

CONCEPT VERSLAG BIJEENKOMST 3 WERKGROEP – DEELGEBIED RIJSWIJK

Datum: 17 juni 2025

Locatie: De Compagnie

Thema: Schetsontwerpen

Aanwezigen

Projectteam De Vlietlijn

- Jeroen Baars Technisch Manager

Gemeente Rijswijk

- Eliane Scharten Omgevingsmanager
- Navin Balak Technisch Manager
- Arjan Gerritsen Projectmanager
- Nancy Vreugdenhil Projectsecretaris/ notulist

HASKONING

- Maarten Lucassen Adviseur Omgevingsmanagement
- Jacob Hoogland Technisch manager
- Stef Duijnisveld Ontwerper
- Jurrian Visser adviseur Duurzaamheid/ notulist

HTM

- Hans van der Stok Senior beleidsadviseur Strategie en Vervoersontwikkeling

Bewoners en andere belanghebbenden

Aantal personen: 9 (inclusief 3 bewoners uit Leidschendam-Voorburg (LV))

Afkortingen

• DH	Den Haag
• RW	Rijswijk
• LV	Leidschendam-Voorburg
• GBW	Geestbrugweg
• HW	Haagweg
• GOW	Gebiedsontsluitingsweg
• HTM	HTM Personenvervoer
• planMER	planMilieuEffectRapportage
• SO	Schetsontwerp
• VRI	Verkeersregelininstallatie

Algemeen

De bijeenkomst staat in het teken van de huidige status van het schetsontwerp (SO) voor De Vlietlijn, met in het bijzonder aandacht voor de volgende onderwerpen:

- De vergelijking tussen het bestaande profiel, het dwarsprofiel na participatie in 2023 en het huidige SO
- De voor- en nadelen van verschillende profielen die tijdens de participatie zijn ingebracht. Impact op leefbaarheid, mobiliteit, oversteekbaarheid, groen en parkeren.
- Verkenning 50 of 30 km/u op de Geestbrugweg
- De inrichting van de kruising Haagweg – Geestbrugweg

Het doel van de bijeenkomst is om deze onderwerpen met de werkgroep te bespreken, op te halen hoe de aanwezige werkgroepleden tegen de verschillende voorstellen aankijken en om samen mogelijke verbeteringen te verkennen. Tijdens de bijeenkomst is de tijd genomen om in gesprek te gaan met de aanwezigen door tafelgesprekken te voeren met het verschillende beeldmateriaal op tafel.

Opening

Eliane Scharthen van de gemeente Rijswijk opent de avond. Ze verwelkomt de aanwezige werkgroepleden.

Waar we staan in het proces

Eliane geeft een korte presentatie over waar we nu staan in het proces en de relatie tussen PlanMER, het verkeersonderzoek, het schetsontwerp, het participatietraject en de globale planning. Ook licht zij toe dat naast de participanten ook experts van de samenwerkende partijen en een onafhankelijke verkeersveiligheidsauditor hun oordeel geven over het schetsontwerp.

De Vlietlijn zit momenteel in de Planning- en Studiefase. Aan het eind van deze fase wordt er pas een projectbesluit genomen of de Vlietlijn verder zal worden uitgewerkt richting realisatie.

Verschillende werkgroepleden vragen zich af of participatie wel zin heeft. Eliane licht toe dat bij de besluitvorming ook de mening van de werkgroep wordt meegenomen. Elke participatieronde krijgt het projectteam reacties op het ontwerp. Niet alleen vanuit de werkgroep, maar ook vanuit de online participatie. Deze inbreng wordt verzameld in een participatieverantwoording. Hier staat ook in wat er met de inbreng is gebeurd. De participatieverantwoording wordt voorgelegd aan de werkgroep met de vraag hier advies op uit te brengen.

Verschillende aanwezigen uiten hun zorgen over de effecten van de tramlijn op de leefomgeving. Dit krijgt naar hun mening te weinig ruimte in de participatie. Vooral trillingen en geluidsoverlast leiden tot zorgen. Eliane licht toe dat de effecten op de leefomgeving worden onderzocht en in een planMilieuEffectRapportage (planMER) worden vastgelegd. Dat maakt inderdaad geen deel uit van de participatie. Na de zomer wordt het PlanMER samen met het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma ter inzage gelegd. Dat is het moment dat de omgeving er een reactie op kan geven. Navin Balak van de gemeente Rijswijk vertelt dat de onderzoeken worden uitgevoerd met behulp van modellen en worden getoetst aan de bestaande wet- en regelgeving. Daarom lenen deze onderzoeken zich niet voor participatie. Hierbij worden wel zorgen uitgesproken door een van de aanwezigen of deze onderzoeken de realiteit wel voldoende kunnen beschouwen.

