

Nota van Antwoord

Zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor het
Intergemeentelijk Gebiedsprogramma De Vlietlijn en Doorontwikkeling
Binckhorst en inpassing geothermiecentrale

08 mei 2025

1. Inleiding

In de omgeving van de Binckhorst spelen drie belangrijke ontwikkelingen namelijk: de inpassing van de Vlietlijn, de doorontwikkeling van de Binckhorst en de inpassing van een Geothermiecentrale. In de op te stellen intergemeentelijke gebiedsvisie, hierna te noemen het intergemeentelijk gebiedsprogramma¹ worden deze ontwikkelingen in onderlinge samenhang onderzocht. Aangezien een programma onder de omgevingswet als een kaderstellend plan wordt beschouwd gaat het opstellen ervan gepaard met een planMER.

De Vlietlijn

Met het project de Vlietlijn werken Den Haag, Rijswijk, Leidschendam-Voorburg, MRDH, de Provincie Zuid-Holland en het Rijk samen aan een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding (HOV-verbinding) tussen deze steden. Dit project is onderdeel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). De OV-verbinding doorkruist het Central Innovation District (CID) en de Binckhorst in Den Haag, waar tot 2040 zo'n 25.000 woningen en 30.000 banen bij komen. Meer woningen en banen betekent meer reizigers. De nieuwe tramverbinding zorgt voor een betere bereikbaarheid van het gebied. Bewoners, werkenden en bezoekers reizen straks makkelijk, comfortabel en snel tussen Den Haag, Rijswijk, Leidschendam-Voorburg en Delft. Als de nieuwe tramverbinding er komt dan wordt de omgeving eromheen ook geschikt gemaakt met meer ruimte voor fietsers, voetgangers en groen. Op die manier verbetert de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid van Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg.

De verkenning naar een HOV-verbinding door CID-Binckhorst kent een brede context van onderzoeken en beleidsvoornemens. Een overzicht van onderzochte tracés, onderbouwing en besluiten tot en met 2019 is terug te lezen in het rapport 'Feitenrelaas tussenstap – Historisch overzicht onderzochte tracés, onderbouwingen en besluiten t/m 2019' van 27 mei 2021. Een schematische weergave is opgenomen in figuur 1. De belangrijkste onderdelen lichten we hieronder toe:

¹ Onder de nieuwe omgevingswet is niet langer sprake van de term gebiedsvisie, maar van de term gebiedsprogramma. In het vervolg van dit document zal ook daarom deze term worden gehanteerd.



Figuur 1. Voorgeschiedenis project De Vlietlijn

In de verkenningsfase zijn verschillende routes en vervoersmiddelen onderzocht middels een Vervoerwaardestudie en is ook een planMER opgesteld. Uit deze studie blijkt dat er veel vraag naar openbaar vervoer is vanuit de Binckhorst naar Rijswijk en Delft en dat de variant met de twee takken (naar Voorburg en Rijswijk) daar als beste uitkomt.

Op basis van de uit de verkenningsfase verkregen informatie is een onderbouwde afweging gemaakt wat heeft geleid tot een voorkeursalternatief. Het voorkeursalternatief (VKA) is een nieuwe tramlijn tussen Den Haag CS, station Voorburg en station Rijswijk/Delft. De route vanaf het Centraal station Den Haag gaat langs de Lekstraat, langs de Binckhorstlaan. Het spoor splitst dan naar de Maanweg om vervolgens in Leidschendam-Voorburg parallel aan de Huygenstraverse aan te sluiten op station Voorburg. Op de splitsing Maanweg/ Binckhorstlaan vertakt het spoor via de Maanweg richting station Voorburg en vervolgt het zijn weg via de Binckhorstlaan in Leidschendam-Voorburg, door de Prinses Mariannelaan en via de Geestbrugweg naar de Haagweg. De Geestbrugweg gaat zonder maatregelen (onafhankelijk of er een tram komt of niet) veel drukker worden met autoverkeer dan nu. Voor de leefbaarheid worden daarom maatregelen onderzocht om de hoeveelheid (doorgaand) autoverkeer te verminderen. Ook de doorstroming van de tram is gebaat bij dergelijke maatregelen. Een slechte verkeersdoorstroming op de Geestbrugweg is in beide opzichten ongewenst. Afslaande trams hebben een iets langere rijtijd over het kruispunt dan trams die rechtdoor gaan. Dat is niet

maatgevend voor de werking (cyclustijden) van de verkeerslichten. Trillingen zijn natuurlijk een punt van aandacht. Het tramspoor zal zodanig worden aangelegd dat wordt voldaan aan de eisen voor geluid- en trillinghinder.

Het project zit nu in de planning- en studiefase waarbij het Voorkeursalternatief (VKA) nader wordt uitgewerkt. Deze uitwerking zal in combinatie met een m.e.r.-procedure uitmonden in een planologisch vervolgbesluit op basis waarvan het project kan worden gerealiseerd.

Doorontwikkeling Binckhorst

De transformatie van de Binckhorst van traditioneel bedrijventerrein naar gemengd woon-werkgebied en de huidige organische manier van ontwikkelen vindt zijn oorsprong in de ‘Gebiedsaanpak Binckhorst’ uit 2011. Omdat de organische manier van ontwikkelen lastig te regelen was in een ‘traditioneel’ bestemmingsplan, is Binckhorst aangemeld als pilot voor het opstellen van een bestemmingsplan verbrede reikwijdte op grond van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. Het bestemmingsplan verbrede reikwijdte “Omgevingsplan Binckhorst” is in november 2018 door de raad vastgesteld en in maart 2019 in werking getreden. Het omgevingsplan Binckhorst maakt onder andere de realisatie van 5000 woningen mogelijk op de Binckhorst. Omdat al snel duidelijk werd dat er behoefte is aan meer woningen, is ervoor gekozen om te onderzoeken wat er extra kan worden toegevoegd op de Binckhorst. Voor deze doorontwikkeling van de Binckhorst wordt een gebiedsprogramma opgesteld met bijbehorend planMER.

Na de vaststelling van het gebiedsprogramma en het bijbehorend planMER, zullen de uitgangspunten en keuzes uit het gebiedsprogramma vertaald worden naar een omgevingsplan voor de Binckhorst. Er dan zal opnieuw sprake zijn van een m.e.r.-procedure. Het omgevingsplan vormt het juridisch-planologisch kader voor de feitelijke realisatie van projecten. Voor het gedeelte van de Vlietlijn wordt de keuze voor de te volgen procedure(s) gemaakt na vaststelling van het gebiedsprogramma, planMER en het SO.

Geothermie:

Binnen de doorontwikkeling wordt in de Binckhorst gezocht naar ruimte om een geothermiecentrale in te passen. Deze geothermiecentrale draagt bij aan de energietransitie waarmee woningen in- maar ook buiten de Binckhorst verwarmd kunnen worden met aardwarmte. In juli 2024 heeft het college van de gemeente Den Haag besloten tot een reservering van locaties voor geothermiecentrales, waaronder de locaties in de Binckhorst. Deze locaties worden in het planMER nader onderzocht en afgewogen op hun (planologische) haalbaarheid. Wanneer dit het geval is worden deze locaties ook opgenomen in het omgevingsplan voor de Binckhorst. Het omgevingsplan regelt daarbij niet de feitelijke realisatie maar vormt het juridisch-planologisch kader waarbinnen dit kan. Wanneer er sprake is van een concreet voornemen voor de bouw van een geothermiecentrale zal de vergunningverlening worden uitgevoerd in combinatie met een m.e.r.-procedure.

Bestuurlijk proces en participatie:

Het intergemeentelijk gebiedsprogramma beslist niet over alle individuele projecten en ontwikkelingen maar legt de (beleidsmatige) ruimte voor toekomstige ontwikkelingen vast die in het planMER worden beoordeeld. De formele besluitvorming vindt plaats op basis van planologische vervolgbesluiten al dan niet in combinatie met een nieuwe m.e.r.-procedure. Elke gemeente voert daar beraadslaging over en besluit daarbij afzonderlijk over projecten op haar grondgebied. Op deze planologische vervolgbesluiten kan opnieuw worden ingesproken en is uiteindelijk ook beroep bij de rechter mogelijk.

Het intergemeentelijk gebiedsprogramma heeft in de betrokken gemeenten de aandacht van vele belanghebbenden hetgeen zich onder andere uit in grote belangstelling tijdens de raadsbehandelingen, en betrokkenheid van bewoners en belanghebbenden bij de participatiemogelijkheden en hun deelname aan verschillende werkgroepen.

Het concept van de NRD van het intergemeentelijk gebiedsprogramma heeft van 27-09-2024 tot en met 15-11-2024 ter inzage gelegen. De NRD is een belangrijke eerste stap in de m.e.r.-procedure. Een ieder kon een zienswijze of advies indienen. Op het concept van de NRD zijn in totaal 71 unieke zienswijzen en 6 adviezen binnengekomen. Ook is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) gevraagd een advies te geven (zie: <https://www.commissiener.nl/adviezen/3870>). De zienswijzen worden waar mogelijk gebruik als input en/of aanscherping voor het intergemeentelijk gebiedsprogramma en het planMER.

De zienswijzen en adviezen zijn in deze Nota van Antwoord in verband met de leesbaarheid samengevat en gerubriceerd. In het geval er op meerdere onderdelen een zienswijze is ingediend, zal de respondent in meerdere rubrieken de reactie op de zienswijze vinden.

Volg nr	Organisatie	Gemeente Den Haag, Rijswijk, LV	zienswijze/ advies
1	Bewoner	RW	zienswijze
2	BinckhorstBewoners	DH	zienswijze-org
3	Bewoner	RW	zienswijze
4	Bewoner	DH	zienswijze
5	Bewoner	LV	zienswijze
6	Stichting I'M BINCK	DH	zienswijze-org
7	Bewoner	LV	zienswijze
8	Bewoner	LV	zienswijze
9	Bewoner	LV	zienswijze
10	Bewoner	LV	zienswijze
11	Bewoner	LV	zienswijze
12	Bewoner	LV	zienswijze
13	Bewoner	LV	zienswijze
14	Stichting Scouting Livingstone Voorburg	DH	zienswijze-org
15	Bewoner	LV	zienswijze
16	Bewoner	LV	zienswijze
17	Bewoner	LV	zienswijze
18	Bedrijf	DH	zienswijze-org
19	De burens van de Binckhorst, HOV denktank en Werkgroep 3 van het participatietraject De Vlietlijn	DH	zienswijze-org
20	Bewoner	RW	zienswijze
21	Bewoner	LV	zienswijze

22	Bewoner	LV	zienswijze
23	Bewoner	RW	zienswijze
24	Bewoner	RW	zienswijze
25	Bewoner	RW	zienswijze
26	Bewoner	RW	zienswijze
27	Bewoner	LV	zienswijze
28	Bewoner	LV	zienswijze
29	Bewoner	LV	zienswijze
30	Bewoner	LV	zienswijze
31	Bewoner	LV	zienswijze
32	Bewoner	LV	zienswijze
33	Bewoner	LV	zienswijze
34	Bewoner	LV	zienswijze
35	Bewoner	LV	zienswijze
36	Bewoner	LV	zienswijze
37	Bewoner	LV	zienswijze
38	Bewoner	LV	zienswijze
39	Bewoner	LV	zienswijze
40	Bewoner	LV	zienswijze
41	Bewoner	LV	zienswijze
42	Bewoner	LV	zienswijze
43	Bewoner	LV	zienswijze
44	Bewoner	LV	zienswijze
45	Bewoner	LV	zienswijze
46	AVN	DH	zienswijze-org
47	Initiatiefgroep Huygenstunnel	LV	zienswijze-org
48	Bedrijvenvereniging BLF	DH	zienswijze-org

49	Bedrijf	DH	zienswijze
50	Dunea	DH	advies
51	Bewoner	LV	zienswijze
52	Bewoner	LV	zienswijze
53	De buren van de Binckhorst, HOV denktank en Werkgroep 3 van het participatietraject De Vlietlijn	LV	zienswijze-org
54	Burgersupport Koningscorridor	LV	zienswijze-org
55	Stedin	DH	advies
56	Bewoner	LV	zienswijze
57	Bewoner	LV	zienswijze
58	Bewoner	LV	zienswijze
59	Bewoner	LV	zienswijze
60	Bewoner	LV	zienswijze
61	Bewoner	LV	zienswijze
62	Bewoner	LV	zienswijze
63	Bedrijf	DH	zienswijze
64	Bewoner	LV	zienswijze
65	Bewoner	LV	zienswijze
66	Bewoner	LV	zienswijze
67	Bewoner	LV	zienswijze
68	Bewoner	LV	zienswijze
69	Bewoner	LV	zienswijze
70	Bewoner	LV	zienswijze
71	Bewoner	LV	zienswijze
72	De buren van de Binckhorst, HOV denktank en Werkgroep 3 van het participatietraject De Vlietlijn	LV	zienswijze-org
73	Gasunie Transport Services B.V.	DH	advies

74	GGD / Haaglanden / Leefomgeving	DH	advies
75	Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland,	DH	advies
76	Veiligheidsregio Haaglanden	DH	advies
77	Bedrijf	DH	zienswijze

2. Leeswijzer

In hoofdstuk 3 zijn de zienswijzen en ontvangen adviezen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgenomen en van een reactie voorzien. De zienswijzen zijn voor de leesbaarheid opgesplitst in de drie onderdelen, waarbij het onderdeel Vlietlijn in subcategorieën is verdeeld. Per hoofdonderdeel is eerst een algemene reactie/toelichting gegeven waarmee een aantal zienswijzen van een antwoord is voorzien. Veel zienswijzen waren identiek. Om de leesbaarheid te bevorderen, is ervoor gekozen om deze zienswijzen zoveel mogelijk één keer te beantwoorden." Elke zienswijze is door ons voorzien van een codering voor onze administratie. Zienwijzen die feitelijk niet direct betrekking hebben op de reikwijdte van de NRD (zoals bijvoorbeeld de opmerkingen over nut en noodzaak van de Vlietlijn), zijn voor zover mogelijk toch voorzien van een reactie.

In het tweede deel van hoofdstuk 3 zijn de adviezen opgenomen.

In hoofdstuk 4 staat een voorlopige reactie op het advies van de Commissie mer vermeld. In het planMER zal verder worden ingegaan op de aangedragen punten.

Inhoud

1. Inleiding	2
2. Leeswijzer	9
3. Beantwoording zienswijzen / reacties op adviezen	10
Vlietlijn	10
Nut/Noodzaak	11
Langzaam verkeer	18
Verkeersonderzoek	22
Knip Geestbrug	37
Geluid/ Trillingen	39
Diversen	41
Doorontwikkeling Binckhorst	49
Geothermie	69
Proces/ besluitvorming	70
4. Advies Commissie mer	85

3. Beantwoording zienswijzen / reacties op adviezen

Vlietlijn

Algemeen:

De Vlietlijn is een project uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Deze projecten worden aangepakt in vijf fasen. In de Verkenningsfase zijn route-alternatieven en modaliteiten (bus, tram, lightrail) onderzocht en een bijbehorend Plan-MER² opgesteld. Als voorkeursalternatief werd in de verkenning een nieuwe tramlijn tussen Den Haag CS, station Voorburg en station Rijswijk/Delft vastgesteld (voorkeursalternatief 1T). In de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid CID Binckhorst is de keuze voor dit Voorkeursalternatief bekrachtigd door de zeven opdrachtgevers en in de drie gemeenteraden. Het voorkeursalternatief (1T) is gekozen omdat deze de gebiedsontwikkeling in de Binckhorst mogelijk maakt, deze de mobiliteitsknelpunten het beste oplost en bijdraagt aan de ambities voor fiets en OV. (zie het Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst, RIS315267). Dit betekent feitelijk dat het tracé en het type oplossing in de voorliggende fase als Voorkeursalternatief nader wordt uitgewerkt.

In deze fase hoort ook de uitwerking van een schetsontwerp en het intergemeentelijke gebiedsprogramma. Bij het gebiedsprogramma hoort een planMER. Omdat de Vlietlijn gedetailleerder wordt uitgewerkt dan de doorontwikkeling, kunnen er op onderdelen van de Vlietlijn al diepgaandere onderzoeken plaatsvinden waardoor het planMER voor de onderdelen van de Vlietlijn meer het karakter van een projectMER heeft. Het dient echter wel als planMER gelezen en behandeld te worden.

Zienswijzen die betrekking hebben op alternatieve routes en alternatieve modaliteiten voor De Vlietlijn zijn in dit kader niet (meer) aan de orde, in de nota van antwoord wordt daarom kortheidshalve verwezen naar deze algemene toelichting. De volgende stap na het vaststellen van het gebiedsprogramma, is de besluitvorming over het Voorlopig Ontwerp (VO), inclusief planologische procedure en waar nodig een bijbehorend ProjectMER. Dit hangt samen met een MIRT-besluit om te starten met de realisatiefase.

Het beoogde effect van de Vlietlijn is dat passagiers zich via de tram kunnen verplaatsen in de richting van Den Haag centrum, Voorburg en Rijswijk/Delft, en dat langs het tracé autogebruikers aangemoedigd worden de auto te laten staan en de tram te pakken. De MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID Binckhorst bracht in beeld dat de Vlietlijn bijdraagt aan deze doelstellingen.

Variant 1T wordt nu verder uitgewerkt en ingepast, en wordt opnieuw beoordeeld in samenhang met de andere ontwikkelingen in de Binckhorst. Verkeersveiligheid, geluid en trillingen zijn onderdeel van dit onderzoek.

Er heeft een verkeersonderzoek Vlietlijn plaatsgevonden dat inzicht geeft in de verkeersafwikkeling. Deze studie is gedeeld met de deelnemers van de werkgroepen. Deze studie is te vinden op de website van project de Vlietlijn. www.devlietlijn.nl. Dit verkeersonderzoek brengt de effecten op de reistijden, verkeersdruk op het wegennet (onder andere op de Geestbrugweg) en de cyclustijden op kruispunten in beeld om een goede afweging mogelijk te maken.

Dit eerder voor de Vlietlijn uitgevoerde verkeersonderzoek wordt gebruik als input voor de nog uit te voeren verkeersonderzoeken in het kader van het gebiedsprogramma en het planMER. In totaal worden vier maatregelpakketten onderzocht die tot doel hebben om doorgaand verkeer in het gebied te beperken. De effecten worden in het planMER onderzocht, onder andere op bereikbaarheid, doorstroming, gezondheid en veiligheid. En het brengt ook de effecten op reistijden, verkeersdruk op het wegennet en de cyclustijden op kruispunten in beeld om een goede afweging mogelijk te maken. Het is bij elk maatregelenpakket een harde randvoorwaarde dat wegen goed bereikbaar moeten blijven voor hulpdiensten en iedere buurt bereikbaar blijft voor autoverkeer. Afhankelijk van de te nemen verkeersmaatregelen kan de bereikbaarheid per richting veranderen. Binnen de gemeente Den Haag lopen verschillende verkeersonderzoeken, zo is er de Netwerkstrategie, deze is stadsbreed en voor de periode tot 2040. Daarnaast is er het Verkeersnetwerk CID-Binckhorst voor 2030/2040, deze past binnen de Netwerkstrategie. Deze onderzoeken geven een beeld van de verkeersafwikkelingen in de Binckhorst en het omliggende gebied, de effecten daarvan worden

² <https://binckhorstbereikbaar.nl/documenten/2022/Plan-MER%20CIDB%20Hoofdrapport.pdf>

meegenomen in het planMER. De visie voor het gebied is vastgelegd in de Structuurvisie CID. Voor meer informatie over deze visie en de samenhang van de verschillende projecten - zoals de Vlietlijn en de doorontwikkeling van Binckhorst kunt u terecht op de site: <https://projecten.denhaag.nl/gebied/central-innovation-district/>.

Er wordt voor de beoordeling van de Vlietlijn in het planMER meerdere inpassingsvarianten onderzocht binnen variant 1T alsmede bureauonderzoek naar geluid- en trillinghinder. Als daaruit blijkt dat wettelijke normen worden overschreden, zullen mitigerende maatregelen worden voorgesteld.

Nut/Noodzaak

Nr	z.	Unieke zienswijze	Antwoord
1	6	Kunt u in beeld brengen hoeveel bewoners vanuit de Binckhorst met de tram richting Rijswijk danwel Delft zouden willen gaan? De meest logische mobiliteit vanuit de Binckhorst gaat richting Den Haag Centraal en Den Haag HS (vanwaar men ook weer snel in Delft/Rijswijk is). Als dit het geval is, lijkt een beperkte OV-oplossing naar deze stations van grotere meerwaarde dan een overlastgevende oplossing over de Geestbrugkade.	Uit de vervoerwaardestudie uitgevoerd ten behoeve van het masterplan bereikbaarheid CID Binckhorst (RIS315267) blijkt dat er met de nieuw tram circa 3200 reizigers per dag tussen de Binckhorst en Rijswijk/Delft reizen.
23	20	Allereerst ontbreekt een overtuigende en goed onderbouwde analyse van de noodzaak van deze tramlijn over de GBW (Geestbrugweg). De veronderstelling dat toekomstige bewoners van de Binckhorst massaal gebruik zouden maken van deze tram om naar Rijswijk en Delft te reizen, is gebaseerd op onduidelijke en onrealistische aannames. De trein naar Delft biedt al een snellere en meer directe verbinding voor deze reizigers. De verminderde vraag naar tramverbindingen na de opheffing van tramlijn 10 tussen Station Voorburg en Rijswijk bevestigt dat er geen dringende behoefte is aan deze nieuwe lijn. Een uitgebreide verkeersanalyse ontbreekt bovendien, wat de basis van dit voorstel zwak maakt.	Verkeersonderzoek is onderdeel van het planMER. Zie algemene toelichting
1	1	Gezien de grote verwachte belasting voor de buurt, zowel voor wat betreft verkeersveiligheid, geluid als trillingen, is het niet juist slechts één variant voor de Vlietlijn (de variant 1T) te onderzoeken. In het kader van het planMER zijn hiervoor significante bezwaren ingebracht, waar geen adequate motivatie tegenover is gezet door de betrokken gemeenten.	Zie algemene toelichting. In het masterplan bereikbaarheid CID Binckhorst (RIS315267) is de afweging en keuze voor variant 1T opgenomen.

19	66	Er mist nog steeds de essentie van de aftakking van de Vlietlijn van Den Haag CS over Binckhorstlaan en Maanweg naar station Voorburg. Welk doel dient de aftakking via Maanweg naar station Voorburg? Zeker zolang deze lijn geen vervolg krijgt, richting Zoetermeer naar de wijk Ypenburg. Een NRD en plan-MER mogen er niet alleen op gericht zijn om de nieuwe bewoners rondom Melkwegstraat en Saturnusstraat te bedienen. Er moet ook gekeken worden naar de negatieve effecten voor de huidige bewoners binnen het hele plangebied. Er loopt al een NS-lijn van Den Haag CS naar Voorburg station. En alle busverbindingen die Voorburg station aandoen (m.u.v. lijn 23) komen van en gaan naar Den Haag CS. De bussen 26 en 28 gaan hierbij door de Binckhorst. Voorburg station is geen intercitystation meer. Dus voorbij Zoetermeer zal men niet in Voorburg uitstappen maar met intercity doorreizen naar Den Haag CS. Voorburg-West zal met deze aftakking op twee cruciale kruispunten geconfronteerd worden met forse beperkingen voor autoverkeer en in mindere mate voor fietsverkeer/langzaam verkeer nl. bij de T-kruising Binckhorstlaan en Maanweg en kruising Regulusweg - Westenburgstraat met Maanweg. Daarnaast gaat de aanleg van deze aftakking het lokale verkeer tussen Leidschendam en Voorburg naar Rijswijk fors beïnvloeden; het lijkt dan noodzakelijk om via Prins Clausplein of via Schenkkade en Rijswijkse Haagweg te moeten omrijden: een fors langere weg.	Zie algemene toelichting.
----	----	--	---------------------------

19	68	Voor het MER-onderzoek in Voorburg is het essentieel om voor deze locaties specifieke aspecten en criteria te beoordelen. Er is echter geen behoefte aan gedetailleerd kwalitatief onderzoek; in plaats daarvan moet de focus liggen op kwantitatieve analyses. Verderop wordt vermeldt welke milieuaspecten mee moeten worden genomen volgens deze zienswijze: a) Verkeers- en vervoersprognose (inclusief behoefte aan OV vanuit doelgroep nieuwe woningbouw); b) Het standstill-beginsel (houdt in dat bij nieuwe ontwikkelingen zoals de aanleg van een tram, de kwaliteit van de leefomgeving niet mag verslechteren ten opzichte van de huidige situatie); c) Geluidhinder tram straat en brug (denk aan Binckhorstbrug, Broekslootbrug, Geestbrug), ochtend, middag, avond en nacht; d) Trillingen straat en brug (Binckhorstlaan, Mariannelaan, Binckhorstbrug, Broekslootbrug, Geestbrug) dag en nacht (vanwege effect staal op zandgrond); e) Snelheid en frequentie tram; f) Ontsluiting wijken Voorburg-West en veilige bereikbaarheid nutsfuncties en scholen in de wijk g) Lichtvervuiling; h) Rijtijden; i) Effecten ochtendspits; j) Effecten op grondwaterpeil tijdens bouwen en structureel; k) Effecten op gezondheid, fysiek en mentaal; l) Effecten op bereikbaarheid hulpdiensten; m) Parkeerruimte; n) Luchtkwaliteit; o) Alternatief voor tram, zoals EV-(elektrische) buslijnen.	In de MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID Binckhorst zijn verscheidene tracés en modaliteiten (incl. bus) voor de Vlietlijn tegen elkaar afgewogen. Hier kwam variant 1T uit als voorkeursvariant. Deze variant wordt nu verder uitgewerkt en ingepast, en wordt opnieuw beoordeeld in samenhang met de andere ontwikkelingen in de Binckhorst. a) In het MER - onderzoek worden verkeersprognoses uit het Verkeersonderzoek de Vlietlijn gebruikt. b) Of- en in welke mate er wordt voldaan aan het stand-still-beginsel, wordt in brede zin in het planMER onderzocht. Dit volgt uit de som van alle effecten op de leefomgeving. c) Geluidhinder tram straat en brug (denk aan Binckhorstbrug, Broekslootbrug, Geestbrug), ochtend, middag, avond en nacht: dit wordt onderzocht in het geluidmodel. Specifieke typen geluid zoals booggeluid en de klap die op kan treden bij het betreden en verlaten van de Geestbrug en Broekslootbrug wordt kwalitatief beoordeeld, het is niet mogelijk om dit in het geluidmodel te verwerken. d) Trillingen straat en brug (Binckhorstlaan, Mariannelaan, Binckhorstbrug, Broekslootbrug, Geestbrug) dag en nacht (vanwege effect staal op zandgrond): er vindt een kwantitatief trillingsonderzoek plaats waarin deze elementen meegenomen worden. e) Snelheid en frequentie tram: deze informatie beschrijven we in het planMER f) Ontsluiting wijken Voorburg-West en veilige bereikbaarheid nutsfuncties en scholen in de wijk; dit beschrijven we kwalitatief in het planMER, aangevuld met kwantitatieve informatie over verkeersdoorstroming o.b.v. verkeersmodel g) Lichtvervuiling; lichtvervuiling in brede zin beschrijven we kwalitatief, het is niet mogelijk
----	----	--	---

			dit te kwantificeren. Specifiek voor het risico op lichtinschijning door de Vlietlijn voeren we een ruimtelijke analyse uit. h) Rijtijden: rijtijden volgen uit het verkeersonderzoek en worden in het planMER beschreven i) Effecten ochtendspits: effecten op verkeer en leefomgeving volgen uit het verkeers-, luchtkwaliteit- en geluidonderzoek en worden in het planMER beschreven j) Effecten op grondwaterpeil tijdens bouwen en structureel: deze effecten worden onderzocht in het planMER k) Effecten op gezondheid, fysiek en mentaal: effecten op de gezondheid die een ruimtelijke component hebben (luchtkwaliteit, geluidoverlast, toegang tot groen, etc.) beschrijven we in het planMER. Effecten op de mentale gezondheid vallen daar buiten. l) Effecten op bereikbaarheid hulpdiensten: deze effecten beschrijven we in het planMER m) Parkeerruimte: deze effecten beschrijven we in het planMER n) Luchtkwaliteit: deze effecten beschrijven we in het planMER o) Alternatief voor tram, zoals EV-(elektrische) buslijnen: hier gaan we niet op in het planMER. Alternatieven voor de tram zijn als onderdeel van de MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID Binckhorst onderzocht.
--	--	--	--

12	79	De noodzaak van de komst van de tram is nog steeds onvoldoende aangetoond. Er lijken prima OV-alternatieven beschikbaar die niet nader onderzocht worden op dit moment. De mededeling is steeds weer: "Dat is een gepasseerd station". Als bewoner vind ik dit onbegrijpelijk. Het gebruik van de peperdure tunnel als onderdeel van de Rotterdamse baan blijft ver achter bij de verwachtingen. We voorzien dat dit met de tram ook zo gaat lopen. Maar als de infrastructuur is aangepast, is er geen weg terug. De tram wordt er nu doorheen geduwd vanuit Den Haag, maar de gemeente Leidschendam-Voorburg heeft hier een eigen positie in te nemen. 'Nee' is ook een antwoord als blijkt dat de nadelen vele malen groter zijn dan de voordelen.	Zie algemene toelichting.
9	102	'Nee' is ook een antwoord als blijkt dat de nadelen vele malen groter zijn dan de voordelen. DE KONINGSCORRIDOR =metro Z'meer-Binckhorts-CSScheveningen) hangt al jaren in de lucht was in 2004 "TREKVLIEETTRACÉ "Het heeft grote voordelen ,grote impuls voor de regio en meer rust in Voorburg als voorstad voor wonen en passende kantorenVRAAG 3: waarom heeft U dit niet onderzocht	Zie algemene toelichting. In de vorige fase, de verkenning, is een ondergrondse optie onderzocht. Rapportage Tracéafweging Zeef 1 (RIS 315267) Deze is afgefallen vanwege de slechte technische maakbaarheid, het niet passen bij de tijdigheid van het verstedelijkingsprogramma en de zeer hoge kosten ten opzichte van het doelbereik.

	170	De plannen voor de Vlietlijn dragen niet bij aan de bereikbaarheid en vormen een extra belasting voor de leefbaarheid van het dorp (Voorburg) met ruim 40.000 inwoners en met name de inwoners van 'West en Oud', de toekomstige woonwijk Binckhorst, het wereldberoemd historisch erfgoed (Huygens'Hofwijck) en de ecologische infrastructuur rond de Broeksloot en de Westvlietweg. Er ontstaat ook een historische kans. De aanleg van bijvoorbeeld de Gaasperdammer tunnel bij Amsterdam als ook de Rotterdamse baan (ook onder dichtbevolkt Voorburgs grondgebied door) bewijzen dat er een unieke kans is om de Vlietlijn, NS-spoor en Utrechtsebaan in een keer ondergronds aan te leggen: een bouwproject dat een enorme economische, innovatieve impuls zal genereren en bovendien de leefbaarheid van een groot deel van Den Haag en Leidschendam-Voorburg ten goede zal bevorderen. Naast de ontwikkelingen rond 'de Vlietlijn' is dit een kans die Rijk, provincie, gemeenten niet aan zich voorbij mogen laten gaan en de inwoners van Haaglanden, de gebruikers van OV en auto en de liefhebbers van onze vaderlandse historie niet mogen onthouden. De NS-lijnen en de Utrechtsebaan vormen immers al een massief betonnen inbreuk op onze historische dorpskern, daar past geen verdere aantasting bij, hooguit ontlasting. We hebben in Leidschendam-Voorburg twee exemplarische voorbeelden van ingrijpende infrastructuur die onder de grond zijn aangelegd. De BoogieWoogie-tunnel en de N14. De laatste zelfs met een parallelle tunnel voor tramlijn 19. Wij dringen er dan ook op aan om ook dit te blijven onderzoeken.	Zie algemene toelichting. Een tunnel in Rijswijk of Leidschendam-Voorburg is geen onderdeel van de scope.
35	35	Als bewoner van deze gemeente verwacht ik ook van de gemeente dat zij een eerlijk beeld geeft van de gevolgen van de komst van de tram. Waar zitten de voordelen, waar gaat het pijn doen en wat staat daar tegenover? Want iets opleggen zonder duidelijk te maken wat de benefits zijn, is niet reëel en getuigt niet van het serieus nemen van bewonersparticipatie.	In de verkenningsfase is expliciet ingegaan op de (onderscheidende) voor- en nadelen van de verschillende oplossingsrichtingen. Hier is ook de keuze voor de tram (het voorkeursalternatief) op gebaseerd. In deze fase worden de effecten als onderdeel van het planMER meer in detail onderzocht. Het planMER wordt tezamen met het ontwerp Gebiedsprogramma ter visie gelegd.

