



BIJLAGE E

Ingekomen brieven

Vanuit de omgeving zijn er brieven binnengekomen bij de projectorganisatie, de brieven lees je hier terug.

Aan: wethouder mw. Van Eekelen
cc.: Gemeenteraad Leidschendam-Voorburg

Betreft: deelname bewonersplatform CID Binckhorst

Voorburg, 16 mei 2021

Geachte Mevr. van Eekelen, geachte Raadsleden,

Zoals u weet zet de bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg zich in voor het behoud van de leef- en woonomgeving Voorburg-west, in relatie tot de aanleg van een HOV-tracé van Den Haag Centraal Station naar Voorburg Station, met aftakkingen naar Zoetermeer en Delft. Het feit dat dit tracé bedoeld is om toekomstige Haagse inwoners van openbaar vervoer te voorzien, maar in alle varianten dwars door Voorburg-west gaat, is voor ons een groot zorgpunt. Wij zetten vraagtekens bij nut en noodzaak van een tracé door Voorburg-west, en zijn van mening dat onvoldoende rekening wordt gehouden met het effect van dit tracé op de verkeersveiligheid en leefomgeving van Voorburg-west. Wij dragen dit op democratisch wijze uit via brieven aan uw Raad en contacten met uw college. We hebben u als wethouder tijdens uw bezoek aan onze buurt persoonlijk kunnen uitleggen wat onze zorgen zijn, en we zijn met u hierover in gesprek gegaan. Uw bezoek werd zeer gewaardeerd. U verzekerde ons dat onze inbreng goed meegenomen zou worden, onder andere in het Bewonersplatform CID Binckhorst, waar wij eerst geen deel van mochten uitmaken maar waaraan wij dankzij uw bemiddeling alsnog konden deelnemen.

Inmiddels – na twee bijeenkomsten en twee inloopsessies – zetten wij grote vraagtekens bij dit Bewonersplatform, zowel vanwege de manier waarop dit Platform georganiseerd is, als vanwege de manier waarom met onze inbreng wordt omgegaan. Deze zorgen willen wij u middels een tussenevaluatie meegeven.

Dit bewonersplatform zou een goede basis moeten bieden voor inspraak van en dialoog met bewoners en belanghebbenden uit het plangebied CID Binckhorst. In een open en constructief overleg met de gemeente Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk zouden onder andere onze zorgen bespreekbaar worden gemaakt aan de hand van de volgende vragen:

- Is een HOV lightrail door Voorburg West echt nodig in relatie tot de woningbouw-prognoses en de toekomstige OV-behoefte (noodzaak)?
- Kunnen met de voorgestelde tracé's de ontsluitings- en bereikbaarheidsdoelen daadwerkelijk worden gerealiseerd (nut)?
- Waarom wordt voorrang gegeven aan een goede leefomgeving voor nieuwe bewoners van Den Haag, boven de bestaande leefomgeving van de huidige bewoners van Voorburg-west?
- Is het geoorloofd en verantwoord om een bereikbaarheidsdoel (een snelle tram) boven de verkeersveiligheid in een dichtbebouwde woonwijk te stellen?
- Zijn er andere tracés die minder belastend zijn voor bewoners van Voorburg West?
- Wat zijn exact de effecten op alle elementen van de leefomgeving (geluid, trillingen, luchtverontreiniging, stikstof, klimaat, ruimtelijke inpassing en externe veiligheid) in het gehele plangebied van de HOV CID/Binckhorst, en voor ons met name in Voorburg-west?

Helaas moeten we concluderen dat het Bewonersplatform tot nu toe voor ons geen toegevoegde waarde heeft. Het Platform voldoet in onze ogen niet aan het doel om een open en transparante communicatie te realiseren. Iets waar het bureau ("Awareness") dat het Bewonersplatform organiseert en voorziet, zich op zijn website juist wel op laat voorstaan. We geven u een paar voorbeelden:

- Vanaf het eerste moment werd ons duidelijk gemaakt dat de mogelijkheden tot inspraak zeer beperkt zijn en dat er aan de kaders niet kon worden getornd. Het mocht niet gaan over het 'of...', maar alleen over het "hoe". Met andere woorden, de komst van een HOV-tracé dwars door Voorburg-west moesten we als een gegeven beschouwen.
- De voorzitter, dhr. Paul Weststrate, stelt zich in onze ogen niet onafhankelijk op. Bij de eerste bijeenkomst al noemde hij de inbreng van de bewonersorganisaties in Voorburg-west en Rijswijk 'Nimby-argumenten' (Not In My BackYard).
- Het bureau Awareness werkt in opdracht van de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg, en is dus niet onafhankelijk. Het wordt immers betaald door de initiatiefnemers van

de HOV-verbinding. Awareness werkt voor overheden en bedrijven, niet voor inwoners. Op de website geven zij aan dat hun doel is "om partijen en personen in beweging te krijgen. Om awareness – het besef van een keuze – bij mensen te ontwikkelen, als basis voor verdere medewerking en samenwerking. En om vervolgens duurzame steun te verwerven voor een plan of idee". Luisteren naar de zorgen van inwoners of met hen samen naar een oplossing zoeken voor nadelige effecten van een plan is blijkbaar niet het doel van het bureau Awareness, het besluit erdoorheen krijgen wél.

- De afgelopen twee keren zijn steeds standpunten herhaald en rapporten besproken die al bekend waren. Onze verzoeken om nieuwe en toegesneden informatie over de invulling van concrete tracé's worden steeds afgewimpeld. Vanuit het bureau wordt gesteld dat zaken "moeilijk en gecompliceerd" zijn en dat er 'nog naar gekeken wordt'. Dit maakt dat wij nog steeds geen beeld hebben van de specifieke effecten op onze leefomgeving, verkeersveiligheid en woonkwaliteit, en dat wij geen beeld hebben welke maatregelen worden genomen om de zittende bewoners te ontzien.

Tenslotte worden argumenten als schade aan en waardevermindering van de huizen - als er op +1 niveau een tram vlak langs je voordeur rijdt - afgedaan met de eenzijdige reactie dat een tram langs je huis de woning meer waard maakt. Verwezen wordt naar een rapport waar bij nadere bestudering een veel genuanceerder beeld tevoorschijn komt. Niet gesproken wordt over de jarenlange opgebroken straat, de onveiligheid voor de buurt als er elk uur 32 trams voorbij komen en het permanent verdwijnen van veel parkeerplaatsen, wat weer onnodige autobewegingen met zich mee zal brengen. Terwijl juist dit de effecten zijn die ons zorgen baren en waarvoor wij deelnemen aan het Bewonersplatform.

Samenvattend

Wij zijn er tot nu toe niet in geslaagd onze belangen en onze zorgen op tafel te leggen bij het Platform. Wij vinden geen gehoor voor onze inbreng, er wordt geen waarde gehecht aan onze zorgen, er wordt niet echt geluisterd en er wordt op hoog abstract en theoretisch niveau gediscussieerd. Er is tot nu toe weinig bereidheid om onze argumenten inhoudelijk te bespreken. Op deze wijze fungeert het Platform uitsluitend om zo soepel mogelijk de gewenste besluitvorming te realiseren. Terwijl het hoofddoel van het Bewonersplatform is om de bewoners te betrekken en gezamenlijk tot een zo optimaal mogelijke invulling te komen. Zelfs de enige optie die ons werkelijk verlichting zou brengen (het tracé Broekslootkade), weigert de voorzitter opnieuw op tafel te leggen, terwijl wethouder Van Eekelen ons verzekerde dat ook zij dit tracé opgenomen wilde zien.

De voorzitter negeert onze argumenten en beschouwt onze zorgen als NIMBY'-gezeur. Bij de inloopbijeenkomsten worden bagatelliserende, suggestieve opmerkingen gemaakt over onze inbreng, onder andere door de voorzitter. Wij trekken daarom de onafhankelijkheid van deze voorzitter ernstig in twijfel en op deze manier is onze inbreng en alle tijd en moeite die dat met zich meebrengt, zinloos. Ook stellen wij dat de invulling van dit Bewonersplatform niet in overeenstemming is met het doel zoals verwoord in de Nota van Antwoord op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, en het doel zoals verwoord in de Raadsnotitie bij deze Nota van Antwoord. Daarom verzoeken wij u om ons de opdracht aan Awareness voor dit Bewonersplatform te doen toekomen, zodat wij ook zelf kunnen beoordelen of de uitvoering conform de opdracht is.

Wij verzoeken Leidschendam-Voorburg om in afstemming met Den Haag en de andere partners tot een betere, meer onafhankelijke invulling van het Bewonersplatform te komen met een voorzitter die zich echt onafhankelijk opstelt en er ook voor de omwonenden is. Wanneer dat niet gebeurt, ziet onze Bewoners-Organisatie weinig heil meer in deelname aan dit Bewoners Platform. Wij horen graag van u hoe u zich ervoor wilt inzetten dat het Bewonersplatform wél – conform toezeggingen - het onafhankelijk platform wordt waar alle bezwaren en zorgen open en transparant op tafel komen te liggen, ook die van de omwonenden. Dat is wat de wet onder participatie verstaat en dat is de enige manier waarop wij een zinvolle inbreng kunnen leveren. Zo niet, dan zullen wij onze inbreng via andere kanalen moeten leveren.

Hoogachtend,

Namens de Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg,

[Redacted signature]

Voorburg, 28 juni 2021

Geacht Projectteam,

Middels deze weg wil ik namens de groep bewoners aan de Overburgkade in Voorburg onze zienswijzen op het tracé- document (Presentatie Bewonersplatform I 22 juni CID Binckhorst) met jullie delen. Ik besef dat het antwoord in deze brief iets verder reikt dan hetgeen jullie strikt genomen hebben gevraagd, maar wij vinden het belangrijk om ook die geluiden kenbaar te maken.

Proces

Het is tijdens het Platformoverleg al door meerdere deelnemers (en het projectteam) genoemd en ook via deze weg wil ik nogmaals mijn ongenoegen uiten over de korte tijd die nu beschikbaar is om een veelheid aan tracé-varianten af te wegen en met mijn achterban af te stemmen. Een verschuiving van het Bestuurlijk Overleg naar 12 juli is weliswaar nuttig, maar het tijdpad blijft in dat opzicht te krap.

Daarbij is in de communicatie omtrent dit onderwerp aan zowel het platform als belanghebbenden via de nieuwsbrief aangegeven dat deze stap (zeef 1) opnieuw wordt genomen omdat de bestuurders belang hechten aan zorgvuldigheid. Sterk en terecht uitgangspunt lijkt mij. Nu vind ik het principe van zorgvuldigheid lastig te rijmen met het feit dat in één week tijd ten minste 18 (!) tracé-varianten moeten worden gewogen en gescoord. Dat kan in dat tijdpad niet zorgvuldig gebeuren. Dat daarnaast de uitkomsten van dat proces tot na het Bestuurlijk Overleg niet inzichtelijk zijn voor de belanghebbenden en er dus geen mogelijkheid bestaat op aanvullende opmerkingen of andere zienswijzen roept vele vraagtekens op en helpt niet bij de beeldvorming van een transparant, zorgvuldig en objectief proces.

Annulling tracé varianten

Graag zou ik de volgende varianten aan het onderzoek toevoegen. Varianten die al genoemd zijn in het overleg laat ik buiten beschouwing in deze brief, maar onderschrijf ik wel:

- Binckhorstlaan – Zonweg – Melkwegstraat – Saturnusstraat – Regulusweg
- NS-Station halverwege de Binckhorst in lijn met het voorstel van andere deelnemers van het bewonersplatform.
- Ondergronds doortrekken van HOV naar Ypenburg, zodat vanaf daar het OV naar Delft, Rotterdam Airport en Leiden genomen kan worden. Maakt een aftakking naar Delft overbodig. Additionele kosten kunnen uit dat budget komen, draagt bij aan een regionaal perspectief.
- Vanaf de Binckhorst over Pr. Bernhardlaan naar de Noordsingel (aantak op lijn 19) ter ontsluiting van The Mall of the Netherlands.

Opmerkingen op document “Presentatie Bewonersplatform I 22 juni CID Binckhorst”

Criteria

Zoals eerder in deze brief beschreven is het afwegingsproces voor mij niet volledig transparant. Ook is niet duidelijk bij welke score een alternatief afvalt of doorgaat.