Aanvullend doen de drie gemeenten gezamenlijk onderzoek naar de verkeersafwikkeling op kruisingen buiten de scope van De Vlietlijn.

Een van de werkgroepleden vraagt zich af waarom er niet gekeken wordt naar alternatieven voor De Vlietlijn. Eliane licht toe dat in 2023 door de gemeenteraden van Rijswijk (RW), Leidschendam-Voorburg (LV) en Den Haag (DH) besloten is om het voorkeursalternatief verder uit te werken in de Planning- en Studiefase. Dat is de opdracht die het projectteam van De Vlietlijn heeft meegekregen. In dit voorkeursalternatief zijn de route (in RW via de Geestbrugweg) en het type vervoermiddel (een tram) vastgelegd. Alternatieven maken daarom geen onderdeel uit van deze fase. Varianten binnen het voorkeursalternatief wel, zoals de haltelocaties en een doorstroom belemmerende maatregel op de Geestbrug.

Gespreksverslag Tafelgesprekken

Na de presentatie verdelen de aanwezigen zich over twee tafels. Bij elke tafel sluiten projectteamleden vanuit de gemeente Rijswijk en het ingenieursbureau Haskoning aan. Ook de vertegenwoordigers vanuit de HTM en het overkoepelende projectteam verdelen zich over de tafels. Op elke tafel liggen grote tekeningen van het schetsontwerp en de verschillende varianten. Aan de hand van deze tekeningen worden de verschillende onderwerpen besproken, zoals:

- De vergelijking van verschillende dwarsprofielen (wegindelingen):
 - De bestaande situatie;
 - Het profiel na de participatie uit 2023;
 - En het schetsontwerp uit 2025.
- Alternatieven ter sprake gekomen in de eerdere participatie, waaronder:
 - Aan één zijde de parkeerstrook opheffen;
 - Een aanliggend fietspad op de Geestbrugweg;
 - Een inrichting als gebiedsontsluitingsweg (GOW) met een maximale snelheid van 30km per uur;
- De oversteekbaarheid van de Geestbrugweg
- Impact op groen/ parkeren
- Afwegingen (trade off) met betrekking tot de thema's:
 - Leefbaarheid;
 - Mobiliteit;
 - Duurzaamheid;
 - Investeringskosten;

Hieronder leest u wat er over de verschillende onderwerpen is besproken.

Onderwerp: Verschillende dwarsprofielen Geestbrugweg

Uitleg/inleiding

Tijdens de vorige participatieronde zijn zorgen geuit over het voorgestelde profiel van de Geestbrugweg. De belangrijkste vragen waren:

- Past de tram wel op de Geestbrugweg?
- Is het profiel niet veel te smal?
- Verdwijnen niet alle bomen door de komst van de tram?

Vanwege deze zorgen wordt tijdens deze participatieronde opnieuw aandacht besteed aan verschillende profielen en uitleg over de totstandkoming van het nu voorliggende profiel.

Het projectteam licht toe hoe het voorgestelde profiel tot stand is gekomen. Daarbij is uitgelegd dat bij het ontwerpen van het profiel is uitgegaan van het smalste punt van de weg, omdat dit het meest bepalend is voor de inpassing. De minimale rijbaanbreedte van 6,8 meter is noodzakelijk voor de doorgang van nood- en hulpdiensten en voor de bussen. De tram is dus niet maatgevend voor de breedte van de rijbaan.

Het voorgestelde profiel is vergelijkbaar met dat van de Lindelaan, met als verschil dat de rijbaan daar 20 cm breder is. In beide profielen zijn lantarenpalen in de stoep geplaatst, wat de beloopbaarheid voor voetgangers beïnvloedt.

Om de verkeersveiligheid te verbeteren, worden rabatstroken voorgesteld: visuele versmallingen die de snelheid van het verkeer verlagen zonder hinder voor fietsers. Ook bevat het schetsontwerp vrijliggende fietspaden, die de veiligheid van fietsers vergroten.

Aan de tafels zijn verder de verschillen besproken tussen het voorgestelde profiel en het profiel dat is opgesteld tijdens de participatie in 2023. Vanuit de huidige participatie zijn suggesties aangedragen voor

alternatieve dwarsprofielen. Deze zijn door het ingenieursbureau uitgewerkt en worden ook aan tafel besproken. De verschillende alternatieven zijn:

- Het laten vervallen van de parkeerstrook aan één zijde
- Het opnemen van aanliggende fietspaden in het profiel in plaats van vrij liggende fietspaden
- De inrichting van de Geestbrugweg als 30km-ontsluitingsweg.