	146	Aan de andere kant ligt er het voorstel van een aftakking van de Vlietlijn van Den Haag Centraal via de Haagse Binckhorstlaan en Maanweg naar het Station Voorburg. Wat is de essentie van de aanleg nu al van dit stuk HOV-traject, als het eigenlijk blijkbaar de Haagse bedoeling is om die lijn later door te trekken naar Ypenburg en Zoetermeer en aan Haagse zijde naar Scheveningen. Nu halfbakken oplossingen vinden voor dit trajectonderdeel langs de ecologische zone van de historische Broeksloot, bij het drukke verkeerskruispunt van Maanweg/Regulusweg/Westburgstraat en oprit naar A12 en langs Opa's veldje en scouting naar het Stationsplein van Voorburg, zonder na te denken over hoe het verder moet met die 'Koningscorridor' boven/langs/onder het Huijgenshuis verder naar Ypenburg en Zoetermeer, leidt tot halfbakken oplossingen die later mogelijk blijken heel anders te moeten worden opgelost en qua uitgaven dan te worden tot verspild belastinggeld. Het lijkt erop dat dit traject noodzakelijk is voor de Binckhorst om via een halte aan bij de Melkweg de nieuwe bewoners van de Binckhorst langs de Maanweg, Melkweg en Saturnustraat een directe verbinding naar Den Haag CS te bieden en het Station Voorburg. De essentie van de rit naar het station Voorburg ontgaat mij volledig, zolang dit traject niet doorgelegd wordt naar Ypenburg en Zoetermeer. Station Voorburg is geen intercity-station meer. Alle bussen die er stoppen hebben hun vertrekpunt in Den Haag CS (richting Leidschendam, Voorschoten, Leiden) met uitzondering van lijn 23. Reizigers met bestemming verder dan Zoetermeer zullen altijd kiezen voor intercityverkeer naar Den Haag CS en dan naar de Binckhorst i.p.v. de stoptrein te nemen via Voorburg-station. Belangrijk is vast te stellen dat als dit tracé wordt aangelegd hoe de verdere doortrekking naar Ypenburg en Zoetermeer wordt vormgegeven. Want nog meer afsnoepen van het historische erfgoed van het internationaal zo bekende Huygenshuis is niet acceptabel. Dat betekent een keuze voor of een extra bovengronds viaduct over de Vliet of een ondergrondse doorgang onder de Vliet door, met beide consequenties voor het historische erfgoed van Huygens.	Zie algemene toelichting
19	64	Naast de beperkte scope voor de omgeving van de Vlietlijn en het niet meenemen van de volledige verkeerssituatie in het beschouwde gebied wordt de scope ook beperkt tot 2040 en een doorkijk naar 2050 (zie pag. 13, middenin). Geen aandacht wordt besteed aan toekomstige ontwikkelingen op langere termijn. Dit terwijl het College van Rijksadviseurs in haar recente adviesbrief (5 december 2023) over 'verstandig verdichten rond OVknooppunten' juist aangeeft dat nu al rekening moet worden gehouden met toekomstige infrastructurele ontwikkelingen. In de NRD nu wordt de ambitie om een Huygenstunnel en een Koningscorridor niet in de beschouwing meegenomen, terwijl deze uiteindelijk tot mogelijk veel betere oplossingen zouden kunnen leiden dan de nu gekozen en zeer beperkende oplossingen.	In 2021/2022 is de MIRT-Verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst doorlopen. In deze verkenning werd onderzocht hoe de Binckhorst via een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding het best ontsloten zou kunnen worden. Het resultaat van deze verkenning was een tram met voorkeursvariant 1T. Deze voorkeursvariant wordt in het gebiedsprogramma dat in dit planMER beoordeeld wordt, ingepast in de omgeving.

		Langzaam verkeer	
1	2	Op p. 16 van het Arcadisrapport wordt aangegeven dat de ruimte voor fietsers en voetgangers geen onderdeel is van de beoordeling van de Vlietlijn en het bijbehorende pakket aan mobiliteitsmaatregelen. Aangezien de Vlietlijn hier wel aanmerkelijke effecten op heeft, onder andere op de schoolroutes die hier lopen, verzoeken wij u dit wel mee te nemen in uw beoordeling.	Wij volgen uw advies op en zullen de ruimte voor fietsers en voetgangers ook als onderdeel van de beoordeling van De Vlietlijn in het planMER meenemen.
1	8	Ik verzoek u specifiek aandacht te hebben voor de fietsroutes richting scholen (middelbaar en basisschool, aangezien de basisscholen in Voorburg West voor 50% door kinderen uit Rijswijk bezocht worden).	Aandacht voor (schoolgaande) fietsers en voetgangers in Voorburg en Rijswijk wordt in het plan-MER onderzocht onder het aspect 'langzaam verkeer'. De veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers wordt meegenomen in de beoordeling.
23	22	We zijn het er allemaal over eens dat de veiligheid op de Geestbrugweg dringend verbeterd moet worden. Dit is een belangrijk punt van zorg voor de bewoners van Rijswijk en omliggende wijken. De huidige situatie met veel verkeersbewegingen, slechte zichtlijnen en beperkte ruimte voor fietsers en voetgangers is onhoudbaar. Er moet echter gezocht worden naar oplossingen die de veiligheid verbeteren zonder de wijk Cromvliet af te sluiten of te belasten met onnodige overlast en schade. Veiligheid mag niet ten koste gaan van leefbaarheid en bereikbaarheid.	De effecten op verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid worden onderzocht in dit planMER. Ruimte voor fietsers en voetgangers wordt ook als onderdeel van de beoordeling van De Vlietlijn meegenomen. De veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers wordt ook meegenomen in de beoordeling. Het is bij elk maatregelpakket een harde randvoorwaarde dat iedere buurt bereikbaar blijft voor autoverkeer. Afhankelijk van de te nemen verkeersmaatregelen kan de bereikbaarheid per richting veranderen.
3	46	Wat is het verschil tussen fietsvoorzieningen en fietsenstallingen. Verder is de vraag wat het beslag op de omgevingsruimte zal zijn en, welke omgevingsruimte wordt hierin betrokken	Fietsenstallingen zijn fiets-parkeerplekken. Fietsvoorzieningen betreffen alle zaken die te maken hebben met het faciliteren van fietsen, dus ook fietspaden, fietsverhuur, etc. Het ruimtebeslag van fietsvoorzieningen wordt in het planMER onderzocht en beschreven.
4	50	Criterium 2: De gemeente Den Haag heeft een OV-halte gepland aan de overzijde van de Broeksloot, om deze route over de Maanweg (ten opzichte van logischer routevarianten) te onderbouwen zullen er ook reizigers vanuit Voorburg meegenomen zijn in de tellingen om aan een verantwoorde bezetting te komen, maar de tramlijn die het Voorburgse deel van dezelfde route bediende is jaren geleden al afgeschaft vanwege het gebrek aan	De brug heeft als doel om zowel voor een deel van Voorburg een tramhalte op loopafstand te realiseren als ook de loopafstanden tussen

		reizigers. Het bruggetje zou om deze reden dus ook geen prioriteit moeten hebben voor onze gemeente, want het weegt niet op tegen de nadelen	herkomst en bestemmingen in Binckhorst en Voorburg west fors te verkorten.
4	52	Criterium 4: Veel gehoord stedenbouwkundig argument is het belang van de 'doorwaadbaarheid' van deze gebieden aan weerszijde van de Broeksloot en de verbinding en het Centrum van Voorburg. Maar met de 2 reeds aanwezige bruggen (Binckhorstlaan en Westenburglaan) wordt die verbinding al meer dan voldoende en op logische plekken verzorgt. Het bruggetje in het verlengde van de Heeswijkstraat voegt daar ook op dit punt niets aan toe.	De effecten op duurzame mobiliteit (bevorderen langzaam verkeer en OV, ruimte voor fietsers en voetgangers) en ruimtelijke kwaliteit wordt in het plan-MER onderzocht. De brug heeft als doel om zowel voor een deel van Voorburg een tramhalte op loopafstand te realiseren als ook de loopafstanden tussen herkomst en bestemmingen in Binckhorst en Voorburg west fors te verkorten.
19	70	De thema's op pagina 11 (thema ruimtegebruik) van de NRD moeten worden aangevuld met: a. Langzaam verkeer: fietsverbinding Westvlietweg/Hoekweg kruising Pr. Mariannelaan (i.v.m. beoogde tramhalte), en te onderzoeken of de halte op de Pr Mariannelaan niet opgeschoven kan worden op de Geestbrug of er na. b. Fiets- en voetgangersverbinding Heeswijkstraat naar halte Maanweg i.v.m. kruising Pr. Mariannelaan. c. Fiets- en voetgangersverbinding Flaviusstraat/Paradijsstraat. d. Fiets- en voetgangersverbinding Corbulokade/Overburgkade. e. Voldoende fietsvoorzieningen voor stalling bij de tramhaltes. Het college stelt voldoende mogelijkheden te zien voor groen versterking. Waar blijkt dat uit (mede in relatie tot de grote woningbouwplannen van de gemeente) en zijn daar middelen voor beschikbaar?	Ruimte voor fietsers en voetgangers wordt ook als onderdeel van de beoordeling van De Vlietlijn meegenomen, ook op de door u genoemde plekken. Aandacht voor fietsers en voetgangers in Voorburg en Rijswijk wordt in het plan-MER onderzocht onder het aspect 'langzaam verkeer'. De veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers wordt meegenomen in de beoordeling. Het ruimtebeslag van fietsvoorzieningen wordt in het planMER onderzocht en beschreven. Groenversterking is onderdeel van inpassing van De Vlietlijn en de effecten op groen worden in het planMER beoordeeld. Ten aanzien van de beschikbaarheid van middelen toetst het planMER op doelbereik.

19	73	Vraag, die in de MER-studie moet worden beantwoord, is, of de gevolgen voor de gemeenten Leidschendam-Voorburg en Rijswijk beperkt blijven tot het daar aangegeven grensgebied. Daarnaast valt bij de beoordeling van criteria het nodige op dat buiten beschouwing lijkt te zijn gelaten. Ook is niet duidelijk in welk gebied de effecten worden onderzocht. Hieronder volgt een opsomming per thema van aan te passen en toe te voegen punten: Thema mobiliteit Duurzame mobiliteit (aspect) a. Ruimte voor fietsers en voetgangers moet ook voor de Vlietlijn worden meegenomen. Er wordt alleen ingezet op langzaam verkeer en gebruik OV vanuit duurzame mobiliteit. Niet vanuit ruimte of veiligheid. Autoverkeer (incl. vrachtverkeer) blijft buiten beschouwing, terwijl toename elektrisch rijden van (vracht- en bestel-auto's) ook duurzamer is in een aantal opzichten. b. Verkeersveiligheid (aspect) c. Oversteekbaarheid (oversteekplaatsen): naast kwantitatief moet dit ook kwalitatief worden beoordeeld. Het gaat hierbij om veilige oversteekbaarheid voor alle soorten verkeersdeelnemers, waaronder ook kleine kinderen en bejaarden met een rollator. d. Capaciteit verkeersnetwerk (aspect) e. Capaciteit kruispunten: kwantitatief (aanpassen) waarbij ook speciale aandacht voor het kruispunt Prinses Mariannelaan - Parkweg – Laan van Nieuw Oosteinde.	In het planMER wordt een kaart met een plangebied opgenomen. Het plangebied geeft aan waar de maatregelen worden gerealiseerd, in het planMER zal worden onderzocht tot hoe ver de effecten van deze maatregelen reiken. Dat is op voorhand nog niet aan te geven. Hieronder gaan we in op de door u genoemde toe te voegen punten: a. Criterium Ruimte voor fietsers en voetgangers wordt ook voor de Vlietlijn beoordeeld. b. Verkeersveiligheid is onderdeel van het beoordelingskader en wordt dus meegenomen. c. Oversteekbaarheid wordt meegenomen in het planMER, ook met aandacht voor alle soorten verkeersdeelnemers. d. Capaciteit verkeersnetwerk is onderdeel van het beoordelingskader en wordt dus meegenomen. e. Capaciteit kruispunten is onderdeel van het beoordelingskader en wordt dus meegenomen. Het kruispunt Pr. Mariannelaan - Parkweg - Laan van Nieuw Oosteinde is hier onderdeel van.
6	84	We gaan er van uit- maar willen daar ook tzt de bewijzen van zien- dat de MER leidt tot varianten waarin de HOV zo goed mogelijk wordt benut, dus veel woon- en werkplekken nabij de haltes met daarbij veilige en aantrekkelijke langzaamverkeer-routes. Aangezien er wordt gesproken over het verminderen van autogebruik (autoluw) en het toevoegen van HOV, zal ook het verminderen van parkeervoorzieningen moeten worden bekeken. En het effect daarvan op de leefbaarheid en de bedrijvigheid/ bedrijfsvoering in het gebied.	De effecten van De Vlietlijn en de Doorontwikkeling Binckhorst worden in het planMER in samenhang gezien, inclusief effecten op langzaam verkeer en verkeersveiligheid. In de Binckhorst wordt uitgegaan van een transformatie en verdichting waarbij geheel op eigen grond in het parkeren zal worden voorzien. Daarop zal worden gestuurd met een beperking van het parkeren op de openbare weg in de Binckhorst en gereguleerd parkeren.

6	87	Op blz 13 bij opsomming waar aandacht voor moet zijn binnen de varianten kan onderscheid worden gemaakt in de beschrijving wat onder een goed leefklimaat wordt verstaan (groen, cultuur, sport, voorzieningen) en wat verbeteren van langzaam verkeer concreet betekent voor lopen en fietsen.	Op deze punten gaan we in, in het planMER. Er wordt een beschrijving in opgenomen van wat onder een goed leefklimaat verstaan wordt. Ook gaat het planMER in op de gevolgen van voorzieningen voor langzaam verkeer voor fietsers en wandelaars
18	89	DB heeft zich hiertegen verzet/ omdat haar bedrijfslocatie opgenomen is onder de bestemming 'transformatiegebied' (terwijl voor haar locatie geen transformatie beoogd is). DB heeft er voor gewaarschuwd dat de transformatie naar een (gemengde) woonlocatie weliswaar begrijpelijk is, maar kan conflicteren met de ruimtelijke effecten van de aanwezige (en te behouden) bedrijvigheid, zoals de betonmortelcentrale van DB. DB heeft steeds aandacht gevraagd voor de risico's met betrekking tot kruisend verkeer op maaiveldniveau. DB heeft ook benadrukt dat woningbouw in combinatie met de bedrijvigheid ook vanwege het geluid zorgvuldig aandacht verdient.	Door de Vlietlijn ter hoogte van Basal in het midden van de Binckhorstlaan te positioneren is er geen direct kruisend verkeer. De veiligheid van voetgangers en fietsers is wel een belangrijk aandachtspunt. Dit is ook besproken in het reguliere afstemmingoverleg tussen de gemeente en Basal. Er is afgesproken dat hier bij het ontwerp van de Vlietlijn goed naar wordt gekeken. Daarnaast is er overleg over het combineren van woningen en bedrijvigheid en specifiek de geluidcontouren van Basal en verduurzaming van hun bedrijfsvoering.
13	106	Er wordt gesproken over een brug over de Broeksloot van de Overburgkade naar de Maanweg. Deze brug is ook voor fietsverkeer bedoeld. Fietsverkeer dat via de Heeswijkstraat zich zal afwikkelen. Wat dit betekent voor deze straat waar ook scholen aan liggen is niet in beeld gebracht.	Effecten ten gevolge van de brug over de Broeksloot op het fietsverkeer in de Heeswijkstraat zullen worden beschreven in het planMER.
51	159	Voor het aspect veiligheid in het gebied Voorburg-West is mijns inziens onvoldoende aandacht in de concept NRD. U kunt uw demografische informatie als gemeente erop naslaan (ik neem aan met in gedachten het zorgvuldigheidsbeginsel dat u dat gedaan heeft?): we leven in Voorburg-West in een gebied met veel gezinnen. Ouders en kinderen willen veilig naar school of kinderopvang kunnen gaan en hebben u als gemeente daarbij nodig. Ook oudere en andere mensen maken zich zorgen over hun veiligheid. De fietsroutes in de wijk zijn smal, afgescheiden fietspaden zijn er niet, het fietsverkeer gaat steeds sneller en de drukte op de fietspaden met scooters, bakfietsen en fatbikes neemt toe. Daarbij komt dan een tram in twee richtingen met een regelmatige frequentie om de doorstroming van verkeer in Den Haag te bevorderen.	De effecten op veiligheid en specifiek langzaam verkeer worden onderzocht in deze planMER. Ruimte voor fietsers en voetgangers wordt ook als onderdeel van de beoordeling van de Vlietlijn meegenomen. De resultaten worden gebruikt bij de inpassing (ontwerp) van De Vlietlijn en de nieuwe inrichting van de weg. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de uitkomsten van het verkeersonderzoek en worden met dynamische simulaties de toekomstige verkeersstromen in kaart worden gebracht, inclusief verkeersveiligheid. Richtlijnen voor verkeersveiligheid zijn leidend voor inpassing van De Vlietlijn.

Verkeersonderzoek			
1	9	Bij het onderzoeken van verkeersveiligheid en mobiliteit graag aandacht voor hoeveel extra verkeer over de Geestbrugkade zal ontstaan, aangezien waarschijnlijk is dat deze route meer benut zal worden richting snelweg. Aangezien deze weg nu al druk en onveilig is, waarbij er geen goede fietsroute is en twee auto's elkaar niet kunnen passeren, zal gekeken moeten worden of ook hier bijvoorbeeld een knip noodzakelijk is.	Zie algemene toelichting
23	21	Daarnaast is er een gebrek aan onderzoek naar de verkeersbelasting op omliggende wegen. Met de geplande afsluiting van de Geestbrug en mogelijk de Westvlietweg, wordt verwacht dat het verkeer zich gaat opstapelen op de resterende routes. Wat zal de daadwerkelijke impact zijn op de reistijd en verkeersveiligheid? Een diepgaand verkeers- en capaciteitsonderzoek is essentieel om de haalbaarheid van dit plan te beoordelen. Tot die tijd is het onaanvaardbaar om een besluit te nemen dat zo'n groot effect zal hebben op het verkeer en de leefbaarheid in onze wijk.	zie algemene toelichting
2	26	Pagina 12 laatste regel Uit het Verkeersonderzoek De Vlietlijn van Royal Haskoning (15 oktober 2024) blijkt dat er m.b.t. het autoverkeer veel meer maatregelen noodzakelijk zullen zijn dan de maatregelen die in tabel 3.1 staan beschreven, om verkeerscongestie in de Binckhorst te verbeteren. Zelfs met maatregelen zullen de meeste kruispunten niet voldoen aan een doorstroomtijd van 90 seconden. Worden deze maatregelen meegenomen in de alternatieven, dan wel meegenomen in het Gebiedsprogramma? De variant dat er een extra op/afrit naar de A12 zou kunnen komen in het verlengde van de Mercuriusweg zien we hierin ook graag opgenomen.	In de uitwerking van het ontwerp van de Vlietlijn wordt nader onderzocht in hoeverre de maatregelen uit de maatregelpakketten uit het Verkeersonderzoek meegenomen worden. Enige mate van verkeersdruk zal in een centraal gelegen, dichtbevolkte wijk als de Binckhorst echter niet te vermijden zijn. De variant van een rechtstreekse aansluiting van de Neherkade/Mercuriusweg op de A12 is niet bij de mogelijke maatregelen meegenomen omdat deze verkeerskundig en ruimtelijk niet in te passen is.

35	33	Citaat pagina 2 en 3: "Er is een projectteam samengesteld waarin alle gemeenten vertegenwoordigd zijn. Wordt er ook daadwerkelijk samengewerkt? Dat is de vraag. Het gevoel leeft nu bij de bewoners van Voorburg-West dat Den Haag alles bepaalt en de gemeente Leidschendam-Voorburg volgt zonder een duidelijk standpunt in te nemen en de belangen van haar eigen bewoners te behartigen. Zeker die, die direct te maken krijgen met de overlast vanwege de werkzaamheden maar ook de blijvende overlast vanwege de gemaakte keuzes. Onvoldoende blijkt, dat de samenwerking tussen de gemeenten ook rekening houdt met de belangen van de bewoners en de nadelen ook echt tegen de voordelen afweegt." Citaat in verlengde van dit statement: Het feit dat bij het doen van onderzoek a (Westvlietweg autoluw) niet wordt nagedacht over het feit dat er ook een onderzoek b (verkeersonderzoek de Vlietlijn) loopt dat ingrijpt op de situatie van onderzoek a, en dat de werkzaamheden op elkaar moeten worden afgestemd, betekent al dat er niet goed wordt samengewerkt, en dat er straks twee plannen worden uitgevoerd die tot allerlei problemen kunnen (en zullen) leiden, zoals kostenverhoging samenloop tegenstrijdige situaties chaos op de weg het niet behalen van doelen a doordat doelen b gehaald worden of omgekeerd veel grotere overlast dan bij alleen a of alleen b kortom: er moet met een veel ruimere blik worden gekeken en niet met oogkleppen op naar a, en dan los daarvan naar het b.	In het planMER worden zowel Vlietlijn als doorontwikkeling in samenhang beoordeeld, en datzelfde geldt voor de uitwerking van beide initiatieven in de gemeenten. Effecten van de Vlietlijn op de doorontwikkeling of vice versa worden hierbij in beeld gebracht. Bij de onderliggende en raakvlakonderzoeken (Verkeersonderzoek De Vlietlijn en studie Westvlietweg) is bovendien gebruik gemaakt van dezelfde uitgangspunten. Bij de maatregelpakketten uit het verkeersonderzoek is bijvoorbeeld ook het effect op de Westvlietweg beschreven. Er is sprake van een intensieve samenwerking op gelijkwaardige basis, waarbij de betrokken gemeenten oog hebben voor zowel de lokale situatie als ook het groter maatschappelijk belang.
35	36	Ik vraag me af of er voldoende goed onderzocht is wat de impact is van de inpassing van de tram op de toch al grote verkeersknooppunten in Voorburg-West. Het vertrouwen ontbreekt dat hier voldoende zorgvuldig onderzoek naar is gedaan.	De impact hiervan is onderzocht in het kader van de verdere uitwerking van De Vlietlijn. Er heeft een verkeersonderzoek Vlietlijn plaatsgevonden die inzicht geeft in de verkeersafwikkeling. Deze studie is gedeeld met de deelnemers van de werkgroepen. En is te vinden op de website van project de Vlietlijn. www.devlietlijn.nl De uitkomsten van dit verkeersonderzoek worden betrokken bij de inpassing van de Vlietlijn en de vormgeving van kruisingen en wegvakken. De effecten op het verkeer en verkeersveiligheid worden in het planMER onderzocht.

35	37	Daarnaast moet de verkeersdiscussie zich niet alleen richten op een snelle doorstroming van/naar Den Haag maar ook op een veilige afwikkeling van zowel het autoverkeer als het fietsverkeer in het Voorburgse deelgebied.	In het Verkeersonderzoek dat is uitgevoerd langs het gehele tracé, dus ook in Voorburg, is aandacht voor verkeersveiligheid geweest. De effecten op veiligheid en specifiek langzaam verkeer worden onderzocht in het planMER. Ruimte voor fietsers en voetgangers wordt ook als onderdeel van de beoordeling van de Vlietlijn meegenomen. De resultaten worden gebruikt bij de inpassing (ontwerp) van De Vlietlijn. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de uitkomsten van het verkeersonderzoek en worden met dynamische simulaties de toekomstige verkeersstromen in kaart gebracht, inclusief verkeersveiligheid. Richtlijnen voor verkeersveiligheid zijn leidend voor inpassing van De Vlietlijn.
35	38	De tram zal zorgen voor opstoppen, sommige wegen worden eenrichtingsverkeer en er is een grote kans dat bepaalde wegen/ bruggen worden afgesloten voor autoverkeer. Hoe blijft de buurt waar ik woon goed bereikbaar met de auto en – heel belangrijk - voor de hulpdiensten?	Zie algemene toelichting
35	40	Het kruispunt ter hoogte van de Den Burghstraat, waar de Prinses Mariannelaan en Binckhorstlaan samenkomen, is een erg druk en gevaarlijk kruispunt. Hier moet straks ook een tram ingepast gaan worden. Hoe gaat de inrichting van dit kruispunt eruitzien en wat wordt er gedaan om de verschillende verkeersstromen (niet alleen autoverkeer!) in goede en veilige banen te leiden? De plannen hiervoor ontbreken nog.	Deze plannen worden uitgewerkt in het kader van de inpassing (ontwerp) van De Vlietlijn. Bij de uitwerking worden ontwerprichtlijnen en -normen voor veilige inrichting van kruispunten toepassingen.
4	49	Criterium 1: Nog meer extra verkeer door de Heeswijkstraat levert dus nog meer gevaarlijke situaties op in deze straat, waar al 2 basisscholen aan liggen. De T-kruising Overburgkade en Heeswijkstraat is nu al onoverzichtelijk met de smalle beschikbare rijstroken in 2 richtingen	Zie algemene toelichting

19	54	Voor een MER is vereist, dat een goede beschrijving wordt gegeven van de huidige situatie, het zogeheten referentiescenario. Dit ontbreekt helaas in de NRD. Momenteel kampt Voorburg-West al met ernstige verkeersproblemen, zowel in de ochtend als in de avondspits. Zelfs de kleinste verstoring op het omliggende wegennet leidt tot vastgelopen verkeer, met grote negatieve gevolgen voor de leefbaarheid in het gebied. Bij een file of ongeluk op de A4 wordt de Westvlietweg en Fonteynenburghlaan direct een sluiproute, wat verdere congestie veroorzaakt op de Prinses Mariannelaan en de Binckhorstlaan-Voorburg. Met andere woorden: zelfs zonder de verwachte toename van verkeer door de ontwikkelingen in de Binckhorst, dus alleen met autonome ontwikkelingen, staat de leefbaarheid in Voorburg-West al ernstig onder druk. Het plan van aanpak om in samenwerking met Rijswijk en Den Haag het verkeer efficiënt via de Rotterdamsebaan te leiden en Voorburg-West te ontzien, ontbreekt nog steeds, ondanks de motie van 30 mei 2023. Uit het recente verkeersonderzoek van de Vlietlijn (d.d. 15 oktober), uitgevoerd door RHDHV, blijkt bovendien dat de groei van het autoverkeer op de Rotterdamsebaan tegen 2040, afhankelijk van het gekozen HOV-maatregelenpakket, slechts tussen 0% en 3% zal toenemen ten opzichte van 2023, of zelfs met 2% nog verder kan afnemen. Dat kan toch niet de bedoeling geweest zijn bij de aanleg van deze peperdure tunnel?	In de Plan MER wordt de huidige situatie meegenomen, van deze referentiesituatie worden de verkeersproblemen en de gevolgen daarvan voor de leefbaarheid beschreven. De Knelpunten worden in beeld gebracht. In de plannen voor de Vlietlijn zijn ook maatregelen opgenomen om deze knelpunten met name in het gebied wat u aangeeft te verminderen. De verkeersafwikkeling en rol van de Rotterdamsebaan daarin is en blijft een aandachtspunt in onder andere de studie Verkeersnetwerk CID-Binckhorst van de gemeente Den Haag.
19	55	De kruispunten Maanweg – Regulusweg - A12 en Maanweg - Westenburgstraat kunnen het verkeer nog net aan na de aanpassingen van enkele jaren geleden. Ook zonder de tram die deze kruising passeert zal de groei van het verkeer vanuit de Binckhorst tot ernstige problemen leiden. Voor de kruisingen op de Prinses Mariannelaan met de tram zijn wij weer terug in de tijd toen de trein nog gelijkvloers de Prinses Mariannelaan kruiste. Er moet van grof naar fijn gewerkt worden. M.a.w. wat kunnen deze twee grote knelpunten aan en hoe zou je dat moeten oplossen? Waarbij een eindstation (motie dd. 30 mei 2023) op de Maanweg, bijvoorbeeld ondergronds, verkend moet worden.	In het Verkeersonderzoek Vlietlijn worden vier maatregelpakketten onderzocht die tot doel hebben om doorgaand verkeer in het gebied te beperken. De effecten op buurniveau worden in het planMER kwalitatief beschreven en gewogen. Een alternatieve plaats van een eindhalte op de Maanweg wordt onderzocht in het planMER.
19	57	De aftakking naar Rijswijk van de tram via de Binckhorstlaan/Geestbrugweg en verder wordt in de discussie gedomineerd door de vraag of de doorgaande route over de Geestburg wordt geschrapt. Zowel voor Rijswijk als voor Leidschendam-Voorburg is de vraag of dit een gewenste situatie is, in verband met lokaal verkeer van en naar Rijswijk. Afsluiten van de Geestbrug voor autoverkeer betekent lange omrijroutes (via Schenkkade, Rijswijkseweg en Haagweg of via Prins Clausplein of Westvlietweg). Hetgeen juist meer mobiliteit (en dus uitstoot) oplevert.	Zie algemene toelichting

19	58	Leidschendam-Voorburg heeft de verantwoordelijkheid voor een goede afwikkeling van het verkeer op haar eigen grondgebied. De gemeenteraad moet zich daarbij afvragen hoe bewoners van Voorburg-West in de toekomst de wijk in en uit kunnen komen. Als de Westvlietweg een fietsstraat wordt, dan is de route over de Fonteynenburghlaan minder te gebruiken. De kruisende tram met de Prinses Mariannelaan wordt ook een barrière en Geestbrugweg verbinding wordt gestremd.	Zie algemene toelichting
19	60	a. Een visie van de gemeente Leidschendam-Voorburg (invulling van pagina 7 vrijwillig programma). De gemeente moet de uitdaging aangaan om met innovatieve denk- en oplossingsrichtingen te komen. Bestaande traditionele oplossingen zullen zeer waarschijnlijk niet voldoen. b. De grenzen van het studiegebied (pagina 5, kaartje Studiegebied Binckhorst, Arcadis 29.08.24) moeten worden vergroot zodat er integraal gekeken kan worden (kaartje en paragraaf 4.2. dus aanpassen). Hierbij moet ook het gebied van de omlegging van lijn 1 integraal worden meegenomen. Ook moeten de grenzen van het projectgebied worden vergroot naar het grondgebied van Voorburg, waarbij het gebied rondom de roze lijn o.a. Binckhorstlaan (Voorburg), Pr. Mariannelaan en Opa's veldje, Huygenstraverse, Stationsplein ook worden meegenomen. Evenals het kruispunt Prinses Mariannelaan – Parkweg - Laan van Nieuw Oosteinde en Laan van Nieuw Oosteinde tot aan Maanweg. c. In het regionale verkeersonderzoek moet de focus gericht zijn op de verschillende stromen verkeersdeelnemers, waarbij niet alleen verkeerstechnisch onderzoek nodig is maar ook verkeers psychologisch. En waarbij niet alleen naar de verkeersstromen van/naar Den Haag moet worden gekeken, maar ook naar de verkeersstromen richting Voorburg-West vanuit Leidschendam naar Rijswijk. d. De uitgangspunten voor een goed functionerend parkeerbeleid in Voorburg-West vaststellen. e. Een hoofdstuk 3.5. aan het NRD toevoegen "Gevolgen/doorontwikkeling VoorburgWest". Nu wordt slechts volstaan met alle accenten op de Binckhorst in hoofdstuk 3. Dit doet geen recht aan de specifieke kenmerken van de woonwijk Voorburg-West. f. Paragraaf 2.2.2. de participatie op fatsoenlijke wijze inbedden, waarbij inwoners kunnen meedoen en zich voorbereiden doordat de agenda en stukken ruim op voorhand worden gedeeld en waarbij ingegaan wordt op de inbreng van bewoners. g. De planning aanpassen in paragraaf 2.3. opdat de gemeenteraad van LeidschendamVoorburg eerst haar eigen visie als inbreng kan vaststellen	a. het Gebiedsprogramma is een verdere invulling van het Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst. Daarbij wordt de verbinding gemaakt met het huidig beleid (bv mobiliteit inclusief parkeren, leefbaarheid etc.). Op dit moment zijn er geen extra ambities, randvoorwaarden en richtlijnen meegegeven anders dan alle afgesproken zaken in het project de Vlietlijn. De overige lange termijn ambities, randvoorwaarden en richtlijnen voor Leidschendam-Voorburg liggen vast in de documenten die een opmaat zijn naar de Omgevingsvisie (Kompas voor de Leefomgeving, Bouwstenen voor de Omgevingsvisie en de Koersnotitie Omgevingsvisie). b. In het planMER wordt per beoordelingscriterium een passend studiegebied aangehouden. Voor een aantal criteria is dit gebied groter dan de kaart die in de NRD is opgenomen. c. Het Verkeersonderzoek de Vlietlijn besteed aandacht aan aspecten zoals herkomsten en bestemmingen en verschillende doelgroepen en motieven voor verkeersbewegingen. De veranderende verkeersstromen ten gevolge van individuele en gecombineerde maatregelen op het wegennet worden kwantitatief beschreven d. Zie punt a. e. In het planMER wordt ook aandacht besteed aan de gevolgen van het Gebiedsprogramma voor Voorburg-West f. Met verschillende vormen van participatie -

			zoals inloopbijeenkomsten, werkgroepsessies en online participatie via www.devlietlijn.nl - wordt de omgeving betrokken bij de inpassing van de tramlijn in Rijswijk, Leidschendam-Voorburg en Den Haag. In de participatiebijeenkomsten werkt het projectteam samen met bewoners, ondernemers en belangenverenigingen aan een zorgvuldige inpassing van de tram in het gebied. Waar mogelijk worden deze bijeenkomsten samen met de deelnemers voorbereid. g. Zie punt a.
--	--	--	--