Ondanks dat is aangegeven, dat dezelfde criteria als in de eerste verkenning dienen te worden gebruikt, bleek in de inloopsessie van 28 juni dat vanuit de projectorganisatie toch een criterium is toegevoegd. Vanuit dat principe zouden wij willen voorstellen nog een aantal criteria aan deze fase van het onderzoek toe te voegen: (1) Draagvlak onder de belanghebbenden, (2) Veiligheid, (3) Waarde-effect huizen. Dit zou getuigen van een serieuze afweging van belangen en is in lijn met de participatie-ambities.

Voorselectie

Kennelijk heeft al een eerste inventarisatie van de inpassingsmogelijkheden van de tracé-varianten plaatsgevonden. Op de kaartjes is te zien dat bij verschillende tracés is aangegeven of een complexe of eenvoudige inpassing van de HOV baan is vereist. Daarnaast worden bij een aantal varianten OV-modaliteiten op voorhand doorgestreept. Ik vraag mij af hoe tot deze conclusies is gekomen en of wij daarvan de uitkomsten mogen inzien. Dit is met name van belang als dat doorwerkt in de uiteindelijke scoring en dus selectie.

Uitgangspunten tracés

Op slide 14 worden de uitgangspunten voor de tracés genoemd. Daarin wordt aangegeven dat voor een maaiveld oplossing ten minste een profiel van 18 meter noodzakelijk is. Dit is echter het geval als aan beide zijden van de weg trottoirs liggen. Bij bijvoorbeeld op de Maanweg is dit niet het geval. Kortom, dit uitgangspunt zou volgens mij meer situationeel afhankelijk moeten zijn.

Afsluitend vind ik het belangrijk om aan te geven dat mijn medebewoners en ik blij zijn met deze pas op de plaats en de bredere opgave, waar we als regio en land voor staan op het gebied van woningbouw en OV, onderschrijven. De ontwikkeling van de Binkhorst is nodig en kent veel mooie kanten, wij proberen vooral mede vorm te geven aan de manier waarop we met onze toekomstige burens met respect voor elkaars leefgenot kunnen samenleven. De kritische kanttekeningen in deze brief dienen dan ook om te borgen dat we *gezamenlijk* invulling geven aan de visie op onze toekomst.

Met vriendelijke groet,



Deelnemer Participatie Platform



oud voorburg

WIJKVERENIGING

Projectorganisatie Binckhorst Bereikbaar
t.a.v. Suzanne van Brandwijk

Ons kenmerk: 21-03

Voorburg, 29 juni 2021

Beste Suzanne,

Allereerst dank voor de inspanningen om te komen tot de beslissing om alle mogelijke tracés te onderzoeken. Ook de verlenging van de termijn naar 2 juli a.s. stellen we zeer op prijs.

Als bestuur van wijkvereniging Oud Voorburg vinden we het belangrijk ook hier te wijzen op onze zienswijze waarin we duidelijk uitspreken dat in de omgeving van Station Voorburg nieuwe infrastructuur slechts kan worden aangelegd in een ondergrondse variant. Omgeving Station Voorburg is ook Huygens' Hofwijck met de bijbehorende tuin en Opa's veldje.

Het toekomstige HOV tracé mag de toekomstige ondertunneling van de huidige NS lijn naar Utrecht en de ondertunneling van de A12 (De Huygenstunnel) niet in de weg zitten.

Als nieuw tracé graag toevoegen

- Geheel ondergronds van Den Haag CS naar Station Voorburg (voordeel is dat je het wegnnet niet hoeft te volgen en belasten. Goed gepositioneerde haltes dichtbij (toekomstige) woningen/bedrijven. Voor de schaalsprong naar de regio kan de Koningscorridor dan ondergronds verlengd worden naar Zoetermeer/Lansingerland.
- OV lus over de Binckhorst van en naar Den Haag CS/HS.

Er is geen kaart/plattegrond toegevoegd aangezien nog niet duidelijk is waar in de Binckhorst precies de OV behoefte is/komt.

Voorzieningen in Fase I tot 2030: voorlopige invulling: bussen

Voorzieningen in Fase II na 2030: definitieve invulling ondergrondse variant lightrail

Wij maken ons ook grote zorgen over varianten die vanuit de Haagse Binckhorstlaan door de Voorburgse Binckhorstlaan richting Station Voorburg en Delft staan getekend. Dat zijn zeer ongewenste en onmogelijke varianten. Daarin steunen we de andere deelnemers aan het Bewonersplatform.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature block]

Reactie Geestbrugwegbewoners op de presentatie van de Verkenning Openbaar Vervoer
Binckhorst, Bewonersplatform 22 juni/ Inloopsessie 28 juni/ CID Binckhorst

Rijswijk 2 juli 2021

Geachte mevrouw Van Brandwijk,
beste Suzanne,

Bij deze doe ik u het commentaar toekomen, als lid van het Bewonersplatform namens Geestbrugwegbewoners, op de presentatie van de Verkenning Openbaar Vervoer Binckhorst, presentatie bewonersplatform 22 juni/ Inloopsessie 28 juni/ CID Binckhorst.

Op zich is er waardering voor het feit dat besloten is de tracé-afweging opnieuw te doen. De bestuurlijke wens om uiterst zorgvuldig om te gaan met de belangen van betrokkenen heeft positieve verwachtingen opgeroepen. De desbetreffende brieven, die van de MIRT en van B&W Rijswijk, zijn in het algemeen goed ontvangen.

Het tempo waarin vervolgens resultaten van de tracé-afweging worden voorgelegd aan een volgend bestuurlijk overleg op 5 juli (later verschoven naar 12 juli) heeft direct al het vertrouwen in een serieuze heroverweging en serieuze participatie beschaamd. Serieus contact met bewoners/ mijn achterban als Platformdeelnemer wordt op deze manier wel heel erg moeilijk gemaakt.

De reacties vanuit de achterban n.a.v. de inloopsessie zijn uiteenlopend. Een door de hoeveelheid alternatieven verraste deelnemer: *“Niet voorstelbaar en zelfs onverteerbaar is, dat gezien de vele andere opties, überhaupt wordt nagedacht over een tracé over Prinses Mariannelaan – Geestbrugweg, waar dit overduidelijk veel overlast gaat geven”*. En ook *“Extra waardering voor zeer redelijk en realistisch handelen van de projectorganisatie omdat met vergaande stappen terug wordt tegemoetgekomen aan onze zorgen”*.

Het verschuiven van de deadline (hoewel nog steeds krap bemeten) heeft eraan bijgedragen dat ons commentaar breed draagvlak heeft.

In dit commentaar vat ik eerst de belangrijkste punten samen. Daarna volgt paginagewijs en meer en detail (nummering van de PowerPoint-sheets) ons commentaar.

Samenvatting

1. Een onderbouwing van nut en noodzaak, met feiten/ cijfers en gegevens onderbouwd, van een nieuwe HOV-verbinding over Rijswijk naar Delft, gelet op de al bestaande verbindingen, wordt nog steeds node gemist. De zorg bestaat dat met te snelle inperking van het aantal te onderzoeken tracés het benutten van bestaande mogelijkheden uit het blikveld raakt. Hoewel ter vergadering is gezegd dat nut & noodzaak zeker worden ‘meegenomen’ blijkt dit niet uit de stukken. Voor ons – en de gemeente Rijswijk (brief B&W 19-6-2021) – is dit nog steeds een belangrijk punt.
2. De ultieme ambitie is een hoogwaardige lightrailverbinding naar Delft in 2040. Alle nu gepresenteerde nieuwe tracés (beoogd gereed 2030) zijn in dat licht suboptimaal, met veel bochten, kruispunten met overig verkeer, en zelfs deels over wegen met overig verkeer. Daarvoor moeten ook nog eens kostbare investeringen worden gedaan. Niet begrepen wordt waarom niet meteen wordt geïnvesteerd in hetgeen

uiteindelijk wordt gewenst? Het naar voren halen hiervan zou tot de overwegen alternatieven moeten behoren. Voor de korte termijn zijn goede, creatieve last-mile-oplossingen mogelijk voor de aansluiting op bestaande lijnen.

3. Zorg bestaat over de toepassing van de criteria. Net als bij nut en noodzaak verwachten we cijfermatige onderbouwingen, en gegevens over positieve en negatieve economische en maatschappelijke effecten incl. leefbaarheid en veiligheid. Bij 'beperking knelpunten' (bestaande OV-knelpunten) zien we niet aangegeven dat voorkomen moet worden dat elders nieuwe knelpunten ontstaan. Een zorg die ook sterk naar voren kwam tijdens de inloopsessie heeft betrekking op *bestaand spoor*. Het gevoel overheerst dat dit punt bij de afweging van de tracés een te grote impact heeft. Het lijkt ons redelijk dat het projectteam garandeert dat het feit dat er al spoor ligt niet onevenredig als criterium wordt meegewogen.

Wij vinden dat deze hele stap terug in het proces betekent dat tracés opnieuw afgewogen worden aan de hand van *dezelfde* criteria, dat de besluitvorming over welke tracés worden doorgerekend in de MER transparant geschiedt met mogelijkheden voor het Bewonersplatform om te reageren (naast voorafgaande informatie),

4. Wij juichen toe dat zoveel mogelijk tracés intensief beoordeeld worden, inclusief op nut en noodzaak, maar verwachten dit wat de route naar Delft betreft tenminste voor de volgende:
- Binckhorstlaan -Pr. Mariannelaan – Geestbrugweg
 - Binckhorstlaan – Jupiterkade – Boekslootkade
 - Station Voorburg – Ypenburg CS – lijn 19
 - HOV Bus Rotterdamse Baan
 - Het benutten van 'last-mile'- en andere creatieve oplossingen om de toegankelijkheid van bestaande tram en treinverbindingen (3 -4 stations!) vanuit de Binckhorst te vergroten, andere oplossingen voor Rijswijkse Plein.
 - Een hoogwaardige HOV0-verbinding conform het 2040-plan naar voren halen, beter dan tijdelijke (?), dure, suboptimale oplossingen.

Paginagewijs

Sheet	Opmerking
8	Wie zijn de auteurs van de studie? In het kader van transparantie: kunnen de onderliggende studies beschikbaar worden gesteld?
8/9	Waarom is in de analyse niet de informatie van de studie uit 2008 meegenomen/benoemd (152549 Randstad Rail Binckhorst- Hoornwijck februari 2008). Hier is al veel informatie verzameld voor de verschillende tracés.
10	Wordt de Nota Reikwijdte en Detailniveau weer opnieuw vastgesteld en volgt daar de mogelijkheid in voor het indienen van zienswijzen?

Reactie Geestbrugwegbewoners op de presentatie van de Verkenning Openbaar Vervoer
Binckhorst, Bewonersplatform 22 juni/ Inloopsessie 28 juni/ CID Binckhorst

