



**Leidschendam-
Voorburg**

Aan de raad van de gemeente
LEIDSCHENDAM-VOORBURG

Datum 18 april 2023

Nummer 3124

Onderwerp Raadsvoorstel Vaststellen Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst

Portefeuillehouder Wethouder Keus

1. Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- a.** Het Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst, inclusief voorkeursvariant 1T en Basispakket Mobiliteit, vast te stellen;
- b.** De Nota van Antwoord op de zienwijzen ten aanzien van het Ontwerp Masterplan vast te stellen;
- c.** De bijdrage aan de uitvoering van het Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst vast te stellen op € 5,7 miljoen;
- d.** De Reserve Bereikbaarheid CID Binckhorst in te stellen;
- e.** In de Reserve Bereikbaarheid CID Binckhorst € 5,7 miljoen te storten, gedekt door een onttrekking van € 5 miljoen aan de Algemene reserve vrij besteedbaar en een onttrekking van € 0,7 miljoen aan de Reserve Mobiliteit;
- f.** Begrotingswijziging 12 voor 2023 vast te stellen

2. Aanleiding

Masterplan met tramverbinding voor meer woningen en arbeidsplaatsen

De raad staat voor van een belangrijk besluit over de MIRT (Meerjarenprogramma infrastructuur, Ruimte en Transport) Verkenning Central Innovation District (afgekort CID, de driehoek tussen de Haagse stations Hollands Spoor, Centraal en Laan van Nieuw-Oostindië) Binckhorst. Met het Masterplan dat nu voorligt wordt niet gekozen voor een lightrail die hoog bovengronds ligt maar voor een tramverbinding met de Binckhorst en een pakket Mobiliteitsmaatregelen. Dit besluit is een stap naar betere (OV) bereikbaarheid en maakt de weg vrij naar grotere aantallen woningen en arbeidsplaatsen in de Binckhorst en het CID. Met het pakket Mobiliteitsmaatregelen uit het Masterplan, maar ook met aanbevelingen die volgen uit het traject dat is doorlopen met het bureau Urban Sync wordt ook tegemoet gekomen aan de punten van zorg van omwonenden: leefbaarheid en verkeersveiligheid staan ook al in de huidige situatie onder druk. Hierbij wordt de verkeersdruk op de Prinses Mariannelaan in combinatie met doorgaand verkeer, de komst van de tram (geluid en trillingen) en verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers vaak als punten van zorg benoemd.

Dat er landelijk een groot tekort is aan betaalbare woningen is algemeen bekend. Zeker voor starters en mensen die een sociale of middel dure woning zoeken is dit een groot probleem waarbij de vraag naar woningen niet in Leidschendam-Voorburg alleen kan worden opgelost. Daarom wordt er zowel landelijk als regionaal gekeken waar kansrijke locaties zijn voor grootschalige woningbouw. Een van de 15 gebieden die zijn benoemd voor grootschalige woningbouw is het Central Innovation District/Binckhorst in Den Haag, grenzend aan Voorburg-West. Tot 2040 komen er in dit gebied naar verwachting zeker 25.000 woningen en 30.000 arbeidsplaatsen bij. De extra woningen en banen in de Binckhorst en het CID zijn nodig om de groei in de regio op te vangen en ook mensen uit Leidschendam-Voorburg woonruimte en werk te kunnen blijven bieden.

Bij een woningbouwopgave van deze omvang is het belangrijk dat wonen, werken en mobiliteit in samenhang wordt bekeken. Dat moet in nauwe samenwerking binnen onze regio met o.a. de gemeente Den Haag en de gemeente Rijswijk, maar ook met andere partners waaronder het Rijk en de MRDH. In de huidige situatie staat de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in Voorburg-West al onder druk. Met de komst van nieuwe woningen en daarmee nieuwe inwoners in de omgeving zal de situatie als we niets doen verslechteren en zelfs onhoudbaar worden. Daarom is het belangrijk dat ook wordt gekeken hoe deze toekomstige bewoners en werkenden zich het beste kunnen verplaatsen in de regio van en naar het CID en de Binckhorst.

De raad is in het afgelopen jaar een aantal keer geïnformeerd over de stand van zaken van de onderzoeken die uit moeten wijzen welke mobiliteitsoplossingen het beste ingezet kunnen worden.