19	63	De gevolgen die de doorontwikkeling van de Binckhorst en de aanleg van de Vlietlijn hebben voor de leefomgeving in aangrenzende buurgemeenten worden door het beschouwde studiegebied onvoldoende gedekt. Is de Westvlietweg op juiste wijze in het onderzoeksveld opgenomen? Daarover lopen twee onderzoeken die voor de gemeenten LeidschendamVoorburg (en met name Voorburg-West) en de gemeente Rijswijk (Leeuwendaalkwartier en overkant Geestbrugweg) ook van groot belang zijn. Namelijk het provinciaal onderzoek over de Westvlietweg (door Antea) en het Haagse onderzoek naar bedrijventerrein Westvlietweg (door Sweco) zijn ook van invloed op de verkeersstromen naar en vanuit de genoemde wijken in Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Bovendien is er onvoldoende aandacht voor de lokale verkeersstromen van rijdend verkeer tussen Leidschendam (vanaf the Mall/winkelcentrum Leidschendam) via winkelcentrum Julianabaan in Voorburg (over Prins Bernardlaan) naar het oude centrum van Rijswijk (via de Maanweg en Binckhorstlaan en Geestbrugweg). Denk ook aan Prinses Mariannelaan - Parkweg-Prinses Mariannelaan-Geestbrugweg.	In het planMER wordt een kaart met een plangebied opgenomen. Het plangebied geeft aan waar de maatregelen worden gerealiseerd, in het planMER zal worden onderzocht tot hoe ver de effecten van deze maatregelen reiken. Dat is op voorhand nog niet aan te geven. De gebiedsoverstijgende onderzoeken die uitgevoerd worden en die relevant zijn voor het planMER voor het Gebiedsprogramma, worden bij het planMER betrokken. Relevante resultaten van deze onderzoeken beschrijven we in het planMER. Bij de onderliggende en raakvlakonderzoeken (Verkeersonderzoek De Vlietlijn, Verkeersnetwerk CID-Binckhorst en studie Westvlietweg) is bovendien gebruik gemaakt van dezelfde uitgangspunten. Bij de maatregelpakketten uit het Verkeersonderzoek is bijvoorbeeld ook het effect op de Westvlietweg beschreven.
19	65	De voorgestelde Vlietlijn vanuit Den Haag CS over Binckhorstlaan en Geestbrugweg naar Delft zal veel problemen veroorzaken in de gemeenten Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Met name voor het plaatselijke autoverkeer. Bereikbaarheid en toegankelijkheid van de wijken Voorburg-West en de aan de Geestbrugweg-grenzende wijken in Rijswijk wordt voor autoverkeer zeer fors beperkt. In de huidige NRD worden de probleemkruispunten in Den Haag al vermeld, worden de Lekstraat en Binckhorstlaan/Supernovaweg al genoemd. Maar over de kruispunten in Voorburg-Oud (Laan van Nieuw Oostende), Voorburg-West (Prinses Mariannelaan) en Rijswijk (rondom Geestbrugweg) zien we weinig tot niets vermeld.	Deze kruispunten zijn onderdeel van het Verkeersonderzoek de Vlietlijn. De effecten op de verkeersdruk op wegen en kruispunten in de Binckhorst, maar ook in Voorburg en Rijswijk, worden in het planMER uitgebreid beschreven.
9	100	Wat verder nodig is, is dat alle lopende onderzoeken in de verschillende gemeenten op elkaar worden afgestemd. Zo is er recent een verkeersonderzoek gedaan voor de Westvlietweg (met als voorkeursvariant om de Westvlietweg autoluw te maken en de Tolbrug af te sluiten voor autoverkeer). Het verkeersonderzoek rondom De Vlietlijn is 15 oktober jl. gepresenteerd. Daarbij is geen rekening gehouden met het verkeersonderzoek van de Westvlietweg. Ook lijkt er geen rekening gehouden te worden met nieuwe verkeersbewegingen als gevolg van bijvoorbeeld de komst van nieuwbouw zoals de herontwikkeling van het Diaconessenterrein. Vraag 1 : Kunt U aangeven hoe ik naar winkelcentrum Herenstraat Rijswijk moet rijden met mijn auto (ik ben te oud voor een fiets en kan niet tillen)	In het planMER worden zowel Vlietlijn als doorontwikkeling in samenhang beoordeeld, en datzelfde geldt voor de uitwerking van beide initiatieven in de gemeenten. Effecten van de Vlietlijn op de doorontwikkeling of vice versa worden hierbij in beeld gebracht. Bij de onderliggende en raakvlakonderzoeken (Verkeersonderzoek De Vlietlijn, het Verkeersnetwerk CID-Binckhorst en studie Westvlietweg) is bovendien gebruik gemaakt van dezelfde uitgangspunten. Bij de

			maatregelpakketten uit het Verkeersonderzoek is bijvoorbeeld ook het effect op de Westvlietweg beschreven. In het planMER worden effecten op bereikbaarheid beschouwd. Iedere buurt blijft bereikbaar voor autoverkeer. Afhankelijk van de te nemen verkeersmaatregelen kan de bereikbaarheid per richting veranderen.
13	105	Het kruispunt ter hoogte van de Den Burghstraat, waar de Prinses Mariannelaan en Binckhorstlaan samenkomen, is een erg druk en gevaarlijk kruispunt. Hier moet straks ook een tram ingepast gaan worden. Hoe gaat de inrichting van dit kruispunt eruitzien en wat wordt er gedaan om de verschillende verkeersstromen (niet alleen autoverkeer!) in goede en veilige banen te leiden? De plannen hiervoor ontbreken nog. Niet duidelijk is of het een tram in een vrij liggend tracé zal worden of niet. Een vrij liggend tracé zorgt ervoor dat het gebied tussen de Binckhorstlaan/Pr. Mariannelaan en tussen de Arentsburghlaan/Hoekweg nagenoeg niet meer toegankelijk zullen zijn.	De impact hiervan is onderzocht in het kader van de verdere uitwerking van De Vlietlijn. Er heeft een verkeersonderzoek plaatsgevonden die inzicht geeft in de verkeersafwikkeling. De uitkomsten van dit verkeersonderzoek worden betrokken bij de inpassing van de Vlietlijn en de vormgeving van kruisingen en wegvakken. De effecten op het verkeer, bereikbaarheid en verkeersveiligheid worden in het planMER onderzocht. Zie verder ook de algemene toelichting.

40	114	Additioneel: Vanwege het nieuw aan te leggen en verlengde halteperron op de Prinses Mariannelaan ter hoogte van de Hoekenburglaan zal de wijk tussen de Prinses Mariannelaan en de Vliet in de nieuwe situatie met de tram alleen nog maar vanuit zuidelijke richting (komende vanaf de Geestbrugweg) ingereden worden en uitsluitend in noordelijke richting (de Prinses Mariannelaan) uitgereden worden. Dit gaat leiden tot grote problemen met de verkeersafwikkeling in de wijk. Omdat de Hoekweg momenteel alleen een wijk-uit straat is, en bovendien een hoofdfietsroute is, heeft dit tot gevolg dat de zeer smalle Arentsburghlaan de enige inrijdmogelijkheid zal zijn voor verkeer komende vanuit noordelijke richting (de Prinses Mariannelaan). Omdat deze straat nu ook wordt gebruikt voor uitgaand verkeer, onder meer vanuit het appartementencomplex Buitenplaats Hadriani, gaat dit voor zeer grote verkeersonveilige situaties zorgen. Auto's kunnen elkaar hier niet passeren. Bovendien wordt de leefbaarheid voor bewoners van de Arentsburghlaan onevenredig aangetast. De eveneens zeer smalle Den Burghstraat zal in de beoogde situatie de enige uitrijdmogelijkheid voor verkeer in zuidelijke richting naar de Geestbrug zijn. Deze uitrijdmogelijkheid wordt op dit moment weinig gebruikt vanwege de onoverzichtelijk situatie bij het fietspad op de kruising en het feit dat tegen de verkeersregels in een u-bocht bij de stoplichten moet worden gemaakt wil men richting de Geestbrug kunnen rijden. Dit betekent dat het grootste deel van het uitrijdende verkeer de Dominee Veldhoenlaan en Arentsburghlaan zal gaan gebruiken, terwijl dit ook de enige inrijdmogelijkheid voor verkeer vanuit noordelijke richting zal zijn. Deze straten zijn niet geschikt om zoveel verkeer af te wikkelen, laat staan dat de leefbaarheid voor bewoners van de straten onaanvaardbaar wordt aangetast. Deze complete verkeerschaos en de immense negatieve gevolgen hiervan voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in de Arentsburghlaan, de Dominee Veldhoenlaan, de Den Burghstraat en opvolgende straten moeten veel meer betrokken worden. In het verleden zijn er ook plannen geweest om de verkeerscirculatie van deze wijk aan te passen. Dit is destijds geblokkeerd door de politie die in haar advies onder meer heeft aangegeven dat hulpdiensten hierdoor niet meer op tijd in delen van de wijk kunnen komen.	De verkeersmaatregelen ter hoogte van de Prinses Mariannelaan en Geestbrug worden nog uitgewerkt. Het staat niet vast dat de Geestbrug een eenrichtingsweg wordt, dit is slechts één van de mogelijke alternatieven. Effecten van de verschillende alternatieven op verkeersstromen zijn in het Verkeersonderzoek de Vlietlijn kwantitatief onderzocht. In het planMER worden ze uitgebreid beschreven, inclusief de gevolgen voor de leefbaarheid. Zie verder ook de algemene toelichting.
----	-----	---	--

	144	In het door ons zo gewenste integrale verkeers- en vervoers-onderzoek zou mede opgenomen moeten zijn, het onderzoek naar de Westvlietweg dat door Antea namens de Provincie is uitgevoerd met als voorlopige uitslag dat de Westvlietweg deels een fietsstraat zou worden. Dat heeft gevolgen voor onze gemeente met name omdat de laatste vrije uitgang van Voorburg-west via de Tolbrug voor autoverkeer sterk beperkt dreigt te worden. En dat als ook een afsluiting voor lokaal verkeer tussen onze gemeente en die van Rijswijk werkelijkheid gaat worden. Een geïntegreerde visie over verkeers- en vervoerstromen in onze gemeente en van onze gemeente naar omliggende gemeenten ontbreekt en worden als losse afzonderlijke onderzoeken neergelegd, zonder ze in verband met elkaar te brengen. Ook het onderzoek dat de gemeente Den Haag laat uitvoeren door Sweco voor het bedrijventerrein aan de Westvlietweg beïnvloedt de verkeerstromen ook in onze gemeente. De daarin geopperde voorstellen voor omleiding van het zware verkeer via de Gavi-kavel en fietsverkeer onder de A12 naar de sportvelden en de MBO-school aan de noordzijde van de A12 en bij doortrekking van het OV-tracé vanuit Koningstracé naar Ypenburg en Zoetermeer een halte voor werknemers in dat bedrijventerrein, bepalen mede een toekomstvisie op het benodigde verkeer- en vervoerssysteem in en om onze gemeente.	In het planMER worden de effecten op doorstroming en bereikbaarheid onderzocht. Bij de onderliggende en raakvlakonderzoeken (Verkeersonderzoek De Vlietlijn, Verkeersnetwerk CID-Binckhorst en studie Westvlietweg/Vlietzone) is gebruik gemaakt van dezelfde uitgangspunten. Bij de maatregelpakketten uit het Verkeersonderzoek is bijvoorbeeld ook het effect op de Westvlietweg beschreven.
64	149	De concept NRD heeft voor Leidschendam-Voorburg een te smalle scope. Omdat blijkt dat de verkeerseffecten voor Voorburg groot zijn. Wat betreft Voorburg zullen de effecten nog groter zijn en zal het plangebied groter moeten zijn dan alleen de Binckhorst. Daarom zal ook het gebied rondom de Voorburgs Binckhorstlaan en de Pr. Mariannelaan plangebied moeten worden (tramtrace), hetzelfde voor de locatie rondom Opa's veldje en Stationsplein. Dat moet plangebied worden, inclusief de 2 kruisingen Maanweg met Westenburgerstraat/Regulusweg en Maanweg/Pr. Bernhardlaan kruising met de Laan van Nieuw Oosteinde (rondom het Wilhelminaviadukt) inclusief de oprit naar de A12 toe. Het gaat niet om de simpele aanleg van tram op maaiveld, maar de halve wijk Voorburg West gaat op de schop. Verregaande maatregelen zullen nodig zijn om de Geestbrug geschikt te maken voor fietsverkeer, inclusief de overstekende fietsers en brommertjes vanuit de snelfietsroute over de Hoekweg richting Den Haag. Maatregelen zullen nodig zijn om de nadelige effecten van de knip voor autoverkeer op de Geestbrug, waar ik geen voorstander van ben, op te heffen.	In het planMER wordt een kaart met een plangebied opgenomen. Het plangebied geeft aan waar de maatregelen worden gerealiseerd, in het planMER zal worden onderzocht tot hoe ver de effecten van deze maatregelen reiken. Dat is op voorhand nog niet aan te geven, Voorburg-West wordt er in elk geval beschreven.

64	150	Ervan uitgaande dat eventuele knip voor doorgaand verkeer er komt op de Geestbrug, begrijp ik dat bestuurlijk juridisch gecompliceerd is. Het gaat om een burg van de Provincie Zuid-Holland, die als overblijfsel van de (recente) gemeentelijke herindeling ligt in de gemeente Den Haag. Het afsluiten van de brug voor gemotoriseerd doorgaand verkeer vereist een verkeersbesluit van de provincie want die is verantwoordelijk voor instandhouding. Indien dat gepaard zou gaan met kentekenregistratie en een systeem van ontheffingen met kentekencamera toezicht, hebben de ontheffingen voor bewoners vooral betrekking op inwoners en ondernemers uit het omliggende gebied. Dat betekent dat de provincie toezicht gaat houden op de rechtmatigheid van de ontheffingen. Dat staat nog los van het feit dat de boetes van overtredingen niet de gemeentekas in vloeien maar naar de het Rijk. De provincie heeft daarmee wel de kosten van handhaving en toezicht, maar niet de baten. Terwijl het ook nog de vraag is of het afsluiten een concreet belang is van de provincie die optiek voldoende gronden aangedragen kunnen worden voor het door de Provincie Zuid-Holland te nemen verkeersbesluit. Dit betekent dat er meer aan de orde is dan een eventuele inpassing van en tram op maaiveld, de eventuele knip op de Geestbrug en de gevolgen daarvan voor de bereikbaarheid voor het gebied is ingewikkeld.	In het verkeersonderzoek is specifiek gekeken naar de impact van de Vlietlijn op verkeersdrukte en verkeersveiligheid, inclusief het effect van een 'knip' in de Geestbrug. Dit is een van de in het verkeersonderzoek onderzochte varianten. In totaal worden vier maatregelpakketten onderzocht die tot doel hebben om doorgaand verkeer in het gebied te beperken. De effecten worden in het planMER onderzocht, onder andere op bereikbaarheid, doorstroming, gezondheid en veiligheid. De Provincie is een van de opdrachtgevers van De Vlietlijn.
52	161	In het verleden zijn er ook plannen geweest om de verkeerscirculatie in deze wijk aan te passen. Dit is destijds geblokkeerd door de politie die in haar advies onder meer heeft aangegeven dat hulpdiensten hierdoor niet meer op tijd in delen van de wijk kunnen komen. Ook dit aspect is ten onrechte niet betrokken. De verkeerscirculatie is nu al niet optimaal. Verslechter de verkeerscirculatie echter niet voor bewoners en hulpdiensten in dit deel van Voorburg-West. U overweegt om een tramhalte te leggen voor de Hoekenburglaan, een straat die nu dé toegangsstraat is voor de omliggende straten. Met uw plan komt zowel een bereikbaarheids- als veiligheidsaspect in het gedrang. Bepaal de verkeerscirculatie en -veiligheid altijd vooraf met bewoners én hulpdiensten om de haalbaarheid van uw plannen te toetsen. Met een oog op alle algemene beginselen van bestuur: hoe is de bereikbaarheid van Voorburg-West meegenomen en specifiek verzoek ik u in te gaan op de bereikbaarheid van de Hoekenburglaan, Voorburg.	Onderdeel van de uitwerking van de Vlietlijn is een afweging over verkeersmaatregelen. De bereikbaarheid van de betreffende buurten is daarbij een aspect bij de afwegingen en de besluitvorming over de inpassing van de Vlietlijn Dit is inzichtelijk gemaakt in de Verkeerstudie Vlietlijn, welke gedeeld is met de deelnemers van de werkgroepen. En is te vinden op de website van project de Vlietlijn. www.devlietlijn.nl Voor de hulpdiensten zal gewaarborgd moeten worden dat alle buurten bereikbaar zijn.
	165	De wijkvereniging acht samenwerking bij de aanleg van een openbaar vervoerverbinding in verband met de ontwikkelingen op de Binckhorst zeer wenselijk en noodzakelijk. Dat vraagt niet alleen medewerking van de burens in Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg maar ook om begrip en acceptatie van argumenten die de plannen maar juist ook de leefbaarheid en bereikbaarheid van niet alleen de hele regio maar zeker ook ons deel van de gemeente Leidschendam-Voorburg. Dat laatste komt onvoldoende naar voren in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). De voorgestelde varianten doen op vele onderdelen geen recht aan de impact op leefbaarheid en bereikbaarheid van dit gebied en specifiek ook onze wijk Oud Voorburg en onze inwoners.	In het planMER worden effecten van de voornemens in het ontwerp-gebiedsprogramma op omliggende gebieden beschreven.

	169	De groene Vlietzone moet absoluut behouden blijven zonder verdere aantasting. Dit is namelijk van invloed op de verkeersontwikkeling van en naar de Westvlietweg en zal grote gevolgen hebben (zwaar verkeer) voor verkeer dat nu op basis van de NRD-plannen uit Voorburg-West geweerd zullen worden.	De Verkeersontwikkeling op de Westvlietweg is onderdeel van het verkeersonderzoek Vlietlijn en als zodanig onderdeel van het planMER.
26	9	De kruispuntenanalyse laat een aantal knelpunten zien. In de presentatie wordt gesteld dat daarom aanvullende maatregelen nodig zijn. Maar er wordt niet verder gekomen, dan te verwijzen naar het zogeheten 'Basispakket Mobiliteit + mobiliteitstransitie'. Het zou interessant zijn, als onderzocht zou zijn of de invloed van de afstelling van de verkeerslichteninstallaties op de betreffende kruispunten en aangrenzende wegen en routes hier mede debet aan zijn. Dat is echter buiten beschouwing gebleven.	Zie algemene toelichting
26	10	Op basis van de in de presentatie opgenomen cijfers kan wat mij betreft geen afweging van de gepresenteerde varianten plaatsvinden. Een beoordeling kan pas plaatsvinden indien: 1) als er een genormaliseerde situatie op de Binckhorstlaan is, zodat bij de nul-situatie uitgegaan kan worden van een normale uitgangssituatie. Die is, zoals vermeld, er nu en al geruime tijd niet. Met deze 'normale' situatie zou het model opnieuw doorgerekend moeten worden. 2) Als de dagdelen en de intensiteit van het autogebruik in beeld komen en op basis daarvan kan worden vastgesteld wanneer zich manifeste knelpunten voordoen en in welke mate en wanneer niet. 3) als er een beter inzicht is op de herkomst en bestemming van het verkeer op de drukste wegen. 4) als bekend is of de bestaande verkeerslichteninstallaties en op de aanrijroutes zo optimaal mogelijk zijn afgestemd op de toestroom van het verkeer. 5) als duidelijk is hoe het met lijn 1 zal gaan, omdat hier heb ik begrepen nog nader onderzoek naar wordt gedaan en overleg wordt gevoerd. Zonder dit onderliggend materiaal kan in ieder geval ik de varianten, noch de pakketten beoordelen.	In een planproces zoals dat voor de Vlietlijn en de doorontwikkeling is het niet met verkeersmodellen mogelijk om uitspraken te doen over een te verwachten verkeerssituatie in bijvoorbeeld 2030. De verkeersmodellen zijn echter wel gebaseerd op het huidige verkeersbeeld (denk aan de reismomenten, vervoerwijzen, herkomsten/bestemmingen in de bestaande stad). Deze studies hebben in het voorafgaande proces geleid tot de besluiten over de Vlietlijn en het basispakket mobiliteit. Deze verkeersonderzoeken zijn input voor het planMER.
26	12	Knip Oude Tolbrug en Westenbrug straat. Ook hier worden in de presentatie een belangrijk aantal nadelen genoemd. Ik wijs erop dat in het kader van de studies over de Westvlietweg het reconstrueren van deze weg tot een fietsstraat, tezamen met een andere ontsluiting van het bedrijventerrein (bij de A12) ten zuiden-oosten aan deze weg, de Westvlietweg minder aantrekkelijk maakt voor doorgaand verkeer, waardoor een knip op de oude Tolbrug geen duidelijke functie meer heeft. Ook deze variant wordt daarom door mij niet aanbevolen.	Wij zijn bekend met de studie over de Vlietzone. Echter de besluitvorming daarover moet nog plaatsvinden. In het kader van het besluit over de inpassing van Vlietlijn zal dit in samenhang met de studie Vlietzone worden gezien. Een mogelijke knip Oude Tolbrug is in het kader van Vlietlijn verkend als verkeerskundige ingreep die kan worden afgewogen tegen andere verkeersmaatregelen met een vergelijkbaar effect.

26	13	Afsluiten parallelbaan Binckhorstlaan. Deze variant lijkt mij ingegeven te zijn door het vastlopende kruispunt Neherkade/Binckhorstlaan. Er is in de presentatie een aantal nadelen genoemd. Een belangrijk nadeel is buiten beschouwing gebleven; namelijk dat deze parallelweg ook dient als ontsluiting van de wijk. Deze variant lijkt mij geen gelopen race, zolang de verkeerslichteninstallaties niet grondig is geanalyseerd en optimalisatie uitgesloten is.	Deze maatregel hangt direct samen met de andere onderzochte verkeersmaatregelen in het studiegebied. Deze andere maatregelen leiden tot een verschuiving van het verkeer naar o.a. de reeds zwaar belaste kruising Binckhorstlaan/Mercuriusweg. Daarom is de maatregel afsluiten parallelbaan onderdeel geworden van de maatregelpakketten. Eenvoudiger ingrepen, zoals het anders afstellen van de verkeerslichten, bleken in de afgelopen jaren maar een beperkt effect te hebben.
26	14	Stimuleren gebruik Rotterdamsebaan. De constatering dat de Rotterdamsebaan een vooral regionale functie heeft is niet opmerkelijk. Dit is immers 1 van de inprikkers van Den Haag. Dat een snelheidsverhoging tot meer gebruik zou leiden, is een theoretisch wensbeeld. Daar zijn andere maatregelen voor nodig. Het is bijzonder spijtig dat de Rotterdamsebaan slechts een beperkte functie heeft voor de Binckhorst, zeker voor het deel waar de meeste woningen komen. Het Omgevingsplan Binckhorst gaat zoals eerder vermeld uit van een belangrijke functie van de Rotterdamsebaan voor de Binckhorst. Dat blijkt in de nieuwe berekeningen niet te gaan lukken. Het verkeersonderzoek gaat aan deze tegenstelling niet alleen voorbij, maar verbindt er ook geen consequenties aan. Er zou nog eens goed moeten worden gekeken naar hoe het gebruik van de Rotterdamsebaan door bewoners, werknemers en bedrijven van de Binckhorst verbeterd kan worden.	Voor het te verwachten gebruik van de Rotterdamse baan is voor het planMER uitgegaan van het wegennet zoals dat naar de huidige inzichten in 2030/2040 aanwezig is. Onderdeel van de inpassing van de Vlietlijn is een maatregelenpakket dat het verkeer, in sterkere mate dan nu, het autoverkeer zal sturen naar de stedelijke hoofdwegen waaronder de Rotterdamsebaan. De tunnel verbindt het rijkswegennet met het stelsel van stedelijke hoofdwegen (Centrumring) en bedient een deel van de Binckhorst.
26	15	In de presentaties zijn enkele clusters van varianten in maatregelenpakketten weergegeven en is er ook nog een optie eenrichtingsverkeer opgenomen. Deze pakketten hebben allemaal de nadelen die ik vorenstaand al heb genoemd en die in mijn ogen te zwaarwegend zijn om 1 van die pakketten te kiezen.	De maatregelenpakketten zullen worden meegenomen in het planMER. Op basis van de effecten zal een afweging van de maatregelpakketten plaatsvinden. In verdiepend onderzoek met micro-simulaties worden bovendien combinaties van maatregelen uit de pakketten onderzocht.

26	16	Het onderzoek, of beter gezegd de analyse van een aantal verkeersmaatregelen, heeft mij er niet van overtuigd om voorstander te zijn van een variant of van een maatregelenpakket. Er zijn te veel nadelen of nadelige effecten aan verbonden om een van die oplossingen uit te voeren. Daarenboven is het doel en het nut van de oplossingen in het licht van de gepresenteerde cijfers nogal betrekkelijk. Voor de afwikkeling van het verkeer naar de rijkswegen is een verbetering van de toegankelijkheid en het gebruik van de Rotterdamsebaan van groot belang. Daar moet een plan van aanpak voor komen. Een belangrijke aanleiding om maatregelen te bekijken is de omlegging van lijn 1. Indien dat niet gebeurt (en dat is in mijn ogen een goede zaak) dan vervalt een van de belangrijkste aanleidingen voor de nu bekeken maatregelen. In dien lijn 1 niet wordt omgelegd wil dat overigens niet zeggen dat dan de Geestbrugweg, de Prinses Mariannelaan en de kruispunten niet moet aangepast. In het kader van de verkeersveiligheid en met het oog op betere fietsverbindingen is dat zeker nodig. Die verbeteringen zijn ook zonder de ontwikkeling van de Binckhorst noodzakelijk.	De maatregelenpakketten zullen worden meegenomen in het planMER. Op basis van de effecten zal een afweging van de maatregelenpakketten plaatsvinden. In verdiepend onderzoek met micro-simulaties worden bovendien combinaties van maatregelen uit de pakketten onderzocht.
12	36	De inpassing van de tramlijn in Voorburg-West is een ingrijpende infrastructurele operatie. Het bagatelliseren hiervan in de NRD als een 'kleine ingreep' is misleidend. Voor een MER is vereist, dat een goede beschrijving wordt gegeven van de huidige situatie, het zogeheten referentiescenario. Dit ontbreekt helaas in de NRD. Momenteel kampt Voorburg-West al met ernstige verkeersproblemen, zowel in de ochtend als in de avondspits. Zelfs de kleinste verstoring op het omliggende wegennet leidt tot vastgelopen verkeer, met grote negatieve gevolgen voor de leefbaarheid in het gebied. Zelfs zonder de verwachte toename van verkeer door de ontwikkelingen in de Binckhorst, dus alleen met autonome ontwikkelingen, staat de leefbaarheid in Voorburg-West al ernstig onder druk.	De inpassing van De Vlietlijn wordt door de opdrachtgevers zeker niet als kleine ingreep gezien. Dus de aanduiding "kleine ingreep" was in de NRD niet op zijn plaats. De referentiesituatie wordt beschreven in het planMER. Er heeft een verkeersonderzoek plaatsgevonden dat inzicht geeft in de verkeersafwikkeling. De uitkomsten van het verkeersonderzoek worden betrokken bij de inpassing van de Vlietlijn en de vormgeving van kruisingen en wegvakken. De effecten op het verkeer en verkeersveiligheid worden in het planMER onderzocht.
19	56	Bekend is dat Voorburg-West een fijnmazig en volgebouwd gebied is. Dit houdt in dat oplossingsrichtingen in samenhang gezien moeten worden. Er wordt bijvoorbeeld gesproken over een 'langzaamverkeer-verbinding' Heeswijkstraat naar de halte op de Maanweg, ter hoogte van de Melkwegstraat. Dit leidt tot andere verkeersstromen die vervolgens op de Prinses Mariannelaan en de Binckhorstlaan-Voorburg weer tot verdere verkeersdruk leiden. Dit heeft ook consequenties voor het fietsverkeer op het kruispunt Heeswijkstraat -Paradijsstraat (school) en de kruising met de Overburgkade.	Deze effecten worden in het planMER beschreven. Indien blijkt dat ongewenste effecten of situaties voortkomen uit het planMER, onderzoeken we welke oplossingen hiervoor mogelijk zijn.
9	101	Leidschendam-Voorburg heeft de verantwoordelijkheid voor een goede afwikkeling van het verkeer op haar eigen grondgebied. De gemeenteraad moet zich daarbij afvragen hoe bewoners van VoorburgWest in de toekomst de wijk in en uit kunnen komen. Daar maak	De effecten op veiligheid, parkeren en bereikbaarheid worden onderzocht in het planMER. We onderzoeken met behulp van

		ik me ernstig zorgen om. De tram zal zorgen voor opstoppen, sommige wegen worden eenrichtingsverkeer en er is een grote kans dat bepaalde wegen/ bruggen worden afgesloten voor autoverkeer. Hoe blijft de buurt waar ik woon goed bereikbaar met de auto en – heel belangrijk – natuurlijk ook voor de hulpdiensten? Een extra uitdaging is de toenemende parkeerdruk in Voorburg-West. Het inpassen van het tramtracé zal leiden tot groot verlies van parkeerplaatsen. Daarmee wordt de parkeerdruk nog hoger. Vraag 2: Kunt U aangeven nu waar ik in de toekomst mijn auto kan parkeren?	maatregelpakketten voor het autoverkeer of deze problemen op te lossen zijn. Het is bij elk maatregelpakket een harde randvoorwaarde dat wegen goed bereikbaar moeten blijven voor hulpdiensten. Iedere buurt blijft bereikbaar voor autoverkeer. Afhankelijk van de te nemen verkeersmaatregelen kan de bereikbaarheid per richting veranderen. Voor de hulpdiensten is het een harde randvoorwaarde dat alle buurten bereikbaar zijn. In Voorburg-West wordt gewerkt aan een aanvullende parkeerstrategie. Voor de korte termijn betekent dit: Aanpassen venstertijden blauwe zone aan de venstertijden van betaald parkeren in Binckhorst (ma tm zo 8-24h). Voor de middellange termijn betekent dit: Uitgifte van parkeeronthefingen in Voorburg-West afstemmen op het aantal parkeerplaatsen in de buurt.
	143	In het onderzoek van Royal Haskoning werden allerlei kruispunten in het Vlietlijntraject onderzocht op hun gevolgen op basis van afsluitingen van knooppunten (knips) als gevolg van het vrij baan geven aan de HOV van de Vlietlijn. Dat er voor Voorburg-west de in- en uitrijmogelijkheden van hun wijk op vier van de vijf uitgangen voor autoverkeer door het voorgenomen traject van de Vlietlijn fors worden beïnvloedt wordt nauwelijks goed in beeld gebracht. Al eerder is vorig jaar bij de planvorming van deze lijnen is daarop gewezen. Het lijkt erop dat onze gemeente en die van Rijswijk de tol mogen betalen voor een door de Gemeente Den Haag zo graag gewilde vrij liggende HOV-lijn, door afsluitingen voor het lokale autoverkeer in en tussen onze gemeenten. Afsluiting van de Geestbrug voor autoverkeer betekent voor inwoners van de gemeente Leidschendam-Voorburg en Rijswijk dat flink omgereden moet worden via het Prins Clausplein of via Schenkkade, Rijswijkseplein/-weg en Haagweg. Voor chauffeurs die ouderen die niet meer zelfstandig aan het OV kunnen deelnemen, ophalen om mee te kunnen doen aan activiteiten aan de andere kant van de Trekvljet betekent dat een enorme omweg. Dat zal de animo onder hen niet echt vergroten om dit soort 'mantelzorg' te verlenen, weet ik uit eigen ervaringen.	We onderzoeken of de tram opstoppen veroorzaakt en hoe dit te voorkomen is. We onderzoeken met behulp van maatregelpakketten voor het autoverkeer of deze problemen op te lossen zijn. Iedere buurt blijft bereikbaar voor autoverkeer. Afhankelijk van de te nemen verkeersmaatregelen kan de bereikbaarheid per richting veranderen. Voor de hulpdiensten is een harde randvoorwaarde dat alle buurten bereikbaar zijn.

