

Beeldvormende Raad Leidschendam – Voorburg

Onderwerp: HOV -project

Datum: Dinsdag 4 maart 2025

Tijd: 19:30 – 20:15

Buren van de Binckhorst (v2)

30 mei 2023 werd een raadsbrede motie aangenomen: het Eisenpakket HOV Leidschendam-Voorburg.

De motie eindigde met het volgende aandachtspunt:

“De participatie te borgen d.m.v. een tussen evaluatiemoment in de planningsfase en studiefase”.

De Buren van de Binckhorst hebben de afgelopen twee jaar veel energie gestoken in het planproces tot nu toe. Vele inwoners hebben meegedaan c.q. doen mee in werkgroepen.

De Buren van de Binckhorst hebben t.b.v. de tussen evaluatie door de gemeenteraad een **mid-term review** gemaakt en willen daarmee bijdragen aan een goed en zorgvuldig besluitvormingsproces.

Wij geven in deze bijeenkomst de stand van zaken, benoemen een aantal knelpunten en formuleren een aantal adviezen, waarvan wij u vragen deze mee te nemen in het vervolg van het plan waardoor er meer draagvlak ontstaat en teleurstellingen worden voorkomen.

Buren van de Binckhorst is een platform van vertegenwoordigers van buurten langs het HOV-tracé, uit Rijswijk en Voorburg die het project (kritisch) opbouwend volgen en gevraagd en ongevraagd advies geven. Er is een kernteam van 6 personen, die deel uitmaken van een denktank van 25 personen. Er is een appgroep van ca. 100 deelnemers.

DE STAND VAN ZAKEN.

Wij beperken ons tot een aantal prioriteiten.

1. De scope van het HOV-traject biedt niet voldoende aanknopingspunten om tot goede besluitvorming te komen.
 - De kruisingen aan de kant van de Utrechtsebaan (Oud Voorburg) zijn buiten de scope - gelaten.
 - De gevolgen van de ontwikkelingen van de Westvlietweg en het bedrijventerrein maken geen deel uit van het planproces.
 - De diverse onderzoeken zijn nog niet afgerond en toch worden in de werkgroepen al uitwerkingen gepresenteerd die daardoor niet te toetsen zijn aan de uitkomsten van onder meer de regionale lijnen studie en het dynamische verkeersonderzoek.

- *Het planproces is te veel in stukjes gehakt waardoor integrale afweging moeilijk te maken valt.*
- *De onderzoeksbureaus hebben vaak randvoorwaarden meegekregen, waardoor ontwerpvoorstellen op tafel komen zonder dat de context van het gebied erin is betrokken.*

2 voorbeelden:

- 1. De Binckhorstlaan Voorburg moet over een lengte van 100 meter een vrijliggende trambaan krijgen aldus de randvoorwaarden. [ter info: hiervoor wordt de hele straat van tuin tot tuin, over de hele breedte helemaal opnieuw aangelegd] De logica ontbreekt, want 100 meter verder loopt de tram mee met het verkeer tot aan de Herenstraat Rijswijk.*
- 2. Er wordt vanuit gegaan dat onze inwoners naar de halte op de Maanweg ter hoogte van de verlengde Melkwegstraat gaan om de tram naar Den Haag te nemen. Er wordt daarom een brug gelegd dwars door de beschermde ecologische zone heen. Zij moeten dan hun fiets stallen aan de Overburgkade ter hoogte van de Heeswijkstraat. De logica ontbreekt ook hier. Immers met de fiets naar station Voorburg en dan met de sprinter naar Den Haag. Frequentie is weliswaar lager met de sprinter, maar je bent er sneller. De ontwerpers geven verder aan dat er een hek op het wandelpad wordt geplaatst om doorgaand fietsverkeer te ontmoedigen. Aangezien het wandelpad ook voor rolstoelgebruikers ea toegankelijk moet zijn is het een illusie te veronderstellen dat het niet als een doorgaande fietsroute (incl brommers/fatbikes ed) route naar de tram cq de Binckhorst gebruikt gaat worden.*

Het verkeersonderzoek zoals dat gepresenteerd is bevat verschillende afsluitingen waar in de motie van de Raad ook naar gevraagd is. Het onderzoeksbureau heeft aangegeven dat de vier pakketten met verkeersmaatregelen geen van alle pakketten leiden tot een goede oplossing. Er treden grote waterbed effecten op voor het verkeer. Het onderzoeksbureau vertelde met zoveel woorden dat er geen goede structurele oplossingen mogelijk zijn en dat er naar alternatieven gezocht moet worden.