Op basis van deze onderzoeken is een Voorkeursvariant door het college vrijgegeven voor inspraak. Deze voorkeursvariant omvat een tram (variant 1T) van Den Haag Centraal naar Station Voorburg met ook een verbinding richting Rijswijk en Delft. In dit raadsvoorstel ligt zowel de nota van antwoord als het Masterplan bereikbaarheid voor ter besluitvorming. Hieronder onderbouwt het college welke stappen zijn gezet en welke stappen er nog volgen in dit proces.

De raad is in het verleden regelmatig geïnformeerd over de Verkenning CID Binckhorst. Op 21 juni, 30 september en 14 november 2022. Op 21 juni 2022, over de vrijgave van het Ontwerp Masterplan voor de zienswijzenprocedure (kenmerk 1938), op 30 september 2022 met de toezegging de wijk Voorburg West actief te betrekken (kenmerk 3012) en op 14 november 2022 naar aanleiding van de rijks- en regio bijdrage aan de Verkenning CID Binckhorst (kenmerk 3083).

De inzet van Leidschendam-Voorburg

Al vanaf de start in 2018 staat het college voor een actieve deelname aan de MIRT Verkenning CID Binckhorst. Het is belangrijk voor Leidschendam-Voorburg om aan tafel te zitten en mee te praten over regionale ontwikkelingen. Deze raken immers ook onze gemeente en kunnen zowel voor- als nadelen opleveren. Daarom moet Leidschendam-Voorburg als partner in de regio bij het gesprek betrokken blijven. Op basis van gelijkwaardigheid en wederkerigheid. Leidschendam-Voorburg zet actief in op regionale samenwerking. Verder wil het college samen met de inwoners een goede en veilige inpassing van het OV vanuit de Binckhorst naar en door Voorburg-West realiseren en wil het college een verbetering van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid bewerkstelligen.

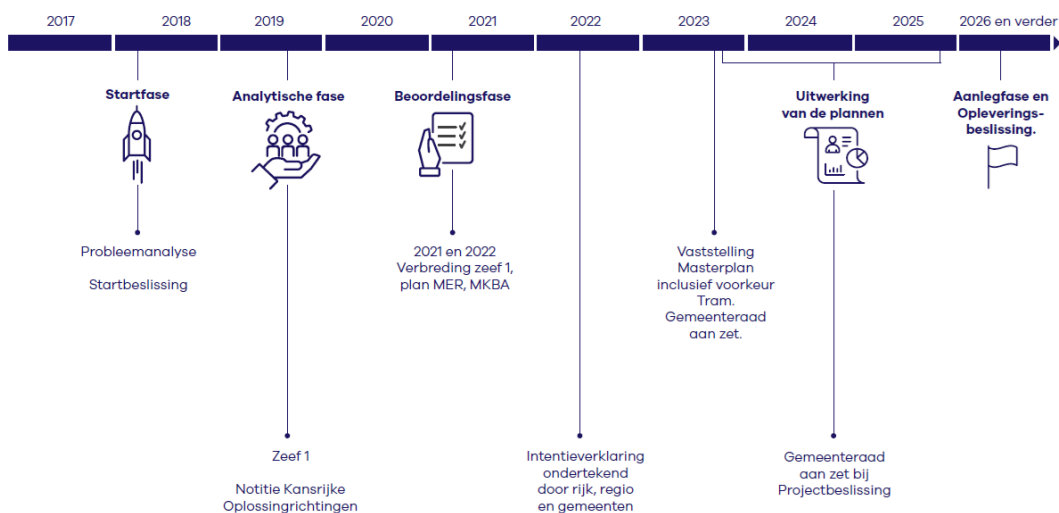
Proces tot nu toe

Vanwege de gesignaleerde knelpunten is eind 2018 de Meerjarenprogramma infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) -verkenning regionale bereikbaarheid CID/Binckhorst gestart als onderdeel van het regionale gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (afgekort MoVe). Met deze MIRT-verkenning werd gewerkt aan een voorkeursalternatief Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en een pakket aan mobiliteitsmaatregelen voor de bereikbaarheid van de Binckhorst in een regionale context. De MIRT-verkenning onderzoekt met welke vorm van HOV bus, tram of lightrail, zoveel mogelijk mensen snel, veilig en comfortabel thuis of op hun werk kunnen komen. Het gaat om een verbinding tussen Den Haag CS, de Binckhorst en station Voorburg met een verbinding richting Delft.

