

Haaglanders geconsulteerd

over de kansrijke alternatieven voor
de A4 Passage en de Poorten & Inprikkers

Focusgroepen in het kader van MIRT Verkenning Haaglanden

Amsterdam, oktober 2011
Projectnummer: 1562

drs. Marcel Valk
ir. Roelof Sijpersma



Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Achtergrond en doelstelling.....	1
1.2	Opzet en uitvoering	1
2	Resultaten.....	4
2.1	Het proces	4
2.2	Draagvlak voor de alternatieven, maar niet unaniem	4
2.3	Aandachtspunten.....	5
2.4	Conclusies en overwegingen	7
	Bijlage: deelnemers focusgroepen	9

1 Inleiding

In opdracht van het Projectteam MIRT Verkenning Haaglanden heeft bureau Ergo focusgroepen georganiseerd met belanghebbende burgers, belangengroepen en vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven uit stadsgewest Haaglanden om de meest recente resultaten van de verkenning te bespreken, te weten de kansrijke oplossingen voor de problemen op de A4 Passage en de Poorten & Inprikkers. De belangrijkste resultaten van deze participatieronde worden in dit document kort beschreven.

1.1 Achtergrond en doelstelling

De MIRT¹ Verkenning Haaglanden is een samenwerkingsverband tussen het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Provincie Zuid-Holland en Stadsgewest Haaglanden. In het project worden maatregelen bestudeerd om de Haagse agglomeratie in de toekomst goed bereikbaar te houden. In de afgelopen periode is de studie toegespitst op de A4 Passage (het tracé van de A4 langs de Haagse agglomeratie) en de zogenoemde Poorten & Inprikkers (dit zijn respectievelijk de knooppunten op de A4 Passage en de toegangswegen tot Den Haag). Deze vraagstukken zijn in een eerder stadium aangemerkt als meest belangrijk en worden als eerste aangepakt.

Twee kansrijke alternatieven

In de studie naar oplossingen voor de problematiek op de A4 Passage en de Poorten & Inprikkers zijn twee oplossingsrichtingen als kansrijk aangewezen. Deze twee alternatieven worden momenteel door het projectteam onderzocht. Hierbij wordt bekeken in hoeverre beide alternatieven bijdragen aan de geformuleerde hoofddoelstellingen (bereikbaarheid en ruimtelijk-economische ambities), effect hebben op de kwaliteit van de woon- en leefomgeving en welke kosten ermee gemoeid zijn.

Consultatie van burgers

De nadere bestudering van de twee kansrijke alternatieven is voor het projectteam MIRT Verkenning Haaglanden aanleiding om burgers wederom² actief te betrekken bij het denkproces. Het doel hiervan is om de betrokken burgers enerzijds te informeren over de voortgang van de verkenning en de meest recente resultaten, en anderzijds de studie te verrijken met aanvullingen of verbeteringen vanuit de belangen en beleving van belanghebbenden.

1.2 Opzet en uitvoering

In september 2011 zijn twee focusgroepen georganiseerd met elk een mix van belangenorganisaties, bewonersorganisaties en vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven uit Haaglanden. De eerste groep telde 6 deelnemers, de tweede 11. In totaal hebben 17 personen aan het gesprek deelgenomen, die in totaal 15 verschillende organisaties representeren. Ongeveer tweederde van de deelnemers heeft ook deelgenomen aan eerdere focusgroepen (in september 2009, maart 2010 en april 2011) die in het kader van de MIRT Verkenning zijn georganiseerd. De overige deelnemers waren voor het eerst op deze wijze bij dit proces betrokken. In de bijlage is een overzicht gegeven van de deelnemers.

¹ MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.

² De focusgroepen maken deel uit van een uitgebreid participatie- en informatietraject met burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en overheden.

