



Verslag bijeenkomst Werkgroep Deelgebied 4 (DG 4) - Rijswijk

Datum: 04-03-2025

Locatie: De Compagnie, Geestbrugkade 32 Rijswijk

Thema: Schetsontwerp tramhalte Geestbrug, inrichting Cromvlietkade, dwarsprofiel en inrichting Geestbrugweg

Aanwezig

- Gespreksleider – Arend de Geus

Gemeente Rijswijk:

- Projectleider DG4 – Arjan Gerritsen
- Technisch manager DG4 - Navin Balak
- Omgevingsmanager DG4 – Eliane Scharren
- Communicatieadviseur DG4 – Yvette Koedam

Gemeente Leidschendam-Voorburg

- Projectleider en Omgevingsmanager DG3 - Tatjana Stenfert Kroese

Projectteam De Vlietlijn:

- Omgevingsmanager – Jeroen Mansveld
- Technisch manager – Jeroen Baars

RHDHV:

- Ontwerpleider
- Adviseur omgevingsmanagement
- Adviseur ontwerp
- Verslaglegging

HTM:

- Senior beleidsadviseur Strategie en vervoersontwikkeling – Hans van der Stok

Werkgroepleden:

- Rijswijk 14 personen
 - Leidschendam-Voorburg 3 personen
-

1. Algemeen

Tijdens de bijeenkomst wordt de huidige status van het schetsontwerp gepresenteerd voor de inpassing van De Vlietlijn in Rijswijk. Het schetsontwerp dat in 2022/2023 samen met de omgeving is gemaakt, vormt de basis van het getoonde ontwerp. De avond is opgesplitst in 2 delen, namelijk een deel gecombineerd met enkele werkgroepleden uit Leidschendam-Voorburg en een deel met alleen de werkgroep van Rijswijk. In het eerste deel van de bijeenkomst komt de ligging van de tram- en bushaltes bij de Geestbrug aan bod. Ook kijken de deelnemers naar de aansluitingen met de Cromvlietkade, Geestbrugkade en Hoekweg. Omdat er één tram/bushalte in Rijswijk ligt en één in Leidschendam-Voorburg worden deze in samenhang besproken. Hiervoor sluit een aantal deelnemers van de werkgroep uit Leidschendam-Voorburg bij het eerste deel van de bijeenkomst aan.

In het tweede deel van de bijeenkomst wordt gekeken naar het profiel van de weg (de breedtes van het fietspad, de stoep, de rijbaan en parkeervakken), de parkeerruimte, de bomen en de kruisingen met de verschillende zijstraten. De aanwezigen krijgen de mogelijkheid om mee te denken, hun reactie te geven op het ontwerp en vragen te stellen.

Deze bijeenkomst gaat nog niet over een mogelijke knip op de Geestbrugweg en andere verkeersmaatregelen. Ook wordt er nog niet gekeken naar de inrichting van de kruising Geestbrugweg-Haagweg. Dit hangt samen met de uitkomsten van het aanvullend verkeersonderzoek, de dynamische verkeerssimulaties. In deze simulaties is meer in detail te zien waar er precies opstoppen ontstaan en welke kruispunten vollopen. Bij deze simulaties worden verschillende verkeersmaatregelen meegenomen. We verwachten de uitkomsten van dit onderzoek in de komende maanden. Zodra deze bekend zijn ontvangt de werkgroep een uitnodiging voor een volgende bijeenkomst.

2. Opening

De bijeenkomst begint met een warm welkom van de gespreksleider, die de agenda deelt en toelicht dat er ook enkele leden van de werkgroep van Leidschendam-Voorburg aanwezig zijn. Vervolgens geeft de omgevingsmanager van de gemeente Rijswijk een korte terugblik op de vorige bijeenkomst en informeert zij de aanwezigen over de voortgang en planning. Ook licht zij toe waarom deze bijeenkomst nog niet gaat over een mogelijke verkeersknip en de inrichting van de Haagweg-Geestbrugweg. Daarna presenteert de ontwerpleider het schetsontwerp en verkent hij samen met de aanwezigen de mogelijke oplossingen.

