

Concept verslag 3^e bijeenkomst Werkgroep Leidschendam-Voorburg



- Datum: 10 juni 2025
- Locatie: Titaan, Saturnusstraat 95, 2516 AG Den Haag
- Thema: Schetsontwerpen inclusief kruispunten van de:
 - Gebied Pr. Mariannelaan – oost;
 - Gebied Pr. Mariannelaan – west
 - Gebied Binckhorstlaan Leidschendam-Voorburg.

Aanwezigen

- Arend de Geus Onafhankelijk gespreksleider

Projectteam De Vlietlijn

- Jeroen Mansveld Omgevingsmanager
- Brechtje Bakker Communicatiemanager

Gemeente Leidschendam-Voorburg

- Tatjana Stenfert Kroese Projectleider/ Omgevingsmanager
- Niek Lemans Technisch projectleider
- Berend Puts Adviseur verkeersveiligheid
- Arianne Kok Adviseur mobiliteit

HASKONING

- Willem Smink Omgevingsmanager
- Jacob Hoogland Technisch manager
- Stef Duijnisveld Ontwerper
- Jurrian Visser adviseur Duurzaamheid/ notulist

HTM

- Hans van der Stok Senior beleidsadviseur Strategie en Vervoersontwikkeling

Bewoners en andere belanghebbenden

- Aantal personen: 15

Algemeen

De bijeenkomst gaat over de huidige status van het schetsontwerp voor De Vlietlijn, met in het bijzonder voor de gebieden:

1. Binckhorstlaan inclusief kruising met de Prinses Mariannelaan
2. Prinses Mariannelaan deel oost (Binckhorstlaan tot Westenburgstraat) en deel west (Geestbrug tot Binckhorstlaan).

Het doel van de bijeenkomst is het ophalen van reacties op een aantal gepresenteerde ontwerpvarianten.

Opening

Gespreksleider Arend de Geus opent de avond, heet de aanwezigen welkom, presenteert de agenda en neemt het vluchtplan door.

Proces & terugkoppeling

Projectleider vanuit Leidschendam-Voorburg, Tatjana Stenfert Kroese laat aan de hand van een aantal sheets zien waar we met het project in het proces staan en toont de relatie tussen PlanMER, het verkeersonderzoek, schetsontwerp en het participatietraject.

Aanvullend is nu ook een verkeersonderzoek opgenomen naar de verkeersafwikkeling op kruispunten dat buiten de scope van de Vlietlijn en het bestaande verkeersonderzoek plaatsvindt. De drie gemeenten voeren dit gezamenlijk uit. Tatjana benadrukt dat alle vragen, ook de vragen die buiten de werkgroepbijeenkomsten worden gesteld, zullen worden beantwoord.

Vragen bij Proces & terugkoppeling:

