drukker wordt door de groei van de Binckhorst, maar ook door andere ontwikkelingen in de regio. Dit komt niet door de komst van de tram. De Vlietlijn vermindert deze toename zelfs enigszins. Om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren, zijn daarom maatregelen nodig om het autoverkeer te beperken. Ook de tram rijdt beter door als deze maatregelen worden genomen.

In het planMER zijn vier maatregelpakketten onderzocht die bedoeld zijn om verkeersproblemen te verkleinen. Bij elk pakket geldt dat:

- hulpdiensten er altijd door moeten kunnen én
- elke buurt bereikbaar moet blijven voor lokaal verkeer

Er zijn 'dynamische' simulaties gebruikt om de maatregelpakketten verder te verdiepen. Via een online raadpleging in Den Haag, LeidschendamVoorburg en Rijswijk zijn de resultaten voorgelegd aan een representatieve groep inwoners. De uitkomsten zijn te vinden op www.devlietlijn.nl. In de zienswijzen is ook gereageerd op deze pakketten.

Na de terinzagelegging van het ontwerp van het IGP heeft afstemming plaatsgevonden tussen de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk en de overige opdrachtgevers van De Vlietlijn. Op dit moment wordt op piekmomenten al grote drukte ervaren en deze zullen in de loop naar 2040 naar verwachting verergeren. Ook zijn verkeerskundige knelpunten geconstateerd die niet binnen de scope van De Vlietlijn liggen, maar die wel onderdeel moeten zijn van de oplossingsrichting(en) waarover uiteindelijk een besluit zal moeten worden genomen.

Met de betrokken partners is besloten dat – voordat wordt besloten over de hiervoor beschreven maatregelpakketten – aanvullend een regionaal bereikbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd. De uitvoering daarvan vindt plaats in nauwe samenwerking tussen de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag en overige stakeholders. In het regionaal bereikbaarheidsonderzoek zal onder meer gekeken worden naar de grote verkeersknelpunten in een regionale context, zoals de aansluiting op de A12 en de aansluiting van de Haagweg op de Geestbrugweg. Ook zal worden onderzocht op welke wijze de verkeersintensiteiten van het autoverkeer kunnen worden verlaagd op onder andere de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg waardoor een meer verkeersveilige en groene inrichting mogelijk is.

Dit betekent dat voor wat betreft de keuze in de maatregelpakketten, zoals deze zijn beschreven in het ontwerp IGP, een pas op de plaats zal worden gemaakt en dat op dit moment in het proces nog geen definitieve keuze voor één van de maatregelpakketten wordt gemaakt. Na uitvoering van het regionale bereikbaarheidsonderzoek zal verdere besluitvorming op dit onderdeel moeten plaatsvinden. Inmiddels heeft wel besluitvorming in de gemeente Den Haag plaatsgevonden over het realiseren van een vrije busbaan op de parallelbaan aan de oostkant van de Binckhorstlaan. Dit is één van de maatregelen die is opgenomen in de verkeersmaatregelpakketten. Deze maatregel zal wel worden uitgevoerd. Vooruitlopend op het regionale bereikbaarheidsonderzoek worden – waar mogelijk – wel al de aanbevelingen die in het MER zijn gedaan opgevolgd. In het MER wordt bijvoorbeeld ook de aanbeveling tot vervolgonderzoek gedaan.

> **4.** *Funderingen en monumentale panden in gevaar*
> *De wijk Cromvliet en de omgeving van de Geestbrugweg hebben historische panden en woningen met funderingen op staal die kwetsbaar zijn voor trillingen waar de trams een groot risico voor vormen. Er zijn geen risicoanalyses of preventieve maatregelen voorgesteld om deze schade te voorkomen wat onacceptabel is.*

Reactie
In het planMER is onderzoek gedaan naar geluid en trillingen. Daarbij zijn ook maatregelen genoemd om deze effecten te beperken. Langs de Geestbrugweg staan verschillende monumenten. De Geestbrug zelf heeft een historisch karakter en wordt met behoud van dat karakter ontworpen. Ook is de kans groot dat er waardevolle archeologische resten in de bodem zitten. Het tracé volgt wel grotendeels de bestaande weg, maar er kunnen toch negatieve effecten ontstaan, bijvoorbeeld op archeologie of door trillingen. Daar wordt extra onderzoek naar gedaan. Deze negatieve effecten kunnen met maatregelen worden gemitigeerd. In de volgende fase wordt duidelijk welke maatregelen dit zijn; dit kan bijvoorbeeld een trambaan met trillingsdemping zijn. Ook wordt waar nodig onderzocht welke eisen uit de Erfgoedwet gelden en hoe die kunnen worden meegenomen. In het Voorlopig Ontwerp wordt beoordeeld welke maatregelen nodig en haalbaar zijn.

5. *Gebrek aan consultatie en zorgvuldigheid*
Er is onvoldoende geluisterd naar de zorgen van bewoners van Rijswijk. Het voelt alsof de belangen van onze gemeenschap genegeerd worden en het gebrek aan een eerlijke weging van belangen roept vragen op over de zorgvuldigheid van dit proces.

Reactie
U geeft aan dat u bezwaar heeft tegen het participatieproces. Voor het IGP geldt een officiële inspraakprocedure. Deze is verplicht volgens de Omgevingswet. Voor de Vlietlijn en voor de Doorontwikkeling van de Binckhorst loopt daarnaast een apart participatietraject. De afgelopen periode is op verschillende manieren meegedaan en meegedacht over de Vlietlijn. Dat gebeurde onder andere via werkgroepen, een digitaal platform, informatiebijeenkomsten en gesprekken met bewoners. Ook voor de Doorontwikkeling van de Binckhorst is een participatieproces georganiseerd.

In de participatieverantwoording staat welke ideeën, zorgen en opmerkingen bewoners en andere belanghebbenden hebben gedeeld. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om verkeersveiligheid, geluid en trillingen. Ook staat erin welke onderwerpen in de volgende ontwerpstappen verder worden uitgewerkt. In paragraaf 1.1 en 1.3 is ingegaan op de onderzoeken die nog in de fase van het Voorlopig Ontwerp worden uitgevoerd en de participatie in deze fase. Het IGP geeft de kaders waarbinnen het project wordt uitgewerkt. Het participatieproces loopt daarnaast en biedt ruimte om het ontwerp te verbeteren waar dat kan. Alle zienswijzen worden beantwoord in de Nota van Antwoord. Als daar inhoudelijke redenen voor zijn, kunnen de plannen worden aangepast of kan aanvullend onderzoek worden gedaan in de volgende fase. Participatie zal ook in volgende fasen plaatsvinden.

6. *Duurzame en minder schadelijke alternatieven*
Er zijn alternatieven die minder schadelijk zijn voor leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid van Rijswijk. Ook kunnen alternatieve tracés en innovatieve mobiliteitsoplossingen een betere balans bieden zonder grootschalige infrastructuuraanpassingen.

Reactie
Uw oproep om buslijnen in te zetten is al beantwoord onder punt 1. Daarnaast verwijst u mogelijk naar andere alternatieven, zoals het plan “Binckhorstlijn”. Dit plan stelt een ander voorstel voor dan De Vlietlijn. In dat voorstel wordt de Binckhorst regionaal ontsloten met een ondergrondse treinverbinding tussen Ypenburg en Den Haag CS. Dit sluit echter niet aan bij de opgave om de nieuwe woonwijk Binckhorst goed te verbinden met het stedelijke en regionale openbaar vervoer. Het voorkeurstracé uit het Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst zorgt ervoor dat de Binckhorst wordt verbonden met de stations van Voorburg en Den Haag CS, én met andere belangrijke bestemmingen in de regio zoals Rijswijk, Delft en Scheveningen.

Conclusie
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

2	Veiligheid op de Geestbrugweg	Het ontwerp wordt in het Voorlopig Ontwerp aangepast en verbeterd op basis van de uitkomsten van deze onderzoeken, met waar mogelijk meer ruimte en prioriteit voor lopen, fietsen en openbaar vervoer (het STOMPprincipe).
4	Funderingen en monumentale panden	In het Voorlopig Ontwerp worden maatregelen tegen geluid en trillingen beoordeeld en wordt aanvullend onderzoek uitgevoerd.
5	Participatie	Loopt door in volgende projectfasen.

ID20

Zienswijze: Inwoner

U geeft in uw zienswijze diverse bezwaren aan tegen een tram in Rijswijk. Er wordt onvoldoende geluisterd naar de bewoners. Deze willen geen omleiding van lijn 1 en geen tram door de smalle straten van de historische wijk.

De belangrijkste bezwaren zijn:

- Er is geen ruimte: de tram is te groot en veroorzaakt verkeershinder, blokkering van kruisingen en een onleefbare situatie.
- Geen vrije trambaan mogelijk; daardoor geen hoogwaardige OV en slechte doorstroming.
- Extra verkeersbewegingen vergroten druk op leefbaarheid, veiligheid en historische panden.
- Gevolgen voor omgeving en leefbaarheid worden onvoldoende meegenomen en in werkgroepen mochten we niet meepraten over de route van de tram omdat dit al was beslist. Dus geen participatie.

Voor bewoners is belangrijk:

- Geen tram door de Geestbrugweg en PML
- Geen smallere stoepen en vrije fietspaden
- Geen vermindering van groen, maar meer groen
- Snelheid omlaag naar 30
- Slimme knip bij de Geestbrug

Reactie:

1. *Gebrek aan ruimte*

Het klopt dat het aanleggen van vrije baanvakken voor de tram in Rijswijk en Voorburg beperkt mogelijk is. Een tram is 2,65 meter breed en 36,5 meter lang. De Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg zijn smal, waardoor hier geen vrijliggende trambaan kan worden aangelegd. Daarom is gekozen voor een variant waarbij de tram met het autoverkeer meerijdt. Vanaf het begin van het project is duidelijk dat op dit korte deel van het tracé geen vrije trambaan mogelijk is. De route is wel opgenomen omdat het een directe verbinding biedt richting Rijswijk en Delft, waar veel reizigers naartoe willen. De exacte lijnvoering en de dienstregeling worden later door HTM en MRDH bepaald, in de jaren voorafgaand aan de daadwerkelijke start van de tramdienst.

Bij het ontwerp is zoveel mogelijk aangesloten bij de CROWrichtlijnen voor verkeersveiligheid en bij de standaarden van de gemeenten en de HTM. Waar dit door gebrek aan ruimte niet haalbaar is, is duidelijk onderbouwd waarom wordt afgeweken. Fietsers krijgen waar mogelijk vrijliggende fietspaden, zodat zij niet tussen de tramrails hoeven te rijden. Alleen bij haakse kruisingen steekt de fiets de trambaan over. Dat auto's en trams gedeelde wegvakken gebruiken, is gebruikelijk in stedelijke gebieden en leidt niet tot onveilige situaties. Ook klopt het dat een tramhalte langer moet zijn dan een bushalte.

2. *Effecten van de tram*

In het planMER zijn de effecten van De Vlietlijn op de omgeving onderzocht. In de komende ontwerpfase worden deze onderzoeken verder verdiept. Daarbij wordt voor De Vlietlijn onder meer gekeken naar geluid, trillingen, verkeersveiligheid, de inrichting van haltes en de inpassing van groen en ecologische waarden. Waar nodig en mogelijk worden maatregelen uitgewerkt om effecten te beperken.

Langs de Geestbrugweg staan verschillende monumenten. De Geestbrug zelf heeft een historisch karakter en wordt met behoud van dat karakter ontworpen. Ook is de kans groot dat er waardevolle archeologische resten in de bodem zitten. Het tracé volgt wel grotendeels de bestaande weg, maar er kunnen toch negatieve effecten ontstaan, bijvoorbeeld op archeologie of door trillingen. Daar wordt extra onderzoek naar gedaan. Deze negatieve effecten kunnen met maatregelen worden gemitigeerd. In de volgende fase wordt duidelijk welke maatregelen dit zijn; dit kan bijvoorbeeld een trambaan met trillingsdemping zijn. Ook wordt waar nodig onderzocht welke eisen uit de Erfgoedwet gelden en hoe die kunnen worden meegenomen. In het Voorlopig Ontwerp wordt beoordeeld welke maatregelen nodig en haalbaar zijn.

Uit het onderzoek blijkt dat de Geestbrugweg in de toekomst veel drukker wordt door de groei van de Binckhorst, maar ook door andere ontwikkelingen in de regio. Dit komt niet door de komst van de tram. De Vlietlijn vermindert deze toename zelfs enigszins. Om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren, zijn daarom maatregelen nodig om het autoverkeer te beperken. Ook de tram rijdt beter door als deze maatregelen worden genomen.

In het planMER zijn vier maatregelpakketten onderzocht die bedoeld zijn om verkeersproblemen te verkleinen. Bij elk pakket geldt dat:

- hulpdiensten er altijd door moeten kunnen én
- elke buurt bereikbaar moet blijven voor lokaal verkeer

Er zijn ‘dynamische’ simulaties gebruikt om de maatregelpakketten verder te verdiepen. Via een online raadpleging in Den Haag, LeidschendamVoorburg en Rijswijk zijn de resultaten voorgelegd aan een representatieve groep inwoners. De uitkomsten zijn te vinden op www.devlietlijn.nl. In de zienswijzen is ook gereageerd op deze pakketten.

Na de terinzagelegging van het ontwerp van het IGP heeft afstemming plaatsgevonden tussen de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk en de overige opdrachtgevers van De Vlietlijn. Op dit moment wordt op piekmomenten al grote drukte ervaren en deze zullen in de loop naar 2040 naar verwachting verergeren. Ook zijn verkeerskundige knelpunten geconstateerd die niet binnen de scope van De Vlietlijn liggen, maar die wel onderdeel moeten zijn van de oplossingsrichting(en) waarover uiteindelijk een besluit zal moeten worden genomen.

Met de betrokken partners is besloten dat – voordat wordt besloten over de hiervoor beschreven maatregelpakketten – aanvullend een regionaal bereikbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd. De uitvoering daarvan vindt plaats in nauwe samenwerking tussen de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag en overige stakeholders. In het regionaal bereikbaarheidsonderzoek zal onder meer gekeken worden naar de grote verkeersknelpunten in een regionale context, zoals de aansluiting op de A12 en de aansluiting van de Haagweg op de Geestbrugweg. Ook zal worden onderzocht op welke wijze de verkeersintensiteiten van het autoverkeer kunnen worden verlaagd. Ook zal worden onderzocht op welke wijze de verkeersintensiteiten van het autoverkeer kunnen worden verlaagd op onder andere de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg waardoor een meer verkeersveilige en groene inrichting mogelijk is.

Dit betekent dat voor wat betreft de keuze in de maatregelpakketten, zoals deze zijn beschreven in het ontwerp IGP, een pas op de plaats zal worden gemaakt en dat op dit moment in het proces nog geen definitieve keuze voor één van de maatregelpakketten wordt gemaakt. Na uitvoering van het regionale bereikbaarheidsonderzoek zal verdere besluitvorming op dit onderdeel moeten plaatsvinden. Inmiddels heeft wel besluitvorming in de gemeente Den Haag plaatsgevonden over het realiseren van een vrije busbaan op de parallelbaan aan de oostkant van de Binckhorstlaan. Dit is één van de maatregelen die is opgenomen in de verkeersmaatregelpakketten. Deze maatregel zal wel worden uitgevoerd. Vooruitlopend op het regionale bereikbaarheidsonderzoek

worden – waar mogelijk – wel al de aanbevelingen die in het MER zijn gedaan opgevolgd. In het MER wordt bijvoorbeeld ook de aanbeveling tot vervolgonderzoek gedaan. In paragraaf 1.1 en 1.3 is ingegaan op de onderzoeken die nog in de fase van het Voorlopig Ontwerp worden uitgevoerd en de participatie in deze fase.

3. *Inrichting Geestbrugweg*

De herinrichting van de Geestbrugweg is een samenhangende opgave. Daarbij wordt gekeken naar meer ruimte en prioriteit voor langzaam verkeer en openbaar vervoer (het STOMPprincipe), de beperkte ruimte in het gebied en de toename van het verkeer.

De Vlietlijn zorgt inderdaad voor vertraging in de uitvoering van de herinrichting van de Geestbrugweg en de directe omgeving, zie ook beantwoording onder punt 2. Het is op dit moment niet doelmatig om deze herinrichting al uit te voeren terwijl er waarschijnlijk een tramverbinding komt, waarvan het ontwerp nog verder wordt uitgewerkt. De kans is groot dat werkzaamheden later opnieuw moeten worden gedaan. Dat zou leiden tot onnodige kosten. Onderhoud aan de bestaande infrastructuur gaat wel door. Dit betreft bijvoorbeeld onderhoud aan asfalt of aan verkeerslichten om de verkeersveiligheid en het functioneren van de weg te blijven waarborgen.

Conclusie
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

2	Effecten van de tram	In het Voorlopig Ontwerp worden maatregelen tegen geluid en trillingen beoordeeld en wordt aanvullend onderzoek uitgevoerd.
3	Inrichting Geestbrugweg	In de volgende fase worden de maatregelen onderzocht en het Voorlopig Ontwerp vervolgens op verbeterd.

ID182

Zienswijze: Inwoner

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

> *U geeft in uw zienswijze aan dat u het eens bent met maatregelen om extra verkeer uit de wijk te beperken en dat uw voorkeur uitgaat naar een knip bij de Binckhorstlaan/Maanweg. En niet naar een knip op de Geestbrug, omdat dit de bereikbaarheid tussen Rijswijk en Voorburg verslechtert, wijken minder goed ontsluit en leidt tot extra verkeersdruk op andere al drukke wegen. U geeft aan dat de Boogie Woogie-tunnel beter ontsloten moet worden voor het doorgaande verkeer en daarnaast steunt u de plannen om de Geestbrugweg en Prinses Mariannelaan groener, veiliger en overzichtelijker te maken voor fietsers en voetgangers.*

Reactie
De twee maatregelen die u noemt, horen bij verschillende verkeersmaatregelpakketten.

Uit het onderzoek blijkt dat de Geestbrugweg in de toekomst veel drukker wordt door de groei van de Binckhorst, maar ook door andere ontwikkelingen in de regio. Dit komt niet door de komst van de tram. De Vlietlijn vermindert deze toename zelfs enigszins. Om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren, zijn daarom maatregelen nodig om het autoverkeer te beperken. Ook de tram rijdt beter door als deze maatre-

gelen worden genomen. In het planMER zijn vier maatregelpakketten onderzocht die bedoeld zijn om verkeersproblemen te verkleinen. Bij elk pakket geldt dat:

- hulpdiensten er altijd door moeten kunnen én
- elke buurt bereikbaar moet blijven voor lokaal verkeer

Er zijn 'dynamische' simulaties gebruikt om de maatregelpakketten verder te verdiepen. Via een online raadpleging in Den Haag, LeidschendamVoorburg en Rijswijk zijn de resultaten voorgelegd aan een representatieve groep inwoners. De uitkomsten zijn te vinden op www.devlietlijn.nl. In de zienswijzen is ook gereageerd op deze pakketten. Op dit moment wordt op piekmomenten al grote drukte ervaren en deze zullen in de loop naar 2040 naar verwachting verergeren. Ook zijn verkeerskundige knelpunten geconstateerd die niet binnen de scope van De Vlietlijn liggen, maar die wel onderdeel moeten zijn van de oplossingsrichting(en) waarover uiteindelijk een besluit zal moeten worden genomen. Met de betrokken partners is besloten dat – voordat wordt besloten over de hiervoor beschreven maatregelpakketten – aanvullend een regionaal bereikbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd. In het regionaal bereikbaarheidsonderzoek zal onder meer gekeken worden naar de grote verkeersknelpunten in een regionale context, zoals de aansluiting op de A12 en de aansluiting van de Haagweg op de Geestbrugweg. Ook zal worden onderzocht op welke wijze de verkeersintensiteiten van het autoverkeer kunnen worden verlaagd.

Dit betekent dat voor wat betreft de keuze in de maatregelpakketten, zoals deze zijn beschreven in het ontwerp IGP, een pas op de plaats zal worden gemaakt en dat op dit moment in het proces nog geen definitieve keuze voor één van de maatregelpakketten wordt gemaakt. Na uitvoering van het regionale bereikbaarheidsonderzoek zal verdere besluitvorming op dit onderdeel moeten plaatsvinden. Inmiddels heeft wel besluitvorming in de gemeente Den Haag plaatsgevonden over het realiseren van een vrije busbaan op de parallelbaan aan de oostkant van de Binckhorstlaan. Dit is één van de maatregelen die is opgenomen in de verkeersmaatregelpakketten. Deze maatregel zal wel worden uitgevoerd. Vooruitlopend op het regionale bereikbaarheidsonderzoek worden – waar mogelijk – wel al de aanbevelingen die in het MER zijn gedaan opgevolgd. In het MER wordt bijvoorbeeld ook de aanbeveling tot vervolgonderzoek gedaan. In paragraaf 1.1 en 1.3 is ingegaan op de onderzoeken die nog in de fase van het Voorlopig Ontwerp worden uitgevoerd en de participatie in deze fase.

Conclusie:
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

1	Voorkeur doorstroombelemmerende maatregelen	In de volgende fase worden de maatregelen verder uitgewerkt en opties voor (gedeeltelijke) afsluiting van de Geestbrug onderzocht.

ID284

Zienswijze: Inwoner

> *U biedt in uw zienswijze een alternatief plan voor De Vlietlijn aan. Plan 'Binckhorstlijn'; een regionale ontsluiting middels ondergrondse treinverbinding tussen Den Haag CS en station Ypenburg met een ondergronds sprinterstation Binckhorst.*

Reactie
Het plan "Binckhorstlijn" stelt een ander voorstel voor dan de Vlietlijn (motie 910). In dat voorstel wordt de Binckhorst regionaal ontsloten met een ondergrondse treinverbinding tussen Ypenburg en Den Haag CS.

Dit sluit echter niet aan bij de opgave om de nieuwe woonwijk Binckhorst goed te verbinden met het stedelijke en regionale openbaar vervoer. Het voorkeurstracé uit het Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst zorgt ervoor dat de Binckhorst wordt verbonden met de stations van Voorburg en Den Haag CS, én met andere belangrijke bestemmingen in de regio zoals Rijswijk, Delft en Scheveningen.

Als de Binckhorst alleen wordt aangesloten op een ondergronds treinstation met een verbinding richting Zoetermeer en Utrecht, helpt dat de bewoners niet genoeg. Voor veel inwoners is het openbaar vervoer dan geen goed alternatief voor de auto. Daardoor zullen meer mensen de auto blijven gebruiken, wat zorgt voor extra drukte in de omgeving.

Conclusie
Wij hebben uw zienswijze voor kennisgeving aangenomen.

ID17

Zienswijze: Inwoner

> *Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd. U voorziet een probleem met de bereikbaarheid van uw woning door de komst van De Vlietlijn. Wij zijn oudere mensen die op binckeiland wonen en worden door De vlietlijn volledig geïsoleerd. We zijn slecht ter been en boodschappen doen met openbaar vervoer, lopend of op de fiets is helaas geen optie meer. Ik herken de drukte in de spits, maar gedurende de dag is het rustig. Het betekent dat wij niet meer naar de winkels, huisarts kunnen en ook Reinier de Graaf Voorburg wordt slecht bereikbaar.*
>
> *Ook voor de mensen uit oud Rijswijk wordt dit een probleem. Is er niet de mogelijkheid om het alleen tijdens spits af te sluiten? Of voor omwonende een mogelijkheid te creëren om er toch door te kunnen. Het is toch te gek dat door slechte stadsontwikkeling van Den Haag de buurgemeenten ervoor opdraaien. Er is al een directe verbinding van Den Haag centraal naar Delft. En met de trein is er een directe verbinding met Voorburg.*

Reactie
Uit het onderzoek blijkt dat het in de toekomst veel drukker wordt door de groei van de Binckhorst, maar ook door andere ontwikkelingen in de regio. Dit komt niet door de komst van de tram. De Vlietlijn vermindert deze toename zelfs enigszins. Om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren, zijn daarom maatregelen nodig om het autoverkeer te beperken. Ook de tram rijdt beter door als deze maatregelen worden genomen.

In het planMER zijn vier maatregelpakketten onderzocht die bedoeld zijn om verkeersproblemen te verkleinen. Bij elk pakket geldt dat:

- hulpdiensten er altijd door moeten kunnen én
- elke buurt bereikbaar moet blijven voor lokaal verkeer

Er zijn ‘dynamische’ simulaties gebruikt om de maatregelpakketten verder te verdiepen. Via een online raadpleging in Den Haag, LeidschendamVoorburg en Rijswijk zijn de resultaten voorgelegd aan een representatieve groep inwoners. De uitkomsten zijn te vinden op www.devlietlijn.nl. In de zienswijzen is ook gereageerd op deze pakketten. Op dit moment wordt op piekmomenten al grote drukte ervaren en deze zullen in de loop naar 2040 naar verwachting verergeren. Ook zijn verkeerskundige knelpunten geconstateerd die niet binnen de scope van De Vlietlijn liggen, maar die wel onderdeel moeten zijn van de oplossingsrichting(en) waarover uiteindelijk een besluit zal moeten worden genomen. Met de betrokken partners is besloten dat – voordat

wordt besloten over de hiervoor beschreven maatregelpakketten – aanvullend een regionaal bereikbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd. In het regionaal bereikbaarheidsonderzoek zal onder meer gekeken worden naar de grote verkeersknelpunten in een regionale context, zoals de aansluiting op de A12 en de aansluiting van de Haagweg op de Geestbrugweg. Ook zal worden onderzocht op welke wijze de verkeersintensiteiten van het autoverkeer kunnen worden verlaagd.

Dit betekent dat voor wat betreft de keuze in de maatregelpakketten, zoals deze zijn beschreven in het ontwerp IGP, een pas op de plaats zal worden gemaakt en dat op dit moment in het proces nog geen definitieve keuze voor één van de maatregelpakketten wordt gemaakt. Na uitvoering van het regionale bereikbaarheidsonderzoek zal verdere besluitvorming op dit onderdeel moeten plaatsvinden. Inmiddels heeft wel besluitvorming in de gemeente Den Haag plaatsgevonden over het realiseren van een vrije busbaan op de parallelbaan aan de oostkant van de Binckhorstlaan. Dit is één van de maatregelen die is opgenomen in de verkeersmaatregelpakketten. Deze maatregel zal wel worden uitgevoerd. Vooruitlopend op het regionale bereikbaarheidsonderzoek worden – waar mogelijk – wel al de aanbevelingen die in het MER zijn gedaan opgevolgd. In het MER wordt bijvoorbeeld ook de aanbeveling tot vervolgonderzoek gedaan. In paragraaf 1.1 en 1.3 is ingegaan op de onderzoeken die nog in de fase van het Voorlopig Ontwerp worden uitgevoerd en de participatie in deze fase. Uitgangspunt is dat alle buurten goed bereikbaar blijven, ook Binckeiland.

Conclusie:
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

1	Bereikbaarheid woning	Er wordt extra verkeersonderzoek gedaan, onder andere voor de omgeving van station Voorburg en de op- en afritten van de A12.
1	Bereikbaarheid woning	In de volgende fase worden de verkeersmaatregelen verder uitgewerkt en worden varianten onderzocht, zoals toepassing in de spits of voor specifieke doelgroepen.

ID19

Zienswijze: Bedrijf Kerkhof

> *Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd. U geeft aan geen bezwaar te hebben tegen de aanleg van een nieuwe HOV-verbinding, maar wel tegen de manier waarop deze ter hoogte van uw percelen – met name BP energiestation en de Mc Wash - wordt ingepast. Indien wordt vastgehouden aan de maaiveldvariant van De Vlietlijn, dan verzoekt Kerkhof om een beperkte verlegging van De Vlietlijn in westelijke richting te onderzoeken, waarbij de bestaande in- en uitrit kunnen worden gehandhaafd en het BP energiestation en de McWash bereikbaar blijven via een gelijkvloerse kruising met De Vlietlijn. Een alternatief is dat De Vlietliijn de Binckhorstlaan ter hoogte van het HABO-GWW doorkruist en dat het spoortracé verder in zuidelijke richting via het midden van de Binckhorstlaan wordt aangelegd. Indien wordt gekozen voor de tunnelvariant, dan verzoekt Kerkhof om de spoortunnel in zuidelijke richting door te trekken, zodanig dat die niet meer ter hoogte van het BP energiestation en de McWash van Kerkhof bovenkomt maar pas ten zuiden daarvan. Hierdoor kunnen de in- en uitrit gehandhaafd blijven.*

Reactie
In het ontwerp IGP was ter plaatse van het bedrijf Kerkhof nog sprake van twee varianten. In beide varianten is de in- en uitrit aan de Binckhorstlaan niet opgenomen. Dat komt doordat de tram in een open bak (hellingbaan) komt te liggen voor het huidige BP-tankstation en McWash. Dit is nodig omdat de tram daar ongelijkvloers de Supernovaweg kruist. Inmiddels is gekozen om de tunnelvariant verder uit te werken. Het BP-station

en McWash blijven bereikbaar, maar in de nieuwe situatie vindt de ontsluiting plaats via de Supernovaweg. Deze nieuwe ontsluiting wordt nu nog onderzocht, zowel technisch als financieel. Het doortrekken van de tramtunnel naar het zuiden maakt op dit moment geen deel uit van het ontwerp. In paragraaf 1.1 en 1.3 is ingegaan op de onderzoeken die nog in de fase van het Voorlopig Ontwerp worden uitgevoerd en de participatie in deze fase. Het definitief budget volgt bij een Definitief Ontwerp na een goedgekeurd besluit in het kader van het MIRT. Eventuele nadeelcompensatie wordt, als dat aan de orde is, vergoed volgens de wettelijke regels.

Conclusie:
Wij hebben uw zienswijze voor kennisgeving aangenomen.

ID120

Zienswijze: Bedrijf L. Mosselman & zn

> *Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd. In uw zienswijze geeft u aan dat uw familiebedrijf moet wijken voor De Vlietlijn. Dit Haagse familiebedrijf met ruim 120 jaar historie moet, na iets meer dan 40 jaar, weer door gemeentelijke plannen op zoek naar een andere locatie. Vanuit algemeen belang kan ik dit begrijpen, maar verlang wel van uw gemeente dat mijn bedrijfscontinuïteit gewaarborgd wordt. Dat wil zeggen dat ik geheel gecompenseerd en schadeloos wordt gesteld om mijn bedrijf te verplaatsen. Overleg met uw gemeente zal moeten leiden tot een passende overeenstemming.*

Reactie:
Indien bedrijven moeten verplaatsen, wordt uitgegaan van volledige schadeloosstelling op basis van wettelijke uitgangspunten en jurisprudentie. Dit omvat kosten voor verwerving, herinrichting en eventuele inkomensschade. Bij verplaatsing wordt gekeken naar passende alternatieve locaties, waarbij de ondernemer zelf verantwoordelijk blijft voor het vinden van een nieuwe vestiging.

Conclusie
Wij hebben uw zienswijze voor kennisgeving aangenomen.

ID112

Zienswijze: Bedrijf Verploegen

> *Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd. U geeft aan bezwaar te hebben tegen de manier waarop De Vlietlijn ter hoogte van uw perceel wordt ingepast. Samengevat weergegeven maakt Verploegen uit het met het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma ter inzage gelegde Schets Ontwerp+ (hierna: SO+) op dat een deel van haar perceel (en eventueel haar pand) nodig zou zijn voor inpassing van De Vlietlijn. Volgens Verploegen zijn er betere alternatieven. De Vlietlijn loopt vanuit de richting van station Den Haag Centraal ondergronds en komt min of meer voor het perceel van Verploegen bovengronds. Als de tunnel wordt verlengd dan hoeft de ontwikkeling niet ten koste te gaan van de groothandel van Verploegen en een groot aantal van de in haar pand gevestigde bedrijven. Bovendien heeft verlenging van de tunnel grote positieve impact op de bereikbaarheid en naar verwachting ook de verkeersveiligheid.*

Reactie
In het ontwerp IGP was ter plaatse van het bedrijf Verploegen nog sprake van twee varianten. In beide varianten is de in- en uitrit aan de Binckhorstlaan niet opgenomen. Dat komt doordat de tram in een open bak (hellingbaan) komt te liggen voor het huidige pand van Verploegen. Dit is nodig omdat de tram daar ongelijkvloers de Supernovaweg kruist. Inmiddels is gekozen om de tunnelvariant verder uit te werken. Het betreffende pand blijft bereikbaar, maar in de nieuwe situatie vindt de ontsluiting plaats via de Supernovaweg. Deze nieuwe ontsluiting wordt nu nog onderzocht, zowel technisch als financieel. Het doortrekken van de tramtunnel naar het zuiden maakt op dit moment geen deel uit van het ontwerp. In paragraaf 1.1 en 1.3 is ingegaan op de onderzoeken die nog in de fase van het Voorlopig Ontwerp worden uitgevoerd en de participatie in deze fase. Het definitief budget volgt bij een Definitief Ontwerp na een goedgekeurd besluit in het kader van het MIRT. Eventuele nadeelcompensatie wordt, als dat aan de orde is, vergoed volgens de wettelijke regels.

Conclusie:
Wij hebben uw zienswijze voor kennisgeving aangenomen.

ID70

Zienswijze: Hoogheemraadschap van Delfland

> *U geeft aan de documenten lastig leesbaar te vinden en tegenstrijdigheden te hebben gezien in de voor Delfland relevante thema's. Delfland hanteert de Handreiking weging van het waterbelang voor gemeenten bij het beoordelen van plannen. U geeft per benoemd thema in de handreiking de belangrijkste bevindingen c.q. aandachtspunten en geeft daarnaast een uitgebreide reactie op de stukken.*

Reactie
Wij hebben uw opmerkingen met betrekking tot het planMER zo veel als mogelijk verwerkt. Daarnaast heeft er een gesprek plaatsgevonden tussen het Hoogheemraadschap van Delfland en het projectteam van De Vlietlijn. In dit gesprek zijn de bevindingen en aandachtspunten uit uw zienswijze besproken en zijn vervolgacties afgesproken.

4. Doorontwikkeling Binckhorst

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staan alle zienswijzen en de bijbehorende antwoorden over De Doorontwikkeling Binckhorst. In deze eerste paragraaf volgt een algemene uitleg per thema, omdat daar meerdere reacties op binnen zijn gekomen. In paragraaf 4.2. volgen achtereenvolgens de beantwoording van de individuele zienswijzen.

4.1.1 Bereikbaarheid, mobiliteit & De Vlietlijn

De aanleg van De Vlietlijn is een essentieel onderdeel van de gebiedsontwikkeling Binckhorst. In de MIRTverkenningsfase is tramvariant (1T) als voorkeursvariant gekozen. Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat deze variant goed aansluit bij de toekomstige ontwikkeling van het gebied en bij de ambitie om lopen, fietsen en openbaar vervoer een grotere rol te geven in de bereikbaarheid van de regio.

In het planMER zijn de effecten van De Vlietlijn op de omgeving onderzocht. In de komende ontwerpfase worden deze onderzoeken verder verdiept. Daarbij wordt onder meer gekeken naar geluid, trillingen, verkeersveiligheid, de inrichting van haltes en de inpassing van groen en ecologische waarden. Waar nodig en mogelijk worden maatregelen uitgewerkt om effecten te beperken.

De Vlietlijn wordt daarmee niet alleen beschouwd als een nieuwe openbaarvervoerverbinding, maar als onderdeel van een bredere opgave waarin woningbouw, bereikbaarheid, leefbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving in samenhang worden afgewogen. Daarbij zoeken wij steeds naar een balans tussen de belangen van huidige bewoners, ondernemers en gebruikers van het gebied én de behoeften van toekomstige generaties.

We streven voor de Binckhorst naar een autoluwe inrichting met maatregelen voor de veiligheid van fietsers en voetgangers, goede zichtlijnen, adequate verlichting en veilige oversteekbaarheid, en waar mogelijk een snelheidsregime van 30 km/uur. Totdat De Vlietlijn in exploitatie is, wordt een tijdelijke busbaan aangelegd om de huidige buslijn beter te laten doorstromen. Vanuit de doorontwikkeling worden mobiliteitshubs strategisch gepositioneerd nabij centrale plekken in de Binckhorst. Hierin vindt parkeren voor bewoners, werknemers en bezoeker plaats. Daarnaast is er ruimte voor deelmobiliteit en bijvoorbeeld een logistiekpunt. Hoewel in de Binckhorst wordt gestreefd naar een autoluwe inrichting, is er ook ruimte voor de auto omdat er altijd bewoners, bezoekers en ondernemers zijn die deze hard nodig hebben.

Bedrijven langs het beoogde tracé blijven ook in de toekomstige situatie bereikbaar, zij het soms met een gewijzigde ontsluiting. Tijdens de uitvoering blijft de bereikbaarheid voor hulpdiensten gegarandeerd, al kunnen tijdelijke verkeersmaatregelen per fase verschillen.

4.1.2 Ruimtelijke transformatie en positie van bedrijven

De Binckhorst wordt ontwikkeld als gemengde stadswijk; wonen, werken en voorzieningen komen in samenhang. Alleen voor het Mercurisukwartier (Noord) geldt deels een uitzondering; daar wordt wonen van bedrijvigheid gescheiden.

De realisatie van alle ambities en uitgangspunten uit het IGP is niet mogelijk bij behoud van alle bestaande bedrijvigheid. In het huidige omgevingsplan zijn de bestaande bedrijven als gegeven opgenomen. Uitgangspunt daarbij was dat deze niet belemmerd worden in hun bedrijfsvoering door de gebiedsontwikkeling. Voor een verdere ontwikkeling van de Binckhorst en de aanleg van De Vlietlijn is dat uitgangspunt echter niet houdbaar. Bedrijven en andere grondgebruikers blijken te veel beperkend voor het programma en de realisatie van noodzakelijke (groen)voorzieningen voor een leefbare en duurzame woonwijk. Voor de aanleg van De Vlietlijn geldt daarnaast dat deze (gedeeltelijk) over particuliere percelen loopt, waardoor het fysiek onmogelijk is om de panden waarin de bedrijven gevestigd zijn te handhaven. De consequentie is dat

bestaande functies (bedrijven) niet allemaal behouden kunnen blijven. In dat geval gaat de gemeente met deze eigenaren in gesprek.

Het IGP maakt woningbouw mogelijk binnen de richtafstanden van bestaande bedrijven. Indien bedrijven niet kunnen worden uitgeplaatst, kan dit betekenen dat hinderbeperkende maatregelen dienen te worden toegepast, zoals maatregelen aan de gevel of bronmaatregelen bij bedrijven.