3. Toelichting presentatie

De ontwerpleider en de ontwerper van RHDHV presenteren het schetsontwerp aan de bewoners met behulp van een PowerPointpresentatie en een 3D-model. Zij starten met het toelichten van het schetsontwerp van de tramhaltes Geestbrug, dwarsprofiel en inrichting Prinses Mariannelaan vanaf de Geestbrug tot de Binckhorstlaan en de inrichting van de Cromvlietkade, Geestbrugkade en Hoekweg. Na de pauze komen het dwarsprofiel en inrichting van de Geestbrugweg aan bod.

4. Vragen en antwoorden tramhaltes Geestbrug.

Vraag: Waarom is er niet gekozen voor een eilandhalte voor de tram?

Antwoord: De halte is een zogenaamde combinatie halte voor een tram en een gelede bus. De tram en bus hebben allebei een andere uitstaphoogte. Om die reden heeft de gecombineerde halte een lengte van circa 55 meter. Bij gebruik van een eilandperron zijn grotere bogen nodig,

waardoor er over een langer stuk een grotere breedte nodig is, wat niet past. Dit heeft geleid tot de keuze voor twee haltes in plaats van één halte met eilandperron.

Aanvulling op het antwoord door HTM: Bij bussen zitten de deuren alleen aan de rechterkant, waardoor zij geen gebruik kunnen maken van een eilandperron.

Vraag: Hoe wordt de veiligheid gewaarborgd op de fietsstraat langs de Geestbrugweg met veel fietsers en auto's, inclusief fileparkeren? Met een knip lijkt dit haalbaar door minder verkeer, maar zonder knip wordt het waarschijnlijk te druk om veiligheid te garanderen. Hoe wordt dit opgelost?

Antwoord: In de situatie zonder knip rijdt het doorgaand autoverkeer via de hoofdrijbaan en dus niet via de fietsstraat. De fietsstraat wordt dan alleen door auto's benut om langsparkeren te faciliteren. Ook biedt de fietsstraat toegang tot de Cromvlietkade voor auto's. De fietsstraat is ontworpen volgens de richtlijnen van een 30 km/u-zone. Het doel is om het autoverkeer te beperken op de fietsstraat waarbij veiligheid het allerbelangrijkste is.

Vraag: Waar staan we in het proces van de (verkeer)studies en op welke uitgangspunten is dit ontwerp gebaseerd? Gezien de onzekerheid over een knip en de snelheid van de Geestbrugweg, hoe kan er al een ontwerp zijn? Wat is de volgorde in dit proces?

Antwoord: We hebben in een eerdere fase al een ontwerp gemaakt zonder knip. In dit ontwerp gaan we voor nu uit van een knip en een snelheid van 50 km/uur. Het besluit voor een knip is uiteraard nog niet genomen, dat ligt bij de bestuurders, maar het ingenieursbureau moet in het ontwerp ergens vanuit gaan. Voor de gemeente Rijswijk is dat uitgangspunt geen probleem. Het ontwerp ziet er op hoofdlijnen met en zonder knip hetzelfde uit: Ook als er een knip komt rijden er trams, bussen en nood- en hulpdiensten over de brug. Daardoor blijft de inrichting van de weg eigenlijk gelijk. De volgorde in het proces is als volgt: op basis van het statisch verkeersonderzoek maken we een ontwerp. Dat ontwerp wordt gesimuleerd in een dynamisch verkeersmodel. Dit model laat zien in welke mate het ontwerp het verkeer kan afwikkelen. Met deze inzichten onderzoeken wij waar aanpassingen nodig zijn en of deze inpasbaar zijn. Het ontwerp wordt daarna verder uitgewerkt. Dat is een gebruikelijk proces.

Vraag: Op de Haagweg wordt op de fietsstraat soms harder gereden dan op de hoofdrijbaan, vooral om de file te vermijden. Hoe houden jullie hier rekening mee?

Antwoord: Deze observatie nemen we mee in het ontwerp. Dit is waardevolle feedback.

Vraag: Waarom blijft de hoofdrijbaan intact als er een knip komt?