25	28	Daarnaast moet het studiegebied breder zijn. In de te beschouwen situaties, 4.3, wordt het gebied Binckhorst genoemd en autonome ontwikkelingen. En in 4.2. het studiegebied wordt aangegeven dat dit gebied wordt bepaald door de reikwijdte van de effecten. Daarin worden geen contouren genoemd, maar wel een plaatje geschetst. Het studiegebied moet breder dan dat genoemde en geschetste gebied zijn. Een eventuele Vlietlijn en het eventueel afsluiten van de Geestbrug voor auto's heeft verkeerseffecten voor een gebied dat zich uitstrekt tot de Haagweg, Hoornbrug, Knooppunt Ypenburg, Jan Thijssenstraat, en Rijswijkseweg, Neherkade, en de wijken aan de Geestbrugweg en de Prinses Mariannelaan. De kans is groot dat er in dat gebied, op die wegen die met elkaar verbonden zijn, congestie en gevaarlijke verkeersituaties ontstaan. Het studiegebied zal daarom die omvang moeten hebben.	Het studiegebied voor wat betreft verkeerseffecten en daaruit volgende leefbaarheidseffecten is groter dan de schaal van de kaart die in de zienswijze genoemd wordt. Deze effecten worden onderzocht voor het gehele gebied dat in de zienswijze wordt genoemd.
3	44	Wat wordt bedoeld met: Smart Mobility, wijkhubs en deel- en MaaS concepten.	Smart Mobility betekent dat vervoer steeds meer digitaal wordt. Denk aan zelfrijdende auto's. Wijkhubs zijn plekken in de buurt waar je van het ene naar het andere vervoersmiddel kunt overstappen. Bijvoorbeeld fietsenstallingen of verhuurpunten bij tramhaltes of parkeerplaatsen. MaaS staat voor Mobility as a Service. Dit betekent dat je vervoer kunt regelen via een app. Via de app kun je zien wat beschikbaar is, betalen en reserveren. OV-fietsen bij treinstations zijn een voorbeeld van MaaS.
19	72	Het studiegebied wordt nu niet afgebakend in de NRD. In het plan-MER zal de omvang van het studiegebied per milieuaspect worden onderbouwd (zie pag. 15). Het studiegebied moet echter nu al volledig in beeld worden gebracht. Met name omdat de verkeersontwikkelingen van het in de toekomst beoogde gebruik van de Binckhorst (wonen, werken, bedrijvigheid, e.d.) milieueffecten hebben op een veel groter gebied, dan het plangebied.	Het studiegebied kan in deze fase van het onderzoek nog niet afgebakend worden, omdat dit volgt uit de effectbeoordelingen. Het studiegebied is, zoals u ook stelt, afhankelijk van hoe ver de verkeerseffecten reiken. Vandaar dat eerst de verkeerseffecten in beeld worden gebracht en op basis daarvan de studiegebieden voor de milieueffecten worden afgeleid.
Knip Geestbrug			
23	23	De afsluiting van de Geestbrug heeft niet alleen directe gevolgen voor de bereikbaarheid van de wijk Cromvliet, maar ook voor de lokale economie en werkgelegenheid. Veel bewoners in de wijk zijn werkzaam in sectoren waarin zij afhankelijk zijn van het vervoer	Het verkeersonderzoek Vlietlijn heeft plaatsgevonden en wordt ook beoordeeld in het planMER. De studie is gedeeld met de

		van gereedschap en materialen. Zij hebben geen realistische alternatieven zoals openbaar vervoer of thuiswerken. Een afsluiting van de brug zonder uitzondering voor bestemmingsverkeer zal deze bewoners letterlijk vastzetten, met aanzienlijke gevolgen voor hun werk en inkomen. Dit heeft een economisch domino-effect voor bedrijven en diensten in en rond Rijswijk. Er moet een grondige evaluatie komen van de reistijden en de verkeersafwikkeling in de spits, waarbij ook wordt gekeken naar de gevolgen van extra verkeersdruk op al overbelaste routes zoals de Neherkade. Wat is de werkelijke nieuwe reistijd voor bewoners die geen andere opties hebben dan de auto? Dit moet in detail worden uitgewerkt, inclusief de impact op kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers.	deelnemers van de werkgroepen. En is te vinden op de website van project de Vlietlijn. www.devlietlijn.nl Er zijn vier maatregelpakketten onderzocht waarin onder meer een mogelijke knip op de Geestbrug is verwerkt. Dit onderzoek brengt de effecten op de reistijden, verkeersdruk op het wegennet en de cyclustijden op kruispunten in beeld om een goede afweging mogelijk te maken.
1	7	Vanwege de verkeersdrukke en verkeersveiligheid (NB: dit is een schoolroute) is een tram over de Geestbrug zonder knip op de Geestbrug voor ons geen optie.	In het verkeersonderzoek wordt specifiek gekeken naar de impact van de Vlietlijn op verkeersdrukke en verkeersveiligheid, inclusief het effect van een 'knip' in de Geestbrug. Dit is een van de in het verkeersonderzoek Vlietlijn onderzochte varianten. De studie is gedeeld met de deelnemers van de werkgroepen. En is te vinden op de website van project de Vlietlijn. www.devlietlijn.nl
1	10	Indien een ernstig overlastgevende tram over de Geestbrugkade gelegd wordt, moet er ook een halte bij de Geestbrug komen. Anders zijn er voor de bewoners immers alleen nadelen en geen voordelen van de tram.	Aangrenzend aan de Geestbrug zijn inderdaad tramhaltes voor De Vlietlijn voorzien.
26	11	De knip op de Geestbrug. Omdat de Geestbrugweg en Prinses Mariannelaan wijkontsluitingswegen zijn en een verkeersverbinding tussen Leidschendam-Voorburg en Rijswijk vormen ligt een knip op de Geestbrug bepaald niet voor de hand. Er zijn ook te veel negatieve effecten, zoals de voorspelde toename van verkeer op de Rijswijkseweg en Haagweg en, vul ik aan, op de Nassaukade en doodlopende wegvakken waardoor min of meer ingesloten wijken ontstaan, zowel in Rijswijk, als in Leidschendam-Voorburg. Het autoverkeer tussen Leidschendam-Voorburg en Rijswijk zal een flinke omweg moeten maken, bijvoorbeeld via de rijkswegen, of via de Haagweg/Rijswijkseweg Neherkade. Dit is onder meer niet in het voordeel van de centra in Oud Rijswijk en Oud Voorburg. Als er al een knip zou moeten komen, dan zou die een zwaarwegend verkeersprobleem moeten oplossen, dat bovendien niet op een andere manier kan worden aangepakt. Uit de presentatie kan dat zwaarwegende probleem niet worden afgeleid. Weliswaar zijn er knelpunten bij kruispunten, maar de oorzaken ervan zijn niet in beeld gebracht. Omdat de negatieve effecten te groot zijn, moet deze variant worden afgewezen.	Zie algemene toelichting. De varianten worden afgezet tegen de bestaande situatie zonder knip.

26		Knip Binckhorstlaan ter hoogte van de Broeksloot voor autoverkeer. Deze oplossing zou nut kunnen hebben, indien er veel autoverkeer van en naar de Binkchorst via de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg rijdt, maar indien het verkeer van de Geestbrugweg en Prinses Mariannelaan dat rijdt via de Maanweg sterk dominant is, zoals het kaartje op bladzijde 10 suggereert, dan heeft deze knip een toename van het autoverkeer over de Prinses Mariannelaan tot gevolg. In dat geval ontstaat er een verslechtering van de huidige situatie. Niet doen dus in dat geval.	Zie algemene toelichting
Geluid/ Trillingen			
1	11	Doe specifiek onderzoek naar het geluid dat ontstaat door het rijden van de tram over de voegovergangen tussen brug en wal. Hiervoor dienen metingen aan zowel de onderzijde als de bovenzijde van de brug gedaan te worden. Breng hierbij ook de piekbelastingen in beeld en niet alleen de gemiddelde belasting. Wanneer een voertuig over een voegovergang van een kunstwerk rijdt, geeft dat in de meeste situaties namelijk een impulsachtig geluid. Dit impulsachtige geluid van de voegovergang kan een bron van significante (extra) hinder zijn voor directe omwonenden en kan daarnaast ook duidelijk hoorbaar zijn op grotere afstand. De piekgeluiden van een voegovergang zullen voor de meeste geluidgevoelige bestemmingen in de omgeving van een kunstwerk een verwaarloosbaar effect hebben op dit equivalente geluidniveau, maar wel een groot effect op de direct omwonenden. Ik verzoek u dan ook dit effect in beeld te brengen en te kijken naar eventuele mitigerende maatregelen.	Het effect op geluid wordt in het planMER in dit planstadium niet gemeten maar wel modelmatig onderzocht, waarbij ook eventuele mitigerende maatregelen om de overlast te beperken beschreven worden. Piekbelastingen worden hierbij niet kwantitatief onderzocht. Deze effecten worden in een vervolgfase in een separaat project-MER verder onderzocht. In het planMER nemen we een beknopte, kwalitatieve beschouwing op van mogelijke piekbelastingen.
1	12	Doe ook onderzoek naar de trillingen die de tram veroorzaakt door en rondom de brug. Houd daarbij rekening dat de omliggende panden uit de jaren '30 komen en dus oud zijn, waardoor de fundering hier niet op gemaakt is.	Er wordt voor de beoordeling van de Vlietlijn in het planMER een bureauonderzoek naar trillingshinder en trillingsrisico's uitgevoerd.
24	13	1. het trillingsgevaar van een tram die ca. 50.000 kilo kan wegen te laten opmeten. Veel van onze huizen aan de Geestbrugweg hebben plafonds met ornamenten. Deze plafonds bestaan uit gips gestuukt op stro. Het stro is bevestigd met ijzerdraadjes aan de plafondvloerbalken. De meeste huizen zijn gebouwd van 1890 tot 1930!!!! Dus vooraf adviseer ik zeker foto's te laten maken van de buitenmuren en zelfs van de plafonds in de huizen. Ook de marmeren schouwen in de huizen zijn met ijzerdraad bevestigd tegen de muren....! Ik heb gewerkt in een kantoor aan de Javastraat waar op een ochtend de plafonds op de bureaus lagen.....!!!!	In deze planfase wordt voor de beoordeling van de Vlietlijn in het planMER een bureauonderzoek naar trillingshinder uitgevoerd. Daarbij wordt in het planMER onderzocht in hoeverre er langs het tracé van de Vlietlijn sprake is van trillingsrisico's. Pas in een uitvoeringsfase is sprake van het opnemen van een nul situatie van de woningen door bijvoorbeeld fotoverslagen.

24	15	Ook vooraf het huidige geluidsniveau opmeten en ook daarna als eventueel de Vlietlijn rijdt. Mocht dit hoger zijn dan het huidige geluidsniveau dan zou de gemeente Rijswijk/Den Haag/de HTM het geluidsniveau binnen de woningen moeten terugbrengen naar het huidige niveau. Nu al zou ik graag willen laten vastleggen, wie voor deze kosten hiervan gaat opdraaien.	Er worden geen geluidsmetingen uitgevoerd omdat het geluidsonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de voorstudie MIRT-verkenning "Bereikbaarheid CID Binckhorst" heeft aangetoond dat het autogeluid op de drukke wegen waar de Vlietlijn langs rijdt, dominant is. Dit kan misschien teleurstellend zijn voor degenen die zich zorgen maken over het geluid van de tram. Echter, specifieke geluidsmetingen voor de tram zouden in dit geval geen toegevoegde waarde hebben. De effecten op geluid en trillingen worden wel modelmatig onderzocht in het plan-MER, zodat een goed beeld wordt verkregen van de mogelijke impact.
1	14	Onderzoek hoe geluid en trillingen voor de omwonenden gereduceerd kunnen worden.	Zie algemene toelichting
35	41	De komst van de tram veroorzaakt geluidsoverlast en trillingen. Dat betekent dat de leefbaarheid onder druk komt te staan. De rust van bewoners die dicht bij het beoogde tramtracé wonen, wordt door de tram ernstig verstoord. Trillingen kunnen schade veroorzaken aan de woningen, los van de effecten van de werkzaamheden aan de weg bij de aanleg van het tramtracé. Hoe gaat de gemeente de woningen compenseren die schade ondervinden, materieel en immaterieel?	De invulling van nadeelcompensatie is onderdeel van het vervolgproces. Dit planMER regelt niet de realisatie, het blijft hier beperkt tot een bureauonderzoek. Voor de feitelijke realisatie is een planologisch vervolgbesluit nodig waarvoor meer gedetailleerd onderzoek wordt gedaan. Pas ook dan is er sprake van eventuele woningonderzoeken/nulmetingen.
14	97	De aanleg van infrastructuur zoals de Vlietlijn en de geothermiec centrale kan leiden tot significante trillingen en geluidsoverlast, die verstorend kunnen werken op de Scoutingactiviteiten. In het bijzonder vormt de trillingsimpact een risico voor het Scoutinggebouw, dat niet is onderheid en daardoor extra gevoelig is voor schade door trillingen. Daarnaast maken wij ons zorgen over de geluidsoverlast die de nieuwe tramverbinding met zich mee kan brengen, vooral tijdens de gebruiksfase. Het is belangrijk dat het planMER specifieke maatregelen en grenswaarden bevat om zowel trillingen als geluid te beperken, zodat de structuur van het gebouw behouden blijft, geluidsoverlast beperkt wordt en de rust en veiligheid tijdens bijeenkomsten en overnachtingen gewaarborgd blijven	Het planMER gaat in op deze aandachtspunten. Er wordt een trillingsonderzoek uitgevoerd dat in beeld brengt waar risico's zijn op overlast of schade door trillingen. Ook wordt een kwantitatief geluidsonderzoek uitgevoerd.

	166	Voor alle varianten vragen wij u onderzoek te doen naar de effecten die de nieuwe infrastructuur zal hebben op het niveau van geluidshinder. In het bijzonder de stapeling van geluid. De treinen die niet meer stoppen op het station Voorburg rijden met werkelijk donderende herrie bovenlangs. De hoge intensiteit van het verkeer op de Utrechtsebaan en iets verder weg de A4 met tevens de verbinding van het Prins Clausplein, geeft meer geluidsoverlast dan nodig zou zijn temeer omdat er nog steeds 100km mag worden gereden. Een intensief gebruikte trambaan in welke vorm dan ook zal nog meer geluid veroorzaken. Het zijn drie zeer verschillende soorten geluidsoverlast en bovendien zal er geen 'rust' meer zijn doordat de drie onderscheiden vervoersstromen een 24/7 overlappende hinder (zullen) veroorzaken. Ook vragen we extra aandacht voor de bocht die de tram moet maken. De ervaring leert dat alle trams bij het nemen van een bocht een doordringende geluidsoverlast veroorzaken. Met trein en tram en auto zal er een permanente overlast ontstaan. Naar de effecten daarvan op de leefbaarheid moet onderzoek worden gedaan.	Het kwantitatieve geluidonderzoek ten gevolge van de voornemens in de Gebiedsprogramma gaat in op het cumulatieve geluidniveau in het gehele gebied waar effecten optreden. Specifiek wordt ook bureauonderzoek gedaan naar het booggeluid in bochten van de tram.
24	14	van belang is waar de haltes komen aan de Geestbrugweg. De tram komt vanaf de brug met een zekere snelheid en moet dan ergens gaan remmen.....!	De plaatsing van haltes langs het tracé van De Vlietlijn wordt nauwgezet onderzocht i.s.m. met de toekomstige exploitant HTM . Daarbij worden snelheidseffecten ook meegenomen in de uitwerking van het ontwerp.
Diversen			
25	27	Bij de te onderzoeken effecten, ontbreken effecten die zijn genoemd in het amendement dat de gemeenteraad van Rijswijk met ruime meerderheid heeft aangenomen bij de behandeling van het Raadsvoorstel herinrichting Geestbrugweg en Masterplan Bereikbaarheid CID-Binkhorst (RV 23-034) op 1 juni 2023. Voor die verschillende te onderzoeken effecten verwijs ik naar de inhoud van dat amendement.	De onderzoeken die in het amendement zijn genoemd worden uitgevoerd in het kader van het planMER voor het Gebiedsprogramma. Concreet betreft dit de gevolgen voor de leefbaarheid waaronder geluid en trilling, aansluiting op de Haagweg, eventuele knip voor het autoverkeer, verkeerscirculatie in omliggende wijken alsmede de doorstroming op regionaal gebied. Nadelige effecten en mogelijke mitigerende maatregelen worden in het planMER beschreven.

35	43	Met de inpassing van de tram komen verschillende groene zones onder druk te staan zoals de ecologische Broekslootzone. Hoe de tram ingepast kan worden op de Maanweg zonder aantasting van het groen is volledig onduidelijk. Ook de inpassing van de tram op de Bickhorstlaan vraagt om een offer van groen zoals de plannen er nu uitzien. “Willen jullie bomen of parkeerplaatsen?” was de vraag die is voorgelegd aan bewoners tijdens de participatiebijeenkomst. Een onmogelijke vraag en in alle gevallen betekent het een aantasting van de leefbaarheid van de wijk. We hebben groen nodig, de hittestress in steden wordt een steeds groter probleem; het opofferen van groen is dan ook uitgesloten.	Het ontwerp van de Vlietlijn zet maximaal in op het behoud en anders in elk geval compensatie van groene zones. De effecten van de inpassing op de Maanweg en elders langs het tracé op onder meer het aanwezige groen beschrijven we in het planMER. Eventuele compensatie van groen zal verlopen via de geldende beleid en regelgeving in de betreffende gemeente.
4	51	Criterion 3: De Broeksloot-zone is een groenzone, deze groen-/ecozone dreigt al te worden aangetast door het geplande OV-trace met de haltes aan de zijde van de Maanweg. Deze groen/blauwe zone is om meerdere redenen van uitermate groot belang als scheiding tussen onze gemeente en de stenige Binckhorst (waar het % groen onder grote druk staat): onder andere als ecozone, wandel-/speelzone, hoog groenscherm (tussen de stedelijke zijde van de Binckhorst en het suburbane woonmilieu van Voorburg). Een bruggetjes, waar dan ook, betekent een versnippering van deze zone, zeker in combinatie met een halte doet het ernstig afbreuk aan deze ecozone. Er ontstaat daarmee een ‘groot gat’ in de groenzone en scherm	Met de inpassing van de Vlietlijn wordt zo zorgvuldig mogelijk omgegaan met het aanwezige groen, recreatie en water. Niet in alle gevallen kan voorkomen worden dat er iets wordt aangepast. Het effect wordt onderzocht in het PlanMER en er wordt ook onderzoek gedaan naar eventuele mitigatie en compensatie.
19	53	De inpassing van de tramlijn in Voorburg-West vergt een ingrijpende infrastructurele operatie. Het bagatelliseren hiervan in de NRD als een ‘kleine ingreep’ is misleidend en eigenlijk ongeoorloofd. Zeker omdat het project door Den Haag wordt geframed als groot infrastructureel project. Dan kan zo’n ingrijpend onderdeel niet worden weggezet als ‘kleine ingreep’. Dit is een fundamenteel infrastructureel groot project dat de leefbaarheid van Voorburg-West ook fundamenteel en negatief zal beïnvloeden.	De inpassing van De Vlietlijn wordt door de opdrachtgevers zeker niet als kleine ingreep gezien. Dus de aanduiding “kleine ingreep” was in de NRD niet op zijn plaats. In het planMER worden effecten van de voornemens in het ontwerp Gebiedsprogramma op omliggende gebieden beschreven. Er wordt eveneens ingegaan op onder andere de leefbaarheid en bereikbaarheid van de wijk Oud Voorburg.

19	59	Het is ook een gemiste kans voor de gemeente Leidschendam-Voorburg dat er niet meer energie gestoken is om de NRD goed toe te lichten en te verklaren en aan te geven wat de gemeente nog allemaal moet doen. In recente werkgroepbijeenkomsten worden bewoners op detailniveau bevraagd over de beoogde tramlijn, de inpassing etc. Eerdere input van bewoners via het onderzoek van Urban Sync om onduidelijke redenen niet wordt benut. De participatie van omwonenden is bovendien gebrekkig; informatie wordt vaak laat gedeeld, en antwoorden op vragen ontbreken of zijn vaag. Tot nu toe voldoet dit participatieproces niet aan de zorgvuldigheidsnormen die van een gemeentebestuur mogen worden verwacht. Een planMER opstellen zonder hierover meer inzicht te hebben leidt tot tekentafel oplossingen maar zadelt toekomstige bewoners op met een onaanvaardbare aantasting van de leefbaarheid en veiligheid van het gebied.	Wij betreuren het dat u de participatie en communicatie als niet voldoende beoordeeld. Desondanks zijn wij van mening dat de wijze waarop de communicatie en participatie plaatsvindt volledig in lijn is met de beginselen en vereisten van de Omgevingswet. Met verschillende vormen van participatie - zoals inloopbijeenkomsten, werkgroepsessies en online participatie via www.devlietlijn.nl - wordt de omgeving betrokken bij de inpassing van de tramlijn in Rijswijk, Leidschendam-Voorburg en Den Haag. De werkgroepbijeenkomsten worden met afvaardigingen van de werkgroep en het projectteam voorbereid. De eerder opgehaalde aandachtspunten uit de participatie in de verkenningfase en onderzoek van Urban Sync worden hierin meegenomen en worden waar mogelijk verwerkt in het ontwerp van de Vlietlijn. Dit gaat onder ander om; het groen, verkeer, trillingen en geluid. De opbrengsten uit de werkgroepen worden middels verslagen teruggekoppeld. In gebiedsbrede Informatiemarkten en via de projectwebsite wordt dit teruggekoppeld aan de omgeving. De bijhorende procedures zoals NRD en MER komen tijdens deze participatiebijeenkomsten aan bod.
----	----	---	---

19	75	Thema leefomgevinga. Stedelijk groen en recreatie (aspect)Achter de recreatiemogelijkheden moet een vinkje worden toegevoegd bij de Vlietlijn (1): wat zijn de effecten van de Vlietlijn op de recreatiemogelijkheden. Denk aan scouting, sporten en spelen op Opa's veldje, gebruik buitenlocaties door yoga en buitenfitness. Heeft de aanleg van de Vlietlijn naast en door de Broekslootzone geen invloed op de recreatieve functie als wandelgebied qua geluid? b. Kwaliteit openbaar groen (aspect)Niet duidelijk is wat de effecten van de Vlietlijn (1) zijn op het openbaargroen van de Huyenstraverse, Opa's veldje, Broesklootzone en de Broeksloot zelf. Heeft de Vlietlijn geen effect op de kwaliteit van het openbaar groen bij de Broekslootzone of bij aanleg van de Vlietlijn waarvoor (oude) bomen moeten worden gekapt? c. Circulariteit (aspect)Duurzaam materiaalgebruik, ook een vinkje voor geothermie centrale (3). d. Water (aspect)Grondwatersituatie: Hier moet zowel kwalitatief als kwantitatief gekeken worden. Dus kwaliteit van het grondwater en de hoeveelheid. Dit geldt ook bij bouw van de geothermiecentrale (3) en doorontwikkeling Binckhorst (2). Waterkering en waterveiligheid: Dit moet zijn kwantitatief en geldt ook voor de Binckhorst.Waterbergend vermogen: vinkje bij de Vlietlijn (1). Door de aanleg van de Vlietlijn zullen er betonnen constructies aangebracht worden in de grond. Hierdoor zal de oppervlakte van waterbergend vermogen verminderen om deze lijn "droog" en zonder wateroverlast te kunnen gebruiken en dus in de directe nabijheid een groter waterbergend vermogen vereisen. Ter informatie: Vanaf november 2023 t/m ongeveer maart 2024 was het zeer nat met als gevolg vele ondergelopen kelders in Voorburg-West én dat zal vaker voorkomen.De gemeente heeft niets aan het grondwaterpeil gedaan, dat relatief hoog staat. Hierdoor moesten kelders worden geïsoleerd. Ga je dus meer beton in deze wijken aanbrengen dan zal de schade aan de huizen aanzienlijk worden tgv nóg meer wateroverlast in de huizen. Klimaatadaptatie: geef aan hoe de aanleg van de OV-verbinding rekening houdt met klimaatverandering en welke klimaat adaptieve maatregelen worden genomen (bijv. extra waterberging, waterafvoer, gebruik van water afvoerende materialen). e. Gezondheid en klimaatadaptie (aspect)In de NRD moet worden aangegeven welk beoordelingskader gebruikt wordt voor de gezondheid en hoe dit wordt toegepast in relatie tot de reeds genoemde aspecten.Zijn de door de WHO onlangs vastgestelde regels meegenomen, nu de EU op 14 oktober j.l. deze regels heeft goedgekeurd? f. Gezondheid & klimaatacceptatie (aspect)Alle aspecten gelden (5) ook voor de Vlietlijn (1). Denk bijvoorbeeld aan hittestress door het verwijderen van bomen of ruimte voor ontmoeten en bewegen bij een afgesloten gebied voor de Vlietlijn. g. Ruimtegebruik (aspect)Verdeling beschikbare ruimte op maaiveld naar gebruiksfunctie: ook een vinkje bij de Vlietlijn (1). De Vlietlijn neemt veel ruimte in die niet dubbel en anders gebruikt kan worden en toegangen naar en van stedelijk groen vermindert. Denk b.v. aan Stationsplein, Huijgenstraverse en Binckhorstlaan Voorburg en aan de Binckhorstlaan-Voorburg waar in bepaalde inpassingsvarianten bomen of parkeerplaatsen zouden moeten wijken. Ruimtegebruik (vervolg) ontsluiting wijk in de	a. Effecten op recreatie ten gevolge van de Vlietlijn worden meegenomen in het planMER b. Effecten op de kwaliteit van het openbaar groen ten gevolge van de Vlietlijn worden meegenomen in het planMER c. We beoordelen de geothermiecentrale niet op circulariteit omdat hiervoor in dit stadium onvoldoende informatie beschikbaar is, en het onderzoek in dit stadium vooral gaat over de locatiebepaling. Circulariteit aspect komt in de volgende projectfase aan de orde in de projectMER. d. Bij de aanleg en de exploitatie van de geothermiebron wordt de grondwaterstand niet verlaagd. De temperatuur van het grondwater blijft ongewijzigd. Tijdens exploitatie van de geothermiebron wordt water onttrokken op een diepte van ruim 2 kilometer. Grondwatereffecten ten gevolge van de aanleg en exploitatie van de geothermiebron worden beschreven in het planMER.Ten aanzien van het onderdeel water zullen wij voor alle drie de onderdelen (Doorontwikkeling, Vlietlijn en Geothermie) zowel kwalitatief als kwantitatief de effecten beschrijven voor het Grondwater(kwaliteit), de Waterveiligheid, het Waterbergend vermogen en het Oppervlaktewater. e. Het aspect luchtkwaliteit beoordelen we op de wettelijke normen, en ook brengen we de situatie in beeld ten opzichte van de aangescherpte advieswaarden van de WHO.De
----	----	--	--

		hoek Binckhorstlaan/Prinses Mariannelaan, alsmede gebied omsloten door Prinses Mariannelaan/Arentsburghlaan aanpak kruisingen Maanweg/Regulusweg/Prins Bernhardlaan en HOV/Prinses Mariannelaan. Stations: herinrichting Stationsplein Voorburg.	invulling van het kader gezonde leefomgeving kan nog niet worden aangegeven omdat dit uitgewerkt wordt in het planMER f. Deze aspecten worden ook voor de Vlietlijn afgewogen g. De gevolgen van de Vlietlijn voor het ruimtegebruik worden meegenomen in het planMER.
--	--	---	---

19	76	Onduidelijk is van welke referentiesituatie wordt uitgegaan in de NRD. Daarmee rijst de vraag of aangenomen moet worden dat de huidige situatie als referentiesituatie geldt en dat bekeken wordt hoe dat wijzigt door de nieuwe te bouwen/ aan te leggen situaties voor 2040. Of is dit de situatie bij een autonome groei? En waar liggen de verschillen tussen de scores “Positief” of “Sterk Positief “ en “Negatief” of “Sterk Negatief”? In hoeverre worden deze keuzen geobjectiveerd en controleerbaar inzichtelijk gemaakt? De huidige situatie en de autonome situatie in Rijswijk en Voorburg zijn relevant. Dus hier kunnen en dus moeten wel scores worden toegekend aan de huidige situatie en de referentie situatie. Maak in de scores inzichtelijk wat zowel de invloed van de Vlietlijn als de lijnvoering is op de autonome groei. De effectscores met plussen en minnen zijn te oppervlakkig en te grof: a. Geef cijfers van -10 tot +10 bij de beoordeling. b. Geef expliciet aan hoe de weging van de verschillende aspecten is. Ook in relatie tot de kosten. c. Geef expliciet aan hoe de kwalitatieve beoordelingen worden geobjectiveerd en controleerbaar inzichtelijk gemaakt?	In de referentiesituatie in het planMER wordt uitgebreid ingegaan op zowel de huidige situatie als de situatie in 2040 in het geval er geen Gebiedsprogramma zou zijn. De verschillen tussen de scores worden, als dat mogelijk is, kwantitatief vastgelegd. Voor beoordelingsaspecten waarvoor dit niet mogelijk is, wordt zo eenduidig en navolgbaar mogelijk aangegeven hoe scores tot stand komen. a. Het gaat in deze fase nog niet om gedetailleerde afwegingen en beoordeling op projectniveau met bijvoorbeeld een puntenscore, maar om het inzichtelijk maken van beleidskeuzes op hoofdlijnen waarbij het planMER inzichtelijk maakt of deze keuzes dan (sterk) positief of (sterk) negatief uitpakken. b. In een planMER worden geen wegingsfactoren aan scores toegekend. Dit is een afweging die door het bevoegd gezag gemaakt en verantwoord zal moeten worden. c. Voor kwalitatieve beoordelingen geven we zo navolgbaar en eenduidig mogelijk aan hoe beoordelingen tot stand gekomen zijn.
19	77	M.b.t. de referentie. Is er voldoende aandacht voor de wijken Leeuwendaal en Cromvliet (Rijswijk) en ook Voorburg-West. Dat zijn al 100 jaar prachtige wijken en daar zullen ook forse effecten ontstaan door de aanleg van de Vlietlijn. Is daar nu genoeg aandacht voor?	In het planMER gaan we in op de situatie in de wijken Leeuwendaal, Cromvliet en Voorburg-West.
18	90	DB grijpt de gelegenheid aan om haar zorgen in brede zin over het — tot nu toe bekende — tracé van de Vlietlijn en de beoogde dienstregeling over te brengen, in combinatie met de reconstructie van de Binckhorstbrug. De reconstructie van de Binckhorstbrug staat in beginsel los van de aanleg van de Vlietlijn, met dien verstande dat voor de Vlietlijn een vaste brug de voorkeur heeft. De Binckhorstbrug gaat echter thans gemiddeld 4 x per dag open en dicht (maar dit kan ook vaker zijn) om de betonmortelcentrale te voorzien van de noodzakelijke grondstoffen die per schip worden aangevoerd. Voor de scheepvaart is een doorvaarthoogte van 5-40 maar bij een vaste brug is de doorvaarthoogte maximaal 4 meter, DB heeft aangegeven bereid te zijn samen met de gemeente te onderzoeken of de grondstoffen in de stad geleverd kunnen worden met een nog niet te ontwerpen schip met een lagere doorvaarthoogte en elektrisch aangedreven, zodat men onder een vaste brug door zou kunnen varen. Uit een eerste verkenning is gebleken dat de kosten daarvoor aanzienlijk zijn. Vooralsnog lijkt dit idee daardoor op	De gemeente zet bij de renovatie van de Binckhorstbrug in op een beweegbare brug en dus geen vaste brug. De zorgen van Basal worden hierbij grotendeels weggelaten. In 2025 wordt het schetsontwerp voor de brug gemaakt en dit wordt afgestemd met Basal.