Voor de ruimtelijke transformatie en positie van bedrijven gelden de volgende uitgangspunten:

- Het uitgangspunt uit het huidige omgevingsplan, dat bestaande bedrijven mogen blijven zitten en niet worden belemmerd in hun bedrijfsvoering, wordt losgelaten.
- Daarnaast zal de gemeente actief met de bedrijven in gesprek gaan over verwerving. Uitgangspunt is hierbij minnelijke verwerving. Naast de minnelijke verwerving zal ook een onteigeningsprocedure worden gestart voor het geval geen overeenstemming wordt bereikt. (zie ook 4.1.3)
- Op de GAVIkavel wordt voorzien in planologische compensatie voor bedrijven die moeten worden uitgeplaatst. Er wordt nu gewerkt aan een wijziging van het omgevingsplan voor de GAVI-kavel. In die wijziging omgevingsplan zal juridisch planologisch worden geborgd dat er op de Gavi-kavel een bedrijventerrein moet komen conform de voorwaarden genoemd in de omgevingsverordening van de provincie Zuid-Holland.
- Bedrijven die onder de compensatieafspraken met de Provincie op de GAVI-kavel (Bestuursovereenkomst Binckhorst) vallen, worden (op termijn) niet meer planologisch mogelijk gemaakt, waardoor op deze locaties geen (nieuwe) bedrijven met grote richtafstanden kunnen komen.
- Nieuwe bedrijvigheid in de Binckhorst wordt alleen toegestaan mits passend in gemengd gebied (maximaal milieucategorie 2 dan wel maximale richtafstand van 10 meter voor geluid en 30 meter voor geur en gevaar).
- In het Mercuriuskwartier wordt hoofdzakelijk ingezet op ruimte voor bedrijvigheid. In een deel van het Mercuriuskwartier (Mercuriuskwartier Noord) worden bedrijven vergelijkbaar met milieucategorie 3.1 en, mits de richtafstanden dat toestaan, eventueel milieucategorie 3.2 toegestaan. In dat deel van het Mercuriuskwartier zal geen (nieuwe) woningbouw worden mogelijk gemaakt. In het zuidelijk deel van het Mercuriuskwartier, waar wel woningbouw is toegestaan, zijn enkel bedrijven toegestaan die – al dan niet na maatregelen –vergelijkbaar zijn met een bedrijf in milieucategorie 2 (oftewel maximale richtafstanden van 10 meter voor geluid en 30 meter voor geur en gevaar).
- Het rangeerterrein van Prorail blijft behouden.
- De richtafstanden van Basal, Jachtwerf De Haas, Maison Kelder, Renewi en de HTM-locatie liggen over een groot deel van de beoogde ontwikkeling in de Trekvlietkwartier en de Binckhaven. Deze bedrijven vormen – zonder uitplaatsing dan wel hinderbeperking – een belemmering voor de doorontwikkeling van de Binckhorst.
- Voor Maison Kelder en HTM is de inzet om te onderzoeken of verplaatsen van de functie binnen of nabij de Binckhorst met hinderbeperkende maatregelen mogelijk is.
- Voor de watergebonden bedrijven Basal en Jachtwerf De Haas is de inzet om de richtafstanden verder te beperken. In overleg met deze bedrijven wordt onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden om de richtafstanden te beperken. Daarmee ontstaat meer ruimte voor woningbouw en kan een prettige en gezonde woon- en leefomgeving worden gecreëerd, zonder dat deze Binckhorst-specifieke en watergebonden bedrijven moeten worden verplaatst.
- Voor het afvalcluster zijn naar aanleiding van het genomen collegebesluit (RIS325005) op de aangewezen locaties van de voorkeursvariant ruimtelijke reserveringen vastgelegd. Voor de mogelijke uitbreiding van het bedrijventerrein Westvlietweg wordt momenteel verder onderzocht of een groot afvalbrengstation en enkele onderdelen van HMS kunnen worden herhuisvest als onderdeel van het gebiedsprogramma. Indien de huisvesting de buurgemeenten zal raken, worden deze in de verdere planvorming betrokken.

In samenhang met het Ruimtelijk kader, de beoogde fasering en de uitkomsten van het planMER kunnen de hiervoor genoemde bedrijven (tijdelijk) wel of niet ingepast worden. Er zijn hiervoor verschillende opties:

- Inpassen bedrijven (al dan niet in combinatie met verplaatsing binnen Binckhorst) mits maatregelen worden getroffen (reductie geluid / geur, inpakken, aanpassen installaties, etc);
- Bestaande bedrijven nog voor een bepaalde periode mogelijk maken;
- Bedrijven niet meer planologisch mogelijk maken.

Met behulp van specifiek overgangsrecht (bijvoorbeeld persoonsgebonden) en voorwaardelijke verplichtingen kan straks in de wijziging van het omgevingsplan voor de bedrijven een juridische overgangssituatie geregeld worden. Daarnaast zal de gemeente actief met de bedrijven in gesprek gaan over verwerving, dan wel het treffen van maatregelen om de richtafstanden te beperken. De benodigde maatregelen zullen worden geborgd in de wijziging van het omgevingsplan.

4.1.3 Verplaatsing en schadeloosstelling

Indien bedrijven moeten verplaatsen, wordt uitgegaan van volledige schadeloosstelling op basis van wettelijke uitgangspunten en jurisprudentie. Dit omvat kosten voor verwerving, herinrichting en eventuele inkomensschade. Bij verplaatsing wordt gekeken naar passende alternatieve locaties, waarbij de ondernemer zelf verantwoordelijk blijft voor het vinden van een nieuwe vestiging. Zelfrealisatie op private grond is mogelijk wanneer eigenaren bereid en in staat zijn om plannen uit te voeren conform de gemeentelijke kaders en fasering.

4.1.4 Voorzieningen en clustering

Het IGP zet in op een gebalanceerd voorzieningenaanbod, waaronder supermarkten, om een complete stadswijk te realiseren. Het wijkhart nabij de Binckhorstlaan en Zonweg wordt ingericht als centrale plek met dagelijkse voorzieningen, horeca en maatschappelijke functies. Concentratie van voorzieningen biedt synergievoordelen en draagt bij aan levendigheid.

4.1.5 Impact Campus en werkruimte

Het Mercuriuskwartier en Binckhaven worden verder ingericht als toekomstbestendige werkgebieden.
Het Mercuriuskwartier is de schakel tussen het centrum van de stad en de regio. Het is de plek voor maakindustrie en stadsverzorgende bedrijvigheid uit het MKB. De Binckhaven is het kloppende hart van de Haagse Impact Economy waar alles draait om doing good & doing business. Er wordt ingezet op intensief ruimtegebruik, gestapelde bedrijfsgebouwen en een mix van functies zoals onderwijs, horeca en evenementen.
Dit bevordert levendigheid en dubbelgebruik van ruimte. Betaalbaarheid van bedrijfsruimte wordt samen met marktpartijen opgepakt.

4.1.6 Groen, biodiversiteit & openbare ruimte

De inrichting van de Binckhorst volgt het principe ‘groen, tenzij’, er wordt volwaardig groen toegevoegd zodat minimaal de groennorm van 8 m² per woning wordt gehaald. Het Waterfrontpark, een essentieel onderdeel van de ruimtelijke visie, wordt ontwikkeld met behoud van het watergebonden karakter van de Binckhorst en draagt bij aan klimaatbestendigheid, biodiversiteit en gezondheid in dit verdichte stedelijke gebied.

De omvang van het park is gebaseerd op ruimtelijke ambities, vervult een stadsbrede functie en vormt een groene schakel tussen vier Haagse stations. Ter borging van kwaliteit en leefbaarheid wordt het 3- 30-300-principe als monitoringstool toegepast en zijn bezonning en schaduwwerking kwalitatief beoordeeld, met streefwaarden zoals minimaal 50% zon op verblijfsplekken om 14.00 uur. Waar kap of instandhouding aan de orde is, is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd; compensatie en zorgvuldig beheer zijn daarbij uitgangspunten. Daarnaast worden groene kades en een aantrekkelijke, verrassende waterkant nagestreefd, met

aandacht voor ecologische verbindingen (zoals de Broeksloot) en natuurvriendelijk beheer. Totdat definitieve parkdelen beschikbaar zijn, worden tijdelijke groene invullingen zoals het Proefpark ingezet.

4.1.7 Gezondheid & leefomgeving

Gezondheid is in het PlanMER integraal beoordeeld via een toetsingskader met gezondheidskundige streefwaarden voor onder meer luchtkwaliteit, geluid, geur en hittestress. Deze streefwaarden zijn deels strenger dan de wettelijke normen en zijn opgesteld in samenspraak met GGD en gemeentelijke beleidsmedewerkers. De beoordeling is kwantitatief, met kaarten en scores per locatie. Naast beschermende factoren wordt ook ingezet op bevorderende factoren zoals stedelijk groen en nabijheid van eerstelijnszorg. Dit sluit aan bij één van de dragende principes voor de ontwikkeling van het gebied “Groen om de hoek”.

Het creëren van luwteplekken en vergroening krijgt prioriteit. Bij hoge geluidniveaus worden afschermende bouwoplossingen overwogen, eenzijdige oriëntaties van woningen worden zoveel mogelijk vermeden en waar nodig gecompenseerd met luwteplekken.

4.1.8 Luchtkwaliteit & afstanden tot drukke wegen

Voor gevoelige functies geldt een toetsingswaarde van minimaal 25 meter afstand tot wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal (specifiek Binckhorstlaan, Mercuriusweg, Supernovaweg, Maanweg, Zonweg). Bij afwijking worden mitigerende maatregelen gevraagd, zoals verkeersluwe inrichting en emissievrije zones.

Het aantal blootgestelden aan luchtverontreiniging en geluid wordt kwantitatief in beeld gebracht via dosiseffectrelaties en contourkaarten. Voor geur wordt het aantal woningen binnen contouren geschat op basis van oppervlakteverdeling per bouwblok.

4.1.9 Parkeren en laad- en losvoorzieningen [AH1.1]

Parkeren op eigen terrein blijft verplicht bij nieuwbouw en transformatie. Het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg wordt beperkt en betaald om ruimte vrij te maken voor groen en infrastructuur (met name voor langzaam verkeer en OV). Voor winkels en bedrijven, wordt gezocht naar oplossingen voor laden en lossen en parkeren op eigen terrein (dus niet op de openbare weg). In sommige varianten is daar beperkt ruimte voor beschikbaar, ; in andere varianten niet. Waar nodig vindt een nadere uitwerking in alternatieven plaatswordt gekeken naar alternatieven, bijvoorbeeld via collectieve inpandige parkeervoorzieningen of centrale hubs. Tarieven voor het parkeren in garages worden bepaald door marktpartijen;, de gemeente heeft hierin geen directe rol.

4.1.10 Water, grondwater & Delfland

Voor werken in of nabij waterkeringen en oppervlaktewaterlichamen geldt een vergunningplicht en moet worden getoetst aan beleidsregels van het Hoogheemraadschap van Delfland (o.a. Beleidsregel medegebruik Waterkeringen, dempen/graven, werken in profiel van wateren). Het standstillbeginsel is hierbij leidend, toename van verharding wordt beoordeeld via de watersleutel en waar nodig gecompenseerd. Bemaling, lozingen en effecten op grondwaterstroming (zetting, infiltratie) worden in uitwerking en vergunningen meegenomen. Tot slot mag de doorvaarbaarheid/CEMT-klasse van de Trekvliet niet worden belemmerd en zal dit in de vervolgfase expliciet worden getoetst.

4.1.11 Erfgoed, cultuur & Binckplekken

De robuuste, rauwe, ambachtelijke en experimentele identiteit van de Binckhorst wordt voortgezet. Binckplekken fungeren als cultuurhistorische ankers en zijn gericht op gemeenschappelijk gebruik en zichtbaarheid van erfgoed. Voor hoogbouw nabij kasteeltuin is een bezonninganalyse uitgevoerd in het planMER. Binckplekken worden straks geborgd in de wijziging van het omgevingsplan. Er wordt gewerkt aan een levendig wijkhart met programmering van maatschappelijke en culturele functies. Voor creatieve bedrijvig-

heid wordt onder meer de locatie Pollux verkend (podium/nachtcultuur, onder voorbehoud van nabijheid tot wonen).

4.1.12 Monitoring

Vanuit de Omgevingswet is verplicht om de effecten die in het planMER beschreven zijn te evalueren, zowel tijdens als na de realisatie van het project. Hiervoor dient een monitorings- en evaluatieprogramma te worden ingericht. In het planMER is hiervoor een eerste aanzet gedaan. Dit programma volgt of de voorspelde milieueffecten daadwerkelijk optreden en of maatregelen goed werken. Als uit monitoring blijkt dat effecten anders zijn dan verwacht, kunnen plannen worden aangepast. Het IGP zal nog voor zowel De Vlietlijn als de Doorontwikkeling nader worden uitgewerkt. Deze uitwerking werkt ook door in de (aanpak van de) monitoring. De gemeente Den Haag geeft hier ook invulling aan door een stadsbrede aanpak en de aansluiting bij de monitoring in het kader van de omgevingsvisie van de gemeente Den Haag.

4.1.13 Gebiedspaspoorten & procedure

Nadat het IGP in het college als uitgangspunt is vastgesteld, wordt dit juridisch en planologisch geborgd in de wijziging van het omgevingsplan. De ruimtelijke uitwerking vindt vervolgens plaats middels het opstellen van gebiedspaspoorten, zoals beschreven in het ontwikkelkader. In het IGP zijn er bouwvelden aangegeven die als eerste ontwikkeld kunnen worden, deze behoren tot fase 1 van de doorontwikkeling.

Voor de gebiedspaspoorten die in fase 1 vallen is afgesproken om hier al te starten met de voorbereiding van een gebiedspaspoort voordat het wijzigingsplan Omgevingsplan als juridisch-planologisch kader is vastgesteld. Hier gelden de volgende voorwaarden voor:

- Een beeldkwaliteitsplan (op hoofdlijnen) is vastgesteld door het college en voor de betreffende locatie zijn locatiespecifieke beeldkwaliteitseisen vastgelegd
- Een buitenruimteplan 1e fase, waarin de onder- en bovengrondse randvoorwaarden t.a.v. de openbare ruimte zijn vastgelegd
- De locatie ligt in fase 1 zoals aangegeven in het hoofdstuk Fasering dat onderdeel uitmaakt van het IGP
- Op basis van spelregels en (beleid)uitgangspunten beschreven in het IGP zijn specifieke (beleids)regels opgesteld voor het ontwikkelveld / paspoortgebied
- De spelregels voor het uitruilen van programma zijn uitgewerkt, indien dit van toepassing is
- Een beeldkwaliteitsplan (op hoofdlijnen) is vastgesteld door het college en voor de betreffende locatie zijn locatiespecifieke beeldkwaliteitseisen vastgelegd

Het uitgangspunt is dat vervolgens de wijziging van het omgevingsplan het toetsingskader zal vormen voor aanvragen omgevingsvergunning.

De opgenomen kaarten en de spelregelkaart in het IGP zijn indicatief en hieraan kunnen geen rechten ontleend worden. Deze geven slechts een globale/mogelijke uitwerking van de uitgangspunten die worden benoemd in het IGP. De daadwerkelijke juridisch planologische uitwerking zal echter plaats vinden in de wijziging van het omgevingsplan.

4.1.14 Betaalbaarheid & Programma

Het programma werkt met differentiatie en flexibiliteit per kwartier en plot. De beoogde woningbouw in de Binckhorst bedraagt 7.000 tot maximaal 8.050 extra woningen bovenop de 5.000 uit het huidige omgevingsplan. Het IGP bepaalt het minimale en maximale programma per kwartier. In de wijziging van het omgevingsplan zal een nadere verdeling per ontwikkelveld en/of gebiedspaspoort worden opgenomen.

Het aandeel gereguleerde (betaalbare) woningen is vastgesteld op 70%, lager dan de 80% uit de Woonvisie 2040, passend bij het streven naar een “complete stadswijk” met ruimte voor diverse doelgroepen en segmenten. De prijsgrenzen voor het sociale programma en middenhuur sluiten aan bij landelijke kaders.

Binnen het normatieve programma zoals dat per kwartier als uitgangspunt is vastgelegd in het IGP is uitruil en verevening tussen gebiedspaspoorten mogelijk, mits het totaalprogramma per kwartier wordt gerealiseerd. De regels daarvoor zullen worden vastgelegd in de wijziging van het omgevingsplan.

4.1.15 Financiën & Kostenverhaal

De financiële haalbaarheid verschilt per kwartier, maar wordt als realistisch beschouwd. Bij de uitwerking naar gebiedspaspoorten/bouwenveloppen wordt de financiële haalbaarheid per gebied verder gedetailleerd, inclusief kostenverhaal en eventuele verrekening. De gemeente is verplicht om kosten die de gemeente maakt om bijvoorbeeld de openbare ruimte in te richten in rekening te brengen bij initiatiefnemers van bouwplannen. Dit heet kostenverhaal. Kostenverhaal is aan de orde bij het toestaan van nieuwe bouwmogelijkheden. Bij een initiatiefnemer kunnen niet meer kosten verhaald worden dan het project kan dragen.

PPT-criteria (profijt, proportionaliteit, toerekenbaarheid) is van toepassing in die gevallen dat er gebiedsoverstijgende kosten voor de gemeente zijn. Waar kostenverhaal bij ontwikkelende partijen van toepassing is, vindt dit bij voorkeur plaats via vrije contractvorming, waarbij voor beide partijen de financiële en juridische aspecten wederzijds worden geborgd. De definitieve kostenverhaalsregels worden vastgesteld bij de wijziging van het omgevingsplan. Deze regels bepalen dat bijdragen van ontwikkelaars nooit hoger mogen zijn dan de opbrengst uit vastgoedontwikkeling. Daarmee worden partijen beschermd tegen disproportionele kosten. Waar nodig wordt ingezet op beschikbare subsidies om de woningbouwproductie te versnellen. Daarnaast blijft publieke dekking, bijvoorbeeld via subsidies of gemeentelijke investeringen, mogelijk en nodig. Dit is met name relevant in gebieden waar sprake is van hoge verwervingskosten. Op deze manier blijft het programma financieel uitvoerbaar, ook wanneer opbrengsten in delen van het gebied beperkt zijn.

4.1.16 Fasering

De fasering is ingericht om “affe buurtjes” te realiseren, met een nadruk in fase 1 op het wijkhart ten gunste van de gehele Binckhorst. De fasen na fase 1 zijn indicatief. Na vaststelling van de wijziging omgevingsplan kunnen projecten die passen binnen de planregels worden ingediend en vergund.

4.1.17 Bouwen, hoogte en dichtheid

Als basis geldt een bouwhoogte van 20 m (basislaag) en 40 m (middenbouw), met zoekgebieden voor torens tot 70, 110 en 140 meter, om een gevarieerd hoogteprofiel en luchtig stadssilhouet te realiseren. De precieze locaties van hoogteaccenten worden bepaald bij de uitwerking van het IGP in de wijziging van het omgevingsplan. Ontwikkelvelden en de spelregelkaart zijn conceptueel en rechten kunnen er niet aan worden ontleend. Verbindingen over ontwikkelvelden zijn indicatief en kunnen van positie wijzigen.

4.1.18 Participatie, afspraken en regie

Zowel voor De Vlietlijn als voor de doorontwikkeling van de Binckhorst zijn diverse participatiebijeenkomsten georganiseerd. Voor de doorontwikkeling is ook een participatieverslag toegevoegd aan de stukken die ter inzage hebben gelegen. Na de terinzagelegging heeft bovendien een inloopbijeenkomst plaatsgevonden om het vervolgproces toe te lichten.

Voor de doorontwikkeling zijn aanvullende afspraken gemaakt over de voortzetting van de participatie, zoals een Binckmarkt en overleg met de bewonersorganisatie en deeltafels. Waar privaatrechtelijke afspraken bestaan en zijn vastgelegd, worden deze gerespecteerd. In het proces van totstandkoming van het IGP zijn informerende bijeenkomsten met ontwikkelaars gehouden. Het IGP voert meer regie over de ruimtelijke samenhang en kwaliteit, ook waar het gronden van private partijen betreft, via onder meer het ontwik-

kelkader, gebiedspaspoorten, samenwerkings-overeenkomsten en het wijzigen van het omgevingsplan. Bovendien is het IGP erop gericht meer woningbouw mogelijk te maken dan het vigerende omgevingsplan, onverminderd de gelding van eventuele privaatrechtelijke afspraken.

4.2 Zienswijzenbeantwoording

In deze paragraaf staan alle zienswijzen en de bijbehorende antwoorden over de doorontwikkeling van de Binckhorst. De opbouw van dit hoofdstuk is als volgt: eerst worden de zienswijzen van inwoners behandeld, daarna de zienswijzen van bedrijven en (overheids)organisaties.

In dit onderdeel is een aantal zienswijzen van inwoners gebundeld beantwoord. Deze indieners hebben gebruikgemaakt van hetzelfde format, waardoor de ingediende vragen inhoudelijk overeenkomen. Om herhaling te voorkomen en de leesbaarheid te vergroten, zijn deze zienswijzen samengevoegd.

ID84

Zienswijze: Inwoner

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op het onderwerp dat u heeft benoemd.

> *Er zijn geen schepen ingetekend aan de kade. Waarom is dit zo? En mogen wij hier niet blijven liggen?*

Reactie:
In het huidige omgevingsplan zijn de werkschepen al niet meer toegestaan. Voor de ontwikkeling en realisatie van het Waterfrontpark is een vrij toegankelijke openbare kade voorzien. Dit strookt niet bij de huidige ingebruikname van de kade door woonschepen. Daarom is het de ambitie in het IGP dat ook de woonschepen niet meer bestemd worden en op termijn dus verdwijnen. Hierover zal los van het IGP bestuurlijke besluitvorming over plaatsvinden. In de wijziging van het omgevingsplan wordt bepaald of er nog ruimte is voor een beperkt aantal woonschepen.

Conclusie:
Wij hebben uw zienswijze voor kennisgeving aangenomen.

ID217

Zienswijze: Inwoner

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

1. *Openbaar vervoer*

- *De Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg zijn niet geschikt voor een tram en ook niet geschikt te maken.*
- *Als je toch niet op het geld let kun je beter een ondergrondse metro bouwen. In Parijs werkt dat heel goed.*
- *Waarom is een bus dan niet goed genoeg? Die nieuwe extra lange bussen zijn best cool.*

Reactie
De Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg hebben weinig ruimte. Daardoor is het niet mogelijk om hier een trambaan aan te leggen die helemaal los ligt van het autoverkeer. Hier is gekozen voor een variant waarbij de tram samen met het autoverkeer rijdt.

Er is door de gemeente Leidschendam-Voorburg onderzoek gedaan naar een tunnel waarbij de tram nog voor de kruising Westenburgstraat/Maanweg dit komt tot bij station Voorburg rijdt, op verzoek van de gemeenteraad van Leidschendam Voorburg (motie 911). Daaruit blijkt dat deze oplossing kwalitatieve voordelen biedt ten opzichte van de maaiveldvariant, vooral op het gebied van leefomgeving, maar deze voordelen zijn gekoppeld aan vier keer hogere kosten, aanzienlijke hinder tijdens de bouw, risico's bij ondergronds bouwen in (dicht) stedelijk gebied en weinig extra kansen voor ontwikkeling geeft. Daarnaast kan de aanleg van een dergelijke tunnel ideeën zoals van een Huygenstunnel in de weg zitten, behalve als we deze gelijktijdig aanleggen. De planhorizon van de Huygenstunnel ligt rond 2050-2070, daarop kan De Vlietlijn en de Doorontwikkeling van de Binckhorst niet wachten. In de bestuursovereenkomst uit november 2023 staat dat de Huygenstunnel niet onmogelijk moet worden gemaakt, maar nu geen onderdeel van de plannen is. Bovendien veroorzaakt de tram geen problemen op de kruising Regulusweg–Maanweg, omdat de tram daar met het autoverkeer meerijdt. Ook zonder de tram is dit kruispunt een knelpunt.

In de MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst zijn verschillende mogelijke routes en vormen van openbaar vervoer onderzocht, waaronder ook busvarianten. Uit deze vergelijking kwam variant 1T, een tramverbinding, als beste naar voren. Uit de onderzoeken blijkt dat een bus niet genoeg capaciteit heeft om de verwachte reizigersstromen te kunnen vervoeren. Dit geldt voor alle typen bussen. De tram scoort beter op vervoerwaarde (hoeveel reizigers worden vervoerd) en deze sluit beter aan op het bestaande ov-netwerk.

2. *Wonen*
...komt er meer lawaai en trillingen van de tram....

Reactie
In het planMER zijn de effecten van De Vlietlijn op de omgeving onderzocht. In de komende ontwerpfase worden deze onderzoeken verder verdiept. Daarbij wordt onder meer gekeken naar geluid, trillingen, verkeersveiligheid, de inrichting van haltes en de inpassing van groen en ecologische waarden. Waar nodig en mogelijk worden maatregelen uitgewerkt om effecten te beperken.

3. *Auto*

- *We delen onze auto ook maar omdat de Geestbrug ook voor ons misschien dicht gaat kan dat niet meer.*
- *Als er mensen die niet uit de buurt komen op visite komen kunnen ze nergens meer parkeren of gaat het te veel geld kosten en dan wordt het minder gezellig of ze komen minder vaak.*

Reactie:
Uit het onderzoek blijkt dat de Geestbrugweg in de toekomst veel drukker wordt door de groei van de Binckhorst, maar ook door andere ontwikkelingen in de regio. Dit komt niet door de komst van de tram. De Vlietlijn vermindert deze toename zelfs enigszins. Om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren, zijn daarom maatregelen nodig om het autoverkeer te beperken. Ook de tram rijdt beter door als deze maatregelen worden genomen. In het verkeersonderzoek en het planMER zijn verschillende maatregelpakketten onderzocht.

Met de betrokken partners is besloten dat aanvullend een regionaal bereikbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd. De uitvoering daarvan vindt plaats in nauwe samenwerking tussen de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag en overige stakeholders. In het regionaal bereikbaarheidsonderzoek zal onder

meer gekeken worden naar de grote verkeersknelpunten in een regionale context, zoals de aansluiting op de A12 en de aansluiting van de Haagweg op de Geestbrugweg. Ook zal worden onderzocht op welke wijze de verkeersintensiteiten van het autoverkeer kunnen worden verlaagd op onder andere de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg waardoor een meer verkeersveilige en groene inrichting mogelijk is. Een belangrijk deel van de oplossing is het omlaag brengen van de verkeersintensiteiten op de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg waardoor een meer verkeersveilige en groene inrichting mogelijk is.

Dit betekent dat voor wat betreft de keuze in de maatregelpakketten, zoals deze zijn beschreven in het ontwerp IGP, een pas op de plaats zal worden gemaakt en dat op dit moment in het proces nog geen definitieve keuze voor één van de maatregelpakketten wordt gemaakt. Na uitvoering van het regionale bereikbaarheidsonderzoek zal verdere besluitvorming op dit onderdeel moeten plaatsvinden. Inmiddels heeft wel besluitvorming in de gemeente Den Haag plaatsgevonden over het realiseren van een vrije busbaan op de parallelbaan aan de oostkant van de Binckhorstlaan. Dit is één van de maatregelen die is opgenomen in de verkeersmaatregelpakketten. Deze maatregel zal wel worden uitgevoerd. Vooruitlopend op het regionale bereikbaarheidsonderzoek worden – waar mogelijk – wel al de aanbevelingen die in het MER zijn gedaan opgevolgd. In het MER wordt bijvoorbeeld ook de aanbeveling tot vervolgonderzoek gedaan.

Omdat VoorburgWest nu al een hoge parkeerdruk heeft, werkt de gemeente aan een extra parkeerstrategie. Voor de korte termijn wordt gekeken naar het aanpassen van de tijden van de blauwe zone, zodat deze aansluiten op de tijden van het betaald parkeren in de Binckhorst. Deze parkeerstrategie zal aansluiten op het te ontwikkelen parkeerbeleid van Leidschendam-Voorburg. Hierover vindt tussen de gemeenten overleg plaats.

> **4.** *Wonen*
> *We zijn hier juist komen wonen omdat het lekker rustig is, maar als het plan doorgaat, wordt het allemaal veel drukker. Er komen meer mensen, meer lawaai, meer auto's, meer trams, en het wordt onveiliger op straat.*

Reactie
Wij herkennen ons niet in uw constatering. Het klopt dat er meer mensen komen wonen op de Binckhorst, waardoor de omgeving drukker zal worden, maar hierdoor zal de -onveiligheid op straat niet toenemen.
Wij zoeken steeds naar een balans tussen de belangen van huidige bewoners, ondernemers en gebruikers van het gebied én de behoeften van toekomstige generaties. Zie voor wat betreft effecten, ook de beantwoording onder punt 2.

> **5.** *Werken*
> *We hebben grote zorgen over onze werkplaats die jullie onnodig willen slopen voor de tram omdat jullie daar ook liever huizen willen bouwen.*

Reactie
Om De Vlietlijn te kunnen aanleggen, moet de gemeente bepaalde panden aankopen. Als daarvan sprake is zal de gemeente actief met de betrokken eigenaren en gebruikers in gesprek gaan over verwerving. Deze panden worden daarna gesloopt. Als dit nodig is, wordt dit gedaan volgens de geldende regels en procedures.

> **6.** *IGP*
> *Het IGP vind ik geen goed plan. Het is ook nog niet af, in het bijzonder denk ik dat nog niet goed genoeg is nagedacht over: het openbaar vervoer en hoe dat er uit gaat zien.*

Reactie
Het IGP vormt de basis om te bepalen of De Vlietlijn goed kan worden ingepast in het gebied. Daarbij wordt aangesloten op eerdere besluiten over de voorkeursvariant uit het MIRTproces. In deze nota zijn de reacties

en de antwoorden opgenomen op het ontwerp van het IGP. Een aantal reacties heeft direct geleid tot aanpassingen van het IGP, andere reacties worden op een later moment meegenomen bij de uitwerking van het programma, projecten of maatregelen. De aanpassingen worden verwerkt in een definitief IGP, een definitief planMER en een definitief SO+ waarover besluitvorming kan plaatsvinden. Hierna kan toegewerkt worden naar een verdere uitwerking in een Voorlopig Ontwerp, op basis van uitgangspunten zoals wat er technisch wel en niet mogelijk is. Vervolgens wordt dit ontwerp verder uitgewerkt in een Definitief Ontwerp.

Conclusie
Onderstaande punten worden meegenomen naar een volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

2	Geluid en trillingen	In het Voorlopig Ontwerp van De Vlietlijn worden maatregelen tegen geluid en trillingen beoordeeld en – waar nodig en mogelijk – opgenomen in het ontwerp.
3	Verkeersmaatregelen	Er wordt een regionaal bereikbaarheidsonderzoek uitgevoerd waarna besluitvorming over het aanvullend maatregelenpakket voor verkeersmaatregelen zal plaatsvinden.
4	Parkeerstrategie	Er wordt gewerkt aan een extra parkeerstrategie.

ID69, ID138

Zienswijze: Binckhorstbewoners

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

1. *Mobiliteit*

- *Kies voor de Tunnelvariant bij De Vlietlijn.*
- *Wij suggereren daarnaast om op de plek van het HTM-terrein een extra mobiliteitshub te plaatsen met een capaciteit van 500 plaatsen.*
- *Maak een veilige extra oversteek voor voetgangers over de uitmonding van de A13- Binckhorstlaan.*
- *Neem concrete maatregelen ter verbetering van verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers. Het gaat hierbij over veilige passages van drukke kruispunten, maar ook over de sociale veiligheid in en om alle fiets en voetgangerstunnels.*
- *We vragen in het IGP een gewijzigde en onderbouwde berekening te maken van de parkeerbehoefte rekening houdend met de hierboven genoemde factoren en wij adviseren de berekeningen en plaatsing van mobiliteits c.q. parkeerhubs daaraan aan te passen met een concreet uitvoeringsplan.*
- *Zorg voor betaalbare parkeeroplossingen voor bewoners: dat kan door gemeentelijke mobiliteitshubs en/of door het verankeren van prijsafspraken voor parkeren met projectontwikkelaars in vergunningen en verbeteren van betaalbaarheid voor bestaande complexen.*
- *Voer overal een maximumsnelheid van 30 km per uur in, behalve op de Supernovaweg/Regulusweg, het Noordelijk deel van de Binckhorstlaan, de Mercuriusweg en de Rotterdamsebaan.*
- *Herschrijf het planMER met volledig meenemen van de Netwerkstrategie CID en Binckhorst en de gevolgen van die verkeersveranderingen voor alle leefbaarheidsaspecten.*
- *Onderzoek mogelijkheden voor verbindingen met Delft/ Voorburg/ Den Haag en Leiden via de (Trek) vliet.*
- *Worden grotere infrastructurele ingrepen gedaan op autoverkeer om leefbaarheid te verbeteren?*
- *Voorzie overgangsmaatregelen voor huidige bewoners bij vergunningen, zoals tijdelijke vergunningen, modulaire garages of compensatie.*

Reactie
In het definitieve IGP is gekozen voor de tunnelvariant ter hoogte van de sporendriehoek in Den Haag. Rond Binckhaven zijn al enkele garages aanwezig. Deze kunnen op beperkte schaal ook al gebruikt worden als mobiliteitshub. Een grote hub past hier niet, omdat dit niet aansluit bij de gewenste verdichting en de ontwikkeling van het gebied.

Langs de Binckhorstlaan, tussen de Zonweg en Binckhaven (over de uitmonding van de A13- Binckhorstlaan) komt geen oversteek op straatniveau voor voetgangers en fietsers. Dit zou de doorstroming van het verkeer te veel hinderen en levert te weinig voordeel op. In het Verkeersnetwerk CID-Binckhorst is wel een ongelijkvloerse oversteek (een kruising waar wegen elkaar niet op hetzelfde niveau kruisen, door bijvoorbeeld een brug) nabij de kruising Binckhorstlaan-Mercuriusweg als optie opgenomen. De besluitvorming hierover wordt nog in 2026 verwacht.

Er worden op meerdere plekken maatregelen genomen om de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers te verbeteren. Het Basispakket Mobiliteit bevat onder andere vrijliggende fietspaden, ongelijkvloerse kruisingen en de herinrichting van straten. Deze maatregelen moeten de oversteekbaarheid verbeteren en conflicten tussen verkeersdeelnemers verminderen. Omdat sociale veiligheid in tunnels en op rustige fietsroutes belangrijk is, wordt bij het ontwerp gelet op goede zichtlijnen, verlichting en routes langs bebouwing.

In de Binckhorst moeten ontwikkelaars parkeren volledig op eigen terrein oplossen. Daarnaast is het doel om de parkeervraag in de toekomst meer te bundelen in enkele parkeerhubs per kwartier. Per kwartier wordt uitgewerkt hoe dit gebeurt en in welke volgorde. De parkeertarieven in garages worden marktconform bepaald door de aanbieders, de gemeente stelt deze tarieven niet vast. De gemeente heeft de projectontwikkelaars in de Binckhorst inmiddels aangeschreven op het adequaat informeren van toekomstige bewoners over de beperkingen aan het parkeren bij de woningen (alleen in garages, betaald parkeren op openbare weg). Op signalen over het niet of onbedoeld gebruik van garages treedt gemeente in overleg met de parkeerexploitant en/of eigenaar van een garage en zal deze aanspreken op het gebruik zoals vastgelegd in de omgevingsvergunning.

Er komt geen tijdelijke of overgangsregeling voor kwartieren waar al garages zijn (geldt voor alle woningbouw onder het vigerend omgevingsplan) of waar betaald parkeren geldt. Ook hier moeten ontwikkelaars volledig voldoen aan de parkeereis op eigen terrein, en wordt gewerkt aan het bundelen van parkeren in hubs per kwartier.

Waar mogelijk worden wegen in de Binckhorst omgezet naar 30 km/u. De effecten van de Netwerkstrategie 2025 worden niet apart benoemd, maar zijn verwerkt in het verkeersmodel en de gevoeligheidsanalyses. Het planMER laat zien dat vervoer over water alleen mogelijk is langs de Vliet en de Trekvliet. Dit sluit niet direct aan op de gebieden waar nieuwe woningen komen (Waterfrontpark is hier niet voor bestemd). Omdat vervoer over water geen hoogwaardig openbaar vervoer is en te weinig capaciteit biedt, maakt het geen deel uit van het Basispakket Mobiliteit.

Voor de doorontwikkeling van de Binckhorst blijft het netwerk van stedelijke hoofdroutes leidend. Daarom is een mobiliteitstransitie nodig, waaronder de aanleg van een tram.

2. *Leefbaarheid: geluidsoverlast en luchtkwaliteit*

- *Sta geen woningbouw toe binnen hindercirkels.*
- *Scheid wonen/bedrijven ruimtelijk; beperk Mercuriuskwartier tot milieucategorie 2.0; plaats hinderlijke bedrijven (Basal, De Haas) alsnog uit.*
- *Sta in de hele Binckhorst maximaal bedrijven met milieucategorie 2.0 toe.*

- *Monitor nauwgezet het effect van overlastbeperkende maatregelen en pas daarop de bouwplannen aan.*
- *De keuze van beplanting zal onderdeel zijn van de planvorming in projecten. Daarin is bestaand beleid leidend aangevuld met de ambities vanuit Handboek Binckhorst. Dat handboek zal komende maanden worden aangevuld met een Binckhorst plantenlijst. Streektuinen zou als hulpmiddel kunnen dienen.*
- *Zorg voor behoud en gemeenschappelijk gebruik en toegankelijkheid van alle Binckplekken.*
- *Hoe kunnen we meer rekening houden met de vijf V's voor biodiversiteit: voedsel, veiligheid, vocht, verbinding en voortplanting?*
- *Volg de principes en aanbevelingen van Basiskwaliteit Natuur (BKN), Nota Stadsbomen, Nota Stadsnatuur, Kadernota Openbare Ruimte. Ook naar de nieuwe RIS321843 Bijlage 2 Puntensysteem Natuurinclusief en Klimaatinclusief Bouwen Den Haag.*
- *Realiseer (tijdelijk) aangelegde buurttuinen of volkstuinen voor recreatie en biodiversiteit.*
- *Zorg voor natuurvriendelijk beheer van groene kades/oevers, inclusief overgang naar water en maai frequentie.*
- *Maak subsidies voor groene daken en gevels zichtbaar en regulier de realisatie ervan.*
- *Compenseer gekapte bomen en zorg voor voldoende ruimte voor wortels van nieuwe bomen.*
- *Neem maatregelen om leefkwaliteit te verbeteren in gebieden met geluidsoverschrijdingen (bijv. Boogie Wood 68 dB, Parkkwartier 65 dB, etc.); blokkeer woningbouw waar normen overschreden worden.*
- *Pas het IGP aan met geluidswallen voor de gebieden die sterk belast zijn met geluid. Neem de suggestie uit planMER Bijlage 11 p. 155 over: voer het concept van 'zittende' gebouwen van circa zes bouwlagen verder door, zodat langgerekte, middelhoge gebouwen ontstaan die als geluidswal voor de achterliggende gebieden fungeren.*
- *Wijzig de vanwege de luchtkwaliteit de ruimtelijke plannen zodanig dat woningen op minstens 25 meter van de drukke wegen (Binckhorstlaan, Mercuriusweg, Supernovaweg, Maanweg en Zonweg) worden gebouwd.*
- *Voer aanvullende MER-berekeningen uit voor de Netwerkstrategie als scenario, inclusief geluid/lucht/stikstof (conform Omgevingswet MER-plicht).*
- *Onderzoek grotere infrastructurele ingrepen op het autoverkeer, zodat de Binckhorst de kans krijgt om een leefbare wijk te worden.*
- *Er is behoefte aan een plan voor de tussentijdse compensatie van verlies aan groen (raadsmotie!), en allerlei tijdelijke voorzieningen zoals noodlokalen (scholen), popupwinkels, zorgvoorzieningen.*
- *Neem maatregelen om het boog en stootgeluid van de Vlietlijn tot een minimum te beperken.*
- *Pas het IGP aan met geluidswallen voor de gebieden die sterk belast zijn met geluid.*

Reactie

In het huidige omgevingsplan Binckhorst is het al mogelijk om woningen en andere gevoelige functies te bouwen binnen de richtafstanden van bestaande bedrijven, zolang wordt aangetoond dat deze bedrijven voldoende milieuruimte behouden. Dit blijft zo voor de bedrijven die in de Binckhorst blijven. Daarbij wordt samen met bedrijven bekeken of de richtafstanden kleiner kunnen worden gemaakt, bijvoorbeeld door maatregelen te nemen.

