

Participatieverantwoording De Vlietlijn



Datum 19 augustus 2025

Versie 1.0

Status Definitief

Auteur De Vlietlijn

Inhoudsopgave

1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding en status document	5
1.2 Doel van deze verantwoording	6
1.3 Korte toelichting op project De Vlietlijn	6
2. Aanpak en uitvoering van de participatie	8
2.1 Doel en belang van participatie	8
2.2 Gebiedsgerichte aanpak op hoofdlijnen	9
2.3 Samenvatting van de betrokken doelgroepen	11
2.4 Gebruikte participatievormen en middelen per fase	11
3. Insteek per gemeente	12
3.1 Focus participatie	12
3.2 In participatie gebrachte onderwerpen	12
3.3 Focus participatie	13
3.4 In participatie gebrachte onderwerpen	13
3.5 Focus participatie	14
3.6 In participatie gebrachte onderwerpen	14
4. Wat is opgehaald en hoe is dat meegenomen?	15
4.1 Hoe zijn de opbrengsten gewogen en meegenomen	15
5. Verkeersonderzoek	27
5.1 1 ^e participatiesessie verkeersonderzoek	27
5.2 2 ^e participatiesessie verkeersonderzoek	28
5.3 3 ^e participatiesessie verkeersonderzoek	29
6. Waar vind ik mijn input terug?	30
7. Bijlagen	31

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en status document

Op het moment van deze verantwoording bevindt het project De Vlietlijn zich in de Schetsontwerpfase van het MIRT traject Planning- en Studiefase. In deze fase wordt een voorkeursalternatief, dat in de verkenningsfase is vastgesteld, verder uitgewerkt tot een schetsontwerp (SO) met als doel om het ruimtebeslag, de kosten, de haalbaarheid en de milieueffecten inzichtelijk te maken. Het doel van de participatie is bijdragen aan een gedragen en gebiedseigen inpassing van het SO voor zowel de tramlijn als voor het basispakket mobiliteitsmaatregelen voor de verschillende deelgebieden. De deelgebieden van de tramlijn zijn gelegen in de gemeenten Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg. Elk deelgebied heeft eigen kenmerken, specifieke betrokkenen en belangen, in de manier waarop de verschillende stakeholders zijn betrokken is hier rekening mee gehouden.

Om te komen tot het SO is input opgehaald bij bewoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en andere belanghebbenden. Het SO vormt de basis voor het Voorontwerp (VO) dat in een later stadium verder wordt uitgewerkt.



1.2 Doel van deze verantwoording

Het doel van deze participatieverantwoording is om op een transparante en gestructureerde manier inzicht te geven in hoe de participatie is vormgegeven binnen de huidige fase van het project De Vlietlijn.

Deze verantwoording laat zien:

- ✓ Wie betrokken zijn bij het participatieproces;
- ✓ Hoe deze betrokkenheid is georganiseerd;
- ✓ Wat de opbrengsten zijn van de participatie;
- ✓ Op welke manier de input van belanghebbenden is meegenomen in de besluitvorming;
- ✓ Waarom bepaalde keuzes zijn gemaakt en hoe de input van de participanten daarin meegenomen is.

Deze rapportage dient als verantwoording van het participatietraject SO De Vlietlijn in de MIRT planning- en studiefase, vanuit het projectteam aan de opdrachtgevers van De Vlietlijn te weten; gemeente Rijswijk, gemeente Leidschendam-Voorburg, gemeente Den Haag, MRDH, provincie Zuid-Holland en Ministerie BZK en I&W.

1.3 Korte toelichting op project De Vlietlijn

Het project De Vlietlijn omvat het realiseren van een nieuwe tramverbinding tussen station Voorburg, Rijswijk en Den Haag CS én het uitwerken van de mobiliteitsmaatregelen:

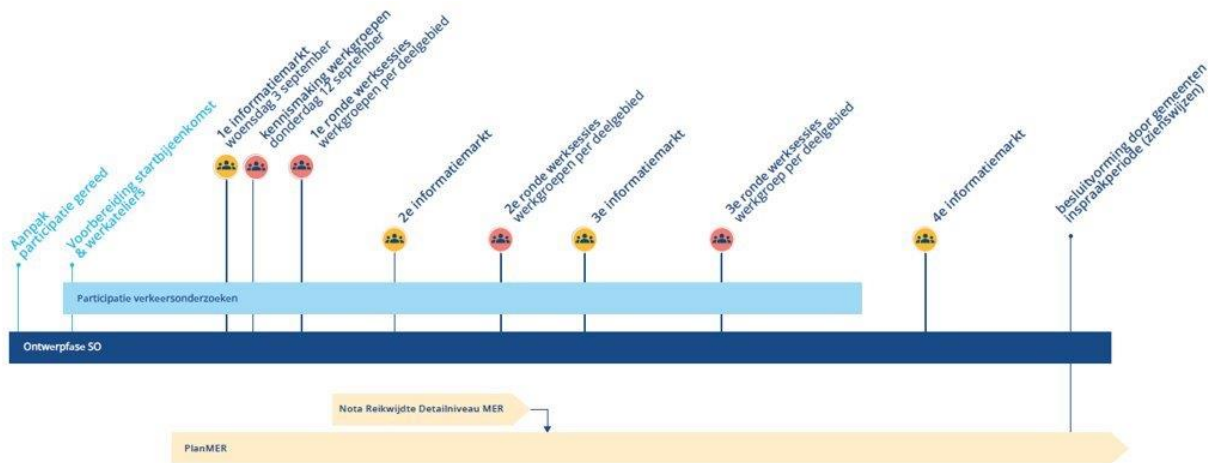
- ✓ Verlengde Velostrada kruising HOV Binckhorstlaan
- ✓ Schenktunnel langzaam verkeersverbinding opwaarderen
- ✓ Herinrichting en fietsroute Prinses Mariannelaan (west) en Binckhorstlaan Leidschendam-Voorburg
- ✓ Inrichting Lekstraat
- ✓ Herinrichting Prinses Mariannelaan
- ✓ Doorstroming belemmerende maatregel autoverkeer bij Geestbrug
- ✓ Herinrichting Geestbrugweg

Dit project is geïnitieerd om de doorontwikkeling van de Binckhorst mogelijk te maken en de bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio te verbeteren, met nadruk op duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid. Tot 2040 komen er in het Haagse Central Innovation District (CID) en de Binckhorst zo'n 25.000 woningen en 30.000 banen bij, wat vraagt om een robuuste en efficiënte openbaar vervoersoplossing.

De projectdoelstellingen zijn als volgt gedefinieerd: (1) het mogelijk maken van de verstedelijking en het versterken van de economische kracht van het gebied, (2) het aanpakken van mobiliteitsknelpunten, (3) het bijdragen aan de regionale ambities voor openbaar vervoer en fietsverbindingen en (4) het bijdragen aan de duurzaamheidsambities van de betrokken gemeentes.

Momenteel bevindt het project zich in de Planning- en Studiefase. De eerste stap is het ontwikkelen van een schetsontwerp (SO) in nauwe samenwerking met de samenwerkende partners, stakeholders en omgeving, gebaseerd op het voorkeursalternatief (VKA) dat in de verkenningsfase is vastgesteld.

Het opstarten van de participatie begonnen in juni 2024. Vervolgens is een eerste concept SO ontwikkeld in september 2024. In april 2025 is het tweede concept ter review aangeboden aan de samenwerkende partners. De huidige planning is om het SO-eind 2025/ begin 2026 af te ronden en daarna door te gaan met de uitwerking van het VO.



Afbeelding: proces participatie

In de uitwerking van het SO is gewerkt met vijf deelgebieden (DG):

- DG1: Den Haag, Spoorzone en Lekstraat
- DG2: Den Haag Binckhorstlaan/Maanweg
- DG3: Leidschendam-Voorburg
- DG4: Rijswijk
- DG5: Geestbrug

Participatie speelt een belangrijke rol bij het opstellen van het SO. Het participatieproces heeft in drie rondes plaatsgevonden: Ronde I in Q4-2024, Ronde II in Q1-2025 en Ronde III in Q2-2025. De uitkomsten van Ronde I en II zijn of worden meegenomen in het SO. Bij de participatie werd de inhoud van het SO in werkateliers en informatiebijeenkomsten gedeeld en afgestemd met de omgeving. Betrokken partijen, inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden leverden actief input. Wat er met de input is gedaan en wat is hiermee is gedaan in SO is in werkgroep bijeenkomsten, informatiemarkten en op de website www.devlietlijn.nl teruggekoppeld.

2. Aanpak en uitvoering van de participatie

2.1 Doel en belang van participatie

Het doel van de participatie is bijdragen aan een gedragen en gebiedseigen inpassing van het SO voor zowel de tramlijn als voor het basispakket mobiliteitsmaatregelen voor de verschillende deelgebieden. De deelgebieden van de tramlijn zijn gelegen in de gemeenten Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg. Het projectgebied voor de Planuitwerking De Vlietlijn is zo groot dat niet met iedere stakeholder individueel kan worden afgestemd. Veel stakeholders zijn qua belangen gericht op een specifiek gebied of een gedeelte daarvan. Om hier zoveel mogelijk bij aan te sluiten is in de participatie gewerkt met werkgroepen per gemeente: Den Haag (DG1 en DG2), Leidschendam-Voorburg (DG3) en Rijswijk (DG4 en DG5). De deelnemers van de verschillende werkgroepen waren ook welkom in de werkgroepen van andere deelgebieden als daar voor hen relevante onderwerpen besproken werden.