In de week voorafgaande aan de sessies hebben de deelnemers door middel van een briefingdocument kennis kunnen nemen van de MIRT Verkenning Haaglanden en het onderzoek naar de twee kansrijke alternatieven voor de vraagstukken doorstroming A4 Passage en Poorten & Inprikkers. Een aantal van de deelnemers aan de focusgroepen heeft hun betrokkenheid bij het planproces onderstreept met het indienen van een zienswijze begin 2011 op de aankondiging van de Rijksstructuurvisie en de PlanMER voor de A4 Passage en Poorten & Inprikkers³. Deze zienswijzen zijn op hoofdlijnen beantwoord door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu rond de zomer 2011.

Presentatie van de bevindingen door het projectteam

Het eerste uur van beide sessies bestond uit een presentatie door een expert van het projectteam over de belangrijkste bevindingen, toegespitst op de kansrijke alternatieven. Daarna was er gelegenheid voor het stellen van vragen en het aangaan van de discussie.

Animatie

Bij de aanvang van de sessies is aan de deelnemers een korte animatie vertoond die in opdracht van het projectteam is gemaakt over de MIRT Verkenning Haaglanden.

De animatie is bedoeld om een brede doelgroep kort en bondig te informeren over de verkenning: wat is het doel, wie zijn verantwoordelijk, welke oplossingen zijn en worden onderzocht en welke proces wordt gevolgd. De deelnemers werden uitgenodigd om op de animatie te reageren, zodat deze verder geoptimaliseerd kan worden. Voor de meeste deelnemers was de animatie helder en toegankelijk. Een aantal deelnemers vond, in een eerste reactie, de aangeboden informatie te compact en/of teveel om in één keer goed te bevatten. Een enkeling meende dat de informatie vooral ingaat op het proces, en dat de informatie over beide alternatieven beperkt is. Een aantal deelnemers, vertegenwoordigers van bewonersgroepen, geeft aan de animatie goed te kunnen gebruiken bij het informeren van hun achterban over de MIRT Verkenning.

De twee alternatieven

In beide door het projectteam gepresenteerde alternatieven wordt op de A4 Passage het doorgaande verkeer gescheiden van het lokale verkeer. Dit gebeurt door het toevoegen van nieuwe rijbanen ten behoeve van het verkeer dat de Haagse agglomeratie passeert; dit gedeelte van de weg wordt aangeduid als hoofdstructuur. In alternatief 1 heeft deze hoofdstructuur geen uit- en invoeringen tussen de N14 en de Harnaschknoop, waardoor sprake is van een langer doorgetrokken hoofdstructuur. In dit alternatief wordt bovendien ernaar gestreefd om de functies van de 'buitenste inprikkers', de N211 en de N14, te versterken door de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen. Hiermee wordt beoogd het verkeer dat de Haagse agglomeratie in- en uitgaat meer gebruik te laten maken van de buitenste wegen c.q. 'inprikkers'. In alternatief 2 wordt ernaar gestreefd het verkeersaanbod meer te verdelen over alle inprikkers, door extra maatregelen te nemen (ongelijkvloerse kruisingen) op de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk, de N14 en de N211 in combinatie met een kortere doorgetrokken hoofdstructuur (vanaf de N14 tot afslag Plaspoelpolder). Bij het ontwikkelen van beide alternatieven is een nog aan te leggen inprikker, de Rotterdamsebaan, als aangelegd beschouwd in 2020, evenals de A4 tussen Delft en Schiedam en de

³ In een van de focusgroepen stelden vertegenwoordigers van Wijkvereniging Benoordenhout en Bewonersorganisatie Archipelbuurt/Willemspark dat zij op hun ingediende zienswijze nog geen reactie van het ministerie hadden ontvangen. Dit bleek op een misverstand te berusten, dat intussen door het projectteam MIRT Verkenning is opgelost.

A13/A16 in Rotterdam. Hier worden geen maatregelen genomen of onderzocht vanuit de MIRT Verkenning. In de verkeersmodellen die het projectteam hanteert om de verkeerskundige effecten van alternatief 1 en 2 in beeld te brengen, is onder andere uitgegaan van de realisatie van deze projecten.

