



VERSLAG 2^e ronde werkgroep bijeenkomst Deelgebied 3 Leidschendam-Voorburg

Onderwerp: Varianten eindhalte De Vlietlijn nabij station Voorburg

Datum: 06-03-2025

Locatie: Titaan, Saturnusstraat 95, Den Haag

Thema: Schetsontwerp eindhalte De Vlietlijn Voorburg

Aanwezig

Gespreksleider – Arend de Geus

Gemeente Leidschendam-Voorburg:

- Projectleider en Omgevingsmanager DG 3 – Tatjana Stenfert Kroese
- Technisch projectleider DG 3 – Niek Lemans
- Adviseur ecologie – Moniek Wibier

Projectteam de Vlietlijn:

- Omgevingsmanager de Vlietlijn – Jeroen Mansveld
- Communicatieadviseur – Brechtje Bakker

HTM:

- Senior beleidsadviseur Strategie en vervoersontwikkeling – Hans van der Stok

RHDHV:

- Ontwerpleider
- Ontwerper DG 3
- Adviseur omgevingsmanagement DG 3
- Verslaglegging

Werkgroepleden:

- Aantal - 20 personen

Doel bijeenkomst

Doel van de bijeenkomst is het ophalen van reacties vanuit de werkgroep op de gepresenteerde drie varianten van de trameindhalte van De Vlietlijn nabij station Voorburg. Deze reacties inclusief de criteria voor te maken keuzes, neemt het projectteam mee in de totstandkoming van het Schetsontwerp.

1. Opening

Gespreksleider Arend de Geus opent de avond, heet de bewoners van Leidschendam-Voorburg welkom en presenteert de agenda. Vervolgens schetst Tatjana namens Leidschendam-Voorburg het procesmatige kader van de avond. Verder geeft Tatjana een toelichting op het proces en de planning van het participatieproces met de werkgroepen.

Arend geeft een toelichting op de onderwerpen van de avond:

- Korte terugblik & relatie andere werkgroepen
- Eindhalte Voorburg (en omgeving) en afwegingscriteria
- Vooraf gestelde vragen

2. Korte terugblik & relatie andere werkgroepen

In overleg met de werkgroepen is besproken om een afvaardiging van werkgroep deelgebied 3 Leidschendam-Voorburg aan te laten haken bij 2e ronde werkgroep bijeenkomsten van de andere deelgebieden:

- deelgebied 2 Binckhorstlaan en Maanweg Den Haag op 18 februari 2025
- deelgebied 4 Rijswijk op 4 maart 2025

De terugkoppeling van de deelname aan de werkgroepen wordt verzorgd door de aanwezige werkgroepleden van Leidschendam-Voorburg.

Toelichting bewoner 2^e ronde werkgroep deelgebied 2 Den Haag

Deze werkgroepbijeenkomst ging onder andere over de inpassing van het tramtracé over de Maanweg en de inpassing van een loopbrug over de Broeksloot tussen beoogde tramhalte Melkwegstraat en Voorburg nabij de Heeswijkstraat. Een werkgroeplid doet verslag van de bijeenkomst.

De brug wordt ongeveer 2.5m breed, zodat twee rolstoelen elkaar kunnen passeren. Een aantal bewoners is tevreden over de inpassing van een loopbrug over de Broeksloot vanwege de connectie met de Binckhorst en de nieuwe tramhalte. Er zijn ook tegenstanders en zij hebben zorgen over dat de voetgangersbrug gebruikt gaat worden door (nieuwe) bewoners uit de Binckhorst die hun auto mogelijk gaan parkeren in Voorburg wat leidt tot een hogere parkeerdruk. Daarnaast zijn er zorgen dat de ecologische zone wordt aangetast, de loopbrug als vluchtroute voor inbrekers wordt gebruikt en dat fatbikes en scooters over de brug zullen rijden.

Tijdens de bijeenkomst werden drie verschillende brugontwerpen gepresenteerd aan de werkgroep: een recht model, een schuin model en een model met een knik. De projectorganisatie verzocht de leden van werkgroep 3 om aan te geven welk ontwerp hun voorkeur had. De aanwezigen waren niet bereid mee te werken aan een stemming door middel van handopsteken.

Vraag 1: Wat is het doel van de loopbrug? De bruggen aan de randen van de Maanweg leveren niet een enorme omweg.

Antwoord: Deze loopbrug is bedoeld om een directe loopverbinding tot de tramhalte te creëren, zodat aanbod van het openbaar vervoer en de bereikbaarheid verbetert voor de bewoners van Voorburg-West. Daarnaast biedt de loopbrug een snelle looproute tot de nieuwe voorzieningen in de Binckhorst voor de bewoners van Voorburg-West.

