

Nota van Beantwoording

Voorontwerp

Verlengde Velostrada Schakel 2

Toelichting inspraakprocedure



Op 4 juli 2023 heeft het college van burgemeesters en wethouders van zowel de gemeente Leidschendam-Voorburg als van de gemeente Den Haag, het concept voorontwerp Verlengde Velostrada schakel 2 (onderdeel No Regret) vrijgegeven voor inspraak (Den Haag RIS 316056 / Leidschendam-Voorburg dossier 3060). De inspraakprocedure liep van 21 augustus t/m 2 oktober 2023. De ontwerptekeningen en het collegebesluit lagen ter inzage op het stadhuis en zijn gepubliceerd op internet van beide gemeentes.

Op 4 september 2023 is een inloopbijeenkomst georganiseerd waar 29 geïnteresseerden naar toe zijn gekomen; zij waren allen positief over de plannen om de Verlengde Velostrada te realiseren. Voor deze bijeenkomst zijn 1533 uitnodigingbrieven verstuurd naar de omgeving en zijn de verschillende stakeholders uitgenodigd waarmee eerder al contacten waren geweest. Tijdens de inspraakperiode zijn in totaal 17 reacties ontvangen (8 mensen hebben vragen tijdens de inloopbijeenkomst op een reactieformulier ingediend en 9 mensen/organisaties hebben schriftelijk een zienswijze ingediend). De indieners van deze reacties krijgen deze nota van beantwoording samen met het collegebesluit toegestuurd (per e-mail), nadat deze zijn vastgesteld in beide colleges.

In onderstaande tabel staan de ontvangen reacties met daarachter het antwoord van de gemeentes weergegeven. De reacties hebben niet geleid tot wijzigingen van het ontwerp.

Bijlage Nota van beantwoording ingekomen zienswijzen

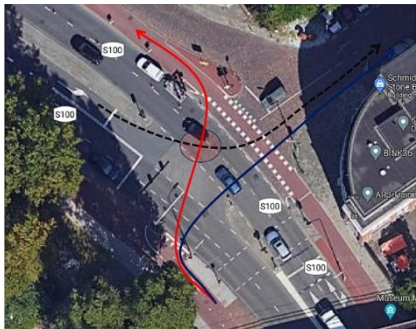
Zienswijzen met betrekking tot het gehele tracé

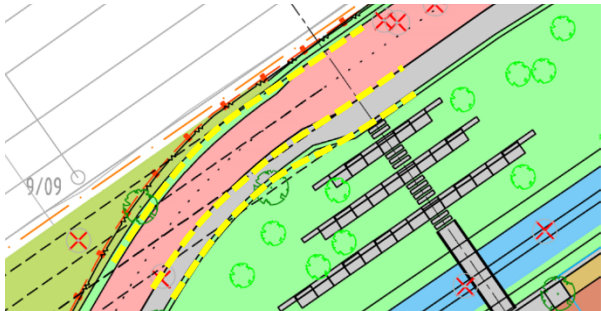
Ontvangen reactie	Antwoord
In het Voorontwerp lees ik dat bij de Von Geusaustraat bos vervangen wordt door gras om de sociale veiligheid te verhogen. Dit juich ik van harte toe. Ik hoop dat er in de rest van het ontwerp ook rekening gehouden wordt met de sociale veiligheid (dus lage vegetatie en een overzichtelijke route), zodat voor vrouwen deze oversteek ook in het donker veilig is en zo een alternatief kan zijn voor het onveilige en onoverzichtelijke tunneltje bij de Schenkkade dat nu onder het spoor doorloopt	Langs het fietspad komt voldoende verlichting, en het fietspad is voldoende breed om goed zicht te hebben op andere gebruikers. Verder verwachten we dat er veel gebruik wordt gemaakt van deze nieuwe fietsroute, daardoor is er ook een vorm van sociale controle. Een hoogwaardige goed beheerde inrichting met voldoende verlichting moet ervoor gaan zorgen dat de route ook in de avonden aantrekkelijk is en blijft.
Komen er voorrangstekens op de weg bij kruisende fietspaden?	Als bestuurders (fietsers en/of automobilisten) voorrang moeten geven aan bestuurders op een kruisende weg komen er zogenaamde haaientanden op de weg. Echter als de voorrang wordt geregeld met een uitritconstructie, dan worden geen voorrangstekens (haaientanden) op de weg aangebracht. Dit is wettelijk zo vastgelegd. Bij de aansluiting op de Von Geusaustraat bovenaan het viaduct komen wel voorrangstekens voor het wegverkeer, fietsers hebben hier voorrang. Bij de kruising met de Wilhelminalaan hebben fietsers op de Velostrada geen voorrang. Dit wordt vormgegeven met een uitritconstructie. Dus hier komen geen voorrangstekens op de weg.
In de CID herinrichting werd gesproken over de mooie bomen in het talud van station Laan van NOI, deze zouden behouden blijven. Is dat ook het geval bij de Velostrada?	De aanleg van de Verlengde Velostrada heeft geen gevolgen voor de bomen in het talud van station Laan van NOI. De bomen die wel vanwege de Verlengde Velostrada verwijderd moeten worden, staan voor een groot deel in het talud langs de spoorbaan bij Bink36 en de Von Geusaustraat. Op dit talud is het fietspad gepland en kunnen de bomen niet gehandhaafd blijven. Bij de oprit/afrit aan de Binckhorstzijde wordt het fietspad op een talud gelegd waar nieuwe bomen worden geplant. Het aantal bomen dat geplant wordt is evenveel als dat verwijderd wordt. In de volgende projectfase worden de bestaande bomen nader onderzocht op verplantbaarheid. De bestaande bomen die verplant kunnen worden krijgen dan een nieuwe plek langs het tracé.
Is de Velostrada volledig toegankelijk voor mensen die afhankelijk zijn van een hulpmiddel, zoals aangepaste (driewiel)fiets, elektrische rolstoel of scootmobiel.	De Velostrada is toegankelijk voor mindervaliden. De hellingen zijn zo optimaal mogelijk ingepast, maar de ruimte is beperkt, ook door het toekomstige tram-tracé die nog ingepast moet worden aan de Binckhorstlaan. De maximale helling zal tussen de 4,3 en 5 % liggen. Daarnaast maakt