- *De voorlopige conclusie dringt zich op dat de kruising Maanweg/Westenburgstraat/Regulusweg qua belasting met autoverkeer zo wie zo een ingewikkelde puzzel gaat worden. Belasting van deze kruising met een kruisende tramverbinding is feitelijk onmogelijk. Naast de kruisende tramverbinding met de Westenburgstraat vervalt er ook een opstelstrook richting de A12 ten behoeve van de tram.*
- *De Buren van Binckhorst verbazen zich erover dat, terwijl wij voorstander zijn van goed Openbaar Vervoer, gewerkt wordt met concepten die niet toekomstbestendig zijn en feitelijk oplossingen zijn uit de voorafgaande eeuw. Mogelijk dat de financiële randvoorwaarde toekomstgerichte oplossingen tegenhoudt. Het gewenste openbaar vervoer nu is gekoppeld aan mogelijke doortrekking van de HOV-verbindingen naar Zoetermeer en naar Delft. Terwijl niet duidelijk is en in ieder geval nog moet worden aangetoond of dat verantwoorde investeringen zijn.*

2. De participatie is lange tijd gekenmerkt door eenrichtingsverkeer en was er geen sprake van co-creatie die door de gemeenteraad als belangrijk werd aangegeven. Er worden plannen gepresenteerd en dan mag gereageerd worden. Vaak met een tijdsdruk. Na een brief aan college en raad en de inzet van de projectleider is een nieuwe start gemaakt. Wethouder Keus heeft daartoe ook een brief gestuurd. De bijeenkomst van werkgroep 3 (Voorburg) vlak voor kerst bood weer aanknopingspunten voor een betere participatie. Omdat het proces in stukjes is geknipt blijft het een grote zorg en uitdaging voor de inwoners. Ook de procesgang van de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) "De Vlietlijn en doorontwikkeling Binckhorst" vraagt om meer betrokkenheid van de inwoners maar ook van uw Raad. Een potentieel bureaucratische reactie kan zijn: Uw opmerkingen en suggesties vallen buiten de scope of komen nog aan de orde. Er is onduidelijkheid over de op te stellen **deelvisie Voorburg-West als onderdeel van de integrale visie van de drie gemeenten samen** Zie ook (collegemail 3952 van 26/09/24: "een gebiedsvisie voor het deel van Leidschendam-Voorburg te laten opstellen. Dit om ervoor te zorgen dat Leidschendam-Voorburg alleen over haar gemeentelijke deel een besluit neemt"). Op welke wijze de inwoners en de Raad hierbij betrokken worden is geheel onduidelijk. De Buren van de Binckhorst dringen erop aan dat een geïntegreerde en actuele planning wordt opgesteld waarin ook duidelijk wordt hoe bewoners en op welke wijze zij kunnen participeren. Opgavens aan adviesbureaus moeten daarbij ook openbaar worden om frustraties in de deelsessies te voorkomen.