10	Hoe rijmt "uiterst zorgvuldig om te gaan met de belangen van betrokkenen" met een reactietijd van 3 dagen terwijl de studie 5 weken (over een traject wat vanaf 2007 al loopt) heeft geduurd en de achterliggende informatie van de studie niet gedeeld wordt.
10, 14	Hoe rijmt "uiterst zorgvuldig om te gaan met de belangen van betrokkenen" met een presentatie die veranderd is op bijvoorbeeld pagina 14 sinds het bewonersplatform en het delen van de presentatie (in de initiële presentatie werd als uitgangspunt voor de tram een vrij liggende baan beschreven (sheet 16). Dat is nu veranderd naar (zoveel mogelijk) vrij liggende baan.
18 e.v.	Op basis van welke criteria wordt een verkeerspunt als 'complex' beschreven. Welke indicatoren, cijfers en data liggen daaraan ten grondslag?
13	Waarom is het Doelbereik alleen gefocust op de lasten van Den Haag en niet op de omliggende wegen. Het gaat om het beperken van de knelpunten (OV-knelpunten Rijswijkse plein en Binckhorstlaan) en voorkomen van extra belasting van het hoofdwegennet. Hoe relateert dit aan de huidige knelpunten 'kruising Binckhorstlaan Mariannelaan' & 'kruising Geestbrugweg-Haagweg'.
13	Waarom wordt niet gekeken naar de criteria uit eerder onderzoek: Bijdrage aan ontwikkeling Binckhorst, OV-aspecten, Exploitatie totaal, Autogroei reducerend vermogen, Inpassing in bestaand stedelijk gebied, Hinder Omgeving, Investeringskosten (p77; 152549 Randstad Rail Binckhorst- Hoornwijk februari 2008).
13	Waarom worden leefbaarheid en veiligheid (nog steeds) niet in de afwegingscriteria benoemd? Iets kan technisch heel goed mogelijk zijn, maar daarmee maatschappelijk gezien nog wel de meest onwenselijke optie. Deze optie wordt onzes inziens pas te laat toegevoegd, namelijk als er al tracés zijn geselecteerd voor de MER, terwijl deze wel een grote impact kan hebben. Hoe rijmt dit met de belangen van betrokkenen?
15	Kan een indicatie van frequentie toegevoegd worden die nodig is om het aantal reizigers te vervoeren?
26	Waarom staat de lightrail ook bij geschikte ov-systemen? Daar is toch geen sprake van wanneer er in Voorburg over bestaand spoor tussen het overige verkeer gereden wordt.
26	Waarom is de kruising Binckhorstlaan Mariannelaan geen complex verkeerskruispunt? Het is daar nu al erg druk in de spits.
31	Dit alternatief zal slecht scoren op ontlasting Rijswijkse Plein. Voor een zorgvuldige onderbouwing zou er ook gekeken moeten worden of er geen andere manieren zijn het Rijswijkse Plein/tramtunnel naast HS te ontlasten. Kan de tramtunnel naast HS niet verdubbeld worden? Kan tram 1 niet over de Rijswijkse weg? Sloop van Schenkviaduct op Weteringkade en sloop rosse buurt (?) geeft in de nabije toekomst ook meer ruimte voor tram/lightrail.
31/32	Waarom kan hier geen HOV-bus rijden?
32	Dit tracé gaat grotendeels over de Rijswijkseweg. Waarom staat dat niet in de titel?
33/34	Waarom kan hier geen Lightrail rijden? (Op de Mercuriusweg/Neherkade lijkt een oplossing op +1 juist het meest geschikt.)
31-35	Waarom wordt het bestaande kruispunt Rijswijkseweg-Van der Heijdenstraat complex genoemd en het bestaande kruispunt Geestbrugweg-Haagweg (ondanks aanpassingen nog steeds ingewikkeld/ te krap bemeten en onveilig) niet?
35	Waarom had Broekslootkade in 2008 bij de gemeente Den Haag de voorkeur en 'scoort' die in de legenda als min of meer negatief?
36	Waarom wordt de 'kruising Geestbrugweg Haagweg' niet gezien als een complex verkeerskruispunt? Ook hier komen verschillende modaliteiten bij elkaar en nota bene met een drukke winkelstraat. Het feit dat hier al spoor ligt maakt dit niet minder complex.

Reactie Geestbrugwegbewoners op de presentatie van de Verkenning Openbaar Vervoer
Binckhorst, Bewonersplatform 22 juni/ Inloop sessie 28 juni/ CID Binckhorst

37	Waarom worden 'kruising Binckhorstlaan Mariannelaan' & 'kruising Geestbrugweg Haagweg' niet gezien als een complex verkeerskruispunt?
37	Waarom is de Geestbrug niet aangeduid als complex kruispunt? Hier kruist het tracé een hoofdfietsroute (die ook nog eens van oever wisselt) en binnenvaart. Daarnaast is er invogend autoverkeer uit naastgelegen wijken.
37	De Geestbrugweg heeft 10 zijstraten (incl. hoofdfietsroute). Individueel zijn ze wellicht geen complex kruispunt, maar gecombineerd is het zeker gevaarlijk/complex. Dat wordt niet duidelijk uit deze sheet, ontbreekt in de beschrijving.
38	Alternatief: Trek de lightrail vanaf Voorburg CS gelijk door naar Ypenburg CS. Door aan te sluiten op lijn 19, is de verbinding naar Delft ook meteen geregeld. Kan gecombineerd worden met herontwikkeling van industrieterrein Westvlietweg. De passage van Huygens-Hofwijck kan ook meteen toekomstbestendig worden opgelost.
38	Het document "Schaalsprong OV Den Haag" voorziet in 2040 een hoogwaardige lightrail verbinding richting Delft. Alle nu gepresenteerde tracés voor een verbinding naar Delft lijken niet te voldoen voor een hoogwaardige lightrailverbinding. (Veel bochten en kruisingen met overig verkeer). Waarom wordt er nu gezocht naar een oplossing die waarschijnlijk pas in 2030 gerealiseerd zal zijn, terwijl er voor 2040 een andere ambitie is? Is het dan niet logischer meteen te investeren en dat een hoogwaardige lightrail verbinding naar Delft ook één van de alternatieven zou moeten zijn. Er zou tenminste onderbouwd moeten worden waarom dit niet één van de huidige alternatieven is.
38	Waarom is de huidige treinverbinding van Den Haag naar Delft geen alternatief? Wat is de nut en noodzaak van een tramverbinding? Het spoor tussen Den Haag en Delft en Rotterdam wordt over het geheel 4-sporig. Waarom is de huidige en de toekomstige treinverbinding van Den Haag naar Delft geen alternatief en dat in combinatie met last-mile oplossingen? Wat is de nut en noodzaak van het aanpassen van de huidige tramverbinding voor de bereikbaarheid?
38	Het gebied wordt ontsloten door 3 stations. Waarom geen oplossing vanuit de 3 stations (peoplemover achtige systemen, tapis roulant, autonoom rijdende voertuigen, etc. etc., veel meer innovatieve oplossingen toelaten. De nu voorliggende mogelijkheden zijn nog heel erg traditioneel, te meer in het perspectief van een autoloze buurt!
39	Graag ook de overige varianten van 152549 Randstad Rail Binckhorst- Hoornwijck februari 2008 toevoegen in de overweging.

Voorburg, 12 augustus 2021

Aan: Projectorganisatie Openbaar Vervoer CID-Binckhorst

Kopie: Betrokken bestuurders en gemeenteraadsleden

Betreft: Reactie op besluit mbt tracé afweging HOV Binckhorst

Geachte bestuurders, geachte gemeenteraadsleden, geachte leden van de projectorganisatie,

Namens de bewoners van de Prinses Mariannelaan, Laan van Middenburg, Westeinde en de omliggende wijken in Voorburg-West schrijven wij u deze brief naar aanleiding van het besluit mbt de tracé afweging HOV Binckhorst van 12 juli 2021.

Wij zijn voor HOV in algemene zin en we begrijpen de noodzaak van het bouwen van woningen. Wij willen dat zowel de huidige bewoners van Voorburg als ook de nieuwe bewoners van de Binckhorst prettig kunnen wonen, werken en van de omgeving kunnen genieten en zich ook op een duurzame manier kunnen verplaatsen. We verzetten ons echter tegen een mogelijke HOV verbinding door onze wijk, omdat die verbinding enerzijds totaal niet aansluit bij de doelstelling om de Binckhorst te ontsluiten en anderzijds grote gevolgen zal hebben voor leefbaarheid van onze wijk. In het bijzonder de verslechtering van de verkeersveiligheid, die nu al te wensen overlaat, is daarbij voor ons onacceptabel.

Wij waren enkele weken geleden verheugd te vernemen dat de tracé afweging opnieuw zou worden uitgevoerd en we hadden daarbij gehoopt en gerekend op een eerlijke en objectieve afweging van de tracés. Inmiddels hebben wij het document 'Tracés HOV CID-Binckhorst'¹ bestudeerd en is dit helaas omgeslagen in teleurstelling, door het resultaat, maar voornamelijk door het proces dat heeft geleid tot het genomen besluit. Voor het tracé Prinses Mariannelaan zijn verschillende aspecten aantoonbaar op een andere wijze beoordeeld dan voor andere tracés. Ook zijn uitgangspunten genegeerd en zijn verschillende zaken in de rapportage positiever weergegeven dan ze in werkelijkheid zijn.

In eerste instantie wilden wij wachten met een reactie tot het moment dat het gehele rapport met daarin een meer gedetailleerde onderbouwing van de afwegingen beschikbaar zou zijn. Tijdens het bewonersplatform van 14 juli 2021 is echter aangegeven dat dit rapport pas in oktober 2021 beschikbaar zal komen, gelijktijdig met de presentatie van de resultaten van de plan-MER studies. Daarom hebben wij onze reactie moeten baseren op eerdergenoemd document 'Tracés HOV CID-Binckhorst'.

Overigens hebben de partijen die de tracé afweging hebben uitgevoerd dit in zeer korte tijd moeten doen. Zij hebben daar tijdens meerdere overleggen met het bewonersplatform openlijk over aangegeven dat dit de werkdruk voor hen zeer groot heeft gemaakt. Diezelfde werkdruk is ook

¹ Tracés HOV CID-Binckhorst, Afweging te onderzoeken tracés MIRT-Verkenning CID Binckhorst dd 9 juli 2021. <https://binckhorstbereikbaar.nl/wp-content/uploads/2021/07/Resultaten-trace-afweging-MIRT-Verkenning-CID-Binckhorst.pdf>

aangedragen als reden dat het gedetailleerde rapport pas veel later zal worden opgesteld. Zie daarvoor ook pagina 13 van het verslag van het 4^e bewonersplatform dat als bijlage is bijgevoegd². Dat vinden wij opmerkelijk: blijkbaar zijn onder deze druk eerst de conclusies verwoord en wordt de gedetailleerde en feitelijke onderbouwing pas later opgesteld. Dat lijkt ons niet de juiste volgorde en het biedt tevens mogelijkheid om achteraf een onderbouwing aan te voeren. Een dergelijke ‘waarheid achteraf’ wijzen wij echter bij voorbaat van de hand: er is reeds een besluit genomen op basis van de beknopte weergave en de conclusies uit eerdergenoemd document. Een eventuele andere toelichting of onderbouwing in een uitgebreid rapport is niet beschikbaar geweest bij deze besluitvorming en daarom niet meer relevant. Tevens herkennen wij in het beschikbare document ‘Tracés HOV CID-Binckhorst’ een stuk dat onder grote werk- en tijdsdruk tot stand is gekomen, getuige de vele fouten, slordigheden en tegenstrijdigheden die wij erin hebben aangetroffen.

De belangrijkste problemen lichten wij hieronder puntsgewijs toe.

Gehanteerde uitgangspunten

1. Tracé afweging houdt geen rekening met geformuleerde uitgangspunten

Op pagina 16 van het document ‘Tracés HOV CID-Binckhorst’ zijn de uitgangspunten voor de HOV-as genoemd. Hier is bij punten 1 en 2 genoemd van een bus of tram (zoveel mogelijk) over een vrijliggende baan dient te rijden. Bij het tracé V9 over de Prinses Mariannelaan zal echter geen sprake zijn van een vrijliggende baan vanaf de kruising Maanweg – Binckhorstlaan tot aan station Voorburg. Dit houdt in dat er op dit tracé sprake is van ca. 2,0 km vrijliggende baan en ca. 1,6km gemengd verkeer, ofwel voor ongeveer 45% van het tracé is geen sprake van een vrijliggende baan. Dat kan onmogelijk worden beschouwd als ‘zoveel mogelijk over vrijliggende baan’. De 3 andere tracés voor de verbinding Den Haag CS – Station Voorburg die worden meegenomen in zeef 2, (V5, V6 en V8) voldoen wel aan deze uitgangspunten: hier kan volledig over een vrijliggende baan worden gereden. Het is dan ook onbegrijpelijk dat tracé V9 niet is afgefallen op basis van het niet voldoen aan één of meer uitgangspunten.

Faseringsalternatief

2. Ongelijke afweging over wel of niet beoordelen alternatieve tracés

Tijdens het bewonersplatform van 22 juni 2021 zijn bewoners opgeroepen alternatieve tracés aan te dragen. Daarbij werd te kennen gegeven dat alle tracés meegenomen zouden worden. De alternatieven dienden binnen 1,5 week opgestuurd te worden. Veel bewoners hebben tijd besteed aan het aandragen van alternatieven. Het getuigt dan ook van weinig respect voor de bewonersparticipatie dat het leeuwendeel van deze suggesties niet eens is beoordeeld. Het is slechts afgedaan met de volgende tekst op pagina 63:

“Deze suggesties passen niet binnen de scope van de te onderzoeken HOV oplossingen. In de fase (preverkenning) die voorafging aan de MIRT Verkenning is immers reeds gekozen voor HOV verbinding CS station Voorburg via de Binckhorst met een aansluiting naar Rijswijk/Delft. De

² Platform Verkenning OV CID-Binckhorst, Verslag 4e bijeenkomst, 14 juli 2021 – 19:30 tot 21:45 uur. Bijgevoegd bij deze brief

suggesties hebben allen óf geen verbinding met station Voorburg óf geen aansluiting naar Rijswijk/Delft via de Binckhorst.

Dat is de reden dat deze niet zijn beoordeeld in deze afweging te onderzoeken tracés.

De genoemde suggesties zijn mogelijk wel interessant als faseringsoptie voor de ontsluiting van de Binckhorst.”