De effecten van beide alternatieven

Het projectteam is tijdens de sessies ingegaan op de (voorlopige) resultaten van de verschillende effectstudies naar de twee alternatieven. Uit de verkeersmodellen blijkt dat beide alternatieven gunstige effecten hebben op de doorstroming op de A4 Passage en tevens een gunstig effect hebben op de doorstroming op de inprikkers. Beide alternatieven worden momenteel in een integraal effectenonderzoek nader onderzocht waaronder de effecten op de omgeving (o.a. milieueffecten). De resultaten hiervan zijn tijdens deze focusgroepen nog niet beschikbaar. Het is dus niet mogelijk om de deelnemers van de focusgroepen in detail te informeren over de effecten van beide alternatieven op aspecten als economie, natuur, milieu en geluid. Juist dit zijn aspecten die voor ondernemers en bewoners van groot belang zijn. De deelnemers aan de focusgroepen hebben daarom een eerste indruk gekregen van de effecten, maar hun oordeelsvorming over de alternatieven is begrensd.

De betekenis van de resultaten van de focusgroepen

Het raadplegen van burgers cq belangenorganisaties in de vorm van focusgroepen sluit aan bij de traditie van kwalitatief onderzoek. Het gaat daarbij om het (diepgravend) onderzoeken van de kennis, houding en opinies van de geraadpleegde belanghebbenden ten aanzien van (in dit geval) de kansrijke oplossingen. Dit geeft inzicht in wat er in de (directe) omgeving van de oplossingen leeft en welke wensen en aandachtspunten er bestaan. De resultaten geven echter geen kwantitatieve houvast; er kunnen op grond van focusgroepen geen cijfermatige, statistisch verantwoorde uitspraken gedaan worden over het maatschappelijk draagvlak.

2 Resultaten

2.1 Het proces

Tijdens de sessies worden de deelnemers bijgepraat

De MIRT Verkenning Haaglanden is een langlopend en complex project, waarover de deelnemers aan de focusgroepen tijdens de sessies moeten worden bijgepraat. Men is weliswaar op hoofdlijnen bekend met het project, maar over de nieuwste bevindingen moet men nader worden geïnformeerd. Om die reden is tijdens de sessies veel tijd nodig geweest om de nieuwste resultaten van de verkenning (en de inhoudelijke afwegingen die hieraan ten grondslag liggen) met de deelnemers te delen en toe te lichten. Het gevolg is dat er minder tijd overbleef om over de alternatieven een nadere discussie te voeren.

Moeite om MIRT Verkenning los te zien van andere projecten

De meeste deelnemers geven aan moeite te hebben om de MIRT Verkenning los te zien van andere planprocessen in Haaglanden. De samenhang met en tussen andere projecten in de regio is complex en moeilijk te bevatten. Hoewel dezelfde bestuurders verantwoordelijk zijn, bevinden de projecten zich in verschillende stadia en is de exacte relatie niet altijd goed te duiden. Sommige deelnemers van de focusgroepen geven aan dat een sterkere (inhoudelijke) coördinatie tussen de MIRT Verkenning en andere verkeersplannen in Haaglanden logisch en wenselijk is. Het projectteam geeft aan dat tussen de diverse studies veel afstemming plaatsvindt.

2.2 Draagvlak voor de alternatieven, maar niet unaniem

Motieven ter beoordeling van de alternatieven

Zoals in alle eerdere focusgroepen is vastgesteld, bestaat er ook onder de deelnemers van deze focusgroepen begrip voor de uitgangspunten van de Verkenning bij het zoeken naar oplossingen. Men onderkent de problemen op de A4 Passage en de Inprikkers, en men onderkent eveneens dat de oplossingen ook op de A4 passage en de Inprikkers gezocht dienen te worden.

De twee voorgelegde alternatieven worden daarom beide positief benaderd door de meeste deelnemers, zeker als zij van het projectteam vernemen dat de effecten van beide alternatieven op de doorstroming gunstig zijn.