3. Er loopt een traject van de provincie over het verkeersluw maken van de Westvlietweg en een planstudie door de gemeente Den Haag over bedrijventerrein Westvlietweg. Recentelijk zijn drie modellen openbaar gemaakt, waarin uitbreiding met tussen 3-13ha bedrijven, waaronder een haven worden geschetst. Er is enorme commotie ontstaan bij de betrokken bewoners. Een gesprek met de betreffende wethouder in Den Haag heeft de bewoners zeer verontrust gemaakt en dan drukken wij ons zwak uit. De randvoorwaarden van gemeenteraad Leidschendam-Voorburg zijn ons niet bekend. De drie modellen zijn voor de inwoners aan beiden kanten van de Vliet niet acceptabel. Wij doelen dan op de mogelijke milieucategorie 5 en het onderzoek naar een insteekhaven voor de Haagse Milieu Service. Hoe de Haagse vuilnis en andere (vracht)auto's daar moeten komen is zo wie zo een raadsel. Een afval op- en overslagstation tegenover de nieuwe bewoning aan de Voorburgse kant kan en mag de gemeente Leidschendam-Voorburg niet over haar kant laten gaan.

De Buren van de Binckhorst zijn van oordeel dat in alle gevallen een ontsluiting achterlangs, langs de Utrechtsebaan en onder de A4 door, een absolute randvoorwaarde (echt toekomstgericht) van de gemeenteraad moet zijn.

4. Er leven grote zorgen over de parkeerdruk op Voorburg-West. Een wijk met vele kleine straten en weinig mogelijkheden om op eigen erf te parkeren. De hoge parkeertarieven en lage parkeernorm (nl. bezoekers norm van 0,3 naar 0,1 en voor inwoners reductie parkeernorm met 25-50%) in Binckhorst en regulering van parkeren in Rijswijk en Den Haag leidt tot een verhoogde druk. De inwoners constateren dat het huidige parkeersysteem niet toereikend is en willen dat voor de zomer een richtinggevend uitspraak van de Raad wordt vastgesteld. In de motie van de Raad is hier geen expliciete aandacht aan besteed. Wij vinden het wel een onderdeel van de uitspraken door de Raad over de leefbaarheid.

5. De gemeenteraad vindt het behoud van groen en de verbetering van de Prinses Mariannelaan van groot belang. Al doen de onderzoeksbureaus hun best aan te geven dat er groen terugkomt wanneer er bomen en/of anderszins plaats moeten maken voor het tramtracé, er is weinig inzicht over wat voor een soort groen en wat voor een maatvoering bij bomen gesproken wordt. Inzicht hierin is van belang om de gevolgen voor het ecosysteem (o.a. biodiversiteit) te kunnen beoordelen ten behoeve van het geven van advies. Wat zijn de knelpunten op Voorburgs grondgebied voor verlies, biodiversiteit en waterbergingscapaciteit (Broeksloot-zone, Huygenstraverse). En waar kan compensatie plaatsvinden in het HOV-project? Er zijn geen ‘quick wins’ te verwachten voor de Prinses Mariannelaan (het gedeelte vanaf de kruising vanaf de Binckhorstlaan tot aan de Utrechtse baan) zolang het dynamisch verkeersonderzoek niet bekend is (wordt in april verwacht).

6. Oplopende kosten. Het taakstellende budget voor de Vlietlijn is 573 miljoen (incl. BTW), aangevuld met 167 miljoen uit het zogeheten “no-regret” pakket. Daarmee komt het totaal op 740 miljoen euro. Boven op dit bedrag komen nog onbekende kosten, zoals de ongelijke kruisingen bij de Sporendriehoek en de Supernovaweg, het uitkopen van ondernemers langs het tracé en inflatie. De kosten van het project zullen al snel oplopen tot 1 miljard euro. Laten wij hopen dat de verdubbeling van de kosten voor de onderdoorgang bij de Trekvlietbrug geen indicatie is wat ons te wachten staat. Tegelijkertijd staat het openbaar vervoer onder druk door bezuinigingen (voorjaarsnota) van €120 miljoen van de Rijksoverheid op de doeluitkering.

A. Tussenadvies op basis van Mid-term Review door de Buren van de Binckhorst.

De Buren van Binckhorst zijn zich ervan bewust dat de Raad niet over alle informatie beschikt die de inwoners die hebben geparticipeerd hebben tot nu toe in het HOV-project CID Binckhorst. Inmiddels hernoemd naar Vlietlijn. Wij reiken u op basis van uw eigen motie een evaluatie aan met een advies, dat de ov-lijn versterkt en toekomstbestendig maakt en verzoeken de Raad dit advies parallel te laten uitwerken, zodat er in het vervolg van het planproces een evenwichtige en toekomstbestendige afweging gemaakt kan worden.