Antwoord: Dit is noodzakelijk voor trams, bussen en nood- en hulpdiensten die over de brug moeten rijden. De manier waarop de knip wordt ingericht is nog onderwerp van de studie. Eén van de mogelijkheden is het inzetten van een camerasysteem om te voorkomen dat auto's toch de Geestburg overgaan bij een knip.

Vraag: Hoe zit het met de Metropolitane Fietsroute? Er zijn moeilijke hoeken voor fietsers op de route richting het kippenbruggetje. Hoe wordt hiermee omgegaan in het ontwerp?

Antwoord: Deze fietsroute route loopt via de Cromvlietkade, de Geestbrug en de Hoekweg. Hiervoor zijn aparte fietspaden en een verbrede brugklep nodig. Als de hoeken problematisch blijken, wordt dit meegenomen in het ontwerp.

Vraag: Moet de hele brug worden vervangen vanwege onderhoud en trillingen door de tram?

Antwoord: We doen onderzoek naar de haalbaarheid van het aanpassen van de brug om de nieuwe tram er over te laten rijden en meer ruimte te creëren voor fietsers. Hierbij lijkt het er nu op dat alleen de brugklep wordt vervangen. Dit moet nog bevestigd worden door nadere berekeningen en inspecties. Hierbij wordt ook onderzoek gedaan naar de fundering van de brug.

Vraag: Is er voldoende budget voor de brugvernieuwing?

Antwoord: Het vervangen van de brugklep en de technische aanpassingen die hiervoor nodig zijn passen binnen het budget. Er is ook een risicobudget, maar dat is niet toereikend voor een volledige vervanging van de brug.

Reactie bewoner: De brug trilt ontzettend. Alleen het vervangen van de klep kan dit probleem toch niet oplossen?

Antwoord: Experts doen op dit moment onderzoek naar de trillingen die ontstaan wanneer trams over de brug rijden. Eventuele aanvullende maatregelen die volgen uit dit onderzoek worden in het ontwerp meegenomen.

Vraag: Kan men vanaf de Hoekenburglaan linksaf naar Rijswijk? Waar komen de verkeerslichten?

Antwoord: Ja, het is mogelijk om linksaf te slaan richting Rijswijk vanuit de Hoekenburglaan. Bij dit tracé op de Geestbrugweg is oversteken overal mogelijk, behalve bij de haltes. Verkeerslichten worden overwogen bij de Geestbrugweg aan de kant van Rijswijk. Voor de kant van Voorburg zijn nu nog geen verkeerslichten voorzien, maar dit kan nog wijzigen in het ontwerp.

Vraag: Waarom heeft de kruising Hoekweg voor de Metropolitane Fietsroute in het schetsontwerp geen verkeerslichten, maar de Da Costalaan wel?

Antwoord: Naar verwachting zullen er bij de Da Costalaan relatief veel fietsers en voetgangers oversteken in twee richtingen.

Vraag: Als er geen knip komt, is de Metropolitane Fietsroute zonder verkeerslichten bij de Hoekweg en Cromvlietkade niet haalbaar. Klopt dit?

Antwoord: Het ontwerp is voor nu uitgegaan van een knip. Met de resultaten van het aanvullende verkeersonderzoek kunnen we beter bepalen of/wat voor maatregelen er nodig zijn op deze locaties.

Vraag: Waarom verdwijnen er parkeerplekken in het ontwerp, kan schuin parkeren niet bij de fietsstraten?

Antwoord: Schuin parkeren neemt veel ruimte in beslag. Door de benodigde ruimte voor de halte en de fietsstraat is er geen ruimte voor schuin parkeren. De snelheid op de weg (30 km/u of 50 km/u) maakt hierbij niet uit. Daarom gaan we in het ontwerp uit van langsparkeren.

Vraag: Is het zeker dat er zoveel parkeerplekken verdwijnen? Wordt dit nog onderzocht?

Antwoord: Het parkeersaldo is negatief. Er wordt bekeken of op andere locaties parkeerplekken kunnen worden gerealiseerd. Suggesties zijn welkom.