Daarbij hanteren de deelnemers verschillende motieven:

- Het belang van doorstroming op de A4

Hierover bestaat weinig verschil van mening tussen de deelnemers. Vooral de glastuinsector hecht sterk aan een snelle verbinding tussen het Westland en de belangrijke bestemmingen ten noorden van Den Haag (zoals Schiphol en de veiling van Aalsmeer). De meeste andere deelnemers onderschrijven het belang van minder congestie op de A4.

- Het belang van de bereikbaarheid van de Haagse agglomeratie / Haaglanden

Door betere doorstroming op de inprikkers worden belangrijke bestemmingsgebieden in Haaglanden en Den Haag beter bereikbaar (o.a internationale zone, inclusief kuststrook). Wat betreft de bereikbaarheid van de kuststrook zien de ondernemers ter plaatse zeker de voordelen van beide alternatieven, maar men vraagt zich af of de aandacht voor alleen de inprikkers zal volstaan. Als bijvoorbeeld Kijkduin via de N211 beter bereikbaar wordt, is dat

mooi, maar voor veel ondernemers in de kustzone is het veel belangrijker dat Scheveningen beter ontsloten wordt.

- Het belang van een leefbare woonomgeving

Vooraf de aanwezige bewonersorganisaties hechten aan de leefbaarheid van centraal gelegen Haagse woongebieden, zoals Benoordenhout en de Archipelbuurt. De betreffende bewonersorganisaties geven aan dat *indien* de maatregelen die in de MIRT Verkenning Haaglanden worden bestudeerd ertoe zouden leiden dat er minder verkeer de woonwijken inkomt, dit op prijs zou worden gesteld. In dat opzicht lijkt alternatief 1 in de ogen van sommigen de beste optie, omdat bij dit alternatief, de centrale delen van de stad minder verkeer te verwerken zullen krijgen.

Tegengeluid

Er is ook een tegengeluid. Dit is vooral afkomstig van de belangenorganisaties die pleiten voor maatregelen op de Noordwestelijke Hoofdroute om de leefbaarheid te verbeteren. De redenering is dat de beide alternatieven die in de MIRT Verkenning worden bestudeerd weliswaar een mogelijke oplossing voor de doorstroming op en vanaf de A4 zijn, maar ook extra problemen veroorzaken in de stad (vooral op de Noordwestelijke Hoofdroute). Men mist in de MIRT Verkenning een aannemelijke prognose voor de verkeersontwikkeling op de Noordwestelijke Hoofdroute als gevolg van de opwaardering van de inpridders. Vooral nog gaan meerdere deelnemers ervan uit dat beide alternatieven een verkeersaantrekkende werking hebben, waardoor de Noordwestelijke Hoofdroute meer belast wordt. Hierop is volgens de betreffende bewonersorganisaties geen overtuigend en afdoende antwoord gegeven.

2.3 Aandachtspunten

Er worden meerdere opmerkingen en kanttekeningen geplaatst bij de gepresenteerde alternatieven. De belangrijkste zijn:

Meer aandacht voor de samenhang van maatregelen en effecten

De deelnemers vragen nadrukkelijk om een meer integrale benadering in de verkenning. Men vindt dat niet alleen moet worden gekeken naar de doelstellingen van de MIRT Verkenning zelf, maar ook naar de effecten die buiten de scope van de MIRT Verkenning vallen, maar voor belangen- en bewonersorganisatie evenzeer relevant zijn. Het gaat hierbij vooral om de effecten op de verkeerscirculatie en de leefbaarheid in de woonbuurten.

Mogelijkheden om beide alternatieven te combineren

Vanuit het MKB wordt de suggestie gedaan om ook de mogelijkheid van een combinatie van beide alternatieven nader te bestuderen. Daarbij wordt alternatief 1 in combinatie met de Beatrixlaan als logische optie genoemd. Beide alternatieven worden door de onderzoekers van het projectteam van elkaar onderscheiden om scherp zicht te krijgen in het oplossend vermogen van beide afzonderlijke alternatieven. Dit is te begrijpen, maar lijkt sommige deelnemers een wat theoretische benadering.