Het is niet realistisch om ervan uit te gaan dat er alleen een korte HOV-pendeldienst komt tussen Den Haag CS en de Binckhorst/Voorburg. Deze verbinding zal onderdeel moeten uitmaken van een groter OV-netwerk. Om zo weinig mogelijk neveneffecten te hebben op het regionale OV-netwerk stellen wij voor lijn 15 als basis voor de Vlietlijn te gebruiken omdat zowel de Vlietlijn als lijn 15 qua exploitatie relatief kort zijn. De verbinding zou dan worden:

Lijn 15 komt uit Nootdorp Centrum- via Ypenburg, Herenstraat (Rijswijk), Den Haag HS, Buitenhof- Den Haag Centraal, richting Maanweg en dan dezelfde route terug. De lijn halteert ook in Ypenburg waar lijn 19 richting Delft ook stopt. (De huidige lijn 1 blijft ongewijzigd). Vanuit de Binckhorst kunnen met Lijn 15 op deze manier de OV hub's Den Haag CS, het Haagse centrum en Den Haag HS gemakkelijk worden bereikt. Omdat lijn 15 op de Haagweg komt bij lijn 1 en in Ypenburg bij lijn 19, is er tevens een eenvoudige koppeling met bestaande HOV-verbindingen van en naar Delft en is het in de Binckhorst Plannen opgenomen voornemen om de bestaande route van tramlijn 1 te verleggen via de Binckhorst niet nodig. Dat is gunstig omdat deze omlegging zou zorgen voor vervoer waardeverlies en dat staat nog los van de aanpassingsproblemen en de hoge kosten.

Het eindpunt van lijn 15 bij de Binckhorst kan op verschillende manieren worden vormgegeven:

a. De minst kostbare variant is dat de HOV-lijn stopt bij de Binckhorstbrug en vandaaruit weer teruggaat. Dat kan op twee manieren: hetzij dat een tram op hetzelfde spoor terugrijdt, als het is gekomen en dat op het tweede spoor ook een tram pendelt. In de omgeving van Den Haag CS wordt er dan gewisseld. De andere manier is dat er bij de Binckhorstbrug wordt gewisseld van spoor, maar deze oplossing kost ruimte en is van invloed op de frequentie. (een eerste toekomstige variant, die makkelijk uit te breiden valt)

b. Circle Line: Een variant is om de route van Den Haag CS via de Binckhorstlaan – Zonweg – Melkwegstraat, Maanweg- Binckhorstlaan te leiden. Deze ‘Circle Line’ betekent wel dat er wel wat met de Binckhorstbrug moet gebeuren, de lengte van het spoor langer wordt en het daarom duurder is.

c. De HOV-lijn wordt via de Maanweg doorgetrokken naar station Voorburg. Dit is een gecompliceerde oplossing, waarbij zowel verkeerskundig als op het gebied van bestaande groen- en ecologische zones nog de nodige uitdagingen liggen om dit op een verantwoorde manier te realiseren. Bovendien biedt dit laatste stukje weinig vervoerwaarde (zie Goudappel). Alleen als Station Voorburg weer een intercitystation (niet waarschijnlijk) zou worden, gaat de vervoerwaarde significant omhoog.

Of als in de toekomst besloten zou worden om in het kader van de Koningscorridor het geheel van de A12 en het spoor ondergronds te leggen, dan zou de HOV-lijn daarin kunnen meelopen. Een geboorde tunnel onder Hofwijck en de Vliet door biedt een kans voor een halte aan de andere kant van de Vliet. Een en ander in samenhang met de ontsluiting achterlangs van de Westvlietweg t.b.v. het verkeersluw maken van de Westvlietweg.