Vraag: Waarom verdwijnen er bomen bij fietskruisingen?

Antwoord: Voor verkeersveiligheid moeten zichtlijnen bij kruisingen openblijven. Als er bomen binnen deze zichtlijnen staan moeten die verwijderd worden voor een goed en veilig overzicht.

Vraag: Kan het kippenbruggetje zodanig geplaatst worden dat de Metropolitane Fietsroute beter aansluit?

Antwoord: Het kippenbruggetje is geen onderdeel van het project De Vlietlijn.

5. Vragen en antwoorden dwarsprofiel en inrichting Geestbrugweg

Vraag: Hoe weet u waar een enkele of dubbele mast geplaatst wordt? Vergeet daarbij niet de breedte van het trottoir, want het STOMP-principe lijkt onderbelicht. De focus ligt nu vooral op doorstromend verkeer in plaats van verblijvend verkeer.

Antwoord: De locatie van de masten staat nog niet vast. Er zullen ongeveer om de 40 meter bovenleidingmasten nodig zijn en die kunnen ook gecombineerd worden met lichtmasten. Dat kan alleen niet altijd, want lichtmasten moet ongeveer om de 15-20 meter staan afhankelijk van de hoogte van de mast en het armatuur. De masten kun je of plaatsen tussen de parkeervakken, waar nu ook bomen zijn bedacht en dan gaat die ruimte dus ten koste van of parkeren of bomen, of in het trottoir en dan gaat het dus ten koste van de trottoirbreedte (op één punt). Het dwarsprofiel laat zien dat er dan nog steeds ter hoogte van die mast de minimale breedte van 1,20 meter overblijft. We horen graag waar de voorkeur naar uit gaat vanuit de werkgroep.

Vraag: Richtlijnen zijn handvatten, maar het is een politieke keuze hoeveel ruimte je aan welk onderdeel geeft. Volgt u deze normen slechts omdat het normen zijn, of heeft u overwogen waarom bepaalde breedtes zijn vastgesteld? Het lijkt alsof er geen ruimte is om af te wijken, omdat alle normen worden gevolgd.

Antwoord: De normen zijn inderdaad richtlijnen. We hebben zorgvuldig overwogen waarom we bepaalde afmetingen hanteren. Uit het eerdere participatietraject in 2022/2023 zijn uitgangspunten voortgekomen die we in het ontwerp hebben verwerkt. Zo hebben we bijvoorbeeld vanwege de veiligheid bredere fietspaden opgenomen. Binnen de beschikbare ruimte hebben we deze keuzes gemaakt.

Opmerking bewoner: De huidige situatie voldoet niet aan de gewenste richtlijnen. De fietsveiligheid lijkt in dit ontwerp schijnveiligheid. Het is bijvoorbeeld onveilig om mijn auto in te laden langs een rijbaan waar trams en bussen rijden en aan de andere zijde fietsers op een fietspad. Fietsers voelen zich veilig, maar er gebeurt te veel langs de rijbaan. Voor echte veiligheid op de Geestbrugweg is een knip noodzakelijk. Dat geeft ook meer ruimte voor groen.

Vraag: De parkeerplekken zijn erg smal in dit schetsontwerp en ze zijn direct langs de trambaan. Met een grote auto of niet strak parkeren kan de tram er niet meer langs, of staan auto's en busjes op het fietspad. Hoe wordt dit opgelost?

Antwoord: De ruimte in de straat is beperkt, daarom hebben we keuzes moeten maken. In dit ontwerp zijn de parkeerplekken wel 10-20 centimeter breder dan in de huidige situatie dus zouden ook grotere auto's moeten passen.

Vraag: Hoe is de afvalinzameling geregeld op de Geestbrugweg? Komen er ondergrondse containers? Ik zie hier niets over in de tekening.

Antwoord: Dit valt buiten de scope van dit project. Tijdens het eerdere participatietraject in 2022/2023 hebben we dit wel besproken met onze collega's. Er waren op dat moment geen plannen om ondergrondse containers te plaatsen. We zullen dit nogmaals navragen.

