

# Geestbrugweg, Herenstraat en tunnelmonden Haagweg



# Colofon

Dit document is het resultaat van het participatietraject Geestbrugweg en omgeving, dat liep vanaf april 2022 tot en met februari 2023. We willen iedereen die heeft meegedacht over de herinrichting van het gebied Geestbrugweg, toegangen fiets- en voetgangerstunneltje onder de Haagweg en de Herenstraat hartelijk danken voor de inbreng.

<https://samen.rijswijk.nl/nl-NL/folders/herinrichtinggeestbrugweg>

Illustraties: Theresa Hartgers, Urban Sync

Tekeningen en visualisaties: Ontwerp en verkeer, Urban Sync

Teksten: Gemeente Rijswijk, Urban Sync



Leiden, 25 april 2023

Urban Sync  
Langegracht 70  
2312 NV Leiden  
[info@urbansync.nl](mailto:info@urbansync.nl)



# Inhoud

2	Colofon
7	<b>Deel 1 - Procesverslag</b>
7	Leeswijzer
8	<b>1 Inleiding</b>
10	<b>2 Projectstructuur</b>
10	2.1 Context
11	2.1.1 Lokale en regionale ontwikkelingen
15	2.2 Participatieproces
16	2.2.1 Uitgangspunten participatie
17	2.2.2 Tijdlijn participatietraject
19	2.2.3 Participatieniveau
20	2.2.4 Vormen van participatie
21	2.2.5 Communicatie over participatie
23	<b>3 Geestbrugweg</b>
23	3.1 Intro
23	3.1.1 Aanleiding
24	3.1.2 Opdracht
24	3.1.3 Kaders
25	3.2 Participatieproces
26	3.3 De participatie
26	3.3.1 Startbijeenkomst - informeren en ophalen thema's & ideeën



# Inhoud

30	3.3.2	Online – ophalen ideeën en wensen
32	3.3.3	Bijeenkomst 2 – Samen puzzelen en verkennen
36	3.3.4	Verkenning varianten
37	3.3.5	Bijeenkomst 3 – kansrijke varianten verder vormgeven
40	3.3.6	Online – Varianten vormgeven met digikaart en enquête
42	3.3.7	Webinar – Varianten en keuzes toelichten
43	3.4	Conclusies en aanbevelingen
43	3.4.1	Ontwerp
43	3.4.2	Proces
44	3.4.3	Aanbevelingen
44	3.4.4	Vervolg
45	4	<b>Herenstraat</b>
45	4.1	Intro
45	4.1.1	Aanleiding
46	4.1.2	Opdracht
46	4.1.3	Kaders
47	4.2	Participatieproces
48	4.3	De participatie
48	4.3.1	Bijeenkomst 1 – ophalen thema's en ideeën
52	4.3.2	Online – wensen en ideeën ophalen
55	4.3.3	Bijeenkomst 2 – Varianten afwegen





# Inhoud

60	4.3.4	Online – Varianten scoren en enquête
61	4.3.5	Bijeenkomst 3 – Bespreken schetsontwerp
66	4.3.6	Online – Informeren en enquête per thema
68	4.4	Conclusies en aanbevelingen
68	4.4.1	Ontwerp
69	4.4.2	Proces
70	4.4.3	Aanbevelingen
71	5	<b>Haagweg</b>
71	5.1	Intro
71	5.1.1	Aanleiding
72	5.1.2	Opdracht
72	5.1.3	Kaders
73	5.2	Participatieproces
74	5.3	De participatie
74	5.3.1	Bijeenkomst 1: wensen & ideeën ophalen
77	5.3.2	Online – enquête wensen ophalen
79	5.3.3	Bijeenkomst 2*: Varianten scoren en beoordelen
80	5.3.4	Online – enquête wensen ophalen
81	5.4	Conclusies en aanbevelingen
81	5.4.1	Ontwerp
81	5.4.2	Proces



# Inhoud

82	5.4.3	Aanbevelingen
82	5.4.4	Vervolgproces
83	6	<b>Afronding</b>
83	6.1	Slotbijeenkomst
89	<b>Deel 2 - Uitwerking</b>	
89		Inleiding
90	7	<b>Geestbrugweg</b>
90	7.1	Verkenning mogelijke varianten
96	7.2	Toelichting schetsontwerp
112	7.3	Afstemming interne organisatie
114	7.4	Uitwerking Schetsontwerp
116	8	<b>Herenstraat</b>
116	8.1	Verkenning mogelijke varianten
120	8.2	Toelichting schetsontwerp
131	8.3	Uitwerking schetsontwerp
132	9	<b>Haagweg</b>
132	9.1	Toelichting schetsontwerp
135	9.2	Uitwerking schetsontwerp



# Deel 1 – Procesverslag

## Leeswijzer

Dit document is een visueel verslag van het participatietraject voor het project Geestbrugweg en omgeving. Het is opgebouwd uit twee delen.

### Deel 1: Het procesverslag

In dit eerste deel staat het participatieproces centraal. We starten met de aanleiding, de bestuurlijke opdracht en de kaders van het totale proces. Daarna lichten we per deelgebied toe welke stappen zijn gezet met diverse partijen om tot de verschillende inrichtingsvarianten te komen. De inhoud wordt in dit deel op hoofdlijnen beschreven en via illustraties en foto's verbeeld.

### Deel 2: Het schetsontwerp

In deel 2 staat de uitwerking centraal: de inhoudelijke opgaves en de diverse wensen zijn vertaald naar een schetsontwerp voor de herinrichting van de beide straten en directe omgeving. Deze komen samen in een schetsontwerp en zijn verbeeld door middel van referentiebeelden en schetsmatige visualisaties.



# 1 Inleiding

De Geestbrugweg is bij veel Rijswijkers bekend. Deze statige weg ligt tussen de Haagweg en de Prinses Mariannelaan/Binckhorstlaan in Voorburg en verbindt de Binckhorst met (Oud) Rijswijk. De Geestbrugweg voldoet helaas niet meer aan de huidige eisen van inrichting, wat leidt tot verkeersonveilige situaties. Ook staat door het vele verkeer de leefbaarheid in de directe omgeving onder druk.

Daarom heeft het college in 2019 de opdracht gegeven om samen met de omgeving te verkennen hoe de Geestbrugweg anders ingericht kan worden met als doel de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid van de weg en omgeving te verbeteren. In de loop van de tijd zijn naast deze herinrichting nog een tweetal opgaven toegevoegd, die geografisch in het verlengde van de Geestbrugweg liggen en sterk verband met elkaar houden.

In april 2022 is de gemeente Rijswijk gestart met een participatieproces, onder de noemer “Herinrichting Geestbrugweg en omgeving”. Daarbinnen zijn drie deelopgaven geformuleerd, te weten:

- 1** De herinrichting van de Geestbrugweg
- 2** Verkenning herinrichting en ‘entree’ van de Herenstraat
- 3** De bovengrondse herinrichting van de omgeving rond de toegangen van het fiets- en voetgangerstunneltje onder het kruispunt Geestbrugweg – Haagweg – Herenstraat

# 1 Inleiding

Voor elke opgave is een eigen participatietraject opgestart. Elk deelgebied kent een eigen dynamiek en heeft verschillende stakeholders met uiteenlopende wensen. Ondanks dat de aanleiding van ieder afzonderlijk traject anders is, is het doel gelijk: binnen de opgave gezamenlijk met de omgeving werken aan een schetsontwerp, dat zo goed mogelijk aansluit op de wensen en ideeën van de bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden van het betreffende deelgebied.

*Tunnelmonden  
Haagweg*

*Geestbrugweg*

*Herenstraat*



## Verslaglegging

Dit participatieverslag beschrijft de aanleiding, opgave en uitgangspunten en biedt een visueel verslag van het participatieproces. Het geeft op beknopte wijze een beeld van de meest besproken thema's en standpunten. Daarnaast is per deelgebied een schetsontwerp opgenomen met een mogelijke herinrichting van de openbare ruimte. Dit verslag is een van de documenten die naar het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad gaat.



# 2 Projectstructuur

## 2.1 Context

In het kader van de uitvoering van het project Geestbrugweg en omgeving is het toelichten van een aantal lokale en regionale ontwikkelingen/projecten, die raakvlakken hebben bij de Geestbrugweg en omgeving, van belang.



IK HEB EEN  
ZORG

Ik denk  
mee



## 2.1 Context

### 2.1.1 Lokale en regionale ontwikkelingen

#### Central Innovation District (CID)/Binckhorst

Het gebied CID/Binckhorst ligt ten noordoosten van de gemeente Rijswijk. Tot 2040 komen er in het Haagse CID en de Binckhorst zo'n 25.000 woningen en 30.000 banen bij. Om de verwachte toename van het aantal verkeersbewegingen door de sterke groei van het gebied goed op te kunnen vangen is een MIRT-verkenning/plan MER uitgevoerd om te onderzoeken hoe een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding kan komen van Den Haag Centraal naar station Voorburg en naar Rijswijk/Delft. Uit het onderzoek zijn 10 mogelijke routes gekomen waarvan één zogenoemd voorlopig voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief gaat over de Geestbrugweg.

#### Metropolitane fietsroute

Eén van de metropolitane fietsroutes gaat van de Hoekweg in Voorburg over de Geestbrug naar de Cromvlietkade. Deze raakt dus de kruising met de Geestbrugweg. We zetten in op goede inpassing in ons ontwerp.

#### IVRI's

Op de kruising met de Haagweg zijn de verkeerslichten vervangen door een nieuwe generatie verkeerslichten (IVRI's). De IVRI's zijn mei 2021 ingeregeld. De verwachting is dat deze een verbetering opleveren voor de doorstroming. Ook de verkeerslichten op de Geestbrugweg worden vervangen door IVRI's. De inzet is om de IVRI's bij te laten dragen bij de oversteekbaarheid van langzaam verkeer.

## 2.1 Context

### 2.1.1 Lokale en regionale ontwikkelingen

#### Veilig naar school

De gemeente ontwikkelt bij alle basisscholen een verkeersveilige schoolzone. De omgeving rond de school wordt aangepast en ingericht om de verkeersveiligheid voor de leerlingen te vergroten. Het aanleggen van deze zones rondom basisscholen is een maatregel waarmee de gemeente verkeersveiligheid rondom scholen wil verbeteren. Ook de routes die naar de scholen toe leiden zijn onderdeel van de verkeersveiligheid naar scholen.

De kruising met de Penninglaan is daarom als eerste opnieuw ingericht, omdat veel kinderen uit de wijk Leeuwendaal naar school gaan in de wijk Cromvliet. In de herinrichting wordt rekening gehouden met een goede school-thuisroute en oversteekbaarheid voor langzaam verkeer op de Geestbrugweg.

*MEER AANDACHT  
VOOR DE  
VERKEERSVEILIGHEID.*





## 2.1 Context

### 2.1.1 Lokale en regionale ontwikkelingen

#### Herinrichting Lindelaan

In het verlengde van de Geestbrugweg, die deel uitmaakt van de oost-westverbinding door Rijswijk, ligt de Lindelaan. In 2023 wordt het riool vervangen, daarom wordt de kans om bovengronds de Lindelaan een nieuwe inrichting te geven aangegrepen. Hierin staan verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en leefbaarheid centraal. De Lindelaan is een woonstraat waar ook veel voorzieningen te vinden zijn, zoals een school, winkels en eetgelegenheden. Tevens rijdt buslijn 23 vanaf de Geestbrugweg verder over de Lindelaan. Op dit moment is de Lindelaan een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur.



In het project voor de herinrichting wordt bekeken of een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidslimiet van 30 km/uur mogelijk is ten behoeve van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Dit is een nieuwe wegcategorie, waar nog verder onderzoek naar gedaan wordt. Dit scenario voor de Lindelaan nemen we mee als input in de onderzoeken naar doorstroming en eenrichtingsverkeer Herenstraat.

## 2.1 Context

### 2.1.1 Lokale en regionale ontwikkelingen

#### Retail- en Horecabeleid Oud Rijswijk

De gemeente Rijswijk stelt momenteel een nieuw integraal beleid voor horeca en winkels op. Dit beleid moet bijdragen aan een compleet en aansprekend voorzieningenaanbod voor het groeiend aantal inwoners van Rijswijk. Welke soort horeca en winkels zijn in de toekomst gewenst en op welke plek passen deze het beste?

Het nieuwe beleid brengt per winkelgebied in Rijswijk in kaart wat het toekomstperspectief ter plaatse is en welke concrete acties nodig zijn om daar te komen. Ook voor het stukje Herenstraat tussen de Haagweg en voetgangersgebied is dit in kaart gebracht. Dit gebied is getypeerd als 'deels doelgericht en deels couleur locale'. Dat wil zeggen dat de gemeente op den duur hier alleen detailhandel wil toestaan en minder horeca. Deze overwegingen worden meegenomen in het participatieproces.

**COULEUR LOCALE:  
"BIJZONDERE LOKALE  
ONDERNEMINGEN"**





# 2 Projectstructuur

## 2.2 Participatieproces

Het participatieproces voor het project 'Geestbrugweg en omgeving' komt voort uit een bestuurlijke opdracht om samen met de omgeving een integrale verkenning te starten naar een herinrichting van de Geestbrugweg, de Herenstraat (tussen de Haagweg en het voetgangersgebied) en het gebied rondom de toegangen van de tunnel Haagweg als gevolg van de sluiting.

Deze brede herinrichtingsopgave is gezien de diverse belangen van stakeholders en de lokale context ingezet als een open planproces om samen met de omgeving te komen tot passende uitgangspunten voor een uit te werken schetsontwerp.



We zijn van mening dat door samen te werken de kwaliteit en uitvoerbaarheid van beleid en het project Geestbrugweg vergroot worden. Daarnaast zijn wij als gemeente van mening dat een goede samenwerking zorgt voor een grotere betrokkenheid en een groter draagvlak voor een toekomstig ontwerp van de Geestbrugweg en omgeving.