Inbreng vanuit de werkgroep

- De werkgroepleden geven aan dat de verschillende profielen niet allemaal dezelfde totale breedte hebben. Dit maakt het lastig en verwarrend om de profielen te vergelijken,
- Veel werkgroepleden vinden de Geestbrugweg te smal om er een tram goed in te kunnen passen. Zij vinden met name de voet- en fietspaden in het schetsontwerp te smal. De voetpaden zijn smaller dan in de huidige situatie, wat tot zorgen leidt over de veiligheid en toegankelijkheid. Mede door de lantaarnpalen die op de stoep staan. Hierdoor worden voetgangers sneller gedwongen om over het fietspad elkaar te passeren.
- De toename van het aantal en de snelheid van (elektrische) fatbikes en bakfietsen maakt de smalle fietspaden nog gevaarlijker. Zeker omdat er geen ruimte is om uit te wijken naar de rijbaan. Uit de gesprekken aan beide tafels bleek er geen eenduidige mening te zijn of er wel of geen afscheiding tussen voet- en fietspad moeten worden geplaatst. Het kunnen uitwijken tussen voet- en fietspad wordt benoemd als een reden om hier geen verhoging tussen te plaatsen. Een minimale schuine verhoging die het uitwijken niet verhindert wordt wel gesteund door de aanwezigen.
- Het laden/lossen van boodschappen en verhuizen wordt erg lastig zonder parkeerplaatsen. Zeker rondom de kruising Haagweg. Voldoende laad/losplekken in de zijstraten zou een interessant alternatief kunnen zijn.
- Er zijn zorgen over de beschikbare ruimte voor afvalcontainers. Alle parkeerplaatsen zijn nu al bezet en de stoepen zijn te smal. Parkeerplaatsen reserveren die tijdens ophaaldagen niet gebruikt mogen worden om te parkeren zou een oplossing kunnen zijn. Het aantal ophaaldagen leidt hierbij tot zorgen. Eigenlijk verdwijnen er dan nog meer parkeerplaatsen. Aanwezigen vragen zich af of de gemeente Rijswijk van plan is om ondergrondse afvalcontainers te plaatsen op de Geestbrugweg. Vooralsnog zijn hier geen plannen voor.
- Aanwezigen zijn enthousiast over het toepassen van rabatstroken.
- Aan de Leeuwendaalzijde is geen ruimte voor uitbuigende fietspaden. Auto's moeten dan midden op het fiets- en voetpad stilstaan om de weg op te kunnen rijden. Dit zal leiden tot onoverzichtelijke en gevaarlijke situaties, verwachten werkgroepleden. Vooral de grote aantallen fietsers leiden hierbij tot zorgen.
- Een van de werkgroepleden brengt een nieuwe suggestie in: Het combineren van beide fietsstroken aan één kant. Dit kan rekenen op weinig steun vanuit de werkgroep. Fietsers moeten dan vaker oversteken. Daarbij zorgen snelle fatbikes en brede bakfietsen voor meer veiligheidsrisico's en overlast.
- Er zijn vraagtekens bij de parkeerplaatsen op de Geestbrugkade.. Liggen deze niet te dicht bij het water, is dat veilig?
- Een deelnemer van de werkgroep zet vraagtekens bij de noodzaak van een tramhalte op de Geestbrugweg, bij de Geestbrug. Vanuit de HTM wordt hierop medegedeeld dat er niet te veel ruimte mag zitten tussen haltes om deze voor iedereen bereikbaar te houden. In het schetsontwerp liggen ze al verder uit elkaar liggen dan nu het geval is.
- Aandacht wordt gevraagd voor overhangende bosschages die voetpaden versmallen.

Tot slot wordt erop aangedrongen om alle maatregelen die eerder genomen kunnen worden om de veiligheid te verbeteren, alvast door te voeren. Een tram of geen tram maakt immers niet uit voor het profiel. De gemeente geeft aan dat er pas aanpassingen aan de weg worden doorgevoerd als het ontwerp echt helemaal vastligt, maar neemt de opmerking mee.