In het IGP geldt niet langer het eerdere uitgangspunt dat alle bedrijven op de Binckhorst moeten kunnen blijven zonder beperkingen. Het doel is om zware bedrijvigheid zo veel mogelijk te verplaatsen, zodat er ruimte ontstaat voor nieuwe woningen en de aanleg van De Vlietlijn. Voor watergebonden bedrijven, zoals Basal en Jachtwerf De Haas, is verplaatsen niet mogelijk omdat er geen alternatieve locaties zijn. Deze bedrijven blijven daarom in het gebied. Wel wordt onderzocht of maatregelen mogelijk zijn om richtafstanden te verkleinen. Hierdoor ontstaat meer scheiding tussen woningbouw en zware bedrijvigheid.

Voor een deel van het Mercuriuskwartier wordt voorgesteld de maximaal toegestane milieucategorie te verhogen naar categorie 3.1 of 3.2, zodat daar ruimte blijft voor bedrijvigheid. In dit deel van het gebied komt

geen nieuwe woningbouw. In de rest van de Binckhorst mogen alleen nieuwe bedrijven komen die passen binnen milieucategorie 2, met richtafstanden van maximaal 10 meter voor geluid en 30 meter voor geur en gevaar.

Vanuit de Omgevingswet is het verplicht om de effecten die in het planMER beschreven zijn te evalueren, zowel tijdens als na de realisatie van het project. Hiervoor dient een monitorings- en evaluatieprogramma te worden ingericht. In het planMER is hiervoor een eerste aanzet gedaan. Dit programma volgt of de voorspelde milieueffecten daadwerkelijk optreden en of maatregelen goed werken. Als uit monitoring blijkt dat effecten anders zijn dan verwacht, kunnen plannen worden aangepast. Het IGP zal voor zowel De Vlietlijn (in een Voorlopig en Definitief Ontwerp) als de Doorontwikkeling (in een wijzigingsbesluit omgevingsplan) nader worden uitgewerkt. Deze uitwerking werkt ook door in de (aanpak van de) monitoring. De gemeente Den Haag geeft hier ook invulling aan door een stadsbrede aanpak en de aansluiting bij de monitoring in het kader van de omgevingsvisie van de gemeente Den Haag.

In het IGP zijn de Binckplekken benoemd als belangrijke (cultuur)historische plekken. Hoe deze precies worden ingevuld, hangt af van het type plek, het eigendom, het huidige gebruik en de planning van de herontwikkeling. De gemeente is daarbij niet altijd de eigenaar of uitvoerder. De vijf kernwaarden van de Binckhorst blijven leidend, waaronder het behoud en gebruik van de Binckplekken. Deze plekken zijn bedoeld voor gezamenlijk gebruik en moeten daarom goed toegankelijk zijn.

Voor gebouwen geldt dat vooral veiligheid en voortplanting van soorten belangrijk zijn binnen het natuurinclusieve puntensysteem. Voor andere natuurdoelen speelt de inrichting van de openbare ruimte een grote rol. Hierbij wordt aangesloten bij de Nota Stadsnatuur en de ambitie voor ecologische verbindingszones.

De uitgangspunten van Basiskwaliteit Natuur, de Nota Stadsbomen, de Nota Stadsnatuur en de Kadernota Openbare Ruimte worden meegenomen bij de doorontwikkeling van de Binckhorst. Nieuwe projecten moeten natuurinclusief bouwen en voldoen aan het gemeentelijk puntensysteem voor natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen. Dit stimuleert groene gevels, groene daken en maatregelen voor waterberging. De uitgangspunten uit de Nota Stadsbomen worden toegepast langs hoofdstructuren zoals de Binckhorstlaan, het Waterfrontpark, de Zonweg en de Maanweg.

Het gebiedsprogramma stimuleert tijdelijke vergroening op lege kavels, bijvoorbeeld met buurttuinen en volkstuinen. Deze tijdelijke invullingen dragen bij aan recreatie, biodiversiteit en klimaatadaptatie en sluiten aan bij het principe “groen tenzij”. In het IGP zijn hiervoor geschikte plekken opgenomen, zoals in het Mercuriuskwartier en rond de kraanbaan. De uiteindelijke inrichting wordt afgestemd op de wensen van omwonenden en past bij het principe “Groen om de hoek”, waarbij groen dichtbij huis een centrale rol speelt.

Het planMER en het gebiedsprogramma zetten in op natuurvriendelijke kades en oevers. Daarbij worden maatregelen genomen die bijdragen aan waterkwaliteit en ecologische versterking. Oevers worden waar mogelijk zo ingericht dat de overgang naar water geleidelijk is, en het beheer wordt afgestemd op ecologische functies, zodat flora en fauna zich beter kunnen ontwikkelen. Echter, de Binckhorst is een industrieel gebied geweest, met daarbij behorende ‘harde’ kades. Met name in de Binckhaven zal dit ook gehandhaafd blijven. De gemeente stimuleert vergroening ook via het puntensysteem waarin groene daken en gevels meetellen. Dit draagt bij aan een gezonde, klimaatbestendige leefomgeving. Het gebiedsprogramma bevat nog geen uitspraken over subsidies voor groene daken of gevels. Als die er zijn, kunnen zij dit verder ondersteunen. De uitwerking hiervan volgt in een volgende fase.

Voor bomen geldt een herplantplicht. Niet alle bomen zijn echter te verplaatsen. Daarom worden duizenden nieuwe bomen geplant. In ontwerpen wordt expliciet ruimte gemaakt voor doorwortelbare zones, zoals voorgeschreven in de Haagse Bomennota. Bij herinrichting wordt waar mogelijk het Haags profiel toegepast, zodat

wortelgroei niet wordt beperkt door kabels en leidingen. Als directe herplant niet mogelijk is, wordt compensatie in de buurt gezocht, vooral nabij ecologische zones, volgens het principe “Groen om de hoek”.

In enkele delen van de Binckhorst, zoals Boogie Wood en het Parkkwartier, zijn de geluidsniveaus hoger dan de advieswaarden van de WHO. Daarom worden maatregelen onderzocht om geluid te verminderen, zowel aan de bron (bijvoorbeeld stil asfalt) als bij de woningen (bijvoorbeeld geluidluwe gevels). Soms is woningbouw pas mogelijk als er extra bouwkundige maatregelen worden genomen.

De GGD adviseert om woningen minimaal 25 meter afstand te laten houden van wegen met meer dan 10.000 voertuigen per dag, zoals de Binckhorstlaan, Mercuriusweg, Supernovaweg, Maanweg en Zonweg. Afwijking hiervan kan leiden tot hogere blootstelling aan luchtverontreiniging. Daarom wordt aanbevolen om woningbouw te vermijden op plekken met slechte luchtkwaliteit of maatregelen te treffen, zoals verkeersluwe inrichting. Uit het planMER blijkt dat de normen voor luchtkwaliteit door het IGP niet worden overschreden.

De effecten van de Netwerkstrategie 2025 zijn niet apart benoemd, maar verwerkt via het verkeersmodel en gevoeligheidsanalyses. Grote maatregelen voor het autoverkeer vallen niet binnen de scope van deze studie. In de Omgevingsvisie Den Haag en de Netwerkstrategie zijn wel bredere varianten onderzocht.

Er wordt gewerkt aan een aanpak voor tijdelijke voorzieningen in de Binckhorst. Tijdelijke functies zoals pop-upwinkels, buurtkamers en speelplekken kunnen bijdragen aan leefkwaliteit, samenhang en het karakter van het gebied. Ook tijdelijke oplossingen voor maatschappelijke functies, zoals noodlokalen of zorgvoorzieningen, vallen hieronder. Tijdelijkheid draagt bij aan het principe van de “complete stadswijk”, waar wonen, werken en voorzieningen samenkomen.

In het planMER is onderzocht hoeveel geluid en trillingen er langs het tracé van De Vlietlijn kunnen ontstaan. Ook is bekeken welke maatregelen mogelijk zijn om deze effecten te verminderen. In het Voorlopig Ontwerp worden deze maatregelen beoordeeld en – waar nodig en mogelijk – opgenomen in het ontwerp. In die fase wordt ook extra onderzoek gedaan naar geluid en trillingen, met speciale aandacht voor de bruggen.

Het IGP erkent dat de geluidbelasting op sommige locaties hoog is. Daarom zijn in het planMER aanvullend bouwconcepten onderzocht die geluid verminderen, zoals langgerekte gebouwen die als geluidswal kunnen werken. Hierbij is een stedenbouwkundige variant beoordeeld met langgerekte gebouwen langs de Binckhorstlaan en Supernovaweg aan de hand van verschillende thema’s, zoals mobiliteit, geluid, luchtkwaliteit en stedenbouwkundige kwaliteit. In het IGP wordt gekozen voor kortere bouwvolumes om de ruimtelijke kwaliteit en toegankelijkheid van het gebied te waarborgen. De verdere uitwerking volgt in de wijziging van het omgevingsplan.

3. *Ruimtelijke plannen, wonen en bedrijven*

- *Maak een plan voor vernieuwing van de Jupiterkade en uitplaatsing van de bedrijfsschepen.*
- *Behoud betaalbare ruimte voor creatieven.*
- *Welke maatregelen worden genomen om toch een diverse populatie aan mensen aan te trekken om hier te komen wonen, terwijl er vooral ruis en reuring is?*
- *Waarom worden Jachtwerf De Haas en Basal niet uitgeplaatst ondanks evidente hindercirkels? Er zijn nu in het IGP wel woningen gepland binnen de hindercirkels. Welke garanties zijn er dat hinderbeperkende maatregelen ook daadwerkelijk effectief zullen zijn en op welke wijze wordt daarop gehandhaafd? En wat gebeurt er als hinderbeperkende maatregelen niet werken?*
- *Behoud de nachtcultuur uit de sporendiehoek, ook als deze niet in de afvalkathedraal een plek kan krijgen.*

- *Ontwikkel een plan voor de tussentijd tot 2040, gericht op leefbaarheid in de ontwikkelingsfase. Dit plan bevat een plan voor de mobiliteitstransitie en parkeren, verkeersveiligheid, tussentijds groen, voorzieningen die gelijke tred houden met inwonertal, fasering van uitplaatsing bedrijven met woningbouwplannen. Integreer daarin bewonersideeën (zoals buurtshuttles).*
- *Formuleer een duidelijke, werkbare visie en kader voor het mengen van bedrijvigheid en woningen in één gebouw en in een buurt, met vastlegging van wat wel en niet toegestaan is.*
- *Werk het Europese stadsgevoel (6 bouwlagen) verder uit met waarborgen in het IGP.*
- *Op p 105 van IGP wordt gesproken over verbindingen met andere wijken, o.a. onder/boven A12 en spoor richting Voorburg. Zijn dit losse ideetjes of is er al een plan, budget etc.? Hoe zien die verbindingen eruit? Voor wie zijn ze precies bedoeld?*
- *Lever een juridische onderbouwing aan voor de koerswijziging dat langs de wijkranden, waaronder de Maanweg, hoogbouw van 70 meter zou zijn toegestaan. In het gebiedsprogramma 1.0 is namelijk eerder aan bewoners toegezegd dat hoogbouw aan de wijkranden beperkt zou blijven tot hoogteaccenten van maximaal 50 meter (bron: Visie Maanweg)*
- *Maak harde afspraken over de (timing van) uitplaatsing van overlastgevende bedrijven.*
- *Scheid wonen en bedrijvigheid ruimtelijk.*
- *Er is behoefte aan een plan voor de tussentijdse compensatie van verlies aan groen (raadsmotie!), en allerlei tijdelijke voorzieningen zoals noodlokalen (scholen), popupwinkels, zorgvoorzieningen.*

Reactie

Er is nog geen uitgewerkt plan voor de vernieuwing van de Jupiterkade en het uitplaatsen van schepen. Voor de ontwikkeling en realisatie van het Waterfrontpark is een vrij toegankelijke openbare kade voorzien. Dit strookt niet bij de huidige ingebruikname van de kade door woonschepen. Daarom is het de ambitie in het IGP dat ook de woonschepen niet meer bestemd worden. Hierover zal los van het IGP bestuurlijke besluitvorming over plaatsvinden. In de wijziging van het omgevingsplan wordt bepaald of er nog ruimte is voor een beperkt aantal woonschepen.

De gemeente Den Haag vindt het belangrijk dat er voldoende betaalbare ruimte blijft voor creatieve bedrijven in de Binckhorst. Omdat het gebied verandert in een gemengde stadswijk, wordt ingezet op een mix van werkfuncties, waaronder creatieve activiteiten. Tijdelijke plekken zoals ateliers en evenementen worden actief gestimuleerd via placemaking en stadmaken. Dit helpt ook om het eigen karakter van de Binckhorst te versterken.

Bij de inrichting van het gebied wordt gewerkt met het principe van rust, ruis en reuring. Dat betekent dat sommige delen juist rustig en groen worden ingericht, bijvoorbeeld langs de Trekvliet en in het zuidelijk deel van de Binckhorst. Deze plekken zijn aantrekkelijk voor gezinnen. Er komen autoluwe wijken en veel groen in de openbare ruimte, waardoor het gebied voor verschillende doelgroepen geschikt wordt.

Voor watergebonden bedrijven, zoals Basal en Jachtwerf De Haas, zijn geen andere locaties beschikbaar. Daarom blijven deze bedrijven, die ook onderdeel zijn van het rauwe, industriële karakter van de Binckhorst, in het gebied. Er wordt wel onderzocht of hun hinder kan worden verminderd door maatregelen te nemen. Nieuwe plannen worden altijd getoetst aan de geldende milieuregels, zodat bedrijven en woningen goed naast elkaar kunnen bestaan.

Het behouden van een permanente locatie voor nachtcultuur is onderdeel van het IGP. Omdat de Sporendriehoek geen blijvende plek kan zijn, wordt gezocht naar een definitieve locatie.

Het IGP kijkt vooruit naar het eindbeeld in 2050. Het IGP geeft geen volledige uitwerking van alle tijdelijke functies. De gemeente is zich hiervan bewust en biedt ruimte voor tijdelijke initiatieven, zoals het Proefpark en het Living Lab. Ook wordt gewerkt aan oplossingen voor parkeren en openbaar vervoer. Deze hoeven niet

in het IGP en omgevingsplan te staan. Een buurtshuttle wordt niet opgenomen in het omgevingsplan, maar wordt betrokken bij de verdere uitwerking van de verkeersstructuur in de projectMER. Daarover vindt opnieuw participatie plaats.

Voor de combinatie van wonen en werken is een duidelijke visie opgesteld in het IGP en wordt dit later vastgelegd in het omgevingsplan. Omdat functiemenging maatwerk vraagt, wordt dit per kwartier bekeken. Nieuwe bedrijven mogen maximaal vallen in milieucategorie 2. Bedrijven met een hogere milieucategorie mogen alleen blijven of zich vestigen als zij maatregelen nemen om hun hinder te beperken. In het Mercuriuskwartier-Noord wordt ruimte geboden aan bedrijven in categorie 3.1 en 3.2. Hier is geen woningbouw voorzien. Het Europese stadsgevoel wordt niet verder uitgewerkt. De hoogteregels worden opgenomen in het toekomstige omgevingsplan.

In het IGP worden verbindingen met omliggende wijken, zoals onderdoorgangen of bruggen bij de A12 en het spoor, onderdeel van een bredere, stedelijke mobiliteitsstrategie. Nieuwe routes sluiten aan op belangrijke lijnen in de stad en op tramhaltes langs de Binckhorstlaan. Via de Trekvliet ontstaan verbindingen richting Laak. De verbindingen passen bij de ambitie om lopen, fietsen en openbaar vervoer een grotere rol te geven in de bereikbaarheid van de regio. In het IGP is richting gegeven aan mogelijke verbindingen. Een aantal zijn daarvan noodzakelijk.

Het gebiedsprogramma vormt de basis voor het te wijzigen omgevingsplan. Er is geen sprake van een verruiming van hoogtes, dit wordt juist ingeperkt. Er wordt gewerkt met zoekgebieden voor hoogbouw. De meeste randen van de wijk worden in het IGP verlaagd van 50 naar 40 meter. Alleen op de hoek van de Maanweg/Melkwegstraat – een stadsentreelocatie – wordt één accent van 70 meter toegestaan. Dit sluit aan bij het bestaande hoogbouwcluster en wordt opgenomen in het toekomstige omgevingsplan.

Er kunnen nog geen harde afspraken gemaakt worden over het verplaatsen van bedrijven. Woningbouw binnen hindercontouren blijft mogelijk, als er voldoende maatregelen worden getroffen. Dit geldt nu al en blijft zo in het aangepaste omgevingsplan. Wel wordt het eerdere uitgangspunt losgelaten dat alle bestaande bedrijven kunnen blijven zonder wijzigingen in hun bedrijfsvoering. In het IGP is benoemd welke bedrijven met hindercirkels aanpassing behoeven of verplaatst moeten worden.

De Binckhorst wordt een gemengde stadswijk, waarbij wonen en werken niet strikt gescheiden worden. Alleen in een deel van het Mercuriuskwartier (Noord) wordt geen woningbouw voorzien, zodat hier ruimte blijft voor bedrijvigheid. Er komt geen apart plan voor de ontwikkelfase. Het IGP geeft hiervoor de kaders. De nadere uitwerking volgt in het omgevingsplan, het Beeldkwaliteitsplan en het buitenruimteplan.

4. *Groen en natuur*

- *Wij pleiten ervoor dat al het zogenaamde verticale groen bestaat uit in de grond gewortelde planten.*
- *Het gebiedsprogramma belooft 'groene, levendige buurtplekken', maar concrete locaties zijn nog niet aangewezen.*
- *Het is onduidelijk hoe de goede kwaliteit van het groen wordt geborgd.*
- *Welke groene maatregelen worden genomen als het Waterfrontpark niet door kan gaan?*
- *Wat voor groen is er voor de mensen die wonen/werken in het Mercurius- en Binckhavenkwartier?*
- *Welke maatregelen worden genomen voor behoud van de bomen langs de Vlietlijn met weinig wortelruimte, en hoe wordt de veiligheid gegarandeerd?*
- *Pas de plannen o.a. voor De Vlietlijn zo aan dat het verlies van oude bomen tot een minimum wordt beperkt.*
- *Wij stellen voor dat deze voorwaarden leidend zijn voor de inrichting en beheer van een gevolgd moet worden: Nota Stadsbomen, Nota Stadsnatuur, Kadernota Openbare Ruimte.*

- *Zorg voor voldoende ruimte voor wortels van nieuwe bomen.*
- *Inheemse planten kunnen het beste worden gekozen met behulp van streektuinen.nl. Deze site werkt ook samen met Cruydt Hoeck.*
- *Zorg voor natuurvriendelijk beheer van groene kades/oevers, inclusief overgang naar water en maai frequentie.*
- *Beperk het verlies van bomen tot een minimum.*
- *Worden maatregelen genomen voor behoud van bomen en veiligheid bij zomerstormen?*

Reactie
Verticaal groen in de volle grond heeft meer toekomstwaarde dan planten in bakken. In de verdere uitwerking van plannen nemen we dit mee. Het IGP geeft hier nu nog geen concrete invulling aan. In het IGP zijn Binckplekken aangewezen die passen bij een groene en levendige openbare ruimte. In de wijziging van het omgevingsplan wordt dit verder uitgewerkt. Het IGP schrijft geen specifiek groen voor. In de wijziging van het omgevingsplan wordt verwezen naar het gemeentelijk groenbeleid voor aanleg en beheer.

Het Waterfrontpark is een belangrijke voorwaarde voor een leefbare stadswijk. De omvang en fasering staan nog niet vast, maar er wordt minimaal 8 m² groen per woning gerealiseerd. In het Mercurius en Binckhavenkwartier is nu weinig groen aanwezig. Binnenkort wordt bij de Pegasus een groene speelplek aangelegd. Ook worden straten waar mogelijk groener ingericht met bomen en groenstroken. Tot de aanleg van De Vlietlijn begint, blijft het tijdelijke Proefpark langs de Binckhorstlaan bestaan.

Voor de bomen langs De Vlietlijn is een Bomen Effect Analyse uitgevoerd. Uit de Bomen Effect Analyse blijkt dat niet alle bomen behouden kunnen blijven. Waar dat mogelijk is, worden bomen verplant en begeleid door boomtechnisch adviseurs. In het Voorlopig Ontwerp (VO) wordt bepaald welke bomen kunnen blijven staan en hoe het verlies van bomen wordt gecompenseerd en/of herplant, volgens het gemeentelijk beleid en de regels voor vergunningen. Het IGP voorziet in de Binckhorst in de aanplant van duizenden nieuwe bomen. Dit past bij het principe “Groen om de hoek”. Bij de aanleg van De Vlietlijn wordt het verlies aan bomen zo veel mogelijk beperkt. Naast herplant wordt in de Binckhorst ook ingezet op klimaatadaptieve maatregelen, zoals vergroening van de openbare ruimte, waterdoorlatende materialen en groene daken. We werken volgens de Nota Stadsbomen, de Nota Stadsnatuur en de Kadernota Openbare Ruimte. De Nota Stadsbomen bepaalt hoeveel doorwortelbare ruimte nodig is voor nieuwe bomen, afhankelijk van hun grootteklasse. De keuze van beplanting wordt per project bepaald. Hierbij is bestaand beleid leidend, aangevuld met de ambities uit het Handboek Binckhorst. Dit handboek wordt aangevuld met een plantenlijst voor de Binckhorst. Streektuinen kunnen als inspiratie dienen. Groene kades kunnen bijdragen aan een natuurvriendelijke leefomgeving. Het planMER geeft aan dat maatregelen aan oevers zowel positieve als negatieve effecten kunnen hebben op waterkwaliteit en ecologie. Daarom wordt bij ontwerp en beheer gekeken naar ecologische effecten. Natuurvriendelijk beheer kan bijdragen aan betere ecologische verbindingen en een sterker watersysteem.

De uitkomsten van het planMER worden gebruikt om het Voorlopig Ontwerp te verbeteren. Daarbij wordt ingezet op zo min mogelijk aantasting van bomen en groen.

In de volgende planfase wordt hier aandacht aan besteed.

5. *Financiën en haalbaarheid*

- *Hoe wordt geborgd dat opbrengsten het programma kunnen dragen gezien de beperkte opbrengsten?*
- *Hoe wordt geborgd dat bestaande afspraken met grondeigenaren de ambities voor de doorontwikkeling niet doorkruisen?*

- *Voor ontwikkelingen binnen het CID worden gebiedsbrede ontwikkelafspraken met eigenaren en ontwikkelaars gemaakt waarin geborgd wordt dat de ambities ook gerealiseerd kunnen worden. We zien nergens in de stukken dat ook voor de Binckhorst dergelijke afspraken worden gemaakt.*

Reactie
De gemeente is verplicht om kosten die de gemeente maakt om bijvoorbeeld de openbare ruimte in te richten in rekening te brengen bij initiatiefnemers van bouwplannen, als deze niet zouden passen binnen het omgevingsplan. Dit heet kostenverhaal. Kostenverhaal is aan de orde bij het toestaan van nieuwe bouwmogelijkheden. Bij een initiatiefnemer kunnen niet meer kosten verhaald worden dan het project kan dragen.

PPT-criteria (profijt, proportionaliteit, toerekenbaarheid) is van toepassing in die gevallen dat er gebiedsoverstijgende kosten voor de gemeente zijn. Waar kostenverhaal bij ontwikkelende partijen van toepassing is, vindt dit bij voorkeur plaats via vrije contractvorming, waarbij voor beide partijen de financiële en juridische aspecten wederzijds worden geborgd. De definitieve kostenverhaalsregels worden vastgesteld bij de wijziging van het omgevingsplan. Deze regels bepalen dat bijdragen van ontwikkelaars nooit hoger mogen zijn dan de opbrengst uit vastgoedontwikkeling. Daarmee worden partijen beschermd tegen disproportionele kosten. Waar nodig wordt ingezet op beschikbare subsidies om de woningbouwproductie te versnellen. Daarnaast blijft publieke dekking, bijvoorbeeld via subsidies of gemeentelijke investeringen, mogelijk en nodig. Dit is met name relevant in gebieden waar sprake is van hoge verwervingskosten. Op deze manier blijft het programma financieel uitvoerbaar, ook wanneer opbrengsten in delen van het gebied beperkt zijn. Transparantie over de uiteindelijke kostenverhaal-bijdragen ontstaat bij de vaststelling van de wijziging van het omgevingsplan, omdat dan de kostenverhaalsregels kaderstellend en bepalend zijn.

De financiële haalbaarheid van het IGP voor de Binckhorst is op dit moment – met een planfasering tot 2050 – onzeker maar realistisch. Het berekende publieke tekort is vergelijkbaar met andere gebiedsontwikkelingen in Nederland, waardoor de gemeenten verwachten dat het programma in aanmerking komt voor (subsidie) bijdragen van hogere overheden.

Bij de vaststelling van het omgevingsplan worden voor kostenverhaal (zie uitleg hierboven) regels opgenomen in het omgevingsplan, net zoals andere regels voor bijvoorbeeld hoe hoog je mag bouwen. Daarnaast zullen private partijen in samenwerking met de gemeente gebiedspaspoorten of bouwveldenveloppen opstellen. Hierin wordt de financiële haalbaarheid per gebiedspaspoort verder uitgewerkt en geconcretiseerd tot financieel uitvoerbare plannen, zodat wordt geborgd dat de opbrengsten het programma kunnen dragen.

Op basis van het huidige omgevingsplan zijn juridisch bindende afspraken gemaakt met ontwikkelaars. Deze afspraken maken de realisatie van maximaal 5.000 woningen mogelijk en dienen te worden nagekomen.
De wijziging van het omgevingsplan voor de doorontwikkeling van de Binckhorst volgt na vaststelling van het IGP. Op basis daarvan worden door de private partijen, in samenwerking met de gemeente, gebiedspaspoorten opgesteld die aansluiten bij het nieuwe omgevingsplan.

Het klopt dat de ambities van het IGP – en de wens van de gemeente om meer regie te voeren – op onderdelen afwijken van eerdere ideeën die ontwikkelaars hadden voor de bouwvelden. Deze eerdere ideeën waren echter niet juridisch of planologisch geborgd, waardoor daaraan volgens de gemeente geen rechten kunnen worden ontleend. Als er privaatrechtelijke afspraken zijn gemaakt, worden deze uiteraard gerespecteerd. Het IGP heeft tot doel een integraal en toekomstbestendig kader te bieden voor de doorontwikkeling van de Binckhorst. Nieuwe ontwikkelingen zullen binnen dit kader moeten passen. Wij benadrukken dat er, ondanks de aangescherpte regierol en ambities, voldoende ontwikkelruimte blijft om de gezamenlijke doelen te realiseren.

6. *Geothermie*

- *Wij adviseren het plaatsen van de geothermiecentrale op de locatie Trekvlietplein met de waarborgen en voorzorgsmaatregelen zoals die in het planMER zijn verwoord.*
- *Dat betekent dat een geothermiecentrale op deze locatie alleen haalbaar is als de putten geboord worden vóórdat de woningen gerealiseerd worden.*

Reactie
De locatie Trekvlietplein is in het planMER onderzocht als mogelijke plek voor een geothermiecentrale. Omdat deze locatie grenst aan geplande woningbouw, kan een geothermiecentrale hier alleen worden gerealiseerd wanneer de boorputten vóór de bouw van de woningen aan de overzijde worden aangelegd. Dit volgt uit de wettelijke eisen voor omgevingsveiligheid (zie Bijlage 13 planMER – Varianten en gevoeligheidsanalyses, p. 53). Hierin is het volgende opgenomen: “Bij voorkeur worden geothermiebronnen geboord vóór de realisatie van woningbouw. Indien er voldoende afstand is tussen de boorlocatie en de woningen, kunnen bronnen ook na de woningbouw worden geboord. Indien nodig worden mitigerende maatregelen genomen om overlast en hinder in de woningen te beperken.”

Bij de afweging van de 3 varianten is gekozen voor geothermie op de Vestaweg. Hierbij wordt rekening gehouden met fasering van de woningbouw en de beschikbare veiligheidsafstand. Verder onderzoek naar de effecten en uitwerking van maatregelen voor geothermie gebeurt in een projectMER. Deze uitwerking wordt afgestemd op bestaande bodemenergieplannen en op het provinciale beleid voor warmte-infrastructuur. Op deze manier wordt gewaarborgd dat de aanleg van geothermieputten veilig en duurzaam gebeurt, passend bij de doelen van een klimaatbestendige gebiedsontwikkeling.

Conclusie.
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase (wijziging omgevingsplan en/of ProjectMER). Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

2	Mobiliteit	De optie ongelijkvloerse oversteek, besluitvorming hierover volgt in 2026.
2	Monitoring	Inrichten van een monitorings- en evaluatieprogramma voor het monitoren en evaluaren van effecten.
2	Parkeren (hubs)	Uitwerking per kwartier bij ontwikkkelingen
2	Richtafstanden bedrijven	Er wordt onderzocht of maatregelen mogelijk zijn om richtafstanden van bedrijven te verkleinen.
2/4	Kap bomen	Verdere Uitwerking in Voorlopig Ontwerp, er geldt herplantplicht voor te kappen bomen of compensatie (als directe herplant niet mogelijk is).
2	Hogere geluidniveau dan advieswaarden WHO voor delen Binckhorst	Nader onderzoek naar bronmaatregelen als maatregelen aan de woningen.
2	Tijdelijke voorzieningen	Er wordt gewerkt aan aanpak voor tijdelijke voorzieningen.
2	Geluid en trillingen langs Tracé De Vlietlijn	In Voorlopig Ontwerp worden maatregelen uit planMER beoordeeld en waar nodig en mogelijk verwerkt.
3	Vernieuwing van de Jupiterkade en uitplaatsing van de bedrijfsschepen.	Voor de ontwikkeling en realisatie van het Waterfrontpark is een vrij toegankelijke openbare kade voorzien. Bestuurlijke besluitvorming hierover moet nog plaatsvinden.
3	Bouwvolumes langs Binckhorstlaan en Supernovaweg	Verdere uitwerking van bouwvolumes vindt plaats in de wijziging van het omgevingsplan.
3	Buurtshuttles	Een buurtshuttle wordt betrokken bij de verdere uitwerking van de verkeersstructuur in de projectMER.

3	Bouwhoogte gebouwen	Bij de meeste randen van de Binckhorst wordt in het omgevingsplan bouwhoogte verlaagd van 50 naar 40 meter, uitgezonderd accent van 70 meter op hoek van de Maanweg/ Melkwegstraat.
4	Binckplekken	De in het IGP aangewezen Binckplekken worden in het omgevingsplan verder uitgewerkt.
4	Verticaal groen	De oproep voor verticaal groen wordt in de verdere uitwerking van de plannen meegenomen.
5	Financiën en haalbaarheid	De definitieve kostenverhaalsregels worden vastgesteld bij de wijziging van het omgevingsplan.

ID3

Zienswijze: Prorail

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

> *Voor onze zienswijze op het gebiedsprogramma verwijzen wij naar de door ons verstuurde zienswijze op het ontwerp van de Omgevingsvisie Den Haag 2050 (verstuurd op 20 februari 2025, met kenmerk: LJV/ MH/20022025-6). Daarbij verwijzen wij met name naar wat daarin vermeld staat over de inpassing van De Vlietlijn.*
>
> *Er spelen in uw gemeente veel projecten gelijktijdig en deze zullen zeer dicht grenzend aan elkaar tot uitvoering komen. Bij de verdere uitwerking van die projecten zullen voor de uitvoering ook extra gronden nodig zijn voor bouwterreinen en dergelijke. Dat brengt risico's met zich mee, die kunnen leiden tot vertragingen voor de genoemde projecten. Het verzoek van ProRail aan uw gemeente is daarom, om een raakvlakkenvisie op te stellen voor alle genoemde projecten, waarin de uitvoering van alle projecten -in tijd en locatie- nader wordt uitgewerkt en afgestemd.*

Reactie
Conform de beantwoording van uw zienswijze op de Omgevingsvisie Den Haag 2050 zullen wij de door u genoemde beperkingen en voorwaarden meenemen bij de ontwikkelingen langs en rondom het spoor. Wanneer in de toekomst ontwikkelingen plaatsvinden in de nabijheid van het spoor, zal de gemeente ProRail tijdig betrekken bij de planvorming en uitwerking. Er wordt geen afzonderlijke raakvlakkenvisie opgesteld waarin tijd en locatie van alle projecten integraal worden afgestemd. Wel vindt afstemming plaats met ProRail wanneer er sprake is van raakvlakken met projecten of gronden van ProRail. Op die momenten wordt ProRail betrokken. Bij de projecten die spelen binnen de HSWI en op gronden van ProRail is uw organisatie al nauw betrokken, denk aan de Vlietlijn en de Verlengde Velostrada. Op die wijze kan ProRail haar (klant)eisen vroegtijdig inbrengen en haar belangen goed behartigen. De raakvlakken tussen deze projecten worden ook actief gemanaged in ruimte en tijd.

Een raakvlakanalyse voor álle genoemde projecten wordt op dit moment niet opgesteld.

Conclusie
Wij hebben uw zienswijze voor kennisgeving aangenomen.

ID11

Zienswijze: Gasunie

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

> *In bijlage 12 'planMER Deel B Effectenhoofdstukken' is in tabel 11-13, pagina 125, het Gasontvangstation Trekvlietplein aangeduid als milieucategorie 2. Dit Gasontvangstation valt echter onder milieucategorie 3.1. Hierdoor is de richtafstand geen 30 meter maar 50 meter.*

Reactie
In het definitieve planMER hebben wij de milieucategorie van het Gasontvangststation Trekvlietplein aangepast naar milieucategorie 3.1. De bijbehorende kaarten zijn overeenkomstig geactualiseerd en de beoordeling is volledig nagelopen.

Conclusie
Onderstaand punt is aangepast in het planMER.

1	planMER	planMER is aangepast en milieucategorie is verhoogd naar 3.1, met bijhorende richtafstand van 50 meter.

ID115

Zienswijze: AVN

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

1. *Afvalcluster*

- *Wat er gebeurt met de afvalcentrale is uitermate belangrijk voor het groen in de Binckhorst. Moet de centrale daar (deels) blijven (dan moet je stankoverlast, vervuiling beperken) of wordt die verplaatst en komt er ruimte voor het beloofde groen in de Binckhorst, het Waterfrontpark?*
- *Het park is onzeker daarom geven we een marge aan met en zonder park. Inclusief park is de groennorm 19 m² per woning. Zonder park is dit 11,5 m² per woning.*

Reactie
Naar aanleiding van het genomen collegebesluit (RIS325005) over het afvalcluster zijn op de aangewezen locaties van de voorkeursvariant ruimtelijke reserveringen vastgelegd. Voor de mogelijke uitbreiding van het bedrijventerrein Westvlietweg wordt momenteel verder onderzocht of een groot afvalbrengstation en enkele onderdelen van HMS kunnen worden herhuisvest als onderdeel van het IGP. De gevolgen van deze mogelijke ontwikkeling voor verkeer en milieu worden onderzocht in het bijbehorend planMER. Indien de huisvesting de buurgemeenten zal raken, worden deze in de verdere planvorming betrokken.

In beide situaties wordt voldaan aan de gemeentelijke norm van minimaal 8 m² groen per woning. Dit betekent dat de plannen ook in dat geval passen binnen het bestaande beleid.

2. *Een groen park*

- *Vooral als het park op de voormalige afvalcentrale niet doorgaat, omdat deze niet verplaatst wordt, is vereist dat wel elders een park komt.*
- *Het Proefpark zou permanent kunnen worden, maar dat oppervlak is aanzienlijk kleiner dan dat van het voorgenomen park.*

Reactie
Het Waterfrontpark wordt ook aangelegd als het afvalcluster niet helemaal kan worden verplaatst. In dat geval komt er iets minder groen in het gebied, maar er wordt nog steeds voldaan aan de gemeentelijke norm van minimaal 8 m² groen per woning.

Het Proefpark langs de Binckhorstlaan is een tijdelijke inrichting. Het blijft bestaan totdat De Vlietlijn wordt aangelegd en/of er nieuwbouw komt. Voor het Waterfrontpark worden in de komende jaren steeds nieuwe delen tijdelijk of definitief ingericht. Deze delen kunnen de functie van het Proefpark overnemen zodra dat nodig is.

3. *Locatie geothermie*

- *Als je kijkt naar de tekening p 145, en deze daar toch komt, een kwart wordt park (D), kies dan voor een optimale ligging t.o.v. de ecologische verbindingen, rekening houdend met vogels en vleermuizen.*
- *Nu staat er echter: als de geothermie centrale er niet komt, komen daar 380 woningen. Deze hoge woningflats zijn onacceptabel.*
- *De vierde variant voor de geothermie, Trekvlietplein, lijkt het beste ruimtelijk, maar er is volgens de tabel groenverlies en grote hinder voor omwonenden (p228).*

Reactie
Geothermie is een belangrijke energiebron voor de gemeente Den Haag. Daarom moet er in de Binckhorst een geschikte plek komen voor een geothermie-installatie. In het planMER zijn drie mogelijke locaties onderzocht. Elke locatie heeft voor- en nadelen. Als de geothermiecentrale wordt geplaatst in de buurt van ecologische verbindingszones, kan dit zorgen voor verstoring van dieren die daar verblijven. Het gaat om soorten zoals de huismus, gierzwaluw en vleermuis.

Bij de afweging van de 3 varianten is gekozen voor geothermie op de Vestaweg. Hierbij wordt rekening gehouden met fasering van de woningbouw en de beschikbare veiligheidsafstand. Er is op die plek dan geen ruimte meer voor de geplande woningen of groen. Deze kunnen daar dan niet worden gerealiseerd vanwege een direct ruimteconflict. De percelen langs de Binckhorstlaan kunnen in de toekomst worden gebruikt voor woningbouw of voor een geothermie-installatie. Hierbij is ervoor gekozen om de rooilijnen aan de Binckhorstlaan zoveel mogelijk te sluiten, zodat het straatbeeld rustig en samenhangend wordt. In het Trekvlietpark en rond de begraafplaats komt extra groen om dit te ondersteunen compenseren. Bij de juridisch planologische borging van de uiteindelijke locatiekeuze wordt dit gedetailleerd onderzocht in de projectMER, die wordt opgesteld voor de wijziging van het omgevingsplan.