Vraag: Hoeveel extra ruimte is er nodig om aan alle richtlijnen te voldoen? Wordt er enorm bekibbeld op wat eigenlijk wenselijk is? En is het profiel wat we in deze presentatie zien gebaseerd op het smalste of breedste deel?

Antwoord: Het verschil tussen het smalste en breedste deel is ongeveer 15 centimeter, dus de afbeelding in de presentatie geeft een goed overzicht. Als we aan alle richtlijnen en eisen van de gemeente Rijswijk willen voldoen dienen ingrijpende keuzes gemaakt te worden om functies te laten vervallen zoals bijvoorbeeld maar aan 1 zijde parkeren.

Vraag: Hoe beïnvloedt het verschil tussen enkele en dubbele masten de plaatsing van de masten? Is het mogelijk om deze tussen parkeervakken te plaatsen?

Antwoord: Dit hangt af van waar de masten kunnen worden geplaatst, zoals tussen parkeerplaatsen, op uitstapstroken of op het trottoir. We horen graag jullie voorkeur. Als de masten tussen parkeerplaatsen geplaatst worden, gaat dit ten koste van bomen of parkeerplaatsen. Het plaatsen van masten in de uitstapstrook zorgt voor onvoldoende ruimte tussen de mast en het fietspad waarbij er niet wordt voldaan aan de obstakelvrees voor fietsers t.o.v. objecten. Als ze op het trottoir worden geplaatst, gaat dit ten koste van ruimte voor voetgangers.

Reactie bewoners: Graag niet ten koste van het voetpad.

Vraag: Het plaatsen van masten bij een kruising kan zichtlijnen blokkeren. Maar als het een doodlopende straat wordt met een knip, zijn de richtlijnen dan niet strikter dan nodig?

Antwoord: Bij een 30 km/u-weg zijn de zichtlijnen minder groot. Wij vinden het niet acceptabel om te ver buiten de normen te gaan, omdat veiligheid het belangrijkste uitgangspunt is. Statistieken tonen aan dat veel ongevallen plaatsvinden met langzaam verkeer.

Reactie bewoner: Op de Haagweg gebeuren veel ongelukken en verkeersovertredingen. Het verkeer neemt toe en de tram lijkt niet goed te passen. Er is geen strook tussen parkeerplekken en de tram, terwijl er elke vijf minuten een tram langskomt. Dit lijkt erg gevaarlijk.

Reactie projectteam De Vlietlijn: Kan er een parkeerstrook worden opgeofferd om de veiligheid in het ontwerp te vergroten?

Reactie bewoner: Dit is een politieke kwestie en ligt bij de gemeente Rijswijk. Parkeerbeleid valt buiten de scope van dit project. Daarnaast is de parkeerdruk in de Binckhorst erg hoog, die zich uitbreidt naar omliggende regio's. Dit maakt parkeren een gevoelig onderwerp.

Reactie bewoners: Kies voor leefbaarheid door een knip en een 30 km/u-weg. Zo blijft het een prettige woonomgeving.

Vraag: Klopt het dat 50 km/u nodig is op de Geestbrugweg vanwege de bus?

Antwoord: We hebben 50 km/u als uitgangspunt meegenomen, maar verkeerssimulaties tonen dat bij drukte de tram en bus niet met die snelheid kunnen rijden. De Geestbrug en de Prinses Mariannelaan zijn belangrijke wegen voor de nood-en hulpdiensten. We kunnen daarom niet zomaar de snelheid verlagen. De huidige situatie is volgens de gemeente Rijswijk niet veilig genoeg en de gemeente heeft de ambitie om de weg veiliger te maken. Daarom hebben we in dit ontwerp gekozen voor vrij liggende fietspaden. Een fietsstraat voor de hele Geestbrugweg wordt niet aanbevolen omdat in deze specifieke situatie er sprake is van veel gemengd verkeer. Op een fietsstraat moet sprake zijn van significant meer fietsers dan overig verkeer. Een vrij liggend fietspad is een veiligere oplossing dan fietsstroken zoals in de huidige situatie.

