



Klanteisen specificatie (KES) en Stakeholders

KLANTEISEN EN WENSEN OMGEVING

ID	Bron ID	Datum	Stakeholder	Eis/wens/risico	Titel eis/wens/risico	Omschrijving	Toelichting	Fase
	realisatieolan No Regret	3-11-2020	DSO/PmDH	eis	huidige situatie	rekening houden met aansluiting op huidige situatie	in kaart brengen wensen voor de toekomst en dat niet onmogelijk maken	
	realisatieolan No Regret	3-11-2020	DSO/PmDH	eis	fasering	afstemming noodzakelijk met raakvlakprojecten fase 1 en Laan van NOI	route is een deel uit een totale route tussen HS en Laan van NOI, afstemming daarom heel belangrijk, niet alleen qua ligging, maar ook qua vormgeving, materialisatie, herkenbaarheid	
	realisatieolan No Regret	3-11-2020	DSO/PmDH	eis	infrastructuur	Waar mogelijk gebruik maken van huidige infrastructuur		
	realisatieolan No Regret	3-11-2020	DSO/PmDH	eis	budget bewaken	Plan afronden binnen het huidige budget		
	Verbinding CID/Binckhorst	3-11-2020	DSO/PmDH	eis	raakvlakken	Rekening houden met nieuwe toegang naar Sporendriehoek	aan Noordzijde Bink36 (tpv hellingbaan Velostrada) wordt mogelijke een nieuwe toegang voor autoverkeer gemaakt naar de sporendriehoek.	
	Verbinding CID/Binckhorst	3-11-2020	DSO/PmDH	eis	raakvlakken	Rekening houden met inpassing HOV langs Binckhorstlaan		
		9-11-2020	DSB/BAS	wens	hittestress	Streven naar 40% schaduw, 40% zon, 20% half-half Materialisering (lichte materialen ivm albedo-effect)		
		9-11-2020	DSB/BAS	wens	wateroverlast	Afwateren op groenstroken, ipv op riolering		
		9-11-2020	DSB/BAS	eis	ontsluiting	goede ontsluiting van gebouwen en andere functies, gelegen langs Velostrada		
		9-11-2020	DSB/BAS	eis	beheer	inzichtelijk maken van consequenties in beheerfase, en regelen budget daarvan		
		9-11-2020	DSB/BAS	eis	biodiversiteit	Behouden en versterken ecologische waarden		
		9-11-2020	DSB/BAS	eis	versnippering groen	geen versnippering groen, maar robuuste structuren		
		11-11-2020	DSB/VM	eis	VOV	VOV zie intranet voor reglement en proces		
		11-11-2020	DSB/VM	eis	verkeerssystemen	DSB/VM: Als er gedacht wordt aan het nieuw plaatsen, aanpassen of verwijderen van verkeerssystemen moet dat in overleg met en instemming van VM gebeuren. Betrek VM dus direct van aanvang af als daar sprake van kan zijn.		
		11-11-2020	DSB/VM	eis	verkeerslichten	DSB/VM: als er wijzigingen voorzien worden binnen de directe invloedssfeer van verkeerslichten is er overleg nodig om de (afwezigheid van) impact te beoordelen. Het kruispunt bepaalt met wie afgestemd moet worden. Geef dat dus aan. Dan weten we wie we als contactpersoon op kunnen geven		
		11-11-2020	DSB/VM	eis	ontwerp verkeerssystemen	DSB/VM: als er iets moet met verkeerssystemen vindt ontwerp van die verkeerssystemen plaats door of onder regie van VM		
		11-11-2020	DSB/VM	eis	kosten verkeerssystemen	DSB/VM: kosten aan verkeerssystemen voortkomend uit het project zijn voor rekening van het project. Ook is VM verplicht VAT-kosten (voorbereiding, administratie en toezichtkosten) in rekening te brengen		
		16-11-2020	DSB/Energietransitie	eis	infrastructuur	rekening houden met 30-40 m2 onderstation van Eneco tbv afkoppeling Bincknet	aan het begin van het Eneconet is tbv energietransitie belangrijke ruimtereservering. Dit kan mooi in ontwerp oprit velostrada meegenomen worden.	