De verkenning werd in eerste instantie uitgevoerd in opdracht van zes partijen: de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken, Provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, en de gemeenten Leidschendam-Voorburg en Den Haag. De gemeente Rijswijk is sinds 2021 betrokken bij de verkenning en wordt met de ondertekening van de bestuursovereenkomst ook opdrachtgever.

Normaal gesproken nemen rijk, regio en gemeenten tegelijkertijd, gezamenlijk een besluit over het Voorkeursalternatief. In het geval van de MIRT Verkenning CID Binckhorst is dat anders gelopen. Met het oog op het enorme landelijke tekort aan woningen hebben het Rijk en de regio in het najaar besloten samen € 575 miljoen beschikbaar te stellen voor de uitvoering van de voorlopige voorkeursvariant. Onder voorbehoud van akkoord door gemeenteraden, provincie en MRDH. Zij beslissen in april en mei dit jaar.

Tijdslijn Verkenning CID Binckhorst Binckhorst



Voorkeursalternatief

Er zijn veel technisch inhoudelijke onderzoeken gedaan naar verschillende tracés en modaliteiten. Daarbij gaat het om onder andere een onderzoek naar vervoerssystemen en naar alle mogelijke tracés (Zeef 1, analytische fase, zie ook raadsbrief 1938). Ook is een milieueffectrapportage opgesteld (zogenaamde plan-MER) en Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse (MKBA) uitgevoerd. Begin 2021 hebben de partijen (inclusief Rijswijk) een Intentieverklaring ondertekend. Voor Leidschendam-Voorburg zijn daarbij ondersteund door moties vanuit de raad de volgende belangen en aandachtspunten meegegeven:

- ✓ Opa's Veldje, inclusief de Scouting Livingstone Mirjam, Huygens Hofwijck en tuin blijven onaangetast (motie 531);
- ✓ Onderzoek naar ondertunneling (motie 535)
- ✓ Een eventuele verlenging van de railverbinding richting Zoetermeer kan alleen ondergronds plaats vinden (motie 577);
- ✓ Er is aandacht gevraagd voor de Huygenstunnel (motie 713);
- ✓ Er is extra aandacht gevraagd voor Communicatie (motie 572)

Deze belangen en aandachtspunten zijn geborgd in het Masterplan en de Bestuursovereenkomst.

Uit voornoemde studies kwam 1T als voorkeursvariant (zie Figuur 1) naar voren. Deze scoort in de MKBA het best (al zijn de verschillen met andere varianten niet groot). Belangrijk om te benadrukken is dat het niet alleen om een tram gaat. Het is een totaalpakket aan mobiliteitsmaatregelen (zie Figuur 2). Het college heeft op 21 juni 2022 besloten alle stukken voor zienswijzen ter inzage te leggen en nog geen inhoudelijk oordeel uit te spreken. (zie ook raadsbrief met kenmerk 1938).

Figuur 1: Tramverbinding variant 1T



Variant 1T betreft een hoogwaardige tramverbinding die Den Haag Centraal direct met de Binckhorst verbindt. De verbinding loopt via de Binckhorstlaan en Maanweg naar station Voorburg en vanaf de Binckhorstlaan via de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg richting Rijswijk en Delft. De voorgenomen verstedelijking en de noodzaak het autoverkeer te beperken vereisen (minimaal) een tram of een lightrailverbinding om alle toekomstige reizigers te kunnen vervoeren. Uit de vervoerwaardestudie blijkt dat de capaciteit van de HOV-bus onvoldoende is om toekomstige groei op te vangen en daarmee is een HOV-bus dus niet toekomstbestendig. Daarbij draagt een HOV-bus minder bij aan het mogelijk maken van de verstedelijkingsopgave en het verminderen van bestaande knelpunten en sluit het minder goed aan op de toekomstige ambitie van de HOV Koningscorridor. Deze corridor omvat verbindingen tussen de Kust en de Internationale Zone van Den Haag met Den Haag Centraal, de Binckhorst, Rijswijk/ Delft en Zoetermeer.. Een lightrailsysteem heeft fors hogere kosten dan een tram en biedt weinig extra voordelen. Daarmee is de tram ook vanuit economisch perspectief de beste oplossing.