Onderliggende doelen van de participatie in combinatie met de communicatie zijn:

- ✓ Belanghebbenden kunnen kennisnemen van en zijn betrokken in het proces van de uitwerking;
- ✓ Belanghebbenden de mogelijkheid bieden mee te denken, voorstellen te doen en reacties te geven op de ontwerpen voor de inpassing van de tramverbinding in de omgeving;
- ✓ Belanghebbenden worden actueel en in toegankelijk taalgebruik op de hoogte gehouden over de stand van zaken, zowel qua inhoud als proces;

- ✓ Belanghebbenden voelen zich uitgenodigd om de interactie aan te gaan, ideeën, zorgen, vraagstukken en suggesties in te brengen;
- ✓ Belanghebbenden weten waar ze terecht kunnen met vragen en wanneer deze vragen en input ingebracht kan worden;
- ✓ Belanghebbenden kunnen kennisnemen van de wettelijke mogelijkheden voor zienswijzen en beroep.

Tijdens de participatie zijn op verschillende momenten alternatieven voor de voorkeursvariant aangedragen. Deze alternatieven worden niet behandeld in deze participatieverantwoording. In 2023 is door de gemeenteraden van Rijswijk (RW), Leidschendam-Voorburg (LV) en Den Haag (DH) besloten om het voorkeursalternatief verder uit te werken in de Planning- en Studiefase. Dat is de opdracht die het projectteam van De Vlietlijn heeft meegekregen. In dit voorkeursalternatief zijn de route en het type vervoermiddel (een tram) vastgelegd. Alternatieven maken daarom geen onderdeel uit van deze fase. Er is wel gereageerd op de aangedragen alternatieven en de haalbaarheid daarvan. De aangedragen alternatieven en de reactie daarop zijn terug te vinden op de website www.devlietlijn.nl.

2.2 Gebiedsgerichte aanpak op hoofdlijnen

Om tot een schetsontwerp te komen dat gereed is voor besluitvorming is de participatie uitgevoerd in vier stappen. In de volgende paragrafen worden de vier stappen toegelicht. Per participatieronde is per gemeente beschreven welke onderwerpen behandeld zijn en op welke manier.

Elke stap bestaat uit de volgende onderdelen

1. Werkgroepsessie(s) per gemeente
2. Digitale participatie
3. Integrale bijeenkomst/informatiebijeenkomst
4. Opbrengst analyseren op basis van technische eisen en de input van de omgeving
5. Verwerking in ontwerp (opstellen van de trade-off matrix en de ontwerpvarianten)
6. Naast de hierboven beschreven participatie zijn 1-op-1 gesprekken gevoerd met de bedrijfseigenaren die ruimte moeten maken voor De Vlietlijn. Hierbij wordt grond danwel pand geraakt.

Daarnaast is er een verkeersonderzoek uitgevoerd, omdat het voor een goede inpassing van De Vlietlijn belangrijk is om te onderzoeken hoe het huidige verkeer beweegt en hoe het toekomstige verkeer gaat bewegen. Omdat hierover veel vragen zijn in de omgeving is een aparte participatiecyclus ingericht over dit onderwerp.

Stap 1 participatie: afbakenen ontwerp, wat kan er wel en niet?

De basis waarop we zijn gestart is het voorkeursalternatief (VKA) zoals vastgesteld bij afronding van de Verkenningfase. Met dat als uitgangspunt en de eerder opgehaalde opbrengsten uit de participatie door Urban Sync(2022/2023) zijn we gestart om het ontwerp verder te brengen tot een SO. Op basis van een eerste schets van het ontwerp van het VKA en de mobiliteitsmaatregelen verkennen we het ruimtebeslag en de impact op de belangen van de stakeholders. Hiermee brengen we dilemma's, knelpunten (samen vraagstukken genoemd) en kansen in kaart en laten dit aanvullen tijdens de participatiemomenten zodat we een compleet beeld hebben van alle ontwerpopgaven.

Met de participatie onderzoeken we de bandbreedte binnen de verschillende ontwerpopgaven: wat kan wel, wat kan niet, wat is technisch onvermijdelijk en wat zijn mogelijke oplossingsrichtingen. Hierin toetsen we bij de stakeholders of hun belangen voldoende worden meegenomen. We leggen uit op welke wijze we de ontwerpvarianten beoordelen en onderling vergelijken. De techniek blijft leidend met als uitgangspunt een werkend systeem te ontwerpen en inzichtelijk te maken wat het ruimtebeslag is.

Stap 2 participatie: onderzoeken, uitwerken, toetsen

Per deelgebied werken we een aantal reële varianten uit voor de vraagstukken, binnen de randvoorwaarde van een werkend technisch systeem. Daarbij maken we een verdiepingsslag van het basispakket mobiliteitsmaatregelen. Dit is in twee participatierondes gedaan waarbij we zijn begonnen met de vraagstukken die niet afhankelijk zijn van het

verkeersonderzoek. De tweede participatieronde was gericht op de vraagstukken die wel afhankelijk zijn van het verkeersonderzoek.

De verschillende ontwerpvarianten voor de vraagstukken en mobiliteitsmaatregelen zijn met behulp van het afwegingskader door het technisch team beoordeeld. De uitkomsten zijn in de participatie getoetst op draagvlak voor de verschillende ontwerp- en oplossingsmogelijkheden. Per deelgebied is een overzicht van de vraagstukken gemaakt met een trade-off matrix. Deze trade off matrices maken deel uit van de benodigde beslisinformatie.

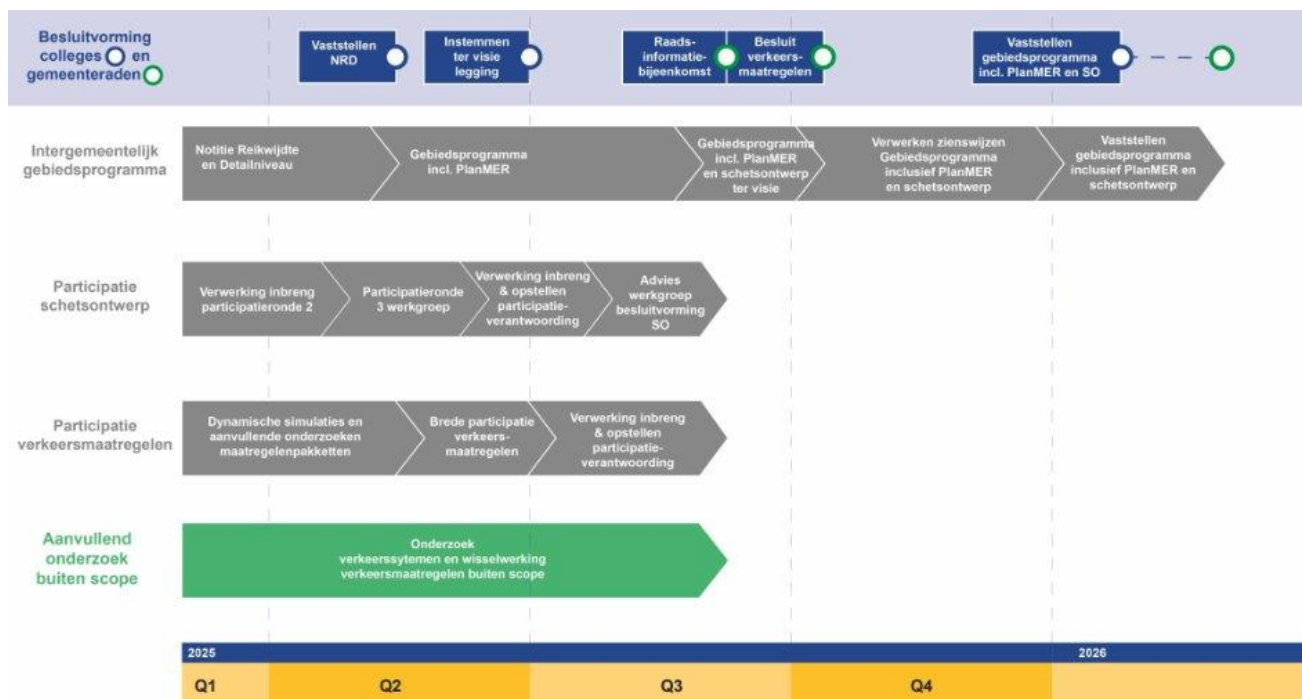
Stap 3: integraal ontwerp toetsen (deze stap wordt na de zomer van 2025 gezet)

In stap 3 wordt een aanbeveling voor een integraal ontwerp gepresenteerd. In dit integrale ontwerp zijn de keuzes uit stap 2 en de trade-off matrices meegenomen. Het integraal ontwerp is getoetst en de effectbeoordeling is aangescherpt op basis van de feedback die is ontvangen tijdens de participatie.

Deze participatieverantwoording en de bijbehorende overzichtstekeningen van het SO horen bij het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma (IGP) dat medio september 2025 wordt vrijgegeven voor zienswijzen.

Een aantal ontwerpkeuzes staat nog open om tot het definitieve SO te komen, daarover vindt nog participatie plaats. Daarnaast is er nog andere informatie nodig om tot een besluit te kunnen komen waaronder aanvullende verkeersonderzoeken. Op basis van de voorliggende participatieverantwoording leveren de werkgroepen een advies. Per ontwerpkeuze bepalen we wie wordt betrokken, wie welk besluit neemt en welke informatie daarvoor nodig is.

In onderstaand schema is de samenhang tussen participatie in relatie tot het schetsontwerp, intergemeentelijk gebiedsprogramma, de lopende onderzoeken en benodigde besluitvorming weergegeven.



Stap 4: Terugkoppelen eindresultaat schetsontwerp

In deze stap verwerken we de resultaten van stap 3 tot het definitief schetsontwerp. Na oplevering van het schetsontwerp kan worden gestart met het voorlopig ontwerp (VO). Het (participatie)proces hiervoor moet nog worden uitgewerkt.