4. *Hoogbouw*

- *Aan de zuidkant van de kasteeltuin, die onderdeel is van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur, staat een hoog gebouw (max. 110 meter) gepland. Dat is niet acceptabel. Want zo komt de tuin grotendeels in de schaduw.*
- *Beter is een gebouw met lage groene daken, die aansluiten op het groen.*
- *Tevens staan twee hoge gebouwen tegenover de Begraafplaats langs de Binckhorstlaan op de tekening. Dat is evenmin acceptabel.*

- *Er ontstaan tussen de groene long rondom de begraafplaats en het Waterfrontpark brede groene verbindingen en verblijfsplekken, die ruimte bieden voor een klimaatbestendige en natuurinclusieve inrichting van de buitenruimte.*
- *In die zone staan toch hoge woongebouwen gepland die ernstig inbreuk maken op de waarde van de ecologische zone.*

5. *Ecozone Maanweg*

- *De AVN geeft daarom de voorkeur aan een tracé dat niet langs de ecologische zone bij de Maanweg loopt, maar ondergronds (-1) tussen de Maanweg en station Voorburg.*
- *Een alternatief zou zijn om aan de Voorburgse kant een kwalitatieve verbetering aan te brengen.*
- *Er worden twee varianten genoemd voor de inrichting van de Maanweg (p152). In variant 2 komt er meer groen. Voor de natuur is die dus het beste.*
- *Een alternatief zou zijn om de Maanweg tot aan de Melkwegstraat in te richten als 30 km/uur-weg. Laat je die weg, dan win je ruimte in het straatprofiel en kan de halte minder diep de ecozone in worden gelegd.*
- *Als die brug noodzakelijk wordt geacht, is het belangrijk de toegangspaden zo aan te leggen, dat zo veel mogelijk waardevolle bomen kunnen blijven staan.*

Reactie
Hoogbouw aan de zuidkant van de kasteeltuin kan zorgen voor schaduw. In het planMER is onderzocht hoeveel zon de kasteeltuin krijgt. Uit dit onderzoek blijkt dat de kasteeltuin voor bijna het hele gebied voldoet aan de streefwaarde van minimaal 2 uur zon per dag. Voor hoge gebouwen geldt altijd dat er een bezonningsonderzoek wordt uitgevoerd. Conform het huidige bezonningsbeleid is de bezonningsnorm ook van toepassing op speelplekken in de openbare ruimten en bij scholen/kinderopvang. Dit geldt dus niet voor overige openbare plekken, zoals de de begraafplaats en de tuin van kasteel Binckhorst.

In de uitwerking van het Omgevingsplan en het bijbehorende projectMER wordt dit later verder onderzocht en uitgewerkt. In het IGP staan gebieden aangegeven waar hoogbouw mogelijk is. Dit zijn zoekgebieden en geven vooral een richting aan waar hoogteaccenten kunnen komen. Hoe hoog de gebouwen precies mogen worden, wordt later bepaald wanneer het omgevingsplan wordt aangepast. Daarbij kijkt de gemeente ook naar wat er nu al in de omgeving gebeurt, zodat nieuwe gebouwen goed passen bij de bestaande situatie.

Bij de afweging van de 3 varianten is gekozen voor geothermie op de Vestaweg. Hierbij wordt rekening gehouden met fasering van de woningbouw en de beschikbare veiligheidsafstand. Er is op die plek dan geen ruimte meer voor de geplande woningen of groen. Deze kunnen daar dan niet worden gerealiseerd vanwege een direct ruimteconflict. Verder onderzoek naar de effecten en uitwerking van maatregelen voor geothermie gebeurt in een projectMER. Deze uitwerking wordt afgestemd op bestaande bodemenergieplannen en op het provinciale beleid voor warmte-infrastructuur.

Hoogbouw aan de Zonweg blijft wenselijk binnen het programma. Zoals bekend staat de gemeente voor een fikse verstedelijkingsopgave en geldt de Binckhorst als een van de verdichtingslocaties. Dat betekent ook hoogbouw.

In het IGP staan plekken aangegeven waar sterke groenstructuren worden gemaakt. Dit gaat onder andere om het Waterfrontpark en groene verbindingen met de omliggende wijken. Deze groene inrichting helpt bij het opvangen van hitte en water (klimaatadaptatie), zorgt voor meer planten en dieren (biodiversiteit) en draagt bij aan een gezonde leefomgeving. Dit past bij het principe “Groen om de hoek”, overal in de wijk komt groen en water dichtbij huis.

De ecologische zone langs de Broeksloot is onderdeel van de stedelijke groenstructuur ‘Laakzone’ en is belangrijk groen in het gebied. Omdat deze zone valt onder de Nota Stadsnatuur, gelden er extra regels. Als er door woningbouw ruimte uit deze zone verdwijnt, moet dit dicht bij de zone worden gecompenseerd. Dit betekent dat er net zoveel groen terug moet komen, en van vergelijkbare kwaliteit. Als dit niet direct naast de zone kan, wordt gekeken hoe compensatie op een andere plek binnen het gebied kan worden geregeld. Langs de Maanweg komen hoge woongebouwen. Deze gebouwen kunnen zorgen voor meer wind en schaduw in de Broekslootzone. In het planMER is onderzocht wat dit betekent voor bomen, planten en dieren in dit gebied. De Broekslootzone is belangrijk groen in de wijk en hoort bij het principe ‘Groen om de hoek’: een gezonde leefomgeving met groen en water dichtbij huis. Daarom wordt in de onderzoeken extra gekeken naar mogelijke effecten op natuur en biodiversiteit.

6. *Aftakking Vlietlijn*

- *Problemen, verlies van veel bomen, doorstroming, hangen samen met de aftakking naar Rijswijk over de Geestbrugweg.*
- *De nieuwe tram langs de Prinses Mariannelaan in Voorburg lijkt ons overbodig.*
- *Wij stellen voor om de breedte van het spoor bij de halte te versmallen door een stop aan weerszijden van de rails te maken ipv aan alleen de Voorburgse kant.*
- *De AVN beveelt voor de Binckhorstlaan in Voorburg aan te kiezen voor optie 1 waar bestaande bomen worden gehandhaafd (p69).*
- *169 bomen worden gekapt door de aanleg van de Vlietlijn (p239). Deze kap dient te worden gecompenseerd.*

Reactie
Het project bouwt verder op eerdere besluiten over het tracé en gekozen vervoerwijze. Daarom wordt de aftakking naar Rijswijk niet opnieuw onderzocht. In het ontwerp voor de inpassing van De Vlietlijn is wel zo veel mogelijk ruimte gemaakt voor langzaam verkeer en voor het behoud van bomen. De tramrails in de Prinses Mariannelaan worden niet meer gebruikt en komen daarom niet terug in de nieuwe inrichting van de straat. De breedte van het spoor kan niet worden aangepast. Wel wordt onderzocht welke halte-oplossing het beste past: een middenperron (zoals nu in het ontwerp staat), zijperrons of geschakelde perrons. Elke optie heeft voor- en nadelen.

Op dit moment werken we deze drie mogelijkheden verder uit om tot een optimaal ontwerp te komen, waarbij de ecologische zone zo veel mogelijk wordt ontzien. Waar dat niet kan, wordt de aantasting op een goede manier volledig gecompenseerd. Ook wordt een 30 km/u-profiel onderzocht.

Uit de Bomen Effect Analyse blijkt dat niet alle bomen behouden kunnen blijven. Waar dat mogelijk is, worden bomen verplant en begeleid door boomtechnisch adviseurs. In het Voorlopig Ontwerp (VO) wordt bepaald welke bomen kunnen blijven staan en hoe het verlies van bomen wordt gecompenseerd en/of herplant, volgens het gemeentelijk beleid en de regels voor vergunningen.

Er is door de gemeente Leidschendam-Voorburg onderzoek gedaan naar een tunnel waarbij de tram nog voor de kruising Westenburgstraat/Maanweg tot bij station Voorburg rijdt, op verzoek van de gemeenteraad van LeidschendamVoorburg (motie 911). Daaruit blijkt dat deze oplossing kwalitatieve voordelen biedt ten opzichte van de maaiveldvariant, vooral op het gebied van leefomgeving, maar deze voordelen zijn gekoppeld aan vier keer hogere kosten, aanzienlijke hinder tijdens de bouw, risico’s bij ondergronds bouwen in (dicht) stedelijk gebied en weinig extra kansen voor ontwikkeling geeft. Daarnaast kan de aanleg van een dergelijke tunnel ideeën zoals van een Huygenstunnel in de weg zitten, behalve als we deze gelijktijdig aanleggen.
De planhorizon van de Huygenstunnel ligt rond 2050-2070, daarop kan De Vlietlijn en de Doorontwikkeling van de Binckhorst niet wachten. In de bestuursovereenkomst uit november 2023 staat dat de Huygenstunnel

niet onmogelijk moet worden gemaakt, maar nu geen onderdeel van de plannen is. Bovendien veroorzaakt de tram geen problemen op de kruising Regulusweg–Maanweg, omdat de tram daar met het autoverkeer meerijdt. Ook zonder de tram is dit kruispunt een knelpunt.

De aanleg van de tram op de Maanweg geeft druk op de ecologische zone langs de Broeksloot. In het IGP zijn twee varianten opgenomen voor de inrichting van de Maanweg. In het planMER is onderzocht hoeveel groen en bomen mogelijk verdwijnen. In variant 2 is inderdaad meer ruimte voor groen. Omdat variant 2 beter aansluit bij deze doelen, is in het definitieve IGP voor deze variant gekozen. Waar dat mogelijk is, worden bomen verplant en begeleid door boomtechnisch adviseurs. In het Voorlopig Ontwerp (VO) wordt bepaald welke bomen kunnen blijven staan en hoe het verlies van bomen wordt gecompenseerd en/of herplant, volgens het gemeentelijk beleid en de regels voor vergunningen. Het groen dat blijft, wordt verbeterd zodat de kwaliteit hoger wordt. Een alternatieve verbetering aan de kant van Voorburg is mogelijk, zolang deze bijdraagt aan het behoud of de versterking van het groen en de leefbaarheid in het gebied.

De Maanweg krijgt in de toekomst een andere functie en wordt minder belangrijk als route voor doorgaand autoverkeer. De ambitie is om op termijn de Maanweg af te waarderen naar een 30km weg (GOW30).
Ook wordt nog onderzocht of de ruimte rond de halte van De Vlietlijn anders kan worden ingericht, zodat de inpassing daar verder kan worden verbeterd. De uitkomsten van het planMER worden gebruikt om het Voorlopig Ontwerp verder te verbeteren. Daarbij wordt ingezet op zo min mogelijk aantasting van bomen en groen. Dit geldt ook voor de omgeving van het bruggetje.

Conclusie:
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

1	Locatie geothermie	In het ProjectMER wordt de locatiekeuze voor geothermiecentrale opnieuw gedetailleerd onderzocht op effecten verstoring dieren in ecologische zone.
4	Bezonning	In de uitwerking van het omgevingsplan en ProjectMER wordt bezonning verder onderzocht en uitgewerkt. Hoogte van gebouwen wordt bepaald in het omgevingsplan.
5	Ecologische zone Broeksloot	Als er ruimte uit ecologische zone Broeksloot verdwijnt door woningbouw, moet dit gecompenseerd worden in vergelijkbare kwaliteit. De bebouwing langs Maanweg geeft meer wind en schaduw, dit wordt meegenomen in de onderzoeken naar mogelijke compensatie.
6	Prinses Mariannelaan	Tramrails wordt verwijderd, nog nader onderzoek naar halte-oplossing, waarbij ecologische zone zoveel mogelijk wordt ontzien. Profiel 30 Km/uur wordt nog onderzocht.
6	Kap bomen	Verdere uitwerking in Voorlopig Ontwerp, er geldt herplantplicht voor te kappen bomen of compensatie (als directe herplant niet mogelijk is).
6	Maanweg	Variant 2 van inrichting verwerkt in definitieve IGP. De ruimte rond halte wordt onderzocht of inpassing kan worden verbeterd.

ID68

Zienswijze: I'm Binck

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

1. *Identiteit, erfgoed & Binckplekken*

- *Juridisch borgen van alle relevante Binckplekken met hoge beschermingsstatus; altijd openbaar en toegankelijk organiseren.*
- *Meer aandacht voor cultuur. Programmeer actief cultuur, erfgoed en verhalen; Binckplekken als ontmoetingsplekken en motor voor sociale cohesie en talentontwikkeling.*
- *Maak van het stadshart een echt Binckhart: een levendig ontmoetingscentrum, met cultuur (2 supermarkten en wat horeca is volstrekt onvoldoende en misplaatst) bv in de vorm van een cultuurhuis.*
- *Sterke erfgoed- en cultuurprogrammering.*

Reactie
In het IGP wordt de waarde van de Binckplekken erkend. De bedoeling is om deze ook juridisch beter te borgen. Dit kan echter pas gebeuren bij de wijziging van het omgevingsplan. In het IGP worden de Binckplekken benoemd als cultuurhistorische ankerpunten die belangrijk zijn voor de identiteit van het gebied. De manier waarop deze plekken worden ingevuld, verschilt per locatie. Dat hangt af van het type plek (gebouw, structuur of openbare ruimte), van het eigendom, van het huidige gebruik én van de fasering van de toekomstige ontwikkeling.

De gemeente is niet altijd verantwoordelijk voor de invulling van een Binckplek. De gemeente programmeert zelf geen cultuur in de Binckhorst; culturele activiteiten worden geïnitieerd door maatschappelijke partijen. De gemeente ondersteunt deze partijen waar mogelijk, onder andere door ruimte te bieden. In het IGP is daarnaast een buurtcentrum opgenomen, waarin ook ruimte is voor culturele activiteiten. Erfgoed en cultuur worden meegenomen in de uitwerking van het IGP. Omdat maatschappelijke voorzieningen en culturele functies daarin duidelijk zijn opgenomen, kunnen deze een vaste plek krijgen in de toekomstige wijk. Dit sluit aan bij het cultuurhistorieprincipe: het behouden en benutten van de identiteit van een gebied draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit en aan een prettige leefomgeving.

Daarnaast blijven de vijf kernwaarden van de Binckhorst leidend in de verdere ontwikkeling. Hieronder vallen onder andere het “authentiek ambachtelijk werkwoongebied” en de “grote diversiteit die zorgt voor ontmoeting en innovatie”. Door deze kernwaarden centraal te stellen, blijft er ruimte voor erfgoed en kan het een actieve rol blijven spelen in de gebiedsontwikkeling.

2. *Werken, maken & gemengde plinten*

- *Bedrijvigheid: verschuiving van 250.000 m² (OGP) naar 240.000 m² vraagt om differentiatie en borging van maakfuncties (cat. 3.1/3.2) en plintkwaliteit (minimale verdiepingshoogte).*
- *Wonen/werken-balans: toevoeging van 7.000 woningen bovenop 5.000 (OGP), met potentieel ,15% extra, ten koste van –10.000 m² werken; hoogbouw mogelijk mits Paris Proof, betwijfelt de haalbaarheid hiervan en wijst verdringing van werken af.*
- *Maakindustrie faciliteren (minstens tot cat. 3.1–3.2 waar mogelijk) met ruimtelijke en milieutechnische mengstrategieën.*
- *Regel minimale plinthoogtes en functionele flexibiliteit in omgevingsplan, zodat productie/ambacht daadwerkelijk kan landen in plinten en bedrijfsverzamelgebouwen.*
- *Bescherm/koester de Doeners; stel stadsbrede afspraken op met buurgemeenten over uitplaatsing en segmentering van woon- en werkprogramma.*
- *Stel een transparant kader op waarin helder is hoe wordt omgegaan met de voorgaande 5 aanbevelingen incl. hoe wonen en werken in een gebouw goed te combineren is.*

Reactie
Er wordt voldoende ruimte geboden voor borging en differentiatie van bedrijvigheid. In een deel van het Mercuriuskwartier (Noord) worden de toegestane milieucategorieën en richtafstanden verruimd. Hierdoor kunnen daar ook bedrijven in milieucategorie 3.1 en mogelijk 3.2 worden toegestaan.

In de rest van de Binckhorst blijven bedrijven in de maakindustrie mogelijk, zolang zij kunnen aantonen dat zij voldoen aan de maximale richtafstanden die op die locaties gelden. Dit kan, waar nodig, door het treffen van passende maatregelen.

In het IGP is een duidelijke programmamix vastgelegd. Deze mix zorgt voor een evenwichtige ontwikkeling van de Binckhorst, met ruimte voor nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen.

Deze programmamix wordt juridisch geborgd bij de wijziging van het omgevingsplan. Hierdoor wordt vastgelegd welke functies waar mogelijk zijn en blijft de balans tussen wonen, werken en voorzieningen behouden bij de verdere ontwikkeling van het gebied.

De maakindustrie in de Binckhorst wordt actief ondersteund. Dit gebeurt met ruimtelijke en milieutechnische strategieën die zorgen voor een goede mix van functies. Bestaande milieubelastende bedrijven worden beoordeeld op hun ruimtelijke impact en de bijbehorende hindercontouren. In het Mercuriuskwartier blijft ruimte voor milieubelastende activiteiten. In een deel van dit gebied worden de toegestane milieucategorieën en richtafstanden verruimd.

Omdat de gemeente inzet op een gemengd woonwerkgebied, wordt in het planMER nadrukkelijk gekeken naar de wisselwerking tussen wonen en werken. Daarbij wordt ook genoemd dat plinten gebruikt kunnen worden als werkruimte, mits dit goed doordacht gebeurt. Op de GAVI kavel wordt voorzien in planologische compensatie voor bedrijven die moeten worden uitgeplaatst. Er wordt nu gewerkt aan een wijziging van het omgevingsplan voor de GAVI-kavel. In die wijziging omgevingsplan zal juridisch planologisch worden geborgd dat er op de Gavi-kavel een bedrijventerrein moet komen conform de voorwaarden genoemd in de omgevingsverordening van de provincie Zuid-Holland. Er zijn geen stadbrede afspraken gemaakt met de omliggende gemeenten.

Als plinten worden ingericht met functies die passen bij de omgeving – zoals ambachtelijke bedrijven, detailhandel of creatieve bedrijvigheid – kan dit bijdragen aan een levendige en productieve straat. Dergelijke functies versterken het dagelijks gebruik van de openbare ruimte en ondersteunen de gemengde structuur die in de Binckhorst wordt nagestreefd.

Voor goede en toekomstbestendige werkruimtes zijn minimale plinthoogtes en voldoende functionele flexibiliteit belangrijk. Dit zorgt ervoor dat bedrijfsruimtes bruikbaar blijven voor verschillende soorten bedrijven en dat ontwikkelaars ze op een rendabele manier kunnen exploiteren. Deze voorwaarden worden vastgelegd bij de wijziging van het omgevingsplan, zodat duidelijk is welke eisen gelden voor plinten en hoe deze bijdragen aan een levendige en gemengde straatomgeving.

In het huidige omgevingsplan staan regels voor de realisatie van nieuwe ruimte voor bedrijvigheid. Deze bestaande regels worden geëvalueerd en waar nodig verbeterd, zodat ze beter aansluiten bij de toekomstige ontwikkeling van de Binckhorst.

Deze verbeteringen worden vastgelegd in de wijziging van het omgevingsplan. Daarbij worden ook de onderwerpen meegenomen die belangrijk zijn voor een gemengd woonwerkgebied: de programmamix, de balans tussen wonen en werken, het faciliteren van de maakindustrie en duidelijke regels voor plinten. Op deze manier wordt juridisch geborgd dat deze uitgangspunten richtinggevend blijven voor de verdere ontwikkeling van het gebied.

3. *Inclusiviteit & sociale menging*

- *Doelgroepen- en prijssegment-afspraken vastleggen (ook voor werkruimten).*

- *Community-benefit-modellen (bijv. coöperatieve beheer/ontwikkelvormen voor hallen zoals Pollux) als pilot opnemen.*

Reactie
Voor het woonprogramma worden afspraken gemaakt over doelgroepen en prijsklassen. Voor bedrijven en werkruimtes worden zulke afspraken niet vastgelegd.

Er worden geen pilots aangewezen. Wel wordt tijdelijke ruimte actief gebruikt om te experimenteren met placemaking, circulaire initiatieven en activiteiten die de sociale samenhang versterken. Dit biedt ruimte voor nieuwe ideeën en helpt om de identiteit van de wijk verder te ontwikkelen. Het principe "durf te experimenteren" is duidelijk opgenomen in het IGP.

4. *Circulair, energie & woningbouw*

- *Circulariteit als harde randvoorwaarde in gebiedspaspoorten opnemen...*
- *Hoogbouwnormering koppelen aan daadwerkelijke haalbaarheid (materiaal, energie, schaduw); geen schaduwwerking op de kasteeltuin (maximering bouwhoogte/volumetrie in contour).*
- *Geothermie-locatie kiezen die de groene long niet doorsnijdt (niet de Vestaweg-variant).*

Reactie
Circulariteit wordt in het planMER beoordeeld als onderdeel van het thema leefomgeving. Daarbij wordt gekeken naar "duurzaam materiaalgebruik". Omdat het IGP nog uit grove schetsen bestaat, is deze beoordeling vooral kwalitatief. Wel geeft het planMER inzicht in de richtlijnen voor duurzaamheid en of deze kunnen leiden tot eisen voor projectontwikkelaars.

Dit zal nader worden uitgewerkt in het kader van de wijziging omgevingsplan en nader onderzocht in het bijbehorende ProjectMER. Voor de gebiedspaspoorten uit de 1e fase van de doorontwikkeling, die vooruitlopend op de wijziging omgevingsplan al mogen starten, zullen hierover afspraken gemaakt worden tijdens het uitwerken van de gebiedspaspoorten op basis van vigerende wet- en regelgeving.

Omdat hoge gebouwen in de Binckhorst schaduw kunnen geven op de omgeving, is in het planMER een speciale bezonningsanalyse gemaakt. Daarbij zijn kaarten opgesteld die laten zien waar schaduw valt door nieuwe hoge gebouwen. Ook is gekeken naar de effecten op groen, bomen en gevoelige plekken, zoals de tuin van Kasteel Binckhorst.

In de volgende fase – de wijziging Omgevingsplan met het bijbehorende ProjectMER – wordt dit onderzoek verder uitgewerkt.

Voor de geothermie locatie is gekozen voor de Vestaweg. Alternatief voor deze locatie was woningbouw. Verder onderzoek naar de effecten en uitwerking van maatregelen voor geothermie gebeurt in een ProjectMER. Deze uitwerking wordt afgestemd op bestaande bodemenergieplannen en op het provinciale beleid voor warmte-infrastructuur. Op deze manier wordt gewaarborgd dat de aanleg van geothermieputten veilig en duurzaam gebeurt, passend bij de doelen van een klimaatbestendige gebiedsontwikkeling.

5. *Waterkant & watergebonden bedrijvigheid*

- *Volledig publieke waterkant met programmatische mix (maken, leren, cultuur, ambacht) en ruimte voor watergebonden bedrijvigheid zoals de aquathermie voor WKO.*
- *Ontwikkel binnenstedelijke kades als productieve/educatieve linten i.p.v. louter verblijfsruimte.*
- *Benut de Trekvliet voor oplossingen mobiliteit via Openbaar Vervoer over het water.*

Reactie
De gemeente Den Haag wil van de Binckhorst een “verrassende Haagse waterkant” maken. Dit betekent dat de recreatieve voorzieningen langs het water worden verbeterd, dat watergebonden ambachten deels kunnen blijven en dat er nieuwe verbindingen via het water worden gemaakt. Daarnaast wordt rekening gehouden met klimaatadaptatie. Denk aan extra ruimte voor waterberging en het gebruik van materialen die regenwater beter kunnen doorlaten. De gemeente voegt in het IGP geen activiteiten toe op de kades. Wel is er altijd ruimte voor private initiatieven.

Het planMER geeft aan dat vervoer over water alleen mogelijk is in de directe omgeving van de Vliet en de Trekvliet. Dit vervoer bereikt niet de delen van het gebied waar de nieuwe stedelijke ontwikkeling plaatsvindt. Omdat vervoer over water geen vorm van hoogwaardig openbaar vervoer is en te weinig capaciteit heeft, is het niet opgenomen als maatregel in het Basispakket Mobiliteit.

6. *Groen, leefbaarheid & klimaat*

- *Borg compensatie groen bij verlies aan m² groen binnen de Binckhorst, bij voorkeur aaneengesloten en aansluitend op de groene long. (Waterfront/Trekvlietpark/kasteeltuin/St. Barbara).*
- *Veranker 3-30-300-principe en voorkom schaduwwerking (kasteeltuin, hoogte torens).*
- *Borg Ecologische zone Broeksloot (Maanweg); Vlietlijn-inpassing zonder versmalling van de zone en minimale kap van oude bomen.*
- *Neem maatregelen om de barrièrewerking van de groene long over de Binckhorstlaan mn bij de BoogieWoogietunnel te verkleinen.*

Reactie
Het groen in de Binckhorst moet meegroeien met het aantal nieuwe bewoners. Dat betekent dat groen dat verdwijnt, in ieder geval wordt gecompenseerd. Omdat de openbare ruimte in de Binckhorst wordt ingericht volgens het principe “groen, tenzij”, wordt bij elke ontwikkeling gekeken hoe extra groen kan worden toegevoegd. In totaal komt er ongeveer 13 hectare nieuw volwaardig groen bij. Daarmee wordt in de eindsituatie (ruim) voldaan aan de groennorm van 8 m² per woning.

Hoge gebouwen kunnen zorgen voor extra schaduw in de omgeving, zie hiervoor de beantwoording onder punt 4.

De uitkomsten van het planMER worden gebruikt om het Voorlopig Ontwerp te verbeteren. We zetten daarbij in op zo min mogelijk aantasting van de ecologische zone. Het verbinden van bestaande en nieuwe groengebieden is op hoofdlijnen opgenomen in het IGP. De precieze uitwerking volgt in de volgende ontwerpstappen.

7. *Mobiliteit & toegankelijkheid*

- *Onderbouw parkeernormen (0,2) per doelgroep/functie met onderzoek en onder welke voorwaarden dit ingevoerd kan worden. Pas toe wat werkt.*
- *Betrek de effecten van de Netwerkstrategie 2025 in de doorrekening van de verkeersintensiteit.*
- *OV-kwaliteit direct nodig, niet pas bij oplevering Vlietlijn.*
- *Faseren op OV-kwaliteit en loop-/fietscomfort; betaalbare alternatieven voor auto en deelmobiliteit sociaal tarief bieden.*

Reactie
In de Binckhorst moeten ontwikkelaars op hun eigen terrein -of gezamenlijk binnen een gebiedspaspoort- voldoen aan de parkeereisen conform het beleid van de gemeente Den Haag. Hierdoor hoeft de parkeerdruk niet te verschuiven naar de openbare weg. De parkeernormen hangen af van de functie van het gebouw en bij

woningen, van het soort woning en de grootte ervan. De effecten van de Netwerkstrategie 2025 worden niet apart genoemd, maar zitten wel verwerkt in de verkeersberekeningen. Dit gebeurt via het verkeersmodel en de gevoeligheidsanalyses.

De Vlietlijn is het gewenste eindniveau voor openbaar vervoer in het gebied. Totdat de tram rijdt, zal de gemeente zorgen voor voldoende OVkwaliteit voor de huidige bewoners. Een van de maatregelen is een tijdelijke busbaan, zodat de bus beter kan doorrijden totdat de tram in gebruik wordt genomen.

Hoewel een sociaal tarief niet apart wordt genoemd, zet de stedelijke mobiliteitsstrategie wel in op betaalbare en toegankelijke vormen van vervoer, zoals openbaar vervoer en deelmobiliteit. Dit sluit aan bij het doel van een “complete stadswijk”, waar mobiliteit beschikbaar moet zijn voor verschillende groepen bewoners.

8. *Tijdelijkheid & experiment*

- *Positioneer Tijdelijkheid als waarde: programmatisch en financieel verankeren (placemaking-fondsen, beheercoöperaties, langjarige gebruikersovereenkomsten).*
- *Pilots aanwijzen (bijv. coöperatieve ontwikkeling Polluxhal) als proeftuin voor circulair bouwen, gemengd gebruik en community-beheer.*

Reactie
Tijdelijkheid wordt in het IGP gezien als een waardevolle kans om toekomstige plannen te testen en ervan te leren. Omdat de Binckhorst de komende decennia blijft veranderen, wordt tijdelijkheid bewust gefaciliteerd als flexibele experimenteerruimte. De financiële borging hiervan is nog niet geregeld, dit wordt onderzocht bij de wijziging van het omgevingsplan. Tijdelijkheid biedt echter ook kansen voor commerciële initiatieven en marketing. Er worden geen vaste pilots aangewezen. In plaats daarvan wordt tijdelijkheid actief gebruikt om ruimte te bieden aan placemaking, circulaire initiatieven en activiteiten die de sociale samenhang versterken. Dit maakt vernieuwende ideeën mogelijk en draagt bij aan een sterke identiteit van de wijk. Het principe “durf te experimenteren” is daarom expliciet opgenomen in het IGP.

9. *Participatie & zeggenschap*

- *Verankeren van Co-creatie en Community governance (bv instellen gebiedsraad, participatie-convenanten, reserveer budgetten) ook voor meebeslissen over gebiedspaspoorten/gebiedsbeheer.*
- *Heb aandacht voor het integreren van de huidige werk- en wooncommunity.*
- *Kom tegemoet aan de alleszins redelijke wensen van de Binckhorst Bewonersorganisatie; lever direct kwaliteit in OV, faseer invoering parkeernorm, lever voorzieningen en groen tijdens de gebiedsontwikkeling tot 2040 ev.*

Reactie
De participatie voor het Waterfrontpark is in cocreatie opgestart. Dat betekent dat bewoners, ondernemers en andere betrokkenen vanaf het begin kunnen meedenken. Dit geldt echter niet voor elk deelplan of initiatief. Per onderdeel wordt bekeken welke vorm van participatie past, bijvoorbeeld vanwege wet en regelgeving of vastgesteld beleid.

De huidige werk- en wooncommunity in de Binckhorst wordt actief betrokken bij de plannen. Omdat het gebied verandert in een gemengde stadswijk, is gekozen voor een sterke mix van wonen, werken en voorzieningen. Daarom zijn er verschillende bijeenkomsten georganiseerd, zoals de Binckmarkt XL en andere participatie-overleggen, waarin juist de inbreng van huidige gebruikers en partijen centraal stond.

De verbeterslag in OV tot De Vlietlijn is gerealiseerd, wordt met de tijdelijke busbaan in gang gezet. Er wordt geen gefaseerde parkeernorm ingezet. De parkeernormen conform de gemeentelijke beleidsnota's is randvoorwaardelijk voor de gewenste en noodzakelijke verdichting van de Binckhorst. Zoals hierboven en in het IGP aangegeven zijn voorzieningen en groen integraal onderdeel van de doorontwikkeling.

10. *Uitvoering, fasering & ondergrond*

- *Transparant uitvoeringskader met (indicatieve) financiële tabellen, kostenverhaal-methodiek in begrijpelijke taal, en heldere fasering met motivering.*
- *Intergemeentelijke afspraken uitbreiden naar uitplaatsing bedrijven, segmentering woon/werk, voorzieningen en groen-continuïteit.*
- *Ondergrondprogramma verplicht per kwartier (bodem, warmte/koude, kabels/leidingen, logistiek, afval/grondstoffen).*

Reactie
De financiële haalbaarheid verschilt per kwartier, maar wordt als realistisch beschouwd. Bij de uitwerking naar gebiedspaspoorten/bouwenveloppen wordt de financiële haalbaarheid per gebied verder gedetailleerd, inclusief kostenverhaal en eventuele verrekening. De gemeente is verplicht om kosten die de gemeente maakt om bijvoorbeeld de openbare ruimte in te richten in rekening te brengen bij initiatiefnemers van bouwplannen, als deze niet zouden passen binnen het omgevingsplan. Dit heet kostenverhaal. Kostenverhaal is aan de orde bij het toestaan van nieuwe bouwmogelijkheden. Bij een initiatiefnemer kunnen niet meer kosten verhaald worden dan het project kan dragen.

PPT-criteria (profijt, proportionaliteit, toerekenbaarheid) is van toepassing in die gevallen dat er gebiedsoverstijgende kosten voor de gemeente zijn. De definitieve kostenverhaalsregels worden vastgesteld bij de wijziging van het omgevingsplan. Transparantie over de uiteindelijke kostenverhaal-bijdragen ontstaat bij de vaststelling van de wijziging van het omgevingsplan, omdat dan de kostenverhaalsregels kaderstellend en bepalend zijn.

De intergemeentelijke afspraken gaan inderdaad over de aanleg van De Vlietlijn. Voor de uitplaatsing van bedrijven en voorzieningen is elke gemeente verantwoordelijk voor haar eigen opgave. In het planMER wordt wel aandacht besteed aan de effecten van ontwikkelingen op de ondergrondse infrastructuur, zoals bij de aanleg van De Vlietlijn en de geothermiecentrale. Daarbij worden ook de raakvlakken met waterinfrastructuur en ondergrondse netwerken van partijen zoals Dunea en Stedin in beeld gebracht, maar zonder verplichting tot een ondergrondplanning per kwartier. Wel zal de inrichting van de ondergrond een belangrijk onderdeel vormen van het buitenruimteplan. Dit buitenruimteplan wordt gefaseerd opgesteld en zal aansluiten bij de fasering zoals die is vastgelegd in het IGP. Omdat de ondergrondse effecten per project en per locatie verschillen, kunnen hieruit gebiedsspecifieke maatregelen volgen.

Conclusie:
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

2	Binckplekken	De in het IGP aangewezen Binckplekken worden in het omgevingsplan verder uitgewerkt.
2	Bedrijfscategorieen	In het IGP is de millieucategorie in het Mercuriuskwartier Noord verruimd. Dit wordt in het omgevingsplan opgenomen.
2	Programmamix	De balans tussen wonen, werken en voorzieningen wordt behouden bij de verdere ontwikkeling van het gebied en vastgelegd in het omgevingsplan.
2	Compensatie zwaardere millieucategorieen	Planologische compensatie voor bedrijven die moeten worden uitgeplaatst wordt voorzien op de Gavi-kavel. Er wordt nu gewerkt aan een wijziging van het omgevingsplan.

2	Toekomstbestendige werkruimte	In het omgevingsplan worden minimale plinthoogte en functionele flexibiliteit geborgd.
2	Nieuwe ruimte bedrijvigheid	In het omgevingsplan worden regels hierover verder uitgewerkt om een goede balans tussen wonen, werken en voorzieningen te borgen.
4	Circulariteit	Bij het uitwerken van de gebiedspaspoorten worden hierover afspraken gemaakt op basis van vigerende wet- en regelgeving.
6	Ecologische zone	De uitkomsten van het planMER worden gebruikt om het Voorlopig Ontwerp te verbeteren met inzet op zo min mogelijk aantasting van de ecologische zone.
7	Tijdelijke busbaan	Vooruitlopend op de aanleg en in gebruikname van De Vlietlijn wordt een tijdelijke busbaan aangelegd.
8	Tijdelijkheid	De financiële borging van flexibele experimenteerruimte is nog niet geregeld; dit wordt onderzocht bij de wijziging van het omgevingsplan.
10	Kostenverhaal	Definitieve regels voor kostenverhaal worden opgenomen in het omgevingsplan.
10	Ondergrondse infrastructuur	De inrichting van de ondergrond is onderdeel van het buitenruimteplan. Dit buitenruimteplan wordt gefaseerd opgesteld en zal aansluiten bij de fasering zoals die is vastgelegd in het IGP.

ID60

Zienswijze: Voorall

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

1. *Bereikbare haltes*

- *er een maximale halteafstand gehanteerd wordt van 500m;*
- *er een extra halte wordt toegevoegd ter hoogte van de kruising Maanweg / Binckhorstlaan;*
- *er een extra verbinding gemaakt wordt naar de halte Melkwegstraat vanuit Voorburg (Overbrugkade).*
- *reizigers bij de haltes van De Vlietlijn afgezet kunnen worden met de auto of doelgroepenvervoer;*
- *Gehandicapten Parkeerplaatsen Algemeen bij de haltes van De Vlietlijn beschikbaar zijn;*
- *alle openbaar vervoer haltes, ook in voetgangersgebieden aangelijnd zijn met een geleidelijn en waarschuwingsmarkering naar de dichtstbijzijnde natuurlijke gidslijn;*
- *halten met een lengte van 82m van beide zijden bereikbaar gemaakt worden via een hellingbaan en aanlijning naar de dichtstbijzijnde natuurlijke gidslijn*

Reactie
De haltes voor de tramlijn worden ontworpen en ingepast conform de richtlijnen waaronder de zorg voor toegankelijkheid voor mensen met een beperking. Bij een hoogwaardige tramlijn, die een snelle verbinding moet bieden, hoort een gemiddelde halteafstand van ongeveer 600 tot 800 meter. Dit zorgt voor de beste balans tussen een acceptabele loopafstand en een vlotte reistijd voor reizigers. De bebouwingsdichtheid speelt hierbij geen bepalende rol. Er komt daarom geen extra halte bij de kruising Maanweg/ Binckhorstlaan. In het ontwerp van de wijk wordt ingezet op rechtstreekse en logische looproutes naar de haltes.

De halte Maanweg is vooral bedoeld om de bereikbaarheid van de Binckhorst te verbeteren. Via een geplande voetgangersbrug bij de Heeswijkstraat kan de halte ook worden gebruikt door bewoners van (een deel van) VoorburgWest. Daarmee ontstaat een extra mogelijkheid om de tram te gebruiken. De brug wordt een voetgangersbrug met een beperkte breedte. Door de ligging en de manier waarop de brug wordt ingepast, is het geen logische route voor fietsers. Bij de verdere uitwerking wordt gekeken naar maatregelen om ongewenst gebruik te voorkomen.

Tramhaltes worden niet standaard voorzien van KissandRide-plekken of Gehandicapten Parkeerplaatsen Algemeen (GPA's). Deze voorzieningen worden alleen toegepast bij stations en meer perifeer gelegen haltes die aansluiten op belangrijke autoroutes.

Bij elke halte wordt, afhankelijk van de looproutes, een hellingbaan en geleidelijnen aangebracht volgens de ontwerprichtlijnen van CROW, HTM en de gemeenten. Indien nodig gebeurt dit aan beide zijden van de halte.

> **2.** *Beschikbare haltes*
> *Neem in het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma op dat de realisatie van de bus- en tramlijn voorafgaand of tegelijkertijd plaatsvindt met de bouw van woningen en kantoren.*

Reactie
De planuitwerking van De Vlietlijn loopt parallel met de doorontwikkeling. Totdat De Vlietlijn in exploitatie is, wordt een tijdelijke busbaan aangelegd om de huidige buslijn beter te laten doorstromen.

> **3.** *Hoogteverschillen: toegankelijk ontwerp verplicht*
> *Neem in het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma op dat hoogteverschillen altijd overbrugbaar zijn door mensen met een beperking, waarbij*
>
> - *alle hellingen voldoen aan de richtlijnen van het CROW;*
> - *alle trappen zijn voorzien van waarschuwingsmarkering, markering in contrasterende kleur op de traptreden en juist vormgegeven leuningen;*
> - *altijd een naastgelegen hellingbaan beschikbaar is bij een trap.*

Reactie
Hellingbanen worden toegevoegd op plekken waar hoogteverschillen zijn. Ze worden zo ontworpen dat ze flauw genoeg zijn voor rolstoelgebruikers. In de schetsontwerpfase is dit detailniveau nog niet volledig uitgewerkt. In de verdere detaillering wordt dit meegenomen volgens de richtlijnen van HTM, CROW en de betrokken gemeenten.