	de Velostrada ook gebruik van de bestaande helling van de Von Geusaustraat naar het viaduct over de A12. Deze helling is ook 4.2%.																						
In de bijlagen staat op de tekeningen (bovenaan) aangegeven dat op verschillende plekken dwarsprofielen (aangeduid met DWP) zijn gemaakt. Maar nergens zijn die dwarsprofielen in de stukken te zien.	De dwarsprofielen waren bij de inloopbijeenkomst in te zien, en ook toegezonden aan een aantal mensen die hier om vroegen.																						
De nummering van de afbeeldingen klopt niet in de rapportage. Er zijn twee afbeeldingen met nummer 8	Excuses daarvoor. Dat is aangepast.																						
Heel goed dat er gewerkt is met dwarsdoorsneden van huidige situatie en nieuwe situatie. Maar bij geen van de dwarsdoorsneden is de optelsom van de afmetingen in de oude situatie hetzelfde als de optelsom van de afmetingen in de nieuwe situatie. Daardoor zijn oude en nieuwe situatie niet goed met elkaar te vergelijken	Excuses daarvoor. In de definitieve VO stukken is dit aangepast.																						
Er wordt geschreven dat bomen die gekapt worden eventueel teruggeplaatst worden. Dat moet veranderd worden in herplantplicht. Dus dat er in de nieuwe situatie netto niet minder bomen in het gebied staan. Er moeten eigenlijk gewoon meer bomen komen.	Hier wordt bedoeld dat de bomen die weg moeten eerst onderzocht worden op verplantbaarheid. Als ze verplantbaar zijn, dan worden deze binnen het werk of ergens anders herplant. Er worden in totaal net zoveel bomen geplant als verwijderd. Hieronder het overzicht van de verwijderen en te planten bomen: <table border="1"> <tr> <td colspan="2">Bomenbalans:</td> </tr> <tr> <td>- Bink 36</td> <td>-33</td> </tr> <tr> <td>- Von Geusaustraat</td> <td>-12</td> </tr> <tr> <td>- Van Alphenstraat</td> <td>-6</td> </tr> <tr> <td>- Totaal</td> <td>-51</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Aanplant</td> </tr> <tr> <td>- Bink 36</td> <td>+41</td> </tr> <tr> <td>- Wilhelminalaan</td> <td>+1</td> </tr> <tr> <td>- Van Alphenstraat</td> <td>+9</td> </tr> <tr> <td>- Totaal</td> <td>+51</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Saldo 0</td> </tr> </table>	Bomenbalans:		- Bink 36	-33	- Von Geusaustraat	-12	- Van Alphenstraat	-6	- Totaal	-51	Aanplant		- Bink 36	+41	- Wilhelminalaan	+1	- Van Alphenstraat	+9	- Totaal	+51	Saldo 0	
Bomenbalans:																							
- Bink 36	-33																						
- Von Geusaustraat	-12																						
- Van Alphenstraat	-6																						
- Totaal	-51																						
Aanplant																							
- Bink 36	+41																						
- Wilhelminalaan	+1																						
- Van Alphenstraat	+9																						
- Totaal	+51																						
Saldo 0																							
Naast de hellingbaan is een lift gewenst geschikt voor lange scootmobiel en brancards.	De Velostrada is toegankelijk voor mindervaliden. De hellingen zijn zo optimaal mogelijk ingepast, maar de ruimte is beperkt, ook door de trambaan die nog ingepast moet worden aan de Binckhorstlaanzijde. De maximale helling zal tussen de 4,3 en 5 % liggen. Toepassing van een lift is geen onderdeel van de scope van het project.																						
Velostrada fantastisch! Wens voor meer goede verbindingen naar de omgeving voor de fiets.	Dank voor uw reactie.																						