Uit de documenten die horen bij de genoemde fase (preverkenning) blijkt echter niet hoe en waarom gekozen is voor de verbinding CS – station Voorburg. In elk geval is geen sprake van een gedocumenteerde afweging die tot deze scope zou hebben geleid. Tijdens het bewonersplatform van 14 juli 2021 hebben wij dan ook gevraagd waar deze informatie te vinden is. Daar werden wij door de projectorganisatie verwezen naar het document ‘Feitenrelaas tussenstap’³. Dit is het feitenrelaas waarin de analyse naar het verloop van de vorige fase is beschreven. Daarbij stond de vraag “Welke oplossingsvarianten zijn wel en niet onderdeel geweest van de afweging en is deze afweging goed onderbouwd?” centraal.

Vreemd genoeg is juist één van de constatering over de Voorfase en Preverkenning die in dit document worden genoemd (onderaan pagina 12):

- *De processen van het vaststellen van het Omgevingsplan Binckhorst en de visie Schaalsprong OV Den Haag en regio liepen deels parallel met de Preverkenning. In beide processen zijn geen andere tracés dan over de Binckhorstlaan-Maanweg beschouwd.*
- *Mogelijk heeft het Omgevingsplan een structurerende werking gehad in de keuze voor het tracé door de Binckhorst.*
- *Mogelijk heeft de Schaalsprong OV Den Haag en regio een structurerende werking gehad voor het aandoen van station Voorburg. In de Schaalsprong lag de nadruk op een lightrailverbinding in combinatie met capaciteit vrijmaken op het hoofdspoor door geen sprinter verbinding tussen Voorburg en Den Haag CS meer aan te bieden.*

Blijkbaar heeft de opsteller van dit feitenrelaas geconstateerd dat het besluit om station Voorburg aan te doen juist wel ter discussie gesteld kan worden.

Het is ons dan ook onduidelijk waarom een alternatief met een lus door de Binckhorst niet eens is meegenomen in de tracé afweging. Er zijn door bewoners minimaal 9 alternatieven voor een lustracé aangedragen, waarvan geen enkele serieus is beoordeeld. En dat terwijl een aantal van deze tracés zeer hoog zouden hebben gescord op deelaspecten ‘Realiseerbaarheid van het verstedelijkingsprogramma’ en ‘Kwalitatieve aansluiting maatregelenpakket’ binnen het criterium doelbereik, doordat delen van de Binckhorst waar zich in de toekomst woningen en arbeidsplaatsen zullen bevinden uitstekend kunnen worden bediend met een lustracé, waarbij haltes in de nabijheid van alle woon- en werkstraten kunnen worden aangelegd. Dit brengt eenieder snel naar Den Haag CS en van daaruit snel naar alle bestemmingen in de regio, inclusief alle bestemmingen die per sprinter vanuit station Voorburg kunnen worden bereikt.

³ MIRT-Verkenning CID Bickhorst, Feitenrelaas tussenstap, Historisch overzicht onderzochte tracés, onderbouwingen en besluiten t/m 2019, dd 27 mei 2021 <https://binckhorstbereikbaar.nl/wp-content/uploads/2021/07/Rapportage-feitenrelaas-tussenstap-Verkenning-CID-Binckhorst-mei-2021.pdf>

3. Ongelijke afweging over wel of niet beoordelen alternatieve tracés als faseringsalternatief

Bovendien leidt de beslissing om de aangedragen alternatieve tracés niet te beoordelen tot een ongelijke afweging. Er wordt namelijk gesteld dat de genoemde suggesties mogelijk wel interessant zijn als faseringsoptie voor ontsluiting van de Binckhorst. Dat is opmerkelijk, want het tracé Prinses Mariannelaan is eveneens aangemerkt als faseringsvariant⁴, omdat met dit tracé doorkoppeling naar Zoetermeer in de toekomst niet mogelijk is. Nu is er dus sprake van een situatie waarbij het ene faseringsalternatief niet wordt meegenomen in de tracé afweging en het andere faseringsalternatief wel. Er is geen enkele uitleg gegeven voor deze beslissing, sterker nog: blijkens de notulen⁵ is tijdens het bewonersplatform van 22 juni 2021 zelfs het volgende gesteld door dhr. Van Dijk namens de projectorganisatie:

“Alle tracés worden langs dezelfde lat gelegd. Ongeacht of het een faseringsalternatief is of niet.”

Er wordt hier ons inziens dus met twee maten gemeten: tracé Prinses Mariannelaan is evengoed een faseringsoptie voor ontsluiting van de Binckhorst en zou volgens deze redenering ook niet beoordeeld moeten worden in de afweging van de te onderzoeken tracés.

Financiële haalbaarheid

4. Uitsluitend korte termijn weging financiële haalbaarheid

Voor de weging van het criterium financiële haalbaarheid is gekeken naar de kosten in relatie tot doelbereik en vervoerswaarde. Hier lijkt echter uitsluitend rekening te zijn gehouden met de korte termijn, getuige de positieve score van tracé V9 (Binckhorstlaan – Prinses Mariannelaan) op dit punt. Feit is echter dat een investering in tracé Prinses Mariannelaan een investering voor circa 15 jaar zal zijn. Het tracé is immers aangemerkt als faseringsvariant tot 2040 en is dus geen toekomstvast tracé. Na 2040 zal alsnog een alternatief tracé nodig zijn, bijvoorbeeld over de Maanweg om HOV kwaliteit te kunnen realiseren en doorkoppeling naar Zoetermeer mogelijk te maken. Feitelijk is elke investering in het tracé Prinses Mariannelaan een desinvestering, omdat die bovenop de te nog te maken kosten voor een toekomstvast tracé op de lange termijn komt. Daar komt bij dat die investering rond 2040 zonder twijfel hoger zal zijn dan nu. Op dat moment zal immers sprake van meer complexe inpassing, omdat de nu beschikbare ruimte in de tussentijd voor een ander doel in gebruik zal zijn genomen (en als dat niet gebeurt is er al helemaal geen reden om het tracé daar nu al aan te leggen). Deze realiteit komt op geen enkele manier tot uiting in de beoordeling, sterker nog: er wordt melding gemaakt van “Lagere kosten dan het Maanweg tracé”. Dit is een onjuiste voorstelling van zaken, waardoor tracé V9 ten onrechte een positieve beoordeling heeft gekregen op dit criterium.

Daarnaast wordt hiermee het een tracé V9 vergeleken met een ander tracé (V8), terwijl in ‘werking van de zeef’ op pagina 14 van het document ‘Tracés HOV CID-Binckhorst’ wordt aangegeven dat er per tracé een beoordelingstabel wordt ingevuld en dus niet in verhouding tot een ander. Dit wordt ook bevestigd op dezelfde pagina bij de uitleg van dit criterium ‘de kosten moeten in verhouding staan tot de score op doelbereik (hoe hoger de kosten hoe meer het moet bijdragen aan doelbereik)’. Het gaat dus om kosten in verhouding tot doelbereik en niet in verhouding tot een ander tracé.

⁴ MIRT-Verkenning CID Binckhorst, Nota van antwoord, Zienswijzen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau dd 2 maart 2021 <https://binckhorstbereikbaar.nl/wp-content/uploads/2021/03/Nota-van-Antwoord-op-Notitie-Reikwijdte-en-Detailniveau-maart-2021.pdf>

⁵ Platform Verkenning OV CID-Binckhorst, Verslag 3e bijeenkomst, 22 juni 2021 – 19:30 tot 22:00 uur. Bijgevoegd bij deze brief

Omissies in het document 'Tracés HOV CID-Binckhorst'

5. Onderzoek alternatieve tracés

Op pagina 4 van dit document is het volgende geschreven:

“Tot heden toe lag de focus in de MIRT verkenning op systeemalternatieven (HOV bus, HOV tram of lightrail) waarbij steeds is uit gegaan van één basistracé over de Binckhorstlaan Maanweg naar Voorburg en vanuit de Binckhorstlaan een aansluiting richting Rijswijk/Delft. Alternatieve tracés zijn niet onderzocht en/of niet gedocumenteerd.”

Dit is onjuist: In de Preverkenning⁶ is tracé Prinses Mariannelaan reeds uitgebreid genoemd als alternatief tracé. In de NRD⁷ is vervolgens op pagina 26 een voetnoot opgenomen waaruit blijkt dat het tracé Prinses Mariannelaan wel degelijk is afgewogen en (gedocumenteerd) is gevallen. De letterlijke tekst luidt:

“De Maanweg is geschikt voor een HOV tracé met een eigen baan en biedt het kwaliteitsniveau dat wordt gesteld aan een HOV tram, het benodigde profiel en sluit direct aan op de stedelijke verdichting in Binckhorst. De Prinses Mariannelaan (ten zuiden van de Maanweg) met een bestaande tramverbinding (gecombineerd met overig gemotoriseerd verkeer) is vanwege de beschikbare ruimte niet geschikt voor de nieuwe HOV verbinding tussen Den Haag Centraal en Station Voorburg.”

Dit alternatieve tracé is, kortom, wel degelijk onderzocht en op basis van dat eerdere onderzoek beoordeeld als niet geschikt.

6. Negeren specifieke kenmerken 30km zone door Laan van Middenburg en Westeinde

Afgaande op de gegeven toelichting bij de beoordeling hebben wij de indruk dat alleen naar de Prinses Mariannelaan is gekeken en niet naar de Laan van Middenburg en het Westeinde, terwijl de laatste twee smalle woonstraten en een 30km zone zijn en dus een wezenlijk ander karakter hebben dan de overige straten. Wij worden gesterkt in dit vermoeden door de naamgeving van tracé V9: waar bij alle andere tracés alle straten bij naam worden genoemd, heet tracé V9. Binckhorstlaan –Pr. Mariannelaan. De juiste weergave zou dus moeten zijn: V9. Binckhorstlaan –Pr. Mariannelaan met lus Laan van Middenburg, Westeinde.

7. Foutieve weergave totaaloverzicht

In het totaaloverzicht tracés Den Haag CS – Voorburg op pagina 43 van het document 'Tracés HOV CID-Binckhorst' staat onder beschrijving score van tracé V9 het volgende:

⁶ PREVERKENNING SCHAALSPRONG REGIONALE BEREIKBAARHEID CID -BINCKHORST dd 13 september 2018: <https://binckhorstbereikbaar.nl/wp-content/uploads/2020/11/Preverkenning-Schaalsprong-regionale-bereikbaarheid-CID-Binckhorst-1.pdf>

⁷ NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU VERKENNING BEREIKBAARHEID CID -BINCKHORST dd 25 juni 2020: <https://binckhorstbereikbaar.nl/wp-content/uploads/2021/01/Notitie-Reikwijdte-en-Detailniveau-juni-2020.pdf>

“Doelbereik: mix van positieve scores, neutrale scores en een negatieve score. Samengevat een licht positieve score op doelbereik.”

Dit is onjuist: voor dit tracé is 4 keer een ‘0’ gescoord, 2 keer een ‘+’ en 2 keer een ‘-’. Er is dus geen sprake van een licht positieve score, maar van een neutrale score op doelbereik, dit is een onjuiste weergave die de lezer ten onrechte een gunstig beeld geeft van het doelbereik van dit tracé.

8. Foutieve weergave afstand tracé

Voor elk tracé is een tabel opgenomen met de lengte van de (aan te leggen) sporen. Voor R5 en R6 wordt hierin ook de aanpassing van bestaand spoor in dit overzicht weergegeven door een * met de tekst:

“Indicatief en inclusief aanpassing bestaand spoor Geestbrugweg.”

In de legenda van R5 en R6 wordt dit aangegeven met “Aanpassing bestaand spoor gemengd met wegverkeer”. Voor tracé V9 is dit echter niet meegenomen: de zwarte onderbroken lijn die hoort bij deze spooraanduiding is degene welke gebruikt wordt voor het bestaand spoor op dit tracé (Prinses Mariannelaan, Laan van Middenburg en Westeinde). Met dezelfde logica zou ook dit deel dus meegenomen moeten worden in het totaal en met een asterix aangeduid. Het zou er dus als volgt uit moeten zien.

<i>Lengte aan te leggen sporen:</i>	<i>4500m</i>
• <i>DH Centraal Voorburg**:</i>	<i>3600m</i>
• <i>Aftakking Delft*</i>	<i>700m</i>

**indicatief en incl aanpassing bestaand spoor Geestbrugweg*

*** indicatief en incl aanpassing bestaand spoort PM laan, Laan van Middenburg en Westeinde, aankomst station Voorburg*

Met de juiste weergave wordt V9 ook meteen het langste tracé naar Station Voorburg: 750m (26%!) langer dan het gemiddelde van tracé V1-V8. Het correct weergegeven van de afstand is reeds eerder mondeling meegegeven als aandachtspunt in een inloopsessie op 25 juni jl. met Hugo de Haes en Casper Prudhomme van Reine en daarna per mail op 28 juni jl. Dit is echter niet meegenomen in de rapportage.