Het ontwerp voldoet zoveel mogelijk aan de CROW-richtlijnen en de standaarden van de gemeente en de HTM. Wanneer door fysieke ruimtelijke beperkingen niet volledig aan deze richtlijnen kan worden voldaan, worden afwijkingen expliciet gemotiveerd en onderbouwd op basis van verkeersveiligheidsanalyses en de lokale situatie. Daarbij wordt onder meer gekeken naar zichtlijnen, oversteekvoorzieningen en de interactie tussen verschillende verkeersstromen. De resultaten van deze analyses worden onafhankelijk getoetst binnen het ontwerpproces en vormen een belangrijke basis voor verdere optimalisatie in het Voorlopig Ontwerp. Waar mogelijk wordt extra ruimte en prioriteit gegeven aan lopen, fietsen en openbaar vervoer (het STOMP-principe).

> **4.** *Fietsparkeren regelen voor iedereen*
> *Neem in het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma op dat alle faciliteiten die gecreëerd worden om fietsen te parkeren, bruikbaar zijn voor scootmobielen en aangepaste fietsen, waarbij inpandige fietsfaciliteiten voorzien zijn van oplaadpunten, automatische deuren en een lift.*

Reactie
Bij nieuwbouw en transformatie in de Binckhorst gelden al bestaande eisen voor het aantal stallingsplaatsen, scootmobielplaatsen en de toegankelijkheid. Deze stallingen maken onderdeel uit van het gebouw zelf en zijn daardoor bereikbaar via de liften van dat gebouw. De huidige stallingen sluiten echter niet goed meer aan op het veranderende en bredere aanbod aan vervoersmiddelen. Het parkeerbeleid van Den Haag wordt daarom in 2026 geactualiseerd. In deze actualisatie worden ook nieuwe normen opgenomen voor andersoortige

fietsen en voor de kwaliteitseisen waaraan fiets en scootmobielstallingen moeten voldoen. Deze nieuwe normen worden na vaststelling vervolgens leidend voor de verdere gebiedsontwikkeling in de Binckhorst en de wijziging van het omgevingsplan.

5. *Parkeren voor automobilisten*
Neem in het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma op dat extra faciliteiten (GPK's en GPA's) worden gecreëerd zodat mensen met beperking die afhankelijk zijn van de auto kunnen parkeren op maximaal 50m van de ingang van de woning of voorziening en dat parkeergarages voorzien zijn van automatische deuren en een lift.

Reactie
De inpandige parkeergarages maken onderdeel uit van een groter gebouw en zijn daardoor via de liften van dat gebouw toegankelijk. Daarnaast wordt altijd een deel van de parkeerplaatsen extra breed gemaakt voor mensen met een beperking. Bij nieuwbouw en transformatie in de Binckhorst wordt in alle gevallen ruimte gemaakt om bij het gebouw te kunnen voorrijden, bijvoorbeeld om iemand op te halen of af te zetten. Wanneer het parkeren inpandig is opgelost, is deze voorziening direct gekoppeld aan één of meerdere gebouwen of functies. In delen van de Binckhorst waar slechts beperkte transformatie plaatsvindt volgen we het gemeentelijk beleid. Het gemeentelijk beleid is momenteel dat als het om een woongebied gaat, waarbij parkeren op straat plaatsvindt, een mindervalidenplaats toegewezen wordt op kenteken. Wanneer het om een openbare functie gaat, dan wordt een algemene mindervalide parkeerplaats aangelegd. Het is dus niet dat er standaard een aantal mindervalidenplekken worden aangelegd.

6. *Voetgangerszones en geleiding voor mensen met een visuele beperking*
Neem in het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma op dat mensen met een visuele beperking zich in voetgangersgebieden kunnen oriënteren met behulp van natuurlijke gidslijnen. Neem tevens op dat er in voetgangersgebieden voldoende rustplaatsen met rug- en armleuning beschikbaar zijn.

Reactie
In het IGP wordt nadrukkelijk ingezet op een voetgangersvriendelijke openbare ruimte, met voldoende plekken om even te kunnen zitten en uit te rusten. Dit draagt bij aan een gezonde leefomgeving en versterkt de sociale cohesie, passend bij het Binckhorstprincipe "Complete stadswijk". De inpassing van gidslijnen voor mensen met een visuele beperking maakt onderdeel uit van de verdere uitwerking van het ontwerp voor de openbare ruimte in de Binckhorst.

7. *Speelplekken: bereikbaar en toegankelijk*
Neem in het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma op dat speelplekken worden aangelegd via de 20-50-50 regel: 20% van de speeltoestellen zelfstandig toegankelijk; 50% bereikbaar; 50% met spelwaarde voor kinderen met een beperking.

Reactie
De speelplekken in de Binckhorst worden ingericht volgens het Handboek Openbare Ruimte. Daarmee voldoen ze ook aan de 205050regel.

8. *Daktuinen*
Neem in het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma op dat alle collectieve voorzieningen bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar zijn voor mensen met een beperking, waarbij collectieve voorzieningen die niet op de begane grond liggen, waaronder ook daktuinen, ontsloten worden met een lift.

Reactie
Collectieve daktuinen horen bij de naastliggende gebouwen. Ze zijn daardoor voor bewoners ook bereikbaar via de liften van die gebouwen.

9. *Integrale toegankelijkheidstoets*
Neem in het IGP op:

- *toegankelijkheid een standaardonderdeel is van de ontwerpuitgangspunten;*
- *structurele betrokkenheid van ervaringsdeskundigen bij ontwerp en toetsing georganiseerd is;*
- *er een integrale toegankelijkheidstoets op alle maatregelen in het Basispakket Mobiliteit en SO, plaatsvindt;*
- *toegankelijkheidseisen in aanbestedingen, uitvoering en beheer geborgd zijn.*

Reactie
Toegankelijkheid is een vast onderdeel van de ontwerpuitgangspunten voor De Vlietlijn.

Tijdens meerdere participatierondes hebben bewoners, ondernemers en belangenorganisaties meegedacht over ontwerpvarianten. Hun inbreng is verwerkt in afwegingsmatrixes en meegenomen in het schetsontwerp (SO). Er wordt geen volledige toegankelijkheidstoets uitgevoerd op alle maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit en SO+. Wel wordt per maatregel gekeken naar belangrijke punten zoals veilige oversteekbaarheid, de bereikbaarheid van haltes en voldoende ruimte voor langzaam verkeer. Deze aspecten worden in het planMER zowel kwalitatief als kwantitatief beoordeeld, afhankelijk van de beschikbare gegevens en het detailniveau per locatie.

Toegankelijkheidseisen worden, voor zover mogelijk, verder geborgd via regels in het omgevingsplan.
Een omgevingsvergunning kan alleen worden verleend als een initiatief voldoet aan het omgevingsplan. Hierin worden eisen over bijvoorbeeld bereikbaarheid, stedenbouwkundige kwaliteit en de inrichting van de openbare ruimte, voor zover mogelijk, al vooraf vastgelegd. Dit geeft duidelijkheid en biedt mogelijkheden om toegankelijkheid goed te borgen bij aanbesteding, planvorming en uitvoering.

Conclusie:
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

2	Tijdelijke busbaan	Vooruitlopend op de aanleg en in gebruikname van De Vlietlijn wordt een tijdelijke busbaan aangelegd.
3	Hoogteverschillen	Uitwerking van hellingbanen vindt plaats in het Voorlopig Ontwerp.
4	Fietsparkeren	Parkeerbeleid voor fietsen wordt geactualiseerd. Deze regels gelden na actualisatie via het omgevingsplan,
6	Geleiding voor mensen met visuele beperking	Dit inpassing van gidslijnen is onderdeel van de uitwerking van de openbare ruimte
8	Toegankelijkheid	Beoordeeld in planMER. Toegankelijkheidseisen worden – voor zover mogelijk – geborgd in het omgevingsplan.

ID315

Zienswijze: Provincie Zuid-Holland

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

> **1.** *Bedrijvigheid en compensatieafspraken*
> *De planologische compensatie van de HTM-kavel op de Binckhorst is nog niet correct verwerkt. In het IGP staat dat zowel Maison Kelder als HTM in de compensatieruimte op de GAVI-kavel zijn opgenomen, terwijl alleen Maison Kelder daarin is meegenomen. Wij verzoeken om deze fout te herstellen en de HTM-kavel expliciet te betrekken in de compensatieplanning, conform de bestuursovereenkomst Binckhorst.*

Reactie
We herstellen deze fout in het IGP. Het klopt dat dit in het ontwerp van het IGP niet goed is opgenomen.

> **2.** *Bedrijvigheid en compensatieafspraken*
> *Daarnaast ontbreekt duidelijkheid over de compensatie voor de Afvalcentrale (AVR) en de omgang met de overige watergebonden bedrijven. De provincie hecht eraan dat ruimte voor watergebonden en milieuhinderlijke bedrijvigheid (categorie 3.1 en hoger) behouden blijft, conform de provinciale beleidslijn Ruimte voor Werk.*

Reactie
Uit de haalbaarheidsonderzoeken blijkt dat het behouden van het watergebonden deel van het afvalcluster (AVR) in het Parkkwartier de meest haalbare optie is. Het uitgangspunt is om de Afvaloverslag volledig te transformeren en in te passen in een nieuw stedenbouwkundig plan. Hierdoor neemt de milieuhinder af en ontstaat er ruimte om het Waterfrontpark én nieuwe woningen te realiseren.

> **3.** *Binnenvaart en vaarwegen*
> *De aanleg en verbreding van bruggen over de Trekvliet kan gevolgen hebben voor de beroepsvaart. De provincie is beheerder van de Trekvliet tot aan de Geestbrug en ziet het als provinciaal belang dat de doorvaarbaarheid en CEMT-klasse worden geborgd. Nieuwe bruggen of aanpassingen mogen de beroepsvaart, rondvaart en recreatievaart niet belemmeren. Wij vragen dit nadrukkelijk te toetsen in de vervolgfase.*

Reactie
Bij het ontwerpen van nieuwe bruggen of het aanpassen van bestaande bruggen over de Trekvliet blijft het huidige gebruik van de Trekvliet voor alle soorten vaarverkeer leidend. In de verdere uitwerking wordt per locatie of brug precies vastgelegd welke eisen daarbij horen. Dit gebeurt in een plan van eisen. De doorvaarbaarheid/CEMT-klasse van de Trekvliet mag niet worden belemmerd en zal in de vervolgfase expliciet worden getoetst.

> **4.** *Detailhandel en voorzieningen*
> *Deze visie sluit in beginsel aan op het provinciaal detailhandelsbeleid, waarin wordt gestreefd naar concentratie en bundeling van voorzieningen. Tegelijkertijd vraagt de provincie om dit verder te onderbouwen. Het is van belang dat de omvang van het winkeloppervlak in verhouding staat tot het draagvlak van de nieuwe woonwijk, en dat de effecten op omliggende winkelgebieden worden geanalyseerd. Daarnaast moet worden geborgd dat het detailhandelsaanbod daadwerkelijk geconcentreerd wordt gerealiseerd binnen het wijkhart en niet verspreid over het gebied.*

Reactie
Het IGP en het planMER gaan uit van een geconcentreerd aanbod van winkels en voorzieningen in het wijkhart, bij de OVhaltes Zonweg en de centrale voorzieningen rondom de Binckhaven. Dit past bij het Binckhorstprincipe van de “Complete stadswijk”, waarin wonen, werken en voorzieningen op loopafstand samenkomen.

De omvang van het winkelgebied wordt afgestemd op het aantal voorziene woningen (circa 13.000) en op de behoefte aan dagelijkse voorzieningen. In het wijkhart is ruimte voor commerciële functies, zoals supermarkten, horeca en specialistische winkels.

De effecten op omliggende winkelgebieden zijn verder onderzocht in een distributieplanologisch onderzoek. Concentratie van detailhandel in het wijkhart past bovendien binnen het beleid van de Provincie Zuid-Holland. Het verstoort dan niet de bestaande winkelstructuur. Dit is onderbouwd met een Distributie Planologisch Onderzoek (DPO) dat als bijlage bij het IGP is gevoegd. Hoe groot de impact op omliggende gebieden is, hangt af van de locatie, de bereikbaarheid en het aanbod van voorzieningen in de buurt. Buiten het wijkhart worden geen nieuwe solitaire winkels toegestaan. Het retailbeleid zorgt ervoor dat functies worden gebundeld, zodat de levendigheid in het gebied toeneemt en bestaande winkelgebieden buiten de Binckhorst niet onnodig onder druk komen te staan.

> **5.** *Erfgoed, archeologie en cultuurhistorie*
> *Wel constateren wij dat het programma nog onvoldoende ingaat op de concrete borging en benutting van erfgoedwaarden. Zo wordt gesproken over het behoud van monumenten en beeldbepalende objecten, maar niet duidelijk gemaakt of alle in bijlage 12 genoemde rijks- en gemeentelijke monumenten ook daadwerkelijk behouden blijven of de status van ‘Binckplek’ krijgen. Op pagina 156 van het gebiedsprogramma wordt aangegeven dat per gebouw bekeken wordt hoe er op een toekomstbestendige manier mee omgegaan kan worden, wat positief is. Tegelijkertijd worden in de plan-MER nog negatieve effecten genoemd op cultuurhistorische waarden, onder meer bij de hoogbouw nabij kasteel De Binckhorst.*
> *De provincie vraagt om hier een nadere toelichting op. Verder ontbreekt een visie op archeologisch erfgoed. In het plan-MER wordt archeologie als kwetsbaar (oranje) aangemerkt, maar het IGP bevat geen beleidsmatige uitwerking hoe dit erfgoed wordt beschermd of benut. De provincie adviseert om een integrale visie op archeologisch erfgoed en Werelderfgoed op te nemen, met bijzondere aandacht voor de bufferzone van de Neder- Germaanse Limes aan de Prinses Mariannelaan. Hierbij dient ook aandacht te worden besteed aan mogelijke effecten van het verwijderen van bomen en ingrepen in het bodemarchief.*

Daarnaast dient in de verdere planvorming expliciet rekening te worden gehouden met provinciale landgoedbiotopen en de erfgoedlijn Trekvaarten. Tot slot adviseren wij om bij het opstellen van het Beeldkwaliteitsplan de waardering van cultureel erfgoed verder uit te werken, inclusief archeologische waarden, en om de betrokkenheid van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed te waarborgen.

Reactie
In het IGP en het planMER is het uitgangspunt dat cultuurhistorisch waardevolle gebouwen, zoals rijks- en gemeentelijke monumenten en andere beeldbepalende panden, zoveel mogelijk behouden blijven. Als behoud toch niet mogelijk blijkt, worden passende compenserende maatregelen overwogen. Dit past bij het principe “symbiose van oud en nieuw”, waarbij erfgoed wordt gecombineerd met nieuwe ontwikkelingen en een belangrijke rol blijft spelen in de identiteit van de wijk.

Op dit moment is nog niet zeker of alle beeldbepalende gebouwen kunnen blijven staan.
Het Beeldkwaliteitsplan (BKP) werkt de bescherming verder uit door eisen te stellen aan de ruimtelijke inpassing, bouwhoogtes en materiaalgebruik, zodat onder andere de beleving van Kasteel Binckhorst goed wordt beschermd.

In het planMER zijn de mogelijke effecten van hoogbouw op cultuurhistorische waarden onderzocht, bijvoorbeeld door schaduwwerking op de kasteeltuin te onderzoeken. Aanbevolen maatregelen zijn onder andere een geleidelijke opbouw van hoogbouw en aanpassingen in het ontwerp om negatieve effecten te beperken.

Het advies van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) wordt betrokken bij de verdere stappen, zoals de wijziging van het omgevingsplan en de vaststelling van het BKP.

In het planMER is archeologie beoordeeld als kwetsbaar. De risico's van verstoring van de bodem zijn daarbij in kaart gebracht. In bijlage 12 staat een erfgoedtoets met een kwalitatieve beoordeling van bekende en mogelijke archeologische waarden. Deze toets is gebaseerd op beleidskaarten en richtlijnen, zoals de Archeologische Waardenkaart van Den Haag. Omdat nog niet precies vaststaat waar en hoe diep er in de bodem wordt gewerkt, is aanvullend onderzoek verplicht zodra er graafwerk of andere bodemverstorende werkzaamheden worden uitgevoerd.

Voor de bufferzone van de NederGermaanse Limes wordt in de ontwerp- en vergunningsfase extra gekeken naar mogelijke effecten op bomen en op het bodemarchief.

In het IGP en het planMER is veel aandacht voor cultuurhistorie, archeologie en belangrijke provinciale erfgoedstructuren, zoals de erfgoedlijn Trekvaarten en de landgoederen. Deze waarden zijn opgenomen in het toetsingskader Cultuurhistorie en worden beoordeeld aan de hand van gemeentelijke en provinciale beleidskaarten. Het Beeldkwaliteitsplan (BKP) zorgt ervoor dat deze waarden goed worden beschermd. Het BKP stelt eisen aan onder andere bouwvolume, materiaalgebruik en de manier waarop belangrijke elementen worden ingepast, zoals Kasteel Binckhorst en historische structuren.

Archeologische waarden worden meegenomen via de Archeologische Waarden- en Verwachtingenkaart van Den Haag. Als er in de bodem wordt gewerkt en die mogelijk wordt verstoord, is archeologisch onderzoek verplicht volgens de Erfgoedwet.

6. *Externe veiligheid*
In het bijzonder ontbreekt de beoordeling van het aandachtsgebied van de aanwezige gasleiding. Deze leiding heeft niet alleen een belemmeringszone, maar ook een aandachtsgebied waar aanvullende veiligheidsmaatregelen gelden.

Voor maatschappelijke functies zoals scholen, kinderdagverblijven en zorginstellingen geldt dat deze bij voorkeur niet binnen een aandachtsgebied worden gerealiseerd. Als dit toch noodzakelijk wordt geacht, dienen de risico's te worden onderbouwd en moeten passende maatregelen worden getroffen.

Daarnaast is voor de geothermiecentrale nog geen onderzoek uitgevoerd naar de bijbehorende veiligheidsafstanden. De provincie adviseert om hiervoor uitgangspunten vast te leggen, zodat in latere fasen ruimtelijke keuzes kunnen worden gemaakt die voldoen aan de eisen uit de Zuid- Hollandse Omgevingsverordening.

De provincie onderschrijft het belang van geothermie als duurzame energiebron, maar wij constateren dat het IGP de milieugevolgen in de diepere ondergrond onvoldoende behandelt. Wij vragen een verwijzing naar de bestaande bodemenergieplannen en een nadere uitwerking van risico's op grondwaterverontreiniging. Bij de verdere planvorming dient ook de samenhang met het provinciale beleid voor warmte-infrastructuur te worden geborgd.

Reactie
Het klopt dat de beoordeling van het aandachtsgebied van buisleidingen nu nog ontbreekt in het IGP. In het planMER is dit gebied – waaronder de zones rond gasleidingen – wél meegenomen en duidelijk weergegeven. In delen van de Binckhorst liggen aandachtsgebieden en plaatsgebonden risicocontouren over het plangebied.

Gevoelige functies kunnen binnen deze zones alleen worden gerealiseerd als wordt aangetoond dat er passende veiligheidsmaatregelen worden genomen. Op die manier worden de veiligheid van de omgeving en het groepsrisico voldoende gegarandeerd.

De borging vindt plaats via de regels in de wijziging van het omgevingsplan. Het uitgangspunt is dat gevoelige functies bij voorkeur niet binnen een aandachtsgebied worden gebouwd. Als dat toch nodig is, worden de benodigde veiligheidsmaatregelen vastgelegd in de regels van het omgevingsplan.

In het planMER is het Trekvlietplein onderzocht als mogelijke locatie voor een geothermiecentrale. Daarbij geldt als voorwaarde dat woningen niet binnen de PR 10^{-6}-contour mogen liggen. Dit betekent dat de boorputten moeten worden aangelegd voordat de woningen aan de overkant worden gebouwd. Alleen dan wordt voldaan aan de wettelijke eisen voor externe veiligheid.

De afstand tot de waterkering is meer dan 50 meter. Uit eerdere onderzoeken blijkt dat boringen op een afstand van 30 tot 50 meter nauwelijks invloed hebben op de constructieve veiligheid van gebouwen of andere objecten. De verdere uitwerking van veiligheidsafstanden en risicobeheersing gebeurt in de projectMER en bij de wijziging van het omgevingsplan. Hierbij worden uitgangspunten vastgelegd volgens de ZuidHollandse Omgevingsverordening, zodat de ruimtelijke keuzes voldoen aan de geldende normen.

In het planMER zijn de effecten van diepe boringen beoordeeld. Daarbij is gekeken naar mogelijke verstoring van grondwaterstromen en naar de kans dat verontreinigingen zich kunnen verspreiden. Tijdens de uitvoering is vooraf bodemonderzoek verplicht en moet er een bemalingsplan worden opgesteld. Om risico's te beperken worden maatregelen toegepast, zoals retourbemaling en het plaatsen van damwanden.

Verder onderzoek naar de effecten en uitwerking van maatregelen voor geothermie gebeurt in een projectMER. Deze uitwerking wordt afgestemd op bestaande bodemenergieplannen en op het provinciale beleid voor warmte-infrastructuur. Op deze manier wordt gewaarborgd dat de aanleg van geothermieputten veilig en duurzaam gebeurt, passend bij de doelen van een klimaatbestendige gebiedsontwikkeling.

> **7.** *Mobiliteit en bereikbaarheid*
> *De provincie vraagt aandacht voor afstemming van parkeerbeleid tussen Den Haag en Leidschendam-Voorburg en voor de kwaliteit van voetgangersroutes (veilig, aantrekkelijk, logisch).*

Reactie
Elke gemeente heeft eigen parkeerbeleid voor nieuwbouw en transformatie. Hierbij gelden onder andere parkeernormen en de verplichting om zo veel mogelijk op eigen terrein te parkeren. Voor parkeren op de openbare weg stemmen de gemeenten de gebieden, tijden van vergunning-parkeren en de uitgifte van bewonersvergunningen op elkaar af. Dit gebeurt op basis van de te verwachten parkeerdruk in buurten, zodat uitwijkgedrag zoveel mogelijk wordt voorkomen. Voor voetgangers wordt in de gebiedsontwikkeling Binckhorst gewerkt aan een netwerk van routes die goed aansluiten op de gebiedsontwikkeling en de tramhaltes. Ook wordt in nieuwe of aangepaste wegen meer ruimte gemaakt voor voetgangers. Bij de aanpassingen voor De Vlietlijn zijn de gebruikelijke ontwerprichtlijnen voor voetgangers gevolgd. In het ontwerp zijn directe en veilige looproutes naar de haltes opgenomen.

Conclusie:
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

1	Bedrijvigheid en compensatieafspraken	In het IGP wordt aangegeven dat het uitgangspunt is dat HTM verplaatst wordt binnen de Binckhorst (en dus geen onderdeel uitmaakt van de planologische compensatieruimte op de Gavi-kavel.
3	Bruggen Trekvliet	Bij nieuwe bruggen of aanpassen van bestaande bruggen over de Trekvliet is huidig gebruik leidend. Er wordt per brug een Programma van Eisen opgesteld en er wordt getoetst op doorvaardbaarheid en CEMT-klasse.
4	DPO	Het DPO voor de voorzieningen in het Wijkhart wordt als bijlage aan het IGP bijgevoegd.
5	Cultuurhistorie	Bescherming van beeldbepalende gebouwen vindt plaats in het BKP en het omgevingsplan. Advies van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) wordt betrokken bij de verdere stappen.
6	Gasleiding	Borging aandachtsgebied gasleiding wordt opgenomen in het omgevingsplan.
6	Geothermie	Effecten van diepe boringen wordt verder onderzocht in het ProjectMER.

ID7

Zienswijze: Bink 36

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

> **1.** *Consequenties*
> *Het wegtracé zal verdiept moeten worden aangelegd omdat het wegverkeer anders niet onder de spoorboog past. Concreet verzoekt BINK36 om de financiële consequenties van de complexe inpassing van de HOV-lijn op het BINK36 terrein en de eventuele overname van het gehele gebouw van BINK36 in het kader van het Gebiedsprogramma in kaart te brengen. Uit niets blijkt dat bij het maken van (een kosten-baten-analyse voor) de betreffende tracékeuzes met de bijbehorende consequenties voor BINK36 ook rekening is gehouden met de financiële gevolgen van deze complexe inpassingsproblematiek en van de eventuele overname van het gehele gebouw van BINK36.*

Reactie
De nieuwe toegang naar Bink36 onder de spoorboog HS–Voorburg wordt enigszins verdiept aangelegd. Hierdoor kan al het verkeer naar Bink36 via deze nieuwe route rijden. De exacte inpassing van De Vlietlijn is nog onderwerp van technisch en financieel onderzoek. Deze uitwerking vindt plaats in het Voorlopig Ontwerp.

> **2.** *Bouwhoogte*
> *Tevens verzoekt BINK36 om de conform het Omgevingsplan vigerende bouwhoogte van 70 meter voor de locatie van BINK36, in het bijzonder voor de hangar, in stand te laten en deze niet te verlagen tot 40 meter. BINK36 verzoekt uw raad om … in elk geval de locatie van de hangar deel te laten uitmaken van de hoogbouwzone.*

Reactie
De maximale bouwhoogte voor deze locatie in het huidige omgevingsplan is 40 meter, met de mogelijkheid voor een hoogteaccent tot 50 meter. Deze hoogtes sluiten aan bij het geldende omgevingsplan. De locatie wordt niet als hoogbouwlocatie beschouwd en daarom is hier geen hoogteaccent opgenomen. De maximale bouwhoogte van 40 meter blijft gehandhaafd. Een verdere verruiming van het aantal hoogteaccenten is niet wenselijk.

3. *Bouwprogramma*
BINK36 verzoekt uw raad om dit programma te schrappen. ...het bouwprogramma niet te verkleinen tot 25.000 m² BVO, maar te handhaven op tenminste 60.000 m² BVO.

Reactie
Dit programma maakt op dit moment geen onderdeel uit van het ruimtelijk kader van het IGP en wordt ook niet meegenomen in de wijziging van het omgevingsplan. In het planMER is wel onderzocht of het in de toekomst mogelijk is om hier programma toe te voegen en wat de effecten daarvan zijn. Dit kan pas aan de orde komen nadat De Vlietlijn is aangelegd. Daarvoor is dan een nieuwe juridische planologische procedure nodig, inclusief een nieuwe zienswijze-procedure. Voor deze locatie is in het IGP geen specifiek bouwprogramma opgenomen. In het planMER is wel bekeken wat het maximaal te ontwikkelen programma binnen de sporendriehoek is. De conclusie daarvan is dat maximaal 25.000 m² kan worden ontwikkeld.

Conclusie:
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

1	Inpassing De Vlietlijn thv Bink 36	De exacte inpassing van De Vlietlijn is nog onderwerp van technisch en financieel onderzoek. Deze uitwerking vindt plaats in het Voorlopig Ontwerp.

ID96

Zienswijze: ASN Autoschade van Vreden-Binckhorst

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

Beperken hinder aanleg Vlietlijn
Wij zouden graag zien dat gedurende de werkzaamheden in het kader van de realisatie van De Vlietlijn, de hinder wat betreft de bereikbaarheid van ons bedrijf voor klantenvoertuigen, toeleveranciers en personeel minimaal is.

Reactie
Tijdens de aanleg van De Vlietlijn blijft de bereikbaarheid van bedrijven, waaronder ASN Autoschade Van VredenBinckhorst, in principe gewaarborgd. Elke buurt moet bereikbaar blijven voor autoverkeer. Een harde voorwaarde is dat hulpdiensten altijd toegang moeten hebben. Afhankelijk van de gekozen verkeersmaatregelen kan de bereikbaarheid per bouwfase wel veranderen.

Conclusie:
Wij hebben uw zienswijze voor kennisgeving aangenomen.

ID123

Zienswijze: Mirage 3D Studios

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

1. *Erkenning Mirage 3D studios als ankerpunt creatieve industrie*
Wij vragen het college de aanwezigheid van Mirage 3D Studios als ankerpunt van creatieve economie te

erkennen en bij de ruimtelijke uitwerking van De Vlietlijn te zorgen dat de studio bereikbaar en operationeel kan blijven

Reactie
Mirage 3D kan door de aanleg van De Vlietlijn niet op de huidige locatie blijven. De gemeente gaat dan ook graag in gesprek over de consequenties, verwerving en toekomst. Er zijn mogelijk wel kansen om binnen de verdere ontwikkeling van de Binckhorst een nieuwe plek te vinden. Het bedrijf past namelijk goed bij de werkmilieus die gepland zijn in Binckhaven en het Mercuriuskwartier. Indien bedrijven moeten verplaatsen, wordt uitgegaan van volledige schadeloosstelling op basis van wettelijke uitgangspunten en jurisprudentie. Dit omvat kosten voor verwerving, herinrichting en eventuele inkomensschade. Bij verplaatsing wordt gekeken naar passende alternatieve locaties, waarbij de ondernemer zelf verantwoordelijk blijft voor het vinden van een nieuwe vestiging.

2. *Behoud bestaande bomen Lekstraat*
Wij verzoeken om het behoud van bestaande bomen langs de Lekstraat, gecombineerd met een groene tramstrook.

Reactie
Omdat de aanleg van De Vlietlijn op meerdere plekken zorgt voor druk op bestaande groene gebieden, probeert het ontwerp zoveel mogelijk bomen en groen te behouden. Uit de Bomen Effect Analyse blijkt dat niet alle bomen behouden kunnen blijven. Waar dat mogelijk is, worden bomen verplant, begeleid door boomtechnisch adviseurs. In het Voorlopig Ontwerp (VO) wordt bepaald welke bomen kunnen blijven staan en hoe het verlies van bomen wordt gecompenseerd en/of herplant, volgens het gemeentelijk beleid en de regels voor vergunningen.

3. *Klimaatadaptatie en prettig leefklimaat*
Het behoud van bestaande bomen langs de Lekstraat, gecombineerd met een groene tramstrook draagt bij aan klimaatadaptatie en een prettig leefklimaat voor bewoners, reizigers en bedrijven.

Reactie
Klimaatadaptatie wordt meegenomen in het ontwerp van De Vlietlijn. Omdat de aanleg van de trambaan zorgt voor minder groen en meer verharding, worden maatregelen genomen om dit te beperken. Denk aan meer groen in de openbare ruimte en het gebruik van waterdoorlatende materialen. Deze maatregelen helpen om hitte te verminderen en wateroverlast tegen te gaan.

4. *Nader onderzoek op ruimtelijke kwaliteit, bereikbaarheid en duurzaamheid*
Mirage 3D Studios vraagt het college en de Raad om het alternatieve ontwerp ("met haltes" of "zonder haltes") nader te onderzoeken op ruimtelijke kwaliteit, bereikbaarheid en duurzaamheid en de variant met overslaan van de halte te overwegen als efficiëntere, veiligere oplossing.

Reactie
Er is onderzocht of De Vlietlijn kan worden aangelegd zonder een halte bij de bedrijven aan de Lekstraat. Ook als er geen halte komt, is er onvoldoende ruimte om de tramlijn goed in te passen én het bedrijventerrein goed te laten functioneren. Het behoud van het bedrijventerrein in Lekstraat Noord, samen met de komst van De Vlietlijn, zorgt ervoor dat er te weinig ruimte is voor alle wensen en eisen. Daardoor kan nergens echt kwaliteit worden bereikt en moet in alle onderdelen van het ontwerp en in de ambities worden ingeleverd.

Conclusie
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

2	Kap bomen	Verdere uitwerking in Voorlopig Ontwerp, er geldt herplantplicht voor te kappen bomen of compensatie (als directe herplant niet mogelijk is).

ID5

Zienswijze: Roeicentrum, de Laak en Pelargos

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

> **1.** *Knip fietspad Binckhorstlaan ter hoogte van Mercuriusweg:*
> *Onze oproep is dan ook om direct te zorgen dat die fietsroute, zeker tussen de tunnel en het centrum van Den Haag, ook bij nacht en ontij sociaal veilig te bereiken en te passeren is met de fiets. Zolang dat niet afgerond is, is de "knip" wat ons betreft ongewenst.*

Reactie
Zowel in de huidige situatie als in de verdere planuitwerking blijven we aandacht houden voor de fasering en voor een goede en veilige fietsbereikbaarheid, waaronder de aansluiting op de fietsonderdoorgang bij de Mercuriusweg.

> **2.** *Bruggen over de Trekvliet:*
> *"betrek ons tijdig en actief in het ontwerp van die brug/bruggen want dit is voor ons als roeiers een cruciaal deel van het water waarop we sporten". Daarbij gaat het om de breedte en hoogte van de doorgang, om veilige zichtlijnen (zeker als er nog beroepsvaart is), etc.*

Reactie
Toekomstige bruggen over de Trekvliet moeten voldoen aan de eisen die horen bij het watergebruik. Dit geldt voor verschillende soorten schepen, met name voor de benodigde doorvaarthoogte en breedte. We zullen u tijdig betrekken bij het ontwerpproces.

> **3.** *Wijk met een hart:*
> *Wellicht is het een optie om nu al in de richting van de toekomstige verkeersstructuur te gaan werken. Bijvoorbeeld door een bussluis ter hoogte van de Wegastraat, zodat die route verder richting centrum Den Haag alleen voor de bus beschikbaar is. Dat maakt misschien weer mogelijk om de bussen in de spits weer te laten rijden, wat zolang De Vlietlijn niet is aangelegd toch wel dringend gewenst lijkt. En eventueel ter hoogte van de Uranusstraat een "rechtdoor-blokkade met daarin een bussluis", zodat auto's alleen een afslag kunnen nemen en de bus rechtdoor kan.*

Reactie
In het verkeersnetwerk CIDBinckhorst zijn verkeersmaatregelen op de Binckhorstlaan, zoals het afkoppelen van de parallelbaan en het autoluw maken van deelgebieden, voorzien. Deze maatregelen dragen bij aan een betere doorstroming en leefbaarheid en sluiten aan bij de ontwikkeling van een wijkhart bij de voormalige asfaltcentrale. De besluitvorming over het Verkeersnetwerk CID-Binckhorst vindt naar verwachting nog in 2026 plaats. Dit pakket aan maatregelen kan in 2030 worden uitgevoerd. Vooruitlopend op de besluitvorming op het totaalpakket aan maatregelen is wel al besloten over de realisatie van een vrije busbaan op de parallelbaan aan de oostkant van de Binckhorstlaan.

> **4.** *Bereikbaarheid roeicentrum voor botentransport:*
> *We wijzen erop dat voor het reilen en zeilen van de roeiverenigingen het vervoer van de boten naar wedstrijden/evenementen een noodzaak is. Dat gaat onder andere met grote botenwagens. In de voor*

het Roeicentrum verleende vergunning is dat in detail uitgewerkt. Onze opmerking hier is alleen om daar ook rekening mee te houden bij de verdere uitwerking van het nieuwe plan. Hetzelfde geldt overigens voor onze buren, Jachtwerf De Haas, die met grote vrachtwagens bereikbaar moet zijn.

Reactie
Wij zullen bij de verdere planuitwerking / wijziging omgevingsplan rekening houden met reeds vergunde situaties.

5. *Inbedding jachtwerf De Haas:*
In het verleden is door ons al eens de suggestie is gedaan om aan/tegen de aan de Callistoweg grenzende zijde van (een deel) van de hal van de jachtwerf een overdekte stalling te plaatsen. Dat zou dan (onder andere) een overdekte stalling voor fietsen zijn, die openbaar is zodat ook bezoekers rond de Fokkerhaven daarvan gebruik kunnen maken. Momenteel is de (vastgelegde) gedachte dat zo'n openbare fietsenstalling, mede te gebruiken door leden van de roeiverenigingen, terechtkomt in de nieuwe bebouwing op kavel T5. Maar in het licht van de "cirkels-problematiek" die in het nieuwe programma wordt opgemerkt, is het wellicht zinnig om dat te heroverwegen. Zo'n stalling zou deel uit kunnen maken van een "(groen) inpakken" van De Haas, juist richting kavel T5 om de geluidcirkel lokaal in te perken.

Reactie
In het kader van de wijziging van het omgevingsplan wordt in overleg met Jachtwerf De Haas onderzocht welke maatregelen nodig zijn om de hindercontouren te beperken. Of de fietsenstalling hiervan onderdeel uitmaakt, is op dit moment nog niet bekend.

6. *Fokkerhaven Binckplek*
Ons is niet duidelijk of de Fokkerhaven nu nog steeds als de Binckplek wordt gezien zoals omschreven in het huidige omgevingsplan.

Reactie
De Fokkerhaven blijft één van de Binckplekken.

Conclusie
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

1	Knip fietspad Binckhorstlaan	In de verdere planuitwerking is aandacht voor fasering en een goede en veilige fietsbereikbaarheid.
2	Bruggen Trekvliet	Bij nieuwe bruggen of aanpassen van bestaande bruggen over de Trekvliet is huidig gebruik leidend. Er wordt per brug een Programma van Eisen opgesteld en er wordt getoetst op doorvaardbaarheid en CEMT-klasse.
4	Botentransport roeicentrum	Bij de verdere planuitwerking en de wijziging van het omgevingsplan wordt rekening gehouden met reeds vergunde situaties.
5	Richtafstanden bedrijven	Er wordt in overleg met Jachtwerf De Haas onderzocht of maatregelen mogelijk zijn om richtafstanden van bedrijven te verkleinen

ID124

Zienswijze: BLF

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

> **1.** *Belang beoogde ontwikkeling weegt zwaarder dan belang bedrijven*
> *In algemene zin zijn wij van mening dat niet valt in te zien waarom het belang bij de beoogde herontwikkeling van de Binckhorst – en dus bij het wegbestemmen van diverse bestaande bedrijven op de Binckhorst – zwaarder weegt dan het belang van haar leden bij het behoud van de bedrijfsbestemmingen op de diverse percelen.*

Reactie
De doorontwikkeling maakt onderdeel uit van de bredere ontwikkeling van het Central Innovation District (CID) en de Binckhorst. In dit gebied worden de komende jaren duizenden woningen, werkplekken en voorzieningen gerealiseerd. Daarmee levert het gebied een belangrijke bijdrage aan de regionale én nationale woningbouwopgave. Deze ontwikkeling brengt ook een groeiende bereikbaarheidsopgave met zich mee. Om wonen, werken en voorzieningen goed bereikbaar te houden, zijn maatregelen nodig op het gebied van mobiliteit. In de MIRT-verkenning is tramvariant 1T als voorkeursalternatief vastgesteld. Deze variant sluit goed aan bij de ambitie om lopen, fietsen en openbaar vervoer een grotere rol te geven in de bereikbaarheid van de regio en draagt daarmee ook bij voor toekomstige ontwikkelingen in de regio.