Zienswijzen met betrekking tot het tracédeel in Den Haag/Binckhorst

Ontvangen reactie	Antwoord
-------------------	----------

Het fietspad Binckhorstlaan vanaf Bink36 tot de ingang van de tunnel zou twee richtingen moeten worden. Dan hoeft je niet meer twee keer over te steken als je bijvoorbeeld naar de Mercuriusweg moet.	In het kader van de aanleg van de tram langs de Binckhorstlaan wordt gekeken naar de inpassing van een tweerichtingsfietspad op het deel tussen Bink36 en Mercuriusweg.
<i>Reactie Fietsersbond Den Haag</i>	
<i>Aansluiting op Binckhorstlaan</i> Het begin en einde van het fietspad van de Verlengde Velostrada sluit aan op het parkeerterrein/uitrit van BINK36. In de toelichting staat dat de aanpassingen aan het kruispunt en de verkeersregelininstallatie op de Binckhorstlaan verder zullen worden onderzocht en uitgewerkt in de volgende projectfase. Gewenst daarbij is een directe aansluiting van de Velostrada op de fietspaden langs de Binckhorstlaan met prioriteit in de verkeerslichtenregeling voor fietsers van en naar de Velostrada.  Daarbij merken we nog op dat <i>op dit moment</i> de regeling van de VRI o.i. een tekortkoming kent. Fietsers die op de Binckhorstlaan richting stad rijden op het <i>linker</i> (twee-richtingen) fietspad moeten ter hoogte van BINK36 oversteken omdat het tweerichtingen-fietspad aan de zuidwest-kant van Binckhorstlaan daar ophoudt. Het licht voor fietsers heeft tegelijk groen met het licht voor autoverkeer uit het centrum linksaf naar BINK36. Dat is geen (groot) probleem voor fietsers die óók naar BINK36 moeten. Wel behoren er o.i. kanalisatiestrepen te zijn om fietsers en auto's te scheiden. De fietsers echter die aan de rechterzijde het fietspad vervolgen (rode lijn in bijgaande afbeelding) hebben echter een conflict met de auto's richting BINK36. Die laatste beweging is volgens ons in de regeling over het hoofd gezien. Dit zou al op korte termijn hersteld kunnen en moeten worden.	De verkeerslichtenregeling is onderdeel van de uitwerking van de (tijdelijke) gelijkvloerse oversteek. Daarbij worden de mogelijkheden gezien om fietsers meer gelegenheid en tijd te geven om de Binckhorstlaan over te steken. Het geleiden van het fietsverkeer met kanalisatiestrepen zal worden gezien met de beheerder van het kruispunt. Zo mogelijk wordt aanvullende markering aangebracht. Om fietsers richting het centrum conflictvrij van het autoverkeer naar BINK36 te regelen vraagt een ingrijpende aanpassing van de kruising. Voor de Velostrada is dit een tijdelijke situatie, zolang Schakel 3 nog niet is gerealiseerd. Dit tijdelijke karakter rechtvaardigt niet een grootschalige en ingrijpende aanpassing van de kruising. Dergelijke aanpassingen zijn echter wel in beeld voor de inpassing van het tramtracé ter plaatse van de spooronderdoorgangen. Daarop wordt nu gestudeerd en het zal medio 2025 duidelijk worden hoe de tram daar zal worden ingepast, inclusief de fiets-, loop- en auto-infrastructuur. Vooruitlopend op deze structurele aanpassing van deze verkeerssituatie over enkele jaren, wordt nu volstaan met een regeltechnische aanpassing van de huidige verkeerslichten.
<i>Traject Binckhorstlaan spoorlijn Den Haag Utrecht</i> In het ontwerp is een helling opgenomen tussen de 4,3 en 5 %. Dit hellingspercentage wordt steiler dan gewenst (ca 4%) genoemd.	Dit hellingspercentage is steiler dan gewenst, maar voor nu het meest haalbaar. Leidend zijn de richtlijnen uit het Handboek Openbare Ruimte van de gemeente Den Haag met een maximum van 4%. De streefwaarden van het CROW worden, waar mogelijk, toegepast.

Volgens de richtlijn van de CROW is de streefwaarde onder normale omstandigheden (gewenst) geen 4% maar minder dan 2%. Door het te overwinnen hoogteverschil bij de spoorlijn (5,60m), de bestaande hoogte bij de A12 (4,60m) en de bestaande hellinglengten is het niet mogelijk om hier minder steile hellingen te realiseren. Wanneer duidelijk is waar precies het HOV-tracé komt te lopen moet bezien worden of de helling nog iets verlengd kan worden (en dus minder steil), aangezien vooralsnog is uitgegaan van de hiervoor meest ongunstige ligging van het HOV-tracé.	Echter in een binnenstedelijk ontbreekt daar vaak de ruimte voor. De beschikbare lengte van de helling tussen het bestaande spoor Den Haag Centraal – Utrecht en de Binckhorstlaan is beperkt. Daarnaast is er hoogte nodig om het spoor te kunnen kruisen. Verder is er rekening gehouden met de benodigde ruimte voor de inpassing van het te ontwikkelen tram-tracé en is er ruimte gereserveerd voor de inpassing van schakel 3 van de Verlengde Velostrada. Vanwege veiligheidsaspecten is het wenselijk om minimaal 20 meter voor een kruising, een vlak stuk in het tracé te hebben. Daarbij maakt de Velostrada gebruik van de bestaande helling van de Von Geusaustraat naar het viaduct over de A12. Deze helling is ook 4.2%.
Wel betekent dit o.i. dat de eerste gelegenheid aangegrepen moet worden om de ongelijkvloerse kruising van de Binckhorstlaan te realiseren. Dit is de zgn. Schakel 3 van de Velostrada. In het besluit tot vrijgave van de inspraak over Schakel 2 wordt daarover gesteld: <i>“Op langere termijn, na realisatie van de nieuwe HOV-lijn langs de Binckhorstlaan wordt schakel 3 uitgewerkt, een ongelijkvloerse kruising van de HOV-baan en de Binckhorstlaan.”</i> Hier zijn wij het niet mee eens. Voor de HOV-baan zal een nieuwe onderdoorgang onder het spoor moeten worden gerealiseerd, en het is dus wenselijk, en ook efficiënter, om <i>tegelijkertijd</i> het fietsviaduct over die baan en de Binckhorstlaan te realiseren, en dat niet pas <i>na</i> de realisatie van HOV-lijn uit te gaan werken.	Het streven van de gemeente is ook om schakel 3 in samenhang met het tram-tracé uit te werken. Schakel 3 kan op z'n vroegst gelijktijdig met het tram-tracé gerealiseerd en in gebruik genomen worden.
 <i>De aansluiting op het spoorviaduct</i> Het fietspad op de helling is smaller dan dat op het te realiseren viaduct. De overgang daarvan is o.i. niet erg logisch vormgegeven. Dat zou in het ontwerpproces vloeiender gemaakt moeten worden, zoals bijvoorbeeld volgens de gele stippellijn op bijgaande schets.	In de vervolgitwerking van het ontwerp zal het verloop van het fietspad ter plaatse van de aansluiting op de helling nader worden bezien en zoveel als mogelijk verder geoptimaliseerd worden.