2.3 Samenvatting van de betrokken doelgroepen

Inwoners, ondernemers en andere mensen uit de omgeving hebben mee kunnen denken over het ontwerp van de nieuwe tramlijn. samenvattend zijn dit:

- Bewoners (huidige) in de specifieke deelgebieden
- Bezoekers van het gebied en inwoners uit Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk
- Ondernemers in de specifieke deelgebieden (georganiseerd en niet-georganiseerd)
- Lokale en relevante regionale belangenorganisaties, zoals bewonersorganisaties
- Lokale en regionale politiek
- ProRail, HTM

2.4 Gebruikte participatievormen en middelen per fase

Om de verschillende belanghebbenden en geïnteresseerden de gelegenheid te geven om zich te informeren over het project en om mee te kunnen denken over ontwerpopgaven, hebben we naast goed georganiseerde communicatie de volgende participatiemiddelen ingezet:

Informatiebijeenkomsten

Op een centrale plek in de deelgebieden zijn informatiebijeenkomsten georganiseerd. Deze bijeenkomsten hebben in de avond plaatsgevonden zodat geïnteresseerden op eigen initiatief en op een zelfgekozen tijdstip naar binnen konden lopen. Hier konden ze informatie opdoen over de plannen en zelf ideeën, wensen en meningen aandragen met betrekking tot het schetsontwerp. Per gemeente is informatie gepresenteerd en ruimte geboden om reacties op te halen, zowel schriftelijk als digitaal.

Werkgroep per deelgebied

Er is gekozen voor een werkgroep per gemeente omdat elke gemeente een eigen karakter en kenmerken heeft. De rol van de werkgroepen per gemeente is om met het projectteam mee te denken en te adviseren.

Er zijn de specifieke knelpunten, vraagstukken en belangen in de betreffende gemeente besproken. Daarnaast is er gelegenheid geweest om gezamenlijk vraagstukken, kansen, ontwerpopgaven en ontwerp ideeën te bespreken en te bestuderen.

Digitale participatie (via i-Report)

Via een digitale participatiekaart en een digitale participatie is iedereen in de gelegenheid gesteld te kunnen reageren en reactie te geven. Inwoners zijn breed opgeroepen om mee te denken. Via de digitale participatiekaart hebben we een breed publiek de kans geven om mee te denken over het project op een geschikt tijdstip voor henzelf.

1 op 1 gesprekken

1 op 1 gesprekken zijn gevoerd met bedrijven die ruimte moeten maken voor De Vlietlijn. Deze gesprekken zijn en worden gevoerd door de gemeenten in samenwerking met het projectteam. Deze gesprekken zijn ingezet omdat de vraagstukken die met specifieke stakeholders besproken moeten worden niet gevoerd kunnen en moeten worden in werksessies omdat deze vraagstukken specifiek gerelateerd zijn aan de betreffende stakeholder.

3. Insteek per gemeente

Gemeente Rijswijk

3.1 Focus participatie

De participatie in de gemeente Rijswijk focust op drie belangrijke onderwerpen. Het eerste en tevens belangrijkste punt is de inpassing van een tramlijn binnen de beperkte ruimte van de Geestbrugweg. Dit mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid en verkeersveiligheid en er moet genoeg ruimte blijven voor parkeerplekken en groen.

Ten tweede is de doorstroom belemmerende maatregel voor autoverkeer op de Geestbrug een belangrijk onderwerp: een doorstroom belemmerende maatregel betekent dat alleen specifieke doelgroepen van verkeer (zoals bestemmingsverkeer en hulpdiensten) over de Geestbrug mogen. De mogelijke doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer is onderdeel van de participatie verkeersonderzoek

Het derde onderwerp is de inrichting van de kruising Haagweg-Geestbrugweg. Met name ten aanzien van de haltelocatie en de afwikkeling van auto- en fietsverkeer.

3.2 In participatie gebrachte onderwerpen

Hieronder wordt per participatieronde beschreven wat er is besproken.

1^e participatieronde: De gemeente Rijswijk heeft in de eerste participatieronde op het ontwerp nog geen werkgroep bijeenkomst georganiseerd en ontwerpvoorstellen voorgelegd voor participatie. In 2022/ 2023 is in Rijswijk samen met de omgeving een schetsontwerp gemaakt voor de Geestbrugweg. Dit schetsontwerp vormde het uitgangspunt voor de verdere uitwerking van het ontwerp van De Vlietlijn. De resultaten uit aanvullende onderzoeken, aangepaste richtlijnen of de aansluiting met Leidschendam-Voorburg via de Geestbrug, hebben geleid tot aanpassingen aan het schetsontwerp. Ten tijden van de eerste participatieronde was deze informatie nog onvoldoende in beeld. In plaats daarvan heeft de gemeente Rijswijk de werkgroep bijgepraat over de eerste uitkomsten van het verkeersonderzoek.

2^e participatieronde (werkgroep, digitale participatie, informatiebijeenkomst):

- Dwarsprofielen Geestbrugweg en inpassing van alle functies.
- Oversteekbaarheid van kruisingen rond de Geestbrug, bij de Da Costalaan, Penninglaan, Leeuwendaallaan en Bilderdijklaan/ Koninginnelaan. Aandacht voor zichtlijnen en plaatsen van verkeerslichten of zebrapaden.
- Impact op groen en parkeren: welke bomen moeten weg, hoeveel parkeerplekken komen te vervallen en waar zorgen we voor nieuwe bomen en parkeerplekken.
- Halteposities rond de Geestbrug. Ligging van de haltes omgekeerd ten opzichte van het schetsontwerp uit 2023. Fietsstraat achter de haltes langs. Wat zijn de gevolgen voor de verkeersstromen in het geval van een eventuele verkeersfilter op de Geestbrug of niet.

3^e participatieronde (werkgroep, digitale participatie, informatiebijeenkomst):

- Integraal ontwerp op de Geestbrugweg en kruising Haagweg-Geestbrugweg.
- Vergelijking verschillende dwarsprofielen (bestaand, schetsontwerp 2023, schetsontwerp 2025)
- Verschillende dwarsprofielen voor de Geestbrugweg met voor- en nadelen uitgelegd met betrekking tot de thema's mobiliteit, leefbaarheid, duurzaamheid, draagvlak en investeringskosten (trade-off matrices).
- Verkenning 30/50 km per uur op de Geestbrugweg: wat zijn de mogelijke gevolgen voor de inrichting, wat zijn de uitgangspunten, hoe gaan we om met bereikbaarheid van hulpdiensten.
- Verder onderzoeken van de oversteekbaarheid op de verschillende kruisingen en waar de belangrijkste knelpunten zitten.
- Impact op groen en parkeren.

- Inrichting kruising Haagweg-Geestbrugweg: tonen van huidig schetsontwerp, met de kanttekening dat deze nog niet voldoet aan de projectdoelstellingen. Bespreken van mogelijke oplossingsrichtingen.

Gemeente Leidschendam-Voorburg

3.3 Focus participatie

Het zwaartepunt van de participatie in dit deelgebied ligt op de inpassing van de tramlijn in de beperkte ruimte, met name in relatie tot groenvoorzieningen, Opa's Veldje, de bereikbaarheid van Voorburg-West en de inrichting van de Binckhorstlaan en Prinses Mariannelaan. Met in het achterhoofd de eerder in beeld gebrachte onderwerpen vanuit participatie Urban Sync hebben we met de werkgroep de te bespreken onderwerpen bepaald.

3.4 In participatie gebrachte onderwerpen

Hieronder wordt per participatieronde beschreven wat er is besproken.

1^e participatieronde (werkgroepen, informatiebijeenkomst en digitale participatie):

1^e werkgroep

- Planning participatieproces (welke vraagstukken wanneer)
- Inrichting Binckhorstlaan: parkeren en bomen
- Mobiliteitstransitie in Voorburg-West

2^e werkgroep

- Toelichting op de maatregelenpakketten, met aandacht voor onder andere de inrichting van de Prinses Mariannelaan, Binckhorstlaan en Westenburgstraat.
- Korte toelichting op verkeersonderzoek en verkeersknip (uitgangspunten)

2^e participatieronde (werkgroep, digitale participatie, informatiebijeenkomst);

- Eindhalte Voorburg
- Afwegingen en ontwerpkeuzes
- Opa's Veldje en Huygenstraverse
- Inrichting Binckhorstlaan
- Halte Maanweg / Melkwegstraat

3^e participatieronde (werkgroepen, digitale participatie, informatiebijeenkomst):

- Kruising Maanweg/Regulusweg
- Kruising Binckhorstlaan/Prinses Mariannelaan
- Eindhalte Voorburg
- Opa's Veldje en Huygenstraverse
- Inrichting Binckhorstlaan
- Inrichting Prinses Mariannelaan
- Afwegingen en ontwerpkeuzes

Gemeente Den Haag

3.5 Focus participatie

Het zwaartepunt van de participatie in de gemeente Den Haag ligt op de inpassing van de tramlijn in relatie tot het al dan niet behouden van de gevestigde bedrijven.

De belangrijke onderwerpen daarbij zijn:

- De bereikbaarheid van de bestaande bedrijven
- De mogelijkheid voor parkeren
- De inrichting van het gebied met betrekking tot sociale veiligheid
- De verkeersveiligheid voor langzaam verkeer

Daarnaast is de afstemming met de doorontwikkeling (gebiedsontwikkeling Binckhorst) van groot belang.

3.6 In participatie gebrachte onderwerpen

Met vrijwel alle bedrijfseigenaren die qua grond of pand door De Vlietlijn worden geraakt heeft ten minste één 1 op 1 gesprek plaatsgevonden. Deze gesprekken zijn niet per se gekoppeld aan een specifieke participatieronde.

In de verschillende participatierondes zijn voor deelgebied Den Haag de volgende onderwerpen ingebracht:

1^e participatieronde (Informatiebijeenkomst en digitale participatie):

- Inpassing van de tram en halte in de Lekstraat
- Bereikbaarheid van de Sporendriehoek
- Bedrijven in de Lekstraat (noord, zuid en Sporendriehoek)
- Nieuwe tramhaltes Mercuriusweg, Zonweg, Melkwegstraat
- Bereikbaarheid van bedrijven Maanweg / Binckhorstlaan.