Vraag 2: Ik snap de logica van de fietsstalling niet. Er verdwijnen parkeerplekken voor een fietsenstalling (ca. 20 plekken nabij de loopbrug, red) waar geen behoefte aan lijkt te zijn. Kunt u dit uitleggen?

Antwoord: Voor een goede kwaliteit van de tramhalte zijn fietsparkeerplekken nodig. Het projectteam heeft het aantal parkeerfietsplekken voor deze halte naar beneden gesteld naar circa 20 plekken (circa 10 fietsnietjes) ten opzichte van de 60 plekken zoals die ook bij vergelijkbare, nieuwe tramhaltes worden voorgeschreven. De fietsparkeerplekken gaan niet ten koste van autoparkeerplekken. Bij een tramhalte moet een plek zijn om je fiets te stallen.

Toelichting bewoner 2e ronde werkgroep deelgebied 4 (Rijswijk)

Deze werkgroepbijeenkomst ging onder andere over de inpassing van het tramtracé aan beide zijden van de Geestbrug. Het concept Schetsontwerp van de Geestbrugweg (Rijswijk) en de Prinses Mariannelaan (Voorburg) toont een ontwerp met fietsstraten ter hoogte van en aan de buitenzijde van de tramhaltes. De fietsstraten zijn nodig ongeacht of er wel of geen knip komt op de Geestbrug: de fietsstraten bieden toegang tot enkele parkeervakken. Bij een knip worden de fietsstraten gebruikt om voor de Geestbrug te kunnen keren.

Er zullen iets minder parkeerplekken komen op de Geestbrugweg om zoveel mogelijk bomen te behouden. Deze parkeerplekken zullen ergens anders in de wijk gecompenseerd moeten worden.

Verder is de staat van de Geestbrug aan bod gekomen. De Geestbrug is eigendom van de provincie Zuid-Holland. Er wordt onderzocht of er grootschalig onderhoud van de brug moet plaatsvinden en op welke wijze. Een optie is om alleen de klep te vervangen en mogelijk iets te verbreden. Dit wordt nog onderzocht.

Vraag 3: Er was sprake van dat de tram met het verkeer zou meerijden, dus auto en tram op dezelfde rijbaan. Klopt dit?

Antwoord: Het verkeer rijdt inderdaad met de tram mee. De fietsstraat is bedoeld om te keren als er een knip is en om de parkeerplekken te kunnen bereiken.

Vraag 4: De haltes lijken te zijn verplaatst ten opzichte van het vorige ontwerp dat wij hebben gezien. Klopt dit?

Antwoord: Dat klopt, in het vorige ontwerp waren de haltes gespiegeld. De halte nabij de Geestbrug in het concept Schetsontwerp bevindt zich aan de noordzijde van Prinses Mariannelaan. De haltes zijn ongeveer 55 meter lang vanwege de toegankelijkheid voor zowel bus als tram. Om dit mogelijk te maken en om de oversteekbaarheid vanaf Hoekenburglaan te behouden is voor deze opstelling gekozen.

Aanvullende opmerking vanuit bewoner 5: Bij tabel 'Wat komt er aan bod vanavond': De letterlijke tekst van de motie is dat Opa's veldje en Scouting op geen enkele wijze mogen worden aangetast. Dit is iets anders dan wat er nu staat (zo klein mogelijk). Toegezegd is dat het op deze manier volgende keer zal worden vermeld.

Antwoord gemeente: Dit klopt. In de presentatie is dit niet zorgvuldig opgenomen. In de eisenspecificatie is de tekst letterlijk uit de motie overgenomen. Het gaat om het terrein dat binnen de hekken ligt van Scouting en Opa's Veldje, waarbij groen buiten de hekken zoveel mogelijk behouden dienen te worden en anders moeten worden gecompenseerd.

3. Eindhalte Voorburg (en omgeving) - presentatie

De bewoners hebben de presentatie een week voor de bijeenkomst ontvangen. De ontwerpleider en de ontwerper van deelgebied 3 presenteren de drie eindhalte-varianten als onderdeel van het (schets)ontwerpproces aan de bewoners met behulp van een PowerPointpresentatie en een 3D-model.

- Variant 1: eindhalte tram op het Stationsplein
- Variant 2: eindhalte tram bij het water naast Opa's veldje
- Variant 3: eindhalte tram bij halte Maanweg

Vraag 6: Wat bedoelen jullie met 'scope' en wat is daarbij inbegrepen?