Voor het tracé richting Station Voorburg komt de route via de Maanweg als meest logische uit de onderzoeken. Dit vanwege een goede aansluiting op de geplande verstedelijking van de Binckhorst, relatief lage kosten en de beste kosten/baten-verhouding. Dit tracé loopt door de groenstrook langs het spoor; Opa's veldje en scouting Livingstone Miriam blijven onaangetast. Ook houdt deze variant de mogelijkheid open om later een doortrekking van de verbinding richting Zoetermeer te realiseren. Alle partijen zijn het erover eens dat een eventuele doortrekking in de toekomst vereist dat de HOV-verbinding op dat moment ondergronds wordt gebracht ter hoogte van station Voorburg en Huygens Hofwijck.

Voor het tracé richting Rijswijk en Delft komt de route via de Binckhorstlaan-zuid, Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg als eerste uit de onderzoeken. Deze route heeft de laagste kosten, de beste kosten/baten-verhouding en scoort beter op milieueffecten en inpassing dan de alternatieve route via de Broekslootkade. Een goede en veilige inpassing vereist wel een herinrichting en (naar verwachting) verkeersbeperkende maatregelen op de Binckhorstlaan in Voorburg, Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg. Dit biedt tegelijkertijd ook de kans de huidige bestaande problemen van veel autoverkeer en leefbaarheid op te lossen.

Het Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst omvat zowel een tramverbinding als een pakket Mobiliteitsmaatregelen. Dit laatste omvat veelal maatregelen ter bevordering van langzaam verkeer en deelmobiliteit. Voor Voorburg gaat het bij deze maatregelen onder andere om (Zie Figuur 2):

- Herinrichting van Prinses Mariannelaan op het deel waar de nieuwe tramverbinding niet loopt, ten behoeve van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in heel Voorburg West;
- Extra fietsenstallingen bij Station Voorburg;
- Een aansluiting van de fietsverbindingen op de Metropolitane Fietsroute Pijnacker - Ypenburg – Voorburg – Rijswijk – Den Haag Centrum;
- Een verbinding voor langzaam verkeer tussen Voorburg West en de Binckhorst ter hoogte van de Heeswijkstraat;
- Een doorstroomelemmerende maatregel ter hoogte van de Geestbrug.

Figuur 2: Basispakket Mobiliteit

Basispakket Mobiliteit		
Thema	Nummer	Maatregel
 HOV	0	HOV-verbinding tussen Den Haag Centraal en station Voorburg met een aftakking naar Rijswijk/Delft
	1	Trekfietsstracé Den Haag - Ypenburg/Leidschendam, deel kop Binckhorst
 Langzaam verkeer	2	Fietsroute Zonweg (brug)
	3	Verlengde Velostrada kruising HOV Binckhorstlaan
	4	Fietsmaatregel: Schenktunnel langzaam verkeersverbinding opwaarderen
	13	Verbinding Binckhorst – Voorburg (t.h.v. Melkwegstraat/Heeswijkstraat)
	14	Caballerobrug voor langzaam verkeer
 SMART Mobility	5	Wijk hubs met verschillende vormen van deeltvervoer
	6	Algehele bevordering deel- en MaaS-concepten
 Stations, fietsparkeren	8	Uitbreiden bestaande fietsvoorziening westzijde Den Haag Centraal
	9	Uitbreiden fietsenstallingen station Voorburg
 Ruimtegebruik	12	Herinrichting en fietsroute Prinses Mariannelaan (west) en Binckhorstlaan-Voorburg
	15	Inrichting Lekstraat
	16	Herinrichting Prinses Mariannelaan
	17	Doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer bij Geestbrug
	18	Herinrichting Geestbrugweg



Met het Masterplan verbetert de bereikbaarheid van de Binckhorst, van Voorburg en van Rijswijk ten opzichte van de huidige situatie en wordt de (verdere) stedelijke ontwikkeling van CID en Binckhorst mogelijk. De Binckhorst, Voorburg en Rijswijk krijgen hiermee snelle en hoogfrequente verbindingen met Scheveningen/ het strand, het CID, het centrum van Den Haag, de Internationale Zone (economische toplocatie) en Delft. De duizenden extra woningen en banen bieden volop kansen voor zowel inwoners van Den Haag, als ook die van Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en de rest van de regio. Een meer gedetailleerde onderbouwing van deze uitkomst van het voorkeursalternatief is opgenomen in het Masterplan.