9. Ongelijke beoordeling tussen tracés met betrekking tot technische maakbaarheid

Inpasbaarheid

Op pagina 57 van het document ‘Tracés HOV CID-Binckhorst’ is de beoordeling van het tracé R6 Binckhorstlaan – Geestbrugweg beschreven. Hier staat bij ‘inpasbaarheid’ het volgende:

“Vrijliggende baan is per definitie niet inpasbaar. Inpassing HOV kan als bus en als tram. Niet als Lightrail (met lightrailspecificaties). Hellingbaan voor de deur in zuidelijke Binckhorstlaan is niet wenselijk. Dat betekent in deze optie Maanweg altijd op maaiveld. Kruising met Trekfietstracé.”

Op basis hiervan wordt de inpasbaarheid beoordeeld met een ‘-’

Op pagina 39 is de beoordeling van het tracé V9 Binckhorstlaan – Prinses Mariannelaan beschreven. Hier staat bij ‘inpasbaarheid’ het volgende:

“Inpasbaarheid is goed; ruimtereservering in de Binckhorstlaan. Meerijden met verkeer is wel een

aandachtspunt.”

Op basis hiervan wordt de complexiteit beoordeeld met een ‘0’. Dat is opmerkelijk, want voor tracé V9 gelden de bij R6 genoemde nadelen (vrijliggende baan niet inpasbaar, niet als Lightrail, onwenselijke hellingbaan) evengoed. Deze blijven bij V9 echter onbenoemd.

Bij de beoordeling van de inpasbaarheid van tracé V9 zou dus ook een beoordeling ‘-’ moeten staan, met dezelfde toelichting als bij R6. Nu deze toelichting voor V9 ontbreekt en er een ‘0’ staat is er geen sprake van gelijke beoordeling.

Technische complexiteit

Op pagina 37 van het document ‘Tracés HOV CID-Binckhorst’ is de beoordeling van het tracé V8 Binckhorstlaan – Maanweg beschreven. Hier staat bij technische complexiteit het volgende:

“Technisch complexe situatie in omgeving Binckhorstbrug en Binckhorstlaan - Maanweg,”

Op basis hiervan wordt de complexiteit beoordeeld met een ‘-’

Daarnaast wordt voor tracé R6 Binckhorstlaan – Geestbrugweg op pagina 57 het volgende geschreven over technische complexiteit (eveneens score ‘-’):

“Indien Lightrail in Binckhorstlaan Maanweg op +1 niveau dan moeilijke inpassing hellingbaan voor verbinding naar Delft.”

Op pagina 39 is de beoordeling van het tracé V9 Binckhorstlaan – Prinses Mariannelaan beschreven. Hier staat bij technische complexiteit het volgende:

“Technisch complexe kruisingssituaties ter plekke van Binckhorstlaan - Maanweg.”

Op basis hiervan wordt de complexiteit beoordeeld met een ‘0’.

Dit traject kruist echter ook de Binckhorstbrug, net als het tracé op pagina 37. Sterker nog: dit tracé kent nog een extra complexe kruising, zoals in de afbeelding met een witte cirkel met oranje rand aangegeven: de kruising Binckhorstlaan – Prinses Mariannelaan. De technische complexiteit van tracé V9 zou logischerwijs minimaal gelijk moeten zijn aan die van V8, zo niet groter. Daarnaast is voor aansluiting van een Lightrailspoor over de Binckhorstlaan op het tramspoor op de Prinses Mariannelaan ook een moeilijk inpasbare hellingbaan nodig, net als voor tracé R6, maar deze blijft bij tracé V9 vreemd genoeg onbesproken.

Bij de beoordeling van de technische complexiteit van tracé V9 zou dus een beoordeling ‘-’ of ‘- -’ moeten staan. Nu er een ‘0’ staat is er geen sprake van gelijke beoordeling.

Weging van de overige criteria

10. Onduidelijke, onjuiste en ongelijke weging overige criteria

De weging van een aantal van de overige criteria is, tot slot, eveneens onduidelijk, betwistbaar, onjuist en/of ongelijk met de beoordeling van andere tracés.

Wij zijn tot deze conclusie gekomen na uitgebreide analyse van de beoordeling op de verschillende deelaspecten, alsmede een vergelijking van deze scores en de bijbehorende onderbouwing met andere tracés. Deze analyse is opgenomen als appendix bij deze brief⁸.

Samengevat komen wij tot de conclusie dat de scores op onderstaande criteria voor tracé V9 aangepast dienen te worden:

Criterium	Huidige score	Correcte score	Beknopte onderbouwing
<i>Realiseerbaarheid van het verstedelingsprogramma</i>	0	-	Toelichting “sluit minder goed aan” komt niet overeen met ‘0’ score
<i>Kwalitatieve aansluiting maatregelenpakket</i>	0	-	Ongelijke beoordeling in vergelijking met o.a. tracés V2, V3 en V6
<i>Ruimtegebruik</i>	+	-	Ongelijke beoordeling in vergelijking met o.a. tracés V4, V5, V6, V7, R4, R5 en R6
<i>Leefbaarheidsknelpunten</i>	-	--	Effect op verkeersveiligheid, geluidshinder en emissies ten onrechte gebagatelliseerd
<i>Bijdragen aan klimaatadaptatie</i>	0	-	Onjuiste toelichting, ongelijke beoordeling in vergelijking met tracé R6.
<i>Effect op bestaande capaciteitsknelpunten bus/tram/metro</i>	+	+	
<i>Robuustheid, capaciteit en betrouwbaarheid van het OV netwerk</i>	-	-	
<i>Robuustheid, capaciteit en betrouwbaarheid van het fietsnetwerk</i>	0	-	Ongelijke beoordeling in vergelijking met tracé V1
<i>Kosten in relatie tot doelbereik en vervoerswaarde (baten)</i>	+	-	Reeds toegelicht onder punt 4 in deze brief
<i>Inpasbaarheid</i>	0	-	Reeds toegelicht onder punt 9 in deze brief
<i>Technische Complexiteit</i>	0	-	Reeds toegelicht onder punt 9 in deze brief

Wij lichten er nog enkele zaken uit en verwijzen voor de volledige onderbouwing naar de appendix.

Bij het criterium ‘Realiseerbaarheid van het verstedelijkingsprogramma’ is voor tracé V9 het volgende geschreven:

“Sluit minder goed aan bij stedenbouwkundige opzet Binckhorst, mist gebieden Binckhaven. De haltes liggen verder van de hallen af (centrumgebied Binckhaven)”

De score op dit criterium is echter ‘0’. Op basis van de louter negatieve kwalificaties in de toelichting zou uiteraard minimaal een ‘-’ op zijn plaats zijn

Bij het criterium ‘Leefbaarheidsknelpunten’ is voor tracé V9 het volgende geschreven:

“Aantal plekken in Pr. Mariannelaan zijn aandachtspunten vanuit geluidssanering. In geluidshinder beperkt effect, omdat autogebruik maatgevend is. Ervaren geluidshinder kan wel toenemen. Door

⁸ Appendix vergelijking tracés

menging van HOV tram met overig verkeer nadelig voor verkeersveiligheid. Gezien elektrische aandrijving HOV geen emissies.”

Dit resulteert in score ‘-’. Hier wordt een aantal zaken in onze ogen verkeerd gewogen: ten eerste lijkt men hier te zeggen dat geluidshinder van een tram niet erg is, omdat er al autoverkeer door de straat rijdt. Dat is een zeer discutabele stelling. Daarnaast is in het ‘Actieplan geluid gemeente Leidschendam-Voorburg’ al geconstateerd dat de geluidsnormen nu al worden overschreden op delen van de Prinses Mariannelaan en dat dit de enige straat binnen de gemeente is waar sprake is van een toename van de knelpunten op dit gebied in de prognose tot 2030. Zie hiervoor Hoofdstuk 5 op pagina 14 van het actieplan⁹.

Daarnaast wordt aangegeven dat er nadelige gevolgen zullen zijn voor de verkeersveiligheid. De Prinses Mariannelaan is een weg die door de gemeente zelf al in 2014 is aangemerkt als verkeersonveilig (zie pagina 64 Verkeers- en Vervoerplan Leidschendam-Voorburg¹⁰). Het nog onveiliger maken van deze weg heeft zeer ernstige gevolgen voor de leefbaarheid. Helaas is Voorburg recent opgeschrikt door een tragisch dodelijk ongeval met een tram op een vrijliggende baan. Dat heeft ons eens te meer duidelijk gemaakt dat een tram onveilig is voor met name voetgangers en fietsers. In een situatie met gemengd verkeer, veel fietsers en zonder vrijliggende fietsstroken, zoals in onze straten, zal dit onherroepelijk tot ernstige ongevallen gaan leiden.

De stelling, tot slot, dat elektrisch vervoer niet tot emissies leidt is onjuist. Het is reeds lang bekend dat fijnstofemissies afkomstig van stroomafnemers van trams en van bandenslijtage van bussen significant zijn en daarmee zullen leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Ons inziens zou met zulke duidelijke nadelige gevolgen voor de leefbaarheid een ‘- -’ beoordeling op zijn plaats zijn.

Bij het criterium ‘Robuustheid, capaciteit en betrouwbaarheid van het fietsnetwerk’ is voor tracés V1 het volgende geschreven:

“HOV as gaat niet ten koste van infra en of reserveringen voor Fiets / wandelen. Maar sluit er ook niet op aan.”, voor V9 luidt de toelichting: “HOV as gaat niet ten koste van reserveringen voor fiets / wandelen. Sluit er ook niet in het bijzonder op aan.”

De score op dit criterium is bij tracé V1 een ‘-’, terwijl V9 een ‘0’ krijgt. Ons ontgaat hoe men met deze twee toelichtingen tot twee verschillende scores heeft kunnen komen.

11. Score op doelbereik zou negatief moeten zijn, waarmee tracé V9 zou moeten afvallen

Bovengenoemde afwegingen zijn uiterst relevant, omdat de totale score op doelbereik (de eerste 8 criteria tezamen) voor dit tracé op dit moment neutraal is (4 keer een ‘0’, 2 keer een ‘+’, 2 keer een ‘-’). De totale score op het criterium doelbereik mag niet negatief zijn, dit is een vereiste, zoals te lezen is op pagina 14 van het document ‘Tracés HOV CID-Binckhorst’. Op pagina 65 wordt daar aan toegevoegd dat een negatieve score op doelbereik betekent dat het betreffende tracé niet bijdraagt aan de doelen en daarmee afvalt. Indien één van de 8 genoemde criteria die onderdeel uitmaken van doelbereik één trede lager wordt beoordeeld dan nu in het document ‘Tracés HOV

⁹ Actieplan geluid gemeente Leidschendam-Voorburg dd 31 januari 2019:
<https://www.lv.nl/file/62989/download>

¹⁰ Verkeers- en Vervoerplan, Herijking 2014, met doorkijk naar 2040, Deel B: Analyse en oplossingsrichtingen dd 15 oktober 2014 <https://www.lv.nl/file/333/download>

CID-Binckhorst' het geval is, valt tracé V9 (Binckhorstlaan – Prinses Mariannelaan) dus automatisch af. Volgens onze analyse zou dit het geval moeten zijn voor 6 van de 8 criteria.

Alle genoemde punten in overweging nemende kunnen wij slechts één conclusie trekken: Er zijn heldere, objectieve criteria en uitgangspunten genegeerd en het tracé is op een andere manier beoordeeld dan andere tracés. Daarenboven is de beoordeling van tracé V9 in het document 'Tracés HOV CID-Binckhorst' positiever weergegeven dan hij in werkelijkheid was. Dit is zeer kwalijk, omdat de bestuurders tijdens het bestuurlijk overleg van 12 juli hun besluiten hebben gebaseerd op dit document.

Wij hebben dan ook sterke twijfels over de juridische houdbaarheid van het proces van tracé-afweging en het daaruit volgende besluit. Wij zullen ons met alle mogelijk middelen, zeker ook juridische, verzetten tegen een eventuele keuze voor tracé V9 als voorkeurstracé.