Dit proces is vormgegeven door het projectteam van de gemeente Rijswijk in samenwerking met onafhankelijk procesmanager Urban Sync.

**EERST OPHALEN, DAN ONTWERPEN  
EN WEER BESPREKEN, DE STAPPEN  
VAN URBAN SYNC**



## 2.2 Participatieproces

### 2.2.1 Uitgangspunten participatie

Het vormgeven van de participatie gebeurt op basis van onderstaande uitgangspunten, volgend uit het Raadsbesluit 20.019790:

- Verwachtingen ten aanzien van het participatieproces worden aan de voorkant helder gedefinieerd en gecommuniceerd;

- Deelnemers aan de participatie krijgen heldere rollen toebedeeld;

- Waarin we ruimte bieden aan de mening van verschillende belanghebbenden;

- Centraal staat het uitwisselen van ideeën om gezamenlijk tot een optimaal haalbaar plan te komen;

- Het gaat om een open en gezamenlijk proces;

- Het draait om wederzijds vertrouwen;

- De uiteindelijke verantwoordelijkheid ligt bij het gemeentebestuur (College en Raad). Dat zal, alles in oegenschouw nemend, besluiten nemen.



## 2.2 Participatieproces

### 2.2.2 Tijdlijn participatietraject

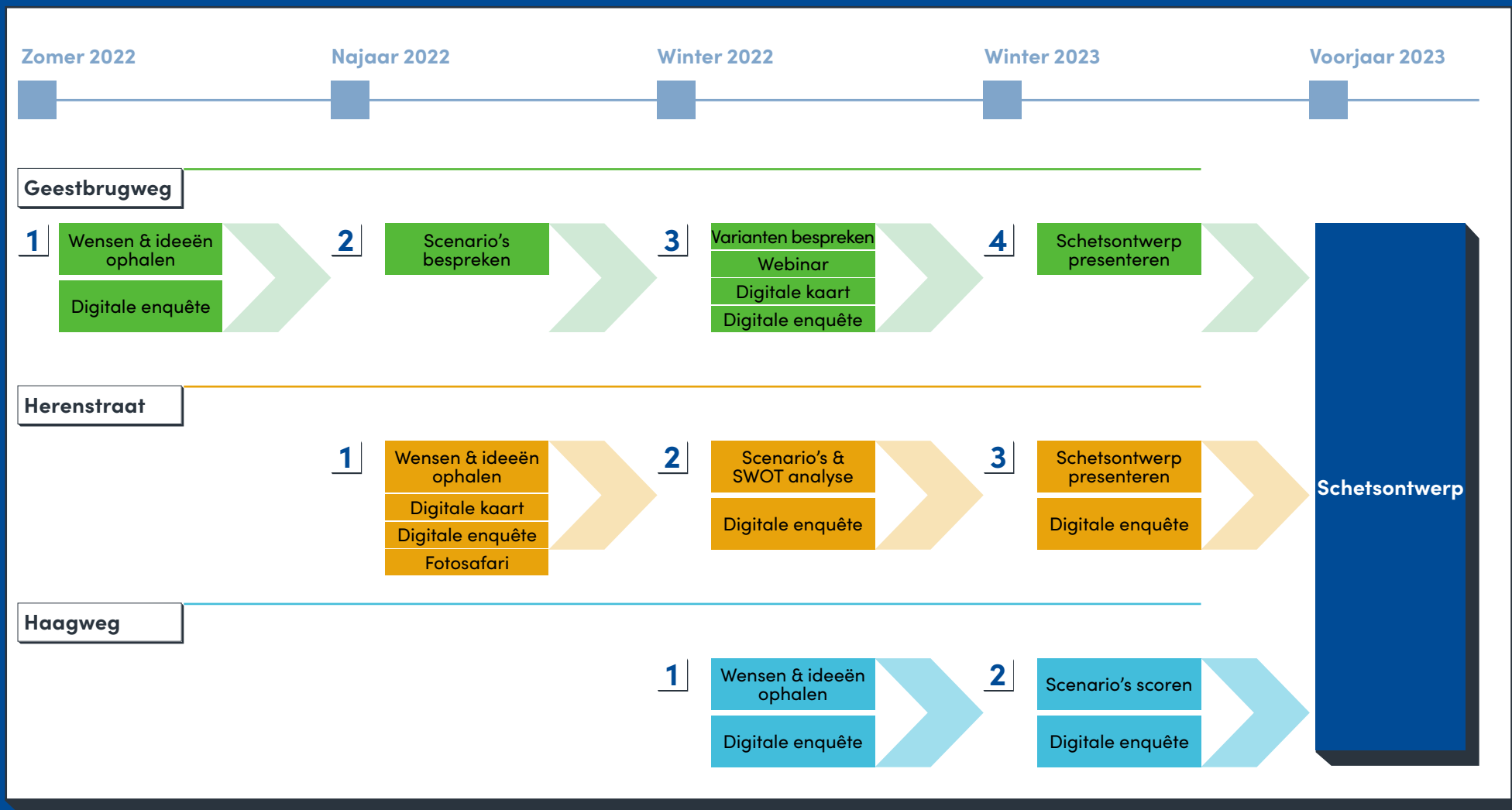
Omdat elk deelgebied van het project andere discussies, belangen en inhoudelijke thema's met zich meebrengen, zijn er drie aparte participatietrajecten opgestart. De insteek van elk afzonderlijk traject is om samen met de omgeving en stakeholders via een open planproces te komen tot goed afgewogen en gedragen ontwerputgangspunten.

Elk participatietraject is grofweg opgedeeld in drie stappen. Eerst zijn de wensen, suggesties en ideeën van bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden opgehaald. In deze fase is er ook de ruimte om zorgen te uiten en om met elkaar in gesprek te gaan over de thema's die leven bij de betrokkenen. Op basis van deze input zijn eerste inrichtingsvarianten gemaakt, die tussentijds worden besproken met de interne organisatie en de externe stakeholders. Deze varianten worden vervolgens besproken en uitgewerkt met hulp van de omgeving via de bijeenkomsten en het online platform. Op basis van deze gesprekken en input is een voorkeursvariant gekozen of worden de uitgangspunten vastgelegd die ten grondslag liggen aan het schetsontwerp.



## 2.2 Participatieproces

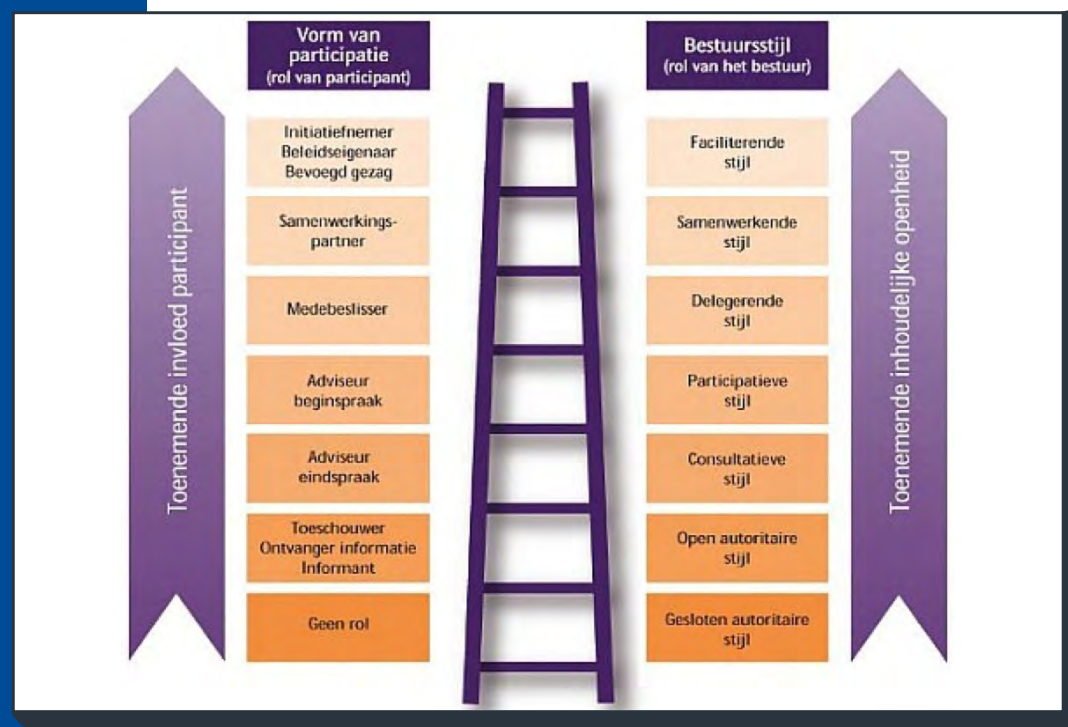
### 2.2.2 Tijdlijn participatietraject



## 2.2 Participatieproces

### 2.2.3 Participatieniveau

In dit participatietraject is voor het vaststellen van de mate van participatie voor de stakeholders gewerkt vanuit het met College en Raad gedeelde en besproken participatievoorstel en vanuit het gemeentelijk participatiebeleid in de vorm van het document Participatiebeleid 2020-2022 (Gemeente Rijswijk, wz2020). Met de bewoners en ondernemers is geparticipeerd met het niveau “adviseur beginspraak”. Concreet betekent dit dat zij een adviserende rol hadden en vóór in het proces binnen kaders meedachten, opgaven konden aandragen en oplossingen konden formuleren.





## 2.2 Participatieproces

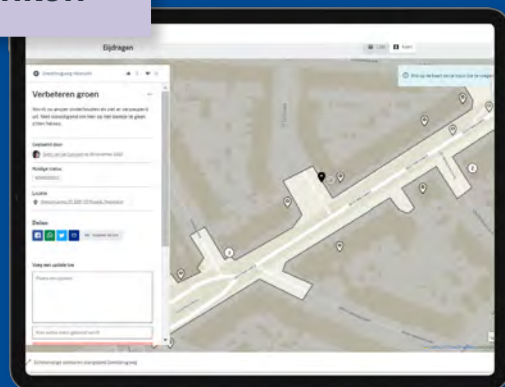
### 2.2.4 Vormen van participatie

Om zoveel mogelijk inwoners en ondernemers en andere belanghebbenden uit de omgeving van de Geestbrugweg, de Herenstraat en de kruising Haagweg een kans te geven om mee te denken, zijn er voor elk deelgebied verschillende vormen van participatie gebruikt. De vormen die in elk traject terug kwamen zijn:

**Meedenkgroep:** Deze groep bestond uit een vertegenwoordiging van bewoners en andere belanghebbenden zoals ondernemers per deelgebied. Met deze groep werkten we in een aantal fysieke bijeenkomsten van 2 uur de ideeën en wensen die leven uit naar uitgangspunten voor het schetsontwerp.

**Online platform:** Op het online participatieplatform van de gemeente Rijswijk ([samen.rijswijk.nl](https://samen.rijswijk.nl)) is per deelgebied een pagina aangemaakt. Via deze pagina werd input gevraagd van de omgeving, werden de uitkomsten van de bijeenkomsten van de meedenkgroep gedeeld en vervolgens kon men reageren op de verschillende denkrichtingen en schetsen van de Geestbrugweg, de Herenstraat en de tunneltoegangen.

*Men kan fysiek en/of online meedenken*



## 2.2 Participatieproces

### 2.2.5 Communicatie over participatie

Communicatie speelt een belangrijke ondersteunende rol bij participatietrajecten, onder andere bij het uitnodigen van de omgeving om mee te denken met bepaalde onderwerpen. Om zoveel mogelijk inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden van de verschillende deelgebieden te informeren en te betrekken, zijn verschillende communicatiemiddelen ingezet.

Bewoners en ondernemers in de omgeving van de Geestbrugweg, de Herenstraat en het fiets- en voetgangerstunneltje ontvingen in eerste instantie een informatiebrief met daarin achtergrondinformatie over het project, het doel van het project en hoe de omgeving daarin kon participeren. Deze brief was tevens een uitnodiging aan mensen om zich in te schrijven voor de meedenkgroep.



## 2.2 Participatieproces

### 2.2.5 Communicatie over participatie

Daarnaast is per deelgebied een pagina aangemaakt op het online platform [samen.rijswijk.nl](https://samen.rijswijk.nl). Geregistreerde gebruikers ontvangen met regelmaat updates via e-mail. Bijvoorbeeld met een aankondiging van nieuwe fase in het proces, om te melden dat verslagen van de meedenkgroep bijeenkomsten waren gepubliceerd of om ze uit te nodigen te reageren op inrichtingsvarianten. Met betrekking tot het laatste zijn ook ansichtkaarten verspreid om de omgeving extra op te roepen hun ideeën en suggesties voor de varianten te delen op het platform.

**Ansicht-  
kaarten**

**Communicatie  
middelen**

**E-mails en  
brieven**



Omdat de Herenstraat vaak wordt bezocht door inwoners uit heel Rijswijk hebben we een advertentie geplaatst in de huis-aan-huiskrant Groot Rijswijk en een nieuwsbericht geplaatst op de gemeentelijke website. Ook de social media kanalen en nieuwsbrieven van de gemeente hebben we ingezet om mensen te wijzen op de mogelijkheid te participeren en om tussentijds resultaten te delen.

# 3 Geestbrugweg

## 3.1 Intro

### 3.1.1 Aanleiding

Een aantal jaar geleden zijn gesprekken gevoerd met een aantal bewoners van de wijken Leeuwendaal en Cromvliet over de problematiek van de Geestbrugweg. De problematiek die zij destijds aankaartten was divers en spitste zich toe op filevorming, slechte oversteekbaarheid en fietsveiligheid. Daarbij voldeed de weg niet meer aan de hedendaagse eisen voor inrichting. Daarom heeft de gemeente besloten de Geestbrugweg opnieuw in te richten met als doel de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid van de Geestbrugweg en omgeving te verbeteren.