		16-11-2020	ProRail	eis	huidige situatie	Horizontale en verticale alignementen van bestaande sporen moeten gehandhaafd blijven.		
		16-11-2020	ProRail	eis	huidige situatie - constructieve veiligheid	De realisatie van de Vélostrada heeft geen negatief effect op de gesteldheid van de baanlichamen die de bestaande sporen dragen. De Vélostrada en de naastgelegen (rail)infra moeten qua constructieve veiligheid integraal worden beschouwd - betonconstructies, geotechniek, geohydrologie, waterhuishouding, etc.		
		16-11-2020	ProRail	eis	ontwerpvoorschriften	Op de aanleg van het fietsviaduct viaduct over de spoorlijn Den Haag CS - Utrecht, de aanleg van eventuele onderdoorgangen onder spoorlijnen, aanpassingen aan bestaande assets van ProRail en de aanleg van (onderdelen van) de Vélostrada in de directe nabijheid van spoorlijnen zijn van toepassing de ontwerpvoorschriften, richtlijnen en andere producten uit de Rail Infra Catalogus - vigerend op datum start verkenning		
		16-11-2020	ProRail	eis	beschikbaarheid railinfra	De realisatie van de Vélostrada heeft minimaal effect op de beschikbaarheid van railinfra	Klanthinder door buitendienststellingen is een prominent 'minpunt'- tijdig meenemen in verkenning en planuitwerking	
		16-11-2020	ProRail	eis	bereikbaarheid railinfra	De bereikbaarheid van de assets van ProRail voor onderhoud en bij calamiteiten is minimaal gelijk aan de huidige situatie		
		16-11-2020	ProRail	eis	veiligheid	De Vélostrada is adequaat afgescheiden van de railinfra conform de geldende regelgeving		
		16-11-2020	ProRail	eis	inspectie	De Vélostrada en aangesloten kunstwerken moeten op adequate wijze veilig kunnen worden geïnspecteerd.		
		16-11-2020	ProRail	eis	onderhoud	Het fietsviaduct viaduct over de spoorlijn Den Haag CS - Utrecht en eventueel aangepaste assets van ProRail kunnen veilig en tegen lage kosten worden onderhouden		
		16-11-2020	ProRail	eis	constructieve veiligheid	De Vélostrada en aangesloten kunstwerken moeten op adequate wijze veilig kunnen worden geïnspecteerd.		

		16-11-2020	ProRail	wens	calamiteiten	Bezien of en hoe de Vélostrada een rol kan spelen bij calamiteiten op het spoor - als vluchtroute en als mogelijke aanvalsroute voor hulpdiensten	
		15-11-2020	Fietzersbond Leidschendam-Voorburg	eis	Fietscomfort	Valwinden moeten voorkomen worden bij hoogbouw in het algemeen en bij de ontwikkelingen rondom station Laan van NOI in het bijzonder.	Bij hoogbouw ontstaan valwinden. Deze valwinden kunnen gevaarlijk zijn voor fietsers, zoals bij de faculteit Wiskunde in Delft en het Strijkijzer bij station HS. Dit moet te allen tijde voorkomen worden.
		15-11-2020	Fietzersbond Leidschendam-Voorburg	Eis	VRI regelingen	Fietsers dienen prioriteit te krijgen in de VRI regeling op overig verkeer vanuit de Koningin Wilhelminalaan en -Julianalaan.	Zoals ook toegezegd door de gemeente Leidschendam-Voorburg voor de kruising met de Hofzichtlaan, moeten fietsers op de Verlengde Velostrada op de kruising met de Koningin Julianalaan en Koningin Wilhelminalaan prioriteit krijgen op al het overig verkeer in de VRI regeling.
		15-11-2020	Fietzersbond Leidschendam-Voorburg	Eis	Voorrang	Fietsers dienen in de voorrang te komen op overig verkeer vanuit de Koningin Wilhelminalaan en -Julianalaan.	Fietsers moeten op de Verlengde Velostrada op de kruising met de Koningin Julianalaan en Koningin Wilhelminalaan in de voorrang te komen ten opzichten van al het overig verkeer.