Vervolgvrage: Waarom kiezen jullie voor een gebiedsontsluitingsweg voor 50 km/h (GOW50) in plaats van een gebiedsontsluitingsweg voor 30 km/h (GOW30)?

Antwoord: In een vorige fase hebben we GOW50 meegegeven als uitgangspunt vanwege de functie van de weg. Op basis van de huidige inzichten, zowel landelijk als wat binnen het project in beeld komt, concluderen we dat GOW30 bespreekbaar is. Dit nemen we mee in het verdere ontwerpproces.

Vraag: Is deze situatie bedoeld voor een 30 km/u-weg of een 50 km/u-weg? Dit ontwerp lijkt niet veilig voor een 50 km/u-weg en bij een 30 km/u-weg is een zebrapad bij de Penninglaan niet nodig.

Antwoord: Dat klopt, dit is slechts een mogelijkheid. Het zebrapad dient ook bij een 30km/u weg als indicatie voor voetgangers waar zij kunnen oversteken.

Vraag: Waarom verdwijnen er zoveel parkeerplekken?

Antwoord: Dit is vanwege de zichtlijnen bij kruispunten. Voor de verkeersveiligheid is het noodzakelijk dat enkele parkeerplekken worden opgeofferd.

Vraag: Als je de Vondellaan uitrijdt, is er geen zicht naar links door een haag in de tuin van een bewoner. Hoe wordt hiermee omgegaan?

Antwoord: Dat klopt, dit is ons bekend en we proberen hier rekening mee te houden.

Vraag: Hoe kom je van Oud Rijswijk naar Voorburg-West als er een knip is?

Antwoord: Hiervoor moet je omrijden. We weten echter nog niet hoe een mogelijke knip eruit komt te zien. We onderzoeken nu of het mogelijk is om directe buurtbewoners toegang te geven tot de brug d.m.v. kentekenregistratie of om de brug alleen tijdens de spits af te sluiten. Dit bespreken we in de volgende werkgroep bijeenkomst.

Vraag: Deze schets is gericht op de situatie over 10 jaar. Wat wordt er nu gedaan aan de veiligheid? De rijbaan heeft op dit moment veel meer ruimte dan het fietspad.

Antwoord: Op korte termijn gebeurt er niets, omdat we nu geen extra investeringen willen doen. Als dit ontwerp stabiel is, kunnen we overwegen om onderdelen naar voren te halen. Het dagelijks beheer en onderhoud, zoals onderhoud aan asfalt, gaat wel door vanuit het beheerbudget.

Opmerking: Graag zouden we volwaardige bomen terugkrijgen in plaats van de dunne boompjes zoals op de Haagweg.

Vraag: Wanneer is het ontwerp voor de kruising bij de Haagweg klaar?

Antwoord: Dit wordt afgerond zodra het verkeersonderzoek in april gereed is. Op basis daarvan kunnen we het ontwerp van de kruising verder uitwerken.

Vraag: In dit ontwerp worden alle straten als inritten beschouwd. Verandert dit bij aanpassingen in de maximumsnelheid of door een knip?

Antwoord: Nee dat verandert dan niet, dit blijven allemaal inritten.

6. Afsluiting en terugkoppeling door gespreksleider en de omgevingsmanager Rijswijk

De aanwezigen worden bedankt voor hun vragen en opmerkingen tijdens de bijeenkomst. Deze zijn genoteerd en worden samen met de antwoorden vastgelegd in een verslag. Dit verslag wordt gedeeld met de werkgroep.

Binnenkort wordt er weer een informatieavond georganiseerd om de omgeving een terugkoppeling te geven van het ontwerpproces en de opbrengsten van de werkgroepen. Deze vindt een week voorafgaand aan de Binckmarkt XL plaats.

Als de resultaten van de verkeersstudie bekend zijn, organiseren we een volgende bijeenkomst die in het teken zal staan van de inrichting van de kruising Geestbrugweg – Haagweg en de mogelijke verkeersmaatregelen zoals een knip op de Geestbrugweg. Naar verwachting vindt deze bijeenkomst in mei plaats.