Antwoord: In de vorige fase is een voorkeursvariant vastgesteld, het zogeheten Voorkeursalternatief uit de Verkenningfase van het MIRT-traject. Dat vormt het uitgangspunt. Hierbij zijn specificaties en eisen geformuleerd die aangeven wat wel en niet tot de reikwijdte (scope) van het ontwerp behoort.

Aanvulling van een bewoner: In het plan van aanpak staat beschreven wat er allemaal moet worden uitgevoerd.

3.1 Vragen en antwoorden over de drie gepresenteerde varianten van de eindhalte Voorburg

Vraag 7: Houden jullie rekening met toekomstige kansen in het gebied? Het ontwerp mag toekomstige plannen, zoals de Huygenstunnel, niet onmogelijk maken.

Antwoord: Randvoorwaarde is dat plannen zoals de Huygenstunnel door het plan van De Vlietlijn niet onmogelijk worden gemaakt. Dit is ook een eis vanuit een motie vanuit de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg.

Vraag 8: Hoe wegen jullie locatiemogelijkheden af? Alleen op basis van kosten, of ook op leefbaarheid?

Antwoord: We wegen de varianten af op basis van de gepresenteerde criteria, aangevuld door de suggesties vanuit de werkgroep.

Vraag 9: Zijn de afwegingen afwijkend van de Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD)?

Antwoord: We werken binnen de kaders van deze NRD.

Vraag 10: Jullie meten de kwaliteit van de overstap. Wordt de kwaliteit van de reis ook als criterium meegenomen?

Antwoord: Dat is een goede toevoeging; we noteren dit.

Vraag 11: In hoeverre wordt rekening gehouden met de kabels en leidingen en het water bij Opa's veldje?

Antwoord: De kabels en leidingen in het gebied zijn bekend en daarover zijn we in gesprek met de nutsbedrijven. Ook houden we rekening met het oppervlaktewater en eventuele compensatie daarvan. Hierover zijn we in gesprek met het Hoogheemraadschap.

Vraag 12: Is het Hoogheemraadschap ook al betrokken is bij deze fase?

Antwoord: Het Hoogheemraadschap is betrokken en heeft eisen t.a.v. waterkwaliteit gedeeld.

Opmerking 13: De kadasterlijnen rondom het clubhuis is niet de werkelijke terreinafscheiding.

Antwoord: Het project beschouwt de Scouting als het terrein dat zich binnen de hekwerken

bevindt. Daarmee wordt invulling gegeven aan de zorg, aangezien die grens ruimer is dan binnen dit terrein liggende kadasterlijn.

Vraag 14: Wordt er rekening gehouden met de hoofdgasleiding van heel Den Haag dat door het gebied loopt?

Antwoord: Er is een kabel- en leidingspecialist aangehaakt bij het projectteam van De Vlietlijn die alle kabels en leidingen in het gebied inzichtelijk heeft gemaakt. De ligging van de hoofdgasleiding is bekend.

Vraag 15: Klopt het dat er een rijstrook richting de A12 komt te vervallen bij de bocht van de Maanweg naar Opa's Veldje?

Antwoord: Dit moet nog verder worden uitgewerkt. Voor nu lijkt het ontwerp hier inderdaad een rijstrook te kosten, maar we onderzoeken dit verder zodra het verkeersonderzoek is opgeleverd.

Vraag 16: Hoeveel invloed heeft het verkeersonderzoek op de keuze van de eindhalte van de tramlijn?

Antwoord: Het te kiezen maatregelpakket is van invloed op de inrichting van de Prinses Mariannelaan en het kruispunt Maanweg/Regulusweg/Westenburgstraat. Die weginrichting heeft vervolgens invloed op de afweging voor de positie van de eindhalte en dan specifiek op het criterium verkeersveiligheid. Het verkeersonderzoek heeft dus indirect invloed op de keuze voor de positie van de eindhalte.

Vraag 17: Komt de tram in het groen te liggen op de Maanweg?

Antwoord: De tram komt het grootste gedeelte op de Maanweg buiten de ecologische zone te liggen. Alleen bij de halte Maanweg komt deze in de ecologische zone en dit compenseren we op de rest van het tracé. Voor de halte met middenperron (37,5m lang) wordt over een lengte van ongeveer 100 meter en een breedte van 3,2 of 3,7 meter (onduidelijk op de tekening) gebruikgemaakt van de ecologische zone, waarvoor ongeveer 15 bomen moeten worden gekapt

Indien de tramhalte op de Maanweg een eindhalte wordt, vraagt dit om een groter ruimtebeslag op de ecologische zone omdat er dan aanvullende voorzieningen gerealiseerd moeten worden, zoals wachtruimte trampersoneel en ruimere fietsenparkeervoorzieningen bij een eindhalte. Groenbehoud en behoud ecologie is essentieel voor de werkgroep.

