

# Ontwikkelbeeld halte Leidschendam-Voorburg

## Impuls voor de bereikbaarheid van Leidschendam-Zuid



Juli 2025

Goudappel  
MOBILITEIT BEWEEGT ONS



Leidschendam-  
Voorburg



Colofon

**Goudappel**  
Toekomstbeelden en ontwikkelpad halte Leidschendam-Voorburg -  
Impuls voor de bereikbaarheid van Leidschendam-Zuid

Opdrachtgever:  **Leidschendam-  
Voorburg**

Ondersteuning:  **Goudappel**  
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Datum: september 2025  
Kenmerk: 020373.20250904.R1.01

Deze publicatie is opgesteld door Goudappel, i.s.m. de gemeente Leidschendam-Voorburg.  
Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding.

In samenwerking met:



Inhoud

|                                                         |    |
|---------------------------------------------------------|----|
| 1. WAAROM NU DIT ONTWIKKELBEELD?.....                   | 4  |
| 2. ANALYSE VAN HET TOEN, NU EN LATER.....               | 10 |
| 3. VISIE TOEKOMSTBEELD HALTE LEIDSCHENDAM-VOORBURG..... | 30 |
| 4. DE ONTWERPEN IN MEER DETAIL.....                     | 36 |
| 5. KEUZES EN VERVOLGSTAPPEN.....                        | 46 |
| 6. BIJLAGE.....                                         | 50 |





# 1 WAAROM NU DIT ONTWIKKELBEELD?





### Optimale bereikbaarheid vanuit Leidschendam-Voorburg

Leidschendam-Voorburg ligt ideaal gepositioneerd, vlakbij Den Haag en op korte afstand van Rotterdam en Lansingerland-Zoetermeer. Zeker met het openbaar vervoer (ov) is Leidschendam-Voorburg goed bereikbaar voor zowel bewoners als bezoekers. Met de verwachte kwaliteitsverbeteringen van de HTM (rijden met gekoppelde tramstellen na 2030) en de RET (elke 5 minuten een metro in beide richtingen na 2030) wordt de ov bereikbaarheid de komende jaren alleen maar beter. Dit is voor Nederlandse begrippen een uitzonderlijk hoge kwaliteit.

### Groei van Leidschendam-Voorburg

De gemeente ontwikkelt zich en bouwt tot 2040 zo'n 2.000 nieuwe woningen in de gemeente, waarvan 1.100 in Overgoo en verspreid over Leidschendam-Zuid. Deze groei vraagt om een verbeterde bereikbaarheid van Leidschendam-Zuid, dat door bewoners nu als matig bereikbaar wordt ervaren.

### Huidige druk op het autonetwerk

Door de geplande groei dreigt het autonetwerk verder onder druk te komen. De verkeersdruk is in Leidschendam(-Zuid) is al hoog door de grote aantallen bezoekers van de Mall of the Netherlands en de goede aansluiting van de gemeente op omliggende auto(snel)wegen.

### Kansen voor verbeteren van het ov

Met de geplande verstedelijking is het belangrijk om alternatieven voor de auto aantrekkelijker te maken. De verwachte kwaliteitsimpuls van het ov geeft een extra impuls om het ov hier als aantrekkelijk alternatief te positioneren. Dit begint bij een toegankelijk, bereikbaar, veilig en

aantrekkelijk haltegebied met goede routes naar herkomstlocaties en bestemmingen in de omgeving.

### Met name aandacht nodig voor Leidschendam-Zuid

Het verbeteren van het ov is vooral belangrijk voor Leidschendam-Zuid. Ondanks de goede vervoersmogelijkheden bij halte Leidschendam-Voorburg is de aansluiting voor bewoners vanuit Zuid beperkt. De buurtbus rijdt slechts vier dagen per week, één keer per uur. Uitbreiding van het ov-netwerk is voor vervoerders niet rendabel. Daarom is het versterken van de verbinding met halte Leidschendam-Voorburg cruciaal.

De verbinding is bovendien beperkt doordat er slechts één voetgangersbrug aan de westzijde van het spoor over het kanaal de Vliet is. Ook de fietsverbindingen naar de halte zijn te verbeteren: de infrastructuur is soms onverhard, smal voor het aantal fietsers en oversteekplaatsen zijn niet overal veilig.

### Pilot verbeteren toegankelijkheid perrons

De halte is slecht toegankelijk voor minder validen: op straatniveau zijn verbeteringen mogelijk, maar ook de perrons zijn ontoegankelijk. Door de ligging van de halte in een bocht ontstaat een te grote spleet tussen voertuig en perron, waardoor rolstoelgebruikers of mensen met een ander hulpmiddel moeilijk kunnen in/uitstappen. Een eerdere studie van de MRDH wees uit dat alleen het verleggen van de perrons tot een volledig toegankelijke halte leidt, maar dit is technisch en financieel niet haalbaar. Daarom wordt nu ingezet op een praktische oplossing: flexibele strips langs het perron, die momenteel in pilots worden getest.



### Ligging halte en ontwerpfocus

Het ontwerpend onderzoek richt zich op de directe omgeving van de halte Leidschendam-Voorburg, verdeeld in twee deelgebieden: de noordzijde (groveweg ten noorden van de Vliet) en de zuidzijde (ten zuiden van de Vliet). De gebiedsverdeling is weergegeven in het figuur hiernaast.

Aan de noordzijde loopt het gebied aan de oostkant door tot net voorbij de rotonde en omvat het halteplein met entrees, stallingen en bushalte.

Aan de westkant strekt het zich uit tot het kruispunt Parkweg-Oosteinde en Laan van Leeuwesteyn, waarbij de ruimte van gevel tot gevel in het ontwerp is meegenomen. Ook Park Vronesteyn met de P+R, fietsenstallingen, entrees en het groen tot aan de Vliet, behalve de scouting, valt binnen het onderzoeksgebied.

De zuidzijde omvat de spoor-/voetgangersbrug over de Vliet, de onderdoorgang naast de scouting, de opgang naar de brug langs de Westvlietweg en het terrein tussen spoordijk en Broekweg.

Lijnvoering en ov-producten maken geen onderdeel uit van de ontwerpopgave; het ontwerp gaat uit van de geplande ontwikkelingen van de vervoerders.

### Doorwerken op voorgaand onderzoek van de MRDH

De gemeente Leidschendam-Voorburg en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) zien kansen om de halte te verbeteren. In een startnotie van de MRDH van juli 2023 zijn diverse opgaven geïdentificeerd: de ontsluiting met nieuwbouwlocaties, de toegankelijkheid, capaciteit van het fietsparkeren, P+R, de beperkte kwaliteitsbeleving en het aanbod van mobiliteitsdiensten (aan de zuidzijde).





Ontwerpend onderzoek

In deze studie is onderzocht hoe de bereikbaarheid, toegankelijkheid en beleving van halte Leidschendam-Voorburg verbeterd kunnen worden. Met ontwerpend onderzoek zijn maatregelen verkend die voortbouwen op het eerdere onderzoek van de MRDH. Hieruit zijn twee uiterste toekomstbeelden ontwikkeld, inclusief een kostenraming. Deze beelden dienen als praatplaat om samen met stakeholders, wijkraden en politiek te bepalen welke koers ingezet moet worden.

Een product van samenwerken

Op de knoop komen veel belangen bij elkaar, denk aan de gemeentes Leidschendam-Voorburg en Den Haag, provincie Zuid-Holland, vervoerders RET, HTM en EBS, concessieverlener MRDH en grondbezitters (onder andere NS en ProRail). Het ontwikkelen van toekomstbeelden voor de halte vraagt om hechte samenwerking met deze stakeholders voor draagvlak en participatie met wijkraden voor aansluiting op de belangen van inwoners van dit gebied. In het kader hiernaast is de samenwerking verder toegelicht.

Dit doen we samen met stakeholders

Creatieve werksessies

De toekomstbeelden zijn gezamenlijk ontwikkeld met de stakeholders. Hiervoor hebben drie creatieve werksessies plaatsgevonden:

1) Het functioneren van de halte gezamenlijk beoordelen en het gewenste ambitieniveau bepalen aan de hand van het brede welvaartwiel (zie pagina 12).

2) In groepsvorm twee toekomstbeelden ontwerpen door met bouwstenen te puzzelen hoe de knoop ideaal vormgegeven kan worden.

3) Toetsen van de haalbaarheid en maakbaarheid van de toekomstbeelden, bekeken vanuit de verschillende disciplines en laatste aanscherpingen maken op de ontwerpen.

Bijeenkomst met wijkraden

Tijdens een bijeenkomst met wijkraden van de omliggende wijken zijn de ontwerpen getoetst aan de wensen en behoeften van inwoners, waarna ze verder zijn aangescherpt.

1. Analyse van het toen, nu en later

Invloedsgebied  
Rond en op de knoop  
Beeldkwaliteit  
Gebruik en potentie

Creatieve werksessie 1:  
Ambities uitspreken

2. Ambities en visies opstellen

Huidige functioneren  
Ambitieniveau  
Visie voor de knoop

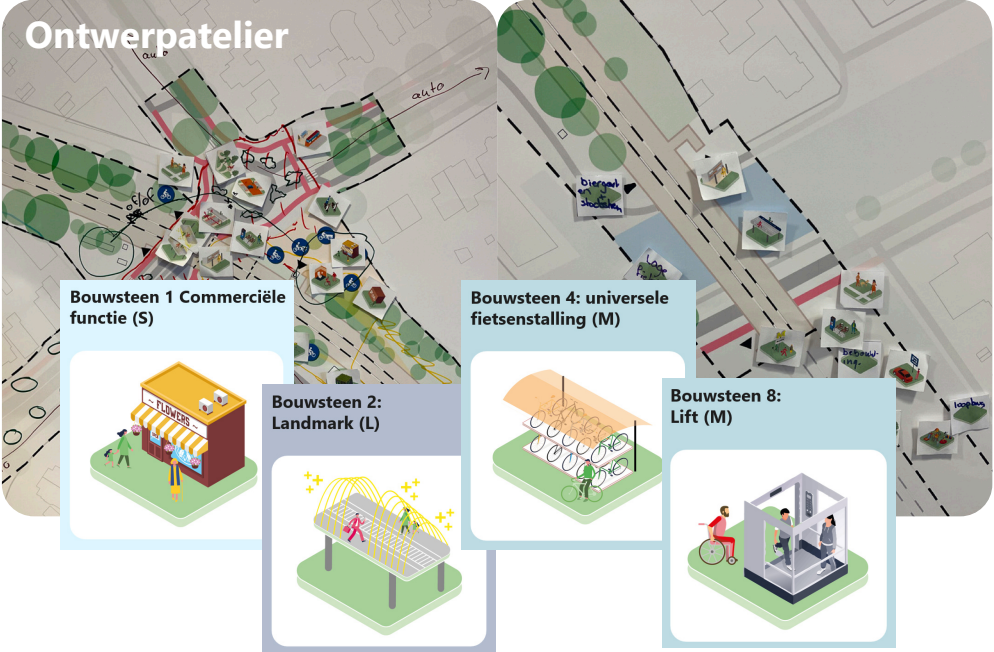
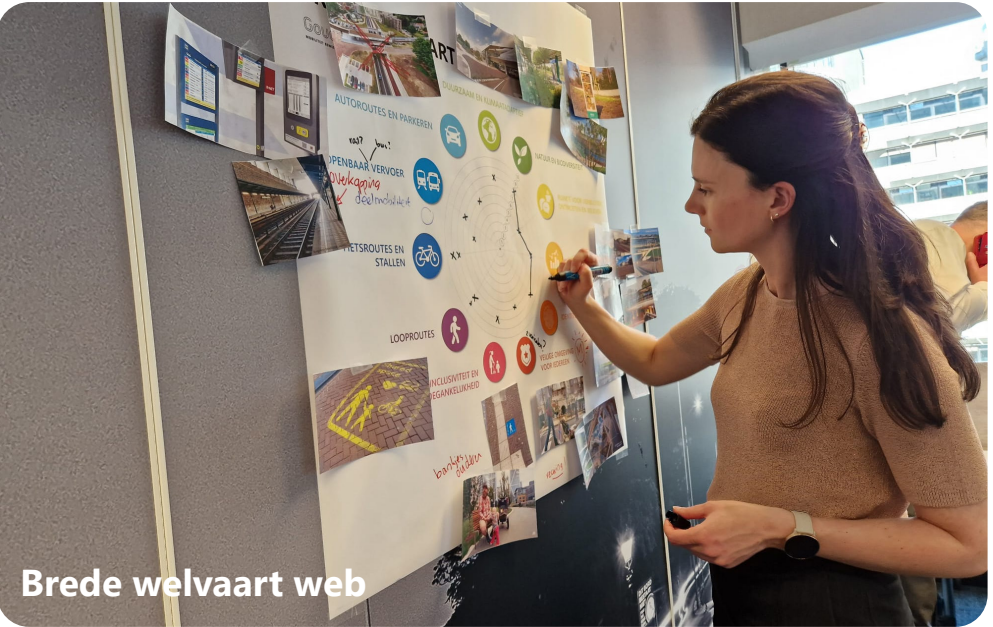
Creatieve werksessie 2:  
De puzzel leggen

3. Van visie naar ontwerpen

Hoofdkeuzes  
Specials  
Kosten

Creatieve werksessie 1:  
Ontwerpen toetsen

4. Keuzes en vervolgstappen







## 2 ANALYSE VAN HET TOEN, NU EN LATER



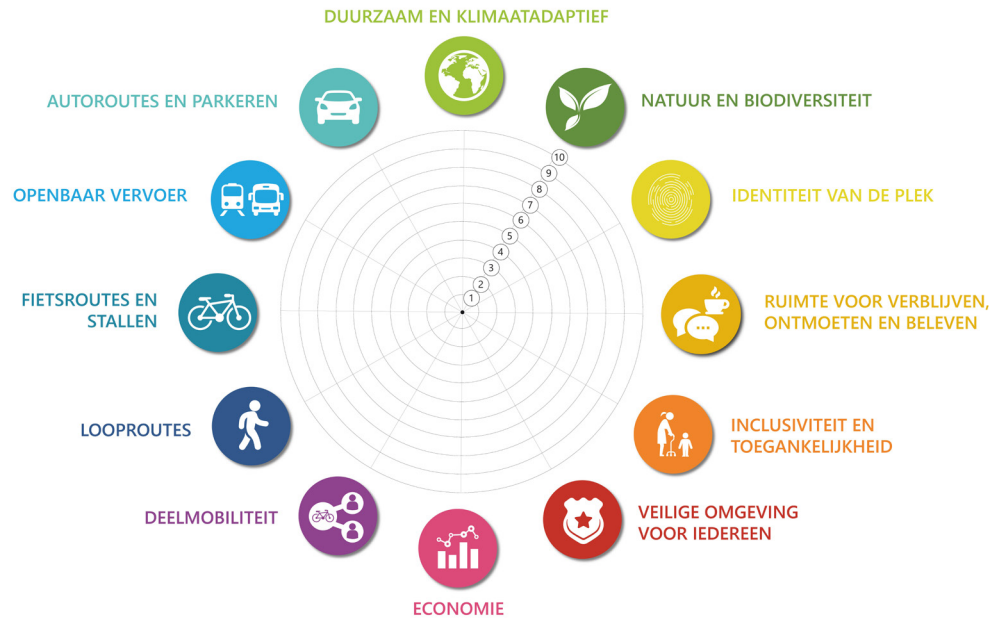


Brede welvaart als uitgangspunt

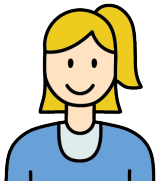
Bij het ontwerp staat brede welvaart centraal. Dat betekent dat we niet alleen kijken naar bereikbaarheid en economische waarde, maar ook naar welzijn, gezondheid, sociale samenhang, leefomgeving en toekomstbestendigheid. Een halte is immers meer dan een plek om in te stappen; het draagt ook bij aan sociale ontmoetingen, wijkontwikkeling, verkeersveiligheid en klimaatadaptatie.