1. **Vraag:** Ik had mij aangemeld voor de werkgroepbijeenkomst van deelgebied 2 Den Haag voor het bespreken van het ontwerp langs de Maanweg. Ik kreeg als reactie dat de bijeenkomst alleen was bedoeld voor bewoners van Den Haag. We hadden toch afgesproken dat we daar welkom zouden zijn?
 - o **Antwoord:** Tijdens de vorige sessie is benoemd dat iedereen welkom is, maar dat aanmelden wel gewenst is.
 - o **Reactie:** Ik heb een mail ontvangen, die dit tegenspreekt.
 - o **Antwoord:** Dat zouden wij graag de mail willen ontvangen. Dat is namelijk niet de bedoeling en wij willen achterhalen wat er is gebeurd.
2. **Vraag:** Tijdens de vorige bijeenkomst met alle werkgroepen is het verkeersonderzoek besproken. Toen was er onvoldoende ruimte om alle vragen te beantwoorden. Wanneer krijgen wij antwoord op de na afloop gestelde vragen? Hoe worden de resultaten en inzichten van het verkeersonderzoek meegenomen? En hoe heeft het onderzoek de plannen beïnvloed?
 - o **Antwoord:** Alle vragen over het verkeersonderzoek verzamelen we. Deze beantwoorden we in een keer en sturen we u toe. Ook plaatsen we deze vragen en antwoorden op de website.
3. **Vraag:** Hoe wordt het aanvullende (buiten scope) onderzoek behandeld?
 - o **Antwoord:** De aanvullende onderzoeken worden door de drie gemeenten gezamenlijk opgepakt. Wij zijn nog aan het kijken hoe wij de resultaten en inzichten het beste kunnen terugkoppelen en delen met de omgeving. En op welke manier dit in samenhang wordt meegenomen in de te nemen besluiten.
4. **Vraag:** Wij zijn in de 3^e werkgroepronde en er zijn nog veel vragen. Hoe gaan jullie ermee om?
 - o **Antwoord:** Wij willen met de participatieverantwoording de vragen beantwoorden en de validiteit van het verkeersmodel onderbouwen.
 - o **Reactie:** wij willen graag antwoorden op de reeds gestelde vragen.
 - o **Antwoord:** Deze antwoorden worden in de komende periode gegeven. Deze vragen en antwoorden worden meegenomen in de participatieverantwoording. Op basis van het schetsontwerp en het participatieadvies kunnen jullie een eindadvies opstellen wat onderdeel uitmaakt van de besluitvorming.

Uitgelicht onderwerp: schetsontwerp: Binckhorstlaan LV

1. **Vraag:** Tijdens een vorige werksessie (over het statische verkeersmodel) is benoemd dat aanvullende maatregelen nodig zijn, omdat de huidige varianten het autoverkeer in het gebied onvoldoende oplossen. Welke aanvullende maatregelen gaan jullie nemen en leidt dat tot aanpassingen van maatregelenpakketten 1 en 2?
 - **Antwoord:** Wij hopen met de presentatie de vragen te beantwoorden. Zo niet, dan komen wij zo terug op de vragen. Daarnaast komen uit het aanvullende onderzoek van de gemeenten aanvullende maatregelen die buiten de scope van het project liggen.
2. **Vraag:** Hoe worden de oversteekplekken meegenomen in de afweging van de verschillende profielen?
 - **Antwoord:** Deze vallen onder het aspect mobiliteit en verkeersveiligheid.
3. **Vraag:** Wat wordt bedoeld met het aspect draagvlak?
 - **Antwoord:** Met draagvlak wordt uw opinie bedoeld. Hoe u erover denkt en of u in kunt stemmen met de plannen.
4. **Vraag:** Waar komt het verschil vandaan tussen het aantal parkeerplaatsen tussen de huidige situatie en de variant die lijkt op de huidige situatie?
 - **Antwoord:** Op basis van de huidige richtlijnen moeten parkeerplekken iets langer zijn. Dit zorgt voor een afname van het aantal parkeerplekken.
5. **Vraag:** Zonder de informatie van het verkeersonderzoek is het lastig om de verschillende varianten goed te beoordelen. Kunnen wij het verkeersonderzoek in combinatie met de varianten te zien krijgen?
 - **Antwoord:** Het definitieve verkeersonderzoek met daarin de uitkomsten van een gebieds- en spitsfilter moet nog opgeleverd worden.
6. **Vraag:** Hoe komen de straten en de verkeerssituatie die op de Binckhorstlaan uit komen eruit te zien?
 - **Antwoord:** Dit wordt toegelicht met de gepresenteerde afbeelding.
 - **Reactie:** De situatie zoals gepresenteerd geeft onrust. Waarom kan de ene oversteek wel, maar de andere niet?
 - **Reactie:** We willen waar mogelijk het aantal oversteken zoveel mogelijk verminderen.
 - **Reactie:** Het lijkt mij dat het door de 12 trams per uur (6 per richting), bussen en vele voetgangers, dat het gaat vastlopen.
 - **Reactie:** De logica van het verkeerssysteem is voor mij onduidelijk. Het is niet goed te zien hoe de verkeersstromen lopen.
7. **Vraag:** Hoe gaat het werken met verkeersstromen van buiten de wijk? Hoe komt verkeer van buiten, in de wijk? Ook in het geval dat de Geestbrug dicht is?
 - **Vraag:** Dit blijkt uit het verkeersonderzoek. De relevante maatregelen om hiermee om te gaan vallen binnen alle maatregelenpakketten.
 - **Reactie:** Dan graag duidelijk aangeven of het bij alle of delen van de maatregelenpakketten hoort. Dat is nu onduidelijk.
8. **Vraag:** Hoe kom je de Overburgkade in?
 - **Antwoord:** Rechtsaf slaan is mogelijk, omdat het éénrichtingsverkeer wordt opgeheven.
9. **Vraag:** De Overburgkade is éénrichtingsverkeer om sluipverkeer tegen te gaan. Dit is destijds een bewuste keuze geweest. Hoe kan worden voorkomen dat dit sluipverkeer terugkomt?
 - **Antwoord:** Dank voor deze opmerking. Dit zoeken we uit en nemen we mee.
10. **Opmerking:** Voor mij is variant 3 de minst slechtste keuze.
11. **Opmerking:** Compliment dat variant 3 wordt meegenomen, ondanks dat het buiten scope is. Graag meenemen in de afweging, ondanks dat deze niet voldoet aan de projectdoelstelling.
12. **Vraag:** Wat voor maatregelen worden toegevoegd om geluidsoverlast en trillingen te mitigeren (verminderen)?
 - **Antwoord:** Voor de gepresenteerde varianten is dit nog niet meegenomen. De trams zullen hetzelfde zijn in alle varianten en profielen. Dit zullen wij onderzoeken en waar nodig kijken of mitigerende maatregelen nodig zijn. Op basis van de onderzoeken moeten de effecten duidelijk worden. Dit is onderdeel van de PlanMER (zie ook de eerder beantwoorde vragen).
13. **Vraag:** Het lijkt alsof er een keerlus is bij de kruising bij Prinses Mariannelaan. Hoe ga je dat veilig organiseren?