Wij hopen dat het niet zo ver hoeft te komen en wij verzoeken en adviseren u dan ook om een herbeoordeling van de tracés te laten uitvoeren met inachtneming van de genoemde punten uit deze brief. Wij willen u daarbij adviseren om de herbeoordeling uit te laten voeren door een andere partij dan de tot nu toe betrokken bureaus, omdat deze bureaus al meermaals hebben aangegeven de werkdruk binnen dit project nauwelijks aan te kunnen. Tevens zijn deze bureaus gezamenlijk of afzonderlijk tot nu toe bij elke fase van het project nauw betrokken geweest en is de frisse blik van een objectieve partij in onze optiek noodzakelijk. Een zekere tunnelvisie of al dan niet bewuste verdediging van eerdere conclusies is immers niet uit te sluiten onder deze omstandigheden. Indien deze herbeoordeling daar aanleiding toe geeft (en wij kunnen ons gezien de genoemde punten in deze brief niet voorstellen dat er een andere uitkomst zal zijn), verwachten wij een nieuw bestuurlijk besluit over de tracés die worden meegenomen in de volgende fase.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature block]

Aan: Projectorganisatie Openbaar Vervoer CID-Binckhorst
Betreft: Tracéafweging HOV Binckhorst
Datum: 31 augustus 2021

Geachte leden van de projectorganisatie,

Aanleiding

Als platformdeelnemers vonden we het een juist besluit om de afweging van de verschillende tracés opnieuw te doen, eventuele varianten toe te voegen, en alle varianten evenwaardig onder de MER te brengen. Er was een gevoel van erkenning bij de belofte om voortaan zorgvuldiger om te gaan met de belangen en reacties van alle betrokkenen. Het Bewonersplatform zou worden gevraagd mee te denken. Er zou extra aandacht zijn voor de communicatie en participatie, met inbegrip van extra aandacht voor nut en noodzaak.¹ Onze inzet als bewoners was niet zonder resultaat gebleven.

Echter, in zeer korte tijd heeft vervolgens een inventarisatie plaatsgevonden, waarvan de resultaten aan het Platform en de bestuurders zijn voorgelegd. Met het hals-over-kop proces, de veel vragen oproepende onderbouwing van de tracékeuze, de intransparante voorbereiding van de besluitvorming en de voortijdige inperking van mogelijke tracés, is bepaald niet voldaan aan de gewekte verwachtingen m.b.t. bewonersparticipatie en een zorgvuldig, transparant en onderbouwd besluitvormingsproces. Urgente reden voor dit schrijven.

Wij respecteren dat kaders worden bepaald en besluiten worden genomen op bestuurlijk niveau. Wij zullen onze politieke vertegenwoordigers en bestuurder in goed overleg daarop blijven aanspreken. Wij waarderen de bereikte resultaten wat betreft uitbreiding met een aantal varianten en MER-plicht, maar betreuren dat niet is ingegaan op het aantal serieuze alternatieven voor de verbinding naar Delft, en de optie om direct voor een structurele oplossing voor 2040 te gaan in plaats van een suboptimale, kostbare voorlopige voorziening.

Van de projectorganisatie verwachten we zodanige procesbegeleiding en -ondersteuning dat transparantie gewaarborgd is, dat afwegingskaders omvattend zijn (integraal, niet partieel, niet volgtijdelijk, waarbij leefbaarheidsaspecten pas in tweede instantie worden meegenomen), dat afwegingen transparant en consistent zijn, en onderbouwingen van keuzes gedegen, consistent, en objectief zijn. Aan die verwachting is helaas niet beantwoord.

Proces

Het proces is niet zorgvuldig en transparant verlopen. Vooraf was de procesgang niet duidelijk, stukken werden niet tevoren beschikbaar gesteld, zeer korte reactietermijnen, pas onder druk werd dit enigszins aangepast. Geweigerd wordt om het juridisch advies van Pels Rijcken beschikbaar te stellen. Welke stukken aan het bestuurlijk overleg van 12 juli zijn voorgelegd weten we niet. Er zijn veel vragen gesteld bij de tracéafweging die (nog) niet zijn beantwoord. Op de achterliggende onderbouwingen van de tracéafweging moeten we tot in oktober wachten, intussen zijn de besluiten genomen; vreemd, op zijn minst een onjuiste volgorde. De basisvraag naar nut en noodzaak van een tracé naar Delft door drukke smalle woonstraten van Voorburg en Rijswijk blijft onbeantwoord. Verwijzingen naar vaststelling van de scope in een eerder stadium (2018) overtuigen ons niet, laat staan dat we er als bewoners over hebben kunnen meedenken en meepraten². Bewonersparticipatie is pas gestart nadat de belangrijkste besluiten zijn genomen.

¹ Persbericht website Binckhorst bereikbaar. Brief gemeente Rijswijk aan bewoners van 9 juni 2021 inzake Recente ontwikkelingen Openbaar Vervoerverbinding CID Binckhorst.

² Een oproep in Groot Rijswijk² tussen de vergunningen voor dakkapellen en uit de basisregistratie geschreven personen kan niet serieus genomen worden als informatie aan bewoners over een ingrijpende ontwikkeling in de directe woonomgeving.

Inhoud

We hebben de nodige kritische vragen bij de afweging. Vragen over methodiek, criteria, formulering van doelbereik, argumentatie, onderbouwing met feiten & cijfers en gegevens over positieve en negatieve maatschappelijke effecten, traceerbaar zijn van de afwegingen.

Vragen als:

- Op basis van welke criteria wordt een verkeerspunt als complex beschreven (we zien vreemde verschillen in beoordeling). Waarom is doelbereik alleen gefocust op Den Haag en niet ook op de omliggende wegen door Voorburg en Rijswijk? Hebben we alle criteria te pakken: waarom worden bijv. leefbaarheid en veiligheid – een groot belang van betrokkenen - niet meteen meegenomen in de criteria? (MIRT: “*pas in vervolgfase*”). Waarom ‘bij beperking bestaande OV-knelpunten’ niet ook ‘voorkomen ontstaan knelpunten elders’? Waarom zijn de bestaande verbindingen geen (onderdeel van een) alternatief? (MIRT: “*buiten de scope*”).
- We hebben eerder³ gewezen op inconsistenties in de beoordeling van het tracé over de Geestbrugweg (eerder afgewezen als variant vanwege ‘buskwaliteit’⁴). Met veel ‘minnen’ komt het tracé van de GBW redelijkerwijs niet in aanmerking. Terwijl bijv. de HOV-bus door de tunnel beter scoort op de meeste punten behalve op ontlasting van het Rijswijkse Plein, maar uitsluitend om die reden buiten het onderzoek wordt gehouden. Het is niet te verteren dat dat de enige reden is om niet voor de beste oplossing te kiezen.
- Het vorige houdt ook verband met het volgende: Naast de onderhavige MIRT-procedure m.b.t. CID Binckhorst loopt een separate procedure voor de zgn. Schaalsprong OV Den Haag. In dat kader gaat het over definitieve HOV-verbindingen Den Haag-Delft en Den Haag Zoetermeer voor 2040. Ons voorstel om de investeringen in deze definitieve HOV-oplossingen naar voren te halen in plaats van te investeren in suboptimale oplossingen voor 2030 is op louter juridisch-procedurele gronden (‘andere procedure’) afgewezen. Hier dreigt gemeenschapsgeld te worden verspild.
- De eerdere voorkeursvariant voor het tracé naar Delft (Broekslootkade) krijgt nu – zonder inhoudelijke verklaring - een negatieve beoordeling. Waarom is dit eerdere onderzoek niet meegenomen?

Er zijn ook de nodige vraagtekens te zetten bij de scores en de optelling daarvan, en - bij gebrek aan transparante onderbouwing – gereede twijfels over de objectiviteit. Met een extra plus of min kan de volgorde zomaar veranderen. We zien inconsistenties tussen deelscores en conclusies. Vanwege de ingrijpende gevolgen voor betrokkenen is dit niet te dulden.

In de bijlage treft u een analyse aan van de beoordeling van de HOV-tracés via de Binckhorst naar Delft in 2008 en in 2021.⁵ De huidige beoordeling van APPM/Arcadis vertoont opmerkelijke verschillen met de beoordeling in 2008. Daarnaast roepen de scores van het Broekslootkadetracé t.o.v. het Geestbrugwegtracé vragen op. Deze verschillen kunnen niet zomaar worden verklaard door – zoals is gezegd - ‘het was een andere tijd met een andere vraag’. Bovendien: als antwoorden kennelijk worden beïnvloed door de vraagstelling, vanuit welk perspectief is de vraagstelling dan

³ Reactie Geestbrugwegbewoners op de presentatie van de Verkenning Openbaar Vervoer Binckhorst, Bewonersplatform 22 juni/ Inloop sessie 28 juni/ CID Binckhorst, mail 2-7-2021 en ter Platformvergadering

⁴ Nota Schaalsprong OV Den Haag 2018

⁵ Zie bijlage ‘Opmerkelijke scores in de APPM/Arcadis afweging van HOV-tracés vanaf de Binckhorst naar Delft’, 2-8-2021

gedaan? Het lijkt erop dat het Rijswijkse perspectief daar niet bij is betrokken, en het eenzijdig gehanteerde perspectief het Haagse perspectief is, met de nadelen voor Rijswijk.

Voor de beantwoording van de vragen en beoordeling van effecten is, vanwege de samenhangen op lokale en regionale schaal, steeds het bredere perspectief en bredere overzicht vereist. Denk aan verkeerstromen, gebruik van OV-voorzieningen, effecten op de leefomgeving en dergelijke.

Conclusie

We hebben veel vraagtekens bij de procesgang en de kwaliteit van het onderzoek. Als in de MER op dit onderzoek wordt voortgeborduurd, dan is het de vraag of de input van de MER correct is en de MER voldoende kwaliteit kan hebben.

Wij zijn benieuwd naar antwoorden op onze vragen en het toegezegde rapport met de onderbouwing. Gelet op de ervaringen tot dusver zijn wij echter niet bij voorbaat gerust op een kwalitatief gedegen en objectieve analyse en beoordeling. Inzet van onafhankelijker deskundigheid, vergezeld van contra-expertise lijkt ons, gelet op de grote belangen en gevolgen, een overtuigender benadering.

Maar vooral verwachten we de erkenning, en het daarnaar handelen, dat inbreng van bewoners, die het gebied en hun eigen woonomgeving goed kennen, van waarde is.

Graag vernemen we uw reactie op dit schrijven.

Met vriendelijke groeten,
namens Geestbrugwegbewoners.

[Redacted signature]

Bijlage

'Opmerkelijke scores in de APPM/Arcadis afweging van HOV-tracés vanaf de Binkhorst naar Delft',
[Redacted] 2-8-2021.



Bewoners Collectief Broeksloot

Eerste inventarisatie argumenten tegen de HOV-tram over de Broekslootkade

Augustus/september 2021

Stakeholders

- Woningen aan de Broekslootkade en Jupiterkade
- Woningen directe omgeving Broekslootkade en Jupiterkade
- 3 basisscholen
- Bedrijven
- Vracht- en pleziervaart
- Hoogheemraadschap Delfland
- ENFB (fietsersbond): Fietzers en wandelaars langs de Trekvluit

Algemene opmerkingen alternatief Broekslootkade-Jupiterkade

- De Broekslootkade is (evenals de plannen voor de Jupiterkade!) qua karakter totaal niet te vergelijken met de andere alternatieve trajecten die (nog) in beeld zijn. De Binckhorstlaan en de Geestbrugweg bijvoorbeeld zijn belangrijke verkeersaders. De Broekslootkade is een zeer autoluwe en rustige groen/blauwe woonstraat, grotendeels eenrichtingsverkeer, zowel in Rijswijk als in Den Haag onderdeel van een 30 km-zone met drempels.
- Het is niet voor niets dat de gemeenteraad van Den Haag al in 2008 heeft geconcludeerd dat de Broekslootkade niet verder hoefde te worden onderzocht. De uitkomst is helder als je de situatie kent.
- Door dit verschil in karakter is er zowel tijdens de bouw als na ingebruikneming meer overlast en nadeel (impact) voor de omwonenden van dit alternatief:
 - Tijdens de bouw is er meer overlast, door het ontbreken van bestaande infrastructuur. Bouwwerkzaamheden duren daarom veel langer (meerdere jaren) en zijn zwaarder.
 - Na ingebruikneming is er relatief meer overlast, omdat de Broeksloot nu geen belangrijke verkeersader is. Zo kan het huidige (praktisch afwezige) autoverkeer op de Broekslootkade absoluut niet maatgevend zijn voor bijvoorbeeld geluid- en trillinghinder, zoals wel is overwogen bij de eerste zeef. De rust is een van de voornaamste redenen dat mensen in de buurt een huis kopen / gekocht hebben.
- Onherstelbare schade aan het groene en historische karakter van Broeksloot(kade). Dit is ook niet te compenseren in de Broekslootkade of omgeving. Molenwijk bijvoorbeeld staat al op de lijst voor meer groen...
- Dit alternatief is een zeer complexe en dure oplossing. Niet alleen in de aanbouw, maar ook de volledige levenscycluskosten van alle infrastructuur. Vooral gezien er een alternatief

voorhanden is, waarbij een groot deel van de infrastructuur reeds aanwezig is en deze slechts ge-upgrade hoeft te worden.