Met het brede welvaartweb hebben we samen met stakeholders de huidige situatie in kaart gebracht en een ambitie geformuleerd voor de toekomst van halte Leidschendam-Voorburg. Willen we een efficiënte overstaplocatie, een sociale ontmoetingsplek, of juist een groen mobiliteitsknooppunt?

HET BREDE WELVAART WEB



EVEN VOORSTELLEN



Anne  
16 jaar

Woont in Voorburg en gaat doordeweeks naar school in Den Haag. Daarvoor reist ze met de fiets naar Leidschendam-Voorburg en dan met de tram naar school.

“Reizen moet leuk zijn want dat doe ik samen met vrienden.”



Ben  
37 jaar

Woont in Leidschendam-Zuid en gaat doordeweeks naar werk in het centrum van Den Haag. Daarvoor gaat hij te voet naar Leidschendam-Voorburg en dan met de tram naar werk.

“Ik denk niet zo na over mijn reis. Het moet vooral soepel en snel verlopen.”



Cecil  
74 jaar

Woont in Leidschendam en gaat wel eens koffie drinken met vriendinnen in Rotterdam. Ze reist met de auto naar Leidschendam-Voorburg en dan met de metro naar Rotterdam.

“Als ik me rustig kan oriënteren en verplaatsen komt alles goed.”



Daan  
45 jaar

Woont in Leidschendam en gaat sporadisch naar een oogarts in Zoetermeer. Hij reist met de bus naar Leidschendam-Voorburg en dan met de tram naar Zoetermeer.

“Als blind persoon kom ik veel obstakels tegen die andere niet ervaren.”



HISTORIE

- Historische structuren Oosteinde en Parkweg; en de Zuidvliet (het water) zijn belangrijkste assen in dit gebied. Daaromheen zijn de wijken gebouwd.
- 1 oktober 1908: opening station Voorburg-Leidschendam en was oorspronkelijk een spoorwegstation van de ZHESM\*. Tot 1 oktober 1918 (10 jaar later): nieuwe naam station Leidschendam-Voorburg
- 1924-1965: Reed er op de Oosteinde (weg) een tram ('de Blauwe Tram').
- Vanaf 1977 werd het station ook bediend door treinen van de Zoetermeer Stadslijn\*\*
- In 3 juni 2006 werd het station tijdelijk gesloten, waarmee ook een einde kwam aan de Hofpleinlijn en de Zoetermeer Stadslijn
- Na 2006 werd het station verbouwd tot een sneltramstation (RandstadRail). De perrons werden aangepast: ze werden ingekort en deels verlaagd of verhoogd, en het station werd uitgerust met hellingbanen en liften.
- Door de jaren heen stond er een (patat)kiosk; en een bloemenkiosk (zie 2012) naast het station.
- Na 2006 werd het station verbouwd tot een sneltramstation (RandstadRail) met:
  - RandstadRail 4 (DH de Uithof – Zoetermeer)
  - RandstadRail Erasmuslijn (metrolijn E)
- In 2007 ook gebruik gemaakt van RandstadRail 3 (DH Loosduinen – Zoetermeer Centrum)

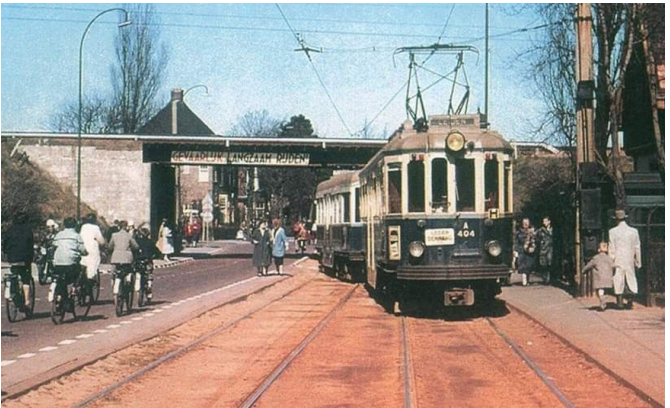
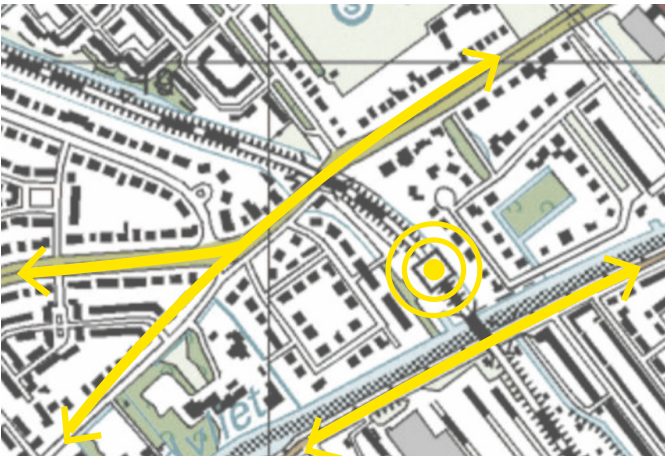
**Opgave: terugbrengen en optimaliseren van de historische kenmerken, zoals voorzieningen en herkenbaarheid van het station; met het optimaliseren van de ruimte voor voetgangers en fietsers**

\*ZHESM: Zuid-Hollandsche ElectriscHe Spoorweg-Maatschappij  
\*\*tot juni 2006 was het een stadsgewestelijke treinverbinding

1911

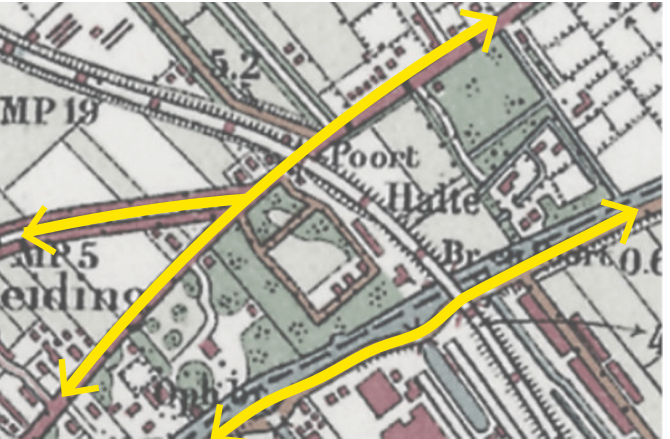


2000

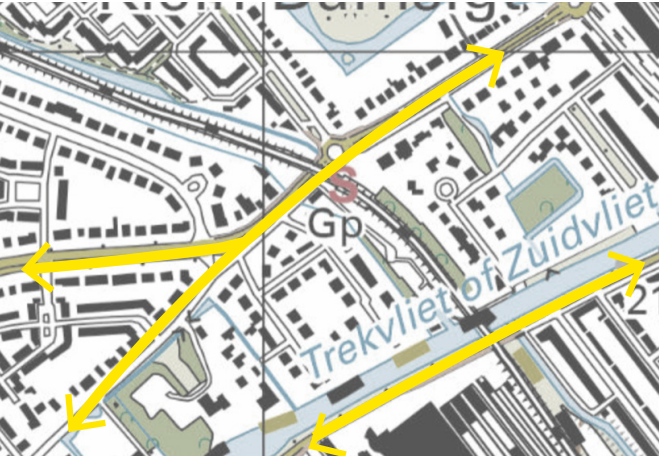


1924-1965

1924

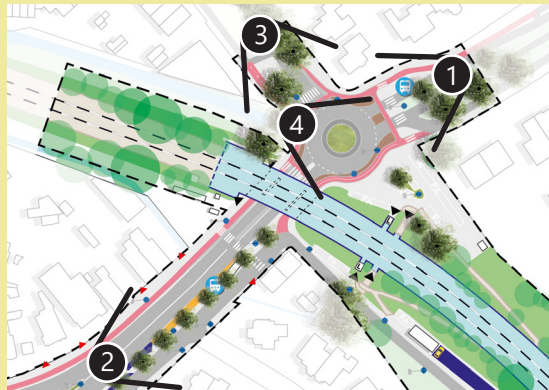


Huidige situatie



2012



**Zichtlijnen**

- Zicht is vrij beperkt door de bomen (afb. 1)
- Van verte zie je niet dat dit een station is, mede door de rotonde
- Locatie heeft een verkeersfunctie i.p.v. een stationsgebied functie

**Leesbaarheid**

- Heeft geen wervende uitstraling en de herkenbaarheid is zeer slecht
- Reizigers die voor het eerst komen hebben geen idee waar ze zijn

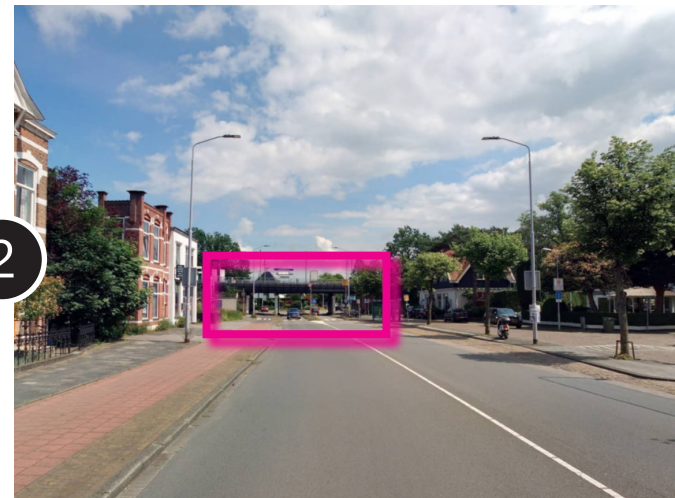
**Opgave: herkenbaarheid station versterken**

1



Oosteinde (kant van Leidschendam)

2



Oosteinde (kant van Voorburg)

3



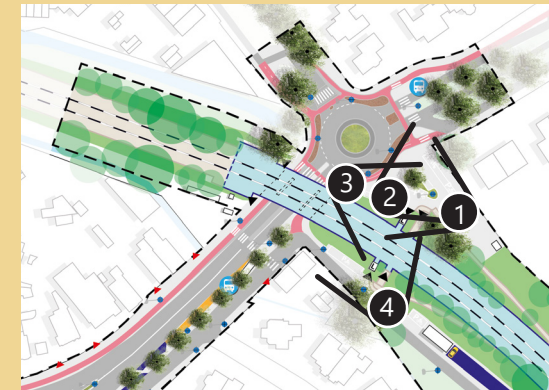
Rodelaan

4



Ronde (kant van Rodelaan)

"Toen ik voor het eerst hier aankwam rijden met de fiets, had ik geen idee dat dit een station is. In de verte zag ik wel een viaduct, maar geen idee dat dit een stationslocatie is."



- Ruimte voor verblijven is er op dit moment niet. Er zijn geen voorzieningen als een kiosk te vinden.
- Het pleintje wordt gebruikt voor het stallen van fietsen.
- Er staat midden op het plein een groen met een betonnen rand waar eventueel gezeten kan worden. Voor de rest zijn er geen andere bankjes aanwezig.
- Voor de rest zijn er acht entrees om op het perron te komen, waarvan er één entree is via het pleintje en de rest van de zeven entrees hebben geen verblijfsruimtes.

**Opgave: versterken van het groen en ruimte voor zitgelegenheid**

1



2



3



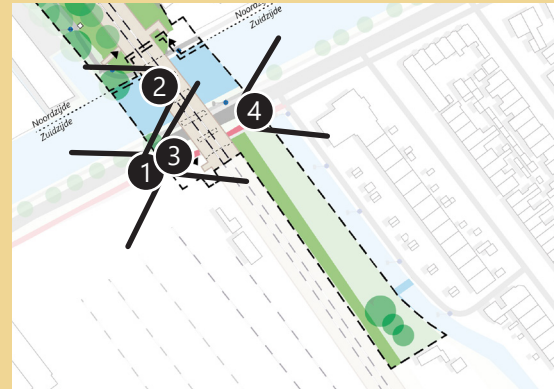
4



"Het zou heel handig zijn als tijdens mijn overstap koffie kan halen, naar de WC kan of een pakketje kan afhalen."







- Er is geen ruimte voor verblijven. Er is geen zichtgelegenheid aanwezig
- Dit deel van het station heeft maar één ingang richting het spoor (aan de kant van Voorburg); Mist één trapopgang (kant van Leidschendam)
- Er zijn op dit moment geen voorzieningen aanwezig; Voelt aan als een achterkant van het station
- Het water is niet voelbaar als je bij de entree staat, dit komt door de weg. Wel voelbaar als je langs het water loopt of op het viaduct staat. Qua comfort kan dat beter, aangezien je langs een GOW50 loopt.

**Opgave: optimaliseren zichtbaarheid station**

1



2



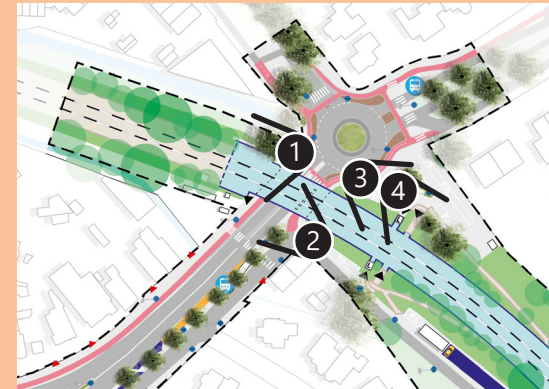
3



4



"Je moet wel weten dat deze ingang bij de Zuidoost-ingang bestaat."