Opmerking 18: Voor de halte met middenperron wordt over een lengte van ongeveer 100 meter en een breedte van 3,2 of 3,7 meter (onduidelijk op de tekening) gebruikgemaakt van de ecologische zone, waarvoor 15 bomen moeten worden gekapt.

Antwoord: Als de halte op de Maanweg geen eindhalte is, dan is de lengte van het perron 37,5 meter, voldoende voor één ongekoppeld tramvoertuig. Als de halte op de Maanweg wel een eindhalte is, dan is het perron 75 meter inclusief opstelruimte. Inclusief bochten om het middenperron is het effect op de ecologische zone circa 100 meter.

Opmerking 19: Er is ook gevraagd om een variant uit te werken waarbij de ecologische zone niet wordt aangetast.

Antwoord: Dat is niet het geval. Er is gevraagd: Zoveel mogelijk groen te behouden en met de gemeente Den Haag overeen te komen om groen ook in de Binckhorst een belangrijke plek te geven waarbij kwalitatieve compensatie van groen wordt toegepast.

Vraag 20: Waarom kan de eindhalte niet meer richting Opa's veldje ten opzichte van het spoor?

Antwoord: De bocht die de tram dan moet maken neemt veel ruimte in van Opa's veldje. Het uitgangspunt is dat Opa's veldje blijft zoals het is.

Vraag 21: Kunnen er meer haltes komen van de tram op de Maanweg, zoals bij de hoek Binckhorstlaan en Maanweg?

Antwoord: Dit is onderzocht in de Verkenningfase en ~~dit is~~ op dit moment niet onderdeel van het ontwerpproces. Argument hiervoor is dat rekening gehouden moet worden met minimale en maximale halteafstanden als ook de beschikbare ruimte voor een haltes. Extra haltes leiden weliswaar tot een beter toegankelijkheid tot het OV, maar gaan ook ten koste van de (exploitatie)snelheid van de tram.

Vraag 22: Er werd in de presentatie verteld dat er opstelruimte nodig is bij de eindhalte voor een extra tram. Waar is dat bij de variant 2, eindhalte Opa's veldje? En waar staan de wachtruimtes voor personeel van HTM in dit concept Schetsontwerp?

Antwoord: De opstelruimte bevindt zich aan het uiteinde van het perron. Het perron is dan circa 75 meter, hetzelfde als bij de variant 3 bij de Maanweg. De wachtruimtes van HTM (en andere voorzieningen) moeten nog worden uitgewerkt in het ontwerp.

Vraag 23: Zijn we in Variant 2 eindhalte ons hele stationsplein kwijt?

Antwoord: Nee, bij Variant 2 blijft het Stationsplein qua ruimte zoals het is. De gemeente heeft wel plannen om het plein anders in te richten. Reizigers die naar station Opa's veldje willen, moeten de Pr. Mariannelaan oversteken.

Vraag 24: Wat is de zin van variant 2, eindhalte Opa's veldje? Tast je dan niet Opa's veldje aan? En waarom kan je niet doorrijden naar het Stationsplein?

Antwoord: Dit concept Schetsontwerp blijft buiten de fysieke ruimte van Opa's veldje. Variant 1 betreft een halte op het stationsplein, waarbij doorgereden wordt naar het Stationsplein.

Vraag 25: De wachtruimte voor de tramconductor, is dat nodig? De tram gaat toch heen en weer, waarom is er dan een wachtruimte nodig?

Antwoord: Vanuit Arbowetgeving zijn er voorzieningen nodig voor werknemers van de tramexploitatie, waaronder een plek voor een pauze of sanitaire stop. Deze voorzieningen heeft HTM opgenomen op eindhaltes van een tramlijn, de plek waar een tram keert. Er wordt wel gekeken naar het combineren van functies bijvoorbeeld de bestaande wachtruimte voor de buschauffeurs.

Vraag 26: Er is nu een kleine toegang/oploop naar treinperron station Voorburg. Een werkgroep lid geeft aan dat er op dit moment maar vijf mensen per uur gebruik maken van de toegang. Dit wordt dus niet zo veel gebruikt. Eindhalte Maanweg klinkt daarom veel beter, want mensen gebruiken het niet voor overstappen van tram naar station Voorburg.

