

Concept verslag bijeenkomst Werkgroep Leidschendam-Voorburg deel 2



- Datum: 16 juni 2025
- Locatie: Titaan, Saturnusstraat 95, 2516 AG Den Haag
- Thema:
 - Gebied kruispunt Maanweg – Westenburgstraat tot M. Laan;
 - Eindhalte varianten;
 - Inrichting Huygenstraverse.

Aanwezigen

- Arend de Geus Onafhankelijk gespreksleider

Projectteam De Vlietlijn

- Jeroen Mansveld Omgevingsmanager

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 het kruispunt Maanweg – Westenburgstraat tot M. Laan
- de eindhalte varianten
- en inrichting Huygenstraverse.

Tijdens de bijeenkomst zijn veel goede, kritische vragen vanuit de bewoners gesteld. Het programma was opgedeeld in 2 delen. In het eerste deel is het ontwerp voor het kruispunt Maanweg Regulusweg besproken. In het 2^e deel is de eindhalte en inrichting van de Huygenstraverse besproken.

Opening

De gespreksleider opent de avond, heet de bewoners welkom, presenteert de agenda en neemt het vluchtplan door. Tatjana Stenfert Kroese licht daarna het proces toe en waar in het proces deze werksessie zich bevindt.

In de notulen is onderscheid gemaakt wie de desbetreffende vraag, opmerking, reactie of antwoord heeft gesteld met behulp van de afkortingen:

- B = Bewoners & andere geïnteresseerden
- VL = Team Vlietlijn
- HTM = Vertegenwoordiger HTM

Vragen bij opening:

1. **Vraag B:** het ontwerp ter hoogte van de Fonteynenburghlaan is niet opgenomen de participatie
2. **Antwoord VL:** Die gaan we opnemen in het vervolg.
3. **Vraag B:** Vanuit de scouting is een brief verstuurd. Nu inmiddels 3 maanden na het versturen van deze brief is er nog geen afspraak gepland. Zeker gezien er een variant is waar de scouting is doorgestreept, voelt de scouting zich niet serieus genomen.

Antwoord VL: Het duurt lang en dat betreuren we zeer. De reactiebrief komt er snel aan en dan maken we een afspraak om over de zorgen en eisen van de scouting te praten. De variant waarbij de scouting is doorgestreept had niet in de presentatie mogen staan, excuses daarvoor.

Uitgelicht onderwerp: Kruispunt Maanweg/Regulusweg

1. **Vraag B:** Moet de tram ook wachten als de auto's wachten?
 - **Antwoord VL:** De tram heeft gelijktijdig groen met het rechtdoorgaand verkeer. We vragen bij de collega van de verkeersstudie hoe dit in het verkeersmodel precies is ingeregeld en of dat betekent dat de tram altijd direct groen krijgt zonder te wachten. 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.
2. **Vraag B:** Wordt er al nagedacht over de doorstroom van de vele fietsers die gebruik maken van het kruispunt? Zo te zien moeten zij meerdere oversteken maken in de huidige varianten.
 - **Antwoord VL:** Dit gaan we vandaag bespreken.
3. **Vraag B:** Wat is de rode lijn in het water langs de Maanweg op de afbeelding?
 - **Antwoord VL:** Dat is een gasleiding die in het 3D-model zit en bij het overzetten naar tekening zichtbaar is gebleven.
4. **Vraag B:** Wordt de gele oversteek verwijderd? Die oversteek is namelijk zeer gevaarlijk.
 - **Antwoord VL:** In variant 1 is de gele oversteek volledig verwijderd. Dit is bedacht om het autoverkeer te verbeteren, maar is nadelig voor voetgangers. Er wordt gekeken om deze oversteek alsnog te behouden vanuit het perspectief om meer ruimte te hebben voor stappen en trappen (STOMP¹-principe).
5. **Opmerking B:** Als je met de auto afslaat vanaf de Westenburgstraat naar de A12 heb je tegelijk met de voetgangers groen. Dit is gevaarlijk en zorgt dat het verkeer vanaf de Westenburgstraat niet kan doorstromen.
 - **Antwoord VL:** Het uitgangspunt is om de veiligheid van de kruising te verhogen.
6. **Vraag B:** Welk probleem proberen we op te lossen met het verwijderen van de paden?
 - **Antwoord VL:** In de huidige situatie heeft deze oversteek veel invloed op de doorstroom van de andere verkeersstromen.
7. **Vraag B:** Is ook gekeken naar oplossingen boven/onder maaiveld? Bijvoorbeeld een brug of tunnel? Dit probleem is van toepassing op meerdere kruispunten.
 - **Antwoord VL:** Een tunnel of brug voor langzaam verkeer is amper of eigenlijk niet ruimtelijk in te passen vanwege de ruimte die je nodig hebt om het hoogteverschil te overbruggen in combinatie met de aanwezigheid van de Broeksloot (waardoor je nóg dieper moet voor een tunnel). Dit nog los van aanzienlijke financiële gevolgen en risico's.
8. **Vraag B:** Hoe passen deze plaatjes in het bredere verkeersonderzoek? In de werkelijkheid is het druk en hiermee wordt het smaller, ondanks dat het er leuk uitziet.
 - **Antwoord VL:** Daarvan zijn we bewust. Het uitgangspunt van de MIRT-verkenning is het hanteren van het STOMP-principe, waardoor meer ruimte voor lopen en fietsen is en minder voor de auto. Het doel van de verkeersbelemmerende maatregelen is om doorgaand autoverkeer te verminderen.
9. **Vraag B:** Wij horen van de deskundigen dat deze varianten niet mogelijk zijn of dat dingen verder worden onderzocht. We zitten naar schetsen te kijken, die eigenlijk niet mogelijk zijn. Wat doen we dan hier? Maak eerst versie van varianten die mogelijk zijn.
 - **Antwoord VL:** Het klopt dat we midden in het proces zitten. We hebben afgesproken om niet eerst alles uit te zoeken, voordat we informatie delen. We hebben ervoor gekozen om informatie met veel onzekerheid te delen om jullie veel ruimte voor input te geven. De situatie is complex. Als alle wensen konden worden vervuld hadden we al met een duidelijke oplossing gekomen. Het is fijn om de zorgen te horen.
 - **Reactie B:** Kwalitatief goed participeren kan nu nog niet.
 - **Antwoord VL:** Iedereen heeft dezelfde informatie en iedereen is tegelijk nog aan het zoeken naar oplossingen. Het uitzetten van de stoplichten wordt gedaan om te kijken hoe het bredere