**Leesbaarheid en logica gebied voor gebruikers**

- Reizigers die uitstappen bij de bushaltes worden richting het station gestuurd via zebrapaden.
- Er hangen enkele (blauwe) borden met de bus bewegwijzering; en bij de entrees op het perron zie je pas alle tussengelegen haltes.
- Veel entrees, dus dat kan als verwarring ervaren, vooral als je daar voor het eerst komt.
- **Kinderen:** er is geen speelruimte voor kinderen aanwezig. Dit gebied heeft een verkeersfunctie.
- **Ouderen:** geen zitgelegenheid aanwezig, op een betonnen rand na, waar fietsen ook tegenaan worden gezet.
- **Mensen met visuele beperking:** geleide lijn aanwezig op het plein.
- **Mensen met een fysieke beperking:** aan beide kanten van het station is een lift aanwezig. Aan de zuidzijde (over de vliet) niet

**Opgave: toegankelijk station maken voor mensen met een visuele en fysieke beperkingen bewegwijzering verbeteren**

1



2



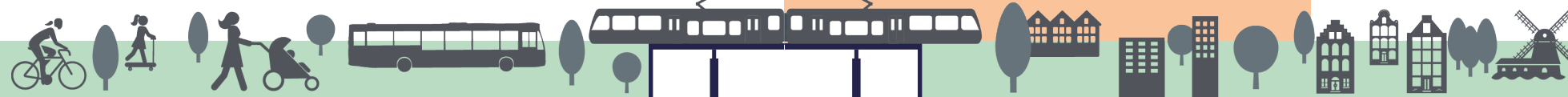
3



4



"Ik heb mij laten vertellen dat de hellingen naar het perron schuin en lang zijn. Gelukkig is er een lift."







- Geen lift aanwezig voor kwetsbare groepen aan de zuidzijde
- En geen ingang aan de kant van Leidschendam
- Geen witte geleide lijn aanwezig voor slechtzienden
- Aan één kant een loopburg (aan Voorburgzijde) + klein hoogte verschil (zie plaatje 3); geen loopbrug aan Leidschendam aanwezig

**Opgave: toegankelijk station maken voor mensen met een visuele en fysieke beperking;**

1



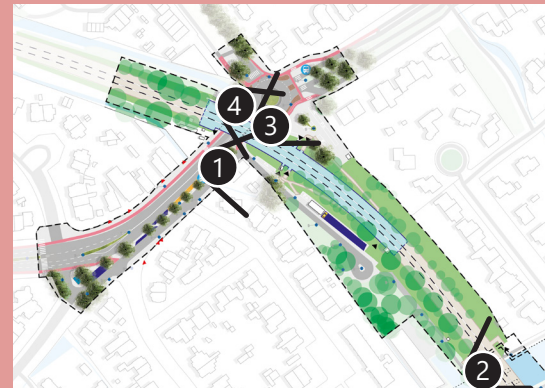
2



3



"Alleen aan de zuidzijde van het spoor ligt een voetgangersbrug. Hierdoor moet ik dus 'klaverblad lopen'."



- In het gebied zijn geen winkelvoorzieningen aanwezig. Hierdoor ontbreken de sociale controle en de levendigheid, die juist bij een stationsomgeving wordt verwacht.
- Er zijn wel woningen aanwezig rondom het station voor de ogen op straat.
- Daarnaast is het voetgangers- en fietsnetwerk rondom de rotonde smal, dit kan tot gevaarlijke situaties ontstaan.
- Aan de noordzijde van Zuidvliet (kanaal) bevindt zich een doorgang voor fietsers en voetgangers. Echter is deze doorgang smal en kan in de avond/nacht onveilig aanvoelen
- Aan de zuidzijde is er geen aantrekkelijke entree en geen lift aanwezig voor kwetsbare groepen

**Opgave: een veilige stationsgebied maken met controle op sociale veiligheid met ogen op straat. Ook het optimaliseren van de entrees en het verbreden van routes waar mogelijk.**

1



2



3



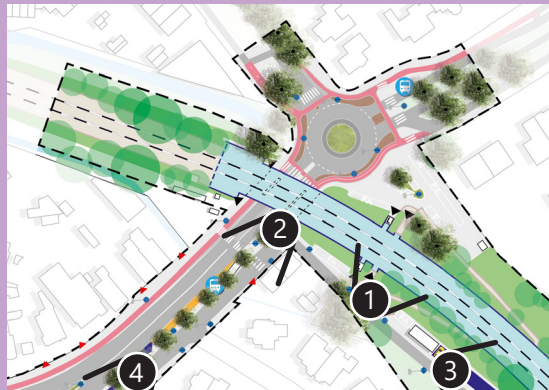
4



"Om de oversteek te bereiken moet een druk en smal fietspad worden overgestoken. Zicht op aankomend verkeer achter de brug is beperkt. Er ligt een zebraad direct achter een brugwand. Hier wordt ik wel eens, per ongeluk, over het hoofdgezien."







- Weinig aanbod aan deelmobiliteit
- Er zijn geen OV-fietsen bij dit station aanwezig, wel een gedeelde fietspomp
- Enkele Felyx scooters aanwezig, maar niet altijd
- Deelauto's aanwezig aan de Oosteinde weg (richting Voorburg)
- Er is wel vraag naar meer deelmobiliteit
- Voor het Zuidelijke deel is er geen deelmobiliteit aanwezig

**Opgave Noord: ruimte creëren in de openbare ruimte voor deelmobiliteit**

**Opgave Zuid: Eventueel ruimte benutten langs het spoor op het inzetten van o.a. deelmobiliteit**

1



2



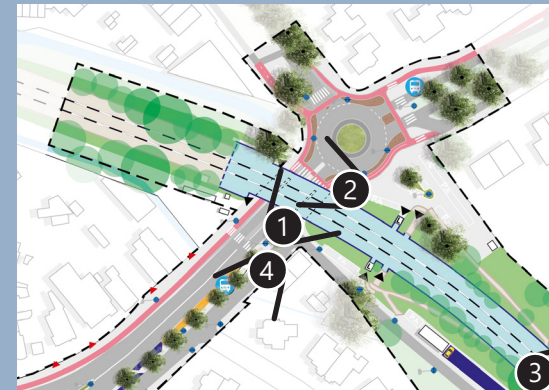
3



4



"Ik gebruik af en toe een deelscooter om naar mijn bestemming te komen, maar helaas zijn ze niet altijd aanwezig als ik een scooter wilt gebruiken; en het station heeft geen eens deelfietsen die ik kan gebruiken."



- Een van de steunpilaren van de tramhalte bevindt zich op de looproute van het zebrapad.
- De geleidelijnen zijn niet correct aangebracht of eindigen op onlogische plekken
- Onder het viaduct aan het Oosteinde bevindt zich een smalle doorgang waar fietsers en voetgangers zich naast elkaar bewegen. Dit is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet optimaal.
- Het perron is niet vlak. Dit betekent dat men het perron alleen te voet kan verlaten en dat het niet toegankelijk is voor rolstoelgebruikers.
- Verder zijn er op een aantal plekken smalle trottoirs waar men met een rolstoel of kinderwagen niet langs kan. Dit komt mede doordat er bijvoorbeeld een auto deels op het trottoir geparkeerd staat.

**Opgave: het optimaliseren en verbreden van voetpaden; en het perron inclusiever maken.**

1



2



3



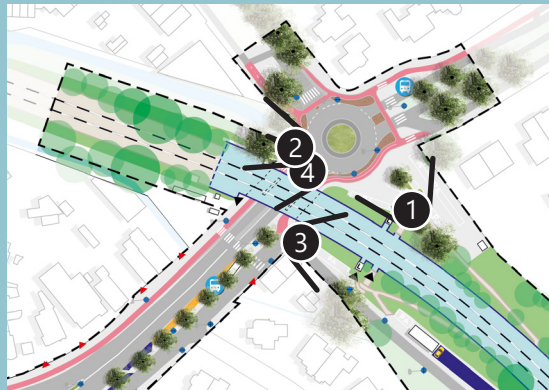
4



"Een van de steunpilaren van de tramhalte bevindt zich op de looproute van het zebrapad."







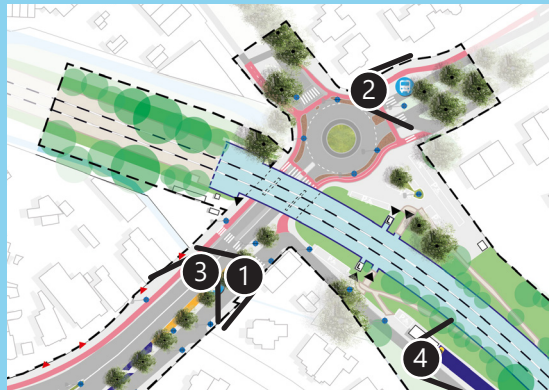
Er zijn officieel drie plekken waar men zijn/haar fiets kan stallen, namelijk aan de Noordzijde, Noordoostzijde en de Zuidwestzijde

- **Noordzijde:** Kleine fietsenstalling, oogt rommelig met veel fietsen die foutgeparkeerd staan.
- **Noordoostzijde:** Voelt als het ontvangstgebied. Gestapelde rekken zitten vol, in de bovenste rekken zijn nog enkele plaatsen beschikbaar; en veel buitenmodelfietsen staan om het groenperk (en zitmeubilair) heen.
- **Zuidwestzijde:** De onderste rekken zitten bijna vol, terwijl in de bovenste rekken zijn nog enkele plaatsen vrij. Daarentegen staan dicht bij de perronopgang veel fietsen verkeerd geparkeerd.

**Opgave: Fietsparkeren is nu al ontoereikend. Er zijn in de toekomst extra fietsparkeerplekken nodig voor verschillende typen fietsen, zoals bakfietsen en fietsen met een mandje. Er moeten extra fietsparkeerplaatsen rondom de halte komen.**



"Het liefst kom ik met mijn elektrische fiets naar het station, maar ik kan nergens bewaakt stallen." en "Ik loop onder de spoorbrug vaak tegen fout geparkeerde fietsen aan."



#### Openbaar vervoer

- De haltekom op het Oosteinde (Voorburgzijde) bestaat uit losse klinker, waardoor zich verzakking voordoen op de halte en met een groter verschil in instaphoogte als gevolg.

#### Auto

- De parkeerplaatsen zijn te bereiken via een tweerichtingsventweg, die ook veel door fietsers wordt gebruikt. Het parkeeraanbod lijkt te passen.
- Er is één gehandicaptenplaats aanwezig.
- Aan het einde van de parkeerstraat ligt een keerlus met een ruime draaicirkel om richting de hoofdweg te bewegen.
- Daarnaast is het Oosteinde (aan de kant van Voorburg) vrij verhard. Er is veel ruimte voor de auto gecreëerd.

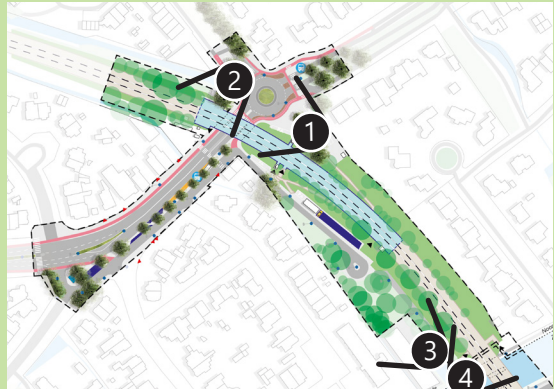
**Opgave: bushalte(s) verbeteren en aanpassen waar nodig; en het Oosteinde aanpassen waar nodig om meer ruimte te creëren aan groen of de voetganger en de fietser.**



"De bushaltes op de knoop zijn niet gecombineerd. Het is niet altijd duidelijk waar ik heen moet als reiziger."







- Het voorplein is vrij verhard met weinig schaduw. Zorgt voor een hittestress effect.
- Gelukkig bevinden er veel volwassen bomen die in de achtertuinen van bewoners staan. Ook heeft de dijk langs het spoor een groene uitstaling met veel bomen. Er is een ecologische verbinding, maar stationsgebied is een barrière voor de ecologische corridor.
- De grote bomen langs het spoor geven veel schaduw af, dit zorgt voor een verkoelende effect op de warme (zomerse) dagen. Helaas zorgen de bomen ervoor dat het gebied richting de parkeerplaatsen erg donker wordt bevonden.
- Verder bevindt dit gebied zich op een oude strandwal, wat betekent dat de bodem over het algemeen goed waterdoorlatend is. Daarnaast ligt er aan de Noordzijde een watergang voor afwatering, maar is niet voelbaar in het gebied.
- Voor de rest van het gebied is vrij verhard, daarom wordt het groen niet aangevoeld als men daar rondloopt.

**Opgave: Ze zijn goed op weg met groen, maar het groen is niet voelbaar, daar zit nog een verbeterpunt in. Ook Het optimaliseren van de voetgangersroute langs de Vliet en het braakliggend terrein niet geheel verhard worden**



“Als je vanaf het perron naar beneden kijkt dan valt het ineens op: er is heel veel ruimte voor de auto met veel asfalt en steen, aan beide zijde van het station. Kan dit niet mooier of vriendelijker? Meer struiken, bomen of bijvoorbeeld een fontein?”



## VOORBEREIDEN OP DE TOEKOMST

### Grote groei van aantal reizigers verwacht

De komende jaren vinden er verschillende ontwikkelingen plaats rondom halte Leidschendam-Voorburg, zowel ten noorden (Klein Plaspoel Polder en Leidschendam Centrum) als ten zuiden van de Vliet (Overgoo). Hier komen nieuwe woningen en werkplekken bij, waardoor het aantal reizigers met name via de halte Leidschendam-Voorburg zal toenemen. Andere haltes zoals Voorburg 't Loo en Leidschenveen bevinden zich wat verder van deze ontwikkelingen af, ook vormen de Prins Bernhardlaan en de A4 barrières voor deze haltes.

Vanuit deze nieuwe ontwikkelingen is de halte Leidschendam-Voorburg bereikbaar te voet (tot ca. 800 meter afstand) en met de fiets, zie ook het figuur hiernaast. De verwachting is dat de ontwikkelingen het aantal reizigers tot 2030 met 15% laten toenemen en tot 2040 met 40% ten opzichte van nu.