Antwoord: We hebben voorafgaand een uitgebreid onderzoek gedaan, en wij hadden andere resultaten dan 5 personen per uur. Daarnaast zal de gebiedsontwikkeling in het gebied de vraag van overstappen van tram naar trein vergroten. De toegang/oploop naar het terrein is daar niet geschikt voor.

Vraag 27: Kunnen jullie financieel scherp krijgen wat de kosten zijn in termen van financiën en ecologie om het stukje bij de eindhalte Opa's veldje af te breken, aangezien het uiteindelijk toch ondergronds gaat?

Antwoord: Met het ondergronds gaan refereert u waarschijnlijk aan een ondergrondse HOV-verbinding richting Zoetermeer, maar dat is zeer lange termijnplanning. De Vlietlijn moet toekomstige ontwikkelingen zoals de Huijgenstunnel niet onmogelijk maken.

Vraag 28: Hoe diep gaan de palen voor het civiele kunstwerk (draagconstructie) dat nodig is voor de tram over het water ter plaatse van Opa's veldje? En wat zijn de verwachte financiële kosten? En staat dit eventuele doorontwikkeling van de ondergrondse HOV-verbinding naar Zoetermeer in de weg?

Antwoord: Alle varianten staan de doorontwikkeling van de ondergrondse HOV-verbinding naar Zoetermeer niet in de weg.

Vraag 29: Waarom is de Hugenstraverse langs Opa's veldje zo breed ingetekend in alle varianten? Deze is destijds voornamelijk aangelegd voor personeel van KPN en die is nu niet meer gehuisvest aan de andere zijde van de Maanweg. Is deze daar nog wel nodig of kan deze bijvoorbeeld door de Westenburgstraat lopen?

Antwoord: We zijn uitgegaan van de huidige breedte van de Huygentraverse. Als dit anders kan, is dat goede feedback. We gaan onderzoeken wat een passende loopverbinding is tussen Station Voorburg en de Binckhorst.

Vraag 30: Een werkgroeplid vraagt wat is de lengte van het perron op de Maanweg? Ik heb gehoord 100 meter, maar ook 65 en 75 meter. Kan je dit duidelijker voor mij maken?

Antwoord: Als de halte op de Maanweg geen eindhalte is, dan is de lengte van het perron 37,5 meter, voldoende voor één ongekoppeld tramvoertuig. Als de halte op de Maanweg wel een eindhalte is, dan is het perron 75 meter inclusief opstelruimte. Inclusief bochten om het middenperron is het effect op de ecologische zone circa 100 meter.

Vraag 31: Heeft de keuze voor variant 2 (Opa's veldje) of variant 1 (Stationsplein) nog effect op de locatie van de tramspoor bij Opa's veldje?

Antwoord: Bij de keuze voor een eindhalte naast Opa's Veldje is er meer ruimte nodig vanwege het perron en eindhalte voorzieningen. Het spoor zal hier meer ruimte vragen. De bocht vanaf de Maanweg zal in beide varianten hetzelfde zijn.

Vraag 32: Wat is de frequentie van de tram?

Antwoord: We gaan uit van 6 trams per uur per richting.

Vraag 33: Wat is de te verwachten invloed van de tram op de doorstroming van het verkeer? Dat (12 trams per uur) kan toch niet mogelijk zijn? Dan staat alle verkeer vast.

Antwoord: Uit de verkeersonderzoeken komt inzicht op de effecten van de tram op het verkeer. Daarnaast worden de varianten getoetst op de doorstroming in de dynamische verkeersstudie.

Vraag 34: Hoe zit het met de veiligheid bij verkeersoversteken en wat zit er in de scope van het verkeersonderzoek?

Antwoord: Verkeersveiligheid wordt meegenomen in het ontwerp van De Vlietlijn en is niet onderdeel van het verkeersonderzoek. Wel worden de resultaten van het verkeersonderzoek

meegenomen. We nemen alle stromen mee: trams, bussen, (vracht)auto's, voetgangers en fietsers.

Opmerking werkgroep lid 35: Vroeger was het treinstation op maaiveldniveau, wat een struikelblok was met de Prinses Mariannelaan. Dat nu terugbrengen met een tramlijn en tramhalte op het Stationsplein met deze drukte is onwenselijk.

Vraag 36: Hoe zit het met de Hoftramm?