- Dit alternatief is totaal niet flexibel, maakt geen gebruik van bestaande structuren en de structuur die wordt gecreëerd is niet (zonder nog veel hogere kosten) te gebruiken voor ander verkeer dan een tram. Het kan dus niet of weinig inspelen op toekomstige ontwikkelingen qua verkeersvormen en behoeften, of zonder hoge kosten weer ongedaan worden gemaakt.
- Het voordeel dat wellicht wordt behaald op het knooppunt Rijswijkseplein wordt op zijn best verplaatst naar het knooppunt Rijswijkseweg/Haagweg/Broeksloot/Jan van der Heijdenstraat. Alleen met kokervisie hou je hier een knooppunt-voordeel over.
- Geen voordelen voor de stakeholders aan en rond de Broekslootkade, enkel nadelen.
- De Broekslootkade wordt behandeld en beoordeeld als een reguliere doorgaande weg of verkeersader. Al meerdere malen is gebleken dat onderzoek en planvorming plaatsvindt van achter bureaus, en vanaf plattegronden, zonder enig besef van de werkelijke situatie en impact. Wij nodigen iedereen uit om de Broekslootkade eens te bezoeken.
- Dat de Broekslootkade géén kansrijke optie is bleek overigens al wel uit de eerste onderzoeken, de zogenoemde 'eerste zeef' die is toegepast. Het is maar de vraag of de verdere (mer-)onderzoeken erop zijn ingericht om hiermee voldoende rekening te houden. Bij het vaststellen van het beoordelingskader was (een straat als) de Broekslootkade niet in beeld.
- In het onwaarschijnlijke en onlogische geval dat de Broekslootkade als meest gunstige alternatief naar voren komt uit de onderzoeken die nu worden uitgevoerd, komt de hele eerste zeef (en wellicht hele systematiek) ter discussie te staan.
- De enige reden om de Broekslootkade nu toch verder te onderzoeken, is een motie van de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg dat de Broekslootkade Rijswijk/Den Haag moet worden onderzocht. Had deze motie er niet gelegen, dan was de Broekslootkade niet verder onderzocht. Dit leidt tot veel vragen en onbegrip bij de omwonenden. Wat is hier aan de hand, welk spel wordt hier gespeeld? De Broekslootkade is immers onderzocht, en als weinig kansrijk beoordeeld? Waarom verder onderzoeken, wat is de achterliggende reden?
- Het om politieke redenen afwijken van de uitkomsten van onafhankelijk uitgevoerde onderzoeken aan de hand van zelf bepaalde criteria zal transparant en voldoende gemotiveerd moeten zijn, zwart op wit. Dit zal in procedures getoetst worden.

Hieronder nog wat meer specifiek:

Hinder tijdens en na de bouw

Tijdens de bouw:

- Geluidsoverlast en verkeershinder door zwaar materieel en bouwverkeer. Aanleg van een nieuw brug heeft grote impact. Bij het aanvullen/dempen van de Broeksloot is veel grondverzet nodig.
- Met name rond spijstijden en voor en na schooltijd is er veel verkeer rondom halen en brengen van kinderen in de 3 basisscholen. De bouwwerkzaamheden zullen verkeersopstoppen in de wijk veroorzaken.
- Bouwlawaai. Mogelijk hei- en trilwerkzaamheden voor fundatie tramspoor en bovenleidingen en fundatie brug.

- Langdurige aanwezigheid bouwhekken, containers, werk- & schafketen, dixi's en bouwmaterialen.
- Beperkingen van het parkeren door bouw materiaal en -verkeer, in wijken met een erg hoge parkeerdruk.
- Vervuiling van de wijken door bouwgrond en ander bouwafval.
- Langdurige verkeershinder bij volledige herinrichting, inclusief verplaatsing haltes, kruising Haagweg/ Rijswijkseweg/ Broekslootkade/ Jan van der Heijdenstraat. Een van de weinige uitgangen van de wijken Cromvliet en Molenvliet.
- Verkeershinder wandel- en fietsverkeer langs de trekvliet. Onderbreking doorgaande fietsroute.
- Stremmingen scheepvaart tijdens aanleg brug.
- De uitvoering van deze nieuwbouwvariant levert een grote stikstofuitstoot op (o.a. grondverzet, transport, betonbouw).
- De bouw en dus de overlast zal door het ontbreken van bestaande infrastructuur en de slappe grond meerdere jaren duren.

Na afronding project:

- Overlast geluid en trillingen tram (iedere 5 minuten):
 - Optrekkende tram.
 - Rammelende tramonderdelen.
 - Bonken op de rails (bij voegen).
 - Piepen in de bochten (2x bocht bij landhoofden van de brug, omdat de tram baan een S-bocht maakt).
 - Bellen/toeteren tram ter waarschuwing verkeer (bij kruisingen, zoals kruising Broekslootkade-Stuwstraat en de kruising van Trekweg-Cromvlietkade).
- Overlast geluid en trillingen brug:
 - Bonken van het brugval en klapperen voegen en bij het op- en afrijden tram.
 - Waarschuwingssignalen afsluitbomen.
 - Speakers om te communiceren met scheepvaart.
 - Geluid optrekkende (vracht-)scheepvaart.
- Permanent verkeershinder wandel- en fietsverkeer op doorgaande fietsroute langs de Trekvliet (Trekweg & Cromvlietkade) door het verhoogde landhoofd (brug).
- Meer verkeersopontheid, met name in spijtijden, van het drukke kruispunt Haagweg/Rijswijkseweg door extra tramverkeer vanuit de Broekslootkade.
- Dat leidt ook tot extra verkeersdruk en stremmingen in Cromvliet en Molenwijk bij de aansluiting op de Haagweg vanwege de voorrang van de tram. Zeker ook rond schooltijd door de verkeersdruk rondom halen en brengen van kinderen in de 3 basisscholen in de buurt. Met extra stilstaand verkeer en nog meer geluid, trillingen, luchtverontreiniging etc.
- Veel kinderen voor de basisschool aan de Rijswijkse kant van de Broeksloot worden aan de Haagse kant van de Broeksloot opgehaald en gebracht, waarbij zij het tramspoor moeten oversteken.
- Hinder scheepvaart & tramverkeer vanwege extra brug.
 - Plaatselijke versmalling vaarweg.
 - Krappere ruimte om te keren en in te zwaaien voor vrachtverkeer Binckhorsthavens
 - Vergroot risico op storingen beweegbare brug.
- Verlies parkeercapaciteit in wijken met een al hoge parkeerdruk.
- Verlies waterbergingscapaciteit, wateroverlast.

Ecologische en ruimtelijke kwaliteit

- Het tracé Jupiterkade-Broekslootkade scoort zeer slecht op het ruimtegebruik. De ruimtelijke kwaliteit van de Broekslootkade wordt zwaar aangetast en wijzigt totaal van karakter. Die van de Jupiterkade wijkt ook ingrijpend af van de plannen tot op heden met de Jupiterkade. Met consequenties voor het gebiedspaspoort en de (overleggen met de) ontwikkelaars.
- Substantieel en onomkeerbaar verlies groen langs Broekslootkade, in een omgeving met een al ernstig gebrek aan groenvoorzieningen.
 - Kap van vele bomen, waarvan meerdere >50 jaar oude gezonde bomen.
 - Groen (i.h.b. bomen) leveren een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid van een stad: natuurbeleving (educatie, ontspanning), gezondheid (afvangen fijn stof, voorkomen hittestress, psychologie).
 - Er broeden en leven ijsvogels in de Broeksloot.
 - Verlies van open water voor vissen en amfibieën.
 - Veel watervogels gebruiken de Broeksloot als broed- en foerageergebied.
 - Verdwijnen van vele m² onverharde grasberm.
 - Verlies honden-uitlaatgebied Broeksloot.
 - Verlies aan groen gaat in tegen het gemeentebestuur van zowel Den Haag als Rijswijk.
- De Broeksloot staat centraal in de ruimtelijke kwaliteit van dit gebied. Deze stamt al uit de 15e eeuw. De cultuurhistorische kwaliteit van deze historische en natuurlijke watergang dient gerespecteerd te worden.
- De Broeksloot is ook altijd al belangrijk geweest voor waterafvoer/waterberging van de van oorsprong al drassige gronden van Cromvliet en Molenwijk. Het verdwijnen van de Boeksloot past totaal niet in de doelen en plannen voor klimaatadaptatie.
- De Broeksloot is een ecologische verbindingszone. Een van de weinige blauw-groene dooraderingen van de stad.
- In het ontwerp-bestemmingsplan voor de Binckhorst uit 2008 is het belang van de Broeksloot erkend. Voor Binckhorst-Zuid is daarin opgenomen dat de Begraafplaats, de Broeksloot en de tuin van het kasteel Binckhorst de locaties zijn waar de natuur leidt (pag. 66). De Broeksloot langs de Maanweg wordt inderdaad beschermd, ook in dit project. Het stuk Broeksloot tussen de Binckhorstlaan en de Trekvljet wordt opgeknapt, waarvoor zelfs een scouting is verplaatst. Broeksloot Binckhorst 'leidt', Broeksloot Cromvliet/Laak 'lijdt'?? Terwijl er een (zelfs beter) alternatief over een bestaande verkeersweg voorhanden is??
- Onderbreking monumentale zicht-as en groene strook langs de Trekvljet.
- Een brug over de Trekvljet doorkruist de wandel- en fietsroute Trekvljettracé. Naast hinder, vermindert dit ook de aantrekkelijkheid hiervan.

Sociaal & Veiligheid

- Door de komst van de trambaan, de bijkomende hinder en het verlies aan groen, zal de kwaliteit van de aangrenzende wijken achteruit gaan. De wijken worden minder aantrekkelijk voor midden inkomens, gezinnen en hoger opgeleiden.
- Vanuit Rijswijk wordt de Broeksloot ervaren als een buffer tussen Rijswijk, het deel tussen Geestbrugweg en Broeksloot, en het Haagse Laak/Molenwijk. Door het verlies van groen, neemt wordt de Broekslootkade ruimtelijk open gebroken en neemt de bufferfunctie af.
- Zowel aan de Haagse kant als de Rijswijkse kant is een kleuter/lagere school dicht bij het tramtracé gesitueerd, een HOV-trambaan levert onveilige situaties op voor de kinderen.
- De verwachting is dat onder landhoofden van de brug hangplekken ontstaan die overlast zal geven, en mogelijk zelfs criminele activiteiten.

- Den Haag heeft fors geïnvesteerd in verbetering van de wijk Laak/Molenwijk en bewoners van de Broekslootkade en omgeving zijn ook steeds bezig met zo netjes mogelijk houden van de omgeving en helpen met het opwaarderen van de wijk. Deze zaken zijn uitermate belangrijk en een bouwingreep als deze doet ernstige afbreuk aan alle inspanningen.
- Molenwijk is immers een erkend kwetsbare wijk. Dit soort ingrepen en effecten kan de hele wijk doen kantelen.
- Een brug over de Trekvljet doorkruist de fietsroute Trekvljettracé. Behalve hinder en aantasting van de ruimtelijke kwaliteit, vermindert het ook de (sociale) veiligheid van deze wandel- en fietsroute.

Technische complexiteit / hoge kosten

- Aanleg nieuwe beweegbare brug over Trekvljet is technisch zeer complex. De brug moet een S-bocht maken. (Een vaste verhoogde brug is alleen mogelijk met zeer steile hellingen of een zeer lang talud over zowel de Broekslootkade als de Jupiterkade, waardoor de impact nog verder wordt vergroot).
- Hoge kosten aanleg nieuwe trambanen en hoogspanningsleidingen i.p.v. aanhaken op reeds bestaande infrastructuur. Veel grondverzet en dure overkluizingsconstructie van de sloot. De grond is niet geschikt/voorbereid op dergelijke constructies.
- Blijvend hoge kosten voor het preventieve en storingsonderhoud van de beweegbare brug en extra trambanen.
- Kruispunt Haagweg is verkeerskundig complex. Een extra OV-lijn vanuit de Broekslootkade hierop verergert dit. De kruising moet geheel nieuw worden aangelegd i.v.m. bocht nieuwe tram, incl. nieuwe verkeersregelininstallatie en verplaatsing tramperrons. Hoge kosten.
- Door de extra grote impact, zal een tram door de Broekslootkade leiden tot extra (hoge) planschadekosten.
- Ook zeer hoge maatschappelijke kosten, zie al het bovenstaande.