Het project is opgedeeld in drie fasen. De eerste twee fasen zijn in 2020/2021 afgerond. In de eerste fase is op de kruising met de Penninglaan de belijning schoongemaakt en nieuwe bebording opgehangen om het attentieniveau van deze oversteek te vergroten. In de tweede fase van het project is de kruising met de Penninglaan voorafgaand aan het schooljaar 2020/2021 verkeersveiliger ingericht. Dit Participatieverslag richt zich op de derde fase: de herinrichting van de totale Geestbrugweg.

## 3.1 Intro

### 3.1.2 Opdracht

Het doel van het participatietraject voor de herinrichting van de Geestbrugweg: samen met de omgeving onderzoeken hoe de leefbaarheid en de veiligheid van de straat te verbeteren.

- ☐ Betere verkeersveiligheid voor langzaam verkeer;
- ☐ Veiliger oversteken voor voetgangers, met name de doelgroep schoolgaande kinderen;
- ☐ Kwalitatief goede openbare ruimte rondom de Geestbrugweg die uitnodigt tot ontmoeten en bewegen;
- ☐ Prettig wonen: minder overlast van geluid.

### 3.1.3 Kaders

Het participatietraject is gebaseerd op een aantal bestuurlijke kaders en uitgangspunten:

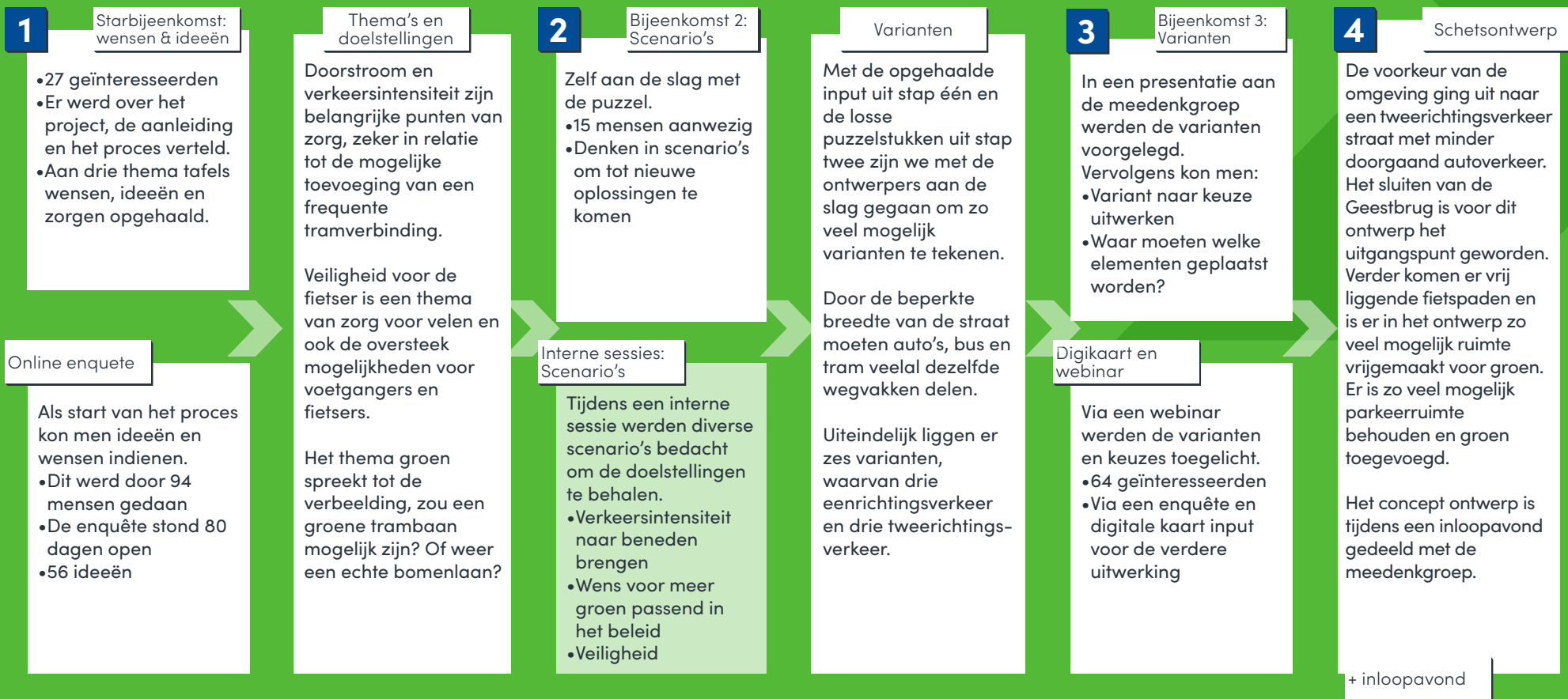
- ☐ Bereikbaarheid van de omliggende wijken blijft voldoende;
- ☐ Busroute blijft en bushaltes zijn toegankelijk;
- ☐ Tramrails blijven liggen;
- ☐ Plangebied loopt van erfgrens tot erfgrens.





# 3 Geestbrugweg

## 3.2 Participatieproces



# 3 Geestbrugweg

## 3.3 De participatie

### 3.3.1 Startbijeenkomst - informeren en ophalen thema's & ideeën

De startbijeenkomst van de meedenkgroep in het kader van de herinrichting Geestbrugweg vond plaats op maandag 4 juli 2022 in de Compagnie aan de Geestbrugkade, met 27 bewoners uit de wijken Cromvliet en Leeuwendaal. Tijdens deze constructieve avond is een goede eerste indruk ontstaan van wat leeft aan ideeën en zorgen.



Wethouder Armand van de Laar trapte de avond af met een welkomstwoord. Hierin benadrukte hij nogmaals het standpunt van het vorige college om deze verkenning vooral samen met de omgeving te doen. Daarna volgde een presentatie over de stand van zaken rondom dit project. Omgevingsmanager Martin Warmerdam heeft het doel van het project en hoe we daar gaan komen toegelicht. Urban Sync heeft toegelicht op welke manier de omgeving betrokken wordt en wat de rol is van de meedenkgroep. Tot slot gaf projectleider Ronald Bon een presentatie over de uitkomst van een aantal onderzoeken die in het verleden al gedaan zijn.

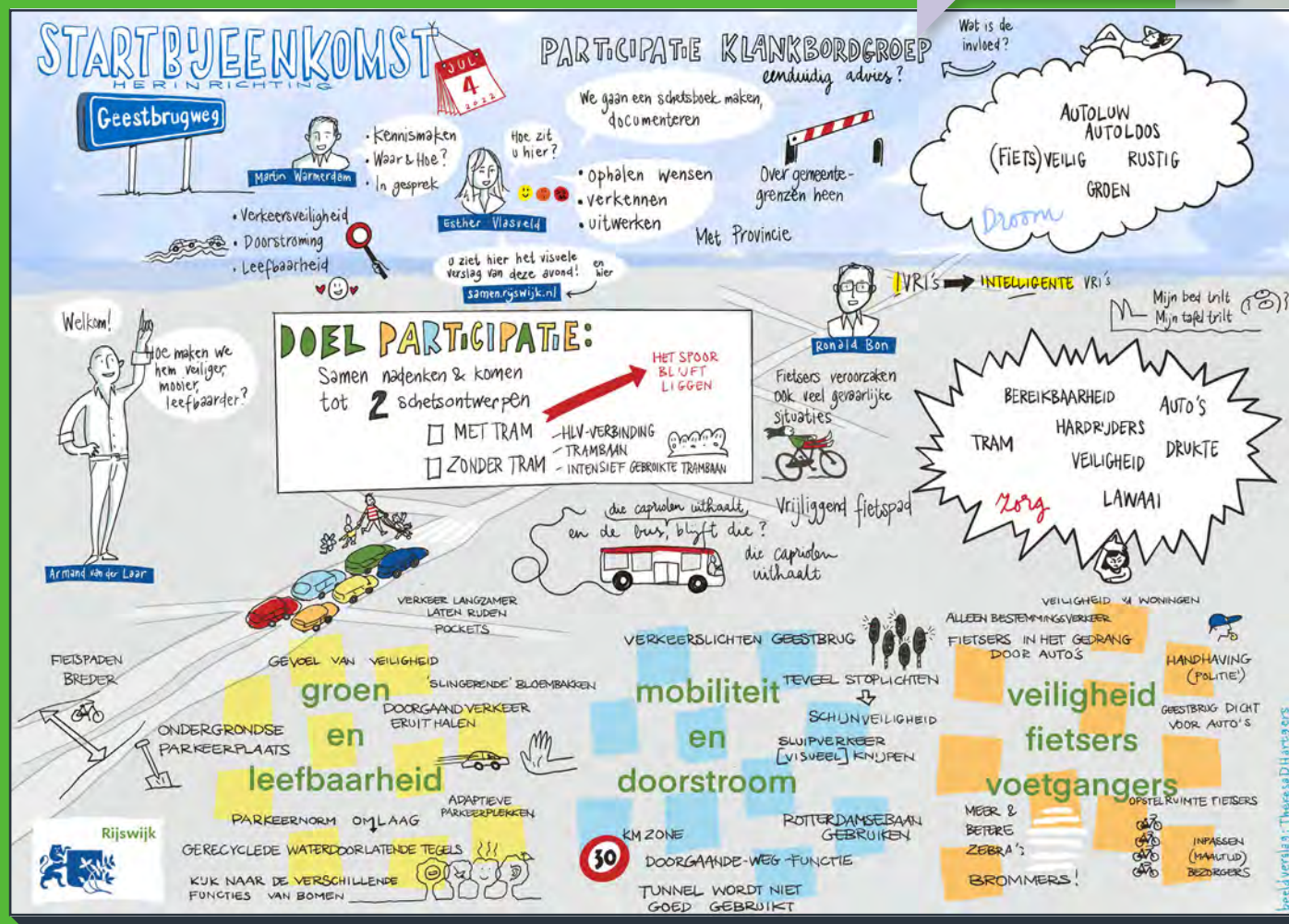
*EEN VERKENNING VOOR  
DE HERINRICHTING VAN  
DE GEESTBRUGWEG*



## 3.3 De participatie

### 3.3.1 Startbijeenkomst - informeren en ophalen thema's & ideeën

Zoom in om mij goed te bekijken



**STARTBIJEEENKOMST**  
4 JULI 2022



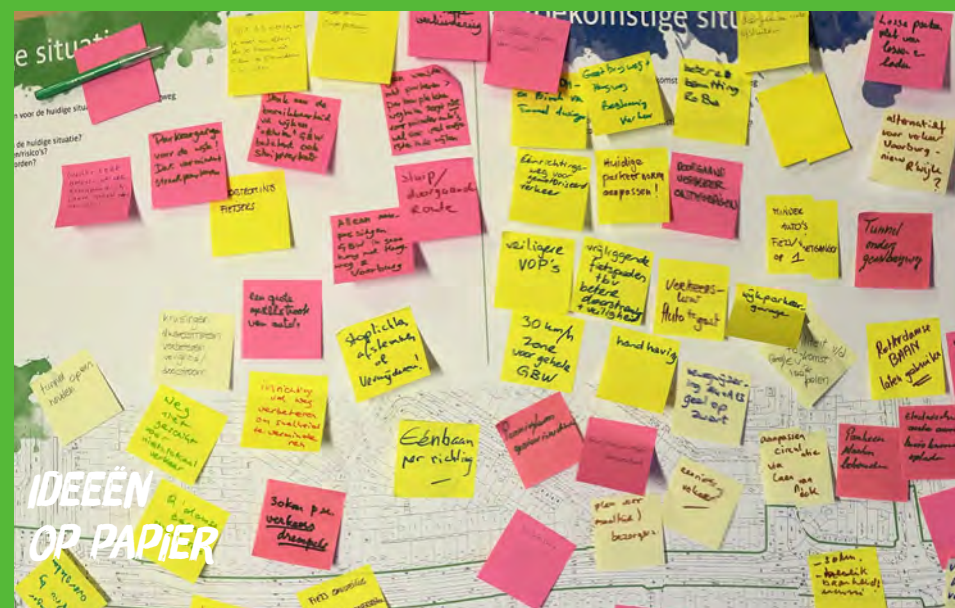
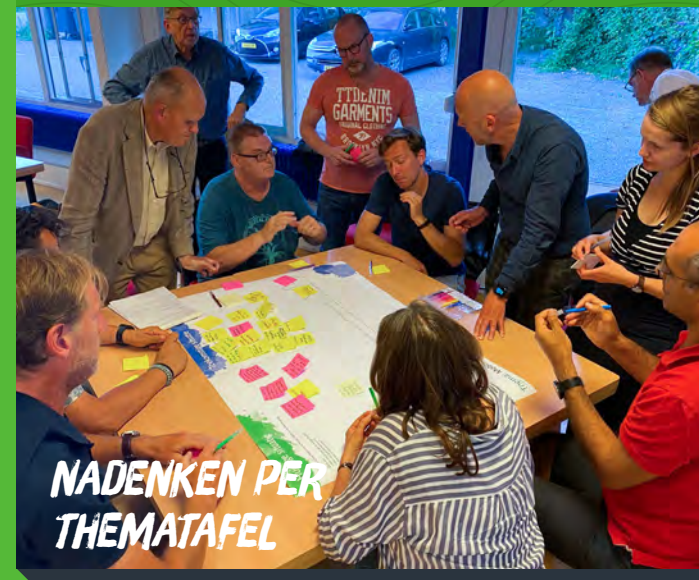
## 3.3 De participatie

### 3.3.1 Startbijeenkomst - informeren en ophalen thema's & ideeën

#### Wereldcafé

Na de pauze vonden de eerste verkennende gesprekken plaats aan de hand van een drietal thematafels: groen & leefbaarheid, mobiliteit & doorstroom en veiligheid voor voetgangers & fietsers. Om iedereen aan het woord te laten over de thema's werd tussentijds gerouleerd. Aan de hand van post-it's konden de aanwezigen hun zorgen, suggesties en ideeën per thema op een groot vel papier met de plattegrond van de Geestbrugweg plakken. Er zijn levendige gesprekken gevoerd met een stortvloed aan informatie, die tijdens het ontwerpproces is gebruikt.