		een zijspoor te zijn beland. Dat betekent dat voor de Vlietlijn met een bewegende Binckhorstbrug moet worden gerekend (met inbegrip van het effect daarvan op de dienstregeling).	
13	104	Voor een MER is vereist dat een goede beschrijving wordt gegeven van de huidige situatie, het zogeheten referentiescenario. Dit ontbreekt helaas in de NRD. Momenteel kampt Voorburg-West al met ernstige verkeersproblemen, zowel in de ochtend als in de avondspits. Zelfs de kleinste verstoring op het omliggende wegennet leidt tot vastgelopen verkeer, met grote negatieve gevolgen voor de leefbaarheid in het gebied. Zelfs zonder de verwachte toename van verkeer door de ontwikkelingen in de Binckhorst, dus alleen met autonome ontwikkelingen, staat de leefbaarheid in Voorburg-West al ernstig onder druk. De kruisingen Maanweg/Supernova/Bernhard laan zullen in de komende jaren door de ontwikkelingen in de Binckhorst tegen de grenzen aanlopen. Hier moet de gemeente samen met Den Haag inzet plegen.	De referentiesituatie is beschreven in de NRD. In paragraaf 1.8 op pg 11 en onder paragraaf 1.14 op pg 15 wordt een korte beschrijving gegeven over de referentiesituatie. In het planMER, wordt een uitgebreide referentiesituatie opgenomen. Deze beschrijft de verkeersproblemen en de gevolgen daarvan op de leefbaarheid
	120	Ik woon al 40 jaar in de Forum Hardiani wijk van Voorburg West. Al die jaren heb ik genoten van de prachtige woonomgeving van mijn straat (Hoekenburglaan). - In 10 min. was ik (lopend) in de Herenstraat van Rijswijk om kleine boodschappen te doen, - In 15 min. was ik (met de auto) in de Bogaard om zware boodschappen in AH xl te halen. - In 2 min. zat ik op de snelweg richting A'dam, Utrecht en R,dam, - In 10 min. was ik in het centrum van Den Haag. - In 30 min. was ik met bus 23 aan het strand in Scheveningen. En nu, op mijn oude dag, hoor ik dat mijn wijk gaat veranderen in een soort getto, want er komt in de Binkhorst een nieuwe woonwijk voor mensen die PER SE een tramverbinding met DH Centraal & Voorburg Centraal moeten krijgen, terwijl ze LETTERLIJK op loop- / fiets afstand daarvan zullen wonen. Ik ben inmiddels 71, ik fiets niet meer, loop moeilijk - ben dus aangewezen op mijn (boodschappen) autootje. Als de Vlietlijnplannen worden doorgevoerd, wordt de Geestbrug voor mijn autootje afgesloten, centrum DH kan ik alleen via ... weet ik veel ... bereiken, en ... dit is de topper! : de Oude Tolbrug wordt ook voorgoed afgesloten! IK HEB ER GEEN WOORDEN VOOR! En als mijn woord niet meer telt, denk aub aan alle gezinnen met kleine kinderen in Voorburg West.	Het is zeker niet de bedoeling dat de wijk verloederd, waarbij iedereen wordt gedwongen gebruik te maken van de tram en er geen ruimte meer is voor de auto en de fiets. Er moet echter wel een goede balans worden gevonden gezien de groei van het aantal inwoners. Het beoogde effect van de Vlietlijn is dat inwoners van de Binckhorst zich via de tram kunnen verplaatsen in de richting van Den Haag centrum, Voorburg en Rijswijk/Delft, de aanwezigheid van een tram zal ongetwijfeld tot gevolg hebben dat autogebruikers in de omgeving vaker de auto laten staan en de tram te pakken. De MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID Binckhorst bracht in beeld dat de Vlietlijn bijdraagt aan deze doelstellingen. De afsluiting van de Geestbrug en de Oude Tolbrug zijn mogelijke maatregelen die horen bij de in het verkeersonderzoek onderzochte varianten. De effecten worden in het planMER onderzocht, onder andere op bereikbaarheid, doorstroming, gezondheid en veiligheid. Bereikbaarheid van buurten is een belangrijke voorwaarde in het ontwerp, waarbij

			woningen en buurten ook bereikbaar blijven met de auto.
64	153	Het gebied waar de tram ingepast gaat worden in Voorburg moet opgenomen worden als plangebied en niet alleen als studiegebied.	Dat klopt. De kaart uit de NRD met het plangebied is onvolledig. Het gebied waar de tram in Voorburg-West ingepast gaat worden, wordt in het planMER beschouwd als plangebied, de kaart in het planMER wordt daarop aangepast.
	172	De wijkvereniging pleit dan ook voor een voorlopige laatste halte op de Maanweg (voor de Westenburgstraat naar de Huygenstraverse) met als wenselijk consequentie dat dan ook de Westenburgstraat (met de toch al haperende doorloop van het verkeer op het kruispunt met de Maanweg) en Opa's Veldje gespaard zullen worden.	Alternatieven voor de eindhalte van de Vlietlijn in Voorburg (op het stationsplein, aangrenzend aan de Prinses Mariannelaan de locatie Maanweg) worden onderzocht in het planMER
13	103	Er ontbreekt dus een samenhangende visie op het geheel. Voordat verdere besluiten kunnen worden genomen, moet de gemeenteraad via het Gebiedsprogramma eerst bepalen welke essentiële randvoorwaarden gelden voor de gebiedsontwikkeling Voorburg-West. Ik heb aan een klankbord sessie voor het bedrijven terrein Westvlietweg, alsmede aan werkgroep 3 en de bijeenkomst over het verkeersonderzoek deel genomen en was ontzet over het gebrek aan afstemming maar ook over de onkunde over het betreffende gebied.	De visie voor het gebied is vastgelegd in de Structuurvisie CID. Voor meer informatie over deze visie en de samenhang van de verschillende projecten - zoals de Vlietlijn en de doorontwikkeling van Binckhorst kunt u terecht op de site: https://projecten.denhaag.nl/gebied/central-innovation-district/ .
14	98	Het is van groot belang dat de bereikbaarheid van het Scoutingterrein zowel tijdens als na de werkzaamheden niet in het geding komt. Voor de Scouting is vooral de veilige en gemakkelijke toegang voor (jeugd)leden en hun ouders essentieel, zonder extra risico's door omleidingen of beperkte doorgang. We verzoeken in de MER te specificeren hoe veilige toegang wordt gegarandeerd, zodat de Scoutingactiviteiten ongehinderd kunnen doorgaan. Daarnaast is het belangrijk dat hulpdiensten te allen tijde het terrein veilig kunnen bereiken in geval van nood.	Dit wordt niet in het planMER gespecificeerd, maar in het ontwerpproces van de Vlietlijn meegenomen. Eventuele wijzigingen in bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden worden altijd in overleg met de betrokken partijen vormgegeven.

Doorontwikkeling Binckhorst

De Binckhorst is een wijk in Den Haag die begrensd wordt door de spoorlijn tussen Den Haag en Gouda in het noordoosten, de spoorlijn tussen Amsterdam en Rotterdam in het noordwesten, de Trekvljet in het zuidwesten en de Broeksloot in het zuidoosten. In de 20e eeuw heeft het gebied zich ontwikkeld tot een industrie- en bedrijventerrein en in de jaren '90 is daarbij ook een kantorenpark aangelegd. Omdat het gebied gunstig ligt ten opzichte van uitvalswegen en OV-corridors, heeft de gemeente Den Haag besloten om het gebied de komende decennia te transformeren naar een gemengd woon-werkgebied. Deze ontwikkeling past binnen de bredere opgave van binnenstedelijke verdichting: de gemeente Den Haag stelde in 2021 de Structuurvisie CID 3 vast, die tot doel heeft om het Haagse centrum in omvang te verdubbelen door middel van functiemenging en de nauwere verbinding van de stations Den Haag Centraal, Den Haag Hollands Spoor en Laan van NOI. De Binckhorst grenst aan dit gebied en de transformatie van een werkgebied naar een hoogstedelijk woon-werkgebied sluit goed aan op de ontwikkelingen in het CID.

De transformatie van de Binckhorst van traditioneel bedrijventerrein naar gemengd woon-werkgebied en de huidige organische manier van ontwikkelen vindt zijn oorsprong in de 'Gebiedsaanpak Binckhorst' uit 2011. Omdat deze organische manier van ontwikkelen lastig te regelen was in een 'traditioneel' bestemmingsplan, is Binckhorst vervolgens aangemeld als pilot voor het opstellen van een bestemmingsplan verbrede reikwijdte op grond van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. Het bestemmingsplan verbrede reikwijdte "Omgevingsplan Binckhorst" is in november 2018 door de raad vastgesteld en in maart 2019 in werking getreden. Het omgevingsplan Binckhorst maakt onder andere de realisatie van 5000 woningen mogelijk op de Binckhorst. Omdat al snel duidelijk werd dat er zowel behoefte is aan als ruimte is voor extra woningen, is ervoor gekozen om te onderzoeken hoeveel extra programma er toegevoegd zou kunnen worden op de Binckhorst. Voor deze doorontwikkeling van de Binckhorst wordt momenteel een gebiedsprogramma opgesteld met bijbehorend ontwikkelkader en PlanMER. Voorheen werd het een gebiedsvisie genoemd, echter onder de nieuwe omgevingswet is het een gebiedsprogramma, dus deze term hanteren wij in dit document. Gelet op de onlosmakelijke samenhang met de Vlietlijn, worden beide ontwikkelingen in dit intergemeentelijke gebiedsprogramma en het planMER onderzocht. Na vaststelling van het gebiedsprogramma en bijbehorend PlanMER, zullen de uitgangspunten en keuzes uit het gebiedsprogramma juridisch planologisch vertaald worden naar een nieuwe wijziging omgevingsplan voor de Binckhorst en de aanleg van het deel van de Vlietlijn binnen Den Haag. Ten behoeve van de wijziging omgevingsplan zal een Project-MER opgesteld worden. Deze wijziging omgevingsplan vormt vervolgens het kader voor de verdere uitwerking in gebiedspaspoorten en/of het toetsen van aanvragen omgevingsvergunning.

In de zomer van 2024 heeft de gemeente Den Haag een drietal stedenbouwkundige denkrichtingen opgesteld waarbij woningen, kantoren, detailhandel, horeca, bijbehorende mobiliteitsmaatregelen en maatschappelijke voorzieningen zijn ingepast in het gebied om het speelveld in beeld te brengen. Uit deze drie denkrichtingen zijn lessen getrokken en er wordt nu toegewerkt naar model (synergiemodel) dat model is tegelijk met het ontwerp onderzoek van de planMER uitgewerkt in het model dat is opgenomen in het gebiedsprogramma. In het gebiedsprogramma wordt dit proces toegelicht.

		Unieke zienswijze	Antwoord
1	4	Voor wat betreft de beoordeling van de doorontwikkeling Binckhorst verzoeken wij u in de beoordeling ook het effect op de omliggende gemeenten (Voorburg en Rijswijk) mee te nemen. Dit omdat wij reeds nu extra druk ervaren op de voorzieningen (speeltuinen, scholen, huisartsen), sportvoorzieningen, enz.) en leefomgeving (luchtkwaliteit, drukte op de weg, enz.) van de woningen die nu reeds in de Binckhorst zijn gebouwd.	In het planMER beoordelen we of er binnen de Binckhorst voldoende maatschappelijke voorzieningen aangelegd kunnen worden, zodanig dat de nieuwe bewoners van de Binckhorst niet uit zullen wijken naar omliggende wijken voor speeltuinen, scholen, sportvoorzieningen, etc. Hiervoor zijn zogenaamde richtinggevendende normen beschikbaar die voor dit soort functies uitgaan van het aantal vierkante meters per woning. De

³ https://denhaag.raadsinformatie.nl/document/9574313/2/RIS307135_Bijlage_1_-_201118_SV_CID_-_Structuurvisie_CID_gew_vastgesteld

			plannen voor de doorontwikkeling toetsen we kwantitatief op basis van deze richtinggevende normen. Als blijkt dat niet wordt voldaan aan deze normen, wordt dat aangegeven en kan dat leiden tot meer druk op de omliggende wijken.
26	10	Er moeten méér effecten en meer kwantitatief in plaats van kwalitatief worden onderzocht. De in 4.4. genoemde lijst moet naar mijn mening worden aangepast met: - oversteekplaatsen: kwantitatief, dus niet kwalitatief. - capaciteit kruispunten: kwantitatief, dus niet kwalitatief. - doorstroming op de hoofdroutes en afstelling van de verkeerslichteninstallaties, ook onderling op de hoofdroutes. - Grondwater: kwantitatief, dus niet kwalitatief. - Geluid en luchtkwaliteit ook uitvoeren voor een ruim af te bakenen gebied. De geluidhinder en trillingen van de tramverbindingen moeten gedetailleerd worden onderzocht, zeker ook bij de bochten in de route. De geluidhinder en luchtverontreiniging van het autoverkeer op de hoofdverkeersroutes, waaronder blijkbaar ook het toenemend verkeer op onder meer de Rijswijkseweg en Haagweg, moeten in beeld worden gebracht, zodat daar maatregelen op kunnen worden afgestemd.	Het gebiedsprogramma is nog geen concreet plan maar geeft richting aan de gewenste ontwikkelingen. Het is ook daarom dat het gebiedsprogramma nog een zekere mate van abstractieniveau heeft. Dat kan en mag ook omdat het in deze fase nog niet zo zeer gaat om het exacte effect, maar om de vraag of de effecten van specifieke beleidskeuzes op zodanig abstractieniveau dat nog niet alle onderdelen kwantitatief beoordeeld onderscheidend zijn, dat willen zeggen welke keuze is beter of slechter en waarom. Er wordt met andere woorden van grof naar fijn gewerkt. kunnen worden omdat details nog niet bekend zijn of omdat er nog te veel variabelen zijn. Dat laat onverlet dat waar mogelijk en zinvol effecten kwantitatief worden onderzocht om de beleidskeuzes te ondersteunen. Hieronder gaan we per beoordelingsaspect in op uw zienswijze: - We brengen de oversteekbaarheid van het tramtrace en de wegen waar deze rijdt kwantitatief en kwalitatief in beeld - We beschrijven de capaciteit van kruispunten (zowel waar de vlietlijn rijdt als de relevante kruipunten in de omgeving in Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg) kwantitatief op basis van zogenaamde cyclustijden die afkomstig zijn uit het verkeersmodel - Doorstroming op de hoofdroutes is onderdeel van het verkeersonderzoek en wordt

			gerapporteerd. Afstellingen van verkeersregelininstallaties (VRI's) worden niet meegenomen in het planMER - Grondwatereffecten brengen we kwalitatief in beeld - Geluidhinder wordt kwantitatief bepaald op basis van het verkeersmodel. Dit gaat ook in op de Rijswijkseweg en de Haagweg - Er wordt trilling onderzoek uitgevoerd voor de Vlietlijn - Er wordt onderzoek naar booggeluid t.g.v. de Vlietlijn uitgevoerd
20	18	Impact op milieu en leefomgeving De in de NRD aangegeven milieueffecten lijken zich met name te richten op de lange termijneffecten, terwijl de tijdelijke effecten tijdens de aanlegfase niet duidelijk zijn uitgewerkt. Ik verzoek om een uitgebreidere beoordeling van de gevolgen voor de luchtkwaliteit, geluidsbelasting en biodiversiteit in de buurt van Huygens' Hofwijck en omliggende gebieden, zoals ook aanbevolen door de Commissie mer (advies 14 december 2020). Met name de verwachte effecten van trillingen en geluid tijdens de bouwfase vereisen meer aandacht.	Tijdelijke effecten tijdens de realisatie worden in het planMER vooral kwalitatief in beeld gebracht. Overigens gelden ook voor tijdelijke effecten/ hinder normen waaraan zal moeten worden voldaan.
77	36	Het mogelijk maken van de bouw van 7.500 nieuwe woningen in het gebied, bovenop de 5.000 woningen die reeds in het Omgevingsplan van 2018 zijn vastgelegd, zal een aanzienlijke stijging van de verkeers- en parkeerdruk veroorzaken rondom de groothandel. Op korte afstand zal reeds worden voorzien in twee hoogbouwcomplexen, te weten 'BoogieWood' en 'de Bincker', die de bereikbaarheid van de groothandel op soortgelijke wijze verslechteren. De bereikbaarheid van de groothandel zal verder verslechteren door de aanleg van de Vlietlijn. Volgens de vrijgegeven voorontwerpen zal deze trambaan worden aangelegd tussen de Binckhorstlaan en de groothandel. Respondent verkeert hierom in grote onzekerheid over de toekomst van de ontsluiting van de groothandel en parkeergelegenheid aan de voorzijde van de groothandel. Bij Respondent is bekend dat de gemeente deze ontsluiting wil opheffen en vervangen voor een ontsluitingsmogelijkheid aan de achterzijde via de Supernovaweg. De ontsluiting zou volledig moeten worden gewijzigd, hetgeen een kostbare aangelegenheid is. Tevens moet de clientèle verder omrijden terwijl tegelijkertijd de zichtbaarheid van de groothandel afneemt. Het resultaat voor Respondent is een optelsom van zeer verhoogde (verkeers)drukke en verminderde bereikbaarheid/toegankelijkheid/zichtbaarheid van de groothandel.	Onderdeel van de inpassing van de Vlietlijn is het waarborgen van de bereikbaarheid en het functioneren van de panden direct langs het tracé. Daarover zal het ontwerpteam van de Vlietlijn met de respondent in gesprek gaan.

77	37	Het is essentieel dat de groothandel bereikbaar blijft vanaf de Binckhorstlaan. Dit geldt evenzeer voor de huurders van Respondent die aan de Binckhorstlaan gevestigd zijn. Respondent dringt er daarom op aan dat in het kader van de MER-procedure onderzocht wordt welke gevolgen de ontsluitingswijziging heeft. Dit onderzoek moet in ieder geval zien op de verkeersafwikkeling (in hoeverre vindt een goede doorstroming van het verkeer plaats?), de reistijd (hoeveel tijd kost het om de groothandel te bereiken?) en de bereikbaarheid (in hoeverre zal de groothandel bereikbaar blijven voor auto's en vrachtverkeer?).	We gaan met Respondent in gesprek. In het verkeersonderzoek zijn de verkeerseffecten en verkeersafwikkeling in een groter gebied in beeld gebracht. Bij de uitwerking van de Vlietlijn is leidend dat alle bedrijven voor gemotoriseerd verkeer bereikbaar zijn en blijven.
77	38	Er moet gebiedsbreed onderzoek worden gedaan naar (het beperken van) de parkeerdruk, omdat de enorme toename aan woningen (met bijbehorende functies) in de Binckhorst leidt tot een gebiedsbreed tekort aan parkeerplaatsen. In dit onderzoek moet niet slechts worden gekeken naar de planologische situatie, maar naar de feitelijke situatie. Specifiek voor Respondent moet de parkeerdruk ter hoogte van de groothandel in kaart worden gebracht.	Er wordt zondermeer onderkend dat een toename van wonen (en bijhorende functies) kan leiden tot het verder vergroten van de parkeerdruk, daarvoor is ook geen aanvullend onderzoek noodzakelijk. De uitdaging is om te kijken of en in welke mate er een goede balans kan worden gevonden tussen meer inwoners en meer mobiliteit door een beleid dat is gericht op zowel het stimuleren van andere vervoerwijzen dan de auto zoals de fiets en het OV (de Vlietlijn) als ook een beleid dat het gebruik van de auto ontmoedigt. Welk effect dit heeft wordt in het planMER inzichtelijk gemaakt. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar effecten in de in de Binckhorst zelf, maar ook naar het risico op het uitwijken van parkeerders naar aan de Binckhorst grenzende wijken, het zogenaamde 'waterbedeffect'. Tot slot, de behoefte aan wonen maakt ook dat de beschikbare (openbare) ruimte schaarser wordt en er dus scherpe keuzes gemaakt moeten worden wat met deze openbare ruimtes te doen. Deze keuzes zijn al expliciet gemaakt in bijvoorbeeld het vigerend parkeerbeleid van de gemeente waarin wordt geëist dat bij een transformatie van een locatie het parkeren op het eigen terrein dient te worden opgelost.

77	39	Respondent benadrukt dat niet kan worden gewacht met de voorbereiding van het noodzakelijke verkeersonderzoek. Dit heeft te maken met de procedure waarmee de gemeente haar besluitvorming voor de plannen voorbereidt. Als de NRD eenmaal is vastgesteld, is tevens vastgesteld welke onderzoeken ten grondslag zullen liggen aan de doorontwikkelingsplannen. Deze onderzoeken worden vervolgens in de vorm van een plan-MER aangehecht aan het Gebiedsprogramma die het kader zal stellen voor de doorontwikkeling. De huidige ontwerpfasen is dus het laatste moment waarop Respondent kan aangeven dat onderzoek moet worden gedaan naar haar bereikbaarheid in de nieuwe situatie. Als dit onderzoek uitblijft, worden de doorontwikkelingsplannen vastgesteld zonder dat daarbij rekening is gehouden met de bereikbaarheid van de groothandel. Dat zou leiden tot een onzorgvuldig voorbereid besluit.	We gaan met Respondent in gesprek met betrekking tot de bereikbaarheid van de groothandel en de nog te volgen procedures.
2	16	Het is ons niet duidelijk of al is berekend of alle gemeentelijke ambities voor de Binckhorst eigenlijk wel passen in de beschikbare fysieke en milieuruimte. Wij ontvangen graag de onderbouwing van de gemeentelijke ambities van 12.500 woningen en de niet kwantitatief benoemde uitbreiding van het aantal arbeidsplaatsen.	De onderbouwing van het aantal woningen komt uit het Gebiedsprogramma Binckhorst en is een afgeleide van de totale woningbouwopgave van de gemeente Den Haag. De haalbaarheid van de woningbouwplannen vanuit de beschikbare fysieke en milieukundige ruimte wordt onderzocht en gerapporteerd in het planMER.
2	17	De gemeente heeft, blijkens de tekst op pagina 12 blijkbaar een synergiemodel ontwikkeld op basis van diverse denkrichtingen. Wij kennen dat synergiemodel niet. Hoe is dat synergiemodel precies tot stand gekomen en wat was de rol van participatie in dat proces? Op dat bewuste synergiemodel wordt een aantal varianten onderzocht. Het synergiemodel waarop de varianten van pagina 13 zullen worden toegepast vormt geen onderdeel van de voorliggende notitie. Wij vragen de opstellers ons het bewuste synergiemodel toe te sturen. Dit synergiemodel vormt immers het kader waarbinnen slechts varianten kunnen worden onderzocht, en het is daarmee voor de Doorontwikkeling Binckhorst meteen het belangrijkste kader.	Zie algemene toelichting
2	18	Hoe verhoudt de intussen aan de gemeente Den Haag beschikbaar gestelde LER (Leefbaarheids Effect Rapportage) zich tot de metingen en processen die in deze notitie staan beschreven? Waar verschillen de normen en waarom?	Het planMER is wettelijk voorgeschreven in de omgevingswet en een LER niet. Er bestaat overlap tussen een LER en een planMER. Deze bestaat vooral uit ruimtelijke aspecten. Denk daarbij aan het aantal vierkante meters openbaar groen per woning en het aantal parkeerplekken. De gemeente Den Haag werkt voor o.a. de Binckhorst met het instrument RAVEL, via de website "DenHaag.incijfers.nl". Verschillen tussen de gegevens uit de RAVEL

			kunnen verschillen met de gegevens van de PlanMER, omdat de peildata verschillen. Leefbaarheid komt dus langs die lijn terug in de planMER.
2	19	Hoe worden de huidige problemen m.b.t. de leefbaarheid meegenomen in het onderzoek? In de tekst op pagina 18 van het document staat dat beoordeling van de huidige situatie niet zinvol en zelfs niet relevant wordt geacht.	In het planMER wordt de huidige situatie beschreven en beschouwd. Met de tekst op pagina 18 van de NRD wordt geen waardeoordeel gegeven aan de huidige situatie maar is bedoeld dat we de huidige situatie samen met de autonome ontwikkeling (de referentiesituatie) als nulmeting gebruiken om het effect van de doorontwikkeling van de Binckhorst aan te toetsen. Uit de beschrijving van de huidige situatie komt naar voren welke problemen met de leefbaarheid er nu in het studiegebied zijn en tot welke opgaven dit leidt voor het Gebiedsprogramma.
2	20	Hoe wordt in de doorontwikkeling voorkomen dat er niet steeds gerepareerd moet worden vanwege missers?	Zorgvuldigheid staat voorop bij de doorontwikkeling van de Binckhorst. Feedback van bewoners en stakeholders wordt actief geïntegreerd om problemen vroegtijdig te identificeren en te voorkomen.
2	21	Wij willen dat er in het Gebiedsprogramma een specifiek deel opgenomen wordt over de combinatie van wonen en werken. Er zijn onderzoeksbureaus die bijvoorbeeld een zgn. 'mengbaarheidsmeter' hebben ontwikkeld voor dit doel. Hierin wordt uitgegaan van milieu categorieën van bedrijven. Toch kom je er niet helemaal wanneer je dit toepast. Er zijn ook bedrijven die wel overlast veroorzaken maar die geen milieuvergunning nodig hebben. Voorbeeld: het (dieren) crematorium en bepaalde koeriersbedrijven. Beleid zou bijvoorbeeld kunnen zijn: bedrijvigheid met veel geur/lawaai/(zwaar) verkeer in een aparte hoek van de wijk concentreren bv daar waar al veel verkeerslawaai en luchtverontreiniging is; Daar dan ook géén woningbouw toestaan. Pegasus en Orion zijn voorbeelden van woongebouwen die in een gebied staan waar de bedrijfsbelasting hoog is en dat lijkt vooralsnog geen succes.- Niet verwachten dat bedrijvigheid in plinten van woongebouwen de oplossing is: alleen detailhandel, dienstverlening, creatieve en design/ICT, horeca en een enkel ambacht past daar. Maar de kosten zijn voor deze ondernemers vaak veel te hoog en woongebieden met een plint die s avonds verlaten is voelen niet veilig.- Misschien kun je dan beter stadswoningen aan de straten hebben dan de onvermijdelijke 4-6 meter hoge plint die onverhuurd	In het planMER wordt expliciet ingegaan op de wisselwerking tussen wonen en werken en welk effect dit heeft op de ruimtelijke inrichting. In het planMER wordt daarvoor gebruik gemaakt van de richtafstanden voor geurhinder, luchtkwaliteit, geluidhinder en veiligheid die gelden voor alle bedrijven met een milieucategorie van 2 tot en met 6 en hoger. Met deze door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten) VNG) opgestelde milieucategorieën wordt de mate van belasting op het milieu aangeduid variërend van milieucategorie 1 (lichte bedrijvigheid) t/m 6 (zware industrie). Aangezien het bij milieucategorie 1 gaat om bedrijven met een heel lage milieuhinder voor de omgeving

		blijft.- En aparte, goedkopere bedrijfsgebouwen veel meer de hoogte in met specifieke voorzieningen voor die bedrijven, zoals een parkeervoorziening laden/losssen (voorbeeld Binck Twins).	worden deze als niet onderscheidend beschouwd zodat deze ook niet worden meegenomen in de beoordeling. Op kaarten brengen we in beeld welke woningblokken binnen de hindercontouren vallen en waar milieudruk vanuit bedrijvigheid dus een aandachtspunt is. Het planMER geeft in deze fase weliswaar inzicht in de te verwachten milieueffecten van het gebiedsprogramma, maar regelt niet de feitelijke vergunningverlening. Daarvoor zal eerst nog sprake moeten zijn van een wijziging van het Omgevingsplan. In het Omgevingsplan zal worden aangeven of, waar en in welke mate er sprake is van het toestaan van milieubelastende activiteiten. Bij de feitelijke aanvraag voor een vergunning van een milieubelastende activiteit zal dit worden getoetst.
2	23	De Haagse Gemeenteraad heeft de ‘Haagse richtinggevende normen voor maatschappelijke voorzieningen en groen’ ⁴ aangenomen. Wij verwachten dat deze (minimale) normen een vanzelfsprekend uitgangspunt zullen zijn bij de MER en het Gebiedsprogramma en de Doorontwikkeling Binckhorst. Toch zien we deze normen niet terug in het onderhavige document. Graag vernemen we hoe de opstellers hiertegenover staan en hoe ze deze normen toepassen.	In het planMER nemen we een beschouwing op van de Haagse richtinggevende normen voor maatschappelijke voorzieningen en groen. In geval dat van de normen afgeweken wordt, beschrijven we wat daar de effecten van zijn.
2	24	Pagina 4 Paragraaf 1.2 Hierin wordt gesproken over 7.500 extra woningen en extra arbeidsplaatsen. Om hoeveel extra arbeidsplaatsen gaat het? Wat is het huidige aantal arbeidsplaatsen in de Binckhorst en waarom is uitbreiding van die arbeidsplaatsen noodzakelijk? Hoeveel m2 bedrijfsruimte is er gemoeid met het toevoegen van die arbeidsplaatsen en hoeveel m2 op maaiveld wordt hiervoor gerekend? Ook in Omgevingsplan 1.0 was er sprake van een toename van arbeidsplaatsen in de Binckhorst. Hoeveel van die ruimte is tot op heden gerealiseerd?	Voor het aantal gerealiseerde projecten verwijzen we u naar het projectenoverzicht Binckhorst ⁵ . Daaruit blijkt dat er voor ruim 120.000 m2 economisch en maatschappelijk programma plannen is- of wordt gerealiseerd, dit is ca. 2000 – 3500 arbeidsplaatsen. Ten opzichte van het huidige omgevingsplan Binckhorst wordt er planologisch in het

⁴ [Haagse richtinggevende normen voor maatschappelijke voorzieningen en groen 2024](#)

⁵ [Projectenoverzicht Binckhorst sept 2024](#)

			gebiedsprogramma geen extra bedrijfsruimte toegevoegd.
2	27	Pagina 12 laatste regel Citaat: ‘Een belangrijk aandachtspunt voor deze transformatie is de gezondheid van de leefomgeving: er moet voldoende ruimte op maaiveld beschikbaar blijven voor groen, bewegen, spelen en ontmoeten, en risico’s op (gezondheids)schade vanwege wateroverlast en hittestress moeten beperkt worden.’ M.b.t. de ontwikkeling van een woonwijk zijn er naast de genoemde factoren nog veel meer factoren die de risico’s op gezondheidsschade kunnen, ja moeten beperken: veilige woonomgeving, scheiding druk verkeer en wonen, overlastgevende bedrijven op voldoende afstand, luchtkwaliteit (fijnstof) lawaai, geuroverlast. Zie ook de Handreiking Planregels Gezonde leefomgeving van de GGD’n in Nederland. 5 In dat licht is het opmerkelijk dat het nu vigerende Omgevingsplan en de Omgevingstafel blijkbaar de omgevingsvergunning hebben afgegeven om pal op een van de meest (lucht) vervuilde en lawaaierige kruispunten van Den Haag (Melkwegstraat/Regulusweg) het gebouw Elara te bouwen met 140 sociale huurwoningen. Ook staat een deel van de woningen van Binck City Park (met open balkons) aan de Binckhorstlaan, op de plek waar blijkens de eerdere MER een zeer hoge concentratie luchtvervuiling aanwezig is vanwege de uitgang van de Victory BoogieWoogie tunnel. Voor zover ons bekend zijn er geen filter maatregelen genomen om die lucht te zuiveren. Blijkbaar heeft de vorige MER uit Omgevingsplan 1.0 dergelijke missers niet kunnen voorkomen.: Hoe zal het huidige MER voor de Doorontwikkeling Binckhorst eraan gaan bijdragen dat woningbouw op plaatsen met een evident slechte luchtkwaliteit in de toekomst in de Binckhorst niet meer zal gaan plaatsvinden? Is hier een rol voor de Omgevingstafel? Wij pleiten sowieso voor het toevoegen van factoren als luchtkwaliteit, lawaai en geur aan de factoren die de gezondheid negatief kunnen beïnvloeden.	In het PlanMER wordt luchtkwaliteit, lawaai en geur meegewogen en maakt onderdeel uit van het thema Gezondheid. Het instrumentarium tav Gezondheid wordt pas later uitgewerkt bij wijziging van het huidige omgevingsplan. Daarnaast, moet uit onderzoeken voor het planMER blijken of locaties geschikt zijn voor gevoelige functies. De GGD heeft een advies uitgebracht op basis van de NRD (zie verderop in deze NVA), het thema gezondheid zal overeenkomstig de reactie op dat advies in beeld worden gebracht. De omgevingstafel Binckhorst is bedoeld voor de toetsing van ingediende bouwaanvragen aan de planregels van het omgevingsplan en heeft geen rol in de doorontwikkeling. Alle vergunningen die zijn verleend op basis van het huidige omgevingsplan, zijn getoetst aan de wettelijke normen en voldoen daaraan. Er is dus geen sprake van afwijking van wettelijke normen bij gerealiseerde initiatieven. De wettelijke normen zullen ook uitgangspunt zijn voor het te wijzigen omgevingsplan.