- **Antwoord:** Er is geen keerlus. De verkeersveiligheid wordt in het ontwerp nog verder uitgewerkt.
- 14. **Vraag:** Waar wordt het middenstation gebouw op de Binckhorstlaan naar toe verplaatst?
 - **Antwoord:** Dat wordt nog onderzocht. Een mogelijkheid is dat de functies in het huisje worden gesplitst in twee kleinere ruimtes.
- 15. **Vraag:** Ik zie in deze variant dat de tram van meerdijdend met verkeer op de Prinses Mariannelaan naar een vrijliggend tramspoor op de Binckhorstlaan gaat. Maakt dat per variant nog uit voor het ontwerp van het kruispunt?
 - **Antwoord:** Dat zorgt voor een iets ander ontwerp van het kruispunt.
- 16. **Vraag:** Zijn de zebrapaden voorzien van verkeerslichten?
 - **Antwoord:** De keuze voor de meest verkeersveilige oversteek (verkeerslichten, tramwaarschuwingslichten, zebrapaden) moet nog gemaakt worden. Dit volgt in de uitwerking (Voorlopig Ontwerp).
- 17. **Vraag:** Waarom zijn de bestaande zebrapaden weggehaald?
 - **Antwoord gemeente:** We willen als gemeenten in principe geen zebrapaden over de trambaan.
 - **Reactie:** Maar er rijdt momenteel geen tram over de trambaan (red: er is geen tramvervoerexploitatie op dit moment over de Pr Mariannelaan).
 - **Antwoord:** Dit is gedaan vanuit uniform (eenvormig) beleid van de gemeente.
- 18. **Vraag:** Welke van de varianten (gericht op varianten 3 en 5) passen beter bij gemeentelijk beleid? Het is onduidelijk gezien variant 5 50km/uur en variant 3 30km/uur hanteren.
 - **Antwoord:** De variant moet goed aansluiten bij de aansluitende wegprofielen. Verschillende wegprofielen met verschillende snelheden in het bredere netwerk is niet de beste optie.
- 19. **Vraag:** Wordt er bij het onderzoek naar geluid en trillingen onderscheid gemaakt tussen avond, dag en nacht? En wordt licht/lichtvervuiling ook onderzocht?
 - **Antwoord:** Onderzoeken hiervoor moeten nog plaatsvinden. (PlanMER)
- 20. **Vraag:** Waar komt de keerlus voor de Geestbrug?
 - **Antwoord:** Dit is bij alle maatregelenpakketten hetzelfde. Auto's keren via de fietsstraat achter de tramhalte en steken dan weer naar links de Prinses Mariannelaan op richting Voorburg.
 - **Reactie:** Dat betekend voor bezoekers van de wijk dat ze bij de Geestbrug moeten keren.
- 21. **Vraag:** Landelijk geldt voor niet-doorgaande wegen een snelheidslimiet van 30km/uur binnen de bebouwde kom (red: bedoeld wordt erftoegangswegen en nog in ontwikkeling zijnde GOW30). Waarom kunnen we de 50km/uur niet laten vervallen?
 - **Antwoord:** Dat is technisch mogelijk.
- 22. **Opmerking:** Bij alle de varianten gaat het aantal parkeerplekken omlaag.
- 23. **Vraag:** Is het mogelijk om af te wijken van de richtlijnen en te kiezen voor de huidige afmetingen voor een parkeerplaats?
 - **Antwoord:** Het gaat om een landelijke richtlijn (via kennisinstituut CROW). De gemeente kan als wegbeheerder er voor kiezen om af te wijken van deze richtlijnen.
 - **Reactie:** Hoeveel verschil maken de nieuwe normen?
 - **Antwoord:** In de getoonde variant vervallen 4 parkeerplekken vanwege deze richtlijn en 6 vanwege ruimte voor de fietspaden en behoud van de bomen. Nieuwe parkeerplekken zijn 0.5 meter langer. Wij gaan inzichtelijk maken hoeveel het scheelt als we gebruikmaken van het huidige formaat parkeervakken.
- 24. **Vraag:** Hoe wordt omgegaan met de aanbiedplaats voor huisvuil tussen de parkeerplekken?
 - **Antwoord:** Hier is nog geen rekening mee gehouden. Dit nemen we mee in het vervolg van het ontwerp.
- 25. **Vraag van de presentator:** Zijn de huidige beoordelingscriteria goed en volledig?
 - **Reactie:** Is dit nu het totaaloverzicht? Is er vanuit het project al een voorkeur? En zo ja welke??
 - **Antwoord:** De trade off matrices proberen we compleet te maken met jullie hulp. Er is nog geen keuze gemaakt. Doordat de criteria door verschillende belanghebbenden verschillend