Antwoord: Daar zijn we mee in gesprek. Hoftramm maakt gebruik van éénrichtingsmaterieel dat uitsluitend kan keren via een keerlus. Die keerlus loopt op dit moment via de Laan van Middenburg en Westeinde. Omdat deze keerlus niet meer wordt gebruikt voor de dienstregeling en er op De Vlietlijn gebruik wordt gemaakt van tweerichtingsmaterieel, zou deze keerlus uitsluitend gebruikt worden voor exploitatie van de Hoftramm. Het project biedt ruimte om Prinses Mariannelaan veilig en leefbaar herin te richten. Het saneren van de bestaande tramsporen draagt daaraan bij en vormt daarom het uitgangspunt in het ontwerpproces. We zijn daarom met Hoftramm op zoek naar alternatieven.

Vraag 37: Houdt dit in dat de rails op de Pr. Mariannelaan blijven liggen?

Antwoord: Uitgangspunt is dat de sporen op de Pr. Mariannelaan en uiteindelijk ook op de Laan van Middenburg en Westeinde worden verwijderd voor een nieuw en veiliger wegprofiel. Dat komt de leefbaarheid in het gebied ten goede.

Vraag 38: Betekent dit dat de keerlus niet meer nodig is als calamiteitenspoor?

Antwoord: Naast de Hoftramm wordt de keerlus gebruikt als calamiteitenspoor voor de tramexploitatie tussen Voorburg en Rijswijk. In het ontwerp lossen we dit op met een calamiteitenboog bij de kruising Maanweg-Binckhorstlaan. Deze oplossing volstaat voor het nieuwe tweerichtingstrammaterieel.

3.2 Aanvulling op deze drie varianten: wat kunnen de bewoners toevoegen/afwegen.

Vraag 39: Wat wordt bedoeld met de voorzieningen op eindhalte? Kan je deze combineren met de bestaande voorzieningen?

Antwoord: Onder andere de volgende voorzieningen moeten worden ingepast:abri's (haltehuisje), toegang tot het perron, een wachtruimte voor personeel en fietsstallingen. Het combineren van deze voorzieningen is eenvoudiger bij variant 1 (Stationsplein) dan bij variant 3 (Maanweg), omdat op het Stationsplein al voorzieningen aanwezig zijn.

Vraag 40: Hebben jullie ruimte om te kijken naar 'de derde dimensie', een veel groter gebied voor de inpassing van de tram?

Antwoord: Wij zijn bekend met de 'derde dimensie'. Daarover vinden gesprekken plaats, maar die zijn niet onderdeel van de scope van dit project.

Vraag 41: Ik zie in de PowerPoint dat bij variant 2 (Opa's veldje) niet staat dat er palen nodig zijn. Maar dit moet wel, toch?

Antwoord: Klopt, bij zowel variant 1 (stationsplein) als variant 2 (Opa's veldje) zijn palen opgenomen als fundering van het tramtracé over de Broeksloot.

Vraag 42: De zin ‘er is minder of meer impact op Opa’s veldje’ klinkt nu niet goed. Bij beide varianten is er enorm veel impact op Opa’s veldje. De on-officieuze ruimte rondom de scouting wordt door de trambaan afgenomen.

Antwoord: Voor de overzichtelijkheid op getoonde sheet is gekozen voor deze woordkeuze. De woordkeuze is relatief genomen. Een halte bij Opa’s veldje heeft meer impact dan wanneer hier alleen tramsporen komen te liggen. De woordkeuze zullen we aanpassen in de beoordeling van de varianten.

Vraag 43: Jullie voorkeur lijkt nu naar variant 1 (Stationsplein) te gaan. Is dat al besloten? Want de invulling lijkt nu niet objectief.

Antwoord: Er is nog geen enkel besluit genomen in keuze van varianten. De gepresenteerde tabel is tot stand gekomen in overleg met RHDHV, NS, ProRail, HTM en de gemeente. Geprobeerd is zo objectief mogelijk de varianten te beoordelen op basis van de genoemde criteria en te presenteren. Het is nadrukkelijk de bedoeling om deze beoordeling aan te vullen met inbreng waaronder beoordelingscriteria vanuit de werkgroep.

Aanvullende opmerkingen bewoner: Ik zie geen aangepaste tabel. Wat is de status van de opmerking; het is de bedoeling om deze beoordeling aan te vullen met de inbreng vanuit de werkgroep. Wat ik toegevoegd zou willen zien als nadeel; er is meer verkeershinder voor lokaal vervoer (voetganger, fiets, auto). Zij moeten immers steeds de tram voorrang geven. Het fietsverkeer gaat toenemen, je creëert een minder veilig situatie dan als de tram stopt voor de Mariannelaan, zonder deze te kruisen. Teleurstellend is hierbij dat bij de presentatie van de opties op 3 april bij deze variant 1 als inbreng vanuit de werkgroep genoemd wordt; “Compensatie groen op het stationsplein en combineren van de voorzieningen voor OV personeel bij variant 1”: Deze suggesties werden gedaan door jullie. Wat inderdaad door de werkgroep werd onderschreven, maar wees reëel en noem bij deze variant ook de bezwaren. Zoals je wel bij de andere varianten doet. Variant 1 werd ook daar als meest positief neer gezet.