2	30	Pagina 13, paragraaf 3.3 tweede regel Citaat: “Binnen het synergiemodel wordt een aantal varianten onderzocht in het plan-MER’ En: ‘Bandbreedtes dichtheid woningbouw en gevolg op de leefkwaliteit en zon-windhinder’ Om welke varianten gaat het hier? Het gaat niet alleen om de dichtheid van de woningbouw maar ook om het soort, voor wie gaan we bouwen? Welke typen woningen/woningbouw zijn in de varianten voorzien in welke percentages, locaties en hoogten? Wordt in de varianten ook gesproken over aard, type en locatie van de bedrijvigheid? Zie ook de vraag/opmerking hierna.	In het planMER wordt gekeken naar zon en wind. Er worden twee varianten onderzocht: een met veel gebouwen en een met minder gebouwen. In het Gebiedsprogramma worden de soorten woningen en de beoogde doelgroep(en) beschreven alsmede het type bedrijvenbedrijven beschreven. De bedrijven mogen maximaal in milieucategorie 2 vallen. Milieucategorie 2 bedrijven zijn bedrijven die een matige impact op het milieu hebben. Voorbeelden zijn bouwbedrijven, houtbewerkingsbedrijven en supermarkten. Deze bedrijven moeten zich aan bepaalde regels houden om overlast zoals geluid, geur en stof te beperken.
2	31	Pagina 13, paragraaf 3.3 vierde bullet Citaat: ‘Analyse bedrijven cat. 3.1 en hoger in relatie hinder en treffen van bronmaatregelen’ Is er een overzicht van alle bedrijven in de Binckhorst en hun eventuele milieucategorie? Waarom worden categorieën lager dan 3.2 niet meegenomen? Wij stellen voor om alle bedrijven in de Binckhorst in de MER mee te nemen. Ook vragen wij om aandacht voor c.q. meten van het stapelen van overlast zoals geur vanuit diverse richtingen, fijnstof, verkeerslawaaï en bedrijfslawaaï. Hoe gaat plan MER stapelen van overlast meten en verwerken? In het vorige plan MER is, ondanks de complexe werkwijze, hier(redactie: overlast door bedrijven uit lagere categorieën) geen aandacht aan besteed, met als gevolg nu overlast voor bewoners én/of uitstel van grote woningbouwtrajecten, terwijl het bevoegd gezag geen mogelijkheden heeft dit aan te pakken, omdat ‘het omgevingsplan deze ruimte geeft’. Hoe kan dit in de ‘Doorontwikkeling Binckhorst’ zo worden opgenomen dat deze missers worden voorkomen?	Het overzicht van bedrijven is opgenomen in het huidige omgevingsplan onder de tabel Bestaande Activiteiten. In het planMER worden alle milieubelastende activiteiten van cat. 2 en hoger meegenomen. Lagere milieu categorieën kunnen zich vrij vestigen op de Binckhorst (mits er voldoende gebruiksruimte beschikbaar is) en zijn mengbaar met woningbouw. Er zijn cumulatiekaarten beschikbaar voor wat betreft fijnstof en geluid. Ook worden deze effecten cumulatief in beeld gebracht als onderdeel van de modelonderzoeken voor deze aspecten. Bij de gemeente zijn geen klachten bekend in verband met bedrijven in lagere milieu categorieën en er is tevens geen sprake van uitstel van grote woningbouwprojecten door de nabijheid van bedrijven in een lagere milieucategorie.

2	133	Pagina 13, Paragraaf 3.3 zesde bullet Citaat: ‘Ontwikkelen van een wijkhart met commerciële voorzieningen zoals detailhandel en horeca ‘ Wij stellen voor dat het Wijkhart hier niet alleen moet gaan over commerciële voorzieningen. In een Wijkhart horen ook publieke voorzieningen zoals een wijk/buurthuis, gezondheidszorg, en plaats voor kunst en cultuur. Graag opnemen van ook deze voorzieningen in de varianten. Om het karakter van de Binckhorst recht te doen, zou een dergelijk Wijkhart gesitueerd moeten worden op een centraal gelegen locatie met karakteristieke eigenschappen, bijvoorbeeld de zgn. ‘Binckplekken’ en de publieke voorzieningen zouden liefst in een historische locatie moeten worden geplaatst. Graag ook opnemen van de Binckplekken in de mogelijkheden van het realiseren van een Wijkhart. Wij denken dat de voormalige asfaltcentrale een prachtige plek zou zijn voor een Wijkhart.	In het Gebiedsprogramma en in het planMER wordt er invulling aan het wijkhart gegeven. Deze zal niet precies op de locatie van de voormalige asfaltcentrale situeren, maar nabij de voormalige asfaltcentrale. Daarin zijn zowel commerciële als maatschappelijke voorzieningen verder uitgewerkt.
2	134 a	Pagina 13, Paragraaf 3.3 zevende bullet Citaat: ‘Varianten in verkeersafwikkeling, autoluw maken van deelgebieden en verbeteren van de langzaamverkeersstructuur’ Hierbij uitdrukkelijk opnemen dat ook de huidige nu al bestaande verkeersproblematiek en onveiligheid in de varianten zal worden opgenomen; De variant dat er een extra op/afrit naar de A12 zou kunnen komen in het verlengde van de Mercuriusweg hier ook in opnemen. Hiermee zou een zeer groot deel van het autoverkeer door de Binckhorst worden verminderd, hetgeen ook de bereikbaarheid van/naar Rijswijk en Voorburg verbetert. Het onderzoek dat Royal Haskoning nu doet naar de verschillende varianten heeft deze variant niet opgenomen. Wat wordt hier bedoeld met het autoluw maken van deelgebieden?	De huidige verkeerssituatie wordt als onderdeel van de referentiesituatie in het planMER beschreven. De variant van een rechtstreekse aansluiting van de Neherkade/Mercuriusweg op de A12 is niet bij de mogelijke maatregelen meegenomen omdat deze verkeerskundig en ruimtelijk niet in te passen is. Autoluw houdt in dat er in de deelgebieden autoverkeer zonder herkomst of bestemming in dat deelgebied wordt ontmoedigd door een combinatie van inrichting en verkeercirculatiemaatregelen.
2	135	Pagina 13, Paragraaf 3.3Citaat: ‘De ontwikkeling en realisatie van gebiedsplannen voor deze deelgebieden zullen gefaseerd plaatsvinden.’Wat wordt hier bedoeld? Worden de verschillende gebieden opeenvolgend verder uitgewerkt? Hoe ziet die fasering er precies uit? En wat is daarvan de bedoeling?Op dit moment zijn de bouw en wooninitiatieven in de Binckhorst min of meer random verdeeld, als gevolg van de wijze waarop destijds de reservering van woningen is geregeld. Hoe gaat de gemeente er zorg voor dragen dat in de deelgebieden het karakter en de bedoeling wordt gehandhaafd en dat de samenhang in bouw, en ontwikkeling logisch en intact blijft?	Het Gebiedsprogramma beschrijft de beoogde gefaseerde ontwikkeling van het gebied. Het Gebiedsprogramma is integraal, zaken als samenhang en karakter worden hierin nader uitgewerkt. De bedoeling van de faseringsstrategie is dat er meer regie komt op de meerjarenplanning van de realisatie. Concreet noemt het Gebiedsprogramma dit ‘Affe buurtjes’. Dit onderdeel wordt in het planMER beoordeeld als onderdeel van de beoordeling op doelbereik.

2	136	Pagina 16 Paragraaf 4.4 tabel 3 Beoordelingskader Duurzame mobiliteit, ruimte voor fietsers en voetgangers: Dit wordt alleen kwalitatief onderzocht. Gezien de verwachte toename van het aantal fietsers met bijna 600% 7 en de bestaande tendensen m.b.t. elektrische fietsen, bakfietsen en grotere snelheidsverschillen tussen fietsen willen wij dat deze ruimte in de MER niet alleen kwalitatief maar ook kwantitatief wordt onderzocht. Is de ruimte voor fietsers in de toekomst nog wel voldoende? Zijn de fietspaden breed genoeg, is er straks voldoende opstelplaats bij de kruispunten? Capaciteit verkeersnetwerk, capaciteit kruispunten: Waarom wordt dit alleen kwalitatief onderzocht? Er dreigt flinke verkeerschaos in de Binckhorst met een toename van het autoverkeer van 81% in 2040, terwijl er nu al grote knelpunten zijn in de doorstroming, vooral te wijten aan verkeer dat van en naar de A12 gaat.	We beoordelen aan de hand van richtlijnen voor de inrichting van voorzieningen voor langzaam verkeer of de voorzieningen in het Gebiedsprogramma voor fietsers en voetgangers voldoende gedimensioneerd zijn. Concreet betekent dit dat dit aspect daarmee kwantitatief wordt onderzocht in het planMER. Ook de capaciteit van wegen en kruispunten wordt kwantitatief onderzocht.
2	137	Pagina 16 Paragraaf 4.4 tabel 3 Beoordelingskader Luchtkwaliteit: verandering in jaargemiddelde concentratie stikstofoxiden, fijnstof en zeer fijnstof: Hier wordt naar jaargemiddelden gekeken. Wordt dit jaargemiddelde ook per locatie/gebied vastgesteld? Zo ja op welke schaal? Is de hoge concentratie die nu al wordt gemeten op het kruispunt Regulusweg /Melkwegstraat en Mercuriusweg/Binckhorstlaan en bij de uitgang van de VictoryBoogieWoogietunnel ook zichtbaar met de gekozen methode? Graag vergelijken van de gevonden waarden met de GGD adviezen, en daarbij gebieden aanwijzen waar woningbouw niet wenselijk is, zodat dit ook in de wetgeving kan worden vastgelegd.	Er wordt gebruik gemaakt van voor dit soort studies gevalideerde modellen. Het model is daarbij nauwkeurig genoeg om de piek van vervuiling bij de ingang van de VictoryBoogieWoogietunnel te laten zien. We laten de resultaten zien met kaarten, die we in het planMER uitleggen. We vergelijken deze resultaten met andere informatie, zoals adviezen van de GGD. Op basis hiervan doet het planMER uitspraken over de wenselijkheid van woningbouw vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit.

2	138	Pagina 17 tabel 3 Beoordelingskader Stedelijk groen en recreatie: Hier alle punten kwantitatief onderzoeken en leggen naast de ‘Haagse richtinggevende normen voor maatschappelijke voorzieningen en groen 2024’¹⁰ Bij bewoners bestaan grote zorgen of naast alle woningbouw, bedrijvigheid, ruimte voor verkeer en vervoer er wel voldoende fysieke ruimte overblijft voor openbaar groen dat ook daadwerkelijk door bewoners kan worden gebruikt. De stroken in de midden- en tussenbermen van de Binckhorstlaan tellen waarschijnlijk wel mee bij het berekenen van de hoeveelheid openbaar groen, evenals de begraafplaats Sint Barbara, maar dit groen is voor bewoners alleen visueel aantrekkelijk, doch niet direct bruikbaar voor recreatie. Ook zijn er nu geen openbaar toegankelijke speeltuinen of wandelpaden. De plannen voor het Waterfrontpark bestaan al enkele jaren, maar de kans dat dit in de komende tien jaar zal worden gerealiseerd achten we zeer klein. Graag ook rapporteren van de hoeveelheid groen en recreatie in de tussenliggende transitieperiode, ook als onderdeel van de uitgangssituatie. Gezondheid en klimaatadaptatie: Alleen verandering van het Milieugezondheidsrisico wordt kwantitatief gerapporteerd. De overige factoren alleen kwalitatief. De overige 4 factoren zijn zeker zo belangrijk en dienen daarom ook kwantitatief te worden gerapporteerd. Windcomfort en -hinder en licht en schaduw: Hoeveel bewoners/woningen zullen met deze factoren te maken krijgen en welke maatregelen zullen daartegen kunnen worden genomen? Zeker een reden om dit ook kwantitatief te benaderen in plaats van alleen kwalitatief. Indien dit alleen kwalitatief wordt benaderd heeft het voor bewoners meer het karakter van een wassen neus.	Voor de Binckhorst worden richtinggevende normen⁶ toegepast. Het startpunt hiervoor zijn de Haagse richtinggevende normen voor maatschappelijke voorzieningen en groen. In het planMER nemen we een beschouwing op van de toegepaste richtinggevende normen. Daarbij beschrijven we voor de punten waarop hiervan afgeweken wordt op basis van welke overwegingen dit is gebeurd. De beschikbaarheid van groen en voorzieningen in de realisatiefase wordt ook meegenomen in het onderzoek. De andere factoren onder Gezondheid en klimaatadaptatie worden ook kwantitatief onderzocht, en hetzelfde geldt voor windklimaat en bezonning.
---	-----	---	--

⁶ Haagse richtinggevende normen voor maatschappelijke voorzieningen en groen 2024 RIS317835

2	139	Pagina 17Citaat: ‘Gezondheid. In verdichtingsgebieden is de gezondheid van de leefomgeving een belangrijke randvoorwaarde voor de ontwikkelplannen. Het planMER is het instrument bij uitstek om in beeld te brengen wat nodig is voor een gezonde leefomgeving en om te toetsen of de ontwikkelplannen aan de daarbij behorende randvoorwaarden voldoen. In dit planMER stellen we daarom een apart beoordelingskader op aan de hand waarvan we de gezondheid van de leefomgeving kwantitatief kunnen beschrijven. Daarbij maken we onderscheid tussen gezondheid beschermde factoren (onder meer geluidoverlast, luchtkwaliteit, hittestress, toegang tot voorzieningen) enerzijds en gezondheid bevorderende factoren (onder meer toegang tot stedelijk groen, speel- en sportplekken en de aantrekkelijkheid van infrastructuur voor langzaam verkeer) anderzijds.’BinckhorstBewoners juicht het toe dat er in het planMER uitdrukkelijk aandacht komt voor de gezondheid van de leefomgeving, en ook dat er een apart beoordelingskader gezondheid komt. Hoe ziet dit beoordelingskader er precies uit? Welke normering wordt aangehouden voor welk onderdeel? Blijkbaar gaat het hier ook om een balans tussen factoren die slecht zijn voor de gezondheid (in het document versluierend gezondheid beschermde factoren genoemd) en factoren die welzijn/gezondheid bevorderen. Het lijkt erop alsof hier via een omweg de ‘salderingsmethode’ uit het MER van Omgevingsplan 1.0 weer van stal wordt gehaald. Op welke wijze wordt de balans opgemaakt? Wij willen hier volledige transparantie en bronvermelding over de gekozen items, meetmethoden, normering en weging. De items en resultaten die worden opgenomen in de MER rapportage moeten worden gelegd naast de GGD normen¹¹ en de Leefbaarheids Effect Rapportage (LER) zoals die recent door de Raad is aangenomen¹².	Het beoordelingskader gezondheid wordt verder uitgewerkt in het kader van het planMER. Dit beoordelingskader zal in samenspraak met GGD worden opgesteld. Er zullen waar mogelijk gemeentelijke streefwaarden of normen worden gehanteerd, als die er niet zijn zal worden teruggevallen op andere streefwaarden en normen. Ontbrekende informatie die het onmogelijk maakt een aspect te beoordelen wordt ook benoemd als onderdeel van de beoordeling van de gezonde leefomgeving.
---	-----	---	---

2	140	Pagina 18 Hoofdstuk 4.5 Citaat: 'We kiezen ervoor om aan de referentiesituatie geen scores toe te kennen. De reden hiervoor is dat de huidige situatie en de autonome situatie in 2040 dermate verschillen van de projectsituatie dat een beoordeling hiervan weinig zinvol is. Ter verduidelijking: een groot deel van de Binckhorst bestaat nu nog uit bedrijventerrein, en de randvoorwaarden met betrekking tot de omgevings- en milieukwaliteit zijn hiervoor erg verschillend van die van het gemengde woon-werkgebied waar voor de Binckhorst naartoe gewerkt wordt. Zo is het aanbod in de huidige situatie het aanbod aan speel- en recreatieplekken niet relevant, en is er ook op het gebied van bijvoorbeeld circulariteit, trillingen, en cultuurhistorie & archeologie nog geen zinvolle beoordeling te geven aan de huidige situatie en autonome ontwikkeling.' Dit citaat baart Binckhorst Bewoners grote zorgen. Ten eerste: uitgangspunt van Omgevingsplan 1.0 is dat alle bestaande bedrijvigheid mag blijven. De kans is groot dat alle nu bestaande bedrijven, al dan niet met juridische procedures, zullen blijven zitten. Dus ook de overlast. Ten tweede: Er wonen nu al duizenden mensen op de Binckhorst, die dagelijks overlast ervaren van hun omgeving: verkeer, vervoer, lawaai, geur en fijnstof, en het ontbreken van voorzieningen, zoals speel en recreatieplekken. De uitgangssituatie bewust niet in beeld brengen ontkent daarmee impliciet de aanwezigheid van die bewoners. Alsof zij er nu nog niet toe doen - opmerking over speel en recreatieplekken!-, pas in 2040. Het is daarom juist van belang om de huidige situatie in kaart te brengen waarbij alle bedrijven moeten worden betrokken. Zie het eerder genoemde voorbeeld van het dierencrematorium. Dit punt weegt voor Binckhorst Bewoners zwaar. Wij willen, ook in de transitieperiode, duidelijkheid over de condities waaronder wonen en werken goed kunnen samengaan. En we willen, ook in de transitieperiode, dat er vanuit de gemeente uitdrukkelijk beleid en budget beschikbaar wordt gesteld voor verbetering van de leefbaarheid.	De NRD doet ten onrechte vermoeden dat de huidige situatie niet zal worden beschreven in het planMER. Dit is onjuist. Met de tekst in de NRD wordt geen waardeoordeel gegeven aan de huidige situatie maar is bedoeld dat we de huidige situatie samen met de autonome ontwikkeling (de referentiesituatie) als nulmeting gebruiken om het effect van de doorontwikkeling van de Binckhorst aan te toetsen. Dat betekent niet dat de huidige situatie geen plek in het planMER krijgt; er wordt een uitgebreide referentiesituatie opgesteld voor ieder beoordelingsaspect. Deze zal ingaan op de huidige problematiek/ toekomstige problemen/ knelpunten in het geval de doorontwikkeling van de Binckhorst geen doorgang krijgt. De effecten van de doorontwikkeling Binckhorst worden afgezet tegen die referentiesituatie. De referentiesituatie is daarmee het ijkpunt voor de effecten en wordt daarom als neutraal beoordeeld. De effecten van de gebiedsontwikkeling kunnen daarbij positief maar ook negatief uitpakken, waarbij in het laatste geval - rekening houdende met de aard en omvang van de effecten - ook wordt gekeken of dit aanleiding is voor het nemen van (wettelijke) maatregelen om deze effecten te verminderen dan wel te voorkomen.
35	39	Een extra uitdaging is de toenemende parkeerdruk in Voorburg-West. Het inpassen van het tramtracé zal leiden tot verlies van parkeerplaatsen. Daarmee wordt de parkeerdruk nog hoger. In Rijswijk en Den Haag (Binckhorst) wordt betaald parkeren steeds verder ingevoerd waardoor uitwijkgedrag is ontstaan naar Voorburg-West. Het huidige College van B&W is tot op heden geen voorstander van betaald parkeren maar dat ontslaat haar niet van de verantwoordelijkheid parkeerbeleid te formuleren dat uitvoerbaar en handhaafbaar is. Wat voorkomen moet worden, is dat Voorburg-West als parkeerterrein gebruikt wordt voor bewoners van de Binckhorst. Er is namelijk niet voorzien in voldoende parkeerplaatsen op Haags grondgebied.	In de Binckhorst wordt uitgegaan van een transformatie en verdichting waarbij geheel op eigen grond in het parkeren zal worden voorzien. Daarop zal worden gestuurd met een beperking van het parkeren op de openbare weg in de Binckhorst en gereguleerd parkeren. In Voorburg-West wordt gewerkt aan een aanvullende parkeerstrategie. Voor de korte termijn betekent dit: Aanpassen venstertijden blauwe zone aan de venstertijden van betaald

			parkeren in Binckhorst (ma t/m zo 8-24h). Voor de middellange termijn betekent dit: Uitgifte van parkeeronthefingen in Voorburg-West afstemmen op het aantal parkeerplaatsen in de buurt
19	61	Ook moet de gemeente Leidschendam-Voorburg komen met een visie met betrekking tot de hoogte van de bebouwing vanaf de landgoederenzone tot aan de nieuw te bouwen bebouwing langs de Maanweg. Daarover moet zij met de gemeente Den Haag afspraken maken.	Het gebiedsprogramma Binckhorst gaat in op de bebouwingshoogte aan de Maanweg.
19	62	Den Haag wil ook kijken naar de situering van het afvalcluster. Aangezien het de afgelopen 20 jaar regelmatig aan de orde was en zoeklocaties grenzend aan woonwijken e.d. van Voorburg-West betrof is het noodzakelijk dat de gemeenteraad van LeidschendamVoorburg aangeeft waar geen mogelijkheden zijn om verder onderzoek te doen naar alternatieve locaties voor het afval cluster, in het bijzonder de groene Vlietzone die absoluut behouden moet blijven zonder verdere aantasting. Dit is namelijk van invloed op de verkeersontwikkeling van en naar de Westvlietweg en kan grote gevolgen hebben (zwaar verkeer) voor Voorburg-West.	Op dit moment wordt een haalbaarheidsstudie gerealiseerd voor verschillende scenario's voor de toekomst van het afvalcluster. De regio, waaronder de gemeente Leidschendam-Voorburg, is nauw betrokken bij deze haalbaarheidsstudie. Deze studie valt buiten de scope van het planMER. In het planMER wordt zowel het handhaven als het vertrek van het afvalcluster beoordeeld.
6	80	Hoe zit het nu met de invulling van de doelstelling van (8 m2) groen per woning. Waar en wanneer worden robuuste groene omgevingselementen gerealiseerd?	Het planMER toetst het Gebiedsprogramma op de richtinggevende normen waaronder die van groen.
6	81	Wat zijn concreet de plannen voor wijkvoorzieningen inclusief ruimte voor cultuur?	Ruimte voor maatschappelijke voorzieningen en cultuur worden meegenomen in de programmering van de Gebiedsprogramma
6	82	Wordt de Leefbaarheid Effect Rapportage onderdeel van het toetsingskader?	De LER wordt geen onderdeel van het toetsingskader.

6	83	De 5 kernwaarden van de Binckhorst zijn door de gemeenten omarmd en blijven wat ons betreft uitgangspunt. Nog even in herinnering: a. Authentiek ambachtelijk werk-woon gebied. Dus geef ruimte aan ambachtelijkheid, benut de Binckplekken en zorg voor robuuste inrichting van de openbare ruimte. b. Rauwe spannende rafelrand(en) in de stad . Geef ruimte aan het spontane; durf te experimenteren (zie ook d). c. Grote diversiteit, leidend tot ontmoeting en innovatie. Zorg voor goede mix wonen EN werken. Het aantal te bouwen woningen is bekend, maar voor het werken moet nog veel concreet gemaakt worden. Bekijk daarbij ook de functie van werken voor de stad en de omliggende gemeenten. Maak onderscheid naar het type werkgelegenheid. Formuleer in het Gebiedsprogramma expliciet wat de doelstellingen voor werken (x m2 per woning en totale oppervlakte voor werken) zijn. En bedenk dat behalve het -goed doordacht- benutten van plinten gestapelde werkbouw een goede oplossing zowel voor de investeerders als voor de ondernemers kan zijn. d. Dynamische experimenteerruimte, altijd in beweging. Transformatie en verandering zullen de komende decennia nog aan de orde van de dag zijn in de Binckhorst. Benut de mogelijkheden die dat biedt; durf te experimenteren en waardeer en versterk lokale initiatieven (zoals de CarWeide). Gebruik de tijdelijkheid als kans om toekomstige plannen nu al te testen en van te leren. Veranker tijdelijkheid in de regelgeving, een stad is immers nooit af. e. De verrassende Haagse waterkant. Versterk de recreatieve watervoorzieningen, behoud aan water gerelateerde ambachtelijkheid en creëer via water nieuwe verbindingen.	Wij kunnen de respondent hierin geruststellen, deze door de gemeenten omarmde kernwaarden zijn en blijven uitgangspunt bij de totstandkoming van het Gebiedsprogramma.
6	85	Blz 12 staat dat uitgangspunt is de integrale gebiedsontwikkeling (met afwegingen aan de voorkant te nemen) en ten dele voortzetting van de huidige organische wijze van ontwikkelen maar wel met inzet van meer instrumenten om regie te kunnen voeren. ; We zouden graag willen weten welke instrumenten dan worden ingezet...?	In het gebiedsprogramma, onderdeel ontwikkelstrategie zal dit aan de orde komen. Het planMER zal dit onderdeel beschouwen in het kader van het doelbereik.
6	86	Eveneens op blz 12 wordt beschreven dat de gemeente Den Haag in de zomer van 2024 een drietal stedenbouwkundige denkrichtingen heeft opgesteld waar lessen uit zijn getrokken en op basis waarvan nu een synergiemodel wordt opgesteld. Welke denkrichtingen zijn opgesteld en welke lessen zijn hieruit eruit getrokken die nu worden meegenomen in het synergiemodel?	Zie algemene toelichting, in het gebiedsprogramma wordt dit proces verder toegelicht.

2	110	Bekijken we de metingen en prognoses uit die rapportage en vergelijken we deze met de nieuwe luchtkwaliteitsnormen dan zijn vrijwel alle waarden hoger dan de grenzen van de nieuwe EU normen en de WHO normen. Om deze redenen hebben de bewoners van de Binckhorst nu al zorgen over de luchtkwaliteit in de Binckhorst. Deze voldoet niet aan de normen van de WHO en de laatste EU normen. De rapportage m.b.t. luchtkwaliteit moet daarom een belangrijk onderdeel zijn van de MER. En deze dient zorgvuldig en gedetailleerd te gebeuren. De MER doorontwikkeling Binckhorst moet duidelijk maken dat zij, daar het hier de komende 25 jaar betreft, voor luchtkwaliteit zal uitgaan van de nieuwste regelgeving van EU en WHO, aansluitend op de intenties van het College in 2014. Dat zijn cruciale uitgangspunten om van de Binckhorst ook een gezonde woonwijk te maken.	In het planMER wordt uitgebreid ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Er worden modelberekeningen gedaan waarmee de referentiesituatie en de effecten van het Gebiedsprogramma hierop worden beschreven. Daarbij wordt getoetst op de wettelijke EU-normen die met ingang van 2030 gaan gelden. Ook beschrijven we hoe de concentraties van stikstof en fijnstof zich verhouden tot de gezondheidkundige advieswaarden van de WHO uit 2021. De wettelijke normen zijn daarbij leidend om te bepalen of aan de wet voldaan wordt, de WHO gezondheidkundige waarden worden gebruikt om de beoordeling te nuanceren.
2	111	Begonnen moet worden van een uitgangsmeting van alle verontreinigers uit de EU normen. Te verwachten is dat vooral de waarden van NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} direct van belang zijn voor verdere analyse en opname in de scenario's. Mochten andere waarden nu al te hoog zijn of de grenswaarde naderen dan dienen deze ook mee te worden genomen in de analyse. Het gaat hierbij niet alleen om gemiddelde jaarwaarden maar ook om piekbelasting, zoals in de 24 uur s en 8 uren normen in bovenstaande tabel staat beschreven. Concreet: In de NRD MER staat op pagina 16 dat er getoetst gaat worden op luchtkwaliteit, 'verandering van jaargemiddelden'. Dat willen wij veranderd zien in dat er getoetst gaat worden op jaargemiddelden én piekbelasting van de concentratie PM₁₀, PM_{2,5} e NO₂. Graag toevoegen van het criterium piekbelasting op pagina 16. Deze metingen en berekeningen moeten worden getoetst aan de nieuwste EU normen uit 2024 en de WHO normen.	In de modelonderzoeken wordt uitsluitend de jaargemiddelde concentratie berekend. Het is binnen het luchtkwaliteitsmodel niet mogelijk om piekbelastingen te berekenen. We betrekken wel gegevens van de huidige situatie bij de beoordeling. De luchtmodellen berekenen de jaargemiddelde concentratie van luchtverontreinigende stoffen. Piekbelasting, zoals concentraties tijdens de spitsuren, kunnen ze niet berekenen. Uit de jaargemiddelde concentratie wordt wel afgeleid hoe vaak de uurgemiddelde norm voor stikstofdioxide en de 24-uurgemiddelde norm voor fijn stof overschreden worden. Dit rapporteren we in het planMER. We toetsen op zowel de wettelijke normen als de meest actuele WHO gezondheidkundige advieswaarden. De wettelijke EU-normen zijn daarbij leidend om te bepalen of aan de wet voldaan wordt. Ook beschrijven we hoe de concentraties van stikstof en fijnstof zich verhouden tot de gezondheidkundige advieswaarden van de WHO uit 2021.