worden gewogen leidt de trade off matrix niet automatisch tot één voorkeur. Tijdens deze werksessie worden alle varianten zonder weging gepresenteerd.

26. **Opmerking:** De term beperkt oversteekbaar is te onduidelijk. Graag het criterium oversteekbaarheid uitsplitsen voor verschillende verkeersstromen (auto, fiets, voetganger).
27. **Opmerking:** Variant 3 voelt als de roze olifant. Ik zou graag variant 0 zonder trambaan graag willen zien.
28. **Vraag:** Wat wordt verstaan onder beperkt oversteekbaarheid?
 - **Antwoord:** Bij varianten met een trambaan in middenligging (red: midden van de weg) kan je alleen ter hoogte van de Overburgkade en de Prinses Mariannelaan oversteken.
29. **Opmerking:** Er is geen oplossing die volledig lijkt te passen. Dus dan zijn alle varianten nog werkbaar. Een variant 0 (geen aanpassingen) als referentiekader is wel belangrijk, ondanks dat deze buiten de opdracht valt.
30. **Vraag:** Hoe komt de harde afweging van veiligheid er uit te zien en kan het veiligheidsonderzoek duidelijker worden meegenomen?
 - **Antwoord:** Dat gaan wij zoveel mogelijk proberen.
31. **Vraag:** Wordt gekeken naar de opties met eenrichtingsverkeer? Dat is niet terug te vinden.
 - **Antwoord:** Hiervan is geen aparte variant van gemaakt, de maatregelen zijn terug te vinden in de vorige versies.
32. **Vraag:** Wat is de onderzoeksbasis van het fietsverkeer? Kan het combineren van de fietspaden (twee richting fietspaden) ruimte bieden?
 - **Antwoord:** Ook met tweerichtingsfietspaden heb je aan beide zijden van de weg een fietspad nodig vanwege invoegend fietsverkeer vanuit de wijk en woning, Je wilt voorkomen dat fietsers over het voetpad gaan fietsen.