Uitkomsten en conclusies tafelgesprek dwarsprofielen

Uit de gesprekken aan beide tafels zijn uiteindelijk meerdere voorstellen gekomen, die kunnen worden onderzocht in het voorkeursprofiel:

- Vrijliggende fietspaden:
- Eén tafel heeft een voorkeur voor het profiel met vrijliggende fietspaden. De andere tafel vraagt het projectteam om goed naar de veiligheid aan de kant van Leeuwendaal te kijken, gezien het ontbreken van uitbuigende fietspaden in het voorgestelde ontwerp. Zij zien een oplossing in een aanliggend fietspad aan deze zijde van de weg. Het projectteam geeft aan dat dit de veiligheid van de fietsers verkleint: automobilisten rijden hierbij direct langs de fietsers. Voor de gemeente zijn fietsstroken daarom alleen bespreekbaar bij 30 km/uur. Daarbij komen fietsers als ze linksaf slaan snel met hun wiel in een tramspoor. De werkgroep acht dit risico niet zo groot. De werkgroep vraagt het projectteam om als alternatief te bekijken of er bij enkele zijstraten toch geen mogelijkheid is om de fietspaden uit te laten buigen. Met het toepassen van eenrichtingsverkeer in de zijstraten kan de verkeersveiligheid vergroot worden: Waar wel ruimte is kan gekozen worden voor eenrichtingsverkeer richting de Geestbrugweg. Waar geen ruimte is voor eenrichtingsverkeer de wijk in.
- Toepassen van rabatstroken in het midden van de weg (zoals op de Lindelaan) om de snelheid te verlagen
- Hoogteverschil tussen fiets en voetpad: Eén tafel heeft de voorkeur voor gelijk niveau. De andere tafel geeft de voorkeur aan een kleine schuin aflopende rand tussen het fiets- en voetpad. Dit scheidt de beide stromen, maar maakt het wel mogelijk om uit te wijken als dat nodig is.
- Maatregelen nemen om snelheid in het fietspad eruit te halen (bijv. drempels).

Het laten vervallen van de parkeerstrook aan 1 kant van de weg om meer ruimte te geven aan fietsers- en voetgangers wordt door veel aanwezigen als niet haalbaar geacht. Hierdoor vervallen te veel parkeerplaatsen en neemt de parkeerdruk verder toe.

Onderwerp: Verkenning maximale snelheid op de Geestbrugweg (30/50 km uur)

Uitleg/inleiding

Uit een eerdere participatieronde is naar voren gekomen dat bewoners graag de snelheid zouden verlagen naar 30 km/uur. De tafels is voorgelegd wat dit betekent, wat de uitgangspunten zijn en wat de consequenties zijn voor de inrichting.

De Geestbrugweg is een gebiedsontsluitingsweg (GOW) 50 km/uur en een calamiteitenroute voor nood- en hulpdiensten. De snelheid verlagen gaat daarom niet zomaar. Nood- en hulpdiensten moeten hierbij betrokken worden en geven hun advies. Zij hebben over het algemeen de voorkeur voor een hogere maximumsnelheid (50km/uur), vanwege de hogere doorstroming en de hogere maximumsnelheid die zij bij noodsituaties mogen aanhouden. Een college van burgemeesters en wethouders heeft de mogelijkheid hier met een goede motivatie van af te wijken. Daarnaast is er vanuit het oogpunt van de doorstroming van de tram de voorkeur voor 50 km/uur op de Geestbrugweg. Op dit moment wordt onderzocht wat het effect is op de rijtijden van de tram bij 30 km/uur.

Een GOW 30 km/uur (gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur) vraagt ook om een andere inrichting: de weg moet geloofwaardig 30 zijn, de snelheid moet passen bij het wegbeeld. Op de Geestbrugweg zijn drempels of wegversmallingen geen optie door de tram. Wel kan het toepassen van rabatstroken een visuele versmalling bieden met de bedoeling om verkeer af te remmen. Rabatstroken zijn stroken van een ander type verharding in de weg. Deze stroken kunnen in het midden van de weg liggen of aan de zijkant. Het zijn visuele versmallingen om de snelheid van het verkeer te verlagen, maar kunnen zonder hinder worden doorkruist door fietsers.

Inbreng vanuit de werkgroep:

- Aan beide tafels zijn de werkgroepen het erover eens dat 30 km/uur beter zou zijn. Meerdere bewoners geven aan last te hebben van auto's die te hard rijden. 30 km/uur vergroot de veiligheid op de weg.
-

Onderwerp: Oversteekbaarheid Geestbrugweg

Uitleg/inleiding

Het veilig kunnen oversteken van de Geestbrugweg is een belangrijk onderwerp. Dit onderwerp is daarom opnieuw tijdens de werkgroep besproken met de aanwezigen. Om een goede keuze te kunnen maken, is aan de aanwezigen gevraagd welke kruispunten zij het drukst en gevaarlijkst vinden en of ze liever een stoplicht of een zebrapad zien op die plekken. Beide opties hebben voor- en nadelen ten aanzien van veiligheid voor fiets en voetgangers, maar ook op de doorstroming van al het verkeer.