Nauwelijks extra ruimtebeslag van de A4 Passage: goede zaak

Uit het gepresenteerde kaartmateriaal valt door de deelnemers af te leiden dat het ruimtebeslag van de aangepaste A4 Passage vooralsnog beperkt groter wordt dan in de huidige situatie. In eerdere presentaties (met schematische weergaven) leek het net alsof er een aparte parallelweg van de A4 Passage dwars door de Vlietzone zou lopen. Nu blijkt dat in

werkelijkheid de nieuwe hoofdstructuur ongeveer binnen het bestaande wegprofiel ligt. Als dit in het voorkeursalternatief ook werkelijk het geval is dan wordt dit door Vereniging Houdt de Vlietrand Groen als zeer positief beoordeeld⁴.

Houdt rekening met wegvereisten ten behoeve van vrachtwagens

LTO wijst erop dat in de toekomst de vrachtwagens langer en zwaarder worden. Hiermee moet bij de dimensionering van de wegen en bij het ontwerpen van hellingen rekening gehouden moet worden.

Beoordeel de alternatieven vooral op duurzaamheid

Vooraf de woordvoerder van AVN/Platform NWH stelt nadrukkelijk dat de voorgelegde alternatieven op hun duurzaamheid moeten worden beoordeeld. Hiermee worden twee zaken aangeduid (die mogelijk onderling botsen):

- Duurzaam in de betekenis van niet strijdig met de leefbaarheid van de woonomgeving en rekening houdend met de natuurgebieden in de omgeving.
- Duurzaam in de zin van 'toekomst-bestendig', zo uitgevoerd dat de oplossing vele jaren daadwerkelijk een oplossing is en niet al snel door (nieuwe) ontwikkelingen worden ingehaald.

CO² emissies meenemen in de afweging

Vanuit de milieu-hoek wordt er belang aan gehecht dat in de PlanMER, naast andere emissies, ook gekeken wordt naar de verwachte CO² uitstoot.

Beschikbaarheid van meetgegevens

Een aantal bewonersorganisaties vindt dat zij te beperkt beschikken over verkeerscijfers en -prognoses. Deze zijn nodig om een zelfstandig oordeel te kunnen geven over de MIRT Verkenning en de onderzochte alternatieven..

Rotterdamsebaan: wel of niet nog ter discussie

Over nut en noodzaak van de Rotterdamsebaan bestaat binnen de groep deelnemers geen consensus. De meeste vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven zien deze nieuwe inrikker graag aangelegd worden; een aantal bewonersorganisaties hoopt dat de nieuwe weg alsnog wordt afgeblazen.

Duplextunnels

Een aantal bewonersorganisaties ziet goede mogelijkheden voor het toepassen van duplextunnels. Dit zijn (naar men zegt relatief goedkope) tunnels met twee boven elkaar liggende tunnelbuizen, bestemd voor personenauto's (vrachtverkeer mag er geen gebruik van maken). Voorbeelden hiervan zijn onder andere in Parijs te vinden. De bewonersorganisaties zien voor deze tunnels mogelijkheden op onder andere de Prinses Beatrixlaan, de Noordwestelijke Hoofdroute of op de A4 Passage zelf. Andere organisaties twijfelen echter aan de effectiviteit (geen vrachtverkeer) en aan de veiligheid van deze tunnels.

In de verkenning zijn de maatregelen op drie ontwerpprincipes onderzocht: verdiept, op maaiveld en verhoogd. Vanuit deze principes is bekeken in hoeverre de verkeersproblematiek kan worden opgelost op de Poorten & Inprikkers en de A4 Passage. Ook wordt gekeken naar maatregelen die in andere studies zijn onderzocht, zoals de ver-

⁴ Deze vereniging heeft enige tijd geleden zelf een oplossing voor de A4 Passage uitgewerkt, die door het projectteam met aandacht is bestudeerd maar als niet haalbaar is beoordeeld. Tijdens de focusgroep is afgesproken dat het projectteam hierover met de ontwikkelaar van de oplossing persoonlijk nog eens nader van gedachte zal wisselen.

kenning Noordwestelijke Hoofdroute van de gemeente Den Haag. Bij dit project is een duplex tunnel één van de onderzochte maatregelen.