**27 bewoners gingen  
aan de slag met de  
drie thema's**



## 3.3 De participatie

### 3.3.1 Startbijeenkomst - informeren en ophalen thema's & ideeën

#### Groen en leefbaarheid

- Wens voor meer groen
- Discussie over type groen
- Wens voor meer klimaat adaptieve invulling



#### Mobiliteit & doorstroom

- Autoverkeer & doorstroming huidige situatie
- Toekomstige doorstroming bij toevoegen tram
- Spanningsveld snelheid verschillende gebruikers



*De samenvatting  
van wat is  
opgehaald*

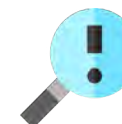
#### Veiligheid fietsers en voetgangers

- Overzichtelijkheid & zichtlijnen verbeteren
- Nu autogericht, gevaarlijke situatie & gevaarlijk gedrag
- Hiërarchie van verschillende gebruikers kan beter:
  1. In ruimtebeslag
  2. In afstelling VRI's
  3. Gewenst: meer aandacht en ruimte voor langzaam verkeer



#### Zorgen

- Parkeerplekken & parkeerdruk
- Zorgen over tram





## 3.3 De participatie

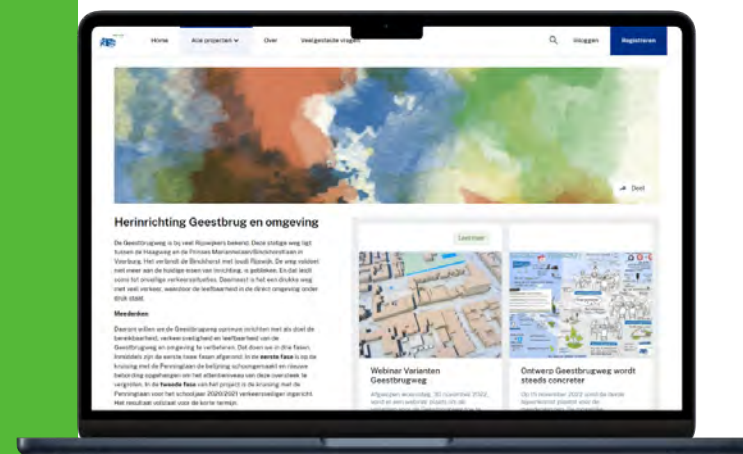
### 3.3.2 Online - ophalen ideeën en wensen

Via het digitale inspraakplatform van de gemeente Rijswijk konden belanghebbende online hun ideeën delen, stemmen, discussiëren, enquêtes etc. achterlaten om mee te doen met ontwikkelingen.

Vanaf de startbijeenkomst konden betrokkenen hun wensen en ideeën voor de herinrichting van de Geestbrugweg plaatsen. Ook werd er actief gereageerd op elkaars voorstellen. We hebben een samenvatting van de thema's en de meest besproken reacties verwerkt op deze en de volgende pagina.



**94** registraties  
**9** actieve deelnemers  
**16** reacties op ideeën  
**56** reacties met ideeën



**30** deelnemers hebben ideeën gedeeld  
**6** thema's

## 3.3 De participatie

### 3.3.2 Online - ophalen ideeën en wensen

#### Auto



- Sluit de Geestbrug af voor gemotoriseerd verkeer
- Alleen bestemmingsverkeer
- Parkeeroverlast op de stoepen
- Auto te gast

#### Fietsers



- Veilig oversteken en afslaan richting Geestbrugkade
- Vrij liggend & geasfalteerd fietspad

#### Aanpak



- Denk groter
- Herinrichting ondersteunt het woongenot van de bewoners

#### Groen & klimaat



- Hoogwaardiger groen en openbare ruimte
- Groen & fiets op 1
- Waterafvoerende bestrating in de parkeervakken
- Rijweg hol aanleggen

#### Kruispunt Haagweg



- Fietsenstalling in tunnel
- Ronde
- Behouden en aanmoedigen tot gebruik van tunnel

#### Tram



- Tram 1 niet over de Geestbrugweg
- Tram naar Station Voorburg
- Geluidssanering
- Historische route Geestbrugweg

#### Meest besproken ideeën:

1. Focus op leefbaarheid, groen & klimaatadaptatie

45

3

2. Groen & fiets op 1

9

1

3. Geluidssanering

10

2

4. Ronde

16

4

5. Veilig oversteken voor fietsers

10

0

6. Geen tram 1 of alternatief voorstel

22

4

## 3.3 De participatie

### 3.3.3 Bijeenkomst 2 – Samen puzzelen en verkennen

Op maandag 12 september 2022 vond de tweede bijeenkomst met de meedenkgroep plaats. Het doel van de avond was mogelijke inrichtingen te bedenken die bijdragen aan de leefbaarheid en veiligheid van de Geestbrugweg. De vijftien aanwezige deelnemers gingen aan verschillende tafels voortvarend aan de slag met het bedenken van verschillende straatprofielen voor de Geestbrugweg. Niet alleen leverde dit verrassende inzichten en discussies op, de bewoners kregen ook meer gevoel bij de complexe opgave en de keuzes die gemaakt moeten worden.

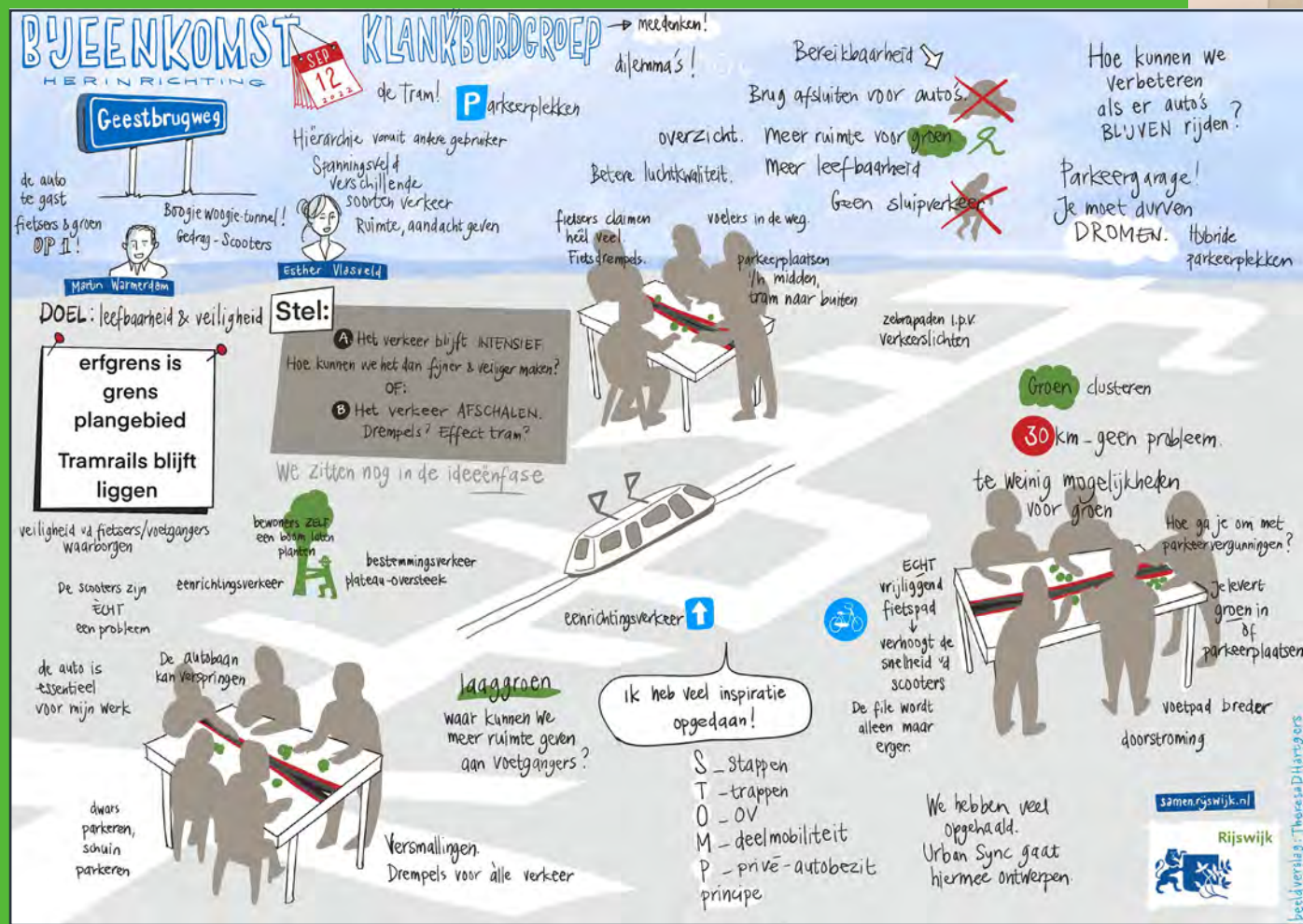
***“DE VERKEERSiNTENSiTEiT  
MOET OMLAAG”***





## 3.3 De participatie

### 3.3.3 Bijeenkomst 2 – Samen puzzelen en verkennen



## 3.3 De participatie

### 3.3.3 Bijeenkomst 2 – Samen puzzelen en verkennen

#### Denken in scenario's

Om een goed gevoel voor de opgave te krijgen en zoveel mogelijk verschillende inrichtingsideeën op te halen werden de aanwezige deelnemers uitgedaagd om voor twee scenario's oplossingen te bedenken.

De meedenkgroep kon zelf puzzelen en schuiven met de verschillende onderdelen op een enorme plattegrond. De wegdelen in zwart, fietspad in rood en voetpad in grijs werden in diverse samenstellingen op de plattegrond gelegd en gecombineerd met bomen en zebrapaden.

Scenario A



*Stel de verkeersintensiteit kan niet worden aangepast. Hoe kun je dan toch de verbinding tussen de wijken en de veiligheid van de voetganger en fietser verbeteren?*



Deze werkwijze gaf men een goed gevoel voor de schaal, maar ook voor de beperkte ruimte die beschikbaar is in de ca. 20 meter brede straat.

Scenario B



*Stel er komt minder verkeer, door bijvoorbeeld de Geestbrug af te sluiten voor doorgaand verkeer. Wat zijn dan de oplossingen die de leefbaarheid en veiligheid ten goede komen en hoe worden de fietser en voetganger beter gefaciliteerd?*



## 3.3 De participatie

### 3.3.3 Bijeenkomst 2 – Samen puzzelen en verkennen

#### Opbrengst van het denken in scenario's

Scenario A bleek erg lastig. Deels vanwege ruimtegebrek, maar voornamelijk omdat het verkeer juist een belangrijke zorg is. Nadenken over een situatie waarbij die zorg niet wordt geadresseerd leverde veelal weerstand op, maar bij sommige aanwezigen leidde het juist tot creatieve ideeën.

Werken aan scenario B, namelijk het draaien aan de knop van de verkeersintensiteit, leverde interessante discussies en ideeën op. Bij deze diverse ideeën kwamen ook de strakke kaders wederom naar voren. De bestaande tramrails, bereikbaarheid van de bus en veiligheid van fietsers en voetgangers hebben invloed op de mogelijkheden in de straat.

De ideeën die tijdens de meedenkgroep werden besproken vertoonde ook grote overeenkomsten met wat er op het online platform [samen.rijswijk.nl](https://samen.rijswijk.nl) werd genoemd.

#### IDEEËN

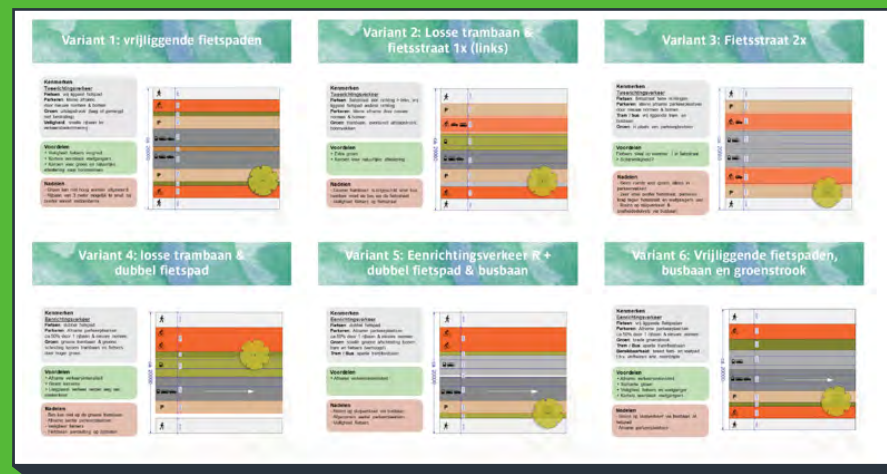
- Een parkeerhaven tussen de Cromvlietkade en Penninglaan los van de trambaan
- Vrij liggende fietspaden kwamen in alle varianten voorbij
- Onderzoeken van een dubbele fietsbaan aan één zijde
- Onderzoeken van een fietsstraat aan één of beide wegrichtingen
- Eénrichtingsverkeer voor autoverkeer
- Geestbrug afsluiten voor doorgaand autoverkeer (met keerlus ter hoogte van de Geestbrug)
- Invoeren van 30 km zone met (optische) wegversmallingen
- Verkeersdrempels rondom zebra's, of ribbels op de weg, andere steentjes of signalering met lampjes
- Het toevoegen van groen gaat bijna overal ten koste van parkeerplaatsen. Gebruik van groene parkeerplekken of groene trambaan worden geopperd om toch meer groen te realiseren in de beperkte ruimte.
- Bomen tussen tramrails

## 3.3 De participatie

### 3.3.4 Verkenning varianten

Op basis van de input uit de eerste bijeenkomsten en het online platform is een zestal straatprofielen uitgewerkt. De ontwerp ideeën die in de meedenkgroep naar voren kwamen, maar ook de discussies en onderzoeksrichtingen die spaak liepen, hebben de basis gelegd voor de eerste verkenning van de mogelijkheden. Deze zes varianten die voortkwamen uit de eerste verkenning zijn besproken met de interne organisatie en daarna aan de meedenkgroep voorgelegd en op [samen.rijswijk.nl](https://samen.rijswijk.nl) gepubliceerd. In deel twee vindt u de volledige toelichting op de varianten.