Tijdens de werkgroepbijeenkomst is toegelicht dat de uiteindelijke keuze voor inrichting ook mede afhankelijk is van de uitkomsten van het verkeersonderzoek. Op basis daarvan kan, naast de inbreng vanuit de werkgroep, beschouwd worden welke kruispunten druk zijn en waar welke vormgeving de voorkeur zal hebben. Ook besluiten over een mogelijke doorstroom belemmerende maatregel op de Geestbrug of een lagere maximumsnelheid zijn van invloed op de uiteindelijke inrichting van de oversteeklocaties.

Inbreng vanuit de werkgroep:

- De aanwezigen benoemen vooral de kruispunten bij de Penninglaan en bij de Geestbrug als kruispunten die gevaarlijk en druk zijn, vanwege vele overstekende scholieren en de Metropolitane Fietsroute.
- De aanwezigen bevestigen dat de manier van oversteken (bijvoorbeeld met een stoplicht of zebrapad) afhangt van de snelheid die straks op de Geestbrugweg geldt.
- Aangegeven wordt dat mensen niet altijd oversteken bij een zebrapad. Maar ook bij bestaande zebrapaden zijn al vaker ongelukken gebeurd. Het verlagen van de maximum snelheid kan de kans op ongevallen verkleinen.
- Bij oversteeklocaties is het belangrijk dat er voldoende overzicht is. Een stilstaande tram of andere objecten mogen het zicht niet blokkeren.
- De verkeerssituatie bij de Penninglaan wordt als “vreemd en onveilig” ervaren. En bij de Geestbrug negeren veel gebruikers de verkeersregels. Ook de verkeerslichten zijn onduidelijk.

Onderwerp: Impact op groen en parkeren

Uitleg/inleiding

Binnen de uitwerking van het schetsontwerp is één van de uitgangspunten dat zichtlijnen behouden blijven en versterkt worden. Doel hiervan is het verbeteren van de verkeersveiligheid. Op sommigen plekken betekent dit dat er bomen gekapt moeten worden of parkeerplekken verdwijnen. Voor de bomen en parkeerplekken die verloren gaan wordt bekeken of ze op een andere plek teruggebracht kunnen worden.

Ook is besproken wat de impact is van verschillende dwarsprofielen op parkeren en bomen en of/welke van de grote bomen behouden blijven. Op de verschillende profielen is te zien dat de bomenrij langs de Geestbrugweg verschuift ten opzichte van de bestaande situatie. Het effect op de bomen is dus bij de verschillende dwarsprofielen nagenoeg gelijk.

Het projectteam heeft een bomeneffectanalyse uitgevoerd om de kwaliteit van de bomen op de Geestbrugweg in kaart te brengen. Op de tekening van het schetsontwerp is te zien welke bomen verdwijnen in het ontwerp en wat de kwaliteit van deze bomen is. Er is nog niet onderzocht welke bestaande bomen verplant kunnen worden.

Inbreng vanuit de werkgroep:

- Aanwezigen begrijpen dat sommige bomen en parkeerplaatsen moeten verdwijnen voor de verkeersveiligheid. Wel vinden ze het belangrijk dat er goed wordt gekeken hoe deze bomen en parkeerplekken kunnen worden teruggebracht. Het mag niet ten koste gaan van de groene uitstraling van de straat, leiden tot een verhoogde hittestress en een hogere parkeerdruk.
- Eén van de aanwezigen vroeg verduidelijking welke van de bestaande bomen kunnen worden verplaatst. Een deel van de bomen is nog relatief jong en kan worden uitgegraven en verplaatst. Grotere bomen kunnen niet worden verplaatst. Zowel het projectteam als de werkgroep hebben de voorkeur om waar mogelijk de gezonde en volwassen bomen zoveel mogelijk te behouden. Er wordt nog onderzocht welke bomen te verplaatsen zijn.
- Nieuwe parkeerplaatsen opgenomen in het ontwerp zullen vanwege nieuwe richtlijnen groter zijn dan de bestaande parkeerplaatsen. Zowel in de lengte als in de breedte. Vanwege de extra breedte zal in het wegprofiel minder ruimte overblijven voor andere functies. Het zou interessant kunnen zijn om vanwege de beperkte ruimte te kijken of het mogelijk is om af te wijken van de nieuwe richtlijnen om meer in dezelfde ruimte meer parkeerplekken mogelijk te maken of meer ruimte te bieden voor de andere stroken. Daartegenover maken enkele aanwezigen zich juist zorgen over de relatief smalle parkeervakken in het schetsontwerp.
- Bij de Penninglaan zijn extra parkeervakken voorzien in het schetsontwerp. Werkgroepleden vragen zich af of hier met een andere inrichting niet meer parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden.