¹ STOMP-ordeningsprincipe: stappen, trappen, openbaar vervoer, mobility as a service (deelmobiliteit), privéauto, waarbij in gebiedsontwikkelingen voorrang wordt gegeven aan duurzame vormen van mobiliteit.

- systeem werkt. Zo ook om te zien hoe de situatie op dit kruispunt werkt. Het is vergelijkbaar met de knelpunten in een riolering weghalen om te kijken of de rest wel werkt.
10. **Vraag B:** Het probleem van het kruispunt lijkt mij de A12-opgang. Dat is een bottleneck op het kruispunt. Is de samenhang met de A12 oprit al onderzocht om de doorstroom te verbeteren?
 - **Antwoord VL:** Er is al veel naar de opgang gekeken, samen met Rijkswaterstaat. Dit is een bekend probleem. De opgang verbreden kan echter niet.
 11. **Vraag B:** Het Verkeersnetwerk CID-Binckhorst ligt momenteel ter inzage. Eén van de conclusies is dat er veel meer verkeer via deze Supernovaweg gaat komen. Wordt dit extra verkeer al meegenomen?
 - **Antwoord VL:** Dit onderzoek maakt gebruik van hetzelfde model. De resultaten en inzichten zijn direct meegenomen in dit onderzoek.
 - **Reactie B:** Het 'Verkeersnetwerk CID-Binckhorst' is nog niet vastgesteld.
 - **Antwoord VL:** We borduren voort op de huidige resultaten.
 15. **Vraag B:** Waarom wordt het SDU-gebouw niet gesloopt? Dat zou ruimte bieden.
 - a. **Reactie VL:** Dat is geen besluit die wij als gemeente LV kunnen nemen.
 16. **Vraag B:** Ik snap de complexe opgave waar we allemaal mee te maken hebben. Maar je kunt niet woningen blijven bouwen, zonder dat het systeem gaat vastlopen. Is er een maximumaantal woningen voordat het niet meer mag?
 - **Antwoord VL:** De Vlietlijn en Binckhorst ontwikkeling zijn randvoorwaardelijk voor elkaar. De bereikbaarheid moet op orde zijn.
 - **Reactie B:** De Vlietlijn zal het niet magisch oplossen. Ik snap het vertrekpunt vanuit Den Haag niet.
 17. **Vraag B:** De woningen in de Binckhorst inplannen snappen we, maar de verkeersstroom die erbij komen zijn niet goed meegenomen.
 - **Antwoord VL:** Deze vraag kan ik niet voor de gemeente Den Haag beantwoorden. Het ontsluiten kan pas, zodat een alternatief mogelijk is.