		15-11-2020	Fietzersbond Leidschendam-Voorburg	Eis	Parkeren	De stalling bij Laan van NOI dient te voldoen aan de eisen die de omgeving eist.	De huidige stalling voor fietsers bij station Laan van NOI is volstrekt onvoldoende onderhouden. Ook heeft deze stalling te weinig capaciteit en worden hier veel fietsen gestolen. De stalling ligt op grondgebied van de gemeente Den Haag. De gemeente zal een plan moeten opstellen waarin ze beschrijft wat ze wil doen voor fietsparkeren in deze omgeving.
		17-11-2020	gem.Leidschendam-Voorburg	eis	plannen Laan van NOI	Afstemming met plannen Laan van NOI en omgeving	
		17-11-2020	gem.Leidschendam-Voorburg	eis	intensiteit en fietsroutekwaliteit	Fietsroute passend bij de te verwachten intensiteiten en in metropolitane fietsroutekwaliteit	
		17-11-2020	gem.Leidschendam-Voorburg	eis	Trottoir	Route voorzien van een trottoir voor voetgangers.	
		17-11-2020	gem.Leidschendam-Voorburg	eis	Oversteek Kon. Wilhelminalaan	Verkeersveilige oversteek Koningin Wilhelminalaan, rekening houdend met hoofdroute OV en hulpdiensten.	
		17-11-2020	gem.Leidschendam-Voorburg	wens	parkeren	Zo veel mogelijk behoud van parkeervakken	
		17-11-2020	gem.Leidschendam-Voorburg	wens	omwonenden	Omwonenden tijdig betrekken	
		17-11-2020	gem.Leidschendam-Voorburg	risico	Tennet	Meewerking Tennet	
		17-11-2020	gem.Leidschendam-Voorburg	risico	Draagvlak	Draagvlak omwonenden	
		18-11-2020	Fietzersbond	wens	ruime dwarsprofielen	maak het niet te smal	Het wordt waarschijnlijk een (zeker tijdens de spits) druk bereden route, met bovendien grote snelheidsverschillen. Ook gezien de steeds groter wordende variatie in breedtes en gewichten van alles wat op een fietspad mag moet het dwarsprofiel ruimer zijn dan de huidige minimumnormen.
		18-11-2020	Fietzersbond	eis	hellingspercentages	rekening houden met stevige hoogteverschillen in zeer stedelijk gebied	Houd de geldende maximale hellingspercentage aan.
		18-11-2020	Fietzersbond	eis	hoogstralen	maak ze niet te krap	Ook de hoogstralen moeten niet te krap zijn. Een middenberm kan daar noodzakelijk zijn (en er moet voldoende ruimte zijn om de ruim vóór de bocht te beginnen, zodat niet links de binnenbocht genomen kan worden).
		18-11-2020	Fietzersbond	wens	blijf op hoogte	een keer stijgen en een keer dalen	Probeer zo veel mogelijk 'op hoogte' te blijven, zodat het aantal hellingen geminimaliseerd wordt (maar zorg wel voor voldoende aansluitingen).
		18-11-2020	Fietzersbond	wens	voorrang fietser	kruising Trekvietsplein/ Binckhorstlaan/ nieuwe viaduct / fietser op 1	Geef de fiets op de belangrijkste kruising standaard voorrang. Er zijn (vage) plannen om de Binckhorstlaan 'recht te trekken' bij de drie viaducten. Probeer bij de tracersing van het fietsviaduct hiermee rekening te houden. Maak er een "logische" oversteek van.
		18-11-2020	Fietzersbond	wens	geen zig zag bewegingen	geen zig zag trajecten	De zig-zag-beweging tussen de Van Alpenstraat en de Von Geusaustraat kan voorkomen worden. Lijkt niet nodig.