De afwegingen die gemaakt worden voor de Binckhorst zijn onderdeel van een bredere opgave waarin woningbouw, bereikbaarheid, leefbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving in samenhang worden afgewogen. Daarbij zoeken wij steeds naar een balans tussen de belangen van huidige bewoners, ondernemers en gebruikers van het gebied én de behoeften van toekomstige generaties.

> **2.** *Woningbouw binnen hindercontouren bedrijven*
> *BLF begrijpt dat het belang bij woningbouw zwaarwegend is, maar ziet niet in waarom woningbouw (ook) op de beoogde locaties binnen de hindercontouren van de bestaande bedrijven mogelijk moet worden gemaakt.*

Reactie
In het huidige omgevingsplan Binckhorst is het al toegestaan om woningen en andere gebouwen te maken binnen de richtafstanden van bestaande bedrijven. Dit mag alleen als duidelijk is dat deze bedrijven genoeg ruimte houden om goed te kunnen blijven functioneren conform de (vergunde) rechten. De realisatie van alle ambities en uitgangspunten uit het IGP is echter niet mogelijk bij behoud van alle bestaande bedrijvigheid.

In het huidige omgevingsplan zijn de bestaande bedrijven als gegeven opgenomen. Uitgangspunt daarbij was dat deze niet belemmerd worden in hun bedrijfsvoering door de gebiedsontwikkeling. Voor een verdere ontwikkeling van de Binckhorst en de aanleg van De Vlietlijn is dat uitgangspunt echter niet houdbaar. Bedrijven en andere grondgebruikers blijken te veel beperkend voor het programma en de realisatie van noodzakelijke (groen)voorzieningen voor een leefbare en duurzame woonwijk. Voor de aanleg van De Vlietlijn geldt daarnaast dat deze OV-verbinding (gedeeltelijk) over particuliere percelen loopt, waardoor het fysiek onmogelijk is om de panden waarin de bedrijven gevestigd zijn te handhaven. De consequentie is dat bestaande functies (bedrijven) niet allemaal behouden kunnen blijven.

Het IGP maakt woningbouw mogelijk binnen de richtafstanden van bestaande bedrijven. Indien bedrijven niet kunnen worden uitgeplaatst, kan dit betekenen dat hinderbeperkende maatregelen dienen te worden toegepast, zoals maatregelen aan de gevel of bronmaatregelen bij bedrijven.

3. *Uitgangspunt positief bestemmen*
Wij stellen ons op het standpunt dat de bedrijfsbestemmingen van onze leden zouden moeten worden ingepast in het nieuwe omgevingsplan. Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State moet legaal bestaand gebruik in beginsel als zodanig in een bestemmingsplan worden bestemd.

Reactie
Zoals ook onder punt 1 is aangegeven maakt de doorontwikkeling onderdeel uit van de bredere ontwikkeling van het Central Innovation District (CID) en de Binckhorst.

De afwegingen die in dit kader gemaakt worden voor de Binckhorst zijn onderdeel van een bredere opgave waarin woningbouw, bereikbaarheid, leefbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving in samenhang worden afgewogen. Daarbij zoeken wij steeds naar een balans tussen de belangen van huidige bewoners, ondernemers en gebruikers van het gebied én de behoeften van toekomstige generaties.

4. *Verplaatsing*
Verplaatsing binnen de Binckhorst is voor diverse bedrijven, vanwege de specifieke aard van de bedrijfsvoering, bepaalde investeringen en afhankelijkheid van locatie, cruciaal voor een groot deel van hun inkomsten. Een verplaatsing buiten de Binckhorst gaat niet alleen gepaard met verhuis- en wederinrichtingskosten, maar ook met inkomensschade op de lange termijn vanwege een minder courante locatie. In geval van verplaatsing dient als uitgangspunt de bestaande milieucategorie met bijbehorende richtafstanden te gelden.

Reactie
In het IGP wordt aandacht besteed aan het behoud van bedrijven. De gemeente vindt het belangrijk dat bedrijven kunnen blijven groeien en goed bereikbaar zijn. Indien bedrijven moeten verplaatsen, wordt uitgegaan van volledige schadeloosstelling op basis van wettelijke uitgangspunten en jurisprudentie. Dit omvat kosten voor verwerving, herinrichting en eventuele inkomensschade. Bij verplaatsing wordt gekeken naar passende alternatieve locaties, waarbij de ondernemer zelf verantwoordelijk blijft voor het vinden van een nieuwe vestiging. Het is niet altijd nodig dat een bedrijf in dezelfde milieucategorie blijft. Dat hangt af van de plek waar het bedrijf naartoe verhuist. Soms kan een bedrijf maatregelen nemen waardoor het in een lagere milieucategorie komt. Dan worden ook de maximale richtafstanden kleiner. Wat mogelijk is, hangt dus af van de regels op de nieuwe locatie en van de mogelijkheden om maatregelen te nemen die de richtafstanden verkleinen.

5. *Zelfrealisatie*
Diverse bedrijven zijn zelf bereid en in staat om ontwikkelingen zoals opgenomen in het IGP uit te voeren.

Reactie
Op dit moment kan er nog geen inhoudelijke reactie worden gegeven op het verzoek om zelfrealisatie. Zelfrealisatie op private grond is mogelijk wanneer eigenaren bereid en in staat zijn om plannen uit te voeren conform de gemeentelijke kaders en fasering. Pas wanneer de plannen verder zijn uitgewerkt, kan worden bekeken of de eigenaar/initiatiefnemer bereid en in staat is om de ontwikkeling op de manier uit te voeren zoals de gemeente dat voor ogen heeft.

Conclusie:
Wij hebben uw zienswijze voor kennisgeving aangenomen.

ID13, ID14

Zienswijze: AHOLD

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

> **1.** *Verruiming bestaande supermarktlocatie Binck City Park*
> *Wat in het ontwerp nog mist is verruiming van voornoemde bestaande (!) supermarktlocatie te Binck City Park naar 1.000 m² BVO / 675 m² WVO [...] Het nog niet opnemen van deze verruimde supermarktlocatie lijkt in alle oprechtheid een gemeentelijke omissie. Gelieve de grote supermarktvoorziening dus (eveneens) op de locatie Binck City Park (Binckhorstlaan 137) op te nemen in deze en toekomstige overige beleidsdocumenten, alsmede met de Provincie af te (blijven) stemmen ter opname in de Provinciale beleidsdocumenten.*

Reactie
Volgens de uitgangspunten uit het IGP en de raadsmededeling over de ontwikkeling van de Binckhorst is er geen ruimte gereserveerd voor uitbreiding van de bestaande kleinschalige detailhandel naar een supermarkt van 675 m² wvo op Binckhorstlaan 137.

In het IGP staat wel dat een goed aanbod van voorzieningen belangrijk is, zoals supermarkten, zodat de Binckhorst kan uitgroeien tot een complete stadswijk. Hierbij hoort ook een levendig wijkhart in de buurt van de Binckhorstlaan en de Zonweg.

Omdat de ruimte voor detailhandel in het huidige omgevingsplan bijna volledig is gebruikt, kan uitbreiding pas weer worden toegestaan als het omgevingsplan wordt aangepast en dit in lijn is met provinciaal beleid.

> **2.** *Twee grote supermarkten direct aan overzijde van BCP*
> *Wel zie ik in het concept gebiedsprogramma niet één maar zelfs twee grotere supermarkten (tot 2.500 m²) aan directe overzijde van de Binck-City-Park-Albert Heijn geprojecteerd [...] Indien dit geen omissie betreft, zou dat vanuit de gemeente zeer kortzichtig zijn.*

Reactie
Het Binckhavenkwartier wordt ontwikkeld tot een gemengd stedelijk gebied, met een wijkhart in de buurt van de Binckhorstlaan en de Zonweg. In dit gebied komen verschillende voorzieningen bij elkaar, waaronder twee supermarkten (locaties B1–B2).

Het samenbrengen van voorzieningen heeft voordelen. Voor bewoners is het handig omdat zij meerdere winkels in één bezoek kunnen doen. Voor ondernemers levert een concentratie van voorzieningen meer klanten op, omdat er voldoende aanbod en drukte is. Dit zorgt voor meer levendigheid in de wijk en een efficiënt gebruik van de ruimte.

> **3.** *Motie 'Voorzie Binckhorst van een supermarkt"*
> *Deze motie heeft u ten onrechte niet bij het gebiedsprogramma betrokken, hetgeen ons echter een verplichting lijkt en dus een vergissing zal betreffen. De in de motie opgenomen locatie van Nova is bovendien niet door een supermarkt ingevuld vanwege de kleinschaligheid [...] en ook in The Blox-locatie zal naar verwachting geen supermarkt worden gevestigd.*

Reactie
De motie 'Voorzie Binckhorst van supermarkt' van 14 oktober 2024 is meegenomen in het IGP. In het IGP staat dat het wijkhart van de Binckhorst dagelijkse voorzieningen krijgt, zoals een supermarkt, drogist en bakker.

Daarmee wordt aan de motie voldaan. De locatie Nova is klein en daardoor minder geschikt voor grotere commerciële functies. Volgens het omgevingsplan mag kleinschalige detailhandel bovendien niet groter zijn dan 300 m² BVO. Voor The Blox geldt dat er op basis van de stedenbouwkundige plannen en het synergie-model ook geen supermarkt wordt verwacht. Deze keuze is gemaakt op basis van wat ruimtelijk haalbaar is en om te zorgen voor een goede mix van functies in de Binckhorst.

4. *Verruimingsverzoek Binck City Park*
De niet ingevulde metrages als voornoemd (Nova en The Blox) kunnen eveneens worden meegewogen in het onderhavige verruimingsverzoek (en mede vervangend op de Binck City Park-locatie worden ingezet (meters voor meters)).

Reactie
De ruimte die nog over is bij Nova en The Blox kan niet worden toegerekend aan het verzoek om meer ruimte voor Binck City Park. Zie ook het antwoord hierboven. Omdat het gebiedsprogramma uitgaat van een wijkhart aan de Binckhorstlaan en de Zonweg, is onderzocht welke planologische ruimte daar mogelijk is. Deze ruimte wordt meegenomen in de wijziging van het omgevingsplan.

5. *Supermarktdekking in Binckhorst*
De supermarktdekking in de Binckhorst is erg laag. Met het huidige aantal inwoners is het 0,09 m² inw. Met de verdere doorgroei van de wijk (zonder dat grootschalige supermarkten in de komende jaren zullen landen in de Binckhorst) zal de supermarktdekking alleen maar verder dalen. Albert Heijn Real Estate verwacht een te verwaarlozen impact van de grote variant supermarkt (675 m² wvo) op omliggende supermarkten.

Reactie
Door het toevoegen van extra woningen ontstaat er ruimte voor meer detailhandel. In de wijziging van het omgevingsplan wordt hiervoor ook juridische ruimte gemaakt.

Een grotere supermarkt past bij de toekomstige Binckhorst, die zal groeien naar ongeveer 13.000 woningen. Dit kan wel alleen als de supermarkt in het wijkhart komt.

Als de supermarkt wordt gebouwd binnen een cluster van voorzieningen, zoals in het geplande wijkhart bij de Binckhorstlaan en de Zonweg, kan dit zorgen voor meer levendigheid in de buurt. Concentratie van detail-handel in het wijkhart past bovendien binnen het beleid van de Provincie Zuid-Holland. Het verstoort dan niet de bestaande winkelstructuur. Dit is onderbouwd met een Distributie Planologisch Onderzoek (DPO) dat als bijlage bij het IGP is gevoegd. Hoe groot de impact op omliggende gebieden is, hangt af van de locatie, de bereikbaarheid en het aanbod van voorzieningen in de buurt.

6. *Onderscheidende karakter AH-Binckhorstlaan*
AH-Binckhorstlaan heeft geen onderscheidend karakter ten opzichte van omliggende supermarkten, waardoor inwoners uit bijvoorbeeld Laak of Voorburg niet aan de Binckhorstlaan hun boodschappen zullen doen.

Reactie
Het aanbod van supermarkten moet worden bekeken vanuit het idee dat voorzieningen worden geconcen-treerd in het wijkhart. De bestaande supermarkt aan de Binckhorstlaan krijgt daarbij waarschijnlijk een ondersteunende rol. In de toekomst moeten bewoners van de Binckhorst voldoende en passend aanbod kunnen vinden in het wijkhart. Daardoor zullen zij minder vaak naar supermarkten buiten de Binckhorst gaan. Het groeiende aantal inwoners zal waarschijnlijk ook een positief effect hebben op de supermarkt aan de Binckhorstlaan.

Conclusie:
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

4	Planologische ruimte Wijkhart	In het kader van het IGP is onderzocht hoeveel m² ruimte mogelijk is voor detailhandel (supermarkt). Deze planologische ruimte wordt opgenomen in het omgevingsplan.
5	DPO	Het DPO voor de voorzieningen in het Wijkhart wordt als bijlage aan het IGP bijgevoegd.

ID62

Zienswijze: Hout

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

> **1.** *Goede en betaalbare werkplekken*
> *Wordt er voldoende betaalbare bedrijfsruimte beschikbaar gesteld voor circulaire maakbedrijven in het Mercuriuskwartier?*

Reactie
Het Mercuriuskwartier wordt vooral ingericht als werkgebied. De nadruk ligt daarbij op maakindustrie en bedrijven die belangrijk zijn voor de stad. Omdat er rond de stad weinig ruimte is om uit te breiden, wordt er gestreefd naar slimmer en intensiever gebruik van de beschikbare grond, bijvoorbeeld door bedrijfsgebouwen te stapelen.

De gemeente zet zich in voor goede en betaalbare werkplekken, maar beschikt in het Mercuriuskwartier vrijwel niet over eigen grond. De betaalbaarheid van bedrijfsruimtes is een belangrijk aandachtspunt. Dit moet samen met marktpartijen worden opgepakt. Ook voor hen is het niet wenselijk dat ruimtes leeg blijven staan.

> **2.** *Goede parkeerplekken voor de ondernemer*
> *Worden er betaalbare parkeerplekken nabij werkplekken gerealiseerd voor ondernemers in de maakindustrie?*

Reactie
In de Binckhorst moet elke ontwikkeling zelf voor voldoende parkeerplaatsen zorgen. Parkeren mag dus niet worden afgewenteld op de openbare weg. Voor de parkeertarieven in deze garages geldt dat de aanbieder zelf de prijs bepaalt. De gemeente gaat ervan uit dat deze tarieven marktconform zijn. De gemeente heeft geen rol bij het vaststellen van de prijzen.

> **3.** *Goede bereikbaarheid voor toe en afvoer van materiaal en materieel*
> *Wordt er rekening gehouden met de bereikbaarheid van circulaire maakbedrijven voor aan- en afvoer van materialen?*

Reactie
De Binckhorst is en blijft een gemengde stadswijk. De bereikbaarheid voor zowel bestaande als nieuwe bedrijven blijft daarbij belangrijk. Als de infrastructuur wordt aangepast, wordt – waar nodig – rekening gehouden met vrachtverkeer. Het IGP gaat ervan uit dat alle percelen altijd bereikbaar moeten blijven via de

openbare weg. In de verkeersstructuur blijven alle delen van de Binckhorst bereikbaar voor auto's vanaf de hoofdwegen. Wel kunnen sommige aanrijroutes in de toekomst anders worden dan nu.

Conclusie:
Wij hebben uw zienswijze voor kennisgeving aangenomen.

ID104

Zienswijze: Den Elzen

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

1. *Positief bestemmen van huidige bedrijf*

- *Den Elzen stelt zich op het standpunt dat zij in het nieuwe omgevingsplan positief dient te worden bestemd.*
- *Zij is ondanks haar milieucategorie 3.2 en daarmee gepaard gaande hindercontour niet expliciet bestempeld als 'uit te plaatsen bedrijf'. Haar exploitatie lijkt echter niet te zijn ingepast gezien de indicaties voor 'wonen', 'werken in combinatie met wonen' en 'hier en daar een voorziening' in combinatie met de tekeningen met indicatieve bebouwing op het perceel.*

Reactie
Er is geen sprake van dat Den Elzen moet verhuizen vanwege de doorontwikkeling van de Binckhorst. Voor dit bedrijf wordt in de wijziging van het omgevingsplan geen verandering verwacht in de manier waarop de locatie juridisch is geregeld.

In het huidige omgevingsplan staat Den Elzen in de tabel 'bestaande activiteiten' als een bedrijf met een richtafstand van 10 meter voor geluid en 30 meter voor geur en gevaar. Dit komt overeen met milieucategorie 2. Bedrijven in deze categorie kunnen overal in de Binckhorst blijven of zich daar vestigen. Daarom hoeft Den Elzen niet te worden uitgeplaatst in het kader van de doorontwikkeling van de Binckhorst.

2. *Verplaatsing*

- *Den Elzen is vanwege haar centrale ligging op de Binckhorst door verschillende (autoschade)verzekeraars aangewezen als preferred supplier voor een groot aantal inwoners van Den Haag, Rijswijk en Oud-Rijswijk.*
- *In de ogen van Den Elzen is het voorbarig om in dit stadium al te concluderen dat haar exploitatie niet gecombineerd kan worden met woningen op korte afstand, al dan niet na het treffen van onder meer geluidsbeperkende maatregelen. In bijlage 2 van hoofdstuk 14 wordt het perceel niet genoemd als een perceel wat planologisch gecompenseerd dient te worden.*
- *Als verplaatsing van Den Elzen onverhoopt toch aan de orde is, wil zij met klem benadrukken dat dit niet alleen met de verhuis- en weder inrichtingskosten gepaard gaat, maar dus ook met inkomensschade op de lange termijn wegens een minder courante locatie.*

Reactie
Er is geen sprake van dat Den Elzen moet verhuizen vanwege de ontwikkeling van de Binckhorst. Er is ook niet bepaald dat er geluidsbeperkende maatregelen nodig zijn.

Er is daarom ook geen planologische compensatie nodig. Indien bedrijven moeten verplaatsen, wordt uitgegaan van volledige schadeloosstelling op basis van wettelijke uitgangspunten en jurisprudentie. Dit omvat kosten voor verwerving, herinrichting en eventuele inkomensschade. Bij verplaatsing wordt gekeken naar passende alternatieve locaties, waarbij de ondernemer zelf verantwoordelijk blijft voor het vinden van een nieuwe vestiging.

3. *Zelfrealisatie*

- *Den Elzen is zelf bereid en in staat om ontwikkelingen zoals opgenomen in het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma uit te voeren.*
- *In dat verband merkt Den Elzen wel op dat het ingetekende pleintje gelet op de omliggende bebouwing, niet in de rede lijkt te liggen. Overigens is onduidelijk waarom bebouwing niet tot aan het water kan worden gerealiseerd.*

Reactie
Op dit moment kan er nog geen inhoudelijke reactie worden gegeven op het verzoek om zelfrealisatie. Zelfrealisatie op private grond is mogelijk wanneer eigenaren bereid en in staat zijn om plannen uit te voeren conform de gemeentelijke kaders en fasering. Pas wanneer de plannen verder zijn uitgewerkt, kan worden bekeken of de eigenaar/initiatiefnemer bereid en in staat is om de ontwikkeling op de manier uit te voeren zoals de gemeente dat voor ogen heeft.

In het IGP staat een kaart met spelregels en een voorbeeld van hoe het gebied kan worden ingericht. In de wijziging van het omgevingsplan en in het nieuwe buitenruimteplan wordt dit later verder uitgewerkt. Voor nu zijn er geen plannen om de bestaande juridische rechten van Den Elzen te veranderen.

Conclusie:
Wij hebben uw zienswijze voor kennisgeving aangenomen.

ID105

Zienswijze: Dyckerhoff Basal

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

1. *Intergemeentelijk Gebiedsprogramma (IGP)*

- *Dyckerhoff Basal ligt op gezoneerd industrieterrein Binckhorst-Zuid, binnen het Binckhavenkwartier. Het bedrijf is een blijvende activiteit; uitplaatsing is niet voorzien.*
- *De hindercontouren van het bedrijf (geluid, stof) overlappen met geplande woningbouw (Trekvlietzone, Binckhaven).*
- *Het verkeersprofiel en brugontwerp (Vlietlijn en Binckhorstbrug) moeten afgestemd worden op vrachtverkeer en scheepvaartverkeer van Dyckerhoff Basal, maar het is onduidelijk in hoeverre daar nu al rekening mee is gehouden.*
- *Ondanks De Vlietlijn moet Dyckerhoff Basal kunnen blijven ontsluiten (zowel per as als per schip); het infrastructuurontwerp moet hier rekening mee houden.*
- *Er is geen planologische zekerheid voor Dyckerhoff Basal dat de bedrijfsactiviteiten voldoende bescherming genieten. Er zijn geen afspraken over uitbreiding of compensatie van bedrijfsruimte.*
- *Gezien het feit dat het een onderneming is die in het plangebied actief zal blijven, ziet Dyckerhoff Basal bij voorkeur dat in het IGP de situatie omgekeerd wordt benaderd.*

- *Dyckerhoff Basal verzet zich met klem tegen een omgevingsplan dat gebaseerd is op nog in te perken rechten van de betonmortelcentrale.*

Reactie
Volgens het IGP blijft Dyckerhoff Basal gevestigd in de Binckhorst. Het bedrijf hoeft dus niet te verhuizen. Om woningbouw mogelijk te maken in de buurt van Dyckerhoff Basal wordt onderzocht of maatregelen kunnen helpen om de richtafstanden te verkleinen. Omdat Dyckerhoff Basal een watergebonden bedrijf is, wordt gekeken hoe de milieudruk kan worden verminderd, zodat functies zoals wonen beter kunnen worden ingepast. De Binckhorstbrug speelt hierbij een rol. Bij de plannen voor De Vlietlijn is onderzocht of een hoge vaste brug of een lagere beweegbare brug geschikt zou zijn. In het planMER is ook gekeken naar de gevolgen voor Dyckerhoff Basal en De Vlietlijn. De brug gaat gemiddeld vier keer per dag open voor scheepvaart naar Basal. Een vaste brug is niet mogelijk vanwege de doorvaarthoogte. Daarom komt er een beweegbare brug. De Vlietlijn komt in het midden van de weg te liggen ter hoogte van Dyckerhoff Basal, zodat autoverkeer naar het bedrijf de trambaan niet kruist. Dit zorgt voor meer verkeersveiligheid en minder hinder.

De Binckhorst breidt uit tot een gemengde stadswijk. De bereikbaarheid voor bestaande en nieuwe bedrijven blijft gewaarborgd. Bij aanpassingen aan de infrastructuur wordt rekening gehouden met vrachtverkeer. Het uitgangspunt is dat alle percelen bereikbaar blijven via de openbare weg. Ook blijven alle kwartieren bereikbaar via de hoofdwegen, al kunnen sommige routes in de toekomst anders lopen.

Omdat Dyckerhoff Basal op een gezoneerd industrieterrein ligt en watergebonden is, wordt het bedrijf niet uitgeplaatst. In overleg met Dyckerhoff Basal wordt verder onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn om de richtafstanden te verkleinen. Als dat kan, wordt dit vastgelegd in de wijziging van het omgevingsplan. Het doel is niet om de bedrijfsvoering te beperken maar om met maatregelen de voor de bestaande bedrijfsvoering benodigde milieuruimte te blijven respecteren.

2. *PlanMER*

- *Het IGP bevat geen omgevingswaarden in de zin van artikel 2.9 Omgevingswet. Ook bevat het geen maatregelenpakket om bepaalde omgevingswaarden te bereiken.*
- *Dyckerhoff Basal blijft een milieutechnische belemmering zonder concrete borging van maatregelen.*
- *Er is sprake van een vergunningplicht met geluid- en stofcontouren (100 m). Gemeente wil de vergunning aanpassen en het gezoneerde terrein vergroten, omdat de huidige contour te klein is.*

Reactie
Het IGP bevat inderdaad geen omgevingswaarden. In het kader van de wijziging omgevingsplan zullen de geluidproductieplafonds behorend bij het gezoneerd industrieterrein rondom Dyckerhoff Basal worden vastgelegd. Daarnaast zal op dat moment worden bekeken of het vaststellen van aanvullende omgevingswaarden aan de orde is. Het IGP en het planMER bevatten wel de basis voor de informatie en meer gedetailleerde onderzoeken die nodig zijn om omgevingswaarden te kunnen bepalen.

Er worden maatregelen onderzocht om de milieuhinder van Dyckerhoff Basal te verminderen. Deze maatregelen liggen nog niet vast. Dyckerhoff Basal ligt op het gezoneerde industrieterrein BinckhorstZuid. Daarom gelden er specifieke vergunningen met grenswaarden voor geluid en stof. Samen met Dyckerhoff Basal zal gekeken worden welke geluidruimte nodig en beschikbaar is, zodat een economische gezonde bedrijfsvoering mogelijk blijft.

Het geluidsonderzoek in het planMER is gebaseerd op rekenmodellen en niet op recente metingen. Het geluidsmodel van Dyckerhoff Basal is daarom niet apart vernieuwd. Er wordt gewerkt met geluidkaarten en wettelijke normen. Het geluid van het rangeerterrein in de buurt is wel meegenomen, maar zonder actua-

lisatie van specifieke bedrijfsgegevens. Als er ondertussen nieuwe gegevens verschijnen waaruit blijkt dat het geluidsniveau hoger is dan gedacht, dan wordt dat opnieuw beoordeeld in een volgende fase. De uitbreiding van het industrieterrein is nodig om de activiteiten van Dyckerhoff Basal juridisch goed vast te leggen. In de wijziging van het omgevingsplan wordt dit opgenomen.

Conclusie:
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

2	Richtafstanden bedrijven	Er wordt in overleg onderzocht of maatregelen mogelijk zijn om richtafstanden van bedrijven te verkleinen, zo ook met Dyckerhoff Basal

ID107

Zienswijze: Jachtwerf De Haas

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

1. *Positief bestemmen*

- *De Haas stelt zich op het standpunt dat zij in het nieuwe omgevingsplan positief dient te worden bestemd.*
- *In de ogen van De Haas is het voorbarig om in dit stadium al te concluderen dat haar exploitatie niet gecombineerd kan worden met woningen op vooralsnog onzekere afstand, al dan niet na het treffen van geluids-, geur en/of stof beperkende maatregelen.*
- *De Haas begrijpt in algemene zin niet waarom het belang bij de beoogde herontwikkeling -en dus bij het wegbestemmen en/of beperken van haar jachtwerf -zwaarder weegt dan haar belang bij het behoud daarvan.*

Reactie
Het uitgangspunt in het IGP is dat Jachtwerf De Haas op de huidige locatie kan blijven. Dit betekent ook dat de jachtwerf een positieve bestemming krijgt in de wijziging van het omgevingsplan. Na de vaststelling van het IGP wordt wel samen met Jachtwerf De Haas onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn om de richtafstanden te verkleinen. Hierdoor kan worden bekeken of er meer ruimte ontstaat voor woningbouw in de omgeving. Als deze maatregelen haalbaar zijn, worden ze vastgelegd in de wijziging van het omgevingsplan.

2. *Verplaatsing*

- *In de ogen van De Haas is het voorbarig om in dit stadium al te concluderen dat haar exploitatie niet gecombineerd kan worden met woningen op vooralsnog onzekere afstand, al dan niet na het treffen van geluids-, geur en/of stof beperkende maatregelen.*
- *Wellicht ten overvloede wil De Haas benadrukken dat verplaatsing vanwege de aard van haar bedrijfsactiviteiten vrijwel onmogelijk zal zijn.*

Reactie
Uitgangspunt is dat Jachtwerf De Haas op de huidige locatie kan blijven. Dit zal worden geborgd, al dan niet met maatregelen, in de wijziging van het omgevingsplan.

3. *Nadeelcompensatie*
Als beperking van bedrijfsactiviteiten onverhoopt toch aan de orde is, wil de Haas met klem benadrukken dat dit niet alleen met kosten voor maatregelen maar ook met waardedaling van haar gronden en inkomensschade op de lange termijn gepaard zal gaan.

Reactie
Indien bedrijven moeten verplaatsen, wordt uitgegaan van volledige schadeloosstelling op basis van wettelijke uitgangspunten en jurisprudentie. Dit omvat kosten voor verwerving, herinrichting en eventuele inkomensschade. Bij verplaatsing wordt gekeken naar passende alternatieve locaties, waarbij de ondernemer zelf verantwoordelijk blijft voor het vinden van een nieuwe vestiging.

Conclusie:
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

1	Richtafstanden bedrijven	Er wordt in overleg met Jachtwerf De Haas onderzocht of maatregelen mogelijk zijn om richtafstanden van de Jachtwerf te verkleinen

ID109

Zienswijze: Albema-Hedin Automotive

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

1. *Positief bestemmen*

- *Voor zover thans van belang is -kort samengevat -in het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma opgenomen dat Albema een uit te plaatsen bedrijf betreft, hoewel zij niet wordt gekwalificeerd als bedrijf met hindercontouren (richtafstanden van 100 en 200 meter).*
- *Voor Albema is blijkens het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma de inzet om ter plaatse 'groen' te realiseren. [...] Albema kan zich niet verenigen met de invulling van haar gronden als beoogd in het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma.*
- *De omvang van het Waterfrontpark in het programma lijkt te zijn ingegeven door de eigendomspositie van de gemeente in het gebied en niet door ruimtelijke overwegingen.*
- *In algemene zin valt in te zien waarom het belang bij de beoogde herontwikkeling ter plaatse -en dus bij het wegbestemmen van de op zijn perceel exploiterende bedrijven -zwaarder weegt dan zijn belang bij het behoud van de bedrijfsbestemming op het perceel.*
- *Volgens vaste jurisprudentie [...] moet legaal bestaand gebruik in beginsel als zodanig in een bestemmingsplan worden bestemd.*

Reactie
Albema staat in de tabel 'bestaande activiteiten' van het huidige omgevingsplan. Daarbij horen richtafstanden van 50 meter voor geur en geluid. Dat past bij een bedrijf in milieucategorie 3.2. Voor bedrijven in categorie 3.1 en hoger geldt in principe dat zij niet in de Binckhorst kunnen blijven, behalve als verplaatsing niet mogelijk is, zoals bij watergebonden bedrijven Basal en Jachtwerf De Haas.

In de uitwerking van de wijziging van het omgevingsplan wordt duidelijk welke bedrijven echt moeten verhuizen om de geplande ontwikkelingen mogelijk te maken en wanneer dat zou gebeuren. Omdat het IGP uitgaat van een transformatie naar een gemengd woonwerkgebied met veel groen, kunnen bestaande func-

ties zoals die van Albema worden omgezet naar groen of andere activiteiten. Als bestaande functies te veel hinder geven voor woningbouw of groen, kan worden afgeweken van het huidige uitgangspunt dat bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt. Dit kan betekenen dat een bedrijf moet verhuizen of een andere functie krijgt, met een goede juridische onderbouwing en, waar nodig, compensatie.

De omvang van het Waterfrontpark is gebaseerd op ruimtelijke ambities en de groennorm, en niet alleen op gemeentelijk eigendom. Het park is een belangrijke groene schakel tussen vier Haagse stations en voegt 13 hectare groen toe. Dit is nodig om te voldoen aan de groennorm van 8 m² groen per woning en sluit aan bij het Binckhorstprincipe "Groen om de hoek", waarbij een gezonde en klimaatbestendige leefomgeving centraal staat. Gemeentelijk eigendom speelt wel een rol bij de uitvoerbaarheid: omdat de gemeente een groot deel van de Trekvlietzone bezit, kan zij hier sturen op de uitvoering, wat zorgt voor een sterke en samenhangende gebiedsontwikkeling.

In het IGP is het uitgangspunt losgelaten dat alle bestaande bedrijven in de Binckhorst hun activiteiten kunnen blijven uitvoeren. Dat is nodig om de aanleg van De Vlietlijn en de ontwikkeling van nog eens 7.000 tot maximaal 8.050 woningen mogelijk te maken. Bestaand legaal gebruik mag worden wegbestemd in een wijziging van het omgevingsplan als het de nieuwe plannen in de weg staat. Daarbij moet wel goed worden uitgelegd dat het bedrijf in de toekomst moet verhuizen of worden onteigend, en binnen welke termijn dat zal gebeuren. Zie ook punt 2.

2. *Verplaatsing*

- *Als verplaatsing van Albema onverhoopt toch aan de orde is, wil zij met klem benadrukken dat dit niet alleen met de verhuis- en weder inrichtingskosten alsmede van Hedin (Ford) gepaard gaat, maar ook met inkomensschade op de lange termijn [...] en investeringen ten behoeve van een parkeergarage.*
- *Om te voldoen aan de compensatieopgave is de gemeente voornemens om gronden te bestemmen voor bedrijven met onder andere milieucategorie 3.1 op de GAVI-kavel.*
- *Een alternatieve indeling van de betrokken percelen zou uitkomst kunnen bieden. Daarvoor lijkt de gemeente geen oog te hebben gehad.*
- *Zij heeft nota bene recent een deel van haar gronden (perceel AP 2140) van de gemeente in erfpacht gekregen ten behoeve van een parkeergarage. Zij heeft in dat verband grote investeringen gedaan.*
- *Waarom wordt het uitgangspunt losgelaten dat bestaande bedrijven mogen blijven zitten?*

Reactie
Indien bedrijven moeten verplaatsen, wordt uitgegaan van volledige schadeloosstelling op basis van wettelijke uitgangspunten en jurisprudentie. Dit omvat kosten voor verwerving, herinrichting en eventuele inkomensschade. Bij verplaatsing wordt gekeken naar passende alternatieve locaties, waarbij de ondernemer zelf verantwoordelijk blijft voor het vinden van een nieuwe vestiging. Op de GAVIkavel is planologische compensatie geborgd voor bedrijven die moeten worden uitgeplaatst, onder andere voor Albema. Er wordt nu gewerkt aan een wijziging van het omgevingsplan voor de GAVI-kavel. In die wijziging omgevingsplan wordt juridisch planologisch geborgd dat er op de Gavi-kavel een bedrijventerrein moet komen conform de voorwaarden genoemd in de omgevingsverordening van de provincie Zuid-Holland.

Het IGP geeft ruimte voor toekomstige ontwikkelingen, maar gaat niet over besluiten voor losse projecten. Investeringen worden daarom niet apart beoordeeld. Het uitgangspunt uit het huidige omgevingsplan dat bestaande bedrijven mogen blijven zitten en niet worden belemmerd in hun bedrijfsvoering is losgelaten omdat de realisatie van alle ambities en uitgangspunten uit het IGP niet mogelijk is bij behoud van alle bestaande bedrijvigheid.

In het huidige omgevingsplan zijn de bestaande bedrijven als gegeven opgenomen. Uitgangspunt daarbij was dat deze niet belemmerd worden in hun bedrijfsvoering door de gebiedsontwikkeling. Voor een verdere ontwikkeling van de Binckhorst en de aanleg van De Vlietlijn is dat uitgangspunt echter niet houdbaar. Bedrijven en andere grondgebruikers blijken te veel beperkend voor het programma en de realisatie van noodzakelijke (groen)voorzieningen voor een leefbare en duurzame woonwijk. Voor de aanleg van De Vlietlijn geldt daarnaast dat deze OV-verbinding (gedeeltelijk) over particuliere percelen loopt, waardoor het fysiek onmogelijk is om de panden waarin de bedrijven gevestigd zijn te handhaven. De consequentie is dat bestaande functies (bedrijven) niet allemaal behouden kunnen blijven.

Conclusie:
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

2	Compensatie zwaardere millieucategorieen	Planologische compensatie voor bedrijven die moeten worden uitgeplaatst wordt voorzien op de Gavi-kavel. Er wordt nu gewerkt aan een wijziging van het omgevingsplan.

ID108

Zienswijze: De Profs XXL

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

> **1.** *Positief bestemmen*
> *Samengevat volgt uit het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma dat beoogd is om bestaande bedrijvigheid in de Binckhorst, waaronder De Profs XXL, in het nieuwe omgevingsplan niet meer te beschermen.*

Reactie
Het uitgangspunt uit het huidige omgevingsplan dat bestaande bedrijven mogen blijven zitten en niet worden belemmerd in hun bedrijfsvoering is losgelaten omdat de realisatie van alle ambities en uitgangspunten uit het IGP is niet mogelijk bij behoud van alle bestaande bedrijvigheid. In het huidige omgevingsplan zijn de bestaande bedrijven als gegeven opgenomen. Uitgangspunt daarbij was dat deze niet belemmerd worden in hun bedrijfsvoering door de gebiedsontwikkeling. Voor een verdere ontwikkeling van de Binckhorst en de aanleg van De Vlietlijn is dat uitgangspunt echter niet houdbaar Bedrijven en andere grondgebruikers blijken te veel beperkend voor het programma en de realisatie van noodzakelijke (groen)voorzieningen voor een leefbare en duurzame woonwijk.

Voor de aanleg van De Vlietlijn geldt daarnaast dat deze OV-verbinding (gedeeltelijk) over particuliere percelen loopt, waardoor het fysiek onmogelijk is om de panden waarin de bedrijven gevestigd zijn te handhaven.
De consequentie is dat bestaande functies (bedrijven) niet allemaal behouden kunnen blijven. Aan de Maanweg kunnen de huidige gebouwen op de langere termijn niet blijven staan. In de nieuwe plannen wordt uitgegaan van woningbouw, gecombineerd met andere functies. In de plint (de begane grond) is ruimte voor onder andere winkels. Het is aan de toekomstige eigenaren of ontwikkelaars om deze functies verder in te vullen.

> **2.** *Verkeerssituatie Vlietlijn*

- *Voor het perceel van de Profs XXL zullen veel (openbare) parkeerplekken komen te vervallen. Ook lijkt de laad- en loszone aan de voorzijde van de winkel te vervallen. Het bevreemdt De Profs XXL dat bij de indicatieve tekeningen met betrekking tot haar perceel geen rekening is gehouden met parkeergelegenheid.*

- *De Profs XXL maakt zich ernstige zorgen over de bereikbaarheid van haar locatie door de komst van De Vlietlijn en de voorgenomen verkeersmaatregelen.*

Reactie
Voor de laad- en loszones en parkeerplaatsen voor de bedrijven aan de Maanweg wordt nog gewerkt aan een voorstel voor de nieuwe inrichting van de straat. Dit voorstel gaat over de ligging van de tram, de rijbaan, en de fiets- en voetpaden. Er moet nog worden besloten waar laden en lossen mogelijk wordt, waar parkeerplaatsen komen en of en hoe verdwenen parkeerplaatsen kunnen worden teruggebracht. Ook met de komst van De Vlietlijn blijft de Maanweg en de bestemmingen aan de Maanweg bereikbaar met de auto. Er wordt nog onderzocht hoe laden en lossen en parkeren precies kunnen worden ingepast. Daarnaast blijven de winkels goed bereikbaar via betere fiets- en voetpaden. Ook komt er een tramhalte ter hoogte van de Melkwegstraat, waardoor de Maanweg ook per tram bereikbaar wordt.

3. *Verplaatsing*
Als verplaatsing van De Profs XXL onverhoopt toch aan de orde is, wil zij met klem benadrukken dat verplaatsing binnen de Binckhorst cruciaal is [...] ook met inkomensschade op de lange termijn wegens een minder courante locatie.