### VOORZIENINGEN EN WERKCLUSTERS LEIDSCHENDAM-VOORBURG

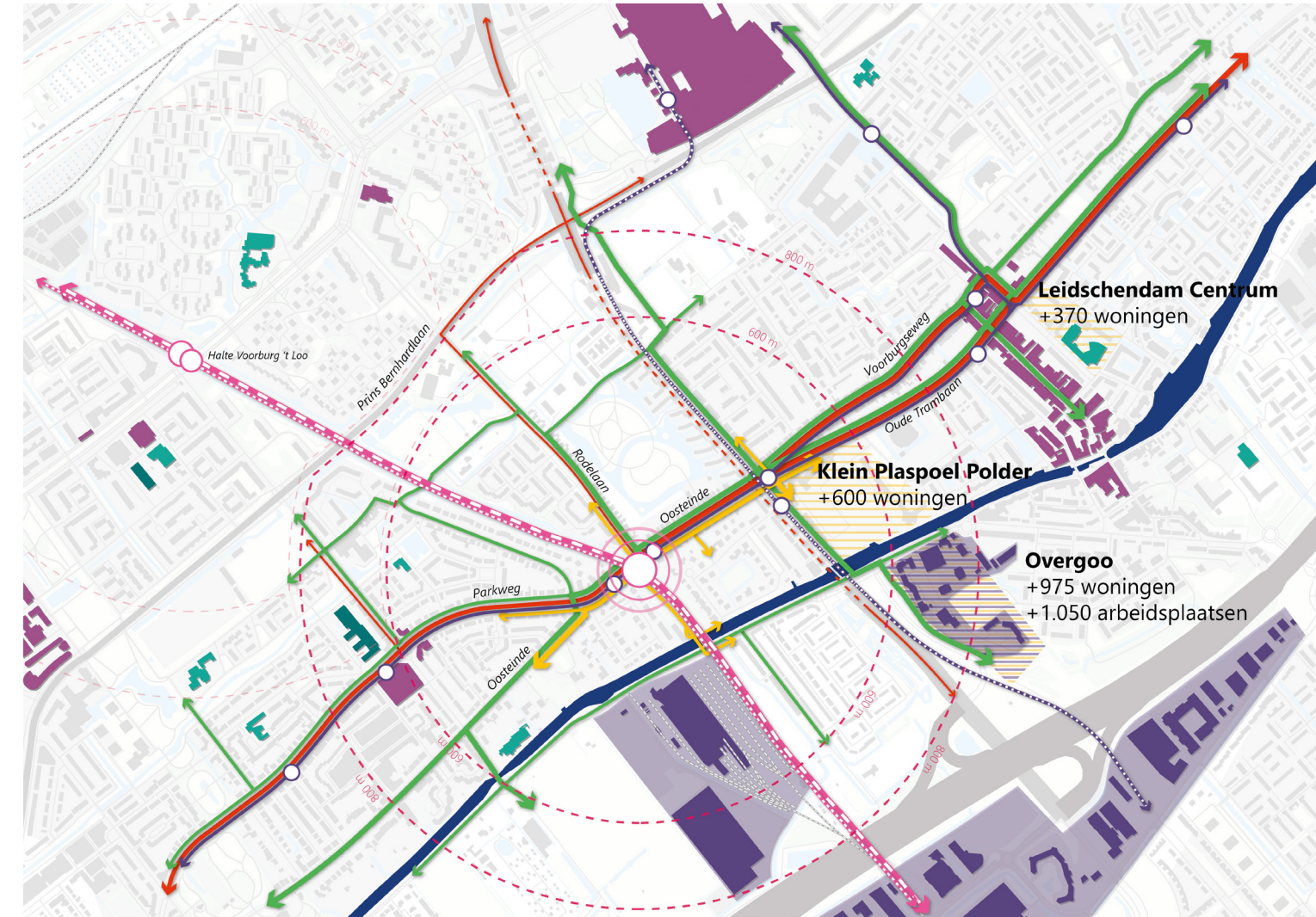
#### LEGENDA

- Knoop Leidschendam-Voorburg
- Afstand hemelsbreed vanaf de knoop
- De Vliet (water)

- Werkcluster
- Basisonderwijs
- Voortgezet onderwijs
- Winkels
- Uitbreiding woningen
- Uitbreiding woningen en werk

- Buslijnen 45 en 46
- Tramlijn 19
- RandstadRail tramlijn 3, 4 en 34
- RandstadRail metrolijn E
- Bus/tramhalte
- Randstadrailhalte

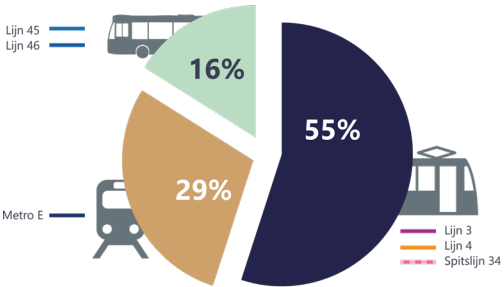
- Primaire voetgangersroute
- Secundaire voetgangersroute
- Regionale fietsroute
- Lokale fietsroute
- Hoofd ontsluiting motorvoertuigen
- Secundaire ontsluiting motorvoertuigen





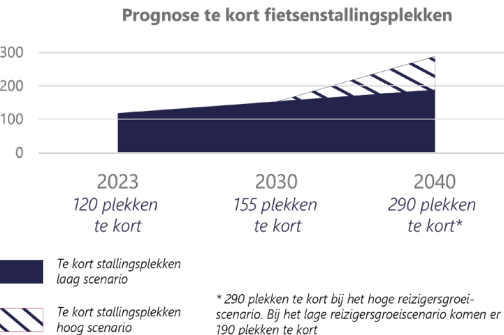
Gebruik ov op de knoop

Uit reizigerstellingen van de vervoerders HTM, RET en EBS blijkt dat er in 2024 circa 2.550 instappers zijn op de halte. Ruim 55% hiervan vertrekt met tramlijn 3, 4 of 34 en 29% met metrolijn E. Met de verwachte groei tot 2030 en 2040 is de verwachting dat het aantal reizigers doorgroeit tot 2.900 in 2030 en 3.600 in 2040 (o.b.v. het hoge groei-scenario uit verkeersmodel MRDH versie 3.02).



Ruimte nodig voor de fiets en lopen

De meeste mensen komen te voet of met de fiets naar de halte, stappen over vanuit een ander ov vervoermiddel en enkelen komen met de auto en parkeren op de P+R. De verwachte reizigersgroei vraagt uiteindelijk vooral om meer ruimte voor lopen en fietsen rond de halte.



Uit een fietsparkeeronderzoek van de MRDH (2024) blijkt dat er momenteel een tekort van 120 stallingsplekken is voor de fiets. De verwachting is dat dit te kort gaat oplopen tot ca. 290 plekken in 2040. Dit vraagt om extra ruimte voor fietsparkeren bij de halte.

Extra grote ruimteopgave door nieuwe populaire fietssoorten

Fietsen worden breder. Dit heeft vooral te maken met de opkomst van elektrische (bak) fietsen en e-bikes, maar ook door stijgende populariteit van fietsen met mandjes, brede rekken en brede sturen. Dit vraagt om extra ruimte voor het stallen van fietsen. De gemeente Rotterdam en Eindhoven hebben hierom een richtlijn laten opstellen door Movares (2022). Echt, in de praktijk blijken deze normen in stedelijk gebied vaak te laag en wordt geadviseerd om meer ruimte te bieden aan bredere fietsen. In onderstaande tabel zijn beide richtlijnen opgenomen en doorvertaald naar de situatie in Leidschendam-Voorburg.

Vervoerswijze (instappers/dag)

| Vervoerswijze (instappers/dag) | 2023  | 2030                    | 2040                                  |
|--------------------------------|-------|-------------------------|---------------------------------------|
| Tram                           | 1.400 | 1.600                   | 1.700 - 1.900                         |
| Metro                          | 750   | 850                     | 900 - 1.600                           |
| Bus                            | 400   | 450                     | 500 - 600                             |
| Totaal                         | 2.500 | 2.900 (+15% t.o.v. '23) | 3.000 – 3600 (+21% - +40% t.o.v. '23) |

Aantal reizigers groeit jaarlijks met 2% tot 2030, daarna 0,5% tot 2% groei tot 2040

| Stallingsplekken extra brede plekken | 100% | 780  |
|--------------------------------------|------|------|
| Waarvan reguliere plekken            | 70%  | ~545 |
| Waarvan brede plekken                | 20%  | ~155 |
| Waarvan buiten model plekken         | 10%  | ~80  |

Expert judgement Goudappel

| Stallingsplekken normale richtlijn | 100%  | 780  |
|------------------------------------|-------|------|
| Waarvan reguliere plekken          | 80%   | ~625 |
| Waarvan brede plekken              | 17,5% | ~135 |
| Waarvan buiten model plekken       | 2,5%  | ~20  |

Fietsenstallingen van de toekomst, Movares, Gemeente Rotterdam en Gemeente Eindhoven (2022)

De Vliet als barrière

De Vliet vormt een barrière voor inwoners van Leidschendam-Zuid, ondanks dat de afstand naar de halte via de noord- of zuid-entree qua tijd niet veel uitmaakt (behalve voor de Zeeheldenbuurt). Bewoners van Leidschendam-Zuid geven aan de zuid-entree als dichterbij te ervaren, ook als gevolg van de kans op een mogelijke brugopening als je via het noorden gaat.

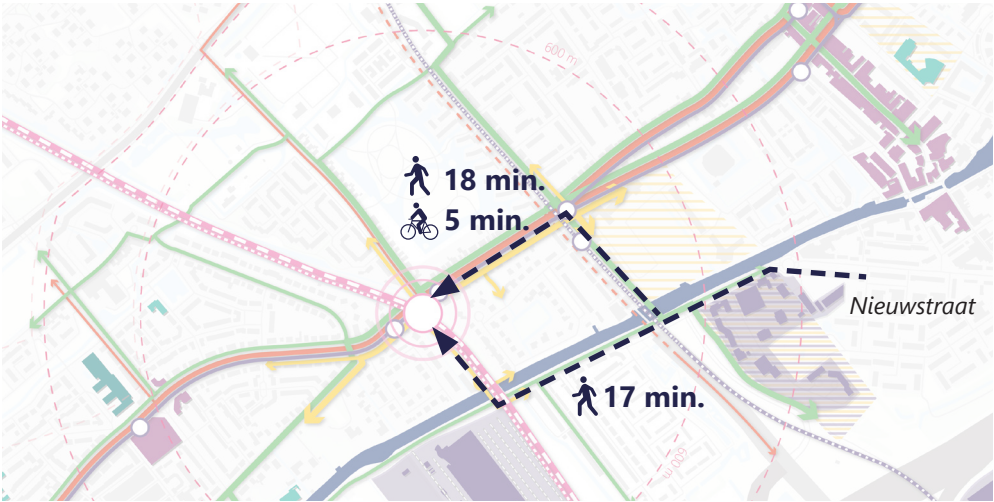
Voetgangers als belangrijkste doelgroep

Voetgangers zijn de grootste groep gebruikers van de halte. Door de ontwikkelingen in Overgoo en Klein Plaspoelpolder, die binnen loopafstand van de halte liggen, zal het aantal voetgangers toenemen. Bovendien zijn alle reizigers die reizen via de knoop ook even voetganger, wat het belang voor genoeg ruimte voor deze groep nog groter maakt.

Locatie ligt als P+R niet voor de hand

De halte heeft 14 onofficiële P+R plekken, die overdag allemaal bezet zijn blijkt uit het parkeeronderzoek van de MRDH (2024). Er is geen beeld wie de gebruikers zijn van deze parkeerplaatsen en of zij via de halte verder reizen. Voor het functioneren als P+R ligt de halte Leidschenveen meer voor de hand gezien de ligging vlakbij de A4. Daarnaast is de auto als voortransport voor reizigers vanuit Leidschendam-Voorburg ook niet wenselijk, gezien de korte afstand tot de halte te voet en te fiets. Al blijkt uit de bijeenkomst met wijkraden dat er vanuit inwoners wel behoefte is om te kunnen parkeren rond de halte.

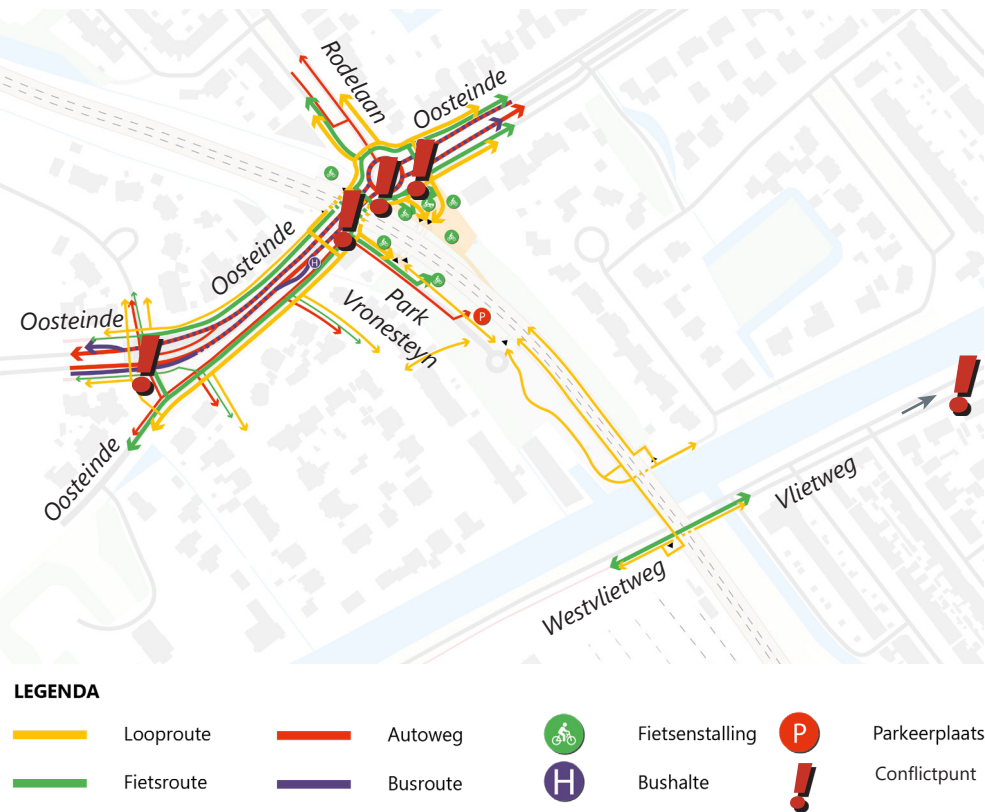
Vanuit het parkeeronderzoek is geen zicht op hoeveel reizigers met de auto gehaald en gebracht worden naar de halte.



Loop en fietsafstand vanuit Nieuwstraat (Leidschendam-Zuid)

Meer verkeer leidt tot meer conflicten

Het Oosteinde is een van de belangrijke verbindingen tussen Leidschendam en Voorburg. De weg fungeert als centrale as voor auto, bus, fiets en voetgangersverkeer. Het smalle viaduct onder het spoor vormt een knelpunt waar al deze verkeersstromen samenkomen. De halte Leidschendam-Voorburg bevindt zich precies bij dit knelpunt, waardoor hier ook veel overstekend verkeer is. De kans op conflicten gaat met de verwachte toename van het aantal reizigers toenemen. De beperkte ruimte en het beperkte zicht op de oversteeklocaties vergroot het risico op verkeersonveilige situaties.



Het kruispunt Parkweg-Oosteinde is ook een conflictlocatie. De infrastructuur is hier juist heel ruim, waardoor er conflicten kunnen ontstaan tussen fietsers die op het Oosteinde door willen fietsen en autoverkeer dat de Parkweg op rijdt.

Aan de zuidzijde zijn de conflictlocaties tussen de verschillende weggebruikers vanuit een eerste analyse beperkt tot de onoverzichtelijke en smalle fietsoversteek over de Vlietweg bij de Sijtwendebrug.