*Bekijk de volledige toelichting in deel 2*



## 3.3 De participatie

### 3.3.5 Bijeenkomst 3 – kansrijke varianten verder vormgeven

De derde meedenkgroep vond plaats op dinsdag 15 november. Tijdens deze bijeenkomst zijn de zes varianten voor de herinrichting van de Geestbrugweg gepresenteerd en de eerste keuzes toegelicht. Het doel van deze avond was het verder 'inkleuren' van twee mogelijke varianten: een éénrichtingsverkeer en een tweerichtingsverkeer variant.

#### Geestbrug

Zowel uit de bijeenkomst en gesprekken met de omgeving als de interne organisatie kwam ook naar voren dat het afsluiten van de Geestbrug voor autoverkeer een belangrijke voorwaarde voor de herinrichting is. Belangrijkste reden hiervoor zijn de ontwikkelingen in de Binckhorst en te verwachten toename in het aantal voertuigen, in combinatie met de verkeersintensiteit die nu al hoog is.

*Groen parkeren wordt door veel mensen positief ontvangen*



Rondom het afsluiten van de Geestbrug werden wel vragen gesteld over de verkeersafwikkeling voor het autoverkeer, de toegankelijkheid van de wijken en over de relatie tot Voorburg-West. Dit zijn allemaal zaken die nader onderzocht zullen worden wanneer een keuze gemaakt is.

#### Eén- of tweerichtingsverkeer

Na de presentatie kwamen de meeste deelnemers tot de conclusie dat éénrichtingsverkeer ten koste gaat van veel parkeerplaatsen en wellicht sluipverkeer in de omliggende wijken in de hand zou werken. Daarom kozen de meesten ervoor alleen de tweerichtingsvariant uit te werken.



## 3.3 De participatie

### 3.3.5 Bijeenkomst 3 – kansrijke varianten verder vormgeven

## “GROTE GROENVAKKEN”

**BIJeenkomst MEEDENKgroep 3**

Geestbrugweg ☐ Ja ☐ Nee

**Geestbrugweg**

Je moet inzoomen en uitzoomen. Wat zijn de effecten?

Wat kan je in 20m kwijt?

Vandaag gaan we de verschillende profielen uitwerken

Oversteken, waar & hoe?

**VARIANTEN**

1. Tweerichtingsverkeer vrijliggende fietspaden
2. Tweerichtingsverkeer losse trambaan en fietsstraat 1x
3. Tweerichtingsverkeer Tram/busbaan & fietsstraat 2x
4. Eenrichtingsverkeer R losse trambaan & dubbel fietspad
5. Eenrichtingsverkeer R dubbel fietspad & busbaan
6. Eenrichtingsverkeer R vrijliggende fietspaden & busbaan

VR's oversteekplaatsen

Opstopping verkeer

Tram blijft. Bus blijft.

Open-plan-proces

Geld voor HLV naar Delft. HET BESLUIT IS ER NOG NIET

**Tweerichtingsvariant**

nieuwe gezichtspunten

Meer parkeerplaatsen creëren in Penninglaan

Het zit hem in de DETAILS

oversteek bij SCHOOL

Vergevingsgezinde stoeprand

Hijfstress beplanting

Dank voor jullie input!

Wat hebben we opgehaald → ontwerpen



**Tweerichtingsvariant**


Hou het groen LAAG

Combinatie fiets-auto onwenselijk?

samen.riswijk.nl

Riswijk

Nog onderzoeken:  of  km-zone? gebiedsontwikkeling kruispunt Haagweg Verkeerscirculatie

Advies is:  Sluipverkeer

Waar komen oversteekplaatsen? Verhuisswaggen? Pakketbezorgers? Hulpdiensten? opstelruimte voor fietsers

lederen weet waar de tegels los liggen

beeldversie.nl: Thessa D'Hartogers



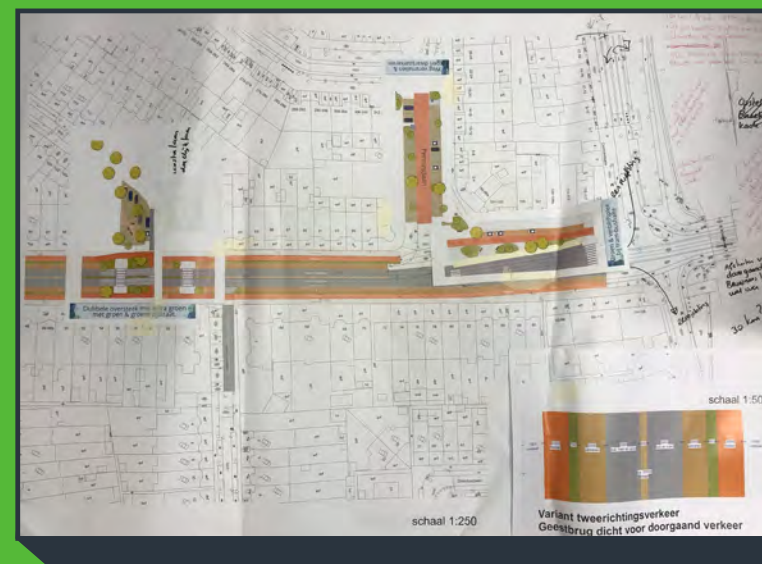
## 3.3 De participatie

### 3.3.5 Bijeenkomst 2 – kansrijke varianten verder vormgeven

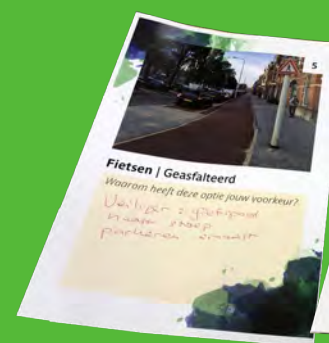
#### Inkleuren

De aanwezigen gaven per variant aan welke belangrijke elementen ze terug wilden zien op de Geestbrugweg en waar deze dan moeten komen. Er werd gewerkt met foto's van diverse thema's, zoals beplanting, parkeren en bestrating. Zo kon men zelf de tekening invullen en met elkaar in discussie gaan over zaken als: "Waar moeten oversteekplaatsen komen? Wel of geen verkeerslichten? Wat is een goede plek voor groen, en zijn dat bomen, planten of gras?" Dit leverde interessante en enerverende discussies op.

Groen parkeren wordt door veel mensen positief ontvangen. Volgens een deelnemer "een no-brainer", waarmee hij wilde zeggen, "dat moet je sowieso doen". Wel wordt bij dit soort oplossingen extra aandacht gevraagd voor mensen die bijvoorbeeld slecht ter been zijn. Met de uitleg over de voordelen en nadelen van verschillende soorten groen en posities van bomen gaat in de meedenkgroep de voorkeur uit naar enkele stevige clusters van diverse bomen, gekoppeld aan de groene zijstraten.



*Groen parkeren  
is een no-brainer*





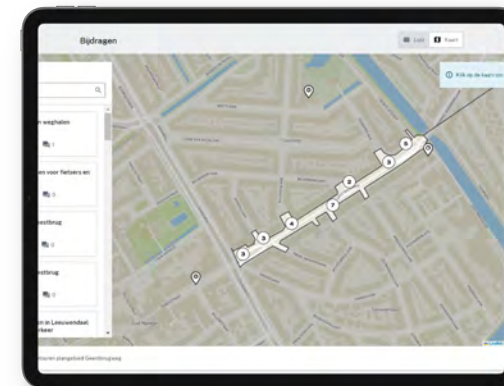
## 3.3 De participatie

### 3.3.6 Online - Varianten vormgeven met digikaart en enquête

Online kon men via een korte enquête hun voorkeuren voor de inrichting van de straat indienen. De vragen gingen over het type groen, verharding van het parkeren, de verhouding tussen parkeren en groen, het inrichten van ruimte rondom tramhaltes, en de inrichting van de Penninglaan.

Uit de opbrengst blijkt dat veel mensen voorstander zijn van een klimaatadaptieve inrichting van de straat, door onder andere gebruik te maken van groene parkeervakken. Men combineert de ruimte rondom tram- en bushaltes het liefst met ruime groenvakken met bomen en zitplekken.

Men kon ook op een digitale kaart van de straat eigen ideeën voor de herinrichting aandragen en stemmen of reageren op de ideeën van anderen. In totaal zijn er 17 ideeën ingediend, waarvan 4 ideeën veel weerklank vonden. De ideeën gingen veelal over verkeersveiligheid en -doorstroming.



**82** deelnemers  
dachten mee  
**6** vragen had  
de enquête

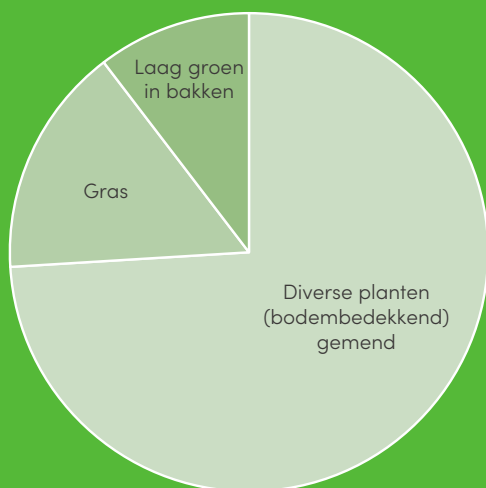
#### Populaire ideeën

1. Afsluiten Geestbrug  
28 👍 1 👎
2. Verkeerslichten weghalen  
16 👍 0 👎
3. Leeuwendaal  
eenrichtingsverkeer  
13 👍 2 👎
4. Veilig oversteken voor fietsers  
en voetgangers  
13 👍 0 👎

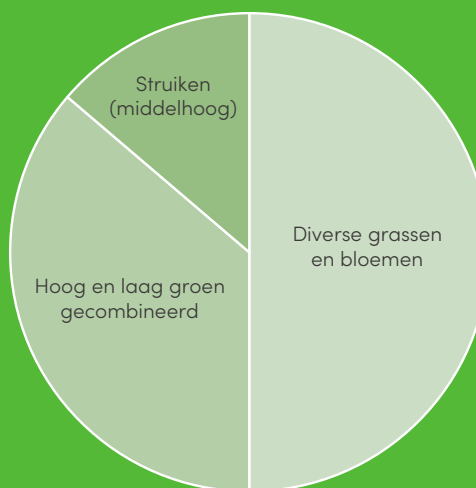
## 3.3 De participatie

### 3.3.6 Online - Varianten vormgeven met digikaart en enquête

Type laag groen



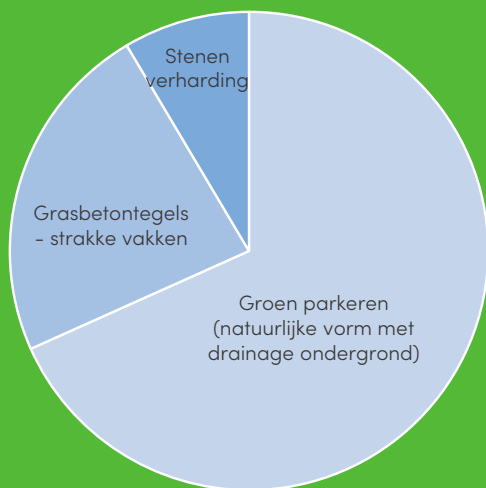
Type hoog groen



Inrichting OV-haltes

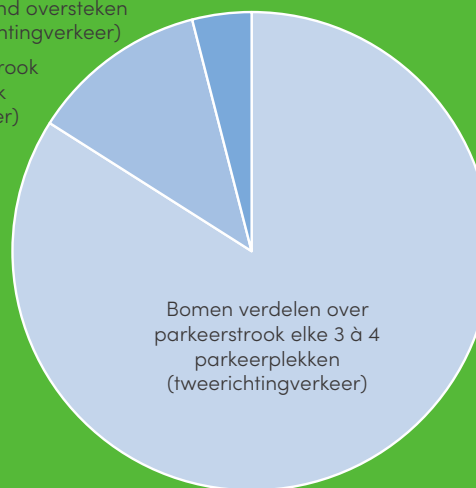


Bestrating parkeren

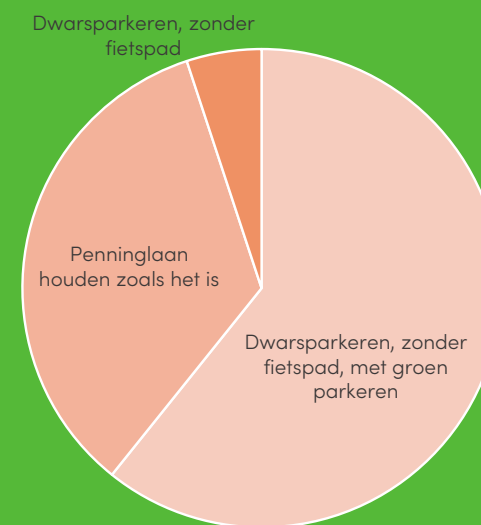


Clusteren van bomen en groen rond oversteken (tweerichtingverkeer)  
Bomen met groenstrook ipv parkeerstrook (eenrichtingverkeer)

Verhouding parkeren en groen



Inrichting Penninglaan

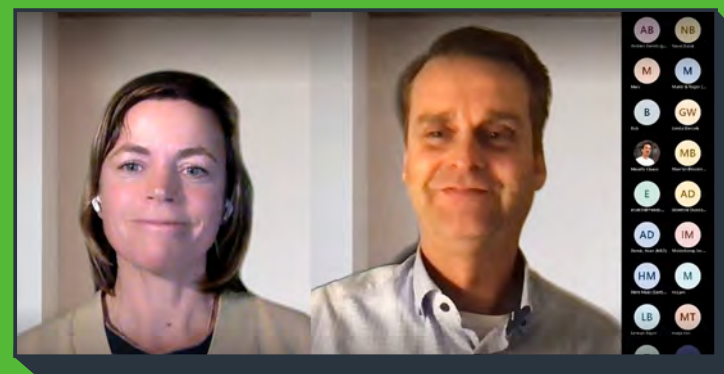


## 3.3 De participatie

### 3.3.7 Webinar – Varianten en keuzes toelichten

Woensdagavond 30 november werd een informeren Webinar georganiseerd voor een bredere groep betrokken omwonenden en ondernemers. Het doel was om de zes inrichtingsvarianten en de eerste selectie die gemaakt is toe te lichten. Daarbij werd dieper ingegaan op twee varianten die het beste aansluiten op de input van de omgeving en de gegeven situatie. Er was veel belangstelling voor het Webinar. Op het hoogtepunt waren 64 geïnteresseerden ingelogd. Ook werden veel vragen gesteld na afloop van de presentatie.