Aanwezigen vragen wat precies de invloed is van het realiseren van vrij liggende fietspaden op de bomen in de Geestbrugweg. Toegelicht wordt vanuit het projectteam dat uit de verschillende dwarsprofielen blijkt dat in alle gevallen de bomenrij langs de weg verschuift, vanwege het breder maken van fietspaden. Ook in het profiel met aanliggende fietspaden is dit het geval.

Onderwerp: Kruising Haagweg – Geestbrugweg

Uitleg/inleiding

Tijdens de bijeenkomst stond ook de inrichting van de kruising Haagweg – Geestbrugweg op de agenda. Het is bekend dat bij deze kruising veel verkeershinder is door het grote aantal auto's en fietsers dat hier dagelijks langskomt. Alle aanwezigen zijn het er over eens dat de situatie rondom het kruispunt verbeterd moet en kan worden.

Het schetsontwerp dat nu voorligt is nog niet zoals de gemeente Rijswijk, het ingenieursbureau en het overkoepelende projectteam het willen. Er is in het ontwerp te weinig ruimte voor fietsers en voetgangers. Zo is er nog onvoldoende opstelruimte voor fietsers, wat in het vervolgproces moet worden opgelost. Daarnaast bevinden zich tramwissels ter hoogte van oversteekplekken voor voetgangers. Dit is onwenselijk en daar wordt ook nog gezocht naar een oplossing.

In aanloop naar de bijeenkomst is al een aantal mogelijke ideeën voor verbetering in kaart gebracht, te weten:

- Herenstraat éénrichtingsverkeer maken voor uitrijdend verkeer.
- Het verplaatsen van de tramhalte van de Geestbrugweg naar de Haagweg en het inkorten van de rijstrook die rechtsaf slaat vanaf de Haagweg naar de Lindelaan
- Het verbreden van het fietspad, het voetpad en de langspaarkeervakken langs de Haagweg aan de zijde van het centrum.
- Creëren van meer opstelruimte voor fietsers bij kruispunten.

Gezamenlijk met de werkgroep is besproken wat zij zien als de knelpunten in de huidige situatie én in het schetsontwerp om nog meer mogelijke oplossingsrichtingen op te halen die verder kunnen worden verkend.

De werkgroep wordt geïnformeerd zodra er nieuwe profielen en/of een geoptimaliseerd ontwerp beschikbaar zijn van het kruispunt Geestbrugweg – Haagweg.

Inbreng vanuit de werkgroep

- Het is een bekend probleem dat vrachtwagens tegen de richting in de Oranjelaan in rijden, richting het kruispunt Haagweg-Geestbrugweg. Er is geen ruimte in de wijk om te draaien om via de gebruikelijke route de wijk weer uit te rijden. Andere weggebruikers verwachten niet dat er verkeer tegen de richting in de Oranjelaan uit komt rijden bij het kruispunt Oranjelaan-Haagweg en de Geestbrugweg. Wanneer vrachtwagens vanuit de Oranjelaan het kruispunt met de Haagweg opdraaien resulteert dit in een onveilige verkeerssituatie op het kruispunt. Als oplossing vanuit de bewoner wordt voorgesteld om specifiek verkeer (bussen en vrachtwagens) ontheffingen te geven.
- Het verkeer dat de Oranjelaan inrijdt zorgt voor onveilige situaties voor voetgangers en fietsers. Bij het inrijden van de Oranjelaan dient er gebruik gemaakt te worden van een inritconstructie waar er onvoldoende opstelruimte is voor auto's om stil te blijven staan. De Oranjelaan kan alleen van één richting ingereden worden vanaf het kruispunt met de Haagweg. Vanuit alle richtingen kan de Oranjelaan ingedraaid worden als er groenlicht is voor zowel auto's, voetgangers en fietsers, dit levert conflicten en onveilige verkeerssituaties op.
- Het kruispunt Haagweg-Geestbrugweg is een kruispunt met veel fietsverkeer. Doordat verkeerslichten lang op rood staan en er te weinig opstelruimte is voor fietsers zorgt dit voor problemen. Dit moet worden opgelost.
- De verkeerslichten zijn onlogische ingesteld (Oranjelaan richting Herenstraat), waardoor fietsers soms meerdere minuten moeten wachten. Het wordt ervaren dat de auto's prioriteit hebben. Toegelicht wordt door het projectteam dat het in principe de bedoeling is dat fietsers 1x binnen de 90 seconden aan de beurt moeten zijn om over te steken
- Het verkeer richting de Haagweg stroopt op en blokkeert fietsers op het kruispunt
- Eenrichtingsverkeer in de Herenstraat richting de Haagweg wordt gezien als een goede oplossing.
- Een ander voorstel is om autoverkeer vanaf de Haagweg richting de Herenstraat rechtsaf vrij te geven. Dit voorstel wordt niet door alle aanwezigen gesteund, vanwege zorgen om blokkades. Ook vanuit het projectteam zijn zorgen om de veiligheid voor fietsers en voetgangers.
- Een van de aanwezigen stelt voor om alle fietsers en voetgangers tegelijk groen te geven naar voorbeeld van oversteekplekken in de gemeente Utrecht.
- Wanneer er gekozen wordt om de Willemstraat eenrichtingsverkeer te maken, is het nadrukkelijke verzoek dit pas vanaf de Emmastraat in te stellen.
- Meerdere aanwezigen vinden de Geestbrugweg te smal voor een halte op deze locatie. Zij vinden het dan ook een goed idee om te onderzoeken of deze halte op de Haagweg ingepast kan worden.