<i>Von Geusaustraat/Pompe van Meerdervoortstraat</i> De verlengde Velostrada is hier uitgevoerd als fietsstraat en heeft daarom voorrang op de kruising met de Spoorstraat. Ook hier is de bestaande helling (4,2%) groter dan de richtlijn van het CROW (2%). Aangezien die hellingen in een afwisselend linkse en rechtse bocht lopen, er grote snelheidsverschillen kunnen ontstaan én er op dat gedeelte ook zwaar verkeer voor kan komen, vindt de Fietzersbond het beter het dwarsprofiel m.n. in de bochten breder uit te voeren, met een duidelijk zichtbare middenmarkering.	De middenmarkering is onderdeel van het profiel voor de fietsstraat in twee richtingen. In de uitwerking van het Definitief Ontwerp zal worden gekeken naar verdere optimalisaties van het ontwerp, waarbij de grote snelheidsverschillen vanwege de helling een aandachtspunt zijn richting het Definitief Ontwerp. De fietsstraat is op dit deel al breder (6 meter) dan elders vanwege de bochten en mogelijke aanwezigheid van vrachtverkeer richting de Tennet/ProRail locatie.
<i>Reactie Bink36</i>	
VGM BINK36 is eigenaar en exploitant van het multifunctionele complex (bedrijfsverzamelgebouw) gelegen aan de Binckhorstlaan 36 te Den Haag, de voormalige werkplaats van KPN en PTT. Hierin verhuurt BINK36 450 ruimtes aan 336 bedrijven met verschillende bedrijfstypologieën: creatieve hotspots, start-ups, scale-ups, architectenbureaus, tech gerelateerde bedrijven, digitale designbureaus, fitness-centra en sportschool, horeca en overige kantoren. Totaal zijn er 3000 personen werkzaam voor alle bedrijven. BINK36 heeft in de betreffende documenten gelezen dat de gemeente voornemens is om de Velostrada te plaatsen over mijn parkeerplaats (mijn eigendom). Nu is dit een tijdelijke oplossing want na een paar jaar zal het fietspad doorgetrokken worden over de Binckhorstlaan heen.	De realisatie van de Verlengde Velostrada, schakel 2 vindt grotendeels plaats op grond van de gemeentes Den Haag en Leidschendam-Voorburg, van Railinfratrust (ProRail) en TenneT. Er is circa 200m2 grond van Bink36 nodig voor de realisatie. De grond van de gemeente Den Haag wordt op dit moment verhuurd aan Bink36 en is in gebruik als parkeerterrein, rijweg, groenstrook en fietsenstalling. In tegenstelling tot het gestelde gaat het niet om een tijdelijke situatie waar het de opgang naar de Velostrada (Schakel 2) betreft vanaf de openbare toegangsweg tussen terrein BINK36 en Binckhorstlaan. Want ook na de realisatie van Schakel 3 (ongelijkvloers kruisen van de Binckhorstlaan door de Velostrada) blijft deze verbinding voor fietsers en voetgangers bestaan en nodig voor onder andere de bestemming Bink36.
Nu raakt dit mij direct in het uitoefenen van mijn bedrijfsverzamelgebouw. Er worden 43 parkeerplaatsen afgenomen zonder hier enige compensatie en er wordt niet gesproken over oplossingen, het is mijn probleem en ik moet het maar uitzoeken. Ik huur dit terrein gedeeltelijk van de gemeente. Maar hier wordt wel mijn parkeerquota op berekenend. Hoe wordt hier mee omgegaan in de toekomst?	In de gemeente Den Haag wordt voor de parkeerbehoefte van een gebouw uitgegaan van parkeernormen. Deze zijn gebaseerd op de ervaringscijfers met de parkeerbehoefte voor specifieke functies en op de ligging van die functie in een stedelijk gebied. De parkeernormen voor Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen was volgens de oude norm 0,6 parkeerplaats per 100 vierkante meter bruto vloeroppervlak (bvo). Volgens de sinds 7 oktober 2020 vigerende parkeernormen voor CID Binckhorst is de norm van 0,6 als maximum vastgesteld in plaats van minimum parkeernorm. Het huidige programma van BINK36 beslaat circa 40.000 m2 bvo. Conform de (oude) norm van 0,6 p.p./100 m2 bvo zijn er volgens de oude normen minimaal 240 parkeerplaatsen nodig. Op het terrein van BINK36 zijn circa 385 parkeerplaatsen aanwezig. Een afname met 43 parkeerplaatsen zal niet leiden tot een op te leggen verplichting tot compensatie, gelet op