Antwoord gemeente: Voor al deze opmerkingen geldt dat dit wordt meegenomen en teruggekoppeld in een volgende werkgroepbijeenkomst.

Vraag 44: Bij variant 1 (Stationsplein) wordt er veel meer verkeer gehinderd dan bij andere varianten. Dat zou ik graag toegevoegd zien in de matrix.

Antwoord: Dat valt onder het criterium ‘veilige kruising PM-laan’. We zullen dit aandachtspunt expliciet opnemen en zorgen voor een zo veilig mogelijke kruising .

Vraag 45: Bij variant 3 (Maanweg) werden drie locatiemogelijkheden gegeven. Welke eindhalte op de Maanweg wordt bedoeld in de afwegingsmatrix bij variant 3?

Antwoord: In de afwegingsmatrix geldt dit voor alle mogelijke eindhalte locaties op de Maanweg. Omdat twee van de drie locatiemogelijkheden niet mogelijk zijn (tegen A12) of geen meerwaarde bieden (vlak voor Westenburgstraat) gaan wij vanaf nu uit van een uitwerking van een eindhalte op de Maanweg nabij de Melkwegstraat.

Opmerking 46: Variant 3 (Maanweg) heeft juist meer draagvlak onder omwonenden omdat het Opa’s veldje niet raakt.

Antwoord: Deze variant raakt inderdaad Opa’s veldje niet.

Vraag 47: Kan deze matrix slide worden opgesplitst in drie slides per variant? Het is nu te onduidelijk, daardoor kan het beter toegelicht worden.

Antwoord: Dank voor de suggestie, dit wordt gedaan in de volgende versie van het Schetsontwerp. Er zal een extra werkgroepbijeenkomst plaatsvinden voor terugkoppeling en reacties.

Opmerking 48: Ook de term meer impact en minder impact op scouting is niet handig. In zowel variant 1 als variant 2 is de impact op de Scouting aanzienlijk, in beide varianten leveren we in op speelruimte en veiligheid.

Antwoord: Deze zorg is helder. Omwille van de leesbaarheid op de sheets is gekozen voor een beknopte bewoording, welke niet de volledige lading dekking. In het Schetsontwerp zijn de zogeheten trade-off-matrices (TOM's) opgenomen en voorzien van een uitgebreide kwalitatieve afweging.

Opmerking 49: Opa's veldje wordt nu veel gebruikt door de omgeving en scouting. Als de tram daar elke 6 minuten gaat rijden, is het niet meer veilig. Dan loop je tussen twee hekken en dat is geen leefbare omgeving.

Vraag 50: Kan in de afwegingsmatrix worden toegevoegd: het aanbod aan reizigers, de locatie van bewoners, investeringskosten? En ook graag variant 3 (Maanweg) splitsen, want de locatiemogelijkheden voor de eindhalte op de Maanweg kunnen niet hetzelfde worden beoordeeld.

Antwoord: We zullen de suggesties meenemen in de afwegingsmatrix. Voor variant 3 hanteren we de subvariant met halte Melkwegstraat als eindhalte als uitgangspunt.

Vraag 51: Bij variant 3 (Maanweg) is er meer toekomstbestendigheid, toch? Omdat je dan bij nieuwe plannen minder hoeft te slopen.

Antwoord: We onderzoeken een eindhalte op de Maanweg volgens de motie van Leidschendam-Voorburg. We nemen de halte Melkwegstraat mee voor het beschouwen van deze variant.

Vraag 52: Wanneer komen de resultaten van het verkeersonderzoek?

Antwoord: De voorlopige uitkomsten komen in april. Deze moeten worden verwerkt in de ontwerpen en zijn nodig voor de volgende stap. Het ontwerpen is een iteratief proces, dus eerst maak je een ontwerp, deze wordt getoetst in het verkeersonderzoek en de uitkomsten hiervan worden verwerkt in het ontwerp en dat ga je weer testen door verkeersonderzoek.

Vraag 53: Ik mis veiligheidsniveaus in de matrix, zoals sociale veiligheid en auditieve (geluid) aspecten. Een eindhalte op de Maanweg heeft meer impact dan een tussenhalte qua veiligheid en leefbaarheid.

Antwoord: Goede punten, we nemen dat mee.