B. Alternatieven

Alternatieven in de tijd: NU, STRAKS EN LATER. Alternatieven in modaliteit en inhoud (BUS, TRAM, TRAMTRACE EN ROUTE/LIJN)

C1. Langdurige Tijdelijke Oplossing d.m.v. HOV-kwaliteit E-harmonicabus verbinding

Redenen hiervoor kunnen zijn:

- Vertraging ontwikkeling: Tweede tranche omgevingsplan Binckhorst (+7.500 woningen) loopt vertraging op, wat de OV-bezetting beïnvloedt.
- OV-exploitatie staat onder druk door een bezuiniging Rijksoverheid 120 miljoen ('25).
- Busverbinding: Hoogfrequente HOV-kwaliteit busverbinding (lijn 26 & 28) met 18m e-Citaro (ca. 130 passagiers) op vrije busbanen kunnen 10 jaar volstaan en snel worden ingezet.
- Infrastructuur: Vrije busbaan op de Binckhorstlaan (Mercuriusweg-Zonweg) en tijdelijk fietspad op de Maanweg zijn vastgesteld en worden binnenkort aangelegd.
- Op de Zonweg is een extra vrije busbaan nodig voor toekomstige centrumfuncties.
- Laat buslijnen 26 & 28 in de middag hun reguliere route over de Binckhorst weer rijden.
- Delft-verbinding: De HOV-bus voorziening kan door de Rotterdams baan naar Delft.

- Zowel de ‘Voorburg’- als de ‘Rijswijk/Delft’-lijn eindigen op Den Haag CS (de ‘Rijswijk’-lijn via station Rijswijk); succesvolle **tramlijn 1 blijft ongewijzigd**.

C2. Vlietlijn 2.0: alternatieve lijnvoering Vlietlijn d.m.v. 15

Voor de uitbreiding van de Vlietlijn (van Den Haag Centraal naar Delft) wordt gekozen voor lijn 15 in plaats van lijn 1. De huidige, relatief korte lijn 15 verbindt Nootdorp/Ypenburg met Station Den Haag Centraal via de Haagweg, het Rijswijkse Plein, het centrum van Den Haag en het Buitenhof. Deze route wordt verlengd naar De Binckhorst. De Binckhorst is zo direct bediend met openbaar vervoer. Op termijn via de Maanweg richting station Voorburg met een geboorde tunnel die onderdeel moet zijn van een geboorde tunnel richting Ypenburg en een halte bij het bedrijventerrein en verder.

- Er wordt afgezien van de tak door Voorburg naar Rijswijk (Delft) met bijbehorende problematische verkeersmaatregelen in Voorburg-West en Rijswijk.
- Maar je bereikt Delft door van lijn 15 over te stappen op lijn 1.
De noodzaak voor een minder exploitatie gunstige Vlietlijn ten opzichte van de huidige tramlijn 1 is niet aangetoond.
- Wethouder Keus heeft aangegeven deze wijziging bij de MRDH in te willen brengen.
- Voor de doorontwikkeling richting 2050 biedt deze lijn 15 kansen: hij kan verder ontwikkeld worden – onder de Vliet door – ondergronds richting Ypenburg als onderdeel van een ringlijn.
- Daarnaast maakt deze ondergrondse doortrekking, op termijn, een extra OV-halte mogelijk voor het bedrijventerrein Westvlietweg en het nieuwe HTM-stalling op de GAVI-kavel, mits de integriteit van Hofwijck/Huygensmuseum, d.m.v. ondergronds passeren, gewaarborgd blijft.

Voorwaarde voor bovenstaand is:

C3. Knooppunt in balans: Ongelijkvloerse kruising voor HOV en autoverkeer richting A12.