Voor alle corridors (A4 Passage, N14, N211, Prinses Beatrixlaan) is bekeken welk ontwerp principe technisch haalbaar is en vanuit ruimtelijke perspectief passend is. Het aanleggen van een tunnel op de A4 Passage stuit op onoverkomelijke technische problemen, die te maken hebben met de kenmerken van de bodem en de al aanwezige infrastructuur. Voor wat betreft de A4 Passage lijken daarom infrastructurele maatregelen op het maaiveld het meest kansrijk.

Aandacht voor de geluidhinder nabij het Prins Clausplein

Door sommige deelnemers wordt gevreesd dat de geluidsbelasting nabij het Prins Clausplein door de voorgestelde aanpassingen zal toenemen. Zeker als de nieuwe hoofdstructuur op of boven het maaiveld wordt aangelegd.

Houdt rekening met ontwikkelingen in het Westland

Een representant van de tuinbouwsector in het Westland wijst op twee ontwikkelingen waar in de MIRT Verkenning Haaglanden mee rekening gehouden moet worden, te weten de nieuwe westelijke oeververbinding (NWO) en plannen in het Westland voor een eigen 'ringweg' (inclusief de Lozerlaan).

Herkenbaarheid van routes

Sommige deelnemers geven aan dat herkenbaarheid van routes door Den Haag verbeterd moet worden. Momenteel ontbreekt het in de stad aan routes die dankzij specifieke vormgeving en bebording duidelijk als route herkend kunnen worden, ook door bezoekers van de stad. Dit behoort echter niet tot de scope van de MIRT Verkenning Haaglanden.

2.4 Conclusies en overwegingen

Naar aanleiding van de focusgroepen zijn de volgende conclusies te trekken.

Een overwegend positieve houding ten aanzien van beide alternatieven

De meeste belangen- en bewonersgroepen staan (voorzichtig tot zeer) positief ten aanzien van de gepresenteerde alternatieven. Men aanvaardt de voorlopige conclusies van het projectteam, namelijk dat beide alternatieven gunstige effecten hebben op de doorstroming. Met name de belangenorganisaties uit het bedrijfsleven, maar niet alleen zij, hechten heel sterk aan de hiermee gerealiseerde verbetering van de bereikbaarheid.

Voorzichtigheid bij bewonersorganisaties

Vooral een aantal bewonersorganisaties is terughoudend in het beoordelen van beide alternatieven. Zij kunnen niet goed inschatten in hoeverre beide alternatieven nadelige effecten hebben op de toename van het verkeer in de woonwijken van de stad en (vooral) de mogelijke effecten hiervan op de leefbaarheid. Zij vrezen hier wel voor.

Aandachtspunten met betrekking tot de communicatie

Naar aanleiding van de focusgroepen kunnen de volgende aandachtspunten worden genoemd.

Actieve informatievoorziening gewenst

Zoals uit de focusgroepen valt af te leiden, hebben de belangen- en bewonersorganisatie nog *vragen* over de beide alternatieven, en nog geen gefundeerde mening of voorkeur voor een van beide. De komende periode wordt toegewerkt naar een bestuurlijke voorkeur voor een van de alternatieven. Het project wordt steeds concreter. Het is dan ook van belang de burgers en belangenorganisaties actief te informeren. Het ontwikkelde animatiefilmpje lijkt in dit verband een nuttig middel te zijn.