Uitgelicht onderwerp: Westenburgstraat

Aandachtspunt VL: De volgende varianten worden besproken:

- Variant 1 huidige situatie
 - Variant 2 één richtingsverkeer. Hierbij moet de bus wel via een andere route terug.
 - Variant 3 eenzijdig fietspad
1. **Opmerking B:** Een tweezijdig fietspad zal extra complicaties opleveren. Waaronder bij de in- en uitrit van de Overburgkade. Met de auto een zijstraat inrijden, terwijl van beide kanten fietsers komen is onoverzichtelijk en onveilig.
 2. **Opmerking B:** Bij éénrichtingverkeer wordt het verkeer verplaatst.
 3. **Opmerking B:** De huidige situatie werkt gewoon. Het probleem zal in andere delen van het netwerk ontstaan.
 4. **Opmerking B:** De krappe ruimte op het voetpad in de huidige situatie valt mee. Het voelt ruim ten opzichte van andere straten.
 5. **Opmerking B:** De afmetingen ontbreken in de plaatjes.
 6. **Opmerking B:** Tweerichting fietsverkeer met fatbikes en bakfietsen is lastig. Ook met een breedte van 4 meter blijft het eng.
 7. **Vraag B:** Is dat buslijn 26? En hoe gaat de buslijn lopen?
 - **Antwoord VL:** Ja, het is buslijn 26 en deze zal via een andere route terug moeten in het geval van éénrichtingsweg wordt, bijvoorbeeld via de Parkweg.
 8. **Opmerking B:** De afvoer van de Regulusweg naar de A12 wordt afgeschoven op Leidschendam-Voorburg. Dat vind ik onacceptabel. Het bieden van OV voor de Maanweg creëert bij ons problemen.
 9. **Vraag B:** Wat wil je van ons met het laten zien van de drie varianten?

- **Antwoord VL:** Wij willen graag van jullie aandachtspunten en knelpunten verzamelen. Wij wonen niet in het gebied, dus willen graag jullie perspectief horen.
- 10. **Opmerking B:** Het behoud van bestaande bomen vind ik minder belangrijk dan de verkeersveiligheid.
 - **Vraag VL:** Oude bomen doen veel voor hittestress. Wordt de mening van verkeersveiligheid boven behoud van bomen gedeeld?
 - **Reactie B:** Algemene uitspraken maken over deze stelling is te breed. Dit moet context specifiek worden aangepakt.
 - **Reactie T:** We willen vooral jullie opmerkingen en reacties horen. Wij willen niet een algemene stelling, maar de nuance vanuit jullie.
- 11. **Opmerking B:** Bij het vernieuwen van de riolering moet ook naar de bomen worden gekeken. Bij plannen van de gemeente is samenspraak belangrijk. Er zijn al meerdere bomen weggehaald en ik ben bang dat alle ontwikkelingen een negatief effect zullen hebben op de nog bestaande bomen.
- 12. **Opmerking B:** De bomen komen pas aan de orde bij de herinrichting van de Westenburgstraat. Ik wil voorkomen dat herinrichting wordt gecombineerd met de Vlietlijn. Dat zijn losstaande vragen.
- 13. **Opmerking B:** Complimenten dat jullie de pijnpunten en worstelingen delen. De hoofdboodschap moet kunnen zijn dat het niet inpasbaar kan zijn. Zolang we maar niet aan de kaders en eisen gaan sleutelen.

Uitgelicht onderwerp: Varianten eindhalte

Aandachtspunt VL: De volgende varianten worden besproken:

- Variant 1 Maanweg
- Variant 2 Opa's veldje
- Variant 3 Stationsplein

Variant 1 Maanweg opmerkingen

1. **Opmerking B:** Als de Maanweg 30km/uur wordt, dan is de linksafstrook naar de Melkwegstraat niet meer nodig.
 - **Antwoord VL:** Vandaag willen we ons richten op het bespreken van de locatie van de eindhalte. De problemen met betrekking tot linksaf slaan zijn bekend.
 - **Vraag B:** Is al bekend hoeveel fietsverkeer wordt verwacht vanuit Voorburg? En waarom wordt meer fietsparkeren verwacht bij de eindhalte?
 - **Reactie HTM:** Bij een tussen- of eindhalte is behoefte aan fietsparkeren.
 - **Vraag B:** Is er vraag naar fietsparkeren?
 - **Reactie HTM:** Wij verwachten vraag vanuit Voorburg.
2. **Opmerking B:** Het is een mooi beeld om aan te geven, dat er gebruik wordt gemaakt van de ecologische zone. De rooilijn ligt aan de bovenkant vast, maar dat is niet zo. De rooilijn wordt gevormd door nieuwbouw. Door een stukje rooilijn vrij te maken kan er ruimte zijn voor meer groen.
 - **Antwoord VL:** De extra ruimte vanwege de verschoven rooilijn is al meegenomen in het ontwerp.
 - **Reactie B:** Is deze lijn al duidelijk vastgesteld?
 - **Antwoord VL:** Dit is bij de werkgroep Den Haag besproken. Het is een belangrijke vraag, deze is bekend en er wordt aan gewerkt.
3. **Opmerking B:** Een stuk van de ecologische zone weghalen en de bomen weghalen is zonde. Afblijven van de ecologische zone.
 - **Reactie B:** Ook op andere plekken moeten ecologische zones worden behouden.
4. **Vraag B:** Waarom wil je fietsers naar de tramhalte hebben in plaats van op de fiets? Vanuit het STOMP-principe lijkt mij dat niet logisch.
 - **Antwoord VL:** Je hebt bij elke tramhalte fietsparkeerplekken nodig. Bij een eindhalte is dat meer dan bij een tussenhalte.

5. **Opmerking B:** Om bewoners van de Binckhorst in de tram te krijgen, is het handig om de tram door de Binckhorst te leggen in plaats van langs de rand.
- **Antwoord VL:** dit is in de vorige fase van de MIRT-verkenning onderzocht en daaruit is het huidige tracé gekomen.
6. **Vraag B:** Wat is de essentie van de tram?
- **Antwoord T:** De tram heeft twee lijnen. Eén richting Rijswijk en Delft en de andere richting Voorburg. Uit de vervoerstudie is gebleken dat de lijn naar Rijswijk en Delft de grootste vervoerswaarde heeft.
 - **Reactie B:** Kan je vanaf de halte Maanweg alleen richting Den Haag centraal of ook richting Rijswijk/Delft?
 - **Reactie HTM:** Er loopt een lange lijn vanaf Delft naar Scheveningen. Er wordt nu nagedacht naar een lijn vanaf Voorburg naar Delft. Als de infrastructuur is gelegd, kunnen wij makkelijker op de vraag inspelen.
7. **Vraag B:** Wordt er een goede trade-off² gemaakt, tussen de ruimtelijke kwaliteit en vervoerswaarde, als dit niet de hoofdlijn is van de Vlietlijn?
- **Antwoord HTM:** Het verbinden van Voorburg via Binckhorst kan een duidelijke meerwaarde hebben.

² In een trade off matrix worden de verschillende alternatieven met elkaar vergeleken op basis van afwegingen tussen de verschillende belangrijke criteria.

Uitgelicht onderwerp: Inrichting Huygenstraverse

Aandachtspunt VL: De volgende varianten worden besproken:

1. Trambaan op palen
2. Huygenstraverse westzijde
3. Huygenstraverse oostzijde

1. **Vraag B:** Wat is de noodzaak van de Huygenstraverse?

- **Antwoord VL:** Het behoud van de bestaande looprichting en ruimtelijke kwaliteit.
- **Reactie B:** Waarom worden voetgangers niet over de Westenburgstraat geleid? Dat is dezelfde afstand.
Antwoord VL: Een wandelpromenade zorgt voor een aantrekkelijkere en snelle voetgangersverbinding tussen Voorburg en de Binckhorst.
- **Reactie B:** Hoe kan de Huygenstraverse aantrekkelijk blijven om te wandelen als er twaalf keer per uur een trams langsrijdt?
Antwoord VL: Er zal inderdaad af en toe een tram langsrijden. De wandelroute is nog steeds langs het water en langs de bomen, waardoor het aantrekkelijker is om hier te lopen dan via bijvoorbeeld de stoep in de Westenburgstraat.
- **Vraag B:** Wat is de vervoerswaarde van de traverse?
- **Antwoord VL:** Die hebben wij nu niet inzichtelijk. Er lopen dagelijks wandelaars en met de ontwikkeling in de Binckhorst zal dit naar verwachting toenemen.
- **Reactie B:** Bij het afwegen van de belangen is het weghalen van de Huygenstraverse interessant om mee te wegen als optie.
- **Antwoord VL:** Dit gaan we onderzoeken.