Overig

- Eerdere (ontwerp-bestemmings)plannen bevatten een fiets- en wandelbrug over de Trekvljet om Molenwijk te verbinden met het groen (het park) in de Binckhorst. Deze brug is verdwenen, te duur. Een HOV-brug over de Trekvljet brengt nog veel meer (extra) kosten met zich mee, en dat zou wel kunnen, zelfs ten koste van groen aan de Jupiterkade en van de Broeksloot?

Van: *Geestbrugwegbewoners*
Aan: Binckhorst bereikbaar,
t.a.v. Omgevingsmanager MIRT-Verkenning CID-Binckhorst
Betreft: Uw bericht aan Platformleden van 24 november 2021
Datum: 14 december 2021

Geachte mevrouw Koomans,

Wij hebben uw E-mailbericht van 24 november 2021 met als onderwerp *Platformbijeenkomst MIRT-CID-Binckhorst 16 november*, en met als inhoud het niet meer dit najaar aanleveren van een rapport over de onderbouwing van de bestuurlijke tracé-besluiten van 12 juli 2021, één en andermaal gelezen. We hebben ook kennis kunnen nemen van de mondelinge toelichting op dit bericht van procesmanager Arend van Dijk tijdens de Platformvergadering van 7 december jl.

Eerder (28-9-2021) hebben wij een reactie van uw voorganger gehad op onze brief van 31-8-2021 over het doorlopen proces van de Verkenning, de onderbouwing van de tracéafweging, het participatieproces en het besluitvormingsproces. In deze reactie wordt aangegeven dat de door ons (bewoners) 'benoemde aspecten' uitgebreid onderzocht worden in de komende gedetailleerde onderzoeken, en dat de door ons aangedragen punten voor onderzoek 'meegenomen worden' in deze onderzoeken. In uw E-mailbericht van 24 november spreekt u vervolgens van 'een rapport waarin de uitkomsten van de tracéafweging uitgeschreven staan'.

Wij zien een afglijdende schaal in de wijze waarop voorzien wordt in de beantwoording van onze vragen m.b.t. de onderbouwing van de tracéafweging.

Dit betreft onze vragen voorafgaand aan het bestuurlijk overleg van 12 juli 2021 (ons commentaar van 2 juli 2021), onze vragen die zijn gesteld in de 4^e Platformbijeenkomst op 14 juli, de vragen in onze brief van 31 augustus 2021, en de vragen die gesteld zijn in de chatbox van de 4^e platformvergadering (*beloofd is dat alle vragen die in de chatbox gesteld werden ook beantwoord zouden worden*).

In de Platformbijeenkomst van 14 juli 2021 wordt nog 'een nette en volledige rapportage' in het vooruitzicht gesteld (verslag pag. 9). Uit uw bericht van 24 november jl. kan ik echter niet anders concluderen dan dat wij - te zijner tijd - als speurneuzen uit de tracéafweging moeten opmaken of op de door ons aangedragen punten al dan niet een verkeerde beoordeling is gemaakt. In uw bericht geeft u ook aan voornemens te zijn 'aan de hand van de uitkomsten van de inhoudelijke onderzoeken antwoorden te geven op onze vragen'. Dit komt ons voor als de omgekeerde wereld: de afweging is gemaakt en we kijken welke feiten erbij passen.

In de Platformbijeenkomst van 14 juli wordt eveneens door de Platformvoorzitter geopperd dat er nog 'ruim de tijd' zal zijn om door te gaan op 'kwesties die u niet begrijpt' (verslag pag. 14). Intussen is wel duidelijk dat er geen 'ruim de tijd' is, aangezien 'met stoom en kokend water' gemaakte presentaties (typering vanuit projectorganisatie) elkaar in hoog tempo opvolgen en eenzijdig platformbijeenkomsten nagenoeg geheel vullen. Ook is intussen

duidelijk dat bewoners en gemeenteraadsleden het straks (januari/ begin februari 2022) met een enkele informatiebijeenkomst moeten doen.

Al met al wordt een project stug voortgezet terwijl niet serieus wordt ingegaan op tijdens het proces gestelde vragen en gedane suggesties. Beantwoording van vragen bij de twijfelachtige onderbouwing van de tracékeuze in juli jl. krijgt expliciet geen prioriteit (verslag Platform 14 juli, pag. 9). Dit is een rampenscenario, in plaats van draagvlakverwerving.

Wij zien niet in waarom in een groot, belangrijk project, dat zich over jaren uitstrekt, met mogelijk grote impact op bewoners, niet de tijd kan worden genomen om vragen serieus te beantwoorden alvorens bestuurlijke besluiten te nemen en het proces te vervolgen.

Wij zien bovendien opnieuw een hals-over-kop besluitvorming op ons afkomen die 'met stoom en kokend water' is voorbereid. Dit – nogmaals - zonder dat serieus wordt ingegaan op vragen – veelal gehanteerde toetsingscriteria en onderbouwing van tracéafwegingen betreffende – en suggesties tijdens het voorbereidingsproces. Ons resteert dan slechts achteraf reageren op een onzorgvuldige gang van zaken. Intussen dreigen bestuurders opnieuw besluiten te gaan nemen op basis van ons inziens discutabele typering en onderbouwingen, die niet uit te leggen, laat staan te verdedigen zijn.

Wij zijn geen verzetsgroep. We zijn vóór goed openbaar vervoer. We willen wel dat de beste oplossing gekozen wordt, een die maatschappelijk draagvlak verdient ook onder bewoners, op basis van een transparant proces en gedegen, objectieve onderbouwingen en analyses, die de toets der kritiek doorstaan.

Als het goed is, kan het niet zo moeilijk zijn om inhoudelijk te reageren op de vragen die wij eerder hebben gesteld. Wij verzoeken u dringend om dit alsnog te doen en het proces daarop aan te passen.

Met vriendelijke groet,

namens *Geestbrugwegbewoners*,

[Redacted signature]

Bijlagen:

- Brief Geestbrugwegbewoners aan projectorganisatie van 31-8-2021 met bijlage
- Reactie Geestbrugwegbewoners van 2 juli 2021 op de presentatie van de Verkenning Openbaar Vervoer Binckhorst, presentatie bewonersplatform 22 juni/ Inloopsessie 28 juni/ CID Binckhorst

Gemeente Den Haag
College burgmeester en wethouders
t.a.v. de heer R. van Asten
Postbus 12655
2500 DP DEN HAAG



Datum
29 maart 2022

Behandeld door
Wicher Mol

Telefoonnummer
015-2680820

Kenmerk
BBPD_2022051_SEC

Onderwerp
HOV in de Binckhorst – keuze tracé

E-mail
w.mol@bpd.nl

Geachte heer Van Asten,

De Haagse Binckhorst is een gebied in transitie. Het voormalige binnenstedelijke industrieterrein verandert in een stedelijk woon-werk gebied. De Binckhorst levert straks een belangrijke bijdrage aan betaalbaar en duurzaam wonen in de stad. Ook voor de Haagse bedrijvigheid zal de Binckhorst op een eigentijdse wijze huisvesting gaan bieden.

Een groot aantal marktpartijen dat actief is in de Binckhorst hebben zich verenigd in *We Think Binck* (WTB). WTB onderschrijft uiteraard het belang van de Binckhorst als integraal ontwikkeld Haags woon-werk gebied. De komende jaren transformeert de Binckhorst tot een wijk met een prettig leef-, werk- en woonklimaat voor bewoners en gebruikers.

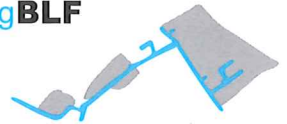
Voor een goede ontwikkeling van de Binckhorst is de komst van het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) essentieel. De eerste 5.000 woningen kunnen in principe zonder openbaar vervoer worden gerealiseerd, toch is het jammer dat dit gebied nauwelijks per openbaar vervoer bereikbaar is. De ervaring bij nieuwe woongebieden is dat indien vanaf de oplevering van een gebied goed OV beschikbaar is de bewoners niet hoeven te kiezen voor ongewenste alternatieven. WTB vraagt de gemeente, in het belang van toekomstige bewoners en gebruikers, het proces om te komen tot HOV daar waar mogelijk te bespoedigen.

WTB heeft kennis genomen van verschillende tracés die in onderzoek zijn vanuit de MIRT verkenning. Zonder alle afwegingen die relevant zijn voor de definitieve keuze te kennen lijkt ons een tracé over Binckhorstlaan en Maanweg het meest logisch. Daarmee wordt de grootste groep toekomstige bewoners voorzien van hoogwaardig openbaar vervoer. Wel denken wij dat ook door middel van één of meer langzaam verkeersverbindingen (bruggen) de zogenaamde *last mile* richting bijvoorbeeld de kop van de Saturnusstraat nog kan worden verbeterd.

Wij zijn erg benieuwd naar het vervolg van dit proces!

Met vriendelijke groet,

We Think Binck



Aan het gemeentebestuur van Den Haag
Postbus 12600
2500 DJ DEN HAAG

Projectorganisatie Openbaar Vervoer CID – Binckhorst
Per email: info@binckhorstbereikbaar.nl

Den Haag, 13 april 2022

Betreft: HOV De Binckhorst

Geachte dames en heren,

Namens het bestuur van de Bedrijvenvereniging Binckhorst Laakhaven Fruitweg (BLF) vragen wij uw aandacht voor het volgende:

1. Wij hebben kennis genomen van de mogelijke ontwerpen voor de hoogwaardige openbaar vervoersverbinding over de Binckhorst;
2. Wij constateren dat deze verbinding een belangrijke verbinding is, ook voor onze leden;
3. Wij constateren voorts dat deze verbinding onze leden zo weinig mogelijk moet hinderen in hun legale en legitieme bedrijfsactiviteiten;
4. Om die reden heeft de BLF er telkens op aangedrongen dat de hoogwaardige openbaar vervoersverbinding door het midden van de Binckhorstlaan op een verhoogd niveau vergelijkbaar met de oplossing in de Prinses Beatrixlaan wordt uitgevoerd en niet op maaiveldhoogte;
5. Het zijn met name de bedrijven die zijn gelegen aan de even zijde van de Binckhorstlaan tussen het begin van de Supernovaweg en de Zonweg die vrezen overlast te gaan ondervinden van de nieuwe hoogwaardige openbaar vervoersverbinding.



6. Voor deze bedrijven is een uitstekende bereikbaarheid absolute levensvoorwaarde. Begrepen moet worden dat voor het brandstofstation van Kerkhof er sprake is van 3000 tot 5000 verkeersbewegingen per dag. Eveneens wordt verwezen naar het bedrijf Verploegen, Autoverhuur Köhler en andere bedrijven die hun parkeervoorzieningen juist aan de Binckhorstlaan hebben liggen en over de Binckhorstlaan bereikt worden. Deze bedrijven moeten zo goed mogelijk bereikbaar blijven en dan kan er geen sprake zijn van een conflicterende openbaar vervoersverbinding op maaiveldhoogte.;
7. Het is derhalve het dringende verzoek van de Bedrijvenvereniging Binckhorst Laakhaven Fruitweg dat de hoogwaardige vervoersverbinding wordt aangelegd over het midden van de Binckhorstlaan op een plus één-verbinding zodat invoegende en uitvoegende verkeer voor de bedrijven onder de HOV-verbinding door kan worden afgewikkeld.

Het gemeentebestuur wordt verzocht om daarmee bij de verdere uitwerking van de alternatieven rekening te houden.

Afwikkeling via Zonweg en eventueel via Maanweg.

Een afwikkeling via de Zonweg heeft ook zeker niet de voorkeur alleen al omdat de weg ter plaatse te smal is en er grootschalige verwervingen moeten plaatsvinden. Afwikkeling via de Maanweg heeft ook niet de voorkeur omdat daar ook vele bedrijven gevestigd zijn die goed bereikbaar moeten blijven.

Uiteraard zijn wij tot nadere toelichting en uitleg bereid.

Met vriendelijke groet,

Bestuur BLF