3. Afwegingen

Definitief Masterplan en Nota van Antwoord

Op het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst dat ook tramverbindingen met de Binckhorst omvat, zijn in totaal 468 inhoudelijke zienswijzen ingediend (in totaal door mensen 680 ondertekend). Ongeveer 2/3 van de zienswijzen is afkomstig uit Voorburg West. Rode draad is dat veel zienswijzen kritisch zijn. Deels ontbreekt het vertrouwen in de uitgevoerde (m.e.r.) onderzoeken. Over het algemeen zijn de reacties positief dat de keuze niet op het oude tracé van de vroegere lijn 10 (variant 4T) is gevallen, maar op de Maanweg (1T). Liever hadden veel indieners de verbinding verderop in de Binckhorst zien lopen (2T, via de Zonweg), eventueel in de vorm van een lijn die Den Haag Centraal alleen met de Binckhorst verbindt, zonder aansluitingen richting station Voorburg, en de aftakking naar Rijswijk en Delft. Het lijndeel van 1T via de Binckhorstlaan en de Prinses Mariannelaan richting Rijswijk en Delft leidt tot veel zorgen over leefbaarheid, verkeersveiligheid en de gevolgen van mogelijke trillingen veroorzaakt door de tram. Ook de bereikbaarheid van de buurten in het plangebied is een zorg. Veel van deze zorgen en aandachtspunten komen echter pas aan de orde bij het verder uitwerken van de plannen in de volgende fase (Plannings- en studiefase).

Na de terinzagelegging zijn de binnengekomen zienswijzen beantwoord in de Nota van Antwoord en verwerkt in het definitieve Masterplan. Op basis van de zienswijzen is het voorlopig voorkeursalternatief niet gewijzigd. Wel is naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen het Masterplan op verschillende onderdelen aangepast. Allereerst is in het Masterplan nu duidelijker aangegeven wat daarin feitelijk wordt vastgelegd. Het Masterplan is een Structuurvisie. Een structuurvisie beschrijft de visie op het ruimtelijk beleid door gemeenten, provincie en het Rijk voor het gebied CID-Binckhorst voor het aspect mobiliteit.

Voor de HOV-verbinding wordt met dit Masterplan vastgelegd dat de Voorkeursvariant een tram is. Ook wordt het tracé vastgelegd. De schetsontwerpen in dit Masterplan geven inzicht in de maakbaarheid van het tracé en zijn nodig voor het

opstellen van de kostenraming. In de volgende fase, de planning- en studiefase (vanaf medio 2023) wordt in opdracht van de zeven partijen door een projectorganisatie, het ontwerp van de HOV opgesteld, inclusief alle benodigde inpassingsmaatregelen. Parallel hieraan vindt uitwerking van het Basispakket Mobiliteit plaats.

Verder is het Masterplan op de volgende punten aangepast naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen:

- Nut en noodzaak van het pakket aan mobiliteitsmaatregelen inclusief een HOV-verbinding is beter toegelicht en onderbouwd;
- Voor de lijnvoering van tram 1 is toegelicht dat er voor de studie een aanname is gedaan in relatie met het knelpunt Rijswijkseplein, maar dat de lijnvoering nu niet wordt vastgesteld. In de volgende fase wordt de precieze lijnvoering en exploitatie nauwkeuriger bekeken. Besluitvorming over dienstregeling in MRDH-verband vindt pas plaats als de (rail)infrastructuur gereed is;
- De teksten over het tracé in de omgeving van de Sporendriehoek zijn geactualiseerd en verduidelijkt;
- Voor de groenzone (gemeentelijke ecologische verbindingszone) langs de Maanweg is nu als uitgangspunt opgenomen de groenzone niet aan te tasten.

De Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie. M.e.r.) heeft positief geadviseerd, op een ontbrekende toets op stikstofdepositie na, ten aanzien van de onderzoeken die ten grondslag liggen aan het Masterplan. Wel doet zij aanbevelingen ten aanzien van de volgende fase. Onder andere vraagt zij aandacht voor aanvullend onderzoek op het vlak van trillingen en geluid. De partijen zullen de aanbevelingen van de Commissie betrekken in de plannings- en studiefase, zie ook de Nota van Antwoord

Het college snapt dat het onbevredigend is dat veel zaken pas duidelijk worden in de plannings- en studiefase. Vandaar dat het college omwonenden heeft aangeboden om met een professionele partij, Urban Sync, te onderzoeken hoe de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de wijk verbeterd kan worden tegen de achtergrond van voorliggende plannen. Deelname aan deze sessies betekent nadrukkelijk niet dat er wordt ingestemd met de plannen. Zie verder paragraaf 5.