Ambieniveau in beeld

De opgave voor de halte Leidschendam-Voorburg is complex en veelzijdig. Er zijn al verschillende uitdagingen in de huidige situatie, en met de verwachte ontwikkelingen zullen deze opgaven toenemen. Het ingevulde brede welvaartweb biedt een samenvatting van de opgave in de huidige situatie en biedt een beeld voor de gewenste toekomst. Drie belangrijke thema’s vallen hierbij op:

Ruimte voor mensen – Identiteit, inclusiviteit en veiligheid

De huidige situatie scoort laag op het gebied van inclusiviteit en het gevoel van verbondenheid en plaats-waarde, en veiligheid behoeft ook verbetering. Voor de toekomst is de wens om een plek te creëren die uitnodigend is voor iedereen, met een eigen identiteit. De halte als veilige, herkenbare en inclusieve ruimte waar iedereen zich welkom voelt.

Prettige mobiliteit – Van ruimte voor auto naar meer ruimte voor fiets, ov en lopen

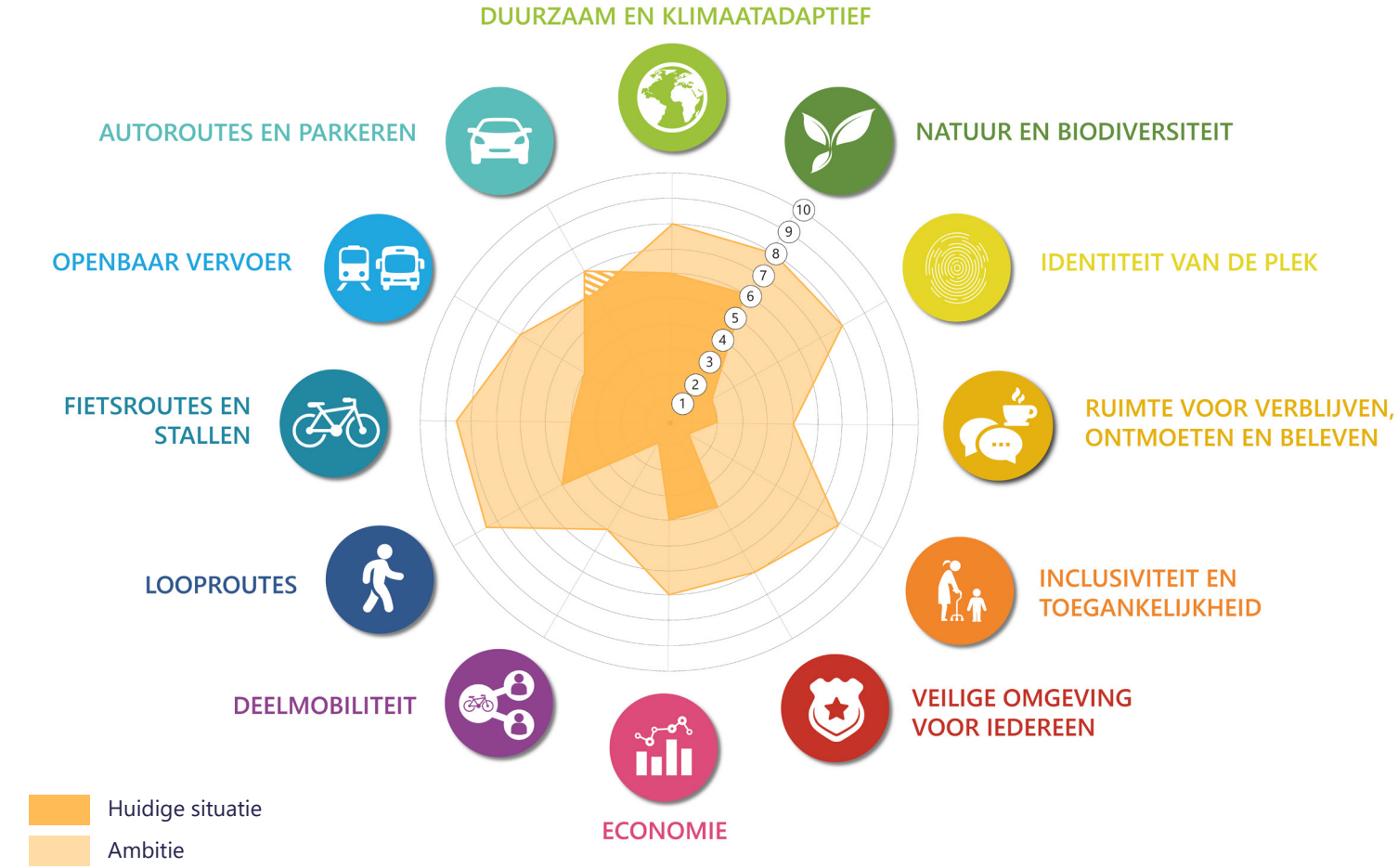
De mobiliteit scoort nu wisselend: de auto heeft (te) veel ruimte, terwijl de ruimte voor andere vervoerswijzen krap is. Fietsers hebben weinig ruimte, de stallingen zijn vol, en het aanbod van deelmobiliteit kan uitgebreider. Ook de looproutes van en naar het ov kunnen beter en mogelijk ook intuïtiever. De ambitie is om de mobiliteit te verbeteren door meer ruimte te geven aan lopen, fietsen en ov, en de auto minder dominant te maken. Een slimme en duurzame inrichting van de halte die verplaatsen over de knoop en via de knoop gemakkelijk maakt.

Klimaatadaptief en groen

De huidige situatie is redelijk, maar er zijn kansen om de halte en de omgeving te versterken als onderdeel van een ecologische corridor. De wens is dat meer groen niet alleen een decoratieve functie krijgt, maar bijdraagt aan de leefomgeving, bijvoorbeeld door schaduw, wateropvang en biodiversiteit te verbeteren. Dit draagt bij aan een prettige beleving en maakt de halte klimaatbestendiger.

Samenvattend:

Het wensbeeld voor de halte Leidschendam-Voorburg is het ontwikkelen tot een groen mobiliteitsknooppunt: een plek die niet alleen goed is voor het milieu, maar ook zorgt voor duurzame mobiliteit en de leefbaarheid van de omgeving verhoogt. Een ontwerp dat bijdraagt aan de lokale economie, ruimte biedt voor duurzame mobiliteit, en een aangename, groene omgeving creëert voor iedereen.







# 3 VISIE TOEKOMSTBEELD HALTE LEIDSCHEENDAM-VOORBURG





Een impuls voor bereikbaarheid, leefbaarheid en beleving

Met de halte Leidschendam-Voorburg heeft de gemeente goud in handen. De kwaliteit van het ov is hier nu al hoog door de frequente verbindingen van tram en bus. En het wordt de komende jaren alleen maar beter: de ontwikkelingen van de HTM en RET zorgen ervoor dat de bereikbaarheid via deze halte de komende jaren verder gaat toenemen.

Dat biedt een unieke kans. Gericht investeren in de kwaliteit van de halte zorgt ervoor dat deze plek het gebruik krijgt dat zij verdient. Juist nú investeren betekent optimaal aansluiten op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving, en deze vanaf het begin op een duurzame manier te versterken.

Een aantrekkelijke, goed toegankelijke en toekomstbestendige halte stimuleert duurzaam reisgedrag. Daarmee draagt deze kwaliteitsimpuls direct bij aan de mobiliteitsdoelen van de gemeente en de regio voor een leefbare, gezonde en goed verbonden gemeente.



Een kwaliteitsprong die verschil maakt

We willen de potentie van deze plek volledig benutten. De kwaliteitsimpuls richt zich op een aantal verbeteringen die als bouwsteen essentieel zijn:

- Verbeteren aansluiting Leidschendam-Zuid
- Meer ruimte voor voetgangers en fietsers
- Toekomstbestendige stallingsvoorzieningen
- Volledig toegankelijke halte voor iedereen
- Duidelijke routinformatie op en rond het de halte, inclusief verbeterde zichtbaarheid van de halte
- Meer groen, meer natuur, meer zitmogelijkheden en een prettige sfeer
- Meer levendigheid en ruimte voor economische activiteit

Deze verbeteringen zijn onmisbaar om van de halte een volwaardige knoop te maken en horen dan ook terug te komen in het uiteindelijke ontwerp. Ze vormen de fundering voor de toekomstige ontwikkeling.



Er is ook wat te kiezen

Naast deze noodzakelijke bouwstenen zijn er ook keuzes te maken. Keuzes over de manier waarop deze bouwstenen worden ingevuld. Meer ruimte voor lopen en fietsen? Dat kan bijvoorbeeld met grootschalige maatregelen zoals het verbreden van het viaduct. Maar kan ook met een autoluwe inrichting van het gebied, waarbij de bestaande infra anders wordt ingericht. En hoe trekken we Leidschendam-Zuid bij? Is een uitbreiding van de stallingscapaciteit voldoende, of is een nieuwe voetgangersbrug of liften nodig?

Twee toekomstbeelden als richtinggevers

Om de keuzes helder te maken, zijn twee uiterste toekomstbeelden ontwikkeld, in samenwerking met stakeholders en aangescherpt op basis van participatie met wijkraden. Elk toekomstbeeld met een ander samenhangend pakket aan maatregelen, waarin is gevarieerd met de aanwezigheid en de uitwerking van bepaalde maatregelen.

Zo komt economische activiteit in het ene toekomstbeeld wel terug, en in het andere niet. Deze opzet maakt het mogelijk om onderdelen afzonderlijk te beoordelen, om hieruit de best passende ontwikkelrichting voor de halte en haar omgeving te bepalen.

Op de volgende pagina's worden de beelden in detail toegelicht. In grote lijnen komt het neer op het volgende:

- **Toekomstbeeld A)** richt zich op een evenwichtige verdeling van investeringen over het noordelijke en zuidelijke deel van de halte. De halte groeit in omvang en strekt zich uit waardoor het één geheel gaat vormen dat noord en zuid met elkaar verbindt.
- **Toekomstbeeld B)** zet in op een compacte knoop aan de noordzijde. Door hier de grootste investeringen te concentreren, ontstaat een aantrekkelijke halte met aantrekkingskracht op de omgeving. In het zuidelijke deel wordt gekozen voor een beperkter programma, maar wél met hoogwaardige verbindingen richting het hart van de halte.





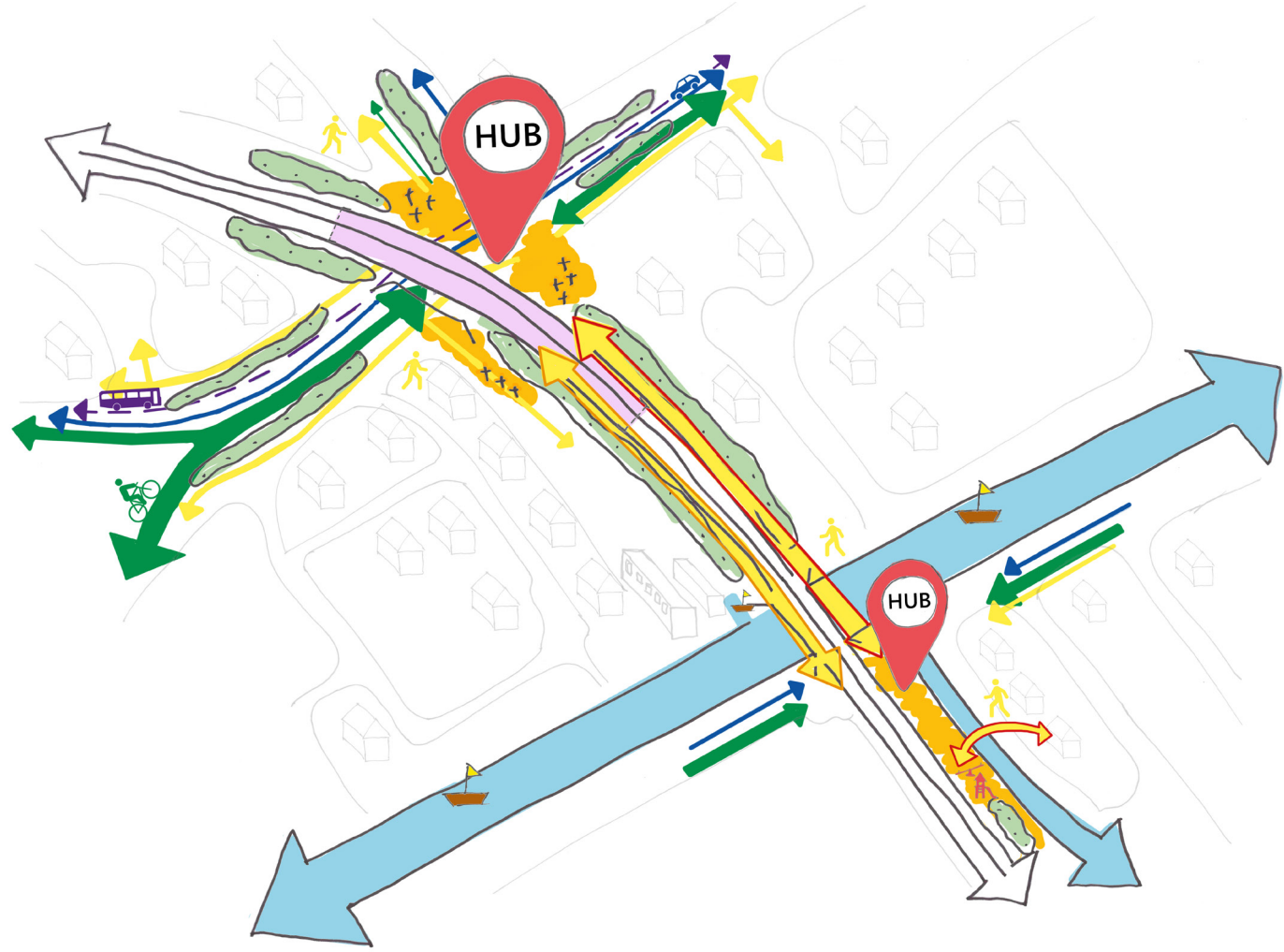
**Toekomstbeeld A De halte als verbinding**

*De halte wordt aantrekkelijker omdat de knoop zelf groeit: de zuidzijde van de Vliet wordt bij de halte betrokken door nieuwe mobiliteitsfuncties, een voetgangersbrug en liften toe te voegen. De noordzijde krijgt een luxere uitstraling en wordt toekomstproof gemaakt.*

De noordzijde krijgt een kwaliteitsimpuls en wordt luxer in uitstraling en materiaalgebruik. Het viaduct aan het Oosteinde wordt verbreed zodat er ruimte komt voor een breder wandelpad. Ook krijgt de onderdoorgang langs de Vliet een vlinder om de passage te verbreden. Dit zorgt voor een veiliger en comfortabeler route.

Het Oosteinde wordt vanaf de samenloop met de Parkweg een groene as met meer ruimte voor de fiets. De stallingsplaatsen worden uitgebreid, en bij elke opgang kunnen reizigers hun fiets kwijt.