**64** Kijkers  
**68** ingestuurde vragen  
**70** minuten aan webinar  
**6** besproken varianten



Impressie van de Webinar door Esther Vlasveld (Urban Sync) en Martin Warmerdam (gemeente Rijswijk)

# 3 Geestbrugweg

## 3.4 Conclusies en aanbevelingen

### 3.4.1 Ontwerp

- De meeste bewoners zijn positief over verbetering van de veiligheid voor langzaam verkeer. Het omdraaien van de fietspaden en de parkeerstrook ziet het merendeel van de bewoners als een verbetering van de veiligheid van de fietser.
- Het groene karakter is belangrijk voor betrokkenen. Het merendeel van de bewoners kan zich vinden in de oplossing van het langsparkeren tussen de bomen, de verhouding tussen groen en verharding en het groene parkeren.
- Hoewel het merendeel van de mensen zich kan vinden in een afsluiting van de Geestbrug voor gemotoriseerd verkeer, zijn er ook zorgen over de bereikbaarheid: een aantal bewoners van de Geestbrugweg en de wijken Cromvliet en Leeuwendaal voelt zich opgesloten of heeft moeite met het feit dat ze moeten omrijden om Voorburg, Leidschendam en de A12 te bereiken met de auto.

### 3.4.2 Proces

- Het is lastig voor bewoners en ondernemers om zich een beeld te vormen van de invloed van de ontwikkelingen rondom de Binckhorst in Den Haag op de toekomstige verkeersintensiteiten op de Geestbrugweg.
- Een deel van de bewoners maakt zich zorgen dat het ontwerp bij de Geestbrug aan de zijde van Voorburg van invloed zal zijn op de definitieve vormgeving van de afsluiting van de brug en de inrichting van de keervoorziening.

Daarnaast zijn er ook conclusies te trekken met betrekking tot de ontwikkelingen rondom de CID/Binckhorst. Deze vallen buiten dit participatietraject, maar willen we toch benoemen.

- Vraagtekens bij nut en noodzaak van een hoog-frequente tram tussen Den Haag Centraal en Delft.
- Zorgen over trillings- en geluidsoverlast door de eventuele komst van een hoogfrequente tram.
- Zorgen dat het ontwerp van de Geestbrugweg ten gevolge van het tramontwerp in de uitwerkingsfase nog zal wijzigen indien de ligging van de sporen wijzigen.

## 3.4 Conclusies en aanbevelingen

### 3.4.3 Aanbevelingen

- Boom effectanalyse actualiseren en onderzoeken of bestaande bomen verplaatst kunnen worden.
- Om de belevingswaarde en kwaliteit van het groen op de Geestbrugweg te vergroten verdient het aanbeveling om de zijstraten zowel in Cromvliet en vooral in Leeuwendaal te betrekken bij het ontwerp voor de herinrichting.
- Door middel van een verkeersstudie verkeersbewegingen op de Geestbrugweg inzichtelijk maken. Wat is het huidige aantal verkeersbewegingen? Wat is de verwachte groei van het aantal verkeersbewegingen?
- Verkeersstudie naar het effect van het afsluiten van de Geestbrug op het aantal verkeersbewegingen in de omgeving? Kunnen deze alternatieve routes een mogelijke toename van verkeer aan?
- Uitvoeren van een verkeerscirculatie onderzoek voor de wijken Cromvliet en Leeuwendaal
- De kruising van de Geestbrugweg en de Penninglaan en de aansluiting van de fietsstraat

op de doorgaande weg verdient nadere uitwerking, om de veiligheid van de fietser te waarborgen.

- Onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor een ontheffing voor bewoners voor de afsluiting van de Geestbrug.
- In het huidige voorstel van de Geestbrugweg zijn oversteekvoorzieningen opgenomen. In de volgende fase wordt in overleg met de HTM onderzocht of het toevoegen van verkeerslichten voor voetgangers op deze locaties nodig is en de verkeersveiligheid verder verbetert.
- Effect van groen parkeren in relatie tot riool en afwatering onderzoeken.

### 3.4.4 Vervolg

Het participatietraject voor de Geestbrugweg heeft geleid tot een voldoende gedragen schetsontwerp. De ontwerpuitgangspunten worden ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad. Voordat dit richting uitwerking gaan, zal eerst afstemming met HTM, gemeente Voorburg-Leidschendam en andere stakeholders plaatsvinden.



# 4 Herenstraat

## 4.1 Intro

### 4.1.1 Aanleiding

Het deel van de Herenstraat tussen de Haagweg en het voetgangersgebied is onderdeel van het rustieke winkelgebied Oud Rijswijk en vormt de 'poort' naar dit deel van de stad. Het winkelgebied heeft een gevarieerd aanbod van winkels voor de dagelijkse boodschappen, mode en horeca. De Herenstraat is een drukke winkelstraat die veel gebruikt wordt door voetgangers, fietsers, auto's en vrachtwagens.

Uit onderzoek blijkt dat bewoners, ondernemers en bezoekers de toegang tot de Herenstraat vanaf de Haagweg onoverzichtelijk, minder veilig en ongezellig vinden. De uitstraling is niet uitnodigend en sluit niet aan bij het historische karakter van het centrum van Oud Rijswijk.



Vanuit deze gedachte heeft het College besloten om via een open planproces ideeën op te halen voor de herinrichting van dit deel van de Herenstraat en de entree vanaf de Haagweg. Daarbij is expliciet gevraagd om het verkennen van éénrichtingsverkeer te onderzoeken.

Daarnaast vinden ondernemers in de Herenstraat dat het winkelgebied "verstopt" is achter het appartementengebouw met supermarkt aan de Haagweg. Vanuit de ondernemers heeft de gemeente de wens ontvangen om deze toegang anders in te richten. Als een aantrekkelijke "entree" die past bij het karakter van het winkelcentrum.

## 4.1 Intro

### 4.1.2 Opdracht

Het doel van het participatietraject voor de herinrichting van de Herenstraat was om samen met de omgeving te onderzoeken hoe het deel tussen de Haagweg en het voetgangersgebied anders ingericht kan worden zodat het een prettiger en veiliger gebied wordt om te verblijven en dat de uitstraling beter aansluit bij het historische karakter van winkelcentrum Oud Rijswijk.

- ☐ Betere verblijfskwaliteit Herenstraat;
- ☐ Toegankelijkheid en (verkeers)veiligheid voor zowel voet, fiets als autoverkeer waarbij langzaam verkeer bescherming verdient;
- ☐ Het verkennen van éénrichtingsverkeer of het autovrij maken van de Herenstraat/ Willemstraat;
- ☐ Het verkennen van een entree die de toegang tot het winkelgebied vanaf de Haagweg markeert;
- ☐ Het winkelcentrum Oud Rijswijk de uitstraling geven dat past bij het historisch karakter van dit winkelcentrum.

### 4.1.3 Kaders

Het participatietraject is gebaseerd op een aantal bestuurlijke kaders en uitgangspunten:

- ☐ Plangebied van Haagweg tot aan smalle deel Herenstraat;
- ☐ Parkeerplekken deels behouden;
- ☐ Fietstunnel wordt opgeheven;
- ☐ Vuilophaaldienst blijven faciliteren en containers behouden binnen plangebied;
- ☐ Toekomstige situatie voldoen aan nieuwe richtlijnen (CROW);
- ☐ Bestaande bomen blijven staan.

# 4 Herenstraat

## 4.2 Participatieproces



# 4 Herenstraat

## 4.3 De participatie

### 4.3.1 Bijeenkomst 1 – ophalen thema's en ideeën

Op maandag 10 oktober vond de eerste meedenkgroep plaats, met 16 bewoners en ondernemers uit de omgeving. Het doel van de avond was in gesprek gaan over thema's en elementen die spelen in de Herenstraat en die de identiteit van deze karakteristieke winkelstraat bepalen. Het was een interessante avond waarbij een goede eerste indruk is ontstaan van wat er leeft aan ideeën en zorgen. De bewoners en ondernemers gingen in gesprek aan de hand van een drietal thema's.

#### **Thema 1: Bereikbaarheid en mobiliteit**

Parkeren was een belangrijk onderwerp van gesprek. De autoparkeerplekken in het midden van de straat worden als hinderlijk en gevaarlijk ervaren. Net als auto's en busjes die zich verkeerd opstellen of fietsers die 'spookrijden' en zo gevaarlijke situaties voor voetgangers creëren. De meeste aanwezigen vinden het een goed idee om de Herenstraat

**16**<sup>79</sup>  
aanmeldingen  
bewoners  
ondernemers



eenrichtingsverkeer te maken. Welke kant dat op is, is nog niet helemaal duidelijk.

Ook werd gesproken over het aantal parkeerplaatsen. Waarbij de een graag minder auto's in de straat ziet, is het voor de ander juist belangrijk dat er veel parkeerplekken zijn. Ook het parkeren van fietsen is een punt van gesprek. Op dit moment blokkeren wild geparkeerde fietsen en scooters de stoep en de ondergrondse afvalbakken.

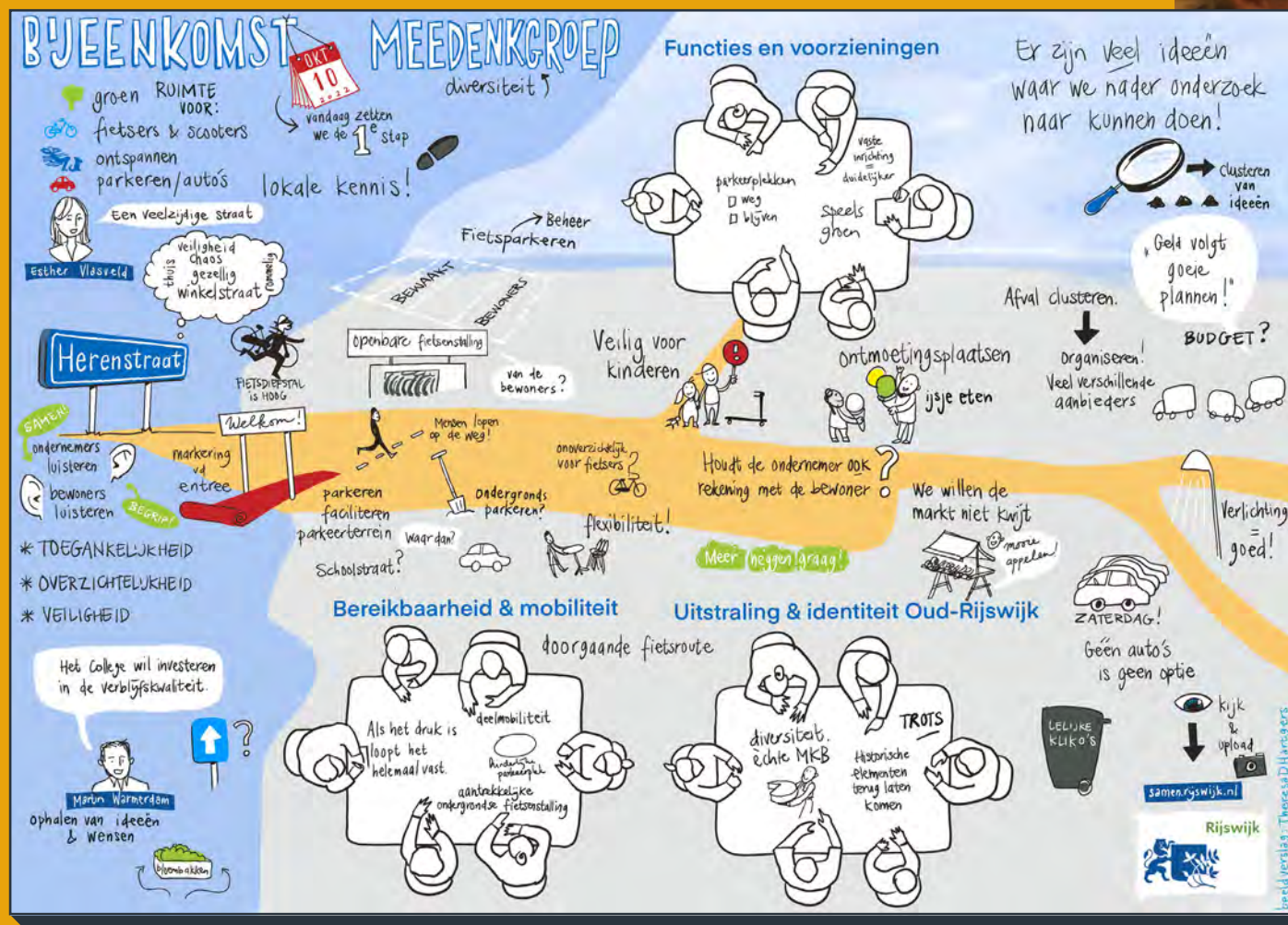
Ideeën voor parkeren:

- Parkeerterrein aan de Schoolstraat en Tuinstraat aantrekkelijker maken;
- Meer vaste parkeerplekken voor fietsers;
- Bewaakte fietsenstalling.