Uitgelicht onderwerp: Pr. Mariannelaan - oost

1. **Vraag:** Is het aantal parkeerplaatsen minder door de nieuwe normen? Is dit verschil meegenomen in de schetsen?
 - **Antwoord:** Ja.
 - **Reactie:** Is hier de afmeting van het parkeervak ook groter?
 - **Antwoord:** Ja.
2. **Opmerking:** De richtlijn van het CROW stelt dat de bus niet langs de fiets mag rijden.
 - **Antwoord:** Daarom zal bij deze varianten de snelheid van het verkeer van 50km/uur naar 30km/uur worden verlaagd.
3. **Vraag:** Is er nagedacht waar de bewoners moeten parkeren?
 - **Reactie gemeente:** Het gebrek aan parkeermogelijkheid is bij de gemeente een bekend probleem. Daarom is de gemeente mee bezig om de parkeerdruk te beperken door minder vergunningen uit te geven en het stimuleren van deelauto's en parkeren op eigen terrein.
 - **Reactie:** Auto's op eigen terrein is geen optie op de Binckhorstlaan. Het is prima om erover na te denken, maar het moet niet een theoretisch verhaal blijven.
 - **Antwoord gemeente:** We kijken naar oplossingen in het bredere geheel. Ook naar achterliggende straten.
4. **Vraag:** Wordt het aspect voor veiligheid voldoende meegenomen? Het moet geen plussen en minnen afweging worden tussen fietsers en voetgangers.
 - **Antwoord:** We maken niet een optelsom bij het maken van de afweging.
 - **Reactie:** Ook hier is een nulsituatie nodig voor de vergelijking.
5. **Opmerking:** Graag rekening houden met de in-/uitritten van woningen op de Prinses Mariannelaan. Een aantal uitritten zijn verscholen tussen parkeerplekken en bomen, wat zorgt voor verminderd zicht bij het in- en uitrijden.
6. **Opmerking:** Er moet gehandhaafd worden op het overhangend groen van de tuinen langs het trottoir. Omdat door het overhangend groen de voetganger gedwongen wordt op het fietspad te lopen.
 - **Reactie:** De gemeente handhaaft niet voldoende.
7. **Opmerking:** Ik pleit voor 30km/uur op Pr. Mariannelaan.
 - **Reactie:** Dan wordt Voorburg-west een woonerf.
 - **Reactie:** Op een woonerf geldt als maximumsnelheid 15km/uur.
8. **Opmerking:** De verhoging tussen fietsstrook en weg zorgt voor een onveiligere situatie bij het inhalen van fietsers.
 - **Antwoord:** Deze beperking van de variant is opgenomen in de trade off matrix (red: in een trade off matrix worden de verschillende alternatieven met elkaar vergeleken op basis van afwegingen tussen de verschillende belangrijke criteria).
 - **Reactie:** Hierbij een pleidooi voor een gelijk wegdek met schrikstrook.
9. **Vraag:** Waarom gaan jullie het tramspoor weghalen in de Prinses Mariannelaan als in de nieuwe situatie een nieuw gevaar worden toegevoegd (opstaande randen)?
 - **Antwoord:** Dat is een bekende beperking van de variant. We nemen deze opmerking mee in het ontwerp.
10. **Vraag:** Als de Hoftramm niet meer door de Pr. Marianne laan loopt, waar zal deze dan wel rijden?
 - **Antwoord:** Om de Hoftramm te laten rijden is een keerlus nodig bij het eindpunt. Omdat deze verdwijnt kan de Hofftram niet blijven rijden in het gebied. HTM is met Hoftramm in gesprek over alternatieven.