Bestuursovereenkomst en Plan van Aanpak volgende fase

Na vaststelling door de gemeenteraden van Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg wordt het Voorkeursalternatief en afspraken over het vervolg door de colleges vastgelegd in een Bestuursovereenkomst (BOK), waarmee de Verkenningsfase wordt afgesloten. Deze overeenkomst gaan de betrokken partijen (rijk, regio en gemeenten) met elkaar aan. Voor de gemeenten is dit een bevoegdheid die bij het college ligt. Het college is van plan de BOK aan te gaan onder voorbehoud van positieve besluitvorming van de raad ten aanzien van het Masterplan, de Nota van Antwoord op de Zienswijzen én de Begrotingswijziging. Ondertekening van de BOK vindt op een later moment door de wethouder plaats. Eerder aangenomen moties van de raad zijn hierin opgenomen.

Specifieke belangen die voor Leidschendam-Voorburg in de BOK zijn vastgelegd zijn leefbaarheid en verkeersveiligheid in heel Voorburg West, erkenning en behoud van Opa's Veldje, Huygens Hofwijck inclusief de tuin en de visieontwikkeling met betrekking tot een toekomstige Huygenstunnel. De BOK sluit ook aan op de Intentieverklaring die de partijen eerder met elkaar zijn aangegaan. De Bestuursvereenkomst is ter informatie opgenomen in 3124 Bijlage 4 van dit raadsvoorstel maar maakt geen onderdeel uit van de stukken die ter besluitvorming voorliggen.

Na afronding van de verkenningfase wordt gestart met de MIRT-planning- en studiefase. Hierin wordt de HOV-verbinding en de inpassing verder uitgewerkt ter voorbereiding op de realisatie. Datzelfde geldt voor het pakket Mobiliteitsmaatregelen. In deze volgende fase worden de plannen verder uitgewerkt, in co-creatie met omwonenden en belanghebbenden.

Vervolg

De inzet van het college is landelijke, regionale en lokale belangen zoveel mogelijk samen te laten vallen. De belangen van Leidschendam-Voorburg vanuit de Intentieverklaring (Opa's Veldje, Scouting, Huygens Hofwijck en toekomstige verlenging van de lijn naar Zoetermeer) zijn goed geborgd in het Masterplan en de BOK. Het College heeft zich hard gemaakt voor substantieel meer geld ter verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in en rondom Voorburg West. Het Masterplan Bereikbaarheid biedt in dat opzicht goede kansen om zaken aan te pakken waar nu middelen voor vrij komen. Het traject van Urban Sync dient daarbij mede als input. Datzelfde geldt voor de verstedelijking op de Binckhorst en in het CID als geheel: mobiliteit, woning- en arbeidsmarkt houden niet op aan de gemeentegrens. Hiermee komt het college tegemoet aan meerdere belangrijke punten uit het Coalitieakkoord.

Het college kan daarom instemmen met het Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst, inclusief voorkeursvariant 1T en het Basispakket Mobiliteit en de Nota van Antwoord. Het college stelt de raad voor deze stukken vast te stellen.

4. De financiële gevolgen van het besluit

De gemeente Leidschendam-Voorburg draagt € 5,7 miljoen bij (afgerond 1%) aan de totale kosten van het Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst (€ 575 miljoen). Voorgesteld wordt om voor de dekking van de bijdrage een bedrag van € 5 miljoen te onttrekken aan de Algemene Reserve vrij besteedbaar en € 0,7 miljoen aan de Reserve Mobiliteit. Op dit moment is nog onduidelijk op welke momenten en voor welk bedrag er wordt bijgedragen aan het project. Het voorstel is daarom om voor de

bijdrage (prijsspeil 1 januari 2022) een nieuwe Reserve “Bereikbaarheid CID Binckhorst” te vormen. De totale investering die op Leidschendams-Voorburgs grondgebied plaatsvindt ten behoeve van de aanleg en de goede inpassing van de traminfrastructuur en maatregelen ter verbetering van de woon- en leefkwaliteit in Voorburg-West bedraagt naar verwachting enkele tientallen miljoenen Euro's.

Indexering

De bijdragen van partijen worden jaarlijks geïndexeerd op basis van de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI) zoals gehanteerd door de minister van Financiën, voor de eerste maal per 1 januari 2024. Als er sprake is van hogere prijsstijgingen treden Partijen in overleg over eventueel te treffen maatregelen, conform hetgeen opgenomen in de BOK artikel 7 “financiële afspraken” lid 15 sub 6.