## 4.3 De participatie

### 4.3.1 Meedenkgroep 1 - ophalen thema's & ideeën



**POST-IT'S PLAKKEN  
VOOR DE THEMA'S**

### 4.3 De participatie

## Thema 2: Uitstraling en identiteit

Over de entree van de Herenstraat bij de Haagweg was men redelijk eensgezind: deze moet toegankelijker en dorpser worden. Met betrekking tot de bestrating vond een aantal deelnemers dat deze duidelijker de voetpaden, fietspaden en rijbanen moet onderscheiden. Bij het thema uitstraling en identiteit ging het over concrete onderwerpen zoals verlichting en groen, bestrating en afval.

Ideeën:

- Meer verlichting langs de gevels in plaats van alleen maar midden op de straat.
- De klassieke lantaarns vindt men mooi en passend bij de uitstraling van Oud Rijswijk.
- Meer variatie in type groen door andere bomen en grassen toe te voegen of heggen te plaatsen.
- De ondergrondse afvalcontainers op een andere plek.
- Liever dat de kliko's plaats maken voor ondergrondse containers.
- De afvalinzameling onder te brengen bij één afvalverwerker zodat niet meerdere vuilnisauto's op verschillende dagen door de straat rijden.





## 4.3 De participatie

### 4.3.1 Meedenkgroep 1 – ophalen thema's & ideeën

#### Thema 3: Functies en voorzieningen

De diverse functies die de straat kent, zoals wonen, recreëren en winkelen, kunnen elkaar versterken, maar soms ook in de weg zitten. Met betrekking tot de functie wonen werd gesproken over een gezellige en sfeervolle Herenstraat waar wonen en winkelen hand in hand gaan. Een aantal deelnemers ziet graag meer groen in de straat en plekken waar je met kinderen veilig kunt spelen of een ijsje eten. Ook gaf een aantal aanwezigen aan het fijn te vinden als parkeren toegankelijk is voor bewoners en bezoekers.

Bij recreëren werd onder andere gesproken over de terrassen. Dit zorgt voor gezelligheid. De uitstraling is echter nog erg gesloten en niet uniform. Daarbij werd geopperd om de terrassen in de winter te vervangen voor parkeerplaatsen.



De functie winkelen komt volgens een aantal deelnemers beter tot zijn recht met meer ruimte voor fiets parkeren, het gebruik van de fiets zou meer gestimuleerd moeten worden. Bewoners wonen boven de winkelpanden en parkeren hun fiets dus vaak op straat. Zij zouden gebaat zijn bij een inpandige fietsenstalling in de buurt (waar ze tegen betaling) veilig kunnen stallen.

## 4.3 De participatie

### 4.3.2 Online – wensen en ideeën ophalen

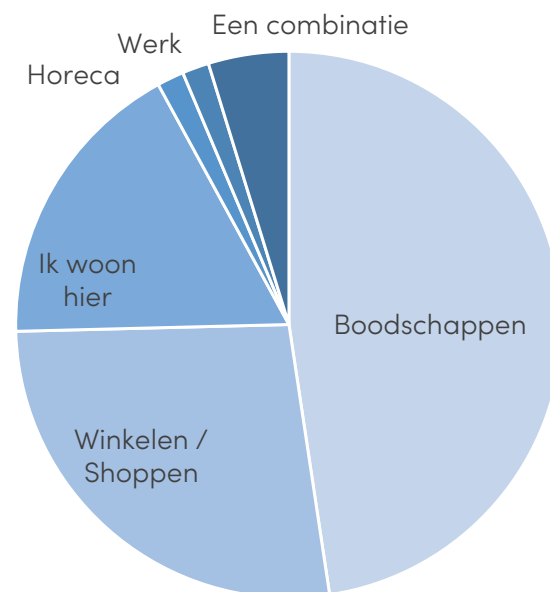
Via het digitale inspraakplatform van de gemeente Rijswijk konden belanghebbenden online hun ideeën delen, stemmen, discussiëren en enquêtes invullen. Om zoveel mogelijk ideeën, suggesties, wensen en zorgen op te halen zijn verschillende vormen van participatie toegepast. De Herenstraat wordt ook bezocht door mensen vanuit andere delen van Rijswijk en omgeving. Daarom is de mogelijkheid deel te nemen aan het platform via een krantenbericht bekend gemaakt. Dit leverde veel reacties op zoals te zien is in de visuals op de volgende pagina.

#### Enquête

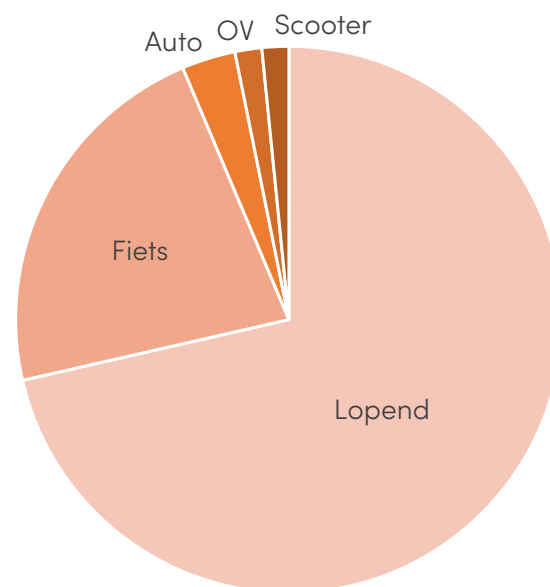
Via een digitale vragenlijst kon men onder andere aangeven wat nodig is om prettig te wonen en winkelen in de Herenstraat. Ook werd hen gevraagd wat zij vonden van de algehele uitstraling van het gebied tussen de Haagweg en het voetgangersgebied en wat beter kan.

**63** deelnemers  
dachten mee  
**11** vragen had  
de enquête

### Mensen komen naar de Herenstraat voor:



### En komen met de...

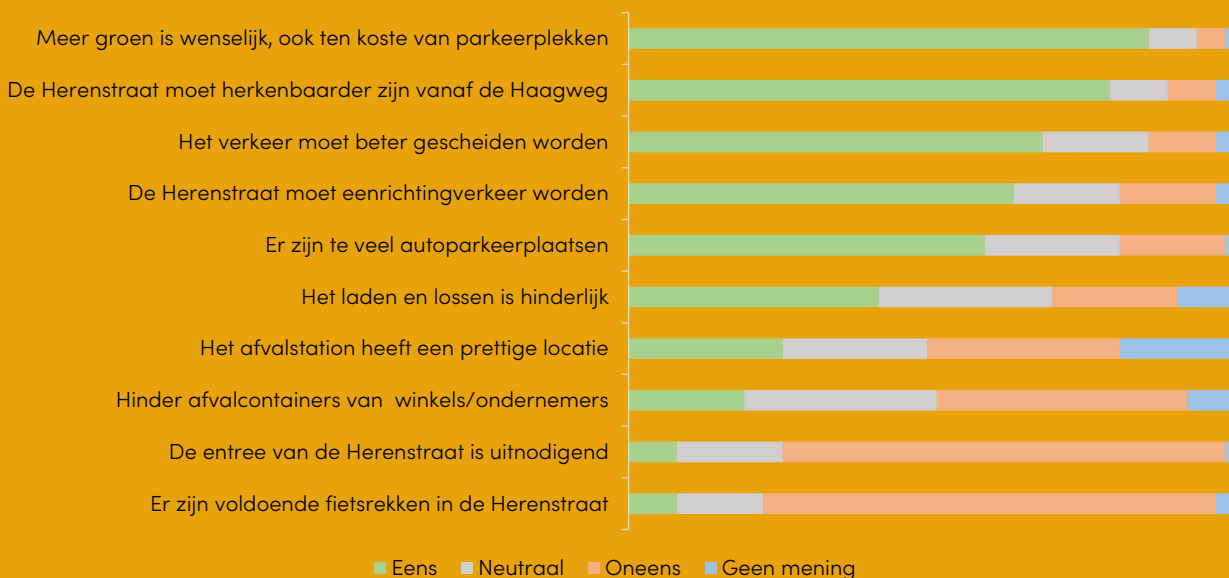




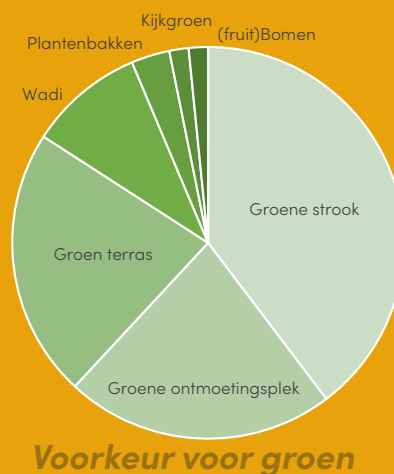
## 4.3 De participatie

### 4.3.2 Online – wensen en ideeën ophalen

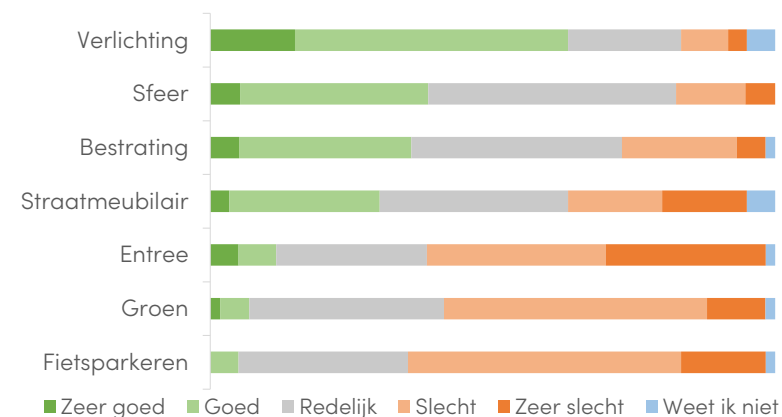
#### Meer groen, meer ruimte voor fietsers en voetgangers en minder auto's...



**ER IS BEHOEFTE AAN EEN ENTREE MET MEER ALLURE, BIJVOORBEELD DOOR VERLICHTING, GROEN, AUTOVRIJ MAKEN OF HET GREËN VAN AANTREKKELIJKE WINKELS.**



#### De uitstraling kan verbeterd worden:



#### Meest besproken ideeën

1. Behoud het historisch karakter

17 👍

9 👎

2. Entree verfraaien

17 👍

0 👎

3. Groene wandelpromenade

13 👍

1 👎

4. Herontwikkeling Aldi gebouw

11 👍

0 👎

5. Herenstraat groene straat

10 👍

0 👎

## 4.3 De participatie

### 4.3.2 Online – wensen en ideeën ophalen

#### Digitale kaart

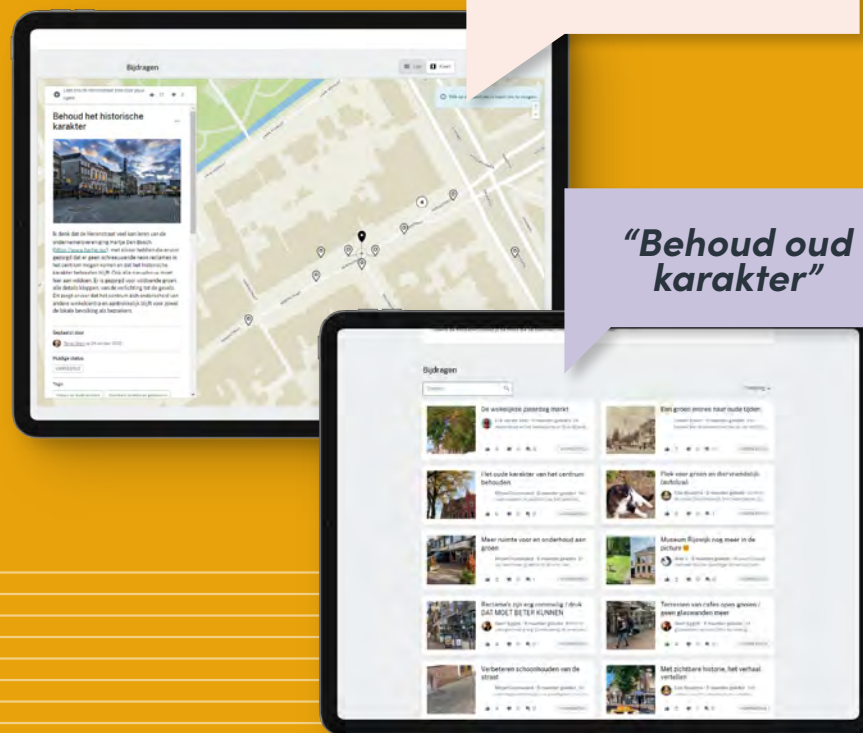
Op een interactieve kaart is aangegeven welke plekken mensen als prettig en minder prettig ervaren aan de hand van verschillende thema's zoals uitstraling, bereikbaarheid & mobiliteit, groen, afval en prettig verblijven in de Herenstaat.

#### Fotosafari

Om te achterhalen wat de identiteit van de Herenstraat is, zijn bewoners, ondernemers en bezoekers gevraagd om aan de hand van foto's in beeld te brengen wat volgens hen de identiteit van de Herenstraat bepaalt. Ongeveer 15 bewoners en ondernemers hebben deelgenomen aan de fotosafari en er werden 20 suggesties geplaatst.