Uitgelicht onderwerp: Pr. Mariannelaan - west

1. **Vraag:** Zal de halte Geestbrug door zowel tram als bus worden gebruikt?
 - **Antwoord:** Ja, dat is correct
 - **Reactie:** Gaan beide over de Geestbrug?
 - **Antwoord:** Ja. En de andere halte zit aan overkant van de brug.
2. **Vraag:** De ruimte aan de Voorburgsekant is beperkt. Waarom wordt de halte niet aan de andere kant geplaatst, waar meer ruimte is?
 - **Antwoord:** Aan de andere kant is juist minder ruimte. Dit resultaat is het gevolg van een eerdere werkgroepoverleg, zodat de halte de Hoekenburglaan niet blokkeert.
3. **Vraag:** Wordt de brug aan beide zijden verbreed?
 - **Antwoord:** de brug wordt aan beide zijden verbreed.
4. **Vraag:** Is het mogelijk om het fietsverkeer over de Geestbrug aan één zijde te leggen, zodat er minder kruisend verkeer is?
 - **Antwoord:** Er zijn grote fietsstromen zowel tussen de Cromvlietkade en de Hoekweg als tussen Rijswijk en Voorburg. Het combineren leidt tot zeer grote drukte bij de oversteken, waarbij sommige stromen niet één, maar juist twee keer moeten oversteken. Dat komt de verkeersveiligheid niet ten goede.
5. **Vraag:** Hoe veilig is het tramspoor over te steken zonder verkeerslichten?
 - **Antwoord:** Waar de verkeersveiligheid dat vraagt zullen verkeerslichten of tramwaarschuwingslichten worden geplaatst. Deze uitwerking volgt in het voorlopig ontwerp.
6. **Vraag:** Krijgt lokaal verkeer een uitzondering? Zo ja, is dit niet verwarrend?
 - **Antwoord:** Dit onderzoeken we nog.
7. **Vraag:** Is bekend of de snelfietsroute in aantallen gaat toenemen?
 - **Antwoord:** De verkeersmodellen laten zien dat het aantal zal toenemen. Naar verwachting zal het aantal fietsers verdubbelen.
8. **Vraag:** 12 trams per uur + 2x5 HTM-bussen over de baan. Hoe zit het met het zebrapad en de tramrails. Kan dat wel of niet gecombineerd worden?
 - **Antwoord:** Bij een 50km/uur variant zal een verkeerslicht nodig zijn, bij een 30km/uur variant zal waarschijnlijk een voetgangersoversteekplaats worden geplaatst. Er mag worden afgeweken van de standaard om een veilige situatie te creëren. Dit wordt uitgewerkt in het voorlopig ontwerp.
9. **Vraag:** Met betrekking tot maatregelpakket 1 en het afsluiten van de Geestbrugweg. Wordt voor de Agrippinastraat in combinatie met keerlus het risico voor sluipverkeer meegenomen?
 - **Antwoord:** Ja, dat gaan wij onderzoeken.
10. **Vraag:** Als de Geestbrugweg ter hoogte van de Geestbrug wordt afgesloten, wordt het verkeer op de Binckhorstlaan dan minder?
 - **Antwoord:** Doorgaand autoverkeer tussen Rijswijk en de Binckhorst via de Binckhorstlaan is niet meer mogelijk dus dat zal zorgen voor een vermindering van autoverkeer op de Binckhorstlaan. De exacte cijfers hebben wij nu tijdens deze presentatie niet paraat.
11. **Vraag:** Hebben jullie plaatjes voor het fietsverkeer op de Hoekweg? Ik zou graag de combinatie van auto's, tram en fietsen willen zien in het verkeersmodel?
 - **Antwoord:** Dit is meegenomen in het verkeersmodel.
12. **Vraag:** Ik vind het gevaarlijk dat zebrapaden niet worden doorgetrokken door het fietspad? Kan dit wel?
 - **Antwoord:** Dit gaan we uitwerken. Het kan namelijk ook leiden tot onveilige situaties doordat fietsers niet altijd stoppen.