Reactie
Bij verplaatsing wordt gekeken naar passende alternatieve locaties, waarbij de ondernemer zelf verantwoordelijk blijft voor het vinden van een nieuwe vestiging. Het is niet zeker dat bedrijven binnen de Binckhorst kunnen worden verplaatst. Indien bedrijven moeten verplaatsen, wordt uitgegaan van volledige schadeloosstelling op basis van wettelijke uitgangspunten en jurisprudentie. Dit omvat kosten voor verwerving, herinrichting en eventuele inkomensschade.

4. *Zelfrealisatie*
Voor het geval de exploitatie van De Profs XXL onverhoopt planologisch niet kan worden ingepast, wil zij benadrukken dat in haar ogen minnelijke verkoop of onteigening niet aan de orde hoeft te zijn.
De Profs XXL is zelf bereid en in staat is om ontwikkelingen zoals opgenomen in het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma uit te voeren.

Reactie
Op dit moment kan er nog geen inhoudelijke reactie worden gegeven op het verzoek om zelfrealisatie. Zelfrealisatie op private grond is mogelijk wanneer eigenaren bereid en in staat zijn om plannen uit te voeren conform de gemeentelijke kaders en fasering. Pas wanneer de plannen verder zijn uitgewerkt, kan worden bekeken of de eigenaar/initiatiefnemer bereid en in staat is om de ontwikkeling op de manier uit te voeren zoals de gemeente dat voor ogen heeft.

Conclusie:
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

2	Maanweg	Er wordt nog gewerkt aan nieuwe inrichting van de Maanweg. Dit wordt opgenomen in het Voorlopig Ontwerp.

ID110

Zienswijze: Jonker

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

> **1.** *Positief bestemmen*
> *Volgens vaste jurisprudentie [...] moet legaal bestaand gebruik in beginsel als zodanig in een bestemmingsplan worden bestemd. Is in algemene zin van mening dat niet valt in te zien waarom het belang bij de beoogde herontwikkeling ter plaatse -en dus bij het wegbestemmen van de op zijn perceel exploiterende bedrijven -zwaarder weegt dan zijn belang bij het behoud van de bedrijfsbestemming op het perceel.*

Het perceel van Jonker is ingetekend als locatie met aanduiding 'uit te plaatsen bedrijven'. is onduidelijk of de inzet van het college is om alle ter plaatse gevestigde bedrijven uit te plaatsen.

Reactie
De doorontwikkeling maakt onderdeel uit van de bredere ontwikkeling van het Central Innovation District (CID) en de Binckhorst. In dit gebied worden de komende jaren duizenden woningen, werkplekken en voorzieningen gerealiseerd. Daarmee levert het gebied een belangrijke bijdrage aan de regionale én nationale woningbouwopgave. Deze ontwikkeling brengt ook een groeiende bereikbaarheidsopgave met zich mee.

De afwegingen die in dit kader gemaakt worden voor de Binckhorst zijn onderdeel van een bredere opgave waarin woningbouw, bereikbaarheid, leefbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving in samenhang worden afgewogen. Daarbij zoeken wij steeds naar een balans tussen de belangen van huidige bewoners, ondernemers en gebruikers van het gebied én de behoeften van toekomstige generaties. Bestaand legaal gebruik mag worden wegbestemd in een wijziging van het omgevingsplan als het de nieuwe plannen in de weg staat.

In het IGP is het eerdere uitgangspunt, dat alle bestaande bedrijven in de Binckhorst hun bestaande activiteiten moeten kunnen blijven uitvoeren, losgelaten. Dit is nodig voor de aanleg van De Vlietlijn en voor de verdere doorontwikkeling van de Binckhorst, met nog eens 7.000 tot maximaal 8.050 woningen. Voor alle bedrijven in milieucategorie 3.1 en hoger geldt in principe dat zij niet in de Binckhorst kunnen blijven, behalve in een deel van het Mercuriuskwartier. Uitzonderingen zijn bedrijven waarvoor verplaatsing feitelijk niet mogelijk is, zoals de watergebonden bedrijven Basal en Jachtwerf De Haas. In de verdere uitwerking van de wijziging van het omgevingsplan wordt duidelijk welke bedrijven echt moeten vertrekken, zodat de geplande ontwikkelingen kunnen doorgaan, en wanneer dit zal zijn. Daarbij wordt ook bekeken of bedrijven eventueel binnen de Binckhorst kunnen worden verplaatst.

> **2.** *Compensatie*
> *Uiteraard zal in dat geval aandacht moeten worden besteed aan nadeelcompensatie en/of zal voor zijn huurders een passende alternatieve locatie voorhanden moeten zijn, waarbij haar verhuis- en wederinrichtingskosten alsmede eventuele inkomensderving voor vergoeding in aanmerking behoren te komen. Tot die tijd mogen er aan de huidige gebruiksmogelijkheden geen beperkingen opgelegd worden.*

Reactie
Indien bedrijven moeten verplaatsen, wordt uitgegaan van volledige schadeloosstelling op basis van wettelijke uitgangspunten en jurisprudentie. Dit omvat kosten voor verwerving, herinrichting en eventuele inkomensschade. Bij verplaatsing wordt gekeken naar passende alternatieve locaties, waarbij de ondernemer zelf verantwoordelijk blijft voor het vinden van een nieuwe vestiging. Totdat de wijziging van het omgevingsplan voor de Binckhorst is vastgesteld, blijven de huidige gebruiksmogelijkheden van percelen in principe hetzelfde.

Het omgevingsplan Binckhorst uit 2019 blijft tot dat moment gelden. Daardoor vormt dit plan het juridische kader voor het huidig gebruik van de gronden. Nieuwe beperkingen kunnen pas worden opgelegd met de wijziging van het omgevingsplan.

3. *Zelfrealisatie*
Voor het geval de exploitatie de ter plaatse gevestigde bedrijven en daarmee gepaard gaande richtafstanden onverhoopt planologisch niet kunnen worden ingepast, wil benadrukken dat hij zelf bereid en in staat is om ontwikkelingen zoals opgenomen in het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma uit te voeren.

Reactie
Op dit moment kan er nog geen inhoudelijke reactie worden gegeven op het verzoek om zelfrealisatie. Zelfrealisatie op private grond is mogelijk wanneer eigenaren bereid en in staat zijn om plannen uit te voeren conform de gemeentelijke kaders en fasering. Pas wanneer de plannen verder zijn uitgewerkt, kan worden bekeken of de eigenaar/initiatiefnemer bereid en in staat is om de ontwikkeling op de manier uit te voeren zoals de gemeente dat voor ogen heeft.

Conclusie:
Wij hebben uw zienswijze voor kennisgeving aangenomen.

ID113

Zienwijze: Fijn Houthandel-Contentus

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

1. *Positief bestemmen*

- Contentus kan zich niet verenigen met haar kwalificatie als ‘uit te plaatsen bedrijf’ als beoogd in het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma. Het lijkt erop dat voor Contentus de inzet van het college is om haar gronden minnelijk te verwerven en daarnaast een onteigeningsprocedure te starten.
- Contentus begrijpt dat het belang bij woningbouw zwaarwegend is, maar ziet niet in waarom woningbouw (ook) op deze exacte locatie binnen de hindercontouren van Contentus mogelijk moet worden gemaakt.
- Uit het Intergemeentelijke Gebiedsprogramma volgt dat beoogd is om de huidige locatie van Contentus in het nieuwe omgevingsplan te bestemmen als ‘werken in combinatie met wonen’.

Reactie
Het IGP wil een gemengd woonwerkgebied mogelijk maken. Om dit te bereiken is het nodig dat bedrijven met een te hoge milieucategorie worden verplaatst of dat hun hindercontouren kleiner worden gemaakt. De afwegingen die gemaakt worden voor de Binckhorst zijn onderdeel van een bredere opgave waarin woningbouw, bereikbaarheid, leefbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving in samenhang worden afgewogen. Daarbij zoeken wij steeds naar een balans tussen de belangen van huidige bewoners, ondernemers en gebruikers van het gebied én de behoeften van toekomstige generaties.

De huidige huurder van Contentus is aangewezen als een bedrijf dat moet worden uitgeplaatst, omdat het bedrijf een te hoge milieucategorie heeft. Nadat het IGP is vastgesteld, volgt een wijziging van het omgevingsplan. In dat nieuwe omgevingsplan worden de uitgangspunten uit het IGP verder uitgewerkt. Daarnaast zal de gemeente actief met de bedrijven in gesprek gaan over verwerving. Uitgangspunt is hierbij minnelijke

verwerving. Naast de minnelijke verwerving zal ook een onteigeningsprocedure worden gestart voor het geval geen overeenstemming wordt bereikt.

Indien bedrijven moeten verplaatsen, wordt uitgegaan van volledige schadeloosstelling op basis van wettelijke uitgangspunten en jurisprudentie. Dit omvat kosten voor verwerving, herinrichting en eventuele inkomensschade. Bij verplaatsing wordt gekeken naar passende alternatieve locaties, waarbij de ondernemer zelf verantwoordelijk blijft voor het vinden van een nieuwe vestiging.

> **2.** *Zelfrealisatie*
> *Voor het geval de exploitatie van een bedrijf met een milieucategorie 2 en daarmee gepaard gaande richtafstand van 30 meter voor geluid, onverhoopt planologisch niet kan worden ingepast, wil benadrukken dat in haar ogen minnelijke verkoop of onteigening niet aan de orde hoeft te zijn.*

Reactie
Het IGP gaat uit van een gemengde stadswijk waar mensen kunnen wonen en werken. Daarbij geldt dat bedrijven een milieucategorie van maximaal 2 mogen hebben. Alleen in een deel van het Mercuriuskwartier is de ambitie om ook bedrijvigheid met milieucategorie 3.1/3.2 mogelijk te maken. Nadat het IGP is vastgesteld, wordt dit verder uitgewerkt in een wijziging van het omgevingsplan. Dan wordt duidelijk hoe de uitgangspunten van het IGP precies worden toegepast.

Op dit moment kan er nog geen inhoudelijke reactie worden gegeven op het verzoek om zelfrealisatie. Zelfrealisatie op private grond is mogelijk wanneer eigenaren bereid en in staat zijn om plannen uit te voeren conform de gemeentelijke kaders en fasering. Pas wanneer de plannen verder zijn uitgewerkt, kan worden bekeken of de eigenaar/initiatiefnemer bereid en in staat is om de ontwikkeling op de manier uit te voeren zoals de gemeente dat voor ogen heeft.

Conclusie:
Wij hebben uw zienswijze voor kennisgeving aangenomen.

ID85

Zienswijze: Hedin Automotive

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

> *Kan Hedin Automotive ter plaatse gevestigd blijven ondanks dat het valt onder milieucategorie 3.1?*

Reactie
In het IGP is het eerdere uitgangspunt dat alle bestaande bedrijven in de Binckhorst hun activiteiten moeten kunnen blijven uitvoeren, losgelaten. Dit is nodig om de aanleg van De Vlietlijn mogelijk te maken en om de Binckhorst verder te kunnen ontwikkelen met 7.000 tot maximaal 8.050 extra woningen. Voor bedrijven in milieucategorie 3.1 en hoger geldt in principe dat zij niet in de Binckhorst kunnen blijven, behalve in een deel van het Mercuriuskwartier. Er geldt een uitzondering voor bedrijven in andere delen van de Binckhorst die niet kunnen worden verplaatst, zoals de watergebonden bedrijven Basal en Jachtwerf De Haas en de bedrijven die passen in de ambities van het Mercuriuskwartier Noord.

Nadat het IGP is vastgesteld, volgt een wijziging van het omgevingsplan. In dat nieuwe omgevingsplan worden de uitgangspunten uit het IGP verder uitgewerkt. Daarnaast zal de gemeente actief met de bedrijven

in gesprek gaan over verwerving. Uitgangspunt is hierbij minnelijke verwerving. Naast de minnelijke verwerving zal ook een onteigeningsprocedure worden gestart voor het geval geen overeenstemming wordt bereikt.

Het IGP richt zich dus op het ontwikkelen van een gemengde stadswijk, waar zowel wonen als werken mogelijk is. Om dit te bereiken is het nodig dat bedrijven met een te hoge milieucategorie worden verplaatst of dat hun hindercontouren kleiner worden gemaakt.

Indien bedrijven moeten verplaatsen, wordt uitgegaan van volledige schadeloosstelling op basis van wettelijke uitgangspunten en jurisprudentie. Dit omvat kosten voor verwerving, herinrichting en eventuele inkomensschade. Bij verplaatsing wordt gekeken naar passende alternatieve locaties, waarbij de ondernemer zelf verantwoordelijk blijft voor het vinden van een nieuwe vestiging.

Conclusie:
Wij hebben uw zienswijze voor kennisgeving aangenomen.

ID92

Zienswijze: Unknown Group

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

1. *Voldoende ruimte voor de impactvisie*

- *Wij vragen ons daarom af: Hoeveel van de geplande meters specifiek voor impact bedrijven zijn bedoeld.*
- *Welke functies daarin worden opgenomen (onderwijs, bedrijvigheid, evenementen, horeca, studenthuisvesting etc.).*
- *Of er reeds concrete gebruikers of ontwikkelpartners bekend zijn.*
- *Wij vragen ons af of de 23.000 m² aan geplande werkruimte (kantoor- en bedrijfsruimtes) binnen het Binckhaven District voldoende is om de gemeentelijke ambitie waar te maken.*

Reactie
Er is geen vaste hoeveelheid ruimte gereserveerd voor impactbedrijven. Impactbedrijven kunnen namelijk heel verschillend zijn. De gemeente stimuleert wel dat impactondernemers elkaar ontmoeten, met name in de Binckhaven. De geplande werkruimte voor impactbedrijven in de Binckhorst bestaat uit een mix van functies, zoals lichte bedrijvigheid, onderwijs, maatschappelijke en commerciële voorzieningen, horeca, evenementen en huisvesting voor studenten. De nadruk ligt op lichte bedrijvigheid, creatieve industrie en kantoren. Deze functies worden gecombineerd met wonen en voorzieningen, bijvoorbeeld in gestapelde gebouwen, om een levendige omgeving te creëren en de ruimte slim te gebruiken. De ontwikkeling van de Impact Campus is nog bezig. De gemeente kan daarom nu nog niet zeggen welke partners hierbij betrokken zullen zijn of welke functies precies worden opgenomen.

De gemeente gaat ervan uit dat het geplande werkprogramma voldoende is. Als uit toekomstige monitoring blijkt dat er meer ruimte nodig is, zal dan worden onderzocht of het omgevingsplan moet worden aangepast.

2. *Betaalbaarheid en duidelijkheid vooraf*

- *Voor de verdere ontwikkeling van gebiedspaspoorten is het essentieel dat er vooraf duidelijkheid komt over de specifiek noodzakelijke functies die de kern vormen van de impact economie en de impact campus.*

- *Daarom moeten deze functies structureel worden opgenomen in het financiële en ruimtelijke ontwikkelmodel.*
- *Daarom pleiten wij voor gerichte prikkels, voorwaarden en kaders die ontwikkelaars stimuleren om mixed-use gebouwen te realiseren.*
- *Zonder sturing bestaat het risico dat deze ruimte wordt ingevuld door partijen buiten de impact economie die een hogere prijs kunnen betalen.*

Reactie
In de wijziging van het omgevingsplan wordt verder uitgewerkt wat waar kan komen. Dit gebeurt per kwartier en per gebiedspaspoort of bouwenvelop. Daarin komt precies te staan welke functies waar mogelijk zijn.
De wijziging van het omgevingsplan zorgt ervoor dat er echt een mix van wonen, werken en voorzieningen kan ontstaan. Hierdoor wordt voorkomen dat er alleen woningen en commerciële voorzieningen worden gebouwd.

Het model van De Titaan is succesvol gebleken en vormt een waardevolle toevoeging aan de Binckhaven. Voor de verdere ontwikkeling van het gebied wordt overleg gevoerd met alle betrokken partijen, waaronder The Unknown Group. De gemeente stuurt niet op de prijs van de nieuw te bouwen werkruimtes. In de wijziging van het omgevingsplan wordt alleen ruimte geboden om nieuwe werkruimtes te realiseren. Het zijn vervolgens de initiatiefnemers die de prijzen bepalen. De gemeente heeft hiervoor op dit moment geen specifiek beleid.

3. *Mobiliteit en vergroening*

- *Tot slot zien wij een duidelijke behoefte aan een mobiliteitshub op de Binckhaven-pier/landtong. Door een mobiliteitshub te realiseren kunnen auto's uit het straatbeeld verdwijnen, wat ruimte creëert voor vergroening.*
- *Door een hub strategisch te positioneren bij het hart van de impact campus, rond de Titaan, Caballero Fabriek, De Besturing, de Surfpoel, Kompaan en Secrid.*
- *Hiermee ontstaat een voetgangers- en fietsvriendelijke omgeving die uitnodigt tot ontmoeting, beweging en recreatie, passend bij de levendige campus die de Binckhaven wil zijn.*

Reactie
De Binckhorst verandert in een hoogstedelijke stadswijk. Op centrale plekken, zoals bij de Binckhaven, komen mobiliteitshubs. In de omgeving van de Binckhaven bestaan al verschillende garages en parkeerterreinen die kunnen worden gebruikt als mobiliteitshub voor dit deel van het gebied. Een grote nieuwe parkeergarage of mobiliteitshub past niet bij de geplande verdichting en transformatie van deze locatie. Daarnaast komt er een loopbrug over de Binckhaven, onder andere naar de halte van De Vlietlijn bij de Zonweg. Rondom De Titaan wordt de openbare ruimte vergroend en ingericht als een voetgangers- en fietsvriendelijke campus.
De mobiliteit wordt ingericht volgens het STOMPprincipe: eerst lopen, dan fietsen, daarna openbaar vervoer. Autoverkeer komt op de laatste plaats. Doorgaande autostromen worden gescheiden van bestemmingsverkeer en er komen veilige en aantrekkelijke loop- en fietsroutes.

Conclusie
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

2	Programmamix	De balans tussen wonen, werken en voorzieningen wordt behouden bij de verdere ontwikkeling van het gebied en vastgelegd in het omgevingsplan.

ID118

Zienswijze: Fokker Terminal

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

> **1.** *Positief bestemmen*
> *Fokker Terminal stelt zich primair op het standpunt dat zij ook in het nieuwe omgevingsplan positief dient te worden bestemd.*

Reactie
In het IGP is er geen wijziging opgenomen op de locatie van de Fokker Terminal. De gemeente ziet de Fokker Terminal als een zeer waardevolle voorziening voor de Binckhorst en voor de hele stad, nu en in de toekomst. Het behoud van congres- en evenementfuncties is een belangrijk onderdeel van de Economische Visie van de gemeente. Ook de Fokker Terminal speelt hierin een belangrijke rol. De definitieve functie wordt vastgelegd in de wijziging van het omgevingsplan.

> **2.** *Parkeren*
> *Het 'oplossen' van de parkeerbehoefte door de bouw parkeerhubs geeft aan Fokker Terminal onvoldoende zekerheid omdat er nog te veel vragen openblijven.*

Reactie
Het parkeren wordt in de toekomst per kwartier gebundeld in parkeerhubs. Dit zorgt ervoor dat de beschikbare parkeerruimte efficiënter kan worden gebruikt en maakt ruimte beschikbaar voor de verdichtingsopgave.
Bij de verdere uitwerking per kwartier wordt bepaald hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor de verschillende functies in het gebied en hoe daarin kan worden voorzien. In het beheer en de exploitatie van deze parkeerhubs wordt ruimte gemaakt om ook het bezoekersparkeren van onder andere de Fokker Terminal mogelijk te maken.

> **3.** *Achterterrein*
> *Ook voor dat gedeelte van haar terrein geldt dat Fokker Terminal haar exploitatie niet kan aanpassen en dat dit gebruik voor de Fokker Terminal niet kan wijzigen. Dit is bekend bij DSO en bij de CVDH en dient te worden aangepast in de stedenbouwkundige tekeningen en artist impressions.*

Reactie
De tekeningen in het IGP laten mogelijke toekomstige ontwikkelingen zien. Het gaat om een voorbeeld van hoe het gebied er in 2050 uit zou kunnen zien. De gemeente heeft daarbij de visie dat de Fokker Terminal kan blijven bestaan, met haar huidige functie.

Eventuele veranderingen in huurcontracten of andere afspraken horen niet bij het IGP of bij de wijziging van het omgevingsplan. Zulke wijzigingen worden altijd in overleg met de betrokken partijen besproken.

Conclusie:
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

1	Activiteit Fokker Terminal	Definitieve Functie wordt vastgelegd in het omgevingsplan.
2	Parkeren (hubs)	Uitwerking per kwartier bij ontwikkkelingen

ID66

Zienswijze: AM

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

> **1.** *Voorwaarden gebiedspaspoort*
> *Voor de locatie Op de Centrale aan de Zonweg/Binckhorstlaan is in eerdere afstemming nadrukkelijk afgesproken dat deze voorwaarden niet van toepassing zijn. Deze afspraak is essentieel voor de voortgang van de gebiedsontwikkeling op deze locatie en is afgestemd met de betrokken gemeentelijke afvaardiging (bestuurlijk en ambtelijk).*

Reactie
Voor de locatie Op de Centrale aan de Zonweg/Binckhorstlaan staan in het IGP geen uitzonderingen die aangeven dat de voorwaarden op pagina 207 niet gelden voor deze plek. Er zijn ook geen bestuurlijke of ambtelijke afspraken bekend waaruit blijkt dat deze voorwaarden toch niet van toepassing zouden zijn op deze locatie.

> **2.** *Schoollocatie*
> *Op pagina 162 van het IGP staat dat de basisschool ontwikkeld zal worden op plot B3. Dit is echter niet in overeenstemming met de gemaakte afspraken, waarin is besproken dat binnen het gebiedspaspoort 'Op de Centrale' nog een geschikte locatie gezocht moet worden voor de basisschool.*

Reactie
De zienswijze geeft aan dat de basisschool niet op plot B3 komt en dat er nog een geschikte locatie moet worden gezocht binnen Op de Centrale. In het IGP wordt plot B3 niet expliciet gekoppeld aan de basisschool. Op de kaart staat op plot B3 alleen een sterretje, als mogelijke locatie. Er is dus sprake van een zoeklocatie voor onderwijsvoorzieningen binnen het wijkhart. Door de gekozen werkwijze met gebiedspaspoorten betekent dit dat de basisschool onderdeel wordt van het gebiedspaspoort 'Op de Centrale'. De vestiging van een basisschool moet voldoen aan verschillende voorwaarden. Het gaat vooral om de afstand tot milieuhinder en de verkeersveiligheid. Ook wordt gekeken naar een goede spreiding van basisscholen over de hele Binckhorst.

Conclusie:
Wij hebben uw zienswijze voor kennisgeving aangenomen.

ID86

Zienswijze: Dura

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

> **1.** *Proces gebiedspaspoort*
> *Kan het proces voor het gebiedspaspoort van Op de Centrale voorafgaand aan de vaststelling van het IGP worden opgestart?*

Reactie
Het uitgangspunt van het IGP is dat er pas kan worden begonnen met het maken van gebiedspaspoorten als het omgevingsplan is gewijzigd. In dat omgevingsplan worden de uitgangspunten uit het IGP vastgelegd in planregels, zodat ze juridisch zijn geborgd.

Omdat de procedure voor het wijzigen van het omgevingsplan nog enige tijd duurt, geeft het IGP wél de mogelijkheid om in de eerste fase al te starten met het opstellen van gebiedspaspoorten, meteen nadat het IGP is vastgesteld. Dit kan dus al vóór de vaststelling van de wijziging van het omgevingsplan. Om te zorgen dat deze gebiedspaspoorten toch worden gemaakt binnen de kaders en ambities van het IGP, zijn hiervoor de voorwaarden opgenomen.

Voor de locatie Op de Centrale aan de Zonweg/Binckhorstlaan zijn in het IGP geen uitzonderingen opgenomen waaruit blijkt dat de voorwaarden niet zouden gelden voor deze plek. Ook zijn er geen bestuurlijke of ambtelijke afspraken bekend waaruit zou blijken dat deze voorwaarden toch niet van toepassing zijn op deze locatie.

Conclusie:
Wij hebben uw zienswijze voor kennisgeving aangenomen.

ID97

Zienswijze: Van Wonen

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

> **1.** *Voorwaarden Gebiedspaspoort*
> *Op pagina 207 van het IGP worden voorwaarden genoemd voor het opstellen van het gebiedspaspoort. Ik verzoek u te verduidelijken waarom deze voorwaarde is opgenomen.*

Reactie
Het uitgangspunt van het IGP is dat er pas kan worden begonnen met het maken van gebiedspaspoorten als het omgevingsplan is gewijzigd. In dat omgevingsplan worden de uitgangspunten uit het IGP vastgelegd in planregels, zodat ze juridisch zijn geborgd.

Omdat de procedure voor het wijzigen van het omgevingsplan nog enige tijd duurt, geeft het IGP wél de mogelijkheid om in de eerste fase al te starten met het opstellen van gebiedspaspoorten, meteen nadat het IGP is vastgesteld. Dit kan dus al vóór de vaststelling van de wijziging van het omgevingsplan. Om te zorgen dat deze gebiedspaspoorten toch worden gemaakt binnen de kaders en ambities van het IGP, zijn hiervoor de voorwaarden opgenomen.

> **2.** *Fasering gebiedspaspoort*
> *De huidige koppeling tussen het moment waarop het opstellen van het gebiedspaspoort kan beginnen en de definitieve vaststelling van het IGP lijkt tot onnodige vertraging in de gebiedsontwikkeling te kunnen leiden. Ik verzoek daarom om het IGP zodanig aan te passen dat het opstellen van een gebiedspaspoort parallel kan verlopen met de besluitvorming over het IGP.*

Reactie
Als de extra voorwaarden zoals een beeldkwaliteitsplan en specifieke beleidsregels zijn uitgewerkt en het IGP is vastgesteld door het college, kan een gebiedspaspoort uit de 1e fase van de doorontwikkeling op eigen rekening en risico alvast worden voorbereid. Dit mag dan al gebeuren voordat de wijziging van het omgevingsplan is vastgesteld.

De gemeente vindt het niet wenselijk om eerder te beginnen met het uitwerken van gebiedspaspoorten. Zolang het IGP nog niet door het college is vastgesteld, is het bestuurlijk nog niet definitief, en kunnen ontwikkelingen dus nog niet op deze basis worden uitgewerkt.

Conclusie:
Wij hebben uw zienswijze voor kennisgeving aangenomen.

ID116

Zienswijze: BPD

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

> **1.** *Aantallen per gebiedspaspoort*
> *Er wordt niet duidelijk gemaakt hoe de aantallen per gebiedspaspoort worden verdeeld.*

Reactie
Het programma dat binnen deze bandbreedte mogelijk is, wordt verdeeld over verschillende kwartieren. Bij de verdere uitwerking voor de wijziging van het omgevingsplan wordt per ontwikkelveld precies vastgesteld welke functies en aantallen daar kunnen komen.

> **2.** *Borging gebruiksruimte*
> *Er wordt niet geborgd dat -zoals bij de eerste tranche -onvoldoende gebruiksruimte beschikbaar is om de wijk kwalitatief en kwantitatief te voltooien.*

Reactie
Het oplossen van het woningtekort is een belangrijke opgave. Tegelijkertijd wil de gemeente dat er kwalitatieve woningbouw komt, in verschillende soorten woonmilieus die elk een eigen karakter hebben. Het maximale aantal woningen dat gebouwd kan worden, volgt uit het planMER.

> **3.** *Bijdragen aan woningtekort in Den Haag*
> *Zonder een maximum op de woningaantallen kan per gebied worden onderzocht hoe optimaal kan worden bijgedragen aan het woningtekort in Den Haag.*

Reactie
Zie beantwoording punt 2.

> **4** *Financieel haalbare gebiedsontwikkeling*
> *Wij kunnen uit de stukken niet herleiden dat er sprake is van een financieel haalbare gebiedsontwikkeling. Toch zien we dat er bepaalde keuzes zijn gemaakt die vanuit financieel perspectief ongunstig zijn. Is dit punt voldoende meegenomen in de planvorming?*

Reactie
De financiële haalbaarheid verschilt per kwartier, maar wordt als realistisch beschouwd. Bij de uitwerking naar gebiedspaspoorten/bouwenveloppen wordt de financiële haalbaarheid per gebied verder gedetailleerd, inclusief kostenverhaal en eventuele verrekening. De gemeente is verplicht om kosten die de gemeente maakt om bijvoorbeeld de openbare ruimte in te richten in rekening te brengen bij initiatiefnemers van bouwplannen, als deze niet zouden passen binnen het omgevingsplan. Dit heet kostenverhaal. Kostenverhaal is aan de orde bij het toestaan van nieuwe bouwmogelijkheden. Bij een initiatiefnemer kunnen niet meer kosten verhaald worden dan het project kan dragen.

PPT-criteria (profijt, proportionaliteit, toerekenbaarheid) is van toepassing in die gevallen dat er gebiedsoverstijgende kosten voor de gemeente zijn. Waar kostenverhaal bij ontwikkelende partijen van toepassing is,

vindt dit bij voorkeur plaats via vrije contractvorming, waarbij voor beide partijen de financiële én juridische aspecten wederzijds worden geborgd. De definitieve kostenverhaalsregels worden vastgesteld bij de wijziging van het omgevingsplan. Deze regels bepalen dat bijdragen van ontwikkelaars nooit hoger mogen zijn dan de opbrengst uit vastgoedontwikkeling. Daarmee worden partijen beschermd tegen disproportionele kosten. Waar nodig wordt ingezet op beschikbare subsidies om de woningbouwproductie te versnellen. Dit is met name relevant in gebieden waar sprake is van hoge verwervingskosten. Op deze manier blijft het programma financieel uitvoerbaar, ook wanneer opbrengsten in delen van het gebied beperkt zijn.

5. *Woningdichtheid*
Toch is het dan onlogisch dat de woningdichtheid fors omlaaggaat. Hoe wordt deze ambitie haalbaar gemaakt?

Reactie
Voor de Binckhorst geldt een lagere ambitie voor het aandeel betaalbare woningen dan in de Omgevingsvisie en het woonbeleid: 70% in plaats van 80%. We herkennen ons niet in de stelling dat de woningdichtheid sterk omlaaggaat. Het IGP maakt het juist mogelijk om méér woningen te bouwen.

6. *Voortbouwen op eerdere ontwerpen*
Wij stellen daarom voor om op basis van de beschikbare ontwerpen verder te werken. Dit geldt onder meer voor: Junopark [...] Binckhorstlaan 151.

Reactie
In het IGP staat voor een integrale visie voor de gehele Binckhorst en niet voor plotontwikkelingen. Hierdoor kunnen er verschillen ontstaan met eerdere ideeën. Deze eerdere ontwerpen hadden nog geen juridische status. Het ruimtelijk kader in het IGP gaat uit van variatie en flexibiliteit per plot. Dat betekent dat het programma per locatie kan afwijken van eerdere indicaties. De geplande woningbouw in de Binckhorst bestaat uit 7.000 tot maximaal 8.050 nieuwe woningen, bovenop de 5.000 woningen die al mogelijk zijn in het huidige omgevingsplan. De verdeling van deze woningen over de vier karakteristieke kwartierenis indicatief. De uiteindelijke invulling (programmamix) wordt bepaald bij de wijziging van het omgevingsplan.

7. *Bouwhoogte*
Wij zijn van mening dat een verruiming van het aantal hoogte-accenten niet in strijd is met de beoogde ruimtelijke kwaliteit uit het IGP en verzoeken om verruiming van deze bouwhoogte voor meerdere hoogte-accenten. Wij verzoeken om verruiming van de bouwhoogte en het aantal hoogte-accenten, passend bij de hoogstedelijke ambitie van het gebied.

Reactie
In de Binckhorst mag in principe niet hoger dan 40 meter worden gebouwd. Gebouwen hebben een lage basis tot 20 meter en kunnen daarna doorgroeien tot 40 meter.

Op de spelregelkaart staan gebieden waar hogere torens mogelijk zijn. Deze torens kunnen maximaal 70, 110 of 140 meter hoog worden. Zo ontstaat een afwisselend hoogtebeeld en een luchtig stadsprofiel. In één gebied kunnen daardoor meerdere hoge gebouwen naast elkaar staan. De exacte plek van deze hoge gebouwen wordt later bepaald, wanneer het omgevingsplan verder wordt uitgewerkt.

8. *Aanpassen footprint*
Wij verzoeken de gemeente de footprint van het betreffende gebouw te vergroten tot ca. 32 x 50 m.
Wij stellen voor deze norm te verruimen naar minimaal 900 m² zodat de economische haalbaarheid kan worden geborgd.

Reactie
De gemeente realiseert zich dat voor de doorontwikkeling een haalbare businesscase voor alle betrokken partijen van groot belang is. Na vaststelling van het IGP met bijbehorende kaders zal er gewerkt worden aan de wijziging omgevingsplan. In deze wijziging omgevingsplan worden de juridische en planologische kaders voor de verdere ontwikkelingen vastgelegd. Bij de uitwerking van het gebiedspaspoort gaat de gemeente met initiatiefnemers in gesprek. Dit moet uiteindelijk leiden tot een haalbaar project. Over een eventuele vergroting van de footprint kunnen nu nog geen toezeggingen worden gedaan. De tekeningen in het IGP zijn indicatief. De juiste maatvoering volgt in het buitenruimteplan en de wijziging omgevingsplan.

9. *Doorgang plot*
Wij verzoeken deze doorgang te heroverwegen.

Reactie
De verbindingen over de ontwikkelvelden zijn indicatief. Het doel is dat in de toekomst goed door de ontwikkelvelden heen gelopen kan worden via doorsteken. Deze doorsteken worden in principe niet opnieuw bekeken, maar ze kunnen wel op een andere plek komen te liggen. In het gebiedspaspoort wordt later bepaald waar ze komen.

10. *Derde tranche?*
Er is een koppeling met de woningaantallen vanuit de MER. Door in te zetten op een volgende (derde) tranche woningen bovenop de huidige (5.000, 7.500) kan hier strategisch mee worden omgegaan.

Reactie
De huidige planMER gaat uit van een groei tot maximaal 8050 woningen. Er is geen sprake van een verdere groei bovenop deze 8050 woningen. Ook zijn de gevolgen niet onderzocht.

Conclusie:
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

1/6	Programma	In de wijziging van het omgevingsplan wordt per ontwikkelveld het programma vastgelegd.
4	Kostenverhaal	Definitieve regels voor kostenverhaal worden opgenomen in het omgevingsplan.
7	Bouwhoogte	Bouwhoogtes worden opgenomen in het omgevingsplan.
8	Aanpassen footprint	In de wijziging van het omgevingsplan wordt het ontwikkelveld concreet uitgewerkt.

ID121

Zienswijze: Neprom

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

1. *Betaalbaarheid woningen*
Het is van belang dat de gehanteerde uitgangspunten realistisch zijn, zodat plannen daadwerkelijk tot uitvoering komen. Dat geldt in het bijzonder voor de voorgestelde segmentering van 70 % betaalbare woningen, die afwijkt van de Woonvisie 2040 en in sommige deelgebieden zelfs nog verder wordt opgeschroefd. Zonder financiële onderbouwing of compensatie is dit percentage voor veel projecten niet haalbaar.
Hierdoor dreigt juist vertraging in de woningproductie - terwijl versnelling nu dringend nodig is.

Reactie
Het percentage betaalbare woningen in de Binckhorst is al verlaagd van 80% (zoals genoemd in de Woonvisie Den Haag 2040) naar 70%. Het IGP werkt met een standaardprogramma dat deels kan worden uitgewisseld. In de Woonvisie Den Haag 2040 staat dat er op planniveau ruimte is om een lager percentage betaalbare woningen te bouwen. Dit moet wel binnen het hele gebied worden gecompenseerd. De financiële haalbaarheid verschilt per kwartier, maar wordt als realistisch beschouwd. Bij de uitwerking naar gebiedspaspoorten/ bouwenveloppen wordt de financiële haalbaarheid per gebied verder gedetailleerd, inclusief kostenverhaal en eventuele verrekening. Bij een initiatiefnemer kunnen niet meer kosten verhaald worden dan het project kan dragen.

PPT-criteria (profijt, proportionaliteit, toerekenbaarheid) is van toepassing in die gevallen dat er gebiedsoverstijgende kosten voor de gemeente zijn. De definitieve kostenverhaalsregels worden vastgesteld bij de wijziging van het omgevingsplan. Deze regels bepalen dat bijdragen van ontwikkelaars nooit hoger mogen zijn dan de opbrengst uit vastgoedontwikkeling. Daarmee worden partijen beschermd tegen disproportionele kosten. Waar nodig wordt ingezet op beschikbare subsidies om de woningbouwproductie te versnellen. Daarnaast blijft publieke dekking, bijvoorbeeld via subsidies of gemeentelijke investeringen, mogelijk en nodig. Er zijn subsidies aangevraagd om de woningbouw te versnellen en de Binckhorst is aangewezen als doorbraaklocatie door het Rijk.

2. *Bestaande afspraken*
Wij roepen op om eerdere afspraken en beleidskaders te respecteren en continuïteit te bieden. Nieuwe beleidsdocumenten mogen niet leiden tot de facto afwaardering van bestaande grondposities of planologische rechten.

Reactie
Omdat de gemeente meer regie wil voeren op de ruimtelijke samenhang en de kwaliteit, kunnen eerder ingenomen grondposities opnieuw worden bekeken. Als er al afspraken zijn vastgelegd in privaatrechtelijke contracten, dan worden deze gerespecteerd.

3. *Stapelen van ambities*
Wij waarschuwen voor het stapelen van ambities op het gebied van klimaat, gezondheid, biodiversiteit, groen, mobiliteit, energie en netcongestie. Deze thema's zijn belangrijk, maar vragen om duidelijke keuzes, prioritering en fasering.

Reactie
Omdat het planMER kijkt naar alle effecten tegelijk, en ook naar de volgorde waarin ontwikkelingen plaatsvinden, wordt het risico kleiner dat er te veel ambities tegelijk worden opgestapeld. Voor onderwerpen zoals klimaat, gezondheid, biodiversiteit, mobiliteit, energie en netcongestie zijn beoordelingskaders gemaakt. Deze brengen ook de volgorde van activiteiten en de benodigde infrastructuur in beeld. Binnen het IGP is al een heldere fasering voor de uitvoering bepaald. In de wijziging van het omgevingsplan worden deze ambities verder uitgewerkt.

4. *Initiatieven faciliteren*
Wij pleiten voor een aanpak waarbij projecten die nu al vergevorderd zijn, voortvarend kunnen doorgaan, en waarbij gemeenten de initiatieven van marktpartijen actief faciliteren in plaats van onnodig vertragen.

Reactie
Projecten die al ver gevorderd zijn, kunnen snel worden uitgevoerd als ze passen binnen het huidige omgevingsplan. Dit plan is grotendeels definitief en vormt daarom het juridische kader voor de realisatie.

De gemeente helpt deze projecten actief, zolang er genoeg gebruiksruimte is en de plannen voldoen aan de voorwaarden, zoals mobiliteit en leefkwaliteit. Wanneer een project niet past binnen de bestaande kaders, zijn extra planologische besluiten nodig. Het IGP is hiervoor de basis. De verdere uitwerking en de fasering wordt opgenomen in de wijziging van het omgevingsplan. Dat wordt daarna het nieuwe juridisch-planologische kader voor toekomstige initiatieven.