De zuidzijde wordt volwaardig onderdeel van het station. Aan de zuidzijde komt een mobiliteitshub, waar je gemakkelijk kan opstappen op de metro en tram vanuit de fiets en auto via de K+R. Er komt een extra bruggetje vanuit de naastgelegen wijk en er is ruimte voor een pakketpunt. Met een extra loopbrug en twee nieuwe liften ontstaat er een toegankelijke verbinding tussen noord en zuid.

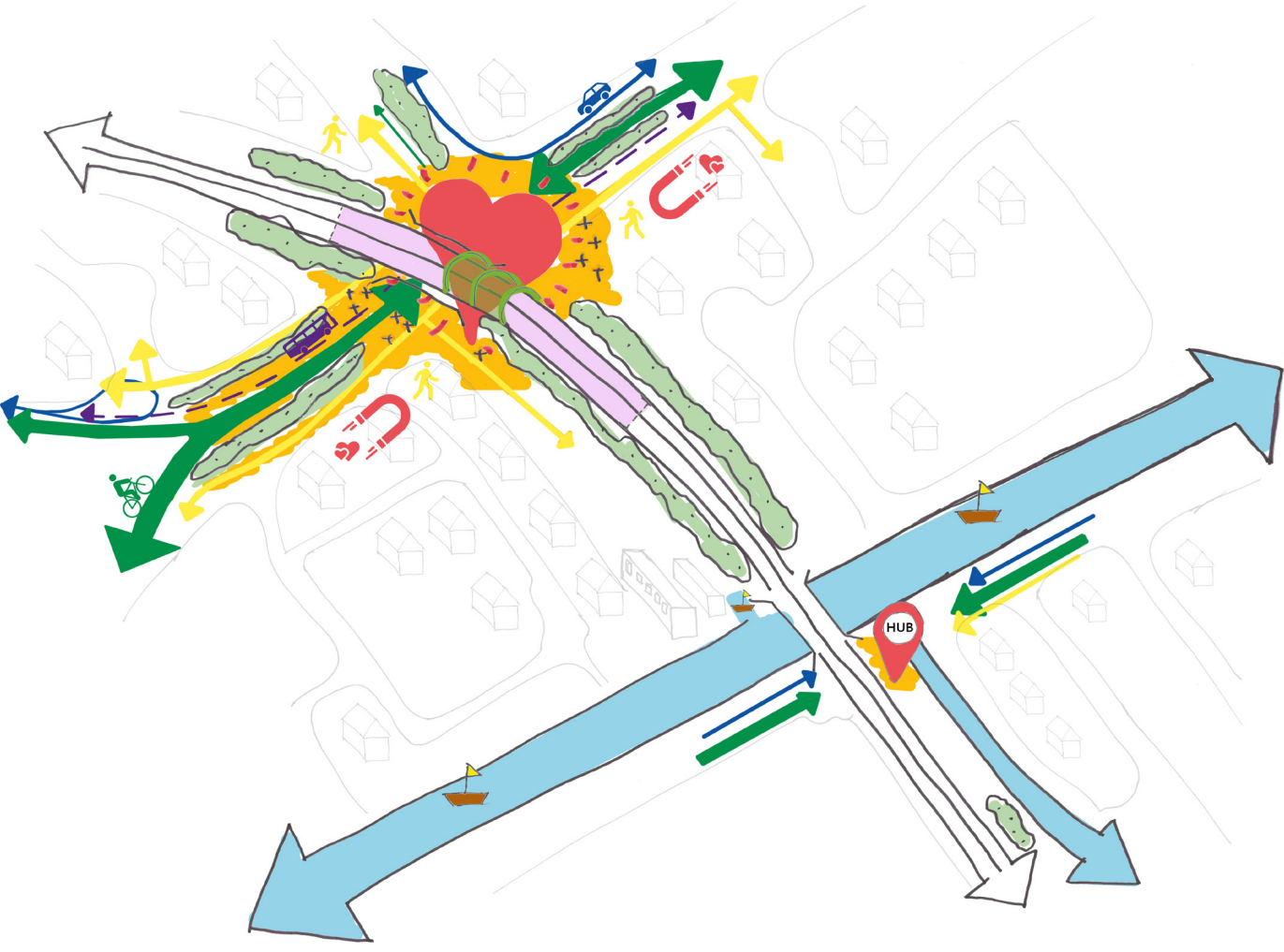


**Toekomstbeeld B De halte als het hart**

*De halte wordt aantrekkelijker doordat het fijner wordt om er te zijn: met meer sfeer, kwaliteit en uitstraling verandert de plek in een verblijfsplek, ook als je niet hoeft te reizen. Doorgaand autoverkeer maakt plaats voor ruimte voor voetgangers en fietsers, en de inrichting is voorbereid op de toekomst.*

Aan de noordzijde komt een chique halteplein waar reizigers en bewoners prettig kunnen verblijven en verplaatsen. Denk aan een uitnodigend shared space plein voor wandelaars, fietsers en de bus (de auto rijdt voortaan om), luxe materiaalgebruik, sfeervolle verlichting, een bloemen(kiosk) en een van veraf herkenbare overkapping die het station karakter geeft. Het samenloopdeel Parklaan-Oosteinde wordt een groene fiets-ov-as met de cultuurhistorische lijn van het Oosteinde die in stand wordt gehouden.

De zuidzijde wordt in deze variant slechts beperkt ontwikkeld. Alleen het noodzakelijke volgens politieke afspraken. Alle energie gaat naar een mooie en goed toegankelijke entree van halte Leidschendam-Voorburg met verbeterde aanrijroutes voor fietsers van en naar Leidschendam-Zuid.







# 4 DE ONTWERPEN IN MEER DETAIL





## Toekomstbeeld A) De halte als verbinding

Met dit ontwerp groeit de halte doordat de zuidelijke entree nadrukkelijk onderdeel wordt van het geheel. De noordzijde ondergaat een kleinere, maar zichtbare kwaliteitsimpuls die zorgt voor een meer toekomstbestendige en hoogwaardige uitstraling van de omgeving.

### Meer ruimte voor fietsers en voetgangers op het Oosteinde

De ventweg aan het Oosteinde aan de Voorburgse-zijde wordt ingericht als fietsstraat, waardoor fietsers meer ruimte krijgen en veiliger kunnen fietsen. Deze fietsstraat sluit met een nieuw tweerichtingenfietspad onder het viaduct aan op de rotonde. Om dit mogelijk te maken, wordt het viaduct bij het Oosteinde met 1,5 meter verbreed, zodat er onder het viaduct 3,5 meter ruimte is voor fietsers en 2,5 meter voor voetgangers. Deze maatvoering voldoet aan de minimumeisen voor veilig en comfortabel fietsen en lopen (cf. CROW). De nieuwe inrichting verhoogt de verkeersveiligheid onder het viaduct en langs het plein. De hoofdrijbaan wordt 30 km/uur en uitgevoerd in streetprint: dit is asfalt waarin klinkerpatronen zijn verwerkt.

### Verbetering route langs Zuidvliet

Langs de Zuidvliet krijgt de wandelroute een kwaliteitsimpuls, door betere verlichting en een verbrede vlonder van minimaal één meter breedte. De route wordt zo aantrekkelijker, comfortabeler en veiliger.

### Toegankelijke en overzichtelijke halte

De bushaltes blijven op hun huidige plek, met opgeknapteabri's. De bushalte aan de Voorburgse-zijde krijgt een volledige verharde haltekom tegen wegverzakkingen.

Dit vergemakkelijkt de instap, zeker voor mensen met een fysieke beperking. Op tactische locaties in het gebied wordt wegbewijzing aangebracht voor op de halte en richting belangrijke bestemming in de omgeving. Dynamische reisinformatiepanelen bovenaan de centrale toegangstrappen tonen alle metro- en tramvertrekken, en de stoplocatie op het perron, overzichtelijk op één scherm. Alle entrees tot de perrons blijven behouden om oversteekbewegingen op het Oosteinde te beperken.

### Nieuwe mobiliteitshub op Zuid

De zuidzijde wordt ontwikkeld tot volwaardige entree. Hiervoor wordt een perceel aan de Leidschendamse-zijde bij de halte betrokken. Hierdoor wordt het mogelijk om comfortabel op te stappen van fiets of auto (Kiss+Ride) op metro en tram. Een bruggetje verbindt de Zeeheldenwijk met dit perceel, zodat inwoners gemakkelijk bij de parkeerplaatsen kunnen komen. Op dit perceel is ruimte om hier eventueel nog een pakketpunt toe te voegen. Twee liften en een loopbrug zorgen voor een toegankelijke verbinding tussen noord en zuid. De looproutes naar de perrons worden volledig gelijkvloers ingericht.

### Vergroening dwars op en langs de halte

Langs het Oosteinde, richting de Parkweg, verrijken nieuwe bomen het historische lint. Door een versmalling op het kruispunt met de Parkweg komt er ruimte vrij voor snippergroen. De cultuurhistorische lijn van het Oosteinde blijft hierbij behouden. Daken vanabri's en transformatorhuisjes en andere kleine bouwwerken worden vergroend. Op het halteplein en bij de de fietsenstallingen zorgen nieuwe bomen voor schaduw en verblijfskwaliteit. Onder de grote boom op het plein komt een ronde bank met uitzicht over het verkeer en het halteplein. Ook de zuidzijde wordt vergroend met bomen

tussen parkeerplaatsen en stallingsplekken. De nieuwe voetgangersbrug over de Vliet krijgt een groene uitstraling door klimplanten, als verbinding tussen noord en zuid.

### Meer stallingscapaciteit en beter beheer

De fietsenstallingen aan het Oosteinde, aan de Leidschendamse-zijde, worden uitgebreid. De P+R blijft behouden. Afhankelijk van de uitkomsten van en parkeeronderzoek kan een deel van de parkeerplaatsen worden ingezet voor extra stallingsruimte. Actieve handhaving op weesfietsen en toezicht op diefstal en vandalisme dragen bij aan de veiligheid en het voorkomen van verrommeling.

### Hellingbaan als alternatief op liften niet gemakkelijk inpasbaar

Liften zijn een kostbare maatregel en kunnen in de buitenlucht gemakkelijk in storing schieten. Hierom is onderzocht of een hellingbaan, als robuustere maatregel, mogelijk is als alternatief. Een helling op deze locatie moet minimaal 150 lang zijn om het hoogteverschil te overbruggen, wat veel ruimte vraagt. Dit vraagt om bijna alle ruimte op het zuidperceel aan de leidschendamse zijde en vraagt ook om ruimte aan de Haagse zijde wat nu door het NS-onderhoudsbedrijf wordt benut.

Ter ondersteuning van het ontwerp zijn hiernaast referentiebeelden toegevoegd.



Zie bijlage 2 voor een grote uitsnede van het ontwerp

## Referenties voor verbinding



Loopbrug



Brede onderdoorgang viaduct - voetgangers en fietsers



Metropaal als herkenningspunt



Meer groen langs de wegen



Bewegwijzing



Streetprint



Liften op Zuid



Straatbank om de boom



Dubbellaagse fietsenstalling



Pakketmuur



Ruimte voor deelmobiliteit



Vlonder bij de Vliet - verbreding route voetgangers



## Toekomstbeeld B) De halte als het hart

Met dit ontwerp wordt de halte ontwikkeld tot een compacte en hoogwaardige knoop. De noordzijde krijgt een grote kwaliteitssprong en de zuidzijde wordt met een bescheiden pakket ontwikkeld.

### Hoogwaardig halteplein met herkenbare uitstraling

Het halteplein aan de noordzijde krijgt een chique uitstraling, voorzien van luxe tegels en groenstroken. Dit zorgt voor een aantrekkelijk en herkenbaar beeld, waarin reizigers en omwonenden zich prettig kunnen verplaatsen én verblijven.

### Shared space op het Oosteinde

Het Oosteinde wordt ingericht als shared space waar voetgangers, fietsers en bussen gezamenlijk gebruik van maken. Een verkeersfilter onder het viaduct voorkomt doorgaand autoverkeer. Bewoners behouden toegang tot de auto. De ruimte rondom de halte wordt daarmee veiliger en aantrekkelijker voor actief verkeer.

Aan de Voorburgse zijde komen drie parkeerplaatsen voor mindervaliden en vier Kiss+Ride-plekken. Aan de Leidschendamse zijde is passagiers afzetten mogelijk via de ventweg aan de Rodelaan. Daar kunnen tussen huisnummer 1 en 3 twee K+R plekken worden gerealiseerd die vanuit het Oosteinde en de Rodelaan bereikbaar zijn (zie afbeelding rechts). Parkeren kan op het vernieuwde, groen ingerichte Oosteinde. De ventweg vervalt, maar de cultuurhistorische zichtlijn blijft behouden.

### Sfeer, veiligheid en comfort

De toepassing van hoogwaardige materialen, zoals luxe zitbanken, sfeervolle verlichting en een bloemenkiosk, dragen bij aan verblijfskwaliteit, zorgen voor levendigheid en sociale veiligheid. De perrons van de tram en metro krijgen een groene overkapping ter hoogte van de liften. Dit zorgt voor herkenbaarheid, comfort en versterkt het groene karakter van het gebied.

### Heldere structuur voor reizigers

De bushaltes worden samengebracht bij het halteplein. Dat verhoogt de overzichtelijkheid en maakt het overstappen makkelijker. Bewegwijzing en reisinformatie worden op strategische plekken geplaatst, zodat reizigers zich makkelijker kunnen oriënteren. Het aantal entrees wordt teruggebracht tot vijf. Daarmee ontstaat meer rust, overzicht en ook meer veiligheid in het gebied. Bomen en wegwijzers begeleiden reizigers naar de juiste ingang.

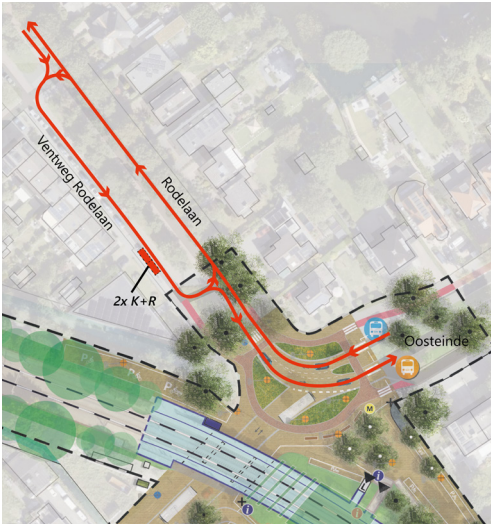
### Nieuwe functie voor entree Rodelaan

De entree aan de Rodelaan vervalt. Op deze plek komt een bewaakte fietsenstalling (biesieklette). Dit draagt bij aan sociale veiligheid door meer 'ogen op straat'.