5. Hoe zijn inwoners/ belanghebbenden betrokken

Vanuit de initiatiefnemers en de centrale projectorganisatie

Sinds het voorjaar van 2020, aan het begin van de Beoordelings- en Besluitvormingsfase, hebben de initiatiefnemers van de Verkenning via de gezamenlijke projectorganisatie een breed participatie- en communicatieproces ingezet, om ook bewoners, bezoekers en bedrijven te betrekken bij en informeren over de Verkenning. Hiervoor zijn verschillende participatie- en communicatiemiddelen ingezet, zoals een gezamenlijke projectwebsite, publicaties in huis-aan-huis bladen en via overheid.nl, online informatiebijeenkomsten, een online vragenuur, informatie op de websites van (buur)gemeenten en partners en stakeholdergesprekken.

In 2021 is een platform voor bewoners en belangenvertegenwoordigers opgericht. Met de leden, die voor een groot deel uit Voorburg afkomstig waren, werden de diverse alternatieven en varianten en uitkomsten van het Milieueffectrapport inhoudelijk besproken, ter voorbereiding op de keuze voor het concept voorkeursalternatief. Er hebben in 2021 en 2022 in totaal 10 platformbijeenkomsten plaatsgevonden. Daarnaast waren er digitale inloopsessies, waarbij alle geïnteresseerden konden deelnemen. Verder zijn er diverse een-op-een gesprekken gevoerd tussen de Projectorganisatie en platformleden. De weergave hiervan is verwerkt in het omgevingsverslag (zie bijlage 3124 Omgevingsverslag met addendum). Verder hebben in 2021 en 2022 drie wandelingen met de wethouder Mobiliteit en Bereikbaarheid van Leidschendam-Voorburg en bewoners plaatsgevonden, waarvan één samen met de Haagse wethouder.

Over het algemeen waren de deelnemers kritisch op de Projectorganisatie. Hierop is gekozen het Platform onder onafhankelijk voorzitterschap plaats te laten vinden. Daarnaast waren meerdere deelnemers aan het platform teleurgesteld over de mate waarin er op dat moment geparticipeerd kon worden.. Er werd voornamelijk geïnformeerd en geconsulteerd. De initiatiefnemers hebben aangegeven dat er meer ruimte voor participatie en co-creatie zal zijn de verdere uitwerking van de plannen, in

de Plannings- en Studiefase.. Het Masterplan Bereikbaar CID Binckhorst wordt, conform wettelijke vereisten nog gepubliceerd op www.ruimtelijkeplannen.nl.

Traject met Urban Sync

Zoals in paragraaf 3 is vermeld heeft het college aangeboden Urban Sync in te zetten om met omwonenden en belanghebbenden te onderzoeken hoe de leefbaarheid in Voorburg West kan worden verbeterd. Hierbij is benadrukt dat meedoen niet betekent dat wordt ingestemd met de plannen. Ook vervangt het niet de zienswijzeprocedure. In twee verschillende groepen (Binckhorstlaan/ Prinses Mariannelaan en de Omgeving Opa's Veldje/ Station Voorburg) zijn werksessies gehouden.

Op basis van de bijeenkomsten en gesprekken met inwoners en andere belanghebbenden werd opnieuw duidelijk dat er in Voorburg West in de huidige situatie problemen zijn met betrekking tot de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Bewoners maken zich zorgen dat leefbaarheid én verkeersveiligheid met de komst van een tramverbinding verder onder druk komen te staan. De insteek is om daar waar mogelijk de komende jaren, nog vóór de uitvoering van het Masterplan, bepaalde maatregelen al versneld te implementeren. Daarnaast zijn bij deze interactieve sessies randvoorwaarden opgehaald om mee te nemen bij de verdere uitwerking van de plannen die in het Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst zijn opgenomen. In 3124 Bijlage 6 Eindrapportage Urban Sync treft de raad de eindrapportage aan van dit participatietraject. De gemeente Rijswijk heeft vooruitlopend op de plannen van de MIRT Verkenning ook een dergelijk traject doorlopen om tot de herinrichting van de Geestbrugweg te komen. In grote lijnen heeft het traject met Urban Sync de volgende inzichten en suggesties opgeleverd:

Betere benutting van de Rotterdamsebaan en het daarmee tegengaan van sluipverkeer door Voorburg West is meerdere keren genoemd. Dit is een maatregel die de drie gemeenten (Den Haag, Rijswijk én Leidschendam-Voorburg al op korte termijn kunnen oppakken. Dit vergt wel intensieve samenwerking tussen de drie gemeenten. Enerzijds omdat de direct toevoerende wegen op Haags grondgebied liggen, maar ook omdat verkeersbelemmerende maatregelen direct effect zouden hebben op alle drie de gemeenten. Inzet is deze benuttingsmaatregelen in te bedden in een regionale bereikbaarheidsaanpak.