	het (theoretisch) surplus aan parkeercapaciteit. In het kader van de beoogde mobiliteitstransitie voor CID Binckhorst past het ook om meer in te zetten op Openbaar Vervoer, lopen en fiets in plaats van de auto. Maatregelen zoals de Velostrada dragen er mede aan bij dat de Binckhorst beter bereikbaar wordt met de fiets en te voet, waardoor het autogebruik voor ritten met een herkomst of bestemming in CID en Binckhorst verder zal afnemen. Ook omdat er naast fiets- en voetgangersvoorzieningen uitbreiding van Openbaar Vervoer gerealiseerd wordt, zoals de aanleg van de trambaan langs de Binckhorstlaan-Lekstraat.
Er wordt nu een fietspad aangelegd voor 5.000 fietsers per dag. Hiervoor moet een fietsenstalling voor 2.000 fietsers voor wijken en alle parkeerplaatsen.	In beginsel worden er zo'n 5.000 fietsers verwacht die gebruik gaan maken van de Velostrada Schakel 2. Na realisatie van de Velostrada Schakel 1 (brug over de Trekvlief in het verlengde van het Trekvliefplein) en als sluitstuk Schakel 3, neemt het aantal fietsers op de Velostrada verder toe en wordt een intensiteit van 10.000 per dag verwacht. De fietsenstalling die moet wijken heeft geen capaciteit van 2.000 fietsen, maar biedt ruimte voor circa 300 fietsen. Verplaatsing van deze fietsenstalling of een alternatief dat nieuw gerealiseerd wordt, kan - afhankelijk van de gekozen plek - ten koste gaan van parkeerplaatsen voor de auto. Tegelijkertijd biedt een nieuw te realiseren fietsenstalling ook optimale kansen om een grotere capaciteit van de nieuwe fietsenstalling te realiseren. Dat past ook bij de visie op mobiliteit in CID en Binckhorst, waar fietsen belangrijker wordt dan autogebruik. De gemeente zal in overleg met Bink36 onderzoeken of een nieuwe fietsenstalling meegenomen kan worden bij de realisatie van de Velostrada.
Daarnaast zijn de totale project kosten 137 miljoen voor 1,8 miljoen fietsers per jaar. U begrijpt dat ik dit geen realistisch project vind voor zoveel geld met die aantallen fietsers.	De kosten van realisatie van dit project zijn 18,5 miljoen euro. Het genoemde bedrag van 137 miljoen betreft het gehele No-Regret maatregelen pakket, waar de Verlengde Velostrada schakel 2 één van de projecten uit is.
Daarnaast ben ik geen voorstander van de betonnen tribune met een brug naar de BINK36 toe. De eerste ontwerpen die ik heb gezien waren een veel betere en mooiere oplossing, maar nu blijkt er te zijn gekozen voor de oplossing van goedkope betonnen platen. Helaas zullen mijn huurders hier geen gebruik van gaan maken omdat dit een ideale slaapplek zal zijn voor zwervers en junks, wat niet dagelijks schoongemaakt zal gaan worden, waardoor dit resulteert in een zeer vieze plaats worden met	Sociale veiligheid is inderdaad een punt van aandacht, zeker de eerste periode. Om dit te borgen is er rekening gehouden met een aantal aspecten. Dit betreft o.a. goed overzicht middels een ruim profiel, groene inpassing en verlichting. Daarnaast wordt er thv Bink36 een Binckplek ingezet; een verblijfsplek voor de Binckhorst. Tegen het spoortalud is een tribune ontworpen, met ideale bezonning. Tbv bruikbaarheid en levensduur is deze uitgevoerd in beton en is

afval drugsspuiten en uitwerpselen. Het is een afgelegen plek waar geen handhaving zal gaan plaatsvinden. Daarnaast zal hier geluidsoverlast ontstaan door hangjongeren voor de huurders van de BINK36. Op papier is dit een zeer mooi plaatje maar in de werkelijkheid zal dit het tegenover gestelde zijn. Ik verwacht dat Politie Laak ook niet heel positief tegenover deze ontwikkeling staat	bedoeld voor passanten (Velostrada) en mensen die wonen en of werken in de Binckhorst. Deze verblijfsplek is nodig om de route te begeleiden en juist veilig te maken.
--	--

Zienswijzen met betrekking tot het tracédeel in Voorburg Noord

Ontvangen reactie	Antwoord
De aansluiting van de Van Alphenstraat op de Laan van NOI is momenteel al slecht en niet geschikt voor een hoog volume fietsers. Er wordt niets verduidelijkt over deze aansluiting, naar mijn mening is dat essentieel. Dus waarom niet?	Dit kruispunt valt buiten het huidige plan. Mogelijke aanpassingen aan het kruispunt volgen later. Dit wordt meegenomen in de gebiedsontwikkeling rond het station Laan van NOI.
Met alle elektrische fietsen, wordt het niet eenvoudig om vanuit Voorburg Noord naar Station Laan van NOI, de Van Alphenstraat over te steken als voetganger. Waarom staat er niet iets eenvoudigs als een zebrapad gepland voor de voetgangers?	Er staat een verhoogd plateau gepland op deze locatie, om het verkeer af te remmen en te attenderen op overstekende voetgangers. Een zebrapad is op dit type weg niet nodig. Ook met de hoeveelheid fietsers die wordt verwacht, blijft er voldoende gelegenheid voor voetgangers om over te steken.
Momenteel staan er regelmatig auto's in de Van Alphenstraat om mensen op te pikken, in de plannen zie ik geen Kiss&Ride gepland bij het station. Wordt hier nog naar gekeken?	Het is wenselijk om Kiss&Ride alleen in te passen aan de voorzijde van het station. Dit is duidelijker en voorkomt ook verkeersonveilige keerbewegingen (vanwege het éénrichting verkeer) op de fietsstraat of onnodig zoekverkeer door de wijk. Kiss&Ride nemen we daarom mee bij de plannen voor de stationsontwikkeling aan de Haagse zijde van Laan van NOI.
De nieuwe parkeerplekken niet dichte bestrating, maar open (grastegels)	Bij de uitwerking naar Definitief Ontwerp wordt dit verzoek meegenomen.
Kan ik straks nog in- en uit mijn parkeerplaats rijden? Hoek van de Koningin Wilhelminalaan en de Pompe van Meerdervoortstraat.	Ja, hier is in het ontwerp rekening mee gehouden.
Blijft de Pompe van Meerdervoortstraat open voor auto's in beide richtingen?	Ja, dit blijft zoals het nu is.
Aan welke kant van de Pompe van Meerdervoortstraat komt het verhoogde deel voor parkeerplekken voor auto's?	Aan de oostkant waar nu de geparkeerde auto's ook staan.
Blijft de Spoorstraat open voor auto's, in één richting, zoals het nu is?	Ja, dit blijft zoals het nu is.
Graag aandacht voor container opstelplaats, waar het huisvuil wordt aangeboden ter plaatse van de ingang van ons complex. Als de afvalcontainers buiten staan, ontstaat er mogelijk een gevaarlijke situatie voor fietsers, aangezien zij een uitkomende auto niet kunnen zien aankomen. Wellicht kunnen de containers op de ophaaldag worden gesitueerd ter plaatse van het Alphagebouw 63 (tussen 2 uitritten).	Voor de huidige situatie bekijken we graag met u ter plaatse of dit idee mogelijk is. Daarnaast nemen we dit aandachtspunt mee bij de verdere uitwerking van het ontwerp.
Station Laan van Noi -Voorburg heeft een kleine kiss & ride nodig, zodat halen en brengen de automobilisten het nieuwe fietspad niet blokkeren.	Het is wenselijk om Kiss&Ride alleen in te passen aan de voorzijde/Haagse zijde van het station. Dit is duidelijker en voorkomt ook