		18-11-2020	Fietzersbond	wens	windschermen	viaduct zeer windgevoelig	Breng langs het hele viaduct een scherm aan met ingebouwde verlichting
	realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	eis		Goede, efficiënte en snelle verbinding tussen Delft en Leiden; realiseren ontbrekende schakel tussen HS en NOI	goede verbinding voor lange en de korte afstandverplaatsing, dus niet alleen voor de fiets ook voor de voetganger
	realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	eis		velostrada fase 2 in samenhang ontwerpen met de velostrada fase 1 en in aansluiting op de bestaande delen van de velostrada	Overzicht houden in het totaal ontwerp
	realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	eis		integrale ontwerpogave	niet alleen kijken naar de aanleg van de infrastructurele voorziening, maar naar het totale tracé en ontwerpen van 'gevel tot gevel'
	realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	eis		vormgeving van velostrada afstemmen op de context (kameleon) zonder continuïteit en herkenbaarheid van de route te verliezen	profiel voegt zich naar de locatie. Zo kan de velostrada op maaiveld in de Van Alpenstraat een fietsstraat worden, terwijl de velostrada op hoogte van de spoorlijn een vrijliggend tracé krijgt.
	realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	eis		vormgeving van viaduct maakt onderdeel uit van de familie van infrastructurele projecten in de Binckhorst	Trekvietsbrug (Mercuriusweg), trekvietsfietsbrug, viaduct Binckhorstlaan, viaduct Goudse lijn, onderdoorgangen onder het spoor, etc
	realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	eis		passend in omgevingsplan Binckhorst en gebiedsaanpakstukken	hoogstedelijke ontwikkeling, ontwikkelingshoogtes van Binckhorst tussen de 30-140m, ook in Binckhorst Noord
	realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	eis		passend in Plan openbare ruimte en Buitenruimte Binckhorst	Binckplekken rondom de karakteristieke panden, zoals Bink36 en Trekvietsplein monumenten
	realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	eis		passend in Structuurvisie CID	een stedelijke laan met bebouwing die georiënteerd is op de verbinding; continue verbinding vanuit de Waldorpstraat, via the Grace, Binckhorst noord richting station Den Haag Laan van NOI
	realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	eis		in aansluiting op gebiedsontwikkeling rondom Station Den Haag Laan van NOI (ICT-Security Campus. Gebiedsagenda Den Haag Laan van NOI) en de vervolgstudie van bureau ZUS voor de Van Alpenstraat	
						Studie Basic city als basis voor de Binckhorst Noord	
	realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	eis		Ontwerp tracé baseren op de studie Basic city (Binckhorst Noord) en studie Bureau ZUS (aansluiting Van Alpenstraat/ station Den Haag Laan van NOI)	
	realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	eis		Velostrada is optimaal verbonden met het netwerk van hoofdfietsroutes, die de verschillende stadsdelen goed met elkaar verbinden.	Goede aansluiting en uitwisseling met de rest van het fietsnetwerk: Trekviets, Binckhorstlaan, BINK36, Prinses Beatrixlaan/Koningin Wilhelminalaan, Laan van Nieuw Oost-Indië en station Den Haag Laan van NOI. Uitwerking van de uitwisselpunten.
	realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	eis		De route ligt goed ingebed in zijn omgeving en draagt bij aan de ontsluiting van het gebied	
	realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	eis		Vlot	Route heeft een eenduidig en goed leesbaar verloop
	realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	eis		Comfortabel	Niveau verschillen worden comfortabel uitgevoerd, bij voorkeur binnen de eisen van het HOR.

realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	eis		Inrichting openbare ruimte voldoet in de basis aan het beleid van de gemeente; gezien de inpassing in bestaand stedelijk gebied moet worden ontworpen op basis van beschikbare ruimte. Dit kan leiden tot afwijkingen op het gemeentelijk beleid	Handboek Openbare Ruimte gemeente Den Haag, Handboek openbare ruimte Binckhorst, Gereedschapskist openbare ruimte CID (bijlage bij structuurvisie CID)	
realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	eis		fietspad velostrada is minimaal 4 meter breed (o.b.v. autonome verbinding)		
realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	wens		fietspad velostrada is 6 meter breed (o.b.v. autonome verbinding)	in de beginsituatie of ruimte reserveren voor verbreding in de toekomst	
realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	eis		voetpad Velostrada is minimaal 2,5 meter (o.b.v. autonome verbinding), afhankelijk van de context verbreden naar minimaal 4 meter		
		DSO/S&P	eis		ontwerpogave maatvoering profiel op delen van de velostrada die door gebouwen/functies word begeleid en dus niet vanzelfsprekend autonoom is.	Voorbeeld bij de monumenten Trekvlieplein (prioriteren van modaliteiten)	
realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	eis		Aandacht voor sociale veiligheid	ogen op de route; afstemming met gebiedsontwikkeling (orientatie van bebouwing en programmering)	
realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	eis		Aandacht voor verkeersveiligheid		
realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	risico		ProRail eis: 6,75 m vrije hoogte vanaf bovenkant rails	kan leiden tot langere en/of steilere hellingbanen (oncomfortabel) en grotere complexiteit bij de ruimtelijke inpassing, of zelfs onmogelijkheid van inpassing	
realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	eis		Goede integratie in de openbare ruimte	De route is goed geïntegreerd met de openbare ruimte en draagt bij aan een optimale gebruikskwaliteit en de ervaring ervan. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat de route de openbare ruimte fragmenteert/opknijpt;	
realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	wens		visie ontwikkelen op de relatie tussen spoor en velostrada	Hoe wordt de afscheiding ingepast en welke gevolgen heeft deze voor beleving vanaf de velostrada maar ook vanuit de trein. Onderdeel van het integrale ontwerp	
realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	eis		rekening houden met fasering in de uitleg van de velostrada	Iedere fase moet worden aangelegd alsof deze de eindsituatie is. Tijdelijke tracés blijven onderdeel van het fietsnetwerk. Tijdelijke tracés mogen latere gebiedsontwikkeling niet belemmeren.	
realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	risico		creëren van kwalitatieve hoogwaardige tijdelijkheid		
realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	wens		Bijzondere punten in het stedelijk weefsel/netwerk vragen aandacht voor de verblijfskwaliteit	uitkijkpunten, rustpunten, recreatief verblijf, binckplekken	
realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	eis		uitgangspunt voor de uitwerking zijn de scenarios 1B, 3B-1, 3B-2 uit de studie van Basic City		
realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	risico		Scenario 3B-2: voldoende ruimte beschikbaar tussen HOV en BINK36		
realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	risico		Scenario 3B-2: kwaliteit van de ruimtelijke beleving sterk afhankelijk van type HOV (hellingbaan van Lightrail vanaf kruising Supernovaweg naar de viaducten)		
realisatieplan No Regret	17-11-2020	DSO/S&P	risico		Afhankelijkheid van eigendomssituatie bij verschillende scenario's		
realisatieplan No Regret	25-11-2020	DSO/Mobiliteit	eis		Volgende stroef wegdek		
realisatieplan No Regret	26-11-2020	DSO/Mobiliteit	wens		Eis helling is max 4%. Is afhankelijk van hoogteverschil. Zie CROW		
realisatieplan No Regret	5-1-2021	MRDH	eis	aanpalende fietsprojecten	MFR Den Haag-Pijnacker/Trekvlieptracé	Let op aansluiting met beoogde Metropolitane fietsroute via onderdoorgang Mercuriusweg richting Pletterijkade (overlap met fase 1).	
realisatieplan No Regret	5-1-2021	MRDH	eis	Regionaal beleid	Verlengde velostrada als onderdeel van Metropoliitaan Fietsnetwerk	In het programma Fiets in de MRDH - tot stand gekomen met de 23 gemeenten - is de verlengde Velostrada onderdeel van het beoogde Metropoliitaan Fietsnetwerk. De ambitie om een bepaalde fietskwaliteit te realiseren dient te worden nagestreeft.	
realisatieplan No Regret	5-1-2021	MRDH	eis	Inrichtingskwaliteit	Inrichting fietspad volgens inrichtingskwaliteit Metropolitane Fietsroute	Zie hiervoor infographic inrichtingskwaliteit: https://mrdh.nl/fietsroutes	