### Bescheiden, maar functionele aanpassing zuidzijde

De zuidzijde van de halte wordt beperkt ontwikkeld. Het ontwerp richt zich op goede fietsverbindingen van Leidschendam-Zuid naar de noordenree en vice versa. Op het braakliggende perceel bij de zuidentree komt een fietsenstalling en worden extra parkeerplaatsen voor de buurt geplaatst. De oprit wordt verkeerskundig verbeterd.

*Ter ondersteuning van het ontwerp zijn hiernaast referentiebeelden toegevoegd.*



*Zie bijlage 2 voor een grote uitsnede van het ontwerp*

## Referenties voor het hart



*Tegels halteplein noordzijde*



*Overkapping voor station*



*Metropaal als herkenningspunt*



*Bloemenkiosk*



*Bewegwijzing*



*Luxe straatverlichting*



*Geleidelijn op orde*



*luxe straatbankjes*



*Dubbellaagse fietsenstalling*



*Biesieklette*



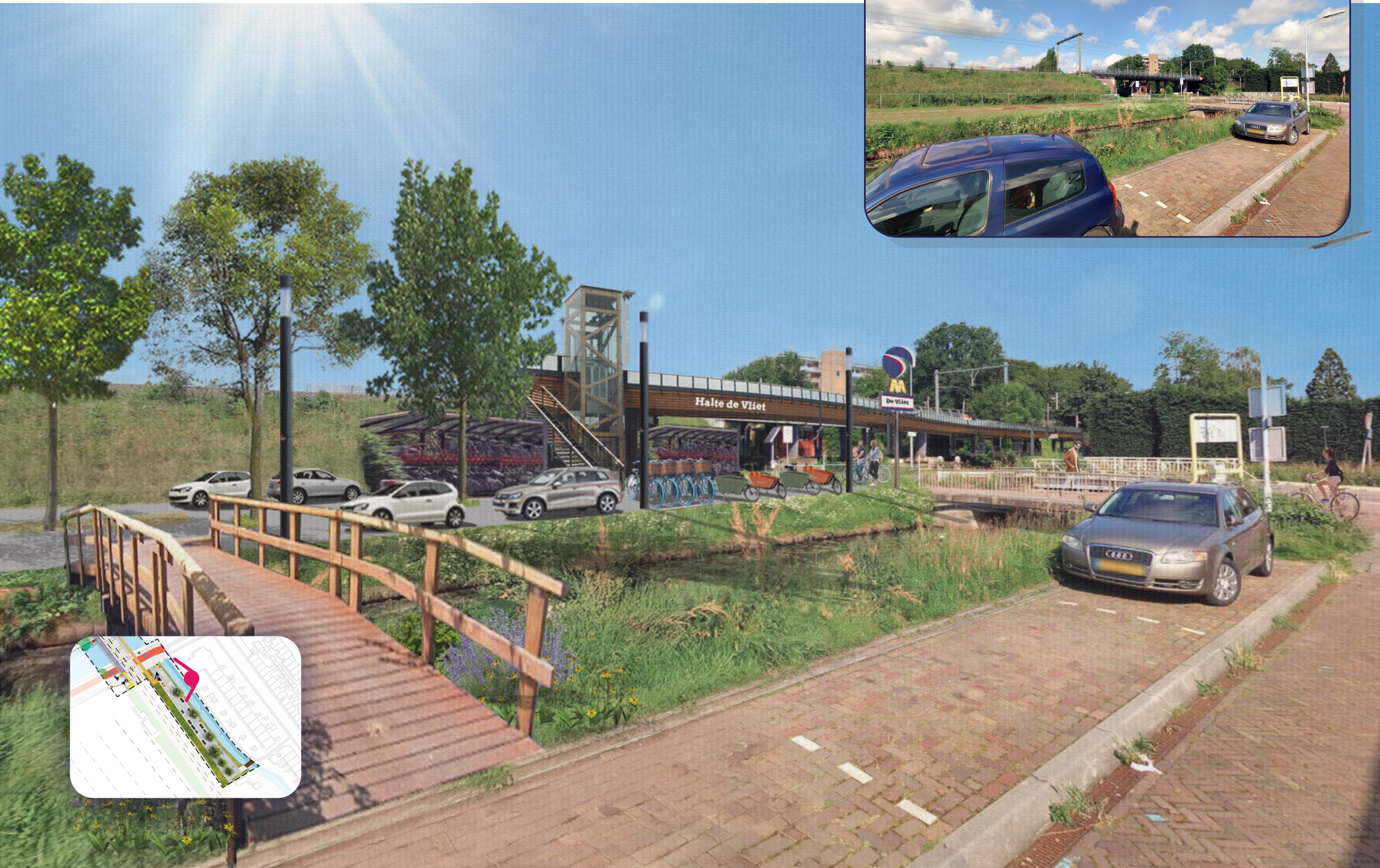
*Ruimte voor deelmobiliteit*



*Luxeabri's*









## Slim omgaan met de ruimte: verkeerstechnische inzoom op de ontwerpen

Hoe kan meer ruimte worden gegeven aan voetgangers, fietsers, verblijfskwaliteit en levendigheid? De bestaande verkeersstructuur biedt daarvoor beperkte mogelijkheden. Om deze ruimte vrij te spelen, zijn verschillende oplossingsrichtingen verkend.

### Met huidige structuur alleen fietsstraat mogelijk op de ventweg

Onder het viaduct op het Oosteinde is de ruimte krap: voetgangers en fietsers delen er een smalle doorgang, wat voor beide groepen zorgt voor minder comfort en veiligheid. Een fietsstraat op het Oosteinde maakt het mogelijk om de bredere onderdoorgang, die nu alleen in gebruik is voor bus en auto, beschikbaar te stellen voor fietsers.

Een fietsstraat is echter pas inpasbaar bij max. 5.000 motorvoertuigen per etmaal (een drukke erftoegangsweg) met als vuistregel dat er tweemaal zoveel fietsers heeft als gemotoriseerd verkeer op hetzelfde wegvak moet rijden (huidige richtlijn Goudappel). Het CROW (2016) stelt een lagere richtlijn van max. 2.500 motorvoertuigen per etmaal. Op de hoofdrijbaan zijn beide richtlijnen niet haalbaar: hier rijden nu circa 9.500 voertuigen per etmaal, en ook in 2040 blijft de intensiteit naar verwachting rond de 9.000 voertuigen (bron: v-MRDH v3.02 Stedelijke Referentie). Op de ventweg is een fietsstraat wel haalbaar. Echter, dit lost het capaciteitsprobleem onder het viaduct niet op.

### Shared space: veel potentie, maar nu niet haalbaar

Een shared space plein ter vervanging van de huidige rotonde creëert ruimte voor een groot halteplein en biedt kansen voor minder verharding. Dit is echter alleen haalbaar bij een maximale verkeersintensiteit van circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal, met genoeg kruisende verkeersbewegingen om al het verkeer af te remmen. Gezien de huidige en toekomstige verkeersdruk is shared space hier op dit moment niet realistisch.

### Alternatieve verkeersstructuur vraagt om nader onderzoek

Een aanpassing aan de verkeersstructuur kan helpen om de verkeersdruk op het Oosteinde te verminderen. Een mogelijke maatregel is het afsluiten van de noordtak van de rotonde richting de Rodelaan. Een quick-scan toont echter dat de ontsluiting van de omliggende woonstraten dan onvoldoende robuust wordt. Alternatieve routes zijn niet goed inpasbaar, waardoor deze maatregel nu niet haalbaar is.

Een andere, ambitieuzere optie is het weren van doorgaand autoverkeer bij het viaduct (een zogeheten verkeersfilter). Dit biedt ruimte voor een volwaardig halteplein en betere voorzieningen voor fietsers en voetgangers. Wel schuift de verkeersdruk dan op naar omliggende wegen, zoals de Prins Bernhardlaan, Noordsingel en Rodelaan. Om de gevolgen goed te beoordelen, is nader verkeersonderzoek nodig op gemeentelijk niveau.

### Fietsparkeren: toekomstproof en ruimte-intensief

De behoefte aan fietsparkeerplekken groeit. Nieuwe typen fietsen en deelmobiliteit vragen meer ruimte. Voor de toekomstige opgave tot 2040 zijn 780 stallingsplaatsen nodig (o.b.v. maximale groeiscenario V-MRDH). Zelfs met dubbellaags parkeren blijft dit een aanzienlijke ruimtelijke opgave.

Rond de halte zijn bij de noord- en zuidentree op diverse percelen extra stallingsplaatsen inpasbaar. In toekomstbeeld A resteert echter een tekort van circa 40 m<sup>2</sup> voor buitenmodel fietsen (ca. 35 stuks). Dit is eventueel op te lossen door het omzetten van vier autoparkeerplaatsen of het bijstellen van de verdelingsnormen voor fietstypes. In toekomstbeeld B is voldoende ruimte beschikbaar, met circa 20 m<sup>2</sup> overcapaciteit.

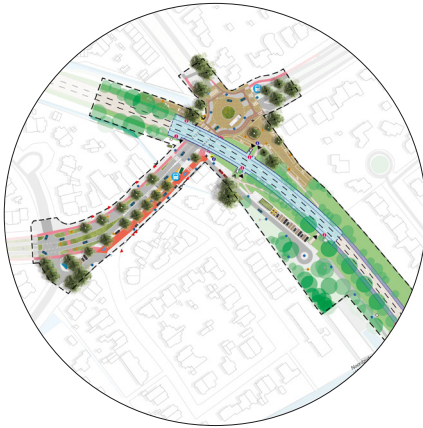
De locatie en het ruimtegebruik van de stallingsplekken in het onderzoeksgebied zijn uitgewerkt in bijlage 1.

### Ruimte reserveren voor groei

De volledige fietsparkeeropgave hoeft niet in één keer gerealiseerd te worden. Met een adaptieve aanpak kan de capaciteit gefaseerd uitgebreid worden op basis van daadwerkelijke groei. In de berekening is daarnaast uitgegaan van 20% buitenmodell fietsen, maar dit aandeel kan in de praktijk hoger of lager uitvallen.

### Kosten van de ontwerpen

Van de toekomstbeelden is een SSK-raming gemaakt op schetsontwerp-niveau. Hiervoor is het prijspeil gehanteerd van 1 januari 2025. Een SSK-raming is gebaseerd op standaard eenheidsprijzen en werkt met aanvullende posten voor ontwerponzekerheden, onvoorziene kosten, kosten voor engineering, aanbestedingen en rekt hiervoor met een percentage over de directe kosten. Kosten worden berekend voor het hele studiegebied, zoals eerder getoond oop pagina 7. In de kostenraming zijn geen werkzaamheden opgenomen voor ondergrondse infrastructuur, behalve voor de bouw van een parkeervoorziening aan de zuidzijde van de Vliet.



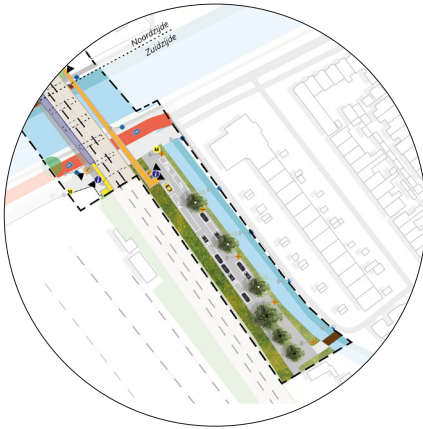
### Noord ontwerp A

Kosten totaal: **€6.8 mln**

Waarvan specials (N.B. excl. onzekerheidsmarges en overige kosten):

Verbreding viaduct noord: **€2.3 mln**

*Een verbreding van 1.5 meter*



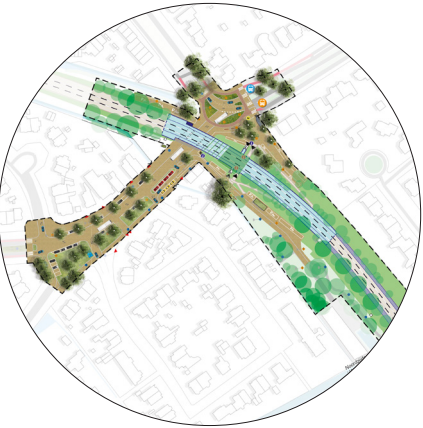
### Zuid ontwerp A:

Kosten totaal: **€4.2 mln**

Waarvan specials (N.B. excl. onzekerheidsmarges en overige kosten):

Liften (2 stuks): **€1.5 mln** (excl. beheer & onderhoud)

Extra voetgangersbrug: **€1.2 mln**



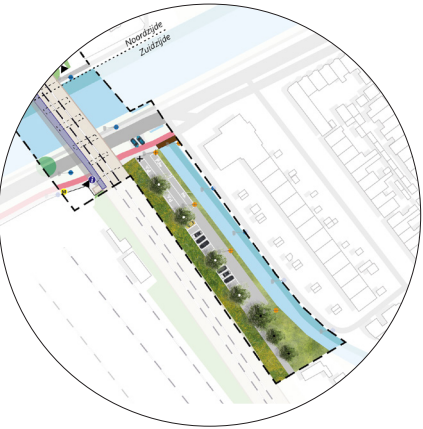
### Noord ontwerp B:

Kosten totaal: **€9.4 mln**

Waarvan specials (N.B. excl. onzekerheidsmarges en overige kosten):

Overkapping: **€3,5 mln**

*Een overkapping alleen ter hoogte van de liften en opgang (niet over het viaduct).*



### Zuid ontwerp B:

Kosten totaal: **€0.8 mln**

Waarvan specials (N.B. excl. onzekerheidsmarges en overige kosten):

N.v.t.





# 5 KEUZES EN VERVOLGSTAPPEN





# HOE NU VERDER?

## Een noodzakelijke kwaliteitsverbetering van de halte

De groei van het verkeer in de gemeente Leidschendam-Voorburg vraagt om duurzame oplossingen voor het verplaatsen van inwoners en bezoekers. Het beter benutten van de halte Leidschendam-Voorburg is een kans voor de gemeente om ervoor te zorgen dat de halte het gebruik krijgt die het in potentie ook heeft.

## Impuls voor Leidschendam-Zuid essentieel

Leidschendam-Zuid vraagt om extra aandacht. De Vliet, A4 en N14 vormen barrières. waardoor het gebied minder goed verbonden is met de rest van de gemeente. Hierom is er actie nodig om te zorgen dat de bereikbaarheid van Leidschendam-Zuid verbeterd. Dit houdt niet alleen een verbetering van de zuidelijke entree in, maar eventueel ook verbeterde verbindingen voor voetgangers en fietsers richting de rest van de gemeente. De komende periode doet de gemeente daarom verder onderzoek om te bepalen wat deze maatregelen verder moeten inhouden.

## Het beste uit twee toekomstbeelden combineren

De ontwerpvarianten schetsen twee uiterst verschillende mogelijkheden voor de toekomst van de halte, met elk eigen sterke punten. Idealiter combineren we beide toekomstbeelden als één stip op de horizon. Tegelijkertijd is het zo dat niet alles in eens kan, en ook dat niet alles in een keer hoeft. Met het ontwikkelpad rechts houden we flexibiliteit om hierop in te spelen, zodat de halte de komende jaren verder kan worden ontwikkeld in lijn met de ambities van de gemeente.