5. *Financiële haalbaarheid*
Wij vragen om een realistisch, bestendig en uitvoerbaar gebiedsprogramma waarin ambities worden getoetst aan financiële en planologische haalbaarheid.

Reactie
De gemeente beoordeelt de ambities uit het IGP stap voor stap op financiële en planologische haalbaarheid. Omdat het ontwikkelkader uitgaat van een standaardprogramma per kwartier, kan dit programma in de gebiedspaspoorten worden aangepast op basis van concrete plannen. Als blijkt dat een plan financieel niet haalbaar is, wordt dit vooraf gemeld aan het college. De gemeenteraad kan dan een apart besluit nemen.
De toetsing gebeurt bij het maken van gebiedspaspoorten of bouwenveloppen. Daarin worden ook het kostenverhaal en een eventuele verrekeningssystematiek vastgelegd.

6. *Eisen aan betaalbaarheid*
Wij vragen om een realistisch, bestendig en uitvoerbaar gebiedsprogramma waarin de woningbouwproductie niet verder wordt vertraagd door onhaalbare eisen aan betaalbaarheid of programma.

Reactie
Omdat het IGP werkt met een standaardprogramma dat deels kan worden uitgewisseld is er ruimte om het programma aan te passen aan de markt en aan wat uitvoerbaar is. Dit helpt om vertraging te voorkomen, zolang het totale programma per kwartier maar wordt gerealiseerd.

Conclusie:
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

3/4	Fasering	De in het IGP opgenomen fasering wordt in de wijziging van het omgevingsplan verder uitgewerkt en vastgelegd.

ID125

Zienswijze: VORM

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

1. *Forse inperking bouwvlakken*
Specifiek voor de Locatie lijkt de inperking zelfs meer dan de helft (!) te zijn. Hierdoor zijn er niet langer 450 maar fors minder woningen mogelijk binnen BCPF2.

Reactie
Hierbij verwijzen wij naar de gesprekken die onlangs gevoerd zijn tussen u en de gemeente. Hierbij is aangegeven dat wij vasthouden aan het bouwoppervlak zoals opgenomen in het IGP, waardoor inderdaad het aantal van 450 niet meer mogelijk is. Wij gaan in het vervolgtraject de mogelijkheid bieden om dit aantal te verhogen naar maximaal 208 woningen.

2. *Groen BCPF2*
Van het totaaloppervlak van de Locatie is immers al 60% niet-bebouwbaar en bestemd voor groen. […] er is geen aanleiding om op de Locatie de hoeveelheid groen uit te breiden ten koste van de bebouwingsmogelijkheden.

Reactie
Deze locatie ligt in de zone waar het Waterfrontpark komt. Deze zone wordt groter dan in het huidige omgevingsplan. Omdat de Binckhorst nu al een gebied is met veel hittestress kan extra bebouwing zonder meer groen zorgen voor een lagere leefkwaliteit. Het voorstel van Vorm pleegt een te grote aanslag op het Waterfrontpark, wat zeker de komende 10-15 jaar nog niet (helemaal) gerealiseerd kan worden i.v.m. de fasering van de uitplaatsing afvalcluster.

3. *Onevenwichtige verdeling 'lusten en lasten'*
Het extra groen blijkt in het IGP grotendeels op de gronden/locaties van de marktpartijen te zijn bedacht, terwijl de gemeentelijke gronden buiten schot blijven.
Er worden zelfs bouwmogelijkheden toegekend aan gemeentelijke gronden die in de huidige situatie 'groen' zijn, als gevolg waarvan de hoeveelheid 'gemeentelijke groen' in het IGP dan ook afneemt.

Reactie
De gemeente is het niet eens met de zienswijze dat vooral op gemeentegrond bouwmogelijkheden worden toegevoegd en dat het nieuwe groen vooral op gronden van ontwikkelaars komt. Een groot deel van het park ligt juist op gemeentegrond. Om een aaneengesloten park te kunnen maken, zijn ook stukken grond van particuliere eigenaren nodig. Dit is nodig om de groennorm van 8 m² per woning te kunnen halen en een robuust Waterfrontpark te realiseren.

4. *Betaalbaar*

a. *VORM ageert verder tegen het percentage in het IGP van 70% voor betaalbare woningbouw […] heeft grote gevolgen voor de financiële haalbaarheid.*
b. *Voor de haalbaarheid van projecten is essentieel dat de landelijke regels worden gevolgd. Niet valt in te zien dat de Gemeente voor de Binckhorst zou moeten kunnen afwijken van de landelijk geldende regels.*
c. *VORM stelt zich op het standpunt dat het IGP - zonder compensatie van deze zware eisen inzake betaalbaarheid - niet uitvoerbaar is.*

Reactie
In het IGP voor de Binckhorst is afgesproken dat 70% van de nieuwe woningen in het betaalbare (gereguleerde) segment valt. Dit wijkt af van de Woonvisie 2040. Die schrijft namelijk 80% voor. Deze verdeling past bij het idee van de "Complete stadswijk", waarbij wordt gestreefd naar een gemengde buurt met woningen voor verschillende doelgroepen en prijsklassen. Bij de verdere uitwerking van het IGP in de wijziging van het omgevingsplan kunnen voorwaarden worden opgenomen voor het uitruilen of verevenen van programma's tussen de gebiedspaspoorten. Voor de prijsgrenzen van sociale huurwoningen en middenhuur sluit de gemeente aan bij de landelijke regels en bedragen.

De financiële haalbaarheid verschilt per kwartier, maar wordt als realistisch beschouwd. Bij de uitwerking naar gebiedspaspoorten/bouwenveloppen wordt de financiële haalbaarheid per gebied verder gedetailleerd, inclusief kostenverhaal en eventuele verrekening. Bij een initiatiefnemer kunnen niet meer kosten verhaald worden dan het project kan dragen. PPT-criteria (profijt, proportionaliteit, toerekenbaarheid) is van toepassing in die gevallen dat er gebiedsoverstijgende kosten voor de gemeente zijn. Waar kostenverhaal bij ontwikkelende partijen van toepassing is, vindt dit bij voorkeur plaats via vrije contractvorming, waarbij voor beide partijen de financiële én juridische aspecten wederzijds worden geborgd. De definitieve kostenverhaalsregels worden

vastgesteld bij de wijziging van het omgevingsplan. Deze regels bepalen dat bijdragen van ontwikkelaars nooit hoger mogen zijn dan de opbrengst uit vastgoedontwikkeling. Daarmee worden partijen beschermd tegen disproportionele kosten. Waar nodig wordt ingezet op beschikbare subsidies om de woningbouwproductie te versnellen. Daarnaast blijft publieke dekking, bijvoorbeeld via subsidies of gemeentelijke investeringen, mogelijk en nodig.

5. *Stabiliteit in beleid afzetbaarheid*
De Binckhorst en de afzetbaarheid van de woningen is gebaat bij stabiliteit in wetgeving en beleid, reden waarom de Gemeente zich juist zou moeten onthouden van telkens wijzigende eisen, afwijkingen van landelijke wetgeving en aanscherping van beleid.

Reactie
In het IGP wordt uitgegaan van landelijk beleid en wetgeving, en van het provinciale en gemeentelijke beleid. Als daarvan wordt afgeweken, gebeurt dat met een duidelijke onderbouwing. Sinds het huidige omgevingsplan in 2018 is vastgesteld, zijn er wijzigingen gekomen in het landelijke, provinciale en gemeentelijke beleid. De gemeente moet zich aan deze nieuwe regels houden. Daardoor kunnen de uitgangspunten in het IGP veranderen.

6. *Bovengrondse parkeervoorzieningen: o.a. fors hogere parkeertarieven*

a. *Voorts stelt VORM vraagtekens bij de wens van de Gemeente om bestaande bovengrondse parkeervoorzieningen te slopen om elders dure-nieuwe parkeervoorzieningen te realiseren. Dit is niet duurzaam, kapitaalvernietiging en leidt tot een onnodig duur plan met een extra risico voor de financiële haalbaarheid en uitvoerbaarheid ervan.*
b. *Een verdere verhoging van de parkeer-abonnementstarieven zal waarschijnlijk onvermijdelijk zijn, waarmee de (onnodige) extra kosten op de toekomstige bewoners zullen worden afgewenteld.*

Reactie
Het IGP gaat uit van een autoluwe Binckhorst, met centrale parkeerhubs aan de randen van de buurten. De gebiedsontwikkeling die al in gang is gezet, inclusief de bestaande of geplande parkeergarages, wordt daarbij niet opnieuw ter discussie gesteld. Het IGP gaat er niet van uit dat bestaande parkeergarages worden gesloopt tenzij sprake is van een herontwikkeling en de bestaande garage niet kan worden hergebruikt.
De parkeertarieven op de openbare weg staan los van de gebiedsontwikkeling in de Binckhorst. De prijzen voor parkeren in parkeergarages worden bepaald door de marktpartijen die deze garages beheren. Het aanbod aan parkeergarages volgt uit het gemeentelijke parkeerbeleid en de verplichting om parkeren op eigen terrein te realiseren. Wel wordt ingezet op het verdichten/herontwikkelen van gebieden waar nu nog veel parkeerplaatsen op straat zijn, omdat die veel ruimte innemen. Daarom is niet te verwachten dat de prijzen voor parkeerabonnementen stijgen door sloop of nieuwbouw van parkeergarages.

7. *Financiële uitvoerbaarheid*

a. *VORM verzoekt om openbaarmaking van de geheime financiële bijlagen. […] VORM wijst er op dat de kosten van al deze wensen/eisen uit het IGP vanwege de PPT-criteria niet volledig doorgelegd kunnen worden naar de ontwikkelaars.*
b. *De vraag is in hoeverre dit financieel haalbaar en daarmee uitvoerbaar is. Blijkens het IGP houdt de Gemeente er rekening mee dat het IGP een tekort zal kennen.*
c. *Marktpartijen hebben hiervan in het verleden ook al de nadelen ondervonden doordat openbare gebieden niet aangelegd konden worden wegens het ontbreken van de daarvoor benodigde gemeentelijke financiële middelen, als gevolg waarvan de Gemeente een fikse (extra) financiële bijdrage aan kostenverhaal heeft opgelegd aan ontwikkelaars.*

Reactie
Zie antwoord op punt 4.

8. *Kostenverhaal*

a. Het IGP laat zich niet uit over de wijze waarop het kostenverhaal zal gaan plaatsvinden, maar volstaat met een beschrijving van de theoretische mogelijkheden en verwijzing naar een geheime bijlage.
b. Nu de uitvoerbaarheid van het IGP beoordeeld en gecontroleerd moet worden, verzoekt VORM om openbaarmaking van de geheime financiële bijlagen.
c. Zij wijst er hierbij alvast op dat het kostenverhaal aan de proportionaliteit, profijt en toerekenbaarheidcriteria moet voldoen.

Reactie
Zie punt 4.

9. *Planning en fasering*

a. Blijkens het IGP valt BCPF2 evenwel in fase 2 van het nieuwe omgevingsplan. Dit is in strijd met de afspraak dat de Locatie met BCPF2 als eerste of tweede aan de beurt zou zijn.
b. Ook rijst de vraag waarom er überhaupt een stringente fasering gehanteerd zou moeten worden in deze tijden van woningnood.

Reactie
In de aanpassing van het IGP is BCPF2 toegevoegd aan fase 1. De programmering voor fase 1 ligt daarmee definitief vast. Daarom zijn fase 2 en de volgende fasen nog voorlopig. Dit betekent dat er voor BCPF2 planuitwerking kan plaatsvinden voordat de wijziging van het omgevingsplan is vastgesteld. Alleen voor locaties in fase 1 kunnen gebiedspaspoorten of bouwenveloppen worden opgesteld vóór deze formele wijziging. De fasering volgt het principe dat er eerst 'affe buurtjes' worden gemaakt.

10. *Werkwijze gebiedspaspoort/bouwenveloppe*

a. VORM roept uw Gemeente op om (vooraf) heldere regels te hanteren, die desnoods door een rechter kunnen worden getoetst in plaats van te werken met niet-transparante en niet-toetsbare gebiedspaspoorten / bouwenveloppes.
b. Met de beoogde werkwijze zoals beschreven in het IGP gaat de Gemeente voorts voorbij aan privaatrechtelijke afspraken met onder meer VORM.
c. Als VORM het goed ziet, dan beoogt de gemeente met het IGP te bereiken dat zij totale controle en sturing heeft over de ontwikkelingen en gaandeweg de eisen daaraan kan wijzigen en aanscherpen, niet alleen van gemeentelijke ontwikkellocaties, maar van private locaties
d. Een vergunning zou volgens het IGP niet kunnen worden verleend zonder 'gebiedspaspoort/bouwenveloppe', ook niet als de vergunning in overeenstemming is met het omgevingsplan en/of de 'ETFAL'.
e. VORM roept uw Gemeente op om (vooraf) heldere regels te hanteren, die desnoods door een rechter kunnen worden getoetst in plaats van te werken met niet-transparante en niet-toetsbare gebiedspaspoorten / bouwenveloppes.

Reactie
Omdat het IGP en het planMER worden uitgewerkt in een nieuw omgevingsplan voor de Binckhorst, vormt dat omgevingsplan straks het juridische kader voor de uitvoering van projecten. Dit betekent dat gebiedspaspoorten en bouwenveloppen pas juridisch kunnen worden getoetst wanneer ze zijn opgenomen in een vastgesteld omgevingsplan. Met het IGP wil de gemeente meer regie krijgen op de ontwikkeling van de Binckhorst,

ook op gronden die in handen zijn van private partijen. Gebleken is dat dit onder het vigerend omgevingsplan tot onvoldoende samenhang en leefkwaliteit heeft geleid. Omdat een groot deel van het gebied particulier eigendom is, stuurt de gemeente via gebiedspaspoorten, samenwerkingsovereenkomsten en de wijziging van het omgevingsplan op ruimtelijke kwaliteit, fasering en gezamenlijke voorzieningen. Dit sluit aan bij het Binckhorst-principe van de “complete stadswijk”, waarbij publieke en private partijen samen werken aan één samenhangende gebiedsontwikkeling.

Een omgevingsvergunning voor bouwen op een ontwikkelveld kan alleen worden verleend nadat de wijziging omgevingsplan is vastgesteld en nadat het College eerst een gebiedspaspoort of bouwenvelop heeft vastgesteld. De vergunning kan dus pas worden verleend na wijziging van het omgevingsplan en nadat het gebiedspaspoort of de bouwenvelop officieel is vastgesteld. Dit sluit aan bij het Binckhorst-principe van een “complete stadswijk”. Daarbij wordt per ontwikkelveld goed gekeken naar de omgeving en wat er nodig is voor het gebied, zowel ruimtelijk als in de functies die er komen.

De voorwaarden uit het IGP worden na vaststelling verwerkt in de wijziging van het omgevingsplan. Zo komen er duidelijke regels waaraan gebiedspaspoorten en bouwenveloppen kunnen worden getoetst. Het gewijzigd omgevingsplan vormt daarna het juridische kader voor het bouwen en uitvoeren van projecten. Daarom worden de uitgangspunten en keuzes uit het gebiedsprogramma pas in deze fase juridisch bindend.

Conclusie
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

1	Aantal woningen	Op de locatie BCP2 is maximaal aantal woningen 208.
4	Uitruil/verevening programma	In de wijziging van het omgevingsplan wordt beoordeeld of voorwaarden worden opgenomen voor uitruil of verevening van programma.
4	Kostenverhaal	Definitieve regels voor kostenverhaal worden opgenomen in het omgevingsplan.
9	BCP2 toevoegen aan fase 1	BCP2 wordt toegevoegd aan fase 1 van de doorontwikkeling.

ID119

Zienswijze: GGD

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

1. *Gezondheidstoets in de planMER*

- *Het aantal blootgestelden wordt niet meegenomen in de beoordeling, terwijl deze in deze ontwikkeling fors toeneemt.*
- *Eerst een plan opstellen om gezondheidsrisico’s door milieubelastende bedrijven te beperken.*
- *Grotere (geluids)afstanden realiseren tussen woningen en bronnen van overlast.*
- *Een realistische inschatting maken van de draagkracht van het gebied.*

Reactie:
In de planMER wordt het aantal blootgestelden aan gezondheidsrisico’s kwantitatief beoordeeld via indicatoren zoals geluid, luchtkwaliteit, geur en hittestress. Voor elk aspect zijn streefwaarden vastgesteld, bijvoorbeeld maximaal 53 dB voor wegverkeer en minimale afstand van 25 meter tot drukke wegen. Omdat deze

indicatoren zijn gekoppeld aan het aantal woningen binnen risicogebieden, wordt indirect rekening gehouden met blootstelling.

De Binckhorst wordt ontwikkeld als gemengde stadswijk; wonen, werken en voorzieningen komen in samenhang. Nieuwe bedrijven zijn toegestaan mits passend in gemengd gebied (maximaal milieucategorie 2 dan wel maximale richtafstand van 10 meter voor geluid en 30 meter voor geur en gevaar). In (een deel van) het Mercuriuskwartier wordt een verruiming naar bedrijvigheid vergelijkbaar met milieucategorie 3.1/3.2 mogelijk gemaakt. In het IGP wordt in dat deel van het Mercuriuskwartier geen nieuwe woningbouw voorzien, zodat daar een scheiding van wonen en bedrijvigheid ontstaat.

De realisatie van alle ambities en uitgangspunten uit het IGP is niet mogelijk bij behoud van alle bestaande bedrijvigheid. In het huidige omgevingsplan zijn de bestaande bedrijven als gegeven opgenomen. Uitgangspunt daarbij was dat deze niet belemmerd worden in hun bedrijfsvoering door de gebiedsontwikkeling. Voor een verdere ontwikkeling van de Binckhorst en de aanleg van De Vlietlijn is dat uitgangspunt echter niet houdbaar. Bedrijven en andere grondgebruikers blijken te veel beperkend voor het programma en de realisatie van noodzakelijke (groen)voorzieningen voor een leefbare en duurzame woonwijk.

Voor de aanleg van De Vlietlijn geldt daarnaast dat deze (gedeeltelijk) over particuliere percelen loopt, waardoor het fysiek onmogelijk is om de panden waarin de bedrijven gevestigd zijn te handhaven. De consequentie is dat bestaande functies (bedrijven) niet allemaal behouden kunnen blijven.

Het IGP maakt woningbouw mogelijk binnen de richtafstanden van bestaande bedrijven. Indien bedrijven niet kunnen worden uitgeplaatst, kan dit betekenen dat hinderbeperkende maatregelen dienen te worden toegepast, zoals maatregelen aan de gevel of bronmaatregelen bij bedrijven.

Op basis van het planMER wordt eerst een beoordelingskader opgesteld om gezondheidsrisico's door milieubelastende bedrijven in de Binckhorst te analyseren. Omdat gezondheid een centrale randvoorwaarde is voor de leefomgeving, worden zowel beschermende als bevorderende factoren onderzocht, zoals luchtkwaliteit, geluid, geurhinder en toegang tot groen en voorzieningen. Dit volgt het Binckhorst-principe "Groen om de hoek", waarbij gezondheid en klimaatbestendigheid leidend zijn voor ruimtelijke keuzes. Indien bedrijven met geur- of geluidhinder niet worden uitgeplaatst, dan blijven hindercontouren bestaan en kunnen gevoelige functies zoals woningen binnen risicogebieden vallen. Dit kan leiden tot een ongezonde leefomgeving. Daarom worden mitigerende maatregelen en cumulatieve effecten expliciet in kaart gebracht voordat het omgevingsplan wordt gewijzigd.

In de verdere uitwerking worden maatregelen overwogen om grotere geluidsafstanden tussen woningen en bronnen van overlast te realiseren. Omdat het cumulatieve geluidniveau in de Binckhorst op veel locaties boven de WHO-drempelwaarden ligt, kan het projecteren van niet-geluidgevoelige gebouwen langs drukke wegen zoals de Binckhorstlaan, A12 en het spoor bijdragen aan afscherming van nieuwe woningen. Ook wordt aanbevolen om woontorens niet direct aan deze geluidbronnen te situeren. Dit volgt het Binckhorst-principe "Groen om de hoek", gericht op een gezonde leefomgeving. Daarnaast is in het planMER modelmatig onderzocht waar piekgeluiden en impulsachtig tramgeluid hinder kunnen veroorzaken. Hoewel deze geluiden op grotere afstand hoorbaar zijn, hebben ze vooral impact op direct omwonenden. Ook is bekeken welke maatregelen mogelijk zijn om deze effecten te verminderen. In het Voorlopig Ontwerp worden deze maatregelen beoordeeld en – waar nodig en mogelijk – opgenomen in het ontwerp. In die fase wordt ook extra onderzoek gedaan naar geluid en trillingen, met speciale aandacht voor de bruggen.

Omdat het planMER een worstcasescenario hanteert, wordt ervan uitgegaan dat milieubelastende bedrijven niet worden uitgeplaatst. Hierdoor vallen meerdere geplande bouwblokken binnen hindercontouren voor stof, geur en geluid, wat leidt tot een negatieve beoordeling van de leefomgevingskwaliteit. Dit is overigens

een gebruikelijke werkwijze in deze fase van gebiedsontwikkeling. In de fase van het wijzigen van het omgevingsplan wordt dit verder uitgewerkt, waarbij zal worden gemotiveerd op hoe de bedrijfsactiviteiten en de woningbouw op specifieke locaties samengaan en op welke wijze wordt geborgd dat de leefomgevingskwaliteit aanvaardbaar is.

2. *Gebiedsprogramma*

- *Specifieke locaties zoals de sporendriehoek, en locaties nabij Basal en de afvalcentrale achten wij niet of minder geschikt voor woningbouw.*
- *Aanpassingen en gerichte keuzen in de planontwikkeling zijn nodig, zoals uitplaatsing van milieubelastende activiteiten of het verlagen van het woonprogramma.*
- *Om nadelige gezondheidseffecten te voorkomen en inwoners te beschermen tegen hoge niveaus van omgevingsgeluid adviseren wij om eenzijdig georiënteerde woningen op geluidbelaste locaties zoveel mogelijk te voorkomen.*
- *Wij adviseren daarom om voor de komende jaren periodiek in beeld te brengen welke voorzieningen gerealiseerd (moeten) zijn om de leefbaarheid op dat moment te waarborgen.*
- *Indien nodig tijdelijke voorzieningen te realiseren.*

Reactie:
Specifieke locaties zoals de sporendriehoek en gebieden nabij Basal en het afvalcluster worden niet op voorhand uitgesloten van woningbouw, maar kennen wel verhoogde milieubelasting. Omdat het planMER een worstcasescenario hanteert, wordt ervan uitgegaan dat dat soort milieubelastende bedrijven niet worden uitgeplaatst. Hierdoor vallen meerdere geplande bouwblokken binnen hindercontouren voor stof, geur en geluid, wat leidt tot een negatieve beoordeling van de leefomgevingskwaliteit op deze locaties. Indien bedrijven niet kunnen worden uitgeplaatst, kan dit betekenen dat hinderbeperkende maatregelen dienen te worden toegepast, zoals maatregelen aan de gevel of bronmaatregelen bij bedrijven.

De realisatie van alle ambities en uitgangspunten uit het IGP is niet mogelijk bij behoud van alle bestaande bedrijvigheid. In het huidige omgevingsplan zijn de bestaande bedrijven als gegeven opgenomen. Uitgangspunt daarbij was dat deze niet belemmerd worden in hun bedrijfsvoering door de gebiedsontwikkeling. Voor een verdere ontwikkeling van de Binckhorst en de aanleg van De Vlietlijn is dat uitgangspunt echter niet houdbaar. Bedrijven en andere grondgebruikers blijken te veel beperkend voor het programma en de realisatie van noodzakelijke (groen)voorzieningen voor een leefbare en duurzame woonwijk. In de volgende fase zal – samen met initiatiefnemers – de uitwerking meer in detail worden opgepakt. Het is evenwel niet te voorkomen dat er geen eenzijdig geörienteerde woningen in de Binckhorst gerealiseerd zullen worden. Daarom is investering in luwteplekken ook belangrijk.

Vanuit de Omgevingswet is verplicht om de effecten die in het planMER beschreven zijn te evalueren, zowel tijdens als na de realisatie van het project. Hiervoor dient een monitorings- en evaluatieprogramma te worden ingericht. In het planMER is hiervoor een eerste aanzet gedaan. Hierin is ook het aantal m² aan voorzieningen en stedelijk groen opgenomen. In de aanbevelingen voor het verder uitwerken is ook benadrukt dat het van belang is dat er voldoende aanbod van stedelijk verblijfsgroen en voorzieningen moet blijven, ook tijdens de realisatiefase. Tijdelijke voorzieningen worden ingezet om de leefbaarheid te verbeteren tijdens de overgangsfase. Het gaat daarbij om groenvoorzieningen, recreatieplekken en buurtvoorzieningen. Tijdelijke inrichting wordt toegepast om het gebied functioneel en leefbaar te houden.

3. PlanMER

- *Wij pleiten dan ook voor een beoordeling van de leefomgeving op basis van gezondheidskundige streefwaarden.*

- *Wij adviseren om ook het aantal blootgestelden aan in ieder geval de factoren luchtkwaliteit, geluid, en geur in beeld te brengen.*
- *Wij pleiten ervoor dat deze methode niet als enige of definitieve toetsingskader wordt gebruikt, maar als één van de instrumenten binnen een bredere afweging van de gezondheidsimpact.*

Reactie
De leefomgeving in de Binckhorst wordt beoordeeld aan de hand van gezondheidskundige streefwaarden, niet enkel op basis van relatieve verbetering. In het planMER is een specifiek toetsingskader ontwikkeld dat zes omgevingsaspecten kwantitatief toetst aan streefwaarden, waaronder luchtkwaliteit, geluid, verblijfsgroen en toegang tot eerstelijnszorg. Deze streefwaarden zijn deels strenger dan wettelijke normen, zoals de WHO-advieswaarden voor luchtverontreiniging, en zijn in samenspraak met u opgesteld. Gezondheid vormt een integraal onderdeel van de gebiedsontwikkeling. Dit sluit ook aan bij het Binckhorst-principe “Groen om de hoek”, dat streeft naar een gezonde, klimaatbestendige leefomgeving met nadruk op groen en voorzieningen nabij huis. De beoordeling omvat zowel gezondheidsbeschermende als -bevorderende factoren, en de resultaten worden transparant gepresenteerd via kaarten en scores per locatie.

Op basis van het planMER worden de factoren luchtkwaliteit, geluid en geur in beeld gebracht. Voor luchtkwaliteit en geluid worden jaargemiddelde concentraties en geluidsniveaus berekend, en het aantal blootgestelden wordt bepaald via dosis-effectrelaties en contourkaarten. Voor geur wordt het aantal woningen binnen geurcontouren geschat op basis van de oppervlakteverdeling binnen bouwblokken.

De gemeente Den Haag volgt het advies van GGD Haaglanden om het criterium Milieugezondheidsrisico (MGR) niet als toetsingskader te hanteren. Omdat luchtkwaliteit en geluid al afzonderlijk worden beoordeeld, zou het gebruik van MGR leiden tot dubbeltelling. Bovendien zijn de resultaten van MGR als relatieve maat voor ziektelast moeilijk interpreteerbaar, vooral bij toekomstscenario’s. In plaats daarvan wordt gezondheid als een apart thema in het planMER behandeld, met een beoordelingskader dat onderscheid maakt tussen beschermende en bevorderende factoren.

Conclusie:
Wij hebben uw zienswijze voor kennisgeving aangenomen.

ID61

Zienswijze: HABO GWW

Dank voor uw reactie. In het onderstaande gaan wij in op de onderwerpen die u heeft benoemd.

> *U geeft aan geen bezwaar te hebben tegen de aanleg van een nieuwe HOV-verbinding, maar wel tegen de manier waarop deze ter hoogte van uw perceel wordt ingepast.*

Reactie:
De realisatie van De Vlietlijn heeft gevolgen voor de bedrijfsvoering van HABO GWW. Het terrein is enerzijds nodig voor het tracé van de Vlietlijn en de ondergrondse kruising van de Supernovaweg, anderzijds voor de nieuwe ontsluiting van de terreinen van Bink36 en het NS emplacement. De ligging van De Vlietlijn is bepaald vanuit technische haalbaarheid en de projectdoelstellingen. Deze zijn afgewogen en het ontwerp is integraal ingepast binnen het hele sporengebied en de Lekstraat en wordt hier bepaald door de locatie van de steunpunten van de spoorviaduct Binckhorstboog. Verschuiving in westelijke richting is hierdoor niet mogelijk.

De bedrijven die worden geraakt door het tracé van De Vlietlijn kunnen hun onderneming niet (onverkort) voortzetten op hun locatie. De gemeente is hierover met de bedrijven in overleg. Indien bedrijven moeten verplaatsen, wordt uitgegaan van volledige schadeloosstelling op basis van wettelijke uitgangspunten en jurisprudentie. Dit omvat kosten voor verwerving, herinrichting en eventuele inkomensschade. Bij verplaatsing wordt gekeken naar passende alternatieve locaties, waarbij de ondernemer zelf verantwoordelijk blijft voor het vinden van een nieuwe vestiging.

Conclusie:
Onderstaande punten worden meegenomen naar de volgende fase. Niet genoemde punten zijn voor kennisgeving aangenomen.

1	Vlietlijn treft een bepaald perceel	De gemeente wil graag met u in gesprek indien uw pand of perceel geraakt wordt door De Vlietlijn.

5. Advies Cie mer

5.1 Inleiding

De Commissie mer is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het planMER. Aan deze beoordeling koppelt zij adviezen en aanbevelingen. Adviezen zijn in het advies opgenomen in een tekstkader. Het uitvoeren daarvan is essentieel voor het volwaardig meewegen van het belang voor de leefomgeving bij het besluit over het intergemeentelijke gebiedsprogramma Vlietlijn en doorontwikkeling Binckhorst. Aanbevelingen staan niet in een tekstkader. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming – nu en in de toekomst - te verbeteren, zoals voor de in het planMER aangekondigde project-MER'en.
Op 13 januari 2026 heeft de Commissie mer haar advies[1] uitgebracht.

5.2 Advies Cie mer

5.2.1 Algemeen

De Commissie mer geeft in haar advies aan dat het planMER overzichtelijk is opgebouwd en goed leesbaar is. Er is veel onderzoek verricht en het planMER zit methodisch en systematisch goed in elkaar. De vele informatie, alternatieven, gevoeligheidsanalyses en varianten op subthema's zijn op een ordelijke en consistente manier gepresenteerd en op begrijpelijke wijze beoordeeld. De commissie waardeert het grote aantal varianten dat is onderzocht. Dit variantenonderzoek heeft een duidelijke doorwerking in zowel De Vlietlijn als de doorontwikkeling van de Binckhorst.

De adviezen van de commissie over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) zijn grotendeels opgevolgd. Voor gezondheid gaat het planMER zelfs verder door, in samenwerking met de GGD Haaglanden, zes gezondheidsaspecten te waarderen en op kaart gecumuleerd weer te geven. Dit draagt bij aan methode-ontwikkeling die op landelijk niveau momenteel plaatsvindt. Het MER benoemt veel mitigerende maatregelen om negatieve effecten te verminderen én bevat duidelijke aanbevelingen voor het programma.

5.2.2 Adviezen

De adviezen van de commissie mer richten zich op drie onderdelen: geothermie, doorwaadbaarheid en passende beoordeling. Hierna is voor elk van deze onderdelen een korte samenvatting opgenomen.

Het planMER wijst geen duidelijke voorkeurslocatie voor geothermie aan en de commissie onderschrijft de conclusie dat de locatie Trekvlietplein ongeschikt is vanwege beperkte ruimte, conflicten met milieucontouren en geringe benutting van het geothermisch potentieel. De commissie stelt dat aanvullend onderzoek nodig is om te kunnen uitsluiten dat geothermie in de Binckhorst niet mogelijk is. De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan het besluit, aan te vullen met de studies naar (eventuele) ondiepe boor-risico's en risico's op door geothermie geïnduceerde aardbevingen.

De commissie adviseert verder het planMER vóór besluitvorming aan te vullen met een analyse van de voor- en nadelen van aaneengesloten bouwblokken, zodat een onderbouwde afweging kan worden gemaakt tussen geluidsreductie en gevolgen voor loop- en fietsafstanden. Het advies uit het PlanMER om aaneengesloten bouwblokken langs de Supernovaweg en Binckhorstlaan te realiseren als geluidsafscherming is in het gebiedsprogramma niet overgenomen vanwege de keuze van doorwaadbaarheid. Omdat een onderbouwing hiervan en een analyse van de geluideffecten ontbreken, is volgens de commissie aanvullend inzicht nodig in de afweging tussen geluidsreductie en bereikbaarheid vóór vaststelling van het planMER en het gebiedsprogramma.

Het planMER laat volgens de commissie zien dat de gebiedsontwikkeling leidt tot een toename van stikstofdepositie op gevoelige Natura 2000-gebieden, waardoor significante effecten niet op voorhand kunnen worden uitgesloten en een Passende beoordeling verplicht is. Deze beoordeling ontbreekt nog. De commissie is van

1 Advies Commissie mer

mening is dat ook voor een gebiedsprogramma de uitvoerbaarheid aannemelijk moet worden gemaakt, hierbij kan gebruik worden gemaakt van indicatieve stikstofberekeningen voor de beoordeling. De commissie adviseert daarom het planMER vóór besluitvorming aan te vullen met een Passende beoordeling waarin de ecologische effecten, mogelijke mitigerende maatregelen en de uitvoerbaarheid van het plan in het licht van regelgeving en jurisprudentie inzichtelijk worden gemaakt.

5.2.3 Aanbevelingen

De aanbevelingen van de commissie richten zich op de volgende onderdelen: vervolgtraject geothermie, nader onderzoek naar de thema's parkeren, doorstroming en oversteekbaarheid en op monitoring en evaluatie. Hierna is voor elk van deze onderdelen een korte samenvatting opgenomen.

De milieueffecten van geothermie zijn grotendeels goed in beeld, maar berekeningen voor geluid en externe veiligheid moeten worden geactualiseerd, vanwege de nieuwe rekenvoorschriften van de Omgevingswet. Daarnaast is een aanbeveling om per locatie de mogelijkheden voor hoge-temperatuuropslag in ondiepere aquifers te onderzoeken. Maak het risico op laagfrequent geluid (bromtonen) inzichtelijk en beschrijf mitigerende maatregelen. En houdt tot slot in de verdere uitwerking van het programma rekening met een robuuste backup- en piekvoorziening.

De commissie beveelt verder aan om aanvullend parkeeronderzoek uit te voeren en een samenhangende parkeerstrategie en parkeerbalans op te stellen, met inzicht in parkeernormen en voorzieningen voor verschillende doelgroepen, fietsverkeer en logistiek. Voer aanvullend, dynamisch verkeersmodelonderzoek uit voor de Binckhorst en omgeving, zodat het verkeersnetwerk integraal kan worden beoordeeld en ontwerpen waar nodig kunnen worden aangepast.

Tot slot geeft de commissie als aanbeveling dat de gemeente Den Haag daadwerkelijk en structureel moet starten met monitoring op meerdere schaalniveaus om grip te houden op stedelijke ontwikkelingen en tijdig te kunnen bijsturen. Vooral op aspecten als duurzame mobiliteit, (vooral parkeren), gezondheid, maatschappelijke en recreatieve voorzieningen (zoals groen en speel- en sportvoorzieningen), energie en leefbaarheid kunnen bij stedelijke verdichting snel onder druk komen te staan wanneer onvoldoende wordt gestuurd op een evenwichtige ontwikkeling.

5.3 Reactie op advies Cie mer

In het vervolgtraject (opstellen wijziging omgevingsplan en bijbehorende ProjectMER) zullen de betreffende (aanvullende) onderzoeken worden uitgevoerd en zullen onderzoeken, indien nodig, worden geactualiseerd conform de meest recente rekenvoorschriften. Met het vaststellen van het IGP zal het college verder worden voorgesteld om in te stemmen met de locatie Vestaweg. De locatie Trekvlietplein, die als ongeschikt uit het variantenonderzoek naar voren kwam, valt daarmee dus af als potentiële locatie.

In het definitieve planMER is een aanvullende gevoeligheidsanalyse opgenomen voor een stedenbouwkundige variant met langgerekte gebouwen langs de Binckhorstlaan en Supernovaweg. In deze gevoeligheidsanalyse is aan de hand van verschillende thema's, zoals mobiliteit, geluid, luchtkwaliteit en stedenbouwkundige kwaliteit een beoordeling uitgevoerd. Deze gevoeligheidsanalyse is opgenomen in paragraaf 6.2.8 van het planMER.

De ontwikkelingen die binnen het IGP vastgelegd worden, zullen leiden tot een toename van stikstofemissies in de zowel de aanleg- als gebruiksfase. Vanwege de mogelijke negatieve gevolgen van de stikstofdeposities is er voor de vaststelling van het Gebiedsprogramma een stikstofberekening uitgevoerd. Op basis van de stikstofberekeningen is een Ecologische Voortoets uitgevoerd. De Ecologische Voortoets is opgenomen in hoofdstuk 13 van het planMER.

5.4 Reactie op aanbevelingen Cie mer

In het vervolgtraject (opstellen wijziging omgevingsplan en bijbehorende ProjectMER) zal aanvullend parkeeronderzoek uitgevoerd worden en een samenhangende parkeerstrategie en parkeerbalans opgesteld worden. Tevens zal aanvullend, dynamisch verkeersmodelonderzoek uitgevoerd worden voor de Binckhorst en omgeving. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan deze aanbeveling van de Commissie mer.

De aanbeveling ten aanzien van structurele monitoring op verschillende schaalniveaus wordt eveneens ter harte genomen. Dit start bij monitoring vanuit de Omgevingsvisie voor Den Haag en zal vervolgens in samenhang worden uitgewerkt in het kader van nog op te stellen gebiedsvisies en programma's, die allemaal nader invulling geven aan de globale stadsbrede ambities uit de omgevingsvisie.

5.5 Aanpassingen PlanMER

In juni 2025 heeft het concept planMER voor het Intergemeentelijke Gebiedsprogramma Doorontwikkeling Binckhorst, De Vlietlijn en Geothermie tezamen met het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma ter inzage gelegen.

Een aanvullende ronde onderzoeken heeft geleid tot wijzigingen in de teksten in het concept planMER. Om de lezer wegwijs te maken in de gewijzigde teksten, is daarvoor een mutatieoverzicht samengesteld. In dit mutatieoverzicht zijn de tekstpassages die gewijzigd zijn ten opzichte van de versie van het concept planMER inzichtelijk gemaakt. De wijzigingen zijn onderverdeeld naar de onderzoeken die aanvullend hebben plaatsgevonden en zijn in genummerde paragrafen weergegeven. Iedere paragraaf geeft een korte samenvatting van de aard van de onderzoeken, en geeft in tabelvorm weer welke teksten gewijzigd zijn. Dit mutatieoverzicht is als bijlage bij het planMER gevoegd.

Deze aanpassingen hebben geleid tot wijzigingen in teksten en/of conclusies van het planMER. Deze wijzigingen zijn indien nodig verwerkt in het IGP. Alle wijzigingen in het IGP zijn opgenomen in het mutatieoverzicht.