2	112	Daarbij moeten verschillende scenario's worden onderzocht, en zal het niet alleen moeten gaan over de luchtkwaliteit voor de bewoners van de Binckhorst maar ook voor bewoners van aangrenzende wijken die te maken krijgen met een toename van luchtverontreiniging door meer verkeer en meer woningen en bedrijven. De scenario's die zullen moeten worden onderzocht bevatten in ieder geval: a. Toename van al het verkeer, auto's vrachtwagens en ook scooters etc. vanwege meer woningen én meer bedrijvigheid, én meer doorgaand verkeer van en naar de rest van Den Haag en aangrenzende gemeenten b. Impact van verwarming en energieverbruik door nieuwe bewoners en meer bedrijvigheid c. Andere bronnen van luchtverontreiniging in de omgeving (dierencrematorium en mensen crematorium, dieselschepen etc.) meenemen in de scenario's d. Nagaan welke maatregelen kunnen bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit zoals het plaatsen van filters in de tunnelmond, toename van groenstroken en bomen, het veranderen of afschermen van verkeersstromen, het stimuleren van elektrisch vervoer etc. etc. e. Onderzoeken wat de gemeten en verwachte luchtkwaliteit voor impact heeft op de gezondheid van mensen die in het gebied (zullen gaan) wonen en werken	De luchtkwaliteitsmodellen zijn gebaseerd op de verkeersmodellen (deze zijn exclusief scooters), en die nemen deze effecten mee. Nieuwe woningen worden gasloos opgeleverd. Er zal dus geen effect van verwarming op de luchtkwaliteit zijn. Voor de verwarming van nieuwe bedrijven geldt hetzelfde. Al deze gegevens zijn opgenomen in de achtergrondconcentraties, het is niet af te leiden welke bijdrage van welke bron exact afkomstig is. Wel wordt kwalitatief beschreven welke bronnen bijdragen aan luchtverontreiniging. Daar waar niet wordt voldaan aan de norm, zullen compenserende maatregelen worden aanbevolen. Luchtkwaliteit wordt in deze planfase niet gemeten, luchtkwaliteit is wel onderwerp van onderzoek in het planMER.
40	113	Additioneel: In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) wordt gesteld dat de doorontwikkeling van de Binckhorst uitsluitend op het grondgebied van Den Haag plaatsvindt. Strikt genomen mag dit zo zijn, maar de gevolgen van nog eens 7.500 extra woningen met bijbehorende verkeersstromen, druk op voorzieningen, verslechtering van de luchtkwaliteit, etc. stoppen niet bij de gemeentegrens van Den Haag. In tegendeel, de leefbaarheid van Voorburg-West wordt hierdoor direct en onaanvaardbaar aangetast. Het is onbegrijpelijk dat het gemeentebestuur van Leidschendam-Voorburg haar inwoners zo in de kou laat staan.	De gevolgen van de bouw van de woningen in de Binckhorst worden in het planMER voor wat betreft de verkeersdruk in beeld gebracht voor zowel de Binckhorst zelf als voor de omliggende gebieden, waaronder Voorburg-West.
46	115	Algemene opmerkingen De reikwijdte van de uit te voeren onderzoeken dient niet alleen door de wetgeving bepaald te worden maar ook door de vastgestelde beleidsnota's en collegeakkoorden, die door de drie gemeentebesturen zijn vastgesteld. Neem het vastgestelde beleid mee in de NRD! Zo ontbreekt vermelding van de gemeentelijke standaard van 8 m2 groen per woning. Ook de normering 3-30-300 ontbreekt.	Beleidsnormen uit vastgestelde beleidsnota's worden meegenomen in het planMER. Dat geldt eveneens voor de groennormen.
46	116	Bij Thema Milieu: Zet bij Aspect Natuur bij Detailniveau kwalitatief én kwantitatief bij alle drie criteria. En voeg een vierde criterium toe: Aansluiting van de natuur inclusieve hoogbouw (waar veel nestkasten in de gevels zitten) met de openbare buitenruimte.	Effecten op Natura 2000 gebieden beoordelen we kwalitatief en kwantitatief met behulp van modelberekeningen over stikstofdepositie. Effecten op NNN-gebieden zijn er niet, omdat er geen NNN-gebieden in het plangebied liggen. Effecten op beschermde soorten worden

			vooralsnog alleen kwalitatief beoordeeld op basis van een bureaustudie. In een volgende fase zal dit worden uitgebreid met een soortenonderzoek zodat de effecten op soorten ook kwantitatief in beeld kunnen worden gebracht. We beschouwen aanvullend op de genoemde beoordelingscriteria in het planMER wel de mate waarin kansen voor het versterken van ecologische verbindingen aanwezig zijn en verzilverd worden, en gaan onder het beoordelingscriterium <i>Gebouwbewonende soorten</i> in op natuurinclusieve hoogbouw.
46	118	Bekijk bij de effecten van de woningbouw (50m hoog) langs de Maanweg (zon, schaduw en windhinder) op groen en bomen van de ecozone Broeksloot. Bekijk zo ook deze effecten op de tuin bij kasteel Binckhorst.	Voor de hoge bebouwing in het gebied wordt een analyse uitgevoerd naar bezonning. Hierbij wordt een kaart opgeleverd van de gebieden die te maken krijgen met schaduwwerking van de hoge bebouwing. Effecten op groen en bomen worden als onderdeel hiervan beschreven in het planMER.
46	119	Besteed aandacht aan het gebrek aan groen en het effect op kwaliteit leefomgeving van inwoners als het gaat om hittestress en recreatie. De Binckhorst is nu al een bekend hitte-stress eiland (2024). Per woning is onvoldoende m2 groen beschikbaar. De druk op het bestaande groen, zoals de beschermde ecozone Broekslootzone zal alleen maar toenemen. Er is geen alternatief (schaduw) groen voorhanden in de Binckhorst dan de Broeksloot zone. De begraafplaats is groen maar geen plek voor recreatie. Als in 2030 het Waterfront park geplant zou worden, afhankelijk van het soort bomen en de dichtheid, duurt het tot 2050 a 2060 voordat er echt volwassen bomen staan die aanzienlijke verkoeling bieden en een schaduwrijk ecosysteem creëren.	Beleidsnormen uit vastgestelde beleidsnota's worden meegenomen in het planMER. Dat geldt eveneens voor de groennormen als deze voor de Binckhorst van toepassing zijn. Effecten in de groeifase van de nieuw te planten bomen worden hierin meegenomen. Ook bij het toetsen van de gezondheidseffecten komt groen en hittestress in het planMER aan de orde.

	148	Zowel onze gemeente als de gemeente Den Haag hebben uitgesproken dat zij de ecologische groenzone van de Broeksloot willen behouden. Maar de huidige ontwikkelingen van hoge bebouwing langs de Maanweg en vlak daar achter beloven niet veel goeds voor het behoud van de ecologische zone. Sinds de hoogbouw van Nova, Binckgebouw en one Milky Way zijn er bij enkele stormdagen meerdere bomen gesneuveld (twee aan het einde van de Heeswijkstraat (met bijna dodelijke afloop) en één in de ecologische Broekslootzone aan de Haagse kant). Gezien de klimaatontwikkeling moeten we er rekening mee houden dat dit soort stormen vaker gaan voorkomen. En dat de wervelingen rond de deze hoogbouwtorens tot ongewenste vernielingen leiden in deze groene ecologische zone. Op de Binckmarkt van 7 november j.l. is inzicht gegeven in de te verwachten verdere ontwikkeling van de bebouwing in de Binckhorst. Er staat nog veel te bebouwen langs de Maanweg. Het is om die reden dat ik speciaal aandacht van onze gemeente vraag om bij onze buurgemeente zorgvuldig om te gaan met de wijze van bebouwing aan de Maanweg, die directe hoogbouw langs de Maanweg uitsluit om het risico van directe windval op de begroeiing van de ecologische zone tegen te gaan. En om de bebouwingsaansluiting van de Binckhorst op de aangrenzende wijk Voorburg-west niet zo drastisch te laten verlopen als nu is geschiedt met de hoogbouw van Elara, Nova, Binckgebouw en Milky Way. Ik mag u in herinnering brengen dat de wethouder van Den Haag zich sterk gekant heeft tegen de hoogbouwplannen van de gemeente Wassenaar langs de Haagse gemeentegrond bij het ANWB-gebouw, terwijl diezelfde gemeente Den Haag nu identiek gedrag vertoont als de gemeente Wassenaar, in de aansluiting van de Binckhorst naar Voorburg-west. Ik zie onze wethouders in deze niet opkomen voor onze belangen.	Als onderdeel van het planMER wordt kwantitatief onderzoek uitgevoerd naar windeffecten. Daarbij beschouwen we ook het mogelijk effect van harde wind op de bomen in het gebied.
64	154	Voor de project situatie moeten de ontwikkelingen in het CID gebied Laakhavens HollandsSpoor met plus 9000 woningen worden meegenomen. Het heeft effect op de Binckhorst	In de referentiesituatie worden deze ontwikkelingen inderdaad meegenomen in het planMER. Het verkeersmodel is gebaseerd op de situatie waarin woningbouw in de gehele Metropoolregio Rotterdam Den Haag is meegenomen.
64	155	Er moeten meer effecten onderzocht worden. En meer effecten moeten kwantitatief i.p.v. kwalitatief onderzocht worden. Een rijtje met aanvullingen volgt: a. Oversteekplaatsen: kwantitatief en niet kwalitatief b. Capaciteit kruispunten: kwantitatief dus niet kwalitatief c. Doorstroming op de hoofdroutes en afstelling van de verkeerslichten installaties d. Grondwater: kwantitatief dus niet kwalitatief e. Geluid en luchtkwaliteit ook voor een ruim gebied. De luchtkwaliteit moet getoetst worden aan de nieuw strengere Europese normen (oktober 2024)	a. Oversteekplaatsen worden kwantitatief onderzocht in het planMER b. Capaciteit kruispunten wordt kwantitatief onderzocht in het planMER c. Doorstroming op de hoofdroutes wordt kwantitatief onderzocht in het planMER. De afstelling van de verkeerslichten is in het verkeersonderzoek meegenomen in de vorm van een gevoeligheidsanalyse.

			d. Grondwatereffecten worden kwantitatief onderzocht in het planMER met behulp van bestaande informatie. e. Geluid- en luchtkwaliteitseffecten worden in beeld gebracht in het planMER voor een gebied dat passend is bij de effecten, dus breder dan het plangebied. We toetsen in het planMER aan de geldende normen en advieswaarden.
	168	Den Haag heeft ook ontwikkelingsplannen voor de Vlietzone. Deze sluit, met als gemeenschappelijk as de Vliet, over de hele lengte van Oud- en West-Voorburg aan. De gemeente Den Haag wil bijvoorbeeld ook kijken naar de situering van het afval cluster. Het lijkt de Wijkvereniging een open deur dat de vestiging van industrie en/of de deze afval cluster effect heeft op de leefbaarheid en het woonmilieu van onze wijken. Het is dan ook noodzakelijk dat de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg aangeeft dat er verder onderzoek moet komen naar alternatieve locaties voor het afval cluster.	Er wordt een haalbaarheidsstudie uitgevoerd voor verschillende scenario's voor de toekomst van het afvalcluster. De regio, waaronder de gemeente Leidschendam-Voorburg, is nauw betrokken bij deze haalbaarheidsstudie. Deze studie valt buiten de scope van het planMER.
Geothermie Gemeente Den Haag wil de realisatie van lokale duurzame warmtebronnen stimuleren. Eerdere verkenningen hebben uitgewezen dat de realisatie van een geothermiebron in de Binckhorst mogelijk is. De gemeente wil locaties voor de ontwikkeling van geothermie vastleggen. Voor het juridische bestemmen is een MER-onderzoek nodig. Door de optie geothermie nu mee te nemen in dit MER-onderzoek wordt een eerste stap gezet. Naar verwachting zal dit in een later stadium tijdswinst opleveren en geeft een toekomstige exploitant inzicht in de mogelijkheden van het oprichten van een geothermiebron. In een later stadium zal de beoogde exploitant een bronontwerp maken, de benodigde aanvullende milieuonderzoeken laten uitvoeren en de benodigde vergunningen aanvragen.			
		Unieke zienswijze	Antwoord
1	3	Voor de geothermiecentrale wordt op p. 17 van het Arcadisrapport aangegeven dat de grondwatersituatie en het oppervlaktewater niet worden meegenomen in de beoordeling voor de geothermiecentrale. Gezien de effecten die geothermiecentrales hierop hebben, verzoeken wij u dit wel mee te nemen in uw beoordeling.	De beoordeling van de geothermiecentrale richt zich op de plaatsing van de centrale zelf, niet op de ondergrondse put. We nemen een beknopte, kwalitatieve beschouwing op van mogelijke ondergrondse effecten van de geothermieboringen. Deze effecten worden in een vervolgfase in een separaat project-MER verder onderzocht. Bij de aanleg en de exploitatie van de geothermiebron wordt de grondwaterstand niet verlaagd. De

			temperatuur van het grondwater blijft ongewijzigd. Tijdens exploitatie van de geothermiebron wordt water onttrokken op een diepte van ruim 2 kilometer. Dit heeft geen invloed op de relatieve ondiepe onttrekkingen elders in de Binckhorst.
18	96	De eerste locatie, die de voorkeur heeft/ is die aan de Vestaweg. Dit is zo goed als naast de locatie van DB. DB wijst erop dat zij beschikt over een grondwateronttrekkingsvergunning die redelijk nabij de beoogde locatie ligt. Op grond daarvan wordt jaarlijks circa 20.000 m3 grondwater onttrokken. DB verzoekt dit aspect te betrekken bij het onderzoek naar de mogelijkheden voor de geothermiecentrale. DB heeft hier geen principiële bezwaren tegen, maar vraagt zich af of deze activiteiten elkaar kunnen 'raken' op zo'n korte afstand.	De geothermie centrale aan de Vestaweg zal geen effect hebben op hun activiteiten op grond van hun grondwateronttrekkingsvergunning aangezien voor de geothermiebron geboord wordt tot een diepte van 2 a 2,5 km en waarbij een dubbele mantelbuis wordt ingebracht om op die diepte water te onttrekken. Dit is vele malen dieper dan de diepte waarop Basal water onttrekt met vele afsluitende aardlagen ertussen. Afhankelijk van het watervoerende pakket waarop de vergunning van Basal betrekking heeft, zal dat niet meer dan enkele tientallen tot enkele honderden meters zijn.
Proces/ besluitvorming			
Het gebiedsprogramma legt de (beleidsmatige) ruimte voor toekomstige ontwikkelingen vast, en het planMER beoordeelt deze. Dat betekent inderdaad dat niet over alle individuele projecten en ontwikkelingen besloten wordt in het Gebiedsprogramma. Elke gemeente besluit afzonderlijk over het onderdeel dat op haar grondgebied plaatsvindt.			
		Unieke zienswijze	Antwoord
35	34	Momenteel bekijken verschillende adviesbureaus los van elkaar naar verschillende delen van Voorburg-West en omgeving. Er ontbreekt dus een samenhangende visie op het geheel. Voordat verdere besluiten kunnen worden genomen moet de gemeenteraad via de gebiedsvisie eerst bepalen welke essentiële randvoorwaarden gelden voor de gebiedsontwikkeling Voorburg-West.	Het Gebiedsprogramma is een verdere invulling van het Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst. Daarbij wordt de verbinding gemaakt met het huidige beleid (bv mobiliteit inclusief parkeren, leefbaarheid etc.). Op dit moment zijn er geen extra ambities, randvoorwaarden en richtlijnen meegegeven anders dan alle afgesproken zaken in het project de Vlietlijn. De overige lange termijn ambities, randvoorwaarden en richtlijnen voor

			Leidschendam-Voorburg liggen vast in de documenten die een opmaat zijn naar de Omgevingsvisie (Kompas voor de Leefomgeving, Bouwstenen voor de Omgevingsvisie en de Koersnotitie Omgevingsvisie).
3	48	Wordt ook onderzocht of de realisatie van de drie infrastructurele werken gevolgen heeft op de verdringing van het grondwater?	Dit wordt inderdaad in het planMER onderzocht en beschreven.
46	117	Bij Thema Leefomgeving: a. Toe- en afname beschikbaar openbaar groen ✓ / Kwantitatief Plaats vinkje bij initiatief Geothermiecentrale. Toelichting: het huidige veld langs de Vestaweg is essentieel voor de groene verbinding (mussencorridor, zie Actieplan Red de Huismus d.d. 23 november 2022, aan wethouder R. van Asten overhandigd) en groenkaarten uit eerdere beleidsnota's van Begraafplaats naar Kasteeltuin. b. Recreatiemogelijkheden ✓ Kwalitatief. Plaats ook een vinkje bij initiatief Vlietlijn. Toelichting: wat zijn de gevolgen bij de Huygenstraverse, bij het talud en bij "Opa's veldje" van 12 à 14 trams per uur wat betreft de recreatiemogelijkheden (geluid en gevaar)? c. Toe- en afname bomen ✓ / Kwantitatief. Dit uitbreiden met kwalitatief: leeftijd en soorten bomen. Ook ingaan op compensatie van te kappen bomen. Kwaliteit openbaar groen ✓ Kwalitatief. Plaats ook een vinkje bij initiatief Vlietlijn. Toelichting: wat zijn de gevolgen langs de Maanweg van 12 à 14 trams per uur langs de beschermde ecozone op groen en bomen? Inventariseer het verlies aan groen en de verstoring van biodiversiteit door de bouw van een brug over de Broeksloot door de beschermde ecologische zone heen, ter hoogte van de Melkwegstraat. d. Windhinder ✓ Kwalitatief. Plaats ook een vinkje bij initiatief Vlietlijn.	a. de effecten van de geothermiecentrale op het beschikbare openbaar groen worden in beeld gebracht in het planMER b. indien er effecten van de Vlietlijn op recreatiemogelijkheden zijn, beschrijven we deze in het planMER c. In het kader van de onderzoeken naar de Vlietlijn is een zogenaamde Bomen Effecten Analyse uitgevoerd dat ingaat op de kwaliteit en kwantiteit van de bomen in het gebied. Effecten op kappen bomen worden hier ook in beeld gebracht. d. Windonderzoeken zijn alleen relevant en mogelijk voor hoge gebouwen zoals die voorzien zijn in de Binckhorst. Hierop richt het windonderzoek zich dus. Windhinder beschouwen we niet voor de Vlietlijn omdat dit niet relevant is en onmogelijk is om te onderzoeken in het windmodel.
64	156	Hoe de besluitvorming over de intergemeentelijke gebiedsvisie zal plaatsvinden is niet duidelijk. De gemeenten blijven immers ieder voor zich bevoegd gezag over hun eigen grondgebied. Hoe de intergemeentelijke gebiedsvisie zich verhoudt tot het ruimtelijk beleid van (onder meer) de gemeente Leidschendam-Voorburg is ook niet duidelijk. De intergemeentelijke gebiedsvisie zou, gelet op wat staat in de NRD, maar een klein deel van Leidschendam-Voorburg omvatten.	Zie algemene toelichtende tekst.

14	99	Een specifieke zorg betreft het mogelijke dempen of verplaatsen van het huidige water bij de Huygenstraverse. Voor de Scoutingvereniging is dit water van belang voor de activiteiten met name voor de jeugdleden. Daarnaast is een waterbuffer ook van belang voor de omgevingen willen wij wijzen op het risico van stijgend grondwater, wat overlast kan veroorzaken voor zowel het Scoutinggebouw als het omliggende terrein. Wij verzoeken om in de MER aandacht te besteden aan het behoud van deze waterpartij en eventuele effecten van waterverplaatsing zorgvuldig te analyseren. Verplaatsing of demping van het water kan namelijk niet alleen het ecologische evenwicht in het gebied verstoren, maar ook de watergebonden Scoutingactiviteiten belemmeren. De plan-MER zou daarom alternatieven moeten opnemen, die de huidige waterstructuur behouden of minimaal verstoren en waarbij overlast door stijgend grondwater effectief wordt voorkomen.	We zullen in het planMER ingaan op de effecten op het water, voor zowel de Vlietlijn als de doorontwikkeling als de Geothermie, zowel kwantitatief als kwalitatief, met betrekking tot: • Grondwater(kwaliteit) • Waterveiligheid • Waterbergend vermogen • Oppervlaktewater• Klimaatadaptieve omgeving. Daarbij zal ook expliciet worden gekeken wat dit betekent voor de scoutingvereniging.
----	----	---	--

Ketenpartners/ adviseurs				
nr	z	Unieke zienswijze	Antwoord	Organisatie
1	1	Er vinden momenteel gesprekken plaats met de gemeente om dit gasontvangstation te verplaatsen naar het Trekvljetplein, hier is echter nog geen definitief besluit over genomen. Ik wil u erop wijzen dat, ondanks dat hier reeds gesprekken over plaatsvinden, het gasontvangstation aan de Plutostraat zich nog op deze locatie bevindt en wanneer het gasontvangstation niet verplaatst zal worden, wij niet akkoord kunnen gaan met een naastgelegen Geothermiecentrale.	We nemen deze informatie mee in de beoordeling van de zoekgebieden van de geothermiecentrale.	Gasunie
1	2	Tevens ligt de in te passen HOV-verbinding deels parallel aan een gastransportleiding welke deze elkaar kruisen aan de Binckhorstlaan, zie bijlage 1. Eerder heeft hierover een gesprek plaatsgevonden omtrent de technische inpassing. Bij verdere planvorming zouden wij hier graag bij betrokken willen blijven.	Wij brengen deze leiding en bijbehorende veiligheidsafstanden tot de leiding in beeld als onderdeel van de beoordeling van het tracé van de Vlietlijn.	Gasunie
1	3	Indien de NRD verder uitgewerkt wordt verzoeken wij u om ons hierbij ook te betrekken. Op deze manier kunnen we vroegtijdig de afweging maken of de werkzaamheden gevolgen hebben voor onze aardgastransportleiding en gasontvangstation.	Wij bevestigen bij deze dat we in overleg blijven met de Gasunie zodat we op ieder moment in de planfase eventuele gevolgen voor de aardgastransportleiding en gasontvangstation goed kunnen afstemmen en afwegen.	Gasunie

74	2	Positieve gezondheid is méér dan de afwezigheid van ziekte: het is het vermogen van mensen zich aan te passen en eigen regie te voeren in het licht van de fysieke, emotionele en sociale uitdagingen van het leven. Positieve gezondheid gaat uit van zes dimensies: lichaamsfuncties, mentaal welbevinden, zingeving, kwaliteit van leven, sociaalmaatschappelijke participatie en dagelijks functioneren. Voor zaken waarop het individu geen of weinig invloed heeft, heeft de overheid een (collectieve) verantwoordelijkheid, die deels door de GGD wordt opgepakt. Preventie staat daarbij centraal. De leefomgeving speelt een belangrijke rol bij gezondheidsproblemen die in Den Haag veel voorkomen, zoals af te leiden uit de resultaten van de vierjaarlijkse gezondheidsenquête (https://gezondheidsgids.ggdhaaglanden.nl/), bijvoorbeeld: – een relatief slechte mentale gezondheid, – een relatief hoog percentage eenzaamheid, – een relatief hoog percentage overgewicht (ook bij de jeugd) Bovendien is sprake van grote sociaal-economische gezondheidsverschillen in de stad. Het is wenselijk dat (nieuwe) gebiedsontwikkelingen een bijdrage leveren aan het oplossen van deze problemen.	Het thema positieve gezondheid maakt onderdeel uit van het gebiedsprogramma waarbij de focus ligt op het fysieke domein. Zoals bijvoorbeeld de mate waarin ruimte is voor spelen, bewegen en ontmoeten. Op deze wijze wordt ook bijgedragen aan het creëren van een leefomgeving die op een positieve manier kan bijdragen aan het verminderen van de gezondheidsproblemen zoals die in Den Haag nog veel voorkomen.	GGD
74	2	In de NRD worden wel aspecten genoemd waarvoor keuzes moeten worden gemaakt en die onderwerp van onderzoek zijn in de milieueffectrapportage. Een heldere definitie van alternatieven ontbreekt echter. GGD Haaglanden adviseert om deze alternatieven alsnog te definiëren, waarbij deze voldoende onderscheidend moeten zijn en bovendien ook een bandbreedte in het woningbouwprogramma moeten omvatten.	We nemen in het planMER een beoordeling op van de bandbreedte van woningbouwaantallen die onderzocht zijn en het gevolg hiervan op de beschikbare ruimte voor voorzieningen, gezondheid, etc. De alternatieven betreffen in dit geval dus een maximaal aantal woningen en een lager aantal toe te voegen woningen.	GGD
74	2	Blootstelling aan milieufactoren Er wordt uitgegaan van groei van het aantal inwoners van de stad. Het is belangrijk voor de beoordeling van de verschillende alternatieven om hiermee rekening te houden en het aantal blootgestelden aan de verschillende milieufactoren aan te passen overeenkomstig de groei in het betreffende alternatief.	Het planMER beoordeelt effecten op basis van het aantal inwoners dat in 2040 in de Binckhorst en de omliggende wijken woont, op basis van de verkeersmodellen waarin de groei van de MRDH regio is verwerkt. En de woningbouwaantallen in de Binckhorst van 5.000 woningen volgens het omgevingsplan 2018 en aanvullend 7.000-8.000 extra woningen volgens het Gebiedsprogramma Binckhorst.	GGD

74	2	'Health in all policies' Gezondheid, resp. gezonde leefomgeving raakt in principe alle aspecten van de leefomgeving die in het kader van de milieueffectrapportage worden beoordeeld. Het is dan ook logischer om bij alle aspecten ook het gezondheidseffect te beschrijven in plaats van deze beoordeling in een apart aspect gezondheid op te nemen.	Alle in het MER beschouwde thema's hebben direct of indirect een doorwerking op het thema gezondheid, zo draagt een groene omgeving bij aan het thema gezondheid, hebben geluid en trillingen invloed op de gezondheid etc. Al deze raakvlakken worden in samenhang geanalyseerd en beoordeeld. En door gezondheid als een apart thema te presenteren maken we het (integraal) effect en de beoordeling ook meer expliciet/onderscheidend dan wanneer dit onderdeel zou zijn van de andere thema's. Dat laatste heeft namelijk het risico dat de gezondheidseffecten binnen dat thema onderbelicht blijven dan wel niet onderscheidend genoeg blijken te zijn. Dit wordt met de nu gevolgde aanpak voorkomen.	GGD
74	2	Thema mobiliteit - Criterium Ruimte voor fietsers en voetgangers Dit criterium wordt alleen uitgevoerd voor activiteit Doorontwikkeling Binckhorst. Voorstel dit ook te doen voor activiteit De Vlietlijn en bijbehorend pakket mobiliteitsmaatregelen.	We volgen dit advies op. Dit criterium beschouwen we in het planMER ook als onderdeel van de beoordeling van de Vlietlijn.	GGD

74	2	Aspect Geluid en Luchtkwaliteit In de NRD wordt voorgesteld de thema's Luchtkwaliteit en Geluid zowel onder deze thema's zelf als onder het thema de Gezondheid te behandelen (d.m.v. de MGR). Wij stellen een andere benadering voor, waarbij het criterium MGR vervalt (zie verderop in dit advies): - Onder het thema Luchtkwaliteit ook het aantal blootgestelden en de gezondheidseffecten van concentraties luchtverontreinigende stoffen mee te nemen, inclusief toetsing aan WHOadvieswaarden. - Onder het thema Geluid ook het aantal blootgestelden en de gezondheidseffecten van geluid mee te nemen in de vorm van (ernstige) hinder en (ernstige) slaapverstoring. Toets daarbij ook aan de WHO-advieswaarden.	We volgen dit advies op en laten de beoordeling op de Milieu Gezondheid Risico's (MGR) vervallen. De thema's lucht en geluid komen immers terug in het thema gezondheid.	GGD
74	2	Aspect Stedelijk groen en recreatie - De 3-30-300 ruimtelijke groenambitie als Criterium of toetsingskader voor de Doorontwikkeling Binckhorst toevoegen.	We toetsen het gebiedsprogramma aan de 3-30-300 regel.	GGD
74	2	Aspect Circulariteit of Criterium Klimaat adaptieve omgeving - Hoe komt het dat mitigatie of de klimaat neutrale wijk volledig ontbreekt? - Indicator, onderzoek of criterium naar prestaties op Circulaire energie of vermindering Broeikasgassen toevoegen.	We voegen het beoordelingscriterium Vermindering broeikasgassen toe aan het planMER. Hierbij merken we als kanttekening wel op dat we dit aspect kwalitatief beoordelen. Het Gebiedsprogramma bestaat uit vrij grove schetsen van de gebiedsindeling in de Binckhorst. Deze informatie kan niet gebruikt worden voor berekeningen naar energieprestaties of de uitstoot van broeikasgassen. Wel brengen we in het planMER in beeld welke richtlijnen gevolgd worden op gebied van duurzaamheid en of dit leidt tot eisen die de gemeente Den Haag aan projectontwikkelaars op gaat leggen.	GGD

74	2	Aspect Gezondheid & klimaatadaptatie - GGD Haaglanden adviseert om dit aspect te splitsen in twee aspecten: Klimaatadaptatie (Hittestress (gevoelstemperatuur), Hittestress (koele plekken), en Klimaatadaptieve omgeving) enerzijds en Gezondheidsbevordering anderzijds en dan onder dit laatste aspect in ieder geval de volgende criteria te gebruiken: - Criterium Ruimte voor ontmoeten - Criterium Ruimte voor bewegen - Criterium Beschikbaarheid voorzieningen (toevoegen) Een criterium over Voorzieningen ontbreekt in de NRD. Positieve gezondheid gaat ook over voorzieningen. Nabijheid van voorzieningen in samenhang met de 15 minutenstad dragen bij aan de gezonde leefomgeving. - Criterium Kwaliteit van woningen (toevoegen) Voor een gezond woon- en leefmilieu zijn ook binnenmilieu, isolatiewaarde, voorkomen van hitte en koude van belang. En daarnaast ventilatiewaarden, voorkomen van vocht en schimmel, zonwering aan de buitenzijde. - Criterium Verandering van Milieugezondheidsrisico (MGR) laten vervallen GGD Haaglanden adviseert om onder het aspect Gezondheid geen gebruik te maken van de MGR (en dus luchtkwaliteit en geluid hier i.v.m. dubbeltelling te schrappen). Hoewel het idee van een beoordeling van de cumulatie van gezondheidseffecten van luchtverontreiniging en geluid op zich positief is, achten wij de inzet van de MGR in dit geval niet geschikt: - De resultaten van de MGR als relatieve maat voor de ziektelast zijn moeilijk interpreteerbaar; dat geldt voor professionals, maar zeker voor een breder publiek. Voor toekomstscenario's wordt het nóg ingewikkelder. - Het verdient verre de voorkeur om deze effecten apart te beschouwen omdat de blootstelling aan luchtverontreiniging (zowel regionale als lokale bronnen) enerzijds en aan geluid (lokale bronnen) anderzijds sterk van aard verschillen.	We volgen dit advies op, met als uitzondering het criterium Kwaliteit van woningen. het Gebiedsprogramma bevat namelijk onvoldoende detail om het criterium Kwaliteit van woningen te kunnen beoordelen. In het Gebiedsprogramma zijn namelijk grove kaarten opgenomen over de gebiedsindeling en de bouwblokken. De kwaliteit van de woningen die hier gerealiseerd worden, blijkt niet uit het Gebiedsprogramma. Dit wordt als onderdeel van het toekomstig op te stellen omgevingsplan verder uitgewerkt.	GGD
----	---	--	---	-----

75	15	In paragraaf 4.4., tabel 3 op pagina 16/17 is onderscheid gemaakt, voor welke van de drie activiteiten het beoordelingskader van toepassing is, namelijk 1, 2 of 3. Wij verzoeken u het van toepassing zijnde beoordelingskader, voor wat betreft de (hierboven aangegeven) wateraspecten, voor alle drie de activiteiten van toepassing te verklaren, zowel kwantitatief als kwalitatief. • Grondwater(kwaliteit) is zeker ook van belang voor activiteit 3 geothermiecentrale. • Waterveiligheid is ook van belang voor activiteit 1 doorontwikkeling Binckhorst. • Waterbergend vermogen is ook van belang voor activiteit 2 De Vlietlijn. • Oppervlaktewater is ook van belang voor activiteit 3 geothermiecentrale. • Klimaatadaptieve omgeving is ook van belang voor 2 De Vlietlijn en 3 geothermiecentrale	De beoordeling van de geothermiecentrale richt zich op de plaatsing van de centrale zelf, niet op de ondergrondse put. We nemen een beknopte, kwalitatieve beschouwing op van mogelijke ondergrondse effecten van de geothermieboringen. Deze effecten worden in een vervolgfase in een separaat project-MER verder onderzocht. Bij de aanleg en de exploitatie van de geothermiebron wordt de grondwaterstand niet verlaagd. De temperatuur van het grondwater blijft ongewijzigd. Tijdens exploitatie van de geothermiebron wordt water onttrokken op een diepte van ruim 2 kilometer. Dit heeft geen invloed op de relatieve ondiepe onttrekkingen elders in de Binckhorst.	Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland
75	16	In de NRD is een peildatum genoemd tot het jaar 2040. Voor water- en klimaatgerelateerde aspecten kan het effect van ruimtelijke ingrepen veel langduriger zijn dan bijvoorbeeld het jaar 2040. Wij adviseren u daarom, waar zinvol, ook een zichtperiode tot het jaar 2100 op te nemen.	Er wordt al rekening wordt gehouden met verdergaande klimaatontwikkelingen. Omdat onzeker is in welk tempo de klimaatontwikkelingen zich voordoen is er voor gekozen dit niet op te hangen aan een specifiek zichtjaar, maar te kiezen voor een worst-case benadering waaraan de gebiedsontwikkeling wordt getoetst. Zo hanteert de gemeente bij haar stresstesten voor het stedelijk weefsel al een bui die veel steviger is dan naar verwachting ooit als maatgevend voor ontwerpnormen zal worden aangenomen, wordt voor het grondwater de klimaatontwikkelingen tot 2050 beschouwd en is voor de zeespiegelstijging gekozen om te kijken tot een verhoging van 5 meter.	Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland

75	17	Waterveiligheid en waterkeringen In het plangebied ligt een regionale waterkering. Voor de uitwerking van de plannen is het belangrijk, om het belang van de waterkering te borgen. Medegebruik wordt getoetst aan de geldende beleidsregels van Delfland. Wij verzoeken u te onderzoeken en te beschrijven, wat de effecten van de ontwikkeling op de waterkeringen zijn.	In de beoordeling van Het Gebiedsprogramma besteden we aandacht aan de effecten op de waterkeringen in het gebied	Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland
75	18	Voorkomen van wateroverlast Ontwikkelingen, waarbij het verhard oppervlak toeneemt, zorgen voor een snellere afstroming van hemelwater naar het oppervlaktewater. Dit kan leiden tot wateroverlast en moet door extra waterberging aan te leggen worden gecompenseerd. Daarnaast vindt Delfland het belangrijk, dat bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening met hevigere neerslag door klimaatverandering gehouden wordt. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet altijd worden aangetoond, dat aan de uitgangspunten van goed waterbeheer, waaronder het standstillbeginsel en de klimaatverandering, voldaan wordt. Voor meer informatie verwijzen wij u naar de Handreiking weging van het waterbelang voor gemeenten en de Waterschapsverordening. Wij verzoeken u te onderzoeken en te beschrijven, wat de effecten van de ontwikkeling op het watersysteem zijn. Tevens vragen wij u te vermelden, welke maatregelen genomen worden, om negatieve effecten te voorkomen dan wel te compenseren. Voor de ligging van waterstaatswerken verwijzen wij u naar de Legger - Delfland (hhdelfland.nl).	We brengen in het planMER in beeld welke effecten op het watersysteem optreden en welke randvoorwaarden de gemeenten met betrekking tot het verwerken van hemelwater op eigen terrein meegeeft aan projectontwikkelaars. Ontwikkelingen toetsen we aan de uitgangspunten van goed waterbeheer.	Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland

75	19	Grondwater en voorkomen van (zoet) watertekort Wij verzoeken u te onderzoeken en de effecten te beschrijven van de geschiktheid van het gebied voor het ruimtelijk plan, de functie(s) met betrekking tot de grondwatersituatie en bodem en tenslotte de effecten van het ruimtelijk plan op het lokale grondwatersysteem/ bodem. De plannen mogen geen negatieve effecten hebben op het grondwater, de grondwaterkwaliteit en de waterkwaliteit.	De effecten van de doorontwikkeling op de grondwatersituatie en de bodem beschrijven we in het planMER. Echter, het plangebied is door de bodemgesteldheid zonder aanvullende maatregelen slechts beperkt geschikt voor infiltratie van regenwater. Dit betekent dat andere maatregelen om water vast te houden moeten worden gezocht. Suggesties voor dit soort maatregelen zijn onderdeel van de beoordeling in het planMER.	Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland
75	20	Onderhoud en bagger Wij verzoeken u te beschrijven, op welke manier rekening met onderhoud van wateren en waterkeringen gehouden wordt.	Als in het gebiedsprogramma iets wijzigt aan de waterstructuur, zal daaraan aandacht worden besteed in het planMER.	Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland
75	21	Watersysteemkwaliteit en ecologie Wij vragen u de invloed van deze ontwikkeling op de capaciteit van het afvalwaterstelsel te onderzoeken, zodat een inschatting kan worden gemaakt, of er een toename van overstorten bij extreme regen zal zijn. Indien dat het geval is, dienen er maatregelen te worden genomen, om de waterkwaliteit niet te laten verslechteren. Daarnaast kunnen ingrepen aan de oevers of de waterkant tot positieve of negatieve effecten op de waterkwaliteit leiden. Wij verzoeken u dit belang mee te wegen. Tevens vragen wij u de effecten van de nieuwe ontwikkeling op de huidige chemische en ecologische watersysteemkwaliteit te beschrijven, met extra aandacht voor het in het plangebied liggende/grenzende KRW-waterlichaam.	In het gebied wordt geen gemengde riolering aangelegd, dus er zal geen sprake van overstorten zijn. Effecten op de waterkwaliteit worden kwalitatief beschreven inclusief het effect op het waterlichaam uit de Kaderrichtlijn Water (KRW).	Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland

75	22	Afvalwaterketen Wij verzoeken u onderzoek te doen naar de huidige situatie voor afvalwater (riolering, overstorten, zuivering, et cetera) en de effecten van de toekomstige ontwikkeling (onder andere benodigde en beschikbare capaciteit). Tevens vragen wij u de kwantitatieve en kwalitatieve effecten van lozingen inzichtelijk te maken en de te verwachten veranderingen daarin op het oppervlaktewater. Hierbij dient ingegaan te worden op afspraken en verantwoordelijkheden voor de te nemen maatregelen op het gebied van afvalwater, hemelwater en grondwater. In het plangebied ligt een rioolpersleiding. Dit is een belangrijke transportleiding van rioolwater in Den Haag. Het is van belang, om de functionaliteit van de leiding te waarborgen. Schade aan de leiding vormt een risico voor de volksgezondheid. Daarom is het belangrijk een strook van 5,5 m ter weerszijden van de persleiding vrij te houden. Afstemming met de leidingbeheerder is noodzakelijk.	Effecten van de doorontwikkeling op de rioolpersleiding brengen we in het planMER in beeld. We besteden in de ontwikkeling van de plannen voor de Binckhorst aandacht aan de capaciteit van de voorzieningen om afvalwater en hemelwater te verwerken. De persleidingstrook ligt op gronden waar een bescherming via het bestemmingsplan van kracht is. Wij zijn in overleg met het Hoogheemraadschap.	Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland
75	23	Klimaatadaptatie Wij verzoeken u te onderzoeken en aan te geven, hoe in het plangebied met klimaatadaptatie omgegaan wordt. Wij vragen u hieromtrent het van toepassing zijnde beleid te hanteren. De gemeente Den Haag hanteert bijvoorbeeld de Wegwijzer Den Haag Klimaatbestendig.	We beoordelen in hoeverre Het Gebiedsprogramma voldoet aan de randvoorwaarden uit Haagse beleidsstukken mbt klimaatbestendige inrichting.	Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland

76	24	Het beoordelingskader gaat niet specifiek in op verdichting. Wanneer ervoor wordt gekozen om in bepaalde gebieden te verdichten zal de dichtheid van bebouwing en de personendichtheid in deze gebieden toenemen, waardoor eventuele incidenten, zowel in de omgeving als in de gebouwen zelf, omvangrijke gevolgen kunnen hebben. Ook worden er verschillende functies met elkaar gecombineerd. Er is dan sprake van meervoudig ruimtegebruik. Een voorbeeld hiervan is de combinatie van een parkeergarage, binnentuin en woningen. Aandacht voor brandveiligheid en constructieve veiligheid is bij dit soort gebouwen extra belangrijk. Bovendien zal bebouwing in toenemende mate de hoogte in gaan (hoogbouw). Hierbij is het van belang dat de inrichting van de fysieke leefomgeving weloverwogen is en bijdraagt aan snelle en effectieve hulpverlening. Aandachtspunten hierbij zijn dat de hulpdiensten een gebied snel en goed kunnen bereiken, de doorrijdbaarheid goed is en er voldoende bluswater aanwezig is. 2 Om verdichting op een veilige manier toe te passen is het van belang dat aandacht wordt besteed aan de (brand)veiligheidsaspecten.	We besteden in de beoordeling in het planMER aandacht aan veiligheidsrisico's die op kunnen treden ten gevolge van verdichting. Het waarborgen van de bereikbaarheid van de afzonderlijke gebieden en panden voor de hulpdiensten is onderdeel van zowel de ontwerpogave voor de Vlietlijn als voor de doorontwikkeling.	Veiligheidsregio Haaglanden
76	25	De opgaven in het kader van klimaatadaptatie zijn sterk verbonden met het realiseren van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving. Klimaatverandering leidt ertoe dat weersomstandigheden extremer worden en vaker zullen voorkomen. Hitte, droogte, wateroverlast en overstromingen hebben gevolgen voor de veiligheid binnen de fysieke leefomgeving. Aandachtspunten hierbij zijn bijvoorbeeld de bereikbaarheid voor de hulpdiensten bij wateroverlast, natuurbranden, vitale infrastructuur, kwetsbare objecten, voorkomen van opslag van warmte in de omgeving (verstenen) en drainage van neerslag. In de omgevingsvisie die integraal is opgesteld, is het logisch dat er aandacht wordt besteed aan de raakvlakken van klimaatadaptatie en een veilige en gezonde fysieke leefomgeving. Vanuit gezondheidsperspectief valt hier, als het om wonen gaat, winst te halen door bij inrichting van	We besteden in de beoordeling van Het Gebiedsprogramma in het planMER uitgebreid aandacht aan het thema klimaatadaptatieve omgeving, zowel vanuit gezondheids- als veiligheidsoverwegingen	Veiligheidsregio Haaglanden

		woongebieden rekening te houden met hogere buitentemperaturen en neerslaghoeveelheden. De opvang en berging van regenwater bij extreme regenval biedt de kans om tegelijkertijd te dienen als bron voor bluswatervoorzieningen voor de brandweer		
76	26	De energietransitie brengt veiligheidsrisico's van nieuwe energiebronnen met zich mee die nog grotendeels onbekend zijn. Voorbeelden van nieuwe energiebronnen zijn zonnepanelen, waterstof(stations), geothermie, biomassa, windturbines, elektrische auto's en lithium-ion batterijen (en batterijopslagen). Initiatieven met deze energiebronnen komen steeds vaker voor in de regio. Tevens bestaat er nog nauwelijks wet- en regelgeving op dit gebied. Als gevolg hiervan worden de risico's niet gereguleerd en beperkt door bestaande wet- en regelgeving. De gemeente Den Haag is van plan om in totaal tien geothermiecentrales in de stad aan te leggen. Eén van die centrales is voorzien in de Binckhorst. Rondom geothermie zijn er verschillende risico's aanwezig met hun eigen effecten. De VRH wordt graag vroeg betrokken bij de ontwikkeling van de nieuwe geothermiecentrale op de Binckhorst om een risicogericht advies uit te brengen.	De VRH wordt betrokken bij de ontwikkeling van de nieuwe geothermiecentrale op de Binckhorst om een risicogericht advies uit te brengen.	Veiligheidsregio Haaglanden
76	27	De bekende methodiek van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico is met de inwerkingtreding van de Omgevingswet veranderd in aangewezen aandachtsgebieden en voorschriftengebieden. Deze nieuwe methodiek heeft verschillende effecten die van invloed zijn op het toekomstige omgevingsplan en ontwikkelmogelijkheden. Vanwege de aanwezigheid van de verschillende risicobronnen in de Binckhorst is het van belang dat in de NRD rekening wordt gehouden met de nieuwe methodiek van de Omgevingswet op het gebied van externe veiligheid. De VRH denkt graag mee over de uitwerking van de indicator externe veiligheid.	De VRH wordt gevraagd om mee te denken over de uitwerking van de externe veiligheid.	Veiligheidsregio Haaglanden

50	127	Drinkwaterbelang niet worden meegenomen in de planvorming van de plannen voor de Binckhorst en de Vlietlijn. Daarnaast wordt verzocht in het beoordelingskader in tabel 3 in paragraaf 4.4 het ruimtegebruik niet alleen te duiden als bovengronds op maaiveld, maar ook het ondergronds ruimtegebruik toe te voegen.	Het (toekomstig) ruimtebeslag en de effecten op het ondergronds ruimtegebruik worden, voor zover bekend, in beeld gebracht in het Gebiedsprogramma en in het planMER.	Dunea
50	128	Verduidelijking wat de gevolgen zijn van de geothermiecentrale op de ondergrondse infrastructuur en het grondwater	Nieuwe geothermiebronnen moeten voldoen aan de Industriestandaard Duurzaam Putontwerp. In essentie schrijft deze industriestandaard voor dat de reguliere diepe geothermieputten een dubbele barrière bevatten in het bovenste deel van de put. Door deze aanpassing van het putontwerp kan daar continue gemonitord worden óf er problemen zijn met de ondergrondse verbuizing. Hierdoor wordt het risico op lekkage naar zoete of brakke grondwaterlagen tijdens de productie weg genomen. De geothermiebron Binckhorst ligt op grote afstand van de grondwaterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden.	Dunea
50	129	Hoe zit het met de mogelijkheid om betrokken te blijven in het proces tijdens de aanleg van de Vlietlijn (met oog op graafwerkzaamheden en mogelijke schade)	Dunea wordt vanuit het ontwerpteam betrokken bij het ontwerp van de Vlietlijn.	Dunea
50	141	Raakvlakken in beeld brengen tussen de waterinfrastructuur en de aanpassingen van de openbare ruimte op maaiveldniveau	Raakvlakken tussen de mobiliteitsmaatregelen en ondergrondse infrastructuur worden in het planMER in beeld gebracht.	Dunea
50	142	De betrokkenheid van de respondent in het proces zodat zij zich kunnen uiten over de mogelijke raakvlakken tussen de aanpassingen en ontwikkelingen in de openbare ruimte en hun eigen drinkwater infrastructuur	Dunea wordt vanuit het team Geothermie betrokken bij het proces voor de realisatie van de Geothermie centrale.	Dunea
55	162	Wij hebben eerder gereageerd op het ontwerp masterplan Bereikbaarheid CID Brinkhort, waarin we benadrukten dat de beoogde ontwikkelingen aanzienlijke (directe en indirecte) gevolgen zullen hebben voor de infrastructuur van Stedin. Het plangebied beslaat meerdere gemeenten, wat ook geldt voor de bovengrondse en ondergrondse assets van Stedin	De effecten van de doorontwikkeling Binckhorst, de Vlietlijn en de Geothermie op de ondergrondse infrastructuur van Stedin worden in beeld gebracht in het gebiedsprogramma en het planMER, Stedin zal daarbij worden betrokken.	Stedin

4. Advies Commissie mer

Op 3 december 2024 heeft de Commissie mer een advies uitgebracht over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen planMER.

In de MER zal worden gemotiveerd op welke wijze is omgegaan met de punten uit het advies van de Commissie mer Vooruitlopend daarop bevat deze nota een reactie op de hoofdpunten uit het advies.

#	Onderwerp	Advies	Reactie
1	Doelen en ambities	Beschrijf doelen en ambities voor ontwikkelingen in het licht van de vier ambities in het omgevingsplan en besteed daarbij aandacht aan groen en openbare ruimte (groen, openbare ruimte, sport en spel) en mobiliteitstransitie.	In het Gebiedsprogramma worden doelen en ambities beschreven. Deze beoordelen we in het planMER.
2	Beleidskader	Geef aan of de visie kan voldoen aan randvoorwaarden uit wet- en regelgeving	Als onderdeel van de uitwerking van het Gebiedsprogramma worden randvoorwaarden uit wet- en regelgeving geïnventariseerd. In het planMER geven we voor deze randvoorwaarden aan of het Gebiedsprogramma eraan voldoet.
3	Zonering industrieterrein	Geef aan of overschrijding van zonegrens bij gezoneerd industrieterrein Binckhorst-Zuid opgelost is	In het planMER brengen we de knelpunten tussen hindergebieden rondom milieubelastende activiteiten en gevoelige functies in beeld. Hieronder valt ook industrieterrein Binckhorst-Zuid.
4	Te nemen besluiten	Geef per project vervolgbesluiten en daaraan gekoppelde milieuonderzoeken aan	Voor de belangrijkste projecten (o.a. verdere uitwerking Vlietlijn, eventuele uitplaatsing Afvalcluster, woningbouwprojecten) geven we aan welke vervolgbesluiten nodig zijn en in hoeverre deze (mogelijk) mer-plichtig zijn.
5	Historische gebieds-ontwikkeling	Beschrijf welke onderdelen van het Omgevingsplan al gerealiseerd zijn	Op een gebiedskaart staat aangegeven welke ontwikkelingen in de huidige situatie al gerealiseerd zijn.
6	Koppeling met CID	Beschrijf hoe ontwikkelingen in CID het Gebiedsprogramma beïnvloeden, waaronder cumulatieve effecten	Woningbouw in de gehele Metropoolregio Rotterdam - Den Haag, waaronder het CID, is meegenomen in de referentiesituatie van het verkeersmodel voor het planMER Gebiedsvisie. Cumulatieve effecten op geluidbelasting en luchtkwaliteit worden daardoor ook in beeld gebracht. Daarnaast beschrijven we de voor het Gebiedsprogramma in het CID relevante ontwikkelingen in het planMER.
7	Ruimtebeslag	Breng inpasbaarheid van functies (woningen, arbeidsplaatsen, voorzieningen, groen, energie-infra en recreatie) kwantitatief in beeld	We maken een overzicht van richtinggevende normen die volgen uit de gemeentebrede richtinggevende normen en de op de Binckhorst toegepaste normen. Voor de bandbreedte aan woningbouwaantallen toetsen we of aan deze richtinggevende normen voldaan wordt.
8	Beschrijving Vlietlijn	Beschrijf welke keuzes al gemaakt zijn voor het tracé van de Vlietlijn en de benodigde aanvullende informatie voor besluit gebiedsvisie	In het planMER wordt een paragraaf opgenomen over de keuzes die al gemaakt zijn voor het tracé van de Vlietlijn. Hiervoor gebruiken we het planMER Verkenning Bereikbaarheid CID Binckhorst, aangevuld met een

			beschrijving van keuzes die na vaststelling van de Verkenning gemaakt zijn.
9	Beschrijving Doorontwikkeling	Beschrijf hoe het synergiemodel tot stand gekomen is en welke rol milieuoverwegingen hierbij gespeeld hebben	In het planMER wordt een paragraaf opgenomen over de keuzes die al gemaakt zijn voor de Doorontwikkeling en de rol die milieuoverwegingen hierin gespeeld hebben. We nemen daarin ook de fase van ontwerpend onderzoek mee dat plaatsvond voordat het Gebiedsprogramma ter beoordeling voorgelegd werd aan het MER-projectteam van Arcadis. In deze projectfase zijn gerichte onderzoeken uitgevoerd waarbij varianten in het Gebiedsprogramma tegen elkaar afgewogen zijn. De resultaten van deze onderzoeken heeft de gemeente Den Haag gebruikt om het Gebiedsprogramma aan te scherpen. Resultaten werden vastgelegd in memo's, die als bijlage bij het planMER bijgevoegd zullen worden.
10	Beschrijving geothermie	Beschrijf de rol van milieuoverwegingen in de keuze voor de geothermielocaties, bepaal hoe het gebied scoort op het beperken van CO ₂ -uitstoot bij toepassing van geothermie en beschouw risico's t.o.v. een geïntegreerd systeem	In de NRD wordt ten onrechte de verwachting gewekt dat de geothermiecentrale aangelegd wordt om de Binckhorst van duurzame warmte te voorzien. Dit is niet correct – de opgewekte aardwarmte voedt het stedelijke warmtesysteem en wordt voor een groot deel niet ingezet in de Binckhorst. In het planMER nemen we een beschrijving op van het warmtesysteem dat voorzien is voor de Binckhorst. We berekenen de CO ₂ -uitstoot die gepaard gaat met dit warmtesysteem.
11	Slim combineren	Beschrijf kansen om gebruik te maken van positieve wisselwerking tussen geluid, natuur, luchtkwaliteit en gezondheid voor de optimalisatie van alternatieven.	In het planMER gaan we in op de wisselwerkingen tussen verschillende omgevingsaspecten. Deels doen we dit in de effecthoofdstukken (onder meer de beschrijving van de gezonde leefomgeving), maar bij de concluderende teksten in het rapport staan we hier ook bij stil.
12		Beschrijf kansen om werk met werk te maken	In het planMER beschrijven we, voor onderwerpen waarvoor dit relevant is, in hoeverre werkzaamheden logisch in de tijd gecombineerd kunnen worden.
13	Beoordeling Vlietlijn	Richt het MER op de optimalisatie van de Vlietlijn op basis van lopend onderzoek en regels uit Omgevingsplan Binckhorst en let op detailuitwerkingen bij onder meer haltes	Op basis van conditionerende onderzoeken die in het kader van het SO+ van de Vlietlijn uitgevoerd zijn, aangevuld met onderzoek naar trillingshinder, booggeluid en lichthinder, brengen we in het planMER informatie samen die gebruikt gaat worden voor de verdere optimalisatie van de Vlietlijn.
14	Aanvullende alternatieven Doorontwikkeling	Ontwikkel twee alternatieven voor de doorontwikkeling: één met maximale focus op gezondheid en openbare ruimte, en één met maximale focus op duurzame mobiliteit in een zeer autoluw alternatief	In de NRD is aangegeven dat er binnen het synergiemodel verschillende (onderscheidende) varianten worden ontwikkeld met ieder een specifieke focus. Een deel van de varianten heeft betrekking op de thema's gezonde leefomgeving en verkeersintensiteit. In het MER worden deze varianten vanuit meerdere invalshoeken (brillen) geanalyseerd en beoordeeld. Dit betreft expliciet ook de invalshoeken "gezondheid en openbare ruimte" en "duurzame mobiliteit en autoluw". Op basis hiervan wordt inzichtelijk gemaakt welke varianten (en maatregelen daarbinnen) gunstig scoren op deze thema's en welke niet.

		In deze analyse betrekken we ook een beschouwing op de mate waarin verdergaande maatregelen om het gebied autoluw te maken realistisch zijn binnen de context van de Binckhorst. De parkeernorm in het Gebiedsprogramma bedraagt 0,2 auto's per woning, en parkeren wordt geclusterd in parkeergarages. Tegelijkertijd zijn meerdere wegen in de Binckhorst onderdeel van de stedelijke ring, en komt de Rotterdamsebaan uit in het gebied. Maatregelen om de Binckhorst autoluw te maken, zijn dus maar tot op zekere hoogte mogelijk. De inzichten die op basis van deze getrapte aanpak worden verkregen worden in het planMER gebruikt of als verdere optimalisatie en/of als aanbeveling voor het vervolg. Op deze wijze zijn wij van mening dat op een gestructureerde wijze uitvoering wordt gegeven aan het advies van de commissie.
15	Geothermie/ systeemintegratie	Onderzoek naast de geothermiecentrales een alternatief voor systeemintegratie, waarbij de ruimte voor infrastructuur in beeld wordt gebracht en de koppeling met omliggende gebieden gelegd wordt De geothermiecentrale maakt deel uit van een Den Haag brede energietransitie waarbij Den Haag van het gas afwil en alleen nog maar gebruik wil maken van schone energie voor de verwarming van gebouwen, het water uit de kraan en het koken. Zie ook: https://www.denhaag.nl/nl/natuur-en-milieu/duurzaamheid/den-haag-aardgasvrij/#rol-van-de-gemeente. De geothermiecentrale wordt niet uitsluitend aangelegd voor de warmtevoorziening in de Binckhorst. Gewonnen aardwarmte wordt in plaats daarvan gevoed in het bredere warmtesysteem, en in de Binckhorst wordt een lage temperatuur warmtesysteem aangelegd dat ook door andere warmtebronnen als warmte koude opslag (WKO) gevoed wordt. In feite wordt het systeemintegratie-alternatief dat de Commissie mer aanraadt om te onderzoeken, dus al toegepast in de Binckhorst: bestaande gebouwen zijn aangesloten op stadsverwarming en nieuwe gebouwen worden voorzien van duurzame warmte door een mix van WKO, aquathermie en mogelijk geothermie Een beschrijving hiervan, inclusief een onderbouwing van de gemaakte keuzes, nemen we op in het planMER. Daarbij gaan we ook in op de ruimte die nodig is voor de warmte-infrastructuur.
16	Optimalisatie voor klimaatadaptatie	Beschrijf het vermogen van oppervlaktewater en bodem om water vast te houden en maak integrale plannen voor onder- en bovengrond zodat ondergrondse infra geen belemmering vormt voor bomen In de effecthoofdstukken <i>Water</i> en <i>Gezondheid en klimaatadaptatie</i> gaan we in op deze onderwerpen.
17	Studiegebied	Neem een deel van de Noodpolderbuurt en Voorburg mee in het studiegebied Uit de effectstudies blijkt hoe groot het studiegebied per effect is. De in het advies van de Commissie mer benoemde gebieden nemen we daarin mee.

18	Modellen en onzekerheden	Onderbouw de keuze van rekenregels en -modellen en de onderliggende gegevens en ga in op onzekerheden. Vertaal deze naar een bandbreedte van mogelijke gevolgen	Voor de onderzoeken die op basis van modelgegevens plaatsvinden, nemen we een dergelijke beschouwing op in de betreffende effecthoofdstukken.
19	Aanlegfase en fasering	Beschrijf fasering van plannen, inclusief de effecten van de volgtijdelijkheid van activiteiten en een eventuele uitbreiding van het beoordelingskader met aanlegeffecten	Op hoofdlijnen beschrijven we de volgtijdelijkheid van de belangrijkste ontwikkelingen in het gebied. Voor de ontwikkelingen waarvoor dat mogelijk en relevant is (waaronder de aanleg van de geothermiecentrale en de Vlietlijn) beschrijven we effecten in de aanlegfase
20	Mobiliteit / capaciteit kruispunten	Beoordeel de capaciteit van kruispunten kwantitatief	Met behulp van COCON-berekeningen brengen we de cyclustijden op kruispunten in beeld voor de huidige situatie, referentiesituatie en plansituatie
21	Groen, sport, recreatie en gezondheid	Toets voor deze thema's aan gemeentelijke richtinggevende normen en definieer <i>kwaliteit openbaar groen</i> en <i>recreatiemogelijkheden</i>	We maken een overzicht van richtinggevende normen die volgen uit de gemeentebrede richtinggevende normen en de op de Binckhorst toegepaste normen. Voor de bandbreedte aan woningbouwaantallen toetsen we met behulp van een GIS-analyse in beeld of aan deze richtinggevende normen voldaan wordt.
22	Stedenbouwkundige kwaliteit	Gebruik <i>stedenbouwkundige kwaliteit</i> en <i>kwaliteit openbare ruimte</i> als beoordelingscriteria	Deze beoordelingsaspecten voegen we toe aan het beoordelingskader
23	Klimaatadaptatie	Toets klimaatadaptatie aan Haagse normen hiervoor en leg een relatie met de criteria in de klimaatmonitor.	We beschrijven richtlijnen vanuit de Wegwijzer Den Haag Klimaatbestendig in het planMER en beoordelen in hoeverre het Gebiedsprogramma hieraan voldoet.
24		Beschrijf versturende geohydrologische effecten van gebouwen en de omgang met vasthouden van regenwater binnen kavels	Effecten van gebouwen op de grondwatersituatie beschrijven we in het planMER. We nemen ook een beschrijving op van de regels over het vasthouden van hemelwater op kavelniveau die naar verwachting in het aangepaste Omgevingsplan vastgelegd worden.
25	Energie/ klimaatadaptatie	Bereken de benodigde CO ₂ -uitstoot voor de warmtevoorziening in de Binckhorst	Zoals in onze reactie onder het advies #15 van de Commissie mer te lezen is, is reeds sprake van een systeemintegratie. In lijn met het advies van de commissie berekenen we ten behoeve van het warmtesysteem de CO ₂ -uitstoot. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van kentallen en berekeningen die in het kader van de Warmteplan Binckhorst deelgebied Trekvliet – Maanweg uitgevoerd zijn.
26		Beschrijf op hoofdlijnen de bijdrage van gebouwen aan de opwekking van energie en de leefomgevingsbelasting en circulariteit van sloop en nieuwbouw	We nemen in het planMER richtlijnen op over de wijze waarop ontwikkelingen in het gebied bij kunnen dragen aan duurzaamheid en circulariteit.
27		Breng ruimtebeslag, comfort, elektriciteitsbehoefte en netcongestie kwantitatief in beeld, gekoppeld aan alternatief systeemintegratie	We beschrijven in het planMER op hoofdlijnen in hoeverre er risico's op netcongestie in het gebied zijn en hoe groot de elektriciteitsbehoefte van de nieuwe woningen in het gebied wordt.
28	Geluid/gezondheid	Neem zowel bij de voorgenomen activiteit als de alternatieven en varianten de volgende criteria op: - geluidbelast oppervlak en het oppervlak dat voldoet aan de standaardwaarde; - 'aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden totaal' in plaats van 'aantal gehinderden binnen bepaalde geluidsklassen';	Het geluidonderzoek wordt uitgevoerd op de wijze waarop geluidonderzoeken voor dit type milieueffectrapporten altijd uitgevoerd worden. Daarbij toetsen we aan geldende wettelijke normen en gezondheidkundige advieswaarden. Op basis van geluidkaarten brengen we in beeld hoeveel woningen er binnen bepaalde geluidklassen liggen, en gaan we ook in op de beschikbaarheid van geluidluwe gevels.

	- beschikbaarheid van stille zijden en stille slaapkamers in woningen; - aantal woningen binnen een geluidzone van een gezoneerd industrieterrein; - de mate waarin 'stil asfalt' is toegepast (onderdeel van de Actieplannen geluid van de gemeenten Leidschendam-Voorburg en Den Haag). - de geluidsbelasting van het rangeerterrein binnen het studiegebied.	
29	Beschrijf de mitigerende bron-, overdracht en ontvangergerichte maatregelen die voor de verschillende bronnen kunnen worden genomen als er sprake is van overlast	Het beschrijven van mitigerende maatregelen is onderdeel van het effectonderzoek Geluid
30 N2000 /stikstofeffecten	Beschrijf de gevolgen van stikstofdepositie van de gebruiks- als aanlegfase op nabijgelegen N2000 gebieden en stel indien nodig een Passende beoordeling op	De gevolgen van stikstofdepositie van de ontwikkelingen worden berekend en op basis hiervan duiden we in hoeverre nadelige effecten op Natura 2000 gebieden te verwachten zijn. Indien nodig stellen we een Passende beoordeling op.
31 Beschermde soorten	Beschrijf beschermde soorten in het gebied en beoordeel gevolgen hiervoor	Beschermde soorten in het gebied worden als onderdeel van het effecthoofdstuk Natuur beschreven.
32 Monitoring	Stel een monitoringsplan op dat de cumulatieve effecten van de CID en de doorontwikkeling van de Binckhorst kan monitoren door effecten te koppelen aan opgaven en doelen. Voer nulmetingen uit en breid het monitoringsplan daarna uit met aspecten mobiliteit, gebruiksgroen, sport en spel, geluid, luchtkwaliteit, wind en schaduw	We dragen in het planMER bij aan een monitoringsplan voor het Gebiedsprogramma/aanpassing van het omgevingsplan. Het uitvoeren van nulmetingen voor het monitoringsplan valt buiten de scope en fasering van het planMER omdat het op te stellen monitoringsplan aan moet sluiten op andere monitoringsplannen die in ontwikkeling zijn in de gemeente Den Haag.
33 Samenvatting	Stel een zelfstandig leesbare samenvatting op van het MER	We stellen een zelfstandig leesbare samenvatting op bij afronding van het planMER.