Leefbaarheid en verkeersveiligheid op en rondom de Prinses Mariannelaan vormen belangrijke punten van aandacht, ook al in de huidige situatie. De betreffende wegvakken worden ook vermeld in het maatregelenpakket Mobiliteit in het Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst. In de volgende fase van het project CID Binckhorst zullen plannen voor deze wegvakken samen met omwonenden en belanghebbenden verder worden uitgewerkt. Het college bekijkt nog of er ook op korte termijn andere verbeteringen mogelijk zijn.

Het behoud en waar mogelijk versterking van de ecologische zone aan de Broeksloot, tussen de Overburgkade en de Maanweg is het meest genoemde zorgpunt van de deelnemers aan de sessies. Aangevuld met de wens van het creëren van een groene wal naast de tramverbinding langs de Maanweg. Deze

maatregelen liggen deels op het grondgebied van Leidschendam-Voorburg, deels op Haags grondgebied. De verdere uitwerking moet in nauwe afstemming met de gemeente Den Haag gebeuren, in samenhang met het verder uitwerken van de tramverbinding.

De mogelijke afsluiting de Geestbrug maar ook de Binckhorstlaan voor autoverkeer is door omwonenden genoemd. Aandachtspunten zijn behoud van (auto) bereikbaarheid, maar ook dat verkeersdrukte zich niet verplaatst naar andere verbindingen, zoals de Westvlietweg, Fonteijnenburghlaan en eventueel de Binckhorstlaan en de Westenburgstraat. De maatregel maakt ook deel uit van het Masterplan en moet vanwege de ligging bij meerdere gemeentegrenzen ook in nauwe afstemming met de gemeenten Rijswijk en Den Haag verder worden onderzocht en uitgewerkt. Ook in co-creatie met de omwonenden en belanghebbenden, zoals andere punten uit het Masterplan.

Voor de lange termijn wordt het ondergronds brengen van de spoorlijn en snelweg, in de A12 en spoorzone genoemd (ook bekend als de Huygenstunnel). De gemeente kijkt in hoeverre samen met buurgemeenten, regio en provincie een Verkenning naar deze ontwikkeling kan worden gestart.

Vervolgstappen

Als op 18 april ook de colleges van de gemeenten Den Haag en Rijswijk hebben ingestemd met het Masterplan en de Nota van Antwoord krijgen de raden van de drie gemeenten de plannen ter vaststelling voorgelegd. Pas na akkoord zullen rijk, regio en de gemeenten de Bestuursovereenkomst ondertekenen.

Daarna wordt begonnen met de Planning- en Studiefase van het project waarin zowel het Voorkeursalternatief als de andere maatregelen voor Mobiliteit verder worden uitgewerkt. Dat gebeurt in co-creatie: nauwe samenwerking met de omgeving.

Datum 18 april 2023
Nummer 3124
Pagina 14/14

Zodra duidelijk is welke maatregelen op korte termijn kunnen worden uitgevoerd, zal het college dat aan de raad rapporteren. Via het projectenboek of een aparte raadsbrief.

burgemeester en wethouders van Leidschendam-Voorburg,

B.C.F. Nederpel
loco-secretaris

M.W. Vroom
burgemeester

Documenten behorende bij dit raadvoorstel

Raadsbesluit 3124

Bijlagen:

3124 Concept Raadsbesluit Vaststellen Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst
3124 Begrotingswijziging 12 voor 2023

Bijlagen:

Ter besluitvorming

3124 Bijlage 1. Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst;
3124 Bijlage 2. Overzichtsrapportage Beoordelingsfase MIRT-verkenning;
Bereikbaarheid CID-Binckhorst (bijlage bij Masterplan);
3124 Bijlage 3. Nota van Antwoord op het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en Plan-MER;

Ter informatie

3124 Bijlage 4. Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid CID-Binckhorst;
3124 Bijlage 5 Omgevingsverslag met addendum;
3124 Bijlage 6 Eindrapportage Urban Sync.