2^e participatieronde (werkgroep, digitale participatie, informatiebijeenkomst):

- Schetsontwerp Maanweg, specifiek: Profiel Maanweg: groenzone, tramspoor, weg, fietspad, voetpad, kruisingen. Tramhalte Maanweg en voetgangersbrug t.b.v. bereikbaarheid tramhalte.
- Schetsontwerp Binckhorstlaan (Zuid, Midden, Noord), specifiek: Oversteekbaarheid en haltes, toegankelijkheid, ontsluiting bedrijven, bereikbaarheid, veiligheid, parkeren bedrijven
- Schetsontwerp Lekstraat en Spoorzone, specifiek: Inrichting Spoorzone en Lekstraat, sociale veiligheid onderdoorgang sporen.

3^e participatieronde (werkgroep, digitale participatie, informatiebijeenkomst):

- Inrichting Maanweg: kruising Regulusweg – Maanweg, Kruising Melkwegstraat – Maanweg, Kruising Binckhorstlaan – Maanweg
- Inrichting Binckhorstlaan Zuid, Midden, Noord: Halte Zonweg, Mercuriusweghalte, Kruising Binckhorstlaan – Mercuriusweg, Kruising Binckhorstlaan – Supernovaweg
- Inrichting Lekstraat en Spoorzone: Bedrijven Sporendriehoek, fietsers en voetgangers, toerit Schenkfiets tunnel. Onderzoek naar een tunnelvariant Sporendriehoek naast de maaiveldvariant die in het schetsontwerp uitgewerkt wordt.

4. Wat is opgehaald en hoe is dat meegenomen?

In dit hoofdstuk zijn per gemeente de belangrijkste bevindingen uit de diverse participatiemomenten opgenomen (werkgroepen, digitale participatie en informatiemarkten). Per gemeente is dat in tabelvorm weergegeven. In de linkerkolom staat wat er is opgehaald, in de rechterkolom op welke manier dat in het ontwerpproces is opgenomen of nog wordt opgenomen. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar de ontwerpnota.

Tijdens het schrijven van deze participatieverantwoording zijn de opbrengsten van de 3^e digitale participatieronde nog niet bekend en daarom niet meegenomen. Deze worden meegenomen in de verdere uitwerking van het schetsontwerp.

In dit hoofdstuk zijn enkel de kernpunten opgenomen, niet iedere individuele vraag of reactie. Voor de volledigheid staan in de bijlagen van dit document de verslagen van de werkgroepen, alle opmerkingen en vragen die wij hebben ontvangen, de reacties op de digitale participatie en alle overige aangeleverde informatie.

4.1 Hoe zijn de opbrengsten gewogen en meegenomen

Tijdens het uitwerken van het schetsontwerp zijn voor veel locaties meerdere varianten in beeld. Deze verschillende oplossingen zijn beoordeeld en onderling vergeleken. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een kwalitatieve beoordeling op de thema's die hieronder zijn beschreven. Deze thema's zijn ontleend aan het advies van de Commissie MER en de aangenomen moties. Dit gebeurt in een trade-off matrix (TOM).

De afweging tussen de ontwerpvarianten gebeurt met behulp van deze TOM's. Deze zijn daarbij niet doorslaggevend, maar geven een richting voor een keuze. Ook de bevindingen uit het participatieproces worden hierbij meegenomen.

Keuzes maken op basis van thema's



Leefbaarheid

Hoe beleeft u het ontwerp; welke effecten heeft het ontwerp op de omgeving?

- ruimtelijke inpassing tram en voorkomen barrièrewerking
- inrichting en kwaliteit van de openbare ruimte
- faciliteren wonen en werken: prettig en gezond leefklimaat inclusief klimaatadaptatie
- beperken van overlast tijdens bouw
- beperken van overlast bij gebruik: geluid en trillingen van tram



Mobiliteit

Hoe verbeteren we de bereikbaarheid in de nieuwe situatie met inzet van duurzame mobiliteit?

- duurzame mobiliteit met ruimte voor langzaam verkeer en openbaar vervoer
- bereikbaarheid, een goed werkend verkeers- en OV-netwerk
- verkeersveiligheid
- parkeren



Natuur

Hoe kan de nieuwe situatie bijdragen aan natuur en omgeving?

- ecologie en biodiversiteit
- bomen en groen
- water en bodem
- stikstof



Techniek

Wat is nodig voor het realiseren van een nieuwe tramlijn met kwaliteit voor de leefomgeving?

- eisen voor het systeem van de vervoerder of beheerder van de tramlijn
- een systeem geschikt voor de toekomst
- materiaalgebruik
- energie en klimaat
- investeringskosten en budget

4.1.1 Gemeente Rijswijk

Kernpunten uit participatie

Verwerkt in SO ja/nee incl. toelichting

Zorg ervoor dat er geen overlast is van geluid en trillingen als gevolg van het inpassen van de tramlijn.

Geluid en trillingen zijn onderzocht in het kader van de PlanMER studie. Het hele tracé van De Vlietlijn is in de onderzoeken beoordeeld. De uitkomsten worden getoetst aan de huidige wet- en regelgeving. Op basis van de resultaten wordt bepaald welke maatregelen nodig en mogelijk zijn om geluid en trillingen te dempen. Dit wordt uitgewerkt in de volgende ontwerpfasen.

Groen: er is behoefte aan een ontwerp dat groen behoudt en versterkt in plaats van opoffert voor infrastructuur.

Het behouden en/of versterken van groen in het projectgebied is één van de eisen waarmee wordt ontworpen. Daarom wordt hier in het SO ook invulling aan gegeven. Voor het deel van het projectgebied in Rijswijk zullen er toch groen elementen moeten wijken.

Het schetsontwerp van de Geestbrugweg gaat, net als het schetsontwerp uit 2022/2023, uit van bomen en groenvakken aan weerszijden van de weg in de parkeerstroken. Hiermee wordt een groene laanstructuur gecreëerd.

Met de vrijliggende fietspaden in het schetsontwerp verschuift de bestaande bomenrij langs de Geestbrugweg. Hierdoor moeten bomen worden gekapt of verplaatst. Vanuit de ingekomen reacties vanuit de 2^e participatieronde zijn verschillende alternatieve dwarsprofielen ontworpen. Deze zijn behandeld in de 3^e participatieronde. Ook in deze dwarsprofielen verschuift de bestaande bomenrij, waardoor bestaande bomen moeten worden gekapt of verplaatst. Er is een bomeneffectanalyse uitgevoerd om te bekijken welke bomen gekapt moeten worden en wat de kwaliteit is van deze bomen. Er wordt nog onderzocht welke bomen verplant kunnen worden. Bomen langs de weg krijgen een goede, ruime groeiplaats om uit te kunnen groeien tot kwalitatief goede bomen. In het ontwerp komen minder bomen terug dan er nu staan. Het blijft in de volgende ontwerpfase een opgave om meer groen en bomen in te passen.

Parkeren: compenseer parkeerplaatsen die verdwijnen en anticipeer op parkeerdruk als gevolg van gebiedsontwikkeling

Vanwege zichtlijnen bij kruispunten vervalt in het schetsontwerp een aantal parkeerplaatsen. Dat is nodig voor de verkeersveiligheid. De parkeerplaatsen in het ontwerp zijn vanwege nieuwe richtlijnen langer dan de bestaande parkeerplaatsen. Ook dat heeft gevolgen voor het aantal parkeerplaatsen. Binnen het plangebied is bekeken hoeveel en waar parkeerplekken verdwijnen. Een gedeelte van de parkeervakken is in het ontwerp binnen het plangebied gecompenseerd. Er is geen ruimte op de Geestbrugweg voor haakse parkeervakken. We bekijken de mogelijkheden om in de

	omgeving van de Geestbrugweg de extra parkeerplaatsen te compenseren. We nemen ook de suggestie vanuit de participatie mee om te onderzoeken of we af kunnen wijken van de richtlijnen en de vakken wat korter kunnen maken.
De Geestbrugweg is te smal om een tram in te passen en ook verkeersveiligheid en leefbaarheid te kunnen borgen	Voor de Geestbrugweg past een wegprofiel met minimale rijbaanbreedte van 6,8 meter (noodzakelijk voor doorgang nood- en hulpdiensten, vrachtverkeer en bussen) waar de tram in past die met het autoverkeer meerijdt en waarnaast ruimte is voor veilige vrijliggende fietspaden en voetpaden. De tram zelf is niet bepalend voor het profiel. Met de tram en aanvullende maatregelen ontstaat zo een situatie waarbij het toekomstige verkeer (dat qua omvang sterk groeit) zo veilig en leefbaar mogelijk kan worden afgewikkeld. En veiliger dan in het huidige profiel.
Kijk naar alternatieven voor De Vlietlijn, zoals geen tram door Rijswijk maar behoud van lijn 1 en lijn 15.	Het project ziet toe op het uitdenken van een haalbaar technisch ontwerp voor De Vlietlijn. In 2023 is door de gemeenteraden van Rijswijk (RW), Leidschendam-Voorburg (LV) en Den Haag (DH) besloten om het voorkeursalternatief verder uit te werken in de Planning- en Studiefase. Dat is de opdracht die het projectteam van De Vlietlijn heeft meegekregen. In dit voorkeursalternatief zijn de route (in Rijswijk via de Geestbrugweg) en het type vervoermiddel (een tram) vastgelegd. Alternatieven maken daarom geen onderdeel uit van deze fase. Varianten binnen het voorkeursalternatief wel, zoals de haltelocaties en een doorstroom belemmerende maatregel op de Geestbrug.
Neem snelheidsbeperkende maatregelen om verkeersveiligheid op de Geestbrugweg te kunnen garanderen. Voorkeur voor inrichten van de Geestbrugweg met een maximum snelheid van 30 km/u.	De Geestbrugweg is een gebiedsontsluitingsweg (GOW) 50 km/uur en een calamiteitenroute voor nood- en hulpdiensten. De snelheid verlagen gaat daarom niet zomaar. Nood- en hulpdiensten moeten hierbij betrokken worden. Daarnaast is er vanuit het oogpunt van de doorstroming van de tram de voorkeur voor 50 km/uur op de Geestbrugweg. Er wordt onderzocht wat het effect is op de rijtijden van de tram bij 30 km/uur. Het wegbeeld moet ook passen bij de snelheid. Op de Geestbrugweg zijn drempels of wegversmallingen geen optie door de tram. Wel kunnen met andere materialisatie visuele versmallingen toegepast worden om verkeer af te remmen. Hiervoor is in de 3^e participatieronde een eerste dwarsprofiel opgesteld en besproken. In de volgende ontwerpfasen worden de mogelijkheden voor 30 km/h verder onderzocht.
Houd rekening met bereikbaarheid van hulp- en nooddiensten, vuilnisophaaldiensten en eveneens	Bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten is een vereiste voor het ontwerp. Het ontwerp wordt afgestemd met deze diensten, zodat wij aan de vereiste breedtes en aanrijdtijden kunnen