- Aanwezigen zien niet allemaal de noodzaak van het weghalen van de tunnels en vragen zich hardop af wat dit daadwerkelijk voor meerwaarde biedt. Toegelicht wordt dat dit zorgt voor meer ruimte in het profiel en dat de gemeenteraad van Rijswijk hier al eerder toe heeft besloten.

Overige vragen en antwoorden

Tijdens de werkgroepbijeenkomst zijn ook nog enkele vragen gesteld die niet direct betrekking hadden op één van de besproken onderwerpen. Deze kunt u hieronder teruglezen met daarbij het antwoord op de vraag.

- Vraag 1: Met welke tramlijnen hebben we te maken?
 - Antwoord: De MRDH onderzoekt nog op welke wijze het tramnetwerk het beste kan worden ingezet. Op dit moment is nog niet bekend hoe de lijnvoering eruit gaat zien.
- Vraag 2: Is als alternatief een verstrengd spoor mogelijk voor de tram over de Geestbrugweg?
 - Antwoord: Een strengelspoor leidt niet tot een ruimtebesparing. Voor een strengelspoor rijden trams in beide richtingen op hetzelfde spoor (om en om) en moeten dus op elkaar wachten. Daarom is er voor autoverkeer in dat geval per richting een aparte rijbaan nodig naast dit strengelspoor, wat dus extra ruimte vergt.
- Vraag 3: Is het plan voor hulpdiensten in Den Haag gemaakt voor 30km/uur?
 - Antwoord: Nee dit ligt wat genuanceerder. Gemeente DH wil naar 30km snelheidsregime in de stad.
- Vraag 4: Is er voor Rijswijk ook een routekaart voor de hulpdiensten?
 - Antwoord: Wordt uitgezocht.
- Vraag 5: Kunnen de hulpdiensten nog over de Geestbrug als hier een knip komt?
 - Antwoord: Ja, de brug blijft met een knip open voor nood- en hulpdiensten.
- Vraag: Hoe heeft een knip effect op de vormgeving van de straat?
 - Antwoord: In het schetsontwerp zit ruimte om te keren net voor de Geestbrug. Het dwarsprofiel van de Geestbrugweg verandert niet als er een knip komt: trams, bussen en nood- en hulpdiensten rijden nog steeds over de Geestbrug.

Afsluiting Geestbrug

Geen onderdeel van de agenda was de afsluiting van de Geestbrug. Desondanks kwam dit wel aan bod aan één van de tafels.

Het toepassen van een 'slimme knip' op de Geestbrug wordt door velen als goede oplossing gezien om de veiligheid op de Geestbrugweg te vergroten. Daarnaast worden zorgen geuit over de toename van uitstoot door omrijdende auto's bij een volledige afsluiting voor autoverkeer over de Geestbrug. Aanwezigen vragen zich af of dit is meegenomen in de milieuonderzoeken en de afweging.

De gemeente Rijswijk licht toe dat er op dit moment nog onderzoek loopt naar verschillende, 'slimme' varianten: instellen van venstertijden (buiten de spits) dat er geen belemmeringen zijn of het invoeren van ontheffingen voor wijkbewoners. Deze uitkomsten zijn op 17 juni nog niet bekend en zullen op een later moment besproken worden.

Wat betreft de uitstoot van auto's worden in het kader van de PlanMER de effecten op de luchtkwaliteit onderzocht. Dit moet uitwijzen of er sprake is van een aanvaardbare situatie. Het PlanMER komt na de zomer voor iedereen ter inzage.