Dit gebeurt nu ook al. Ik snap dat Qpark en ProRail hier geen zin in hebben, maar dit gaat problemen veroorzaken.	verkeersonveilige keerbewegingen (vanwege het éénrichting verkeer) op de fietsstraat of onnodig zoekverkeer door de wijk. Kiss&Ride nemen we daarom mee bij de plannen voor de stationsontwikkeling Laan van NOI.
Zonder context is het doel van deze route door een smalle woonstraat moeilijk te begrijpen. Na uitleg op de inloopavond begrijp ik context wat meer. Het nut voor inwoners van Voorburg is afhankelijk van de attractiviteit van de Binckhorst aan de andere kant, want er is nu geen verbinding tussen de twee wijken. De entree van de route naar de fietsbrug vanuit Voorburg is wel erg verscholen.	De Velostrada verbindt niet alleen Voorburg Noord met de Binckhorst, maar verbindt ook Voorburg met het Laakkwartier, Centrum en station Hollands Spoor en is onderdeel van de regionale fietsroute tussen Leiden en Den Haag. Met een eenduidige vormgeving en routeverwijzing wordt de herkenbaarheid van de Velostrada zo optimaal mogelijk vormgegeven.
Zo snel mogelijk realiseren (los van het al 10 jaar durende project Laan van NOI Station). Ik had gehoopt dat het fietstraject langs de spoorlijn zou lopen. Kruispunt bij v Geusastraat – Pompe van Meerdervoortstraat blijft een bottle neck.	Op het kruispunt Von Geusastraat/ Pompe van Meerdervoortstraat worden de zijwegen middels uitritconstructies aangesloten om de voorrang goed te regelen. De Velostrada heeft hier voorrang op het verkeer uit de zijstraten.
<i>Reactie Fietzersbond Leidschendam-Voorburg</i>	
<i>Fietsstraat Van Alphenstraat</i> Een knelpunt is de overgang van tweerichtingen naar eenrichting autoverkeer bij de in- en uitgang van het P&R parkeerterrein. Auto's van bewoners, bezoekers en afzetten van reizigers maken hier voor fietsers onveilige en hinderlijke achteruitrijdende keerbewegingen. Opties voor verbetering zijn een keerlus, volledig eenrichtingsverkeer in de Van Alphenstraat en verplaatsing van de ingang van het P&R- terrein.	Het is wenselijk om Kiss&Ride alleen in te passen aan de voorzijde/Haagse zijde van het station. Dit is duidelijker en voorkomt ook verkeersonveilige keerbewegingen (vanwege het éénrichting verkeer) op de fietsstraat of onnodig zoekverkeer door de wijk. Kiss&Ride nemen we daarom mee bij de plannen voor de stationsontwikkeling. Ook een eventuele verplaatsing van de ingang van het P&R-terrein is onderdeel van de stationsontwikkeling Laan van NOI.
<i>Kruising verlengde Velostrada en Koningin Wilhelminalaan</i> De Velostrada is een hoofd fietsroute. Hierbij worden hoge eisen gesteld aan de doorstroming en het comfort van fietsers. Om die reden is het gewenst om overstekende fietsers hier voorrang te verlenen. Opties hierbij zijn (plaatselijke) verlaging van de snelheid van het autoverkeer op de KW-laan naar 30km/u ondersteund met een plateau, een rotonde met fietsers in de voorrang of verkeerslichten met een gunstige regeling voor fietsers.	De kruising van de Verlengde Velostrada met de Kon. Wilhelminalaan in Voorburg heeft vanuit voorraangsregels en verkeersveiligheid tot gevolg dat deze kruising opnieuw wordt ingericht. Met name vanwege de functie van de Kon. Wilhelminalaan als belangrijke openbaar vervoerroute met meerdere buslijnen, in combinatie met de verkeersintensiteit. is het niet mogelijk en gewenst het fietsverkeer op de Verlengde Velostrada voorrang te geven boven het verkeer op de Kon. Wilhelminalaan. Er worden met het oog op de verkeersveiligheid wel middengeleiders aangebracht om zo een oversteek voor fietsers en voetgangers in twee etappes mogelijk te maken. Verkeerslichten zijn op basis van de te verwachten verkeersintensiteiten niet nodig. Een rotonde is vanwege de te verwachten consequenties voor bomen, parkeren, toegankelijkheid tankstation en Tennet niet verder onderzocht.