2. **Vraag B:** Hoe wordt de “officieuze” ruimte voor de scouting meenemen, dus de ruimte buiten de perceelhekken? In de communicatie van de gemeente en presentatie wordt alleen het kanoën vermeld, terwijl de scouting meer ruimte gebruikt, waaronder het water en grasveld. Het is moeilijk om te geloven dat het er niet bewust in is komen te staan. De scouting kan met de komst van de tram niet meer draaiende worden gehouden. Dat geeft onrust en zorgen.

- **Antwoord VL:** De zorgen en eisen zoals de scouting deze in de brief verwoordt zijn opgenomen in de klanteisspecificaties van het ontwerp, Dat is dus meer dan zoals het nu opgenomen is in de beschrijving. Deze tekst is er als een soort samenvatting ingezet, excuses voor de verwarring die dat geeft.

3. **Vraag B:** Waarom ligt het tramtracé niet verder richting het ProRail-talud?

- **Antwoord VL:** Een deel van talud bevindt zich in de hoofdspoorweginfrastructuur (hswi), waarvan weer een deel een ruimtereservering is voor uitbreiding van het spoor. Bij wet is vastgelegd dat die niet verstoord mag worden. Ook werkzaamheden buiten de hswi kunnen tot verstoringen leiden, waardoor ingrijpende maatregelen nodig zijn. In samenspraak met ProRail zijn de weergegeven grenzen aangehouden.

4. **Opmerking B:** Opa's veldje is een recreatiegebied voor kinderen. Het extra geluid van de tram is voor mij onacceptabel.

5. **Vraag B:** Waarom kan de traverse niet op palen als de tram wel kan?

- **Antwoord VL:** Dat kan, maar dan blijft dat – net als bij de traminfrastructuur op palen – dat dit ten koste gaat van de waterkwaliteit, omdat er minder licht op het water komt.
- **Reactie B:** Kan het traverse smaller?
- **Antwoord VL:** Wij zijn aan het kijken of het traverse smaller kan.

6. **Vraag B:** In variant 2 & 3 is krappere bocht aangegeven. Hoe werkt dit?

- **Antwoord VL:** Een krappere boogstraal zorgt voor een kleiner ruimtegebruik en oversteek over de Broeksloot.

7. **Vraag B:** Gaat de scherpe bocht ten koste van de HOV-kwaliteit?

- **Antwoord VL:** Vanuit HOV-gedachte wil je altijd zo groot mogelijke bogen, maar omdat de boog vlakbij het eindpunt ligt zal de snelheid al dusdanig laag zijn dat de krappe boog geringe impact heeft op het hoogwaardige karakter van de tramlijn.
- 8. **Vraag B:** Hoe wordt de bredere afweging voor het bredere verkeerssysteem meegenomen? Dat is momenteel onduidelijk?
 - **Antwoord VL:** De bredere afweging wordt meegenomen via de verschillende onderzoeken. De resultaten worden opgenomen in de varianten, maar nog niet afgewogen. Hiermee gaan we de komende maanden mee aan de slag.
- 9. **Opmerking B:** Controleer de teksten, om te zorgen dat de correcte termen worden gebruikt. Bijvoorbeeld veiligheid/onveiligheid.
- 10. **Vraag B:** Wie maken de keuzes?
 - **Antwoord VL:** Het IPM-Team (red: projectteam De Vlietlijn) bereidt de keuzes voor richting het bestuur voor.

Afsluiting

Bij het afronden van de avond wordt nog ingegaan op de vraag: hoe nu verder? Met het afronden van de werkgroepen zal na de zomer de participatieverantwoording worden gedeeld, zodat de werkgroep haar eindadvies kan opstellen. Daarna zullen wij doorgaan richting de VO-fase (red: Voorlopig Ontwerpfase).

- 11. **Vraag B:** Waar gaat de politiek over beslissen?
 - **Antwoord VL:** Het SO wordt ook als mijlpaal beoordeeld. Een definitieve projectbesluit volgt na afronding van het Voorlopig Ontwerp. Dat is op dit moment voorzien eind 2027.
- 12. **Vraag B:** Wanneer krijgen wij de antwoorden op het verkeersonderzoek te zien?
 - **Antwoord VL:** Een deel van de vragen hopen wij snel te beantwoorden. Wij wachten nog het definitieve rapport, inclusief de resultaten als gevolg van de gebiedsfilter- en spitsfilter. We zullen deze vragen en antwoorden en de rapportages op de website van de Vlietlijn zetten.