Samenvatting belangrijkste aandachtspunten

1. **Oversteekbaarheid:** uitsplitsen naar 'wie'. Doelgroepen en/of modaliteiten: auto's/fietsers/voetgangers, eventueel kinderen/schoolgaand verkeer en/of ouderen.
2. **Sluipverkeer:** nieuw sluipverkeer voorkomen op o.a. Overburgkade (dat is ooit om die reden éénrichtingsverkeer geworden) en Agrippinastraat.
3. **Parkeervakken:** Nieuwe richtlijnen bepalen dat deze groter moeten. Werkgroep ervaart dit nu niet als probleem en stelt voor de afmetingen van huidige parkeervakken aan te houden (en zijn nieuwsgierig hoeveel vakken dit 'oplevert').
4. **30 km/h:** Er lijkt een meerderheid uit de werkgroep voor 30 km/h in het hele gebied.
5. **Binckhorstlaan LV:** Variant 3 lijkt breed gezien te worden door de werkgroep als 'de minst slechte': Kan deze toch worden meegenomen in de afwegingen, ondanks dat het niet past en buiten scope is?
6. **Zebrapaden:** Hoe wordt hier mee om gegaan? Wanneer en waar wel en wanneer en waar niet? Voorbeelden: onlangs verwijderde zebrapaden bij tramrails en niet doortrekken over fietspaden.
7. Helder benoemen dat **geen enkele variant** voor de **Binckhorstlaan volledig voldoet** aan alle uitgangspunten. Maak dit helder.
Hieraan gekoppeld: Wat is de nulvariant? De situatie zonder tram. De nulvariant heb je nodig voor een zuivere vergelijking en afweging, juist richting politiek en besluitvorming.
8. **Binckhorstlaan LV:** Bundelen fietspaden aan één kant kan ruimte opleveren, anderen geven aan dat dit juist erg verkeersonveilig is. Meninge lopen uiteen.
9. Waar mogelijk graag de **fietspaden gelijkvloers** maken met de weg (en ook geen andere/nieuwe obstakels toevoegen).
10. Meenemen in verkeersonderzoek (Q&A): **Aantallen fietsers** in verschillende richtingen en manier waarop dit in het ontwerp is meegenomen. Metropolitane fietsroute (ontwikkeling stromen en toekomstverwachting) hier ook in opnemen.
11. Verzamelen van **huisvuil** is in deze fase minder relevant, maar moeten we later wel rekening mee houden in het ontwerp.

Afsluiting

Iedereen wordt van harte uitgenodigd voor de 3^e werkgroepavond bij de andere deelgebieden.

De aanwezigen worden bedankt voor de bijdragen en de aanwezigheid. Het is fijn dat er wordt meegedacht over wat wel en niet werkt.

13. **Vraag:** Momenteel zitten we in de Planning- en Studiefase van de MIRT-verkenning. Is het mogelijk om de tunnel als onderdeel van de Koningscorridor mee te nemen in deze fase?
 - o **Antwoord:** Wij werken op basis van het voorkeustracé uit de Verkenningfase. De tunnel is niet onderdeel van de scope. Dat is mogelijk, maar dat zal via onze opdrachtgevers, waaronder gemeente Leidschendam-Voorburg, als scopewijziging bestuurlijk ingebracht moeten worden.
14. **Vraag:** Krijgen wij het Schetsontwerp van alle deelgebieden vooraf te zien?
 - o **Antwoord:** Het totaal krijgt iedereen te zien, met één participatieverantwoordelijkheid voor alle werkgroepen. Elke werkgroep kan op basis hiervan haar eindadvies maken.