Oplossen knelpunt: onderzoek opties voor een ongelijkvloerse kruising tussen HOV en autoverkeer nabij oprit A12 (Wilhelmina viaduct)

- Het kruispunt Westenburgstraat – Regulusweg/Supernovaweg – Maanweg – Prins Bernhardlaan is cruciaal voor autoverkeer vanuit de Binckhorst en het Laakkwartier richting:
Leiden/Amsterdam (A4)
Zoetermeer/Utrecht (A12)
- De aansluiting via de Victory Boogiewoogie Tunnel is onvoldoende voor deze trajecten.
- Het recente verkeersonderzoek bevestigt dat deze kruisingen al zwaar overbelast zijn, terwijl de verdere ontwikkeling van de Binckhorst en het Laakkwartier nog op de planning staat.

- De huidige inpassing van de HOV bij de gelijkvloerse kruising beperkt de effectiviteit van de oprit naar de A12, doordat er slechts één baan beschikbaar is in plaats van twee.
- Daarnaast dreigt verkeer vanuit Voorburg-West via de Westenburgstraat te moeten omrijden via de Prinses Mariannelaan – waar ook de gelijkvloerse HOV-lijn wordt gekruist – richting de Laan van Nieuw Oostende om de oprit te bereiken.
- Hoewel het bovenaan leiden van de HOV op de Maanweg als een simpele oplossing lijkt, belemmert dit de latere doorverbinding onder de Vliet naar Ypenburg, aangezien het historische Hofwijck/Huygens-complex onaangetast moet blijven.
- Daarom is de optie voor een ondergrondse geboorde aanleg nu aan de orde, c.q. moet die open worden gehouden.

C4. Saturnus Switch - De alternatieve HOV-tracé route om kruispunt naar A12 te ontlasten

HOV-tracé tramlijn over Saturnusstraat in plaats van Maanweg

Leg de HOV-verbinding via de Saturnusstraat in plaats van de Maanweg.

- **Voordeel kruispunt A12:** Dit ontlast het drukke kruispunt bij de A12-oprit als de route boven- of onderlangs geboord naar station Voorburg wordt geleid.
- **De voorkeur is ondergronds:** De gemeenteraad Leidschendam-Voorburg geeft de voorkeur aan een ondergrondse verbinding om Hofwijck te behouden bij doortrekking van de "Koning Corridor" richting Ypenburg en Zoetermeer.
- **Regulusweg-kruising:** In de Saturnusstraat kan de HOV-lijn de Regulusweg gelijkvloers kruisen en daarna ondergronds gaan achter het gebouw 'de Haagse Arc', het voormalig Internationaal Gerechtshof, of al eerder in de Saturnusstraat dalen om de drukke kruising te vermijden.
- **Zonweg kruising:** Aangezien de variant naar de Saturnusstraat omhoog moet worden geleid over het water verdient de voorkeur de tram al voor de kruising met de Zonweg omhoog te laten gaan zodat ook hier een ongelijke kruising ontstaat.

C5. Circle Line: De slimme verlenging van Lijn 15

Alternatief tracé door middel van een Circle line (indien niet op korte termijn gekozen wordt voor het doortrekken naar station Voorburg via een geboorde tunnel)

Maak gebruik van het verkorte voorkeurstraject in de vorm van een 'Circle Line' Binckhorst. Voor lijnvoering gebruik verlengde lijn 15.

- Route: Den Haag CS – Binckhorstlaan – Zonweg – Melkwegstraat – Maanweg – Binckhorstlaan DH – Zonweg – Den Haag CS.
- Concept: Lusvormige 'Circle Line' voor de ontsluiting van de Binckhorst.
- De Binckhorst wordt direct bediend met openbaar vervoer.
- De tak naar Rijswijk/Delft vervalt vanwege de ingrijpende verkeersmaatregelen in Voorburg-West en Rijswijk, die een harde voorwaarde zijn.

- Voordeel: Korter tracé langs de Maanweg, zonder doortrekking naar Station Voorburg, waardoor er minder infrastructurele ingrepen nodig zijn

C6. Parallel Shift: Slim tramtraject

Innovatieve parallelspoor variant

Een innovatieve variant met parallelspoor Den Haag CS tot de Binckhorstbrug, waar trams heen en weer rijden (een nog niet eerder toegepaste methode). Dit voorkomt frequentie verlies en bespaart kosten op de brug aanpassing.