Samenhang tussen planprocessen benadrukken

De deelnemers zien nog onvoldoende de samenhang tussen enerzijds de MIRT Verkenning Haaglanden en anderzijds de planprocessen rond de Internationale Ring en de Prinses Beatrixlaan. Tevens wensen zij meer duidelijkheid over de concrete maatregelen die voorzien worden om de leefbaarheid te waarborgen. Het lijkt daarom raadzaam om de dwarsverbanden tussen deze planprocessen helder te benoemen, en aan te geven hoe ambtenaren en bestuurders de samenhang tussen de projecten waarborgen.

Aandacht voor zowel de verschillen als de overeenkomsten tussen beide alternatieven

In de presentatie van de twee kansrijke alternatieven is vooral stil gestaan bij de verschillen tussen beide alternatieven, en niet zozeer de overeenkomsten. Dit kan bij de burger tot misverstanden leiden, bijvoorbeeld het idee dat bij alternatief 1 (het hoefijzer) de functie van de tussenliggende inprickers (Prinses Beatrixlaan, de Rotterdamsebaan en de Utrechtsebaan) veel minder belangrijk wordt. Dit is in werkelijkheid niet het geval. Ook al ligt bij alternatief 1 de focus van de maatregelen op de 'buitenste' wegen (de N211 en N14), de betekenis van de tussenliggende inprickers blijft groot. In de informatievoorziening zullen de verschillen, maar ook de overeenkomsten tussen beide alternatieven helder benoemd moeten worden.

Het belang van helder kaartmateriaal

De positieve (opgeluchte) reactie van bewonersorganisaties op de realistische intekening van de A4 Passage in het landschap, geeft aan dat belanghebbende burgers, belangengroepen en vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven uit stadsgewest Haaglanden ermeede gediend zijn als kaartmateriaal goed leesbaar is, en zich niet leent voor meerdere interpretaties. Anders dan geofende ontwerpers, die hun abstracte denkbeelden graag in schetsmatige cartografie weergeven, is de doorsnee burger gebaat bij begrijpelijke en gebruiksvriendelijk kaartmateriaal, zeker als het locaties betreft waar men belang aan hecht.

Verklarende woordenlijst

Uit opmerkingen van deelnemers valt af te leiden dat zij soms moeite hebben met het begrijpen van de achterliggende documenten van de MIRT Verkenning. Volgens sommigen zouden zij geholpen zijn met een verklarende woordenlijst⁵.

⁵ Zo'n woordenlijst is weliswaar niet in alle documenten opgenomen, maar wel worden veel begrippen uitgelegd in de rubriek Q&A (questions & answers) op de website van de MIRT Verkenning Haaglanden. Zie <http://www.mirtverkenninghaaglanden.nl>

Bijlage: deelnemers focusgroepen

Deelnemers	
Mw. W. Smit	Burgerinitiatief 'een brug te ver' (Rondweg Leidschendam)
Dhr W.E. Hoekstra	Wijkvereniging Benoordenhout
Dhr. G. Nieuwenhuys	Bewonersorganisatie Archipelbuurt/Willemspark
Mw. M. Velú	Vereniging Houdt Vlietland Groen
Dhr. C. van Ameijde	Stichting Meyvliet
Dhr. J. de Bruin	Bewonersplatform Wateringse Veld
Mw. D. Nicolai	Algemene Vereniging voor Natuurbescherming (AVN), tevens betrokken bij Platform Noordwestelijke Hoofdroute
Dhr. L. van der Linde	Haags Milieu Centrum (HMC)
Dhr. W. Boonstra	Fietsersbond afdeling Delft
Dhr. R. Coops	Politie Haaglanden
Mw. L. van Klink	Kamer van Koophandel Den Haag
Mw. E. Verberne	Kamer van Koophandel Den Haag
Mw. M. van de Berg	Go! Scheveningen Kuststrook
Dhr. D. Di Tella	Go! Scheveningen Kuststrook
Mw. L. Claessen	LTO Noord Glaskracht
Dhr. W. Bekink	Flora Holland
Dhr. F. Mens	MKB Den Haag