Afsluiting (plenaire terugkoppeling per tafel)

Aan het eind van de avond kwamen de deelnemers van beide tafels weer samen om gezamenlijk terug te blikken op de gevoerde gesprekken. Navin en Eliane verzorgden namens hun eigen tafel voor een terugkoppeling aan de gehele werkgroep. Op deze manier werd iedereen op de hoogte gebracht van de belangrijkste besproken punten en was er ruimte om nog op elkaars inbreng te reageren.

Tafel 1 - Belangrijkste aandachtspunten:

- Er is nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de aansluiting en oversteekbaarheid van de Metropolitane Fietsroute. Dit wordt als een cruciaal onderdeel van het ontwerp gezien.
- Het behoud van voldoende parkeergelegenheid is een belangrijk punt van zorg. Eventuele vervallen parkeerplaatsen dienen gecompenseerd te worden.
- De voorkeur gaat uit naar een profiel met vrijliggende fietspaden en een voetpad, conform het GOW 30-profiel.
- Voor de kruising Haagweg – Geestbrugweg werd gepleit voor meer nadruk op de positie van de fietser. Er is behoefte aan meer opstelruimte en een betere doorstroming voor fietsverkeer.
- Er is een duidelijke voorkeur uitgesproken voor het realiseren van een halte op de Haagweg in plaats van op de Geestbrugweg, vanwege de beperkte ruimte op laatstgenoemde locatie.
- Indien er een verkeersfilter op de Geestbrug wordt toegepast, wordt geadviseerd om te kiezen voor een 'slim' gebiedsfilter of spitsfilter.

Tafel 2 - Belangrijkste aandachtspunten:

- Aan de Leeuwendaal-zijde is geen ruimte voor uitbuiging van het fietspad bij zijstraten. Er is gevraagd om te onderzoeken of een aanliggend fietspad aan die zijde mogelijk is. Ook is gevraagd te bekijken of er bij enkele zijstraten toch geen mogelijkheid is om de fietspaden uit te laten buigen. Met het toepassen van eenrichtingsverkeer in de zijstraten kan de verkeersveiligheid vergroot worden: Waar wel ruimte is kan gekozen worden voor eenrichtingsverkeer richting de Geestbrugweg. Waar geen ruimte is voor eenrichtingsverkeer de wijk in. Er is behoefte aan voldoende parkeerplaatsen. Een suggestie is om te kijken naar ruimte in zijstraten om extra parkeerruimte te creëren.
- De huidige oversteek Penninglaan functioneert momenteel niet naar behoren; dit vraagt om nadere aandacht in het ontwerp.
- Net als bij tafel 1 werd ook hier het belang van een goede aansluiting en oversteekbaarheid van de Metropolitane Fietsroute benadrukt.
- Er is een voorkeur uitgesproken voor een maximumsnelheid van 30 km/u op de Geestbrugweg, met een bijpassende inrichting, bijvoorbeeld door het toepassen van rabatstroken.
- Op het kruispunt Haagweg – Geestbrugweg is er te weinig opstelruimte voor fietsers. Een suggestie is om alle fietsers tegelijk groen te geven om de doorstroming te verbeteren.
- Er is onbegrip geuit over het afsluiten van de tunnels onder het kruispunt Haagweg – Geestbrugweg. De groep vraagt zich af wat dit concreet oplevert.
- Het ontwerp van de Geestbrugweg ziet er met en zonder tram eigenlijk hetzelfde uit. Daarom verzoekt de werkgroep om zo snel mogelijk over te gaan tot de uitvoering: voer maatregelen die eerder genomen kunnen worden alvast door om de veiligheid op de Geestbrugweg te verbeteren.
- Eenrichtingsverkeer op de Herenstraat richting Haagweg zou ruimte kunnen creëren op de Haagweg.
- Tot slot werd opgemerkt dat het aantal haltes in het SO mogelijk te hoog is; er zouden minder haltes kunnen komen dan nu gepland. Vanuit de HTM werd dit verzoek weerlegd. De afstand

tussen de tram- en bushaltes in het schetsontwerp is groter dan de afstand tussen de bestaande bushaltes. Beide haltes zijn echt nodig om de loopafstanden niet te groot te maken.

Wij kijken terug op een fijne avond waarop we met de aanwezigen een goed gesprek hebben kunnen voeren over alle onderwerpen. Een aantal van de aanwezigen heeft aangegeven de opzet van de avond – waarop we aan de hand van beeldmateriaal op tafel het gesprek aan zijn gegaan – een betere aanpak te vinden dan een plenaire presentatie. Dit nemen we mee naar een volgende keer!