- Route: Den Haag CS – Binckhorstlaan DH – Zonweg – Binckhorstbrug.
- Directe bediening van Binckhorst met OV.
- Er wordt afgezien van de tak naar Rijswijk (Delft) met bijbehorende problematische verkeersmaatregelen in Voorburg-West en Rijswijk.
- Voordeel: korter tracé.
- Geen doortrekking naar station Voorburg, minder infrastructurele ingrepen
- Lijnvoering: gebruik lijn 15 en verleng deze tot de Binckhorstbrug.
- Deze optie sluit niet de mogelijkheid uit via de nog aan te leggen Huygenstunnel het tracé te verlengen.

Een laatste aanbeveling onderzoek of de Vlietlijn een rol op termijn kan vervullen bij het verminderen om de drukte van de 20 miljoen jaarlijkse bezoekers aan de Mall of the Netherlands te verminderen.

D. Concreet adviseren wij:

1. Stel een omgevingsvisie op voor Voorburg-West:

Dit is cruciaal om samenhangende en toekomstbestendige plannen en kaders te realiseren. Na vaststelling van deze visie kan de besluitvorming over de NRD "De Vlietlijn en doorontwikkeling Binckhorst" pas plaatsvinden.

2. Begin nú met het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Prinses Mariannelaan:

Waarom moeten de inwoners nog 10 jaar wachten tot de tramlijn er ligt? Verbeter de leefomgeving en start vandaag met maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen. Verlaag de snelheid naar 30 km/u – het wettelijke kader hiervoor is al beschikbaar – en voer direct verkeer remmende maatregelen in. Denk aan betonnen plantenbakken, camera's en 'smileyborden' om automobilisten bewust te maken en snelheidsovertredingen te ontmoedigen.

3. Zorg voor schaalbare (tijdelijke) OV-oplossingen:

- a) Start met de inzet van elektrische harmonicabussen in plaats van trams, zodat de impact op het gebied wordt beperkt.
- b) Bereid de volgende fase naar een ov-lijn voor zodat het bouwen op de Binckhorst voortgang kan vinden.

4. Verbeter participatie:

Betrek inwoners, ook van de Binckhorst bij het proces en zorg dat stukken tijdig beschikbaar zijn en dat er voldoende tijd is

5. Voer uw motie ‘Eisenpakket inpassing HOV Leidschendam-Voorburg ‘(ID:725) uit.

Neem de adviezen van de Buren van de Binckhorst op in de planstudies zodat u de evaluatie zoals genoemd in uw motie van twee jaar geleden ook kunt uitvoeren.

6. De andere kant van de Vliet.

Een integrale toekomstgerichte benadering voor de andere kant van de Vliet door de gemeente Leidschendam-Voorburg is een meer dan een must.

7. Laat in beeld brengen wat de kosten voor de aanleg van de tram incl. de alternatieven en de daarmee samenhangende leefbaarheid maatregelen zijn.

8. Benoem het project Vlietlijn als een groot project en stel vast hoe dit als het gaat om de projectorganisatie wordt vormgegeven en welke financiële middelen nodig zijn. 2 keer per jaar een update via de website projectenboek is niet passend. Stelt een ad hoc raadscommissie vast voor de komende 15 jaar waarmee de voortgang gevolgd en besproken kan worden.

9. Beleg een hoorzitting in mei ter voorbereiding van uw evaluatie bespreking in juni en beslis op korte termijn of onze adviezen in de planstudie kunnen worden meegenomen, gebruik deze **Mid-term review**

Deze Mid-term review is een oproep aan de gemeenteraad om te kiezen voor actie en concrete toekomstbestendige aanpak. De inwoners van Leidschendam-Voorburg verdienen heldere keuzes en oplossingen die hun leefbaarheid écht verbeteren. Ga de uitdaging aan om met innovatieve denk- en oplossingsrichtingen te komen. Bestaande traditionele oplossingen zullen niet voldoen.