Nu

Zo

### Stap 1: Quick wins en basiskwaliteit

Voor het verbeteren van de knoop is het niet nodig om alle onderzoeken af te wachten. Een deel van de maatregelen kan (spreekwoordelijk) morgen al mee begonnen worden. Deze ‘quick wins’ zijn hieronder beschreven.

### Kleine ingrepen maken een groot verschil

Aan de noordzijde kan begonnen worden met het uitbreiden van de fietsenstallingen. Daarnaast kunnen de verschillende stakeholders in het gebied aan de slag gaan met het verbeteren van de basiskwaliteit. Denk aan onderhoud en beheer van fietsenstallingen, straatverlichting, trappen, geleidelijnen, infrastructuur en liften. Ook kan met een mobiele koffie- of bloemenkar getest worden of er voldoende vraag naar is.

Vervoerders en MRDH verbeteren de informatievoorzieningen over vertrekkende voertuigen en waar deze te vinden zijn. De gemeente werkt ondertussen aan bebording richting belangrijke punten in de omgeving

van de halte. Daarnaast kan in overleg een pakketkluis worden geplaatst in de halte-omgeving. Dit is geen noodzakelijke maatregel maar wel een kwalitatieve en simpele toevoeging aan de halte.

Hiermee wordt de halte op de korte termijn toegankelijk, aangenaam, vindbaar en gebruiksvriendelijk voor bestaande en nieuwe reizigers.

### Zuidingang wordt volwaardig onderdeel

De zuidingang wordt voorzien van basisvoorzieningen. Dit begint bij het plaatsten van stalingsplekken voor fietsen. Toegang en onderhoud van de openbare ruimte wordt ook aan de zuidzijde aangepakt. Naast verlichting is er in het bijzonder aandacht voor de vindbaarheid van de trap naar de perrons middels bebording. De trap en de brug worden opgeknapt om de plek aangenamer te maken. Hierbij wordt rekening gehouden met mogelijk drempelvrije toegang tot het perron in de toekomst.

Aan de zuidzijde worden parkeerplaatsen toegevoegd die overdag gebruikt kunnen worden voor reizigers en ‘s avonds dienst doen overloop voor de Zeeheldenbuurt. Hiervoor dient de inrit vanaf de Vlietweg naar de nieuwe parkeerplaats aangepast te worden voor een veilige oversteek van fietsers. Daarnaast kan ook aan de zuidzijde een pakketkluis worden geplaatst.

### Uitbreiden, monitoren en herhalen

Zowel aan de noord- als de zuidzijde worden de voorzieningen voor het stallen van fietsen gediversifieerd en uitgebreid. Dit begint met het uitbreiden van de stallingsplaatsen voor standaard fietsen.

Na de eerste uitbreidingsimpuls is het belangrijk om het gebruik van de stallingen te monitoren. Daar waar nodig wordt bijgestuurd in type en aantallen stallingsplekken. Dit monitoren gebeurt in een redelijke interval en voor onbepaalde tijd.

stallingsruimte voor fietsen gewenst en kan (een deel van) de ruimte daarvoor benut worden, of voor meer groen.

Ook is het *mobiliteitsonderzoek naar Leidschendam-Zuid* een belangrijk onderzoek om de maatregelen voor Zuid te bepalen. Met dit onderzoek gaat het om het verkennen van maatregelen om de verbindingroutes van Zuid naar de rest van de gemeente te verbeteren en kan ook de behoefte voor aanvullende hubvoorzieningen bepaald worden.

Met een *parkeerdrukmeting* kan bepaald worden hoe de P+R bij Park Vronesteyn benut wordt en of (een deel van) de parkeerruimte voor een ander doeleinde ingezet kan worden. Mogelijk is extra

Straks

Later

### Stap 3: Kwaliteitssprong bereikbaarheid Toegankelijkheid verbeteren zuid-entree

In deze stap wordt een extra voetgangersbrug over de Vliet gelegd waarmee het perron richting Den Haag direct bereikbaar wordt vanuit Leidschendam-Zuid. Deze wordt drempelvrij aangelegd ter voorbereiding van een mogelijke lift ten zuiden van de Vliet.

Bij het aanleggen van de nieuwe brug wordt ook onderzocht hoe de brug op een realistische manier kan bijdragen aan het doortrekken van de ecologische groenstructuur over de Vliet.

### Tweede impuls bereikbaarheid zuidzijde

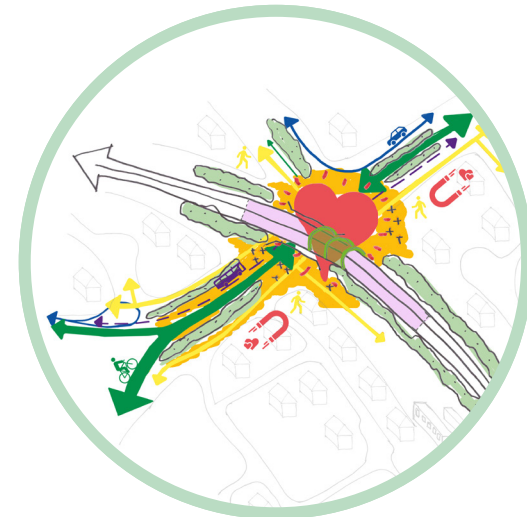
Afhankelijk van de uitkomsten uit het mobiliteitsonderzoek naar Leidschendam-Zuid worden de routes van en naar Leidschendam-Zuid verbeterd en kan de vrije ruimte op het braakliggende terrein bij de halte benut worden voor aanvullende buurtvoorzieningen, zoals deelmobiliteit en een extra voetgangersbrug naar de Broekweg die de parkeerplaatsen verbindt met de wijk en het Broekwegpad richting Forepark.

### Ruimte aan de noorzijde maximaal benutten

Als uit de parkeerdrukmeting blijkt dat de parkeerplaatsen aan de noordzijde niet voor de knoop nodig zijn, kan de ruimte in een tweede impuls veranderd worden in stallingsruimte voor fietsen en groen.

### Stap 4: Impuls zichtbaarheid en comfort Definitieve functie van het viaduct

Nadat de haalbaarheid van het verkeersfilter is bepaald kan gestart worden met de herinrichting van het Oosteinde tussen de Parkweg en Rodelaan. Mocht het verkeersfilter niet haalbaar blijken, of een alternatieve maatregel om het verkeer te verminderen, dan zet de gemeente in op het verbreden van het zuidelijke portaal van het viaduct over het Oosteinde.



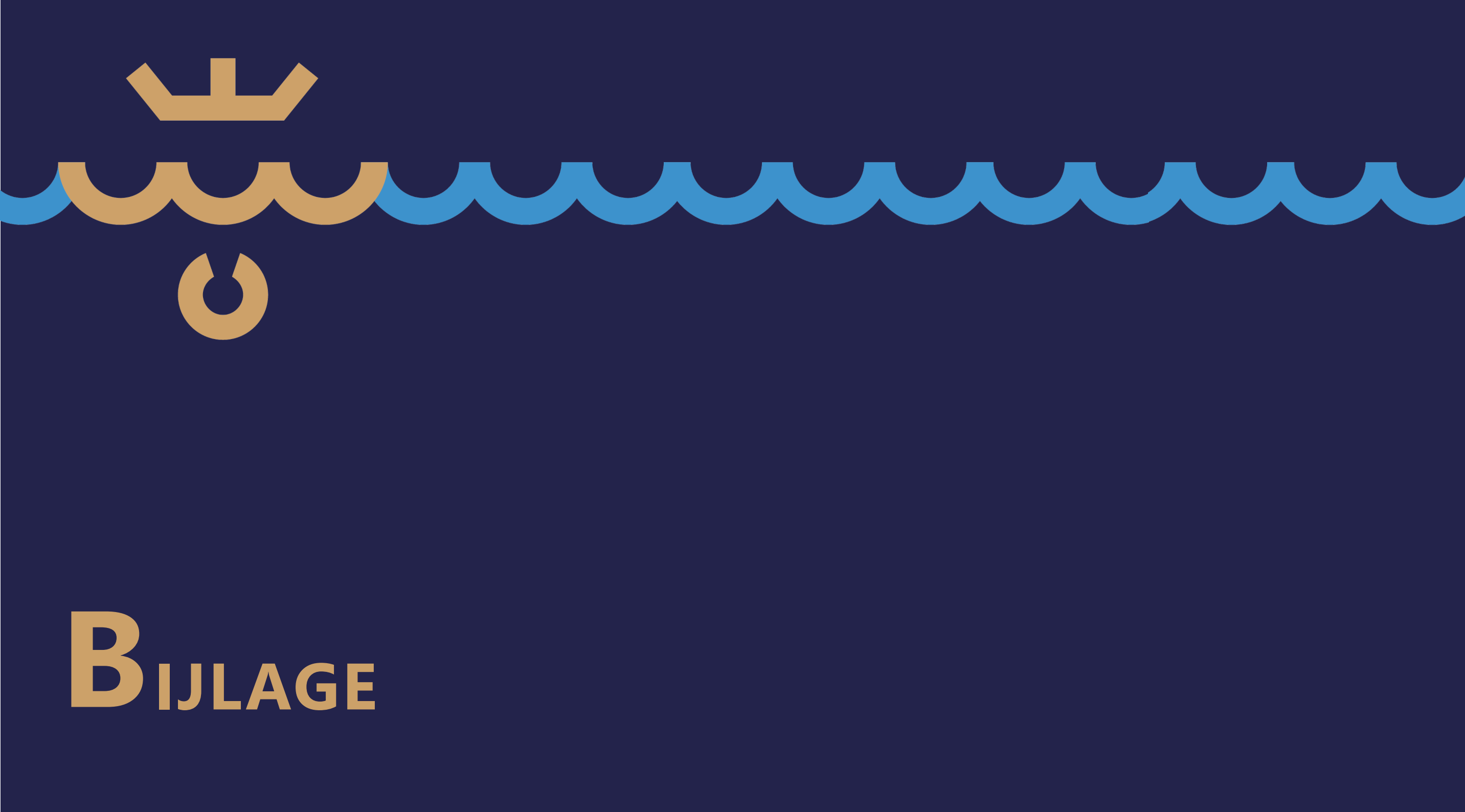
Met dit ontwikkelpad kiest de gemeente ervoor om de halte te omarmen. Stapsgewijs wordt de halte voorzien van een eigen identiteit en een aantrekkelijke uitstraling, die zowel de aantrekkingskracht van de halte vergroot als de verbinding binnen de gemeente versterkt. Wellicht dat een nieuwe naam voor de halte deze transitie verder kracht bijzet: **halte De Vliet**.



### Toegankelijkheid en comfort naar plusniveau

Bij goed gebruik van de voetgangersbruggen kunnen in deze fase ook liften aan beide voetgangersbruggen worden geïnstalleerd. Afhankelijk van de keuze voor wel of geen verkeersfilter kan er ook een keuze gemaakt worden over de kwaliteit van een overkapping over de spoorbaan ter hoogte van het halteplein en viaduct.









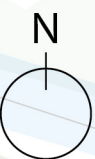
**BIJLAGE 1: TOEKOMSTBEELD A)  
DE HALTE ALS VERBINDING**



**BIJLAGE 1: TOEKOMSTBEELD B)  
DE HALTE ALS HET HART**







BIJLAGE 2: TOEKOMSTBEELD A)  
DE HALTE ALS VERBINDING



- Legenda**
- |                       |                               |                                           |                             |
|-----------------------|-------------------------------|-------------------------------------------|-----------------------------|
| <b>VERHARDING</b>     | <b>GROEN</b>                  | <b>PARKEREN AUTO</b>                      | <b>INRICHTINGSELEMENTEN</b> |
| Streetprint           | Bestaande bomen               | Autoparkeren                              | Bestaande Bushalte          |
| Alleen voor fiets     | Bestaande bomen (zwarte stip) | Autoparkeren (Nieuwe parking - zuidzijde) | Bushaltekomp verbeteren     |
| Fietsstraat           | Nieuwe bomen (witte stip)     | Invaliden parkeren (gele auto)            | Bestaande lift              |
| Verzonken banden      | Gras                          | Kiss + Ride (deelgebied)                  | Nieuwe lift                 |
| <b>ONTSLUITING</b>    | Gras met bloemenmengsel       | <b>PARKEREN FIETS</b>                     | Nieuwe voetgangersbrug      |
| In- en uitgang perron | Mosdak transformator          | Fietsenstalling - regulier                | Bankje rondom boom          |
| In- en uitrit woning  | Mosdak abri                   | Fietsenstalling - breed stuur/mandje      | Bestaande Lantaarnpaal      |
| Verbreiden tunnel     |                               | Fietsenstalling - bakfiets/scooter        | Nieuwe lantaarnpaal         |
|                       |                               |                                           | Landmark - paal met 'M'     |
|                       |                               |                                           | Perron tram en metro        |



BIJLAGE 2: TOEKOMSTBEELD B)  
DE HALTE ALS HET HART



- Legenda**
- |                       |                               |                                      |                             |
|-----------------------|-------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------|
| <b>VERHARDING</b>     | <b>GROEN</b>                  | <b>PARKEREN AUTO</b>                 | <b>INRICHTINGSELEMENTEN</b> |
| Streetprint           | Bestaande bomen               | Autoparkeren                         | Bestaande Bushalte          |
| Alleen voor fiets     | Bestaande bomen (zwarte stip) | Invaliden parkeren (gele auto)       | Verplaatsen Bushalte        |
| Verzonken banden      | Nieuwe bomen (witte stip)     | Kiss + Ride (rode auto)              | Bestaande Lift              |
| <b>ONTSLUITING</b>    | Gras                          | <b>PARKEREN FIETS</b>                | Voorziening - kiosk         |
| In- en uitgang perron | Gras met bloemenmengsel       | Fietsenstalling - regulier           | Bankje                      |
| In- en uitrit woning  | Mosdak transformator          | Fietsenstalling - breed stuur/mandje | Bestaande Lantaarnpaal      |
|                       |                               | Fietsenstalling - bakfiets/scooter   | Nieuwe lantaarnpaal         |
|                       |                               | Bewaakte fietsenstalling (bikeslet)  | Landmark - (overkapping)    |
|                       |                               |                                      | Landmark - Paal met 'M'     |
|                       |                               |                                      | Perron tram en metro        |
|                       |                               |                                      | Looproute richting perron   |
|                       |                               |                                      | Reisinfor                   |
|                       |                               |                                      | Informatie op perron        |
|                       |                               |                                      | Bewegwijzering              |
|                       |                               |                                      | Geleide lijn                |
|                       |                               |                                      | Verplaatsen containers      |
|                       |                               |                                      | Nieuwe voetgangersbrug      |





**Leidschendam-  
Voorburg**

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

## **Ontwikkelbeeld halte Leidschendam-Voorburg**