laad- en losplekken voor bezorgdiensten en ruimte voor aan te bieden vuilniscontainers.

voldoen. Laad- en losplekken en ruimte voor vuilniscontainers zullen in de volgende fase (Voorontwerpfase) beschouwd worden.

Zorg voor veiligheid op de fietsstraat bij haltes Geestbrug door autoverkeer te beperken tot langsparkeren en voor toegang tot Cromvlietkade.

Uitgangspunt is dat de fietsstraat enkel is bedoeld voor het faciliteren van parkeren en bij een eventuele doorstroom belemmerde maatregel op de Geestbrug dat grotere voertuigen kunnen keren.

Inrichting kruisingen: zorg voor goede zichtlijnen bij uitrijden van de verschillende zijstraten. Voorkom dat stilstaande trams het zicht blokkeren.

In het kader van verkeersveiligheid is in het ontwerp zo veel mogelijk rekening gehouden met zichtlijnen bij de kruisingen t.b.v. het oversteken van voetgangers, fietsers en autoverkeer. Dit wordt in de VO-fase zo nodig verder uitgewerkt.

Maak stoepen breder, zodat onder meer rolstoelen en scootmobielen niet gedwongen worden het fietspad te nemen.

De huidige breedtes van de rijbaan, parkeervakken en fietsstroken voldoen niet aan de huidige richtlijnen en moeten worden verbreed. Hierdoor is er geen ruimte om de voetpaden breder te maken. De breedte van de voetpaden in het ontwerp is minimaal 1,80 meter. Dit voldoet aan de richtlijnen en is voldoende breed voor een rolstoel en scootmobiel. Op basis van een suggestie vanuit de 2^e participatieronde is een alternatief dwarsprofiel opgesteld waarbij aan één zijde van de weg parkeerplaatsen vervallen. Hiermee komt er meer ruimte voor fietspaden en stoepen. Dit dwarsprofiel is besproken in de 3^e participatieronde. Gezien de grote parkeerdruk en de beperkte voordelen wordt dit profiel, ook vanuit participatie, niet wenselijk geacht. We nemen de suggestie vanuit participatie mee om te onderzoeken of we de oude maten voor parkeervakken kunnen behouden (ondanks de nieuwe richtlijnen die grotere parkeervakken voorschrijven).

Houd rekening met drukte van fietsers Penninglaan en over de Metropolitane Fietsroute en zorg voor een veilige oversteek.

In het ontwerpproces is onderzoek gedaan naar het juiste profiel met inpassing van de Metropolitane Fietsroute. De fietspadbreedte op de Geestbrug wordt verbreed en de oversteken bij de Geestbrugkade en Hoekweg wordt haaks en daarmee overzichtelijker gemaakt voor een veilige oversteek. Definitieve keuzes, waaronder ook het toepassen van zebrapaden of verkeerslichten bij de verschillende oversteeklocaties op de Geestbrugweg, hangen mede af van resultaten verkeersonderzoek, verdere participatie, maximumsnelheid op de GBW en eventuele doorstroom belemmerende maatregel op de Geestbrug.

Overweeg een strengelspoor op de Geestbrugweg om ruimte te besparen.

Een strengelspoor leidt niet tot een ruimtebesparing. Voor een strengelspoor rijden trams in beide richtingen op hetzelfde spoor (om en om) en moeten dus op de uiteinden op elkaar wachten. Daarom is er voor autoverkeer in dat geval dan per

	richting een aparte rijbaan nodig naast dit strengelspoor, wat dus extra ruimte vergt.
Overweeg een aanliggend fietspad in plaats van een vrijliggend fietspad aan de Leeuwendaalzijde	Deze variant nemen we mee in de verdere uitwerking van het SO.
Houd niet alleen rekening met verkeersveiligheid in relatie tot autoverkeer, maar ook in relatie tot snelfietsverkeer (e-bikes, fatbikes)	Deze relatie nemen we ook mee in de verdere uitwerking van het SO.
Creëer voldoende opstelruimte voor fietsers op kruising Haagweg-Geestbrugweg	Dit wordt in de verdere uitwerking van het SO meegenomen.
Voorkeur voor eenrichtingsverkeer uitrijdend vanuit de Herenstraat en op de Willemstraat vanaf de Emmalaan.	Deze aanvullende maatregel kan het kruispunt ontlasten en wordt ook in de verdere uitwerking van het SO meegenomen.
Overweeg bij de kruising Geestbrugweg-Haagweg een halte op de Haagweg in plaats van op de Geestbrugweg.	Deze variant wordt in de verdere uitwerking van het Schetsontwerp meegenomen.
Faseringsvoorstellen voor het ingroeien van de HOV tram (met bussen).	Deze faseringssuggestie wordt meegenomen in het VO (voorlopig ontwerp) waarbij nog steeds van de eindsituatie met tram wordt uitgegaan.

4.1.2 Gemeente Leidschendam-Voorburg

1^e participatieronde

Kernpunten uit participatie

Verkeersveiligheid voor kwetsbare groepen (ouderen en kinderen) en langzaam verkeer (voetgangers, fietsers) is een belangrijk aandachtspunt. Oversteekbaarheid is hierbinnen een belangrijk thema, dat op verschillende locaties langs De Vlietlijn aandacht vraagt.

Verwerkt in SO ja/nee incl. toelichting

Verkeersveiligheid en oversteekbaarheid voor langzaam verkeer is één van de doelstellingen van het project en hieraan moet het SO een goede invulling geven. Voor het deel van De Vlietlijn in de gemeente Leidschendam-Voorburg gaat het dan vooral om de oversteekbaarheid in de Binckhorstlaan, waar straks een tram doorheen rijdt, de kruising Binckhorstlaan-Pr. Mariannelaan en de Pr. Mariannelaan tussen de Binckhorstlaan en de Geestbrug, waar straks ook een tram rijdt. Hiervoor worden in het ontwerp oversteken meegenomen op logische plekken (bij zijwegen en tram- en bushaltes) en met voldoende oversteektijd als het een verkeersregelininstallaties (stoplichten) betreft en midden eilanden als de oversteek te lang is, of er onvoldoende tijd beschikbaar is.

In hoeverre wordt er gekeken naar de impact van het ontwerp op het omliggende wegennet (direct buiten dit projectgebied)?

Er wordt op verschillende manieren gekeken naar de impact, enerzijds zijn de verkeerseffecten met het regionaal verkeersmodel berekend voor alle wegen in de omgeving. Dit gebeurt op hoofdlijnen en zijn de hoofdlijnen van de impact van het ontwerp bekend. Anderzijds wordt in de verkeerssimulaties hier specifiek naar gekeken op de desbetreffende wegen en deels de omgeving. Het simulatiegebied is echter kleiner en omvat een selectie van het omliggend wegennet.

2^e participatieronde

Kernpunten uit participatie

Bij het bepalen van de halteposities en in het bijzonder de eindhalte wordt leefbaarheid als een belangrijk criterium gezien in de afweging. Dit gaat niet alleen over sociale veiligheid, maar ook over geluid en trillingen.

Verwerkt in SO ja/nee incl. toelichting

Geluid en trillingen zijn onderzocht in het kader van de PlanMER studie. Het hele tracé van De Vlietlijn is in de onderzoeken beoordeeld. De uitkomsten worden getoetst aan de huidige wet- en regelgeving. Op basis van de resultaten wordt bepaald welke mitigerende maatregelen nodig en mogelijk zijn. Dit wordt uitgewerkt in de volgende ontwerpfasen.