Vraag 54: Wat zijn de kaders van het verkeersonderzoek? Of zijn er aannames dat iedereen de auto laat staan voor de tram? Kan het onderzoek ertoe leiden dat er geen tram komt?

Aanvulling bewoner: Goed openbaar vervoer is nodig, vooral vanwege de nieuwbouw. Maar dat betekent niet dat dit tracé vaststaat. Als het niet werkt, moet naar andere opties worden gekeken.

Antwoord: Het verkeersonderzoek maakt gebruik van verkeersmodellen. Hierin zijn landelijke en regionale trends opgenomen als het gaat om verschuiving van soort vervoer. De vorige fase van de MIRT-verkenning heeft geleid tot een voorkeursbesluit: een HOV-tramverbinding. Uit de verkeersmodellen is duidelijk dat zonder komst van de tram, de bereikbaarheid per auto nog verder verslechtert. Uiteindelijk zal aan het einde van deze Studie- en Planningsfase een definitief projectbesluit vallen over de komst van de tramlijn.

Vraag 55: Waar komen de voetganger en fietser in de matrix voor, vooral als het om veiligheid gaat?

Antwoord: Dat vullen we aan; we hebben de gegevens al klaar staan.

Vraag 56: Is de compensatieruimte voor groen in het ontwerp opgenomen? En hoe zit dat met het groen op het stationsplein?

Antwoord: Dat is nog niet opgenomen, maar we nemen dat wel mee. De gemeente wil het plein vergroenen in aansluiting op deze ontwikkeling.

Vraag 57: Hoe zit het met de plint van de Maanweg? Blijven daar winkels? Er kan in dit ontwerp namelijk niet worden geparkeerd.

Antwoord: Dat is de Haagse kant van de Maanweg en is niet onderdeel van deze werkgroepbijeenkomst.

Vraag 58: Kunnen trillingen, geluid, enzovoort worden meegenomen in de matrix?

Antwoord: Geluid en trillingen vallen onder het criterium 'leefbaarheid'. We zullen dit expliciet opnemen in de toelichting.

4 Vooraf gestelde vragen

Tatjana blikt terug op de inhoud van de avond en presentatie en geeft aan dat alle vooraf gestelde vragen aan de orde zijn gekomen.

5 Afsluiting en vervolg

Dank voor jullie vragen tijdens de werkgroep, deze zijn genoteerd samen met de antwoorden en worden vastgelegd in een verslag. Deze zullen jullie in de loop van deze maand ontvangen.

Daarnaast wordt er binnenkort weer een informatieavond georganiseerd om de omgeving een terugkoppeling te geven van het ontwerpproces en de werkgroepen. Deze vindt plaats op donderdag 3 april 2025 een week voorafgaand aan de Binckmarkt XL op donderdag 10 april 2025.

Op dit moment wachten we op de resultaten van de verkeerstudie. Dan zullen we de 3^e ronde werkgroepbijeenkomsten voorbereiden. Tijdens die werkgroepbijeenkomst verwachten wij de resultaten van de verkeersstudie en de impact op het wegontwerp van de Binckhorstlaan en Prinses Mariannelaan met jullie te bespreken. We verwachten dat deze bijeenkomsten in mei worden georganiseerd, rekening houdend met de meivakantie.

Vraag 59: We hebben nu een delegatie laten deelnemen aan andere werkgroepen. Is dit in de toekomst ook mogelijk?

Antwoord: Tijdens de informatiemarkt is er ook gelegenheid om meer terugkoppeling te ontvangen van de andere werkgroepen. Daarnaast zorgen we ervoor dat jullie altijd op de hoogte blijven, ook als jullie niet aanwezig kunnen zijn bij de informatiemarkt. In de toekomst zullen we jullie ook uitnodigen voor de andere werkgroepen indien die onderwerpen hebben die deze werkgroep aangaan.

Vraag 60: Is het tracé vanaf de Melkwegstraat, kruisend met de Westenburgstraat, door de ecologische zone en over de Broeksloot en over Opa's veldje al besproken? Zo nee, wanneer staat dat op de planning?

Antwoord: Dat is onderdeel van de 3e ronde werkgroep overleggen.

Opmerking 61: Het zou de gemeente en het projectbureau sieren als ze eventueel in de eindrapportage aan geven dat de Scouting veel van haar speelruimte zal kwijtraken en wellicht zelfs wel de conclusie moet trekken dat de combinatie Vlietlijn/motie niet haalbaar is.

Antwoord: De conclusie volgt uit een complete afweging, waarbij de inpassing langs Opa's veldje en Scouting er één van is met inachtneming van de motie.