Gewenst hellingspercentage In het ontwerp zijn hellingen van 4,2 tot 5%. Bij de Von Geusaustraat 4,2%. Gesteld wordt dat deze percentages iets hoger zijn dan een gewenste helling van 4%. De richtlijn van het CROW gaat voor een helling onder normale omstandigheden uit van een veel lager percentage van minder dan 2%.	De Velostrada maakt hier gebruik van de bestaande rijweg, deze heeft een helling van 4,2%. Een helling van minder dan 4% is inderdaad het streven, maar in de bestaande situatie niet haalbaar.																						
Reactie Bewonersvereniging Voorburg Noord																							
Voor de delen op het tracé in de gemeente Den Haag is geld beschikbaar voor het aanleggen van nieuwe wegen, viaducten en groenstroken. De delen van het tracé in Voorburg moeten het doen met heraanleg en asfalteren. Met de wetenschap dat de bestaande groenstrook aan de van Alphenstraat op korte termijn herontwikkeld gaat worden, waarom wordt hier geen vergroening toegepast in het ontwerp van de Velostrada om zo te voorkomen dat de omgeving alleen maar versteend?	In Den Haag worden nieuwe wegen en een viaduct gerealiseerd omdat die hier ontbreken. Helaas gaat dat hier ten koste van groen. In Voorburg wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande infrastructuur. Hierdoor wordt in Voorburg juist minder groen onttrokken dan in Den Haag. De gemeente Den Haag heeft in de Structuurvisie CID (2021) haar ontwikkelambities voor het gebied rondom station Laan van NOI aangegeven. Hierin zijn ook ambities aangegeven voor de groenstrook aan de Van Alphenstraat. Deze ambities vragen nog een nadere uitwerking in een ontwikkelvisie. Hier zal ook vergroening onderdeel van zijn. Voor het deel van de Velostrada door de Van Alphenstraat is met het oog hierop ervoor gekozen om niet het gehele profiel aan te pakken. Bovendien zou dat mogelijk ten koste gaan van nog meer parkeerplaatsen.																						
Volgens de stukken worden er eventueel bomen teruggeplaatst als verwijderd. Op basis van de tekeningen zijn wij echter een afname van 10 bomen. Waar komen deze terug?	De bomen komen verspreid langs het tracé terug: <table border="1" data-bbox="842 1312 1353 1720"> <tr> <td colspan="2">Bomenbalans:</td> </tr> <tr> <td>- Bink 36</td> <td>-33</td> </tr> <tr> <td>- Von Geusaustraat</td> <td>-12</td> </tr> <tr> <td>- Van Alphenstraat</td> <td>-6</td> </tr> <tr> <td>- Totaal</td> <td>-51</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Aanplant</td> </tr> <tr> <td>- Bink 36</td> <td>+41</td> </tr> <tr> <td>- Wilhelminalaan</td> <td>+1</td> </tr> <tr> <td>- Van Alphenstraat</td> <td>+9</td> </tr> <tr> <td>- Totaal</td> <td>+51</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Saldo 0</td> </tr> </table> Voor het overzicht zie VO-overzichtstekening BH7935-TE-VO-6231	Bomenbalans:		- Bink 36	-33	- Von Geusaustraat	-12	- Van Alphenstraat	-6	- Totaal	-51	Aanplant		- Bink 36	+41	- Wilhelminalaan	+1	- Van Alphenstraat	+9	- Totaal	+51	Saldo 0	
Bomenbalans:																							
- Bink 36	-33																						
- Von Geusaustraat	-12																						
- Van Alphenstraat	-6																						
- Totaal	-51																						
Aanplant																							
- Bink 36	+41																						
- Wilhelminalaan	+1																						
- Van Alphenstraat	+9																						
- Totaal	+51																						
Saldo 0																							
Bij het herinrichten van de Pompe van Meerdervoortstraat, Koningin Wilhelminalaan en van Alphenstraat komen 11 parkeerplaatsen te vervallen. Met name in de van Alphenstraat. Op dit moment is voornamelijk in de avond/nacht de parkeerdruk hier al hoog. Daarnaast zullen de	Bij de gebiedsontwikkeling is parkeren voor zowel de nieuwe bewoners als de huidige bewoners en de bezoekers een belangrijk aandachtspunt. Dit gaat niet alleen om parkeren voor auto's, maar ook om o.a.																						