Eindhalte Maanweg: Melkwegstraat

In de werkgroep is bedacht dat een eventuele eindhalte aan de Maanweg het beste passend is bij de Melkwegstraat. Dit is op die manier in het verdere ontwerpproces meegenomen. Dit alternatief is meegenomen als een van de drie varianten. Voor de eindhalte Voorburg zijn drie varianten in beeld waarover nog geen besluit is genomen. Deze varianten zijn een eindhalte op het Stationsplein, een eindhalte in het gebied Huygenstraverse en een eindhalte op de Maanweg ter hoogte

	van de Melkwegstraat. In de volgende SO fase worden deze varianten verder uitgewerkt en afgestemd met betrokkenen en werkgroep.
De ecologische zone langs de Broeksloot sparen en indien dit echt niet anders kan: compenseren.	Het is inderdaad een uitgangspunt, of beter een eis dat de ecologische zone langs de Broeksloot ontzien wordt. Op een aantal plekken is dit echter niet mogelijk en wordt deze ecologische ruimte die verloren gaat gecompenseerd. Deze compensatie is onderdeel van het SO.
Opa's Veldje ongemoeid laten.	In de afweging van de varianten voor de eindhalte wordt dit meegenomen. Daarnaast is er samenhang met de Huygenstraverse en de toekomstige vorm hiervan en met het behouden van het water en de waterkwaliteit. Hier zijn verschillende opties mogelijk. In geen van de varianten wordt Opa's Veldje aangetast.
Het terrein van de scouting ongemoeid laten en waar mogelijk ook de groene ruimte om de scouting heen beschikbaar houden voor activiteiten.	Het uitgangspunt is om de scouting in ieder geval ongemoeid te laten, zodat deze op zijn huidige plek kan blijven. Daarnaast onderzoeken we voor de verschillende varianten de impact op de 'officieuze' groene ruimte rondom de scouting, die ze ook regelmatig gebruiken. Waar mogelijk laten we die ongemoeid en waar dat mogelijk niet kan gaan we met de scouting in gesprek over hoe we hier het beste mee om kunnen gaan.
De Huygenstraverse verbindt station Voorburg met De Binckhorst voor voetgangers. Dit is dezelfde verbinding als waar De Vlietlijn mogelijk komt. De werkgroep vraagt zich af in hoeverre deze traverse noodzakelijk is in zijn huidige omvang?	In het ontwerpproces is dit punt opgenomen, waardoor de Huygenstraverse en de toekomstige vorm hiervan deel uitmaken van de studie en de afweging voor de eindhalte. Dit is een afweging tussen onder meer de directheid en aantrekkelijkheid van de looproute, ruimte voor water, ruimte voor recreatie (Opa's Veldje) en ruimte voor de scouting. Minder ruimte voor de ene functie, betekent meer ruimte voor de andere functie. Het uitgangspunt is dat de huidige functies bij de inpassing van De Vlietlijn zoveel mogelijk blijven bestaan. In het ontwerpproces en de afstemming met de werkgroep is geconstateerd dat de Huygenstraverse mogelijk in kleinere vorm kan terugkomen.
Wordt rekening gehouden met de aanleg van de Huygenstunnel?	In het ontwerpproces wordt rekening gehouden met het uitgangspunt dat toekomstige ontwikkelingen zoals de Huygenstunnel niet onmogelijk worden gemaakt.
In hoeverre is meerijden van de tram met het autoverkeer mogelijk op de Binckhorstlaan LV? En welke prioriteit krijgt de tram bij kruisingen? Krijgt deze automatisch voorrang op ander verkeer of niet?	Deze suggestie is door de werkgroep gedaan en daarna onderzocht en opgenomen in het ontwerpproces. Meerijden met autoverkeer is voor de HOV verbinding in beginsel onwenselijk omdat dit ten koste gaat van de reistijd en zekerheid voor doorrijden van de tram. Op de Pr. Mariannelaan en Geestbrugweg kan dit niet anders, hier is geen andere

	mogelijkheid. Voor de Binckhorstlaan is die ruimte er wel. Daarbij, het stukje Binckhorstlaan ligt aan weerszijden zo dicht bij verkeerlichten dat trams zonder vrije baan heel snel vast komen te staan tussen de auto's. Als er op deze plek ook voor meerijden met autoverkeer wordt gekozen zal de tram ook hier vast kan komen te staan voor de kruisingen Pr. Mariannelaan en Maanweg. In principe krijgt de tram voorrang bij de verkeerslichten.
Kruising Regulusweg/Maanweg: Hoe richt je deze optimaal in voor alle verkeersstromen? Thema's hierin zijn oversteekbaarheid, deelconflicten en voorrang.	Voor deze kruising is er nog geen optimaal ontwerp voor alle verkeersstromen. Het huidige ontwerp geeft een oplossing voor het autoverkeer, maar is een verslechtering voor het langzaam verkeer. Dat laatste is onwenselijk. Er wordt daarom nu onderzocht naar alternatieve ontwerpen die in de verdere schetsontwerp uitwerking wordt meegenomen. Deze alternatieven worden ook weer voorgelegd aan de werkgroepen in de nadere uitwerking van het SO (najaar 2025). Overigens heeft de tram geen versturende of negatieve invloed op de verkeersafwikkeling op dit kruispunt.
Op een aantal locaties – waar onder de Westenburgerstraat – speelt de afweging tussen verkeersveiligheid en bomen: Wat heeft prioriteit?	Vanuit de werkgroep is geen algemene voorkeur uitgesproken. Per situatie dient de afweging gemaakt worden.
Welke mogelijkheden zijn er om zoveel mogelijk parkeerplekken te behouden?	Dit is een ruimtelijke afweging omdat niet alles past: zoveel mogelijk groen, parkeren en verkeersveiligheid. Alles vraagt ruimte. Waar mogelijk behouden we zoveel mogelijk de bestaande parkeerplekken, hierbij nemen we de suggestie uit de werkgroep mee om te onderzoeken of we de oude maten kunnen behouden (ondanks de nieuwe richtlijnen die grotere parkeervakken voorschrijven).
Er zijn zorgen over de loopbrug over Broeksloot: Wat is het doel hiervan? En hoe wordt oneigenlijk gebruik en overlast ten gevolge van de loopbrug voorkomen?	Het doel van de loopbrug is om de halte Maanweg bereikbaar te maken voor Voorburg-West. Oneigenlijk gebruik (gebruik door fietsers) wordt voorkomen door hiervoor de juiste inrichting te ontwerpen. Dat is iets wat in de volgende ontwerpfase zal worden uitgewerkt. Overlast (bijvoorbeeld verrommeling door verkeerd gestalde fietsen) wordt ook voorkomen door een goede inrichting te ontwerpen. Ook dit wordt in een volgende ontwerpfase uitgewerkt.

3^e participatieronde

Kernpunten uit participatie**Verwerkt in SO ja/nee incl. toelichting**

De aansluiting op de A12 vanaf de Maanweg wordt gezien als een belangrijk knelpunt: deze kruising loopt in de huidige situatie al vast. Hoe wordt dit in het ontwerp meegenomen?

De toerit naar de A12 is meegenomen in het verkeerskundig onderzoek van De Vlietlijn, waar ook de kruising Maanweg-Regulusweg richting A12 onder valt. Echter is het wevend verkeer en de terugslag daarvan niet meegenomen. Vanuit dit verkeerskundig onderzoek is een ontwerpaanpassing aan de kruising gedaan. Met deze aanpassing wordt voldoende verkeersafwikkeling bereikt. De aanpassing aan de kruising voldoet echter nog niet aan de eisen voor het fiets- en voetgangersverkeer op de kruising. Daarom wordt hier in de verdere Schetsontwerp nog nader naar gekeken. Het knelpunt staat los van de inpassing van een tram.

Kruising Regulusweg/Maanweg: Hoe richt je deze optimaal in voor alle verkeersstromen? Thema's hierin zijn oversteekbaarheid, deelconflicten en voorrang. Zorgen zijn er over de (beperkte) regelbaarheid van de kruising als gevolg van de tram

Voor deze kruising is er nog geen optimaal ontwerp voor alle verkeersstromen. Het huidige ontwerp geeft een oplossing voor het autoverkeer, maar is een verslechtering voor het langzaam verkeer. Dat laatste is onwenselijk. Er wordt daarom nu onderzocht naar alternatieve ontwerpen die in de verdere schetsontwerp uitwerking wordt meegenomen. De invloed van de tram op de regeling van de kruising is daar onderdeel van. Deze alternatieven worden ook weer voorgelegd aan de werkgroepen.

Hoe en door wie worden ontwerpkeuzes gemaakt? En op welke manier wordt er afgewogen?

Voor ontwerpkeuzes worden Trade Off Matrices (TOM's) opgesteld waar ontwerpen in worden beoordeeld op vooraf gestelde criteria (Leefbaarheid, Aanpak mobiliteitsknelpunten, Duurzame mobiliteit, Duurzaamheid en Draagvlak). Deze TOM's helpen bij het vergelijken van de verschillende varianten. In gesprek met betrokken partijen (Opdrachtgever en belanghebbenden) leidt dit tot overwogen en onderbouwde ontwerpkeuzes. De werkgroepen zijn hierbij ook een belanghebbende en hebben zodoende ook invloed gehad op de criteria in de TOM's. Vanuit de werkgroep zijn een aantal toevoegingen gedaan aan de afwegingscriteria, zoals geluid en trillingen, kwaliteit van de reis en groencompensatie. Dit is opgenomen in de verslaglegging van de werkgroepen. In de werkgroepen zijn de verkorte versies van de TOM's getoond. De uitgebreide versies die in het ontwerpproces zijn gebruikt zijn toegevoegd in de presentaties welke terug te vinden zijn in bijlage van deze participatieverantwoording.

Op welke manier wordt 'draagvlak' meegenomen in de afwegingen/besluiten over het SO voor De Vlietlijn?

Draagvlak is één van de criteria in de Trade Off Matrices en is daarmee een belangrijk punt bij de afweging van ontwerpvarianten.

4.1.3 Gemeente Den Haag

Met vrijwel alle bedrijfseigenaren die qua grond of pand door De Vlietlijn worden geraakt heeft ten minste één 1 op 1 gesprek plaatsgevonden. In deze gesprekken zijn aantal zaken naar voren gekomen:

- 1) Zorgen om bereikbaarheid.
- 2) Zorgen om mogelijkheid tot parkeren.
- 3) Behoeftte aan een vervangende locatie in plaats van alleen een vergoeding.

Daarnaast zijn de volgende kernpunten naar voren gekomen. Deze zijn per participatieronde gegroepeerd. In de presentaties en verslagen – als bijlage toegevoegd bij dit document – is terug te lezen dat hier overlap in zit: veel onderwerpen zijn tijdens meerdere werkgroepen aan de orde gekomen.

1^e participatieronde

Kernpunten uit participatie

Verwerkt in SO ja/nee incl. toelichting

Houdt rekening met bedrijfsbelangen: Bereikbaarheid bedrijven, onzekerheid over bestaan bedrijven.

Impact op bestaande bedrijven:

De bedrijven in de Lekstraat-Noord 142-156 kunnen niet gehandhaafd blijven.

De bedrijven in de Lekstraat-Zuid 162-168 kunnen hoogstwaarschijnlijk niet gehandhaafd blijven (vanwege de benodigde bouwruimte).

Voor de bedrijven in de Lekstraat-Zuid 170-184 (langs de Binckhorstlaan) is vooralsnog het uitgangspunt handhaven. Dit is onder andere afhankelijk van de bouwfaserings.

Bedrijven in de sporendriehoek 32-32A-32B kunnen niet gehandhaafd blijven.

Kop Bink36 dient voor aanleg verwijderd te worden.

Keten en loodsen HABO dienen verwijderd te worden.

Een aantal panden en of gronden van bedrijven aan de Binckhorstlaan kan niet in zijn geheel gehandhaafd blijven. In 1 op 1 gesprekken wordt samen met de eigenaren hierover het gesprek gevoerd.

Bereikbaarheid bedrijven:

In het ontwerp is rekening gehouden met het bereikbaar houden van bedrijven in de sporendriehoek en bedrijven aan de Binckhorstlaan.

Met een groot aantal bedrijven langs de Binckhorstlaan en de Maanweg lopen de gesprekken nog ten aanzien van de bereikbaarheid.

Groen: Behouden of verbeteren bomen en bestaand groen Binckhorstlaan en Maanweg.

Op basis van de huidige keuzes wordt een deel van de ruimte dat nu ingericht is met groen/bomen gebruikt voor de tramlijn. Hierbij is wel gekeken naar zoveel mogelijk behouden van groen en bomen. In de profielen is een zo groen mogelijke inrichting getekend met op sommige plaatsen meer bomen dan in de huidige situatie.

Sociale veiligheid: Fiets en voetpad onderdoorgangen sporen, voorkom hangplek(ken) en moeilijk bereikbare plekken op de Maanweg en bij een toekomstige brug over de Broeksloot.

Sociale veiligheid is ook een belangrijk onderwerp voor het schetsontwerp om rekening mee te houden. Het is als onderdeel van het criterium Leefbaarheid ook onderdeel van het afwegingskader waarmee ontwerpvarianten worden beoordeeld. Voor het gebied bij de spooronderdoorgangen (Lekstraat - Binckhorstlaan) worden de fietspaden en voetpaden zo ontworpen dat er altijd zoveel mogelijk zicht is door de onderdoorgangen, zowel vanuit de onderdoorgang als in de onderdoorgang van buitenaf. Voor de Maanweg en de brug over de Broeksloot wordt hier in de volgende ontwerp uitwerking nog nadere invulling aan gegeven.

2^e participatieronde

Kernpunten uit participatie

Inrichting openbare Ruimte: Optimaliseer in samenspraak met bedrijven Maanweg het ontwerp voor de openbare inrichting.

Verwerkt in SO ja/nee incl. toelichting

Op dit moment is een ontwerp gemaakt dat uitgaat van De Vlietlijn die aansluit op de situatie na de doorontwikkeling van de gehele Binckhorst.

In de ontwerpfase van De Vlietlijn vindt afstemming plaats met het Project Team van Doorontwikkeling Binckhorst. We hebben te maken met een 'actuele' situatie, diverse faseringstappen en een eindsituatie. De Vlietlijn heeft een openbare inrichting voor de Maanweg tbv eindsituatie voorgesteld en zal in de komende ontwerpfase in samenspraak met (bestaande) bedrijven én Doorontwikkeling naar een definitief ontwerp worden gebracht. Vervolgens zal een tijdsplan moeten worden uitgewerkt wat dit betekent voor de faseringstappen die nodig zijn om vanuit de huidige situatie te komen tot de uiteindelijke inrichting. Ook dit zal in samenspraak gaan met de bedrijven.

Voetgangersbrug Broeksloot tramhalte Maanweg:

- Behoud de bestaande voorzieningen bij toekomstige voetgangersbrug aan de Leidschendam-Voorburg-zijde over de Broeksloot
- Voorkom overlast.
- Behoud zoveel mogelijk bomen

In het ontwerp zijn de bestaande voorzieningen (bankje) en bomen behouden. In de nadere uitwerking van het ontwerp in de volgende fase, wordt meegegeven om in het ontwerp de mogelijkheden te bekijken hoe voorkomen kan worden dat dit een plek wordt die overlast geeft.

Fiets en voetgangers:

- Bij spooronderdoorgangen fietsers aan beide zijden zo goed mogelijk faciliteren, veilige oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers.
- Binckhorstlaan
- Maanweg en tijdelijke situatie tijdens aanlegfase

Algemeen is veiligheid (en comfort) voor de fietser/voetganger één van de belangrijkste uitgangspunten voor het ontwerp. Dit is in het ontwerp uitgewerkt door brede fietspaden en voldoende opstelruimte en overzicht bij de kruisingen is van belang waar dit mogelijk is. Bij de spooronderdoorgangen is beperkte ruimte, uitgangspunt een is één richting fietspad met een voetpad aan de oostzijde van de BH-laan.

	Voor de Maanweg is het uitgangspunt een twee richtingen fietspad en een voetpad aan de zijde van de bebouwing voor de eindsituatie. In de tijdelijke situatie wordt een fietspad aangelegd aan de zijde van de groenstrook omdat dit veiliger is vanwege autobewegingen naar de bedrijven toe (met name tankstation), die dan het fietspad moeten kruisen. Oversteken moet dan gebeuren bij de Binckhorstlaan of de Melkwegstraat. Bij spooronderdoorgangen fietsers aan beide zijden zo goed mogelijk faciliteren, veilige oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers. Binckhorstlaan Maanweg en tijdelijke situatie tijdens aanlegfase
Parkeren: compenseer parkeerplaatsen die verdwijnen en anticipeer op parkeerdruk als gevolg van gebiedsontwikkeling.	Voor bedrijf Basal is tijdelijke parkeerruimte gevonden naast het bedrijfsgebouw van Basal. In het ontwerp verdwijnen ook parkeerplaatsen langs de Binckhorstlaan (langsparkeren), Maanweg en Binckeland, hiervoor is nog geen compensatie gevonden in het projectgebied. Deze opgave nemen we mee in de verdere uitwerking van het SO en VO.
Autoverkeer: Zorg over doorstroming, sluipverkeer en de impact 30 km/u-zone op de snelheid van de tram.	In de verkeerssimulaties zijn op verschillende trajecten 30 km/uur ingevoerd. Het effect op doorstroming en snelheid van de tram is hierdoor inzichtelijk gemaakt en gerapporteerd.

3^e participatieronde

Kernpunten uit participatie

Inrichting kruisingen: zorg voor duidelijke en overzichtelijke kruisingen op de Binckhorstlaan en Maanweg

Verwerkt in SO ja/nee incl. toelichting

Op basis van de uitkomsten van het verkeerskundig onderzoek wordt een kruispunt ontworpen met voldoende opstelvakken met voldoende lengte om het verkeer vlot en veilig af te kunnen wikkelen. Daarnaast worden veilige en duidelijke oversteken voor fietsers en voetgangers ontworpen die voldoen aan de wachttijden en opstelruimtes voor deze verkeersdeelnemers. Waar dit niet kan of past worden alternatieven onderzocht.

5. Verkeersonderzoek

Participatie bij verkeersonderzoek

5.1 1^e participatiesessie verkeersonderzoek

Voorafgaand aan de start van het verkeersonderzoek heeft een bijeenkomst plaatsgevonden waarin deelnemers geïnformeerd werden over de opzet van het verkeersonderzoek, de mogelijke varianten, maatregelen en hun verkeerskundige effecten. Tijdens de bijeenkomst is meegedacht over mogelijke varianten en te onderzoeken maatregelen in het verkeersonderzoek.

Naast de participatiesessie met de werkgroep verkeer is het onderwerp verkeersonderzoek ook teruggekomen tijdens alle informatiemarkten en kon reactie worden gegeven op de informatie via www.doemeedevlietlijn.nl

Kernpunten uit participatie

Er worden diverse verkeerskundige knelpunten ervaren en maatregelen aangedragen die oplossingen moeten bieden en/of onderzocht moeten worden. Waaronder:

Knelpunten

- Filevorming diverse locaties
- Onveilige situaties fietsers
- Drukte toerit A12
- Te weinig gebruik Rotterdamsebaan
- Sluipverkeer
- Doorstroom belemmerende maatregelen autoverkeer Geestbrug

Aangedragen maatregelen

- Alternatieve locaties voor doorstroom belemmerende maatregelen autoverkeer (Binckhorstlaan / Westenburgerstraat, Geestbrugweg)
- Vorm doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer (kenteken/spits)
- Eenrichtingverkeer Westenburgerstraat, Binckhorstlaan (LV)
- Verwijderen tramrails Pr. Mariannelaan
- Maatregelen beter gebruik Rotterdamsebaan
- Verbeteren veiligheid fietsers en voetgangers

Wat is met de opbrengst gedaan

Op basis van de input uit de bijeenkomst is bekeken en onderzocht welke maatregelen in het verkeersonderzoek meegenomen kunnen worden.

De maatregelen die zijn aangedragen voor het verkeersonderzoek hebben geleid tot 4 maatregelpakketten.

Inhoudelijke vragen over het verkeersonderzoek en gehanteerde uitgangspunten

Voor het verkeersonderzoek is het VRMDH-versie 3.02 het uitgangspunt.