plannen voor de aangrenzende groenstrook een grote toename van bewoners/gebruikers van dit gebied betekenen. Hoe verhoudt zich dit tot elkaar, en hoe worden toekomstige problemen voorkomen? Is hier een gebiedsvisie voor opgesteld die alle plannen in aanmerking neemt?	fietsen en deelvoertuigen. Een gebiedsvisie moet nog opgesteld worden.
Het eerste deel van de van Alphenstraat van de Koningin Wilhelminalaan is nu en blijft in de plannen eenrichtingsverkeer. Dit is een belangrijke toegangsroute tot station Den Haag laan van Noi. Vele automobilisten gebruiken deze route om nog snel de trein te halen. Hierdoor is de snelheid van veel verkeer hoog. Bestaande zaken als drempels hebben hier geen invloed op. In de nieuwe situatie wordt de weg verbreed en geasfalteerd. De drempels blijven in de huidige vorm bestaan (om de weg ook voor fietsers comfortabel te houden). In de plaats dat de snelheid uit het autoverkeer gehaald wordt, is het juist makkelijker om meer snelheid te maken door verhoogd rijcomfort. Hoe past dit bij een fietsstraat en hoe wordt de veiligheid van fietsverkeer geborgd?	In een fietsstraat is het gemotoriseerd verkeer te gast. Er zullen meer fietsers dan auto's rijden. Automobilisten blijven in principe achter de fietsers (die midden op de rijbaan rijden) en hun snelheid is daardoor laag. Op de momenten dat het aantal fietsers laag is, remmen de verkeersdrempels de snelheid. Het eventueel aanpassen van de verkeerscirculatie om de hoeveelheid en snelheid van het verkeer te beperken, wordt bekeken in het kader van de gebiedsontwikkelingen rondom station Laan van NOI.
Het eenrichtingsverkeer in de van Alphenstraat wordt nu al vaak genegeerd en niet gehandhaafd. Passeren bij tegenliggers resulteert in rare uitwijkmanoeuvres en hard achteruitrijdend verkeer. In de nieuwe situatie wordt de weg breder en blijven de parkeervakken op gelijke hoogte als de straat liggen waardoor passeren gemakkelijker zal worden. Dit zal tegen de rijrichting rijden niet ontmoedigen en juist gemakkelijker maken. Worden hier maatregelen op genomen? Zo ja, welke?	De fietsstraat met tweerichtingsverkeer voor auto's wordt gemaakt met een middenmarkering. De fietsstraat met éénrichtingsverkeer voor auto's wordt gemaakt zonder middenmarkering. Hiermee wordt extra duidelijk waar autoverkeer in één richting is toegestaan. Het aantal fietsers (in twee richtingen en midden op de rijbaan) zal daarnaast groter zijn dan het aantal auto's, hierdoor wordt het tegen de rijrichting in rijden verder ontmoedigd. Het eventueel aanpassen van de verkeerscirculatie om het tegen de richting in rijden te beperken, wordt bekeken in het kader van de gebiedsontwikkelingen rondom station Laan van NOI.
Bij stevige regenval is afwatering in de van Alphenstraat een probleem in de huidige situatie. In de nieuwe situatie gaat de klinkerbestrating vervangen worden door asfalt. Welke maatregelen worden genomen om de afwatering te verbeteren?	De fiets/wandelroute wordt zoveel mogelijk op een lichte helling aangelegd, zodat het regenwater naar de zijkant wordt afgevoerd en in de grond wordt opgenomen. En dus niet via het riool hoeft afgevoerd te worden. Ook de Van Alphenstraat wordt op een lichte helling aangelegd zodat het regenwater afgevoerd wordt richting groen en watergang.
Om de fietsstraat aan de van Alphenstraat met een breedte van 4,5 meter te realiseren, zal het trottoir aan de zijde van de woningen 90cm smaller worden. Hoe gaat het fiets parkeren door bewoners in het eerste deel van de van Alphenstraat (Kon Wilheminalaan tot knik in de van Alphenstraat thv nr 35) bij de bestaande nietjes opgelost worden en blijft de bereikbaarheid van het trottoir door voetgangers gegarandeerd?	Alleen op het breedste deel van het trottoir wordt deze in het ontwerp iets smaller. Het fietsparkeren kan gewoon gehandhaafd worden, waarbij nog voldoende ruimte voor de voetganger gegarandeerd blijft. Op de smallere delen van het trottoir wordt deze verbreed naar de standaardmaat van 2,40m.

Om de fietsstraat aan de van Alphenstraat met een breedte van 4,5 meter te realiseren, zal het trottoir 90 cm smaller worden. Hoe gaat het trottoir aan de zijde van de woningen vanaf van Alphenstraat nr. 35 richting het station bruikbaar blijven? Nu is dit stuk ca 210cm breed, als daar 90cm vanaf gaat wordt dit ca 120cm. De minimale maat voor een trottoir is 180cm breed. Om het trottoir ook bruikbaar te houden voor bijvoorbeeld mindervaliden is een obstakelvrije ruimte van 150cm noodzakelijk. In de stukken staat hier niets over vermeld. Hoe wordt dit opgelost?	Vanaf de van Alphenstraat nr .35 naar het station wordt een standaardbreedte van 2,4m aangehouden. Dus een obstakelvrije ruimte van 1,5m wordt zeker gehaald. De meeste ruimtewinst wordt gehaald tussen de van Alphenstraat 60 - 76 waar het trottoir van 1,5m naar 2,4m gaat.
Hoe toekomstbestendig is het ontwerp en de uitvoering van deze plannen in het licht van de toekomstige upgrade van station Den Haag Laan van Noi (MIRT verkenning Oude Lijn), de extra onderdoorgangen en verhoogde Velostrada langs het spoor die voor extra kruisend voet en fietsverkeer gaan zorgen?	De plannen voor station Den Haag Laan van NOI in het kader van de MIRT verkenning Oude Lijn gaan mogelijk nog enkele jaren duren. Hoe die plannen precies uit gaan pakken is nog onduidelijk. Er moet eerst nog een verkenning plaatsvinden. Het kan zijn dat extra spooronderdoorgangen en een extra fietsroute langs het spoor hier onderdeel van zijn. Het transformeren van de Van Alphenstraat in een fietsstraat zien we daarin als een ingreep waar straks rekening mee gehouden wordt.