In het verslag van de bijeenkomst en op de website www.devlietlijn.nl zijn de vragen over het verkeersonderzoek beantwoord.

5.2 2^e participatiesessie verkeersonderzoek

In de 2^e sessie participatie verkeersonderzoeken is in een bijeenkomst toegelicht welke maatregelen zijn meegenomen in het verkeersonderzoek, welke methodiek (verkeersmodel) is gehanteerd voor de onderzoeken (statisch onderzoek en vervolgfase dynamische simulaties) en welke uitgangspunten daarbij zijn aangehouden.

Als oplossing zijn er 4 mogelijke maatregelpakketten. Elk pakket bestaat uit meerdere maatregelen. Deze maatregelpakketten zijn onderzocht. In het ontwerp zijn deze maatregelpakketten verder onderzocht en verfijnd: met nabootsing is er getest op bereikbaarheid, doorstroming en veiligheid en wat de uitkomsten betekenen voor de inrichting van wegen en kruispunten

Maatregelpakket 1

- Afsluiten Geestbrugweg voor autoverkeer (harde knip), met uitzondering voor nood- en hulpdiensten
- Afsluiten Oude Tolbrug voor autoverkeer
- Parallelbaan Binckhorstlaan volledig afkoppelen (linksaf of rechtdoor is niet meer mogelijk)

Maatregelpakket 2

- Afsluiten Binckhorstlaan ter hoogte van de Broeksloot voor autoverkeer
- Afsluiten Westenburgstraat ter hoogte van de Broeksloot voor autoverkeer
- Parallelbaan Binckhorstlaan afkoppelen ter hoogte van Mercuriusweg
- 30 kilometer per uur op de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg

Maatregelpakket 3

- Eenrichtingsverkeer: afsluiten Binckhorstlaan ter hoogte van de Broeksloot voor autoverkeer richting Voorburg
- Eenrichtingsverkeer: afsluiten Westenburgstraat ter hoogte van de Broeksloot voor autoverkeer richting Den Haag
- 30 kilometer per uur op de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg

Maatregelpakket 4

- Eenrichtingsverkeer: afsluiten Geestbrug voor autoverkeer richting Rijswijk (met uitzondering nood- en hulpdiensten)
- Eenrichtingsverkeer: afsluiten Oude Tolbrug voor autoverkeer richting Voorburg
- Parallelbaan Binckhorstlaan afkoppelen richting de Mercuriusweg, inclusief doorsteek Binckhorstlaan (rechtdoor richting centrum blijft mogelijk)

Uitkomsten statisch onderzoek

- Er is geen allerbeste oplossing voor de verkeersontsluiting voor autoverkeer
- Van de 4 maatregelpakketten laten maatregelpakket 1 en 2 de beste resultaten zien
- Het onderzoek laat terugkerende knelpunten zien op kruispunt Neherkade – Rijswijkseweg en Parkweg – Laan van Nieuw Oosteinde.

Kernpunten uit participatie

Wat is met de opbrengst gedaan

Informatiebehoefte over het gehanteerde verkeersmodel (cijfers en uitgangspunten)

Toelichting op gehanteerde verkeersmodel aan de werkgroep.
Veel gestelde vragen op de website www.devlietlijn.nl zijn aangepast

Doe onderzoek naar mogelijkheid kenteken/spitsknip Geestbrugweg

Spits/kentekenknip meenemen in het dynamisch verkeersonderzoek

Zorgen over afsluiting Oude Tolbrug

Deze maatregel is weggelaten in maatregelpakket 1 in het vervolgonderzoek

5.3 3^e participatiesessie verkeersonderzoek

In de 3^e participatiebijeenkomst verkeersonderzoek is terugkoppeling gegeven over de resultaten van het dynamisch verkeersonderzoek. Het dynamische verkeersonderzoek laat middels een simulatie zien hoe het verkeer zich op kruispunten gedraagt op basis van het ontwerp. Als input voor het ontwerp zijn de maatregelpakketten 1 en 2 gebruikt omdat deze het beste resultaat gaven.

Het dynamisch verkeersonderzoek geven op grote lijnen onderstaande uitkomst:

- In beide maatregelpakket is het op sommige kruispunten in de ochtenspits druk. Reistijdverlies neemt toe.
- In de avondspits neemt reistijdverlies af in beide maatregelpakketten

Aandachtspunten

- Verdiepende kruispuntberekeningen nodig voor toetsing ontwerp
- De verkeerslichten Parkweg-Laan van Nieuw Oosteinde en Neherkade-Rijswijkseweg zijn uitgezet om geen knelpunt1 te vormen in het dynamisch onderzoek. Voor deze krusingen moeten oplossingen worden bedacht.

Kernpunten uit participatie

Wat is met de opbrengst gedaan

Behoeft om integraal beeld te hebben van de knelpunten en de oplossingen waaronder de kruispunten waarvan de verkeerslichten zijn uitgezet.

Het uitzetten van de verkeerslichten heeft tot doel gehad om te zien hoe de maatregelpakketten ten opzichte van elkaar functioneren en om de maatregelpakketten te kunnen beoordelen. Nader onderzoek wordt uitgevoerd naar oplossingen voor de kruispunten waarvan de verkeerslichten zijn uitgezet.

Het verkeersonderzoek geeft vooral inzicht in de afwikkeling van het autoverkeer. Fietzers en voetgangers verdienen meer aandacht in de uitwerking van het ontwerp met als belangrijk aandachtspunt veiligheid en het uitgangspunt STOMP (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteits services, Personenauto) meer naar voren laten komen.

Veiligheid is een uitgangspunt voor het opstellen van het ontwerp evenals STOMP. In de verdere uitwerking van het schetsontwerp zal dit explicieter worden meegenomen.

Tijdens de participatiesessie zijn veel vragen gesteld over het verkeersonderzoek (uitgangspunten, cijfers, model)

De vragen en antwoorden zijn terug te vinden in het verslag van de bijeenkomst en op de website www.devlietlijn.nl.

6. Waar vind ik mijn input terug?

In hoofdstuk 3 van deze participatieverantwoording zijn de hoofdlijnen beschreven van wat er is opgehaald tijdens de participatie en hoe daarmee is omgegaan in het ontwerpproces. Niet op alle individuele input is ingegaan. Dat wil niet zeggen dat hier geen aandacht voor is geweest, want dit is wel vastgelegd en meegenomen in het ontwerpproces.

Een volledig overzicht van de geleverde input is terug te vinden in de volgende bijlagen:

- Bent u benieuwd naar de presentaties van de werkgroepen? Zie bijlagen J.1.1 t/m J.1.13
- Bent u benieuwd naar de gespreksverslagen van de werkgroepen? Zie bijlagen J.2.1 t/m J.2.14

De 1 op 1 gesprekken met ondernemers lopen nog en de besproken informatie is vertrouwelijk. De gespreksverslagen van deze gesprekken zijn daarom niet opgenomen in de bijlagen. Deze zijn wel reeds gedeeld met de ondernemers die het betreft.

Tijdens de participatie zijn verschillende ontwerpopgaven besproken. Deze input is vastgelegd in verslagen en waar mogelijk in ontwerputgangspunten meegenomen. Niet alles kan meegenomen worden. De behoeften en ontwerpeisen kunnen uiteenlopen. Daarbij is de fysieke ruimte in veel gevallen beperkt.

7. Bijlagen

Tijdens het opstellen van de participatieverantwoording zijn nog niet alle opgestelde verslagen definitief. Bijvoorbeeld omdat nog niet alle reacties zijn binnengekomen. Voor de betreffende bijlage welke nog niet definitief zijn is dat aangegeven.

Presentaties

- J.1.1 Presentatie 1^e Participatiebijeenkomst Verkeersonderzoek
- J.1.2 Presentatie 2^e Participatiebijeenkomst Verkeersonderzoek
- J.1.3 Presentatie Werksessie 1 Den Haag
- J.1.4 Presentatie Werksessie 1 Leidschendam-Voorburg
- J.1.5 Presentatie Werksessie 1 Leidschendam-Voorburg (Extra)
- J.1.6 Presentatie Werksessie 2 Den Haag
- J.1.7 Presentatie Werksessie 2 Leidschendam-Voorburg
- J.1.8 Presentatie Werksessie 2 Rijswijk
- J.1.9 Presentatie Werksessie 3 Den Haag
- J.1.10 Presentatie Werksessie 3 Leidschendam-Voorburg
- J.1.11 Presentatie Werksessie 3 Leidschendam-Voorburg (Extra)
- J.1.12 Presentatie Werksessie 3 Rijswijk
- J.1.13 Presentatie 3^e Participatiebijeenkomst Verkeersonderzoek

Verslagen

- J.2.1 Verslag 1^e Participatiebijeenkomst Verkeersonderzoek
- J.2.2 Verslag 2^e Participatiebijeenkomst Verkeersonderzoek
- J.2.3 Verslag Werksessie 1 Den Haag
- J.2.4 Verslag Werksessie 1 Leidschendam-Voorburg
- J.2.5 Verslag Werksessie 1 Leidschendam-Voorburg (Extra)
- J.2.6 Verslag Werksessie 1 Rijswijk
- J.2.7 Verslag Werksessie 2 Den Haag
- J.2.8 Verslag Werksessie 2 Leidschendam-Voorburg
- J.2.9 Verslag Werksessie 2 Rijswijk
- J.2.10 Verslag Werksessie 3 Den Haag (CONCEPT)
- J.2.11 Verslag Werksessie 3 Leidschendam-Voorburg (CONCEPT)
- J.2.12 Verslag Werksessie 3 Leidschendam-Voorburg - Extra (CONCEPT)
- J.2.13 Verslag Werksessie 3 Rijswijk (CONCEPT)
- J.2.14 Verslag 3^e Participatiebijeenkomst Verkeersonderzoek (CONCEPT)