*"Entree verfraaien"*

*"Behoud oud karakter"*



## 4.3 De participatie

### 4.3.3 Bijeenkomst 2 – Varianten afwegen

Op donderdag 24 november stonden drie ontwerpvarianten centraal die waren gemaakt op basis van alle ideeën, wensen en suggesties die waren opgehaald in de eerdere fase. Deze eerste ontwerpvarianten waren uitersten om de mogelijkheden te laten zien en de hoeken van het speelveld te verkennen. Bij elke variant is gekozen voor een duidelijke uitstraling of zonering, gecombineerd met een daarbij passende verkeersafwikkeling.

*Veel groen spreekt mij aan*

*Hebben we genoeg parkeerplekken?*



**1055** bewoners  
ondernemers  
**aanwezig**

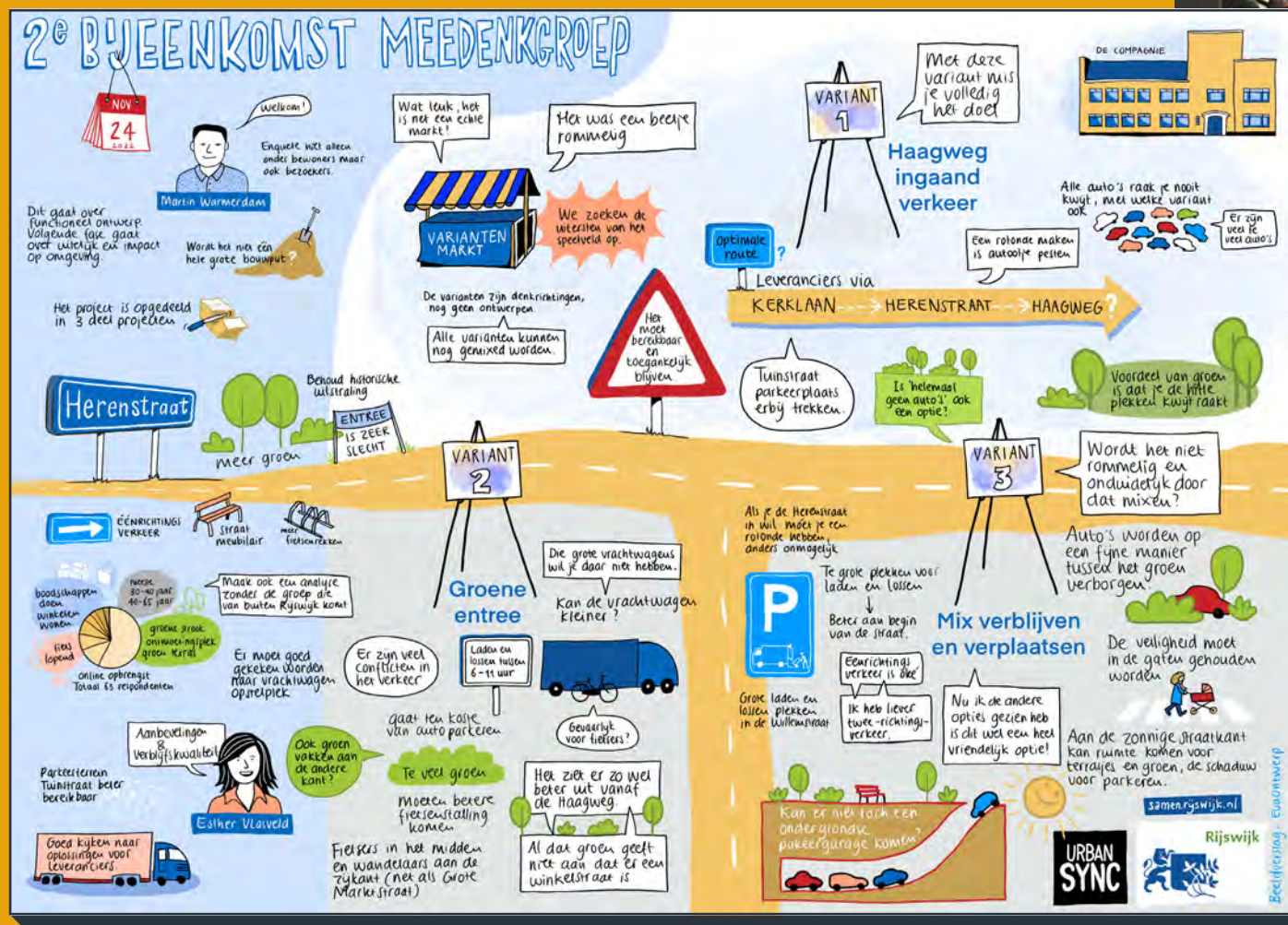
De drie verschillende varianten hielpen de aanwezigen om met elkaar in gesprek te gaan en zo te bepalen welke kant de herinrichting van de Herenstraat op zou kunnen gaan. Door het gesprek kregen de deelnemers inzicht in elkaars afwegingen en belangen. Een bewoner of ondernemer kijkt ieder op zijn eigen wijze naar zoiets als parkeren of de verkeersafwikkeling. Door de diversiteit aan betrokkenen rolde er niet direct één voorkeursvariant uit, maar wel goede handvatten voor de thema's groen, uitstraling, bereikbaarheid en veiligheid. In de ontwerpfasen zullen de mogelijkheden en verschillende belangen goed worden afgewogen.

Voor de toelichting op de varianten verwijs ik u naar [deel twee van het participatieverslag](#).



## 4.3 De participatie

### 4.3.3 Bijeenkomst 2 - Varianten afwegen



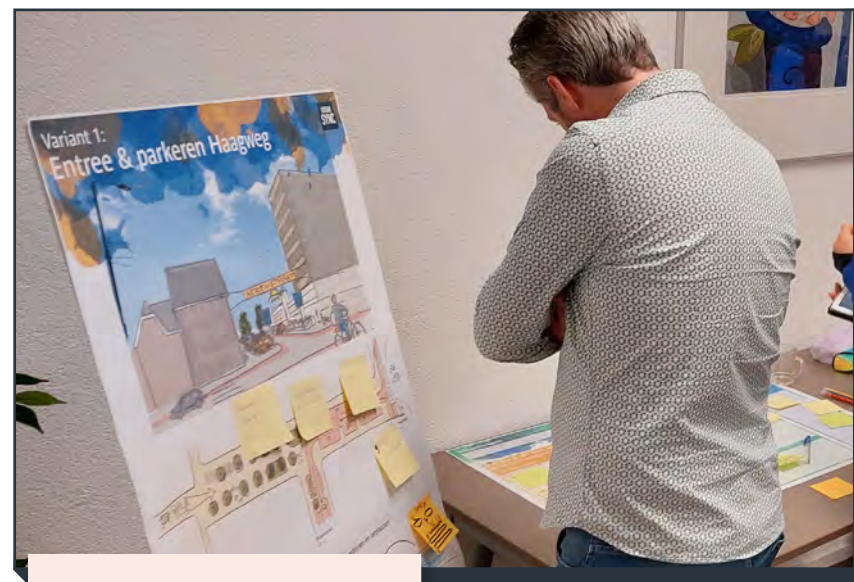


## 4.3 De participatie

### 4.3.3 Bijeenkomst 2 – Varianten afwegen

#### Variant 1: Entree en parkeren Haagweg

Ondanks dat het merendeel zich niet volledig kon vinden in deze denkrichting, was men wel content met de verhouding parkeren en groen. Met name ondernemers zagen in plaats van 50/50 toch liever 60% parkeren en 40% groen. Iemand kwam op het idee om het parkeerterrein aan de Tuinstraat/Schoolstraat bij de herinrichting te betrekken. Ook gaf een aantal aan dat het beter was het parkeren en groen om te draaien zodat er een duidelijkere en uitnodigende entree van de Herenstraat kon komen bij de kruising met de Haagweg. “Dan hoeft er niet gewerkt te worden met een banner om de entree te markeren”, was een veelgehoorde opmerking. Het éénrichtingsverkeer vond men wenselijk, alleen vroeg een aantal zich wel af of deze richting (Willemstraat-Haagweg) wel de juiste is.



***Er was één iemand die liever twee-richtingsverkeer zou behouden.***

***Er was één iemand die zich wat voor kon stellen bij een geheel autovrije Herenstraat***



## 4.3 De participatie

### 4.3.3 Bijeenkomst 2 – Varianten afwegen

#### Variant 2: Groene entree en voetgangerszone

Men was bij deze variant gecharmeerd van de uitnodigende groene entree. Een terras hier en daar nodigt misschien nog meer uit om de Herenstraat in te lopen. Een enkeling vroeg zich af of het door al dat groen nog wel duidelijk is dat het hier om een winkelstraat gaat. Met name de ondernemers maakten zich vooral bij deze variant zorgen om de toegankelijkheid van de Herenstraat voor leveranciers. Het introduceren van venstertijden is wenselijk bij het laden en lossen. Dit zou meer rust in de straat geven. Maar ook het zoeken naar een parkeerplek en kerend autoverkeer zou een verkeersonveilige situatie kunnen opleveren. Vrijwel iedereen vond het geen goed idee om de Herenstraat af te sluiten voor doorgaand autoverkeer zoals voorgesteld in deze variant.



**“Ik zie graag groen als stevige entree”**

**“Zo’n mix lijkt mij moeilijk, ik wil duidelijke functies i.v.m. veiligheid”**

**“HET MOET WEL EEN WINKELSTRAAT BLIJVEN”**

**“De Fred in Den Haag is inspiratie voor mij”**



## 4.3 De participatie

### 4.3.3 Bijeenkomst 2 – Varianten afwegen

#### Variant 3: Mix verblijven en verplaatsen

Bij deze variant konden de meesten zich wel wat voorstellen. Een goede verhouding tussen parkeren en verblijven is dan wel belangrijk en de focus mag naar meer ruimte voor voetganger en fietsers. Ook moet er aandacht zijn voor laad- en losgelegenheden en een oversteekplek voor voetgangers. De bewoners vragen aandacht voor de toegankelijkheid van hun woning, maar niet per se parkeren voor de deur. Een enkeling behoudt het liefst tweerichtingsverkeer en vraagt zich af of ondergronds parkeren een optie is. Dit lijkt voor de Herenstraat financieel niet haalbaar en qua ruimtebeslag niet wenselijk.





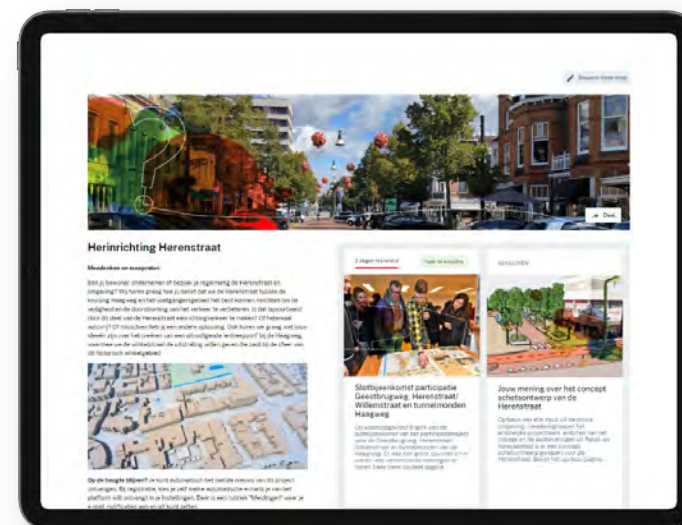
## 4.3 De participatie

### 4.3.4 Online – Varianten scoren en enquête

Dezelfde varianten zijn op het online platform geplaatst. Men kon via een zogenoemde 'like' aangeven welke variant het meest aansprak. Online gaat de voorkeur duidelijk uit naar variant twee, met de groene entree aan de kant van de kruising met de Haagweg. Ook kan er inhoudelijk gereageerd worden. In de reacties worden zorgen over parkeren en verkeersafwikkeling benoemd, maar ook de wens om meer ruimte en aandacht te geven aan de voetgangers en fietsers. Ook de authentieke sfeer wordt ter sprake gebracht. Er moet ruimte zijn voor flexibiliteit, zoals wellicht een stukje markt in de toekomst of een draaiorgel.

**“VOETGANGERS EN GROEN OP DE  
EERSTE PLAATS. BETERE  
VERKEERSVEILIGHEID EN MINDER  
LANG WACHTEN BIJ DE STOPLICHTEN.”**

**21** deelnemers  
dachten mee



#### Stemmen varianten

1. Entree & parkeren Haagweg

3 8

2. Groene entree & voetgangerszone

14 3

3. Mix verblijven & verplaatsen

3 10



## 4.3 De participatie

### 4.3.5 Bijeenkomst 3 – Bespreken schetsontwerp & scoren per thema

Dinsdag 14 februari vond de laatste bijeenkomst van de meedenkgroep herinrichting Herenstraat plaats. De avond stond in het teken van de presentatie van het schetsontwerp voor de Herenstraat dat gemaakt is op basis van alle ideeën, wensen en suggesties zijn opgehaald. Op deze avond kwam alles bij elkaar in één ontwerp. Enkele aanwezigen waren aangenaam verrast, maar een meerderheid kon zich niet vinden in de verkeersafwikkeling en het verminderen van het aantal parkeerplaatsen. De meerderheid van de aanwezigen zijn of vertegenwoordigen ondernemers, er zijn weinig bewoners en geen bezoekers vertegenwoordigd tijdens deze laatste bijeenkomst.

Tijdens het eerste deel van de avond werd een toelichting gegeven op het proces, de aanleiding en opdracht en op het schetsontwerp. Welke afwegingen zijn gemaakt op basis van de input en hoe is dit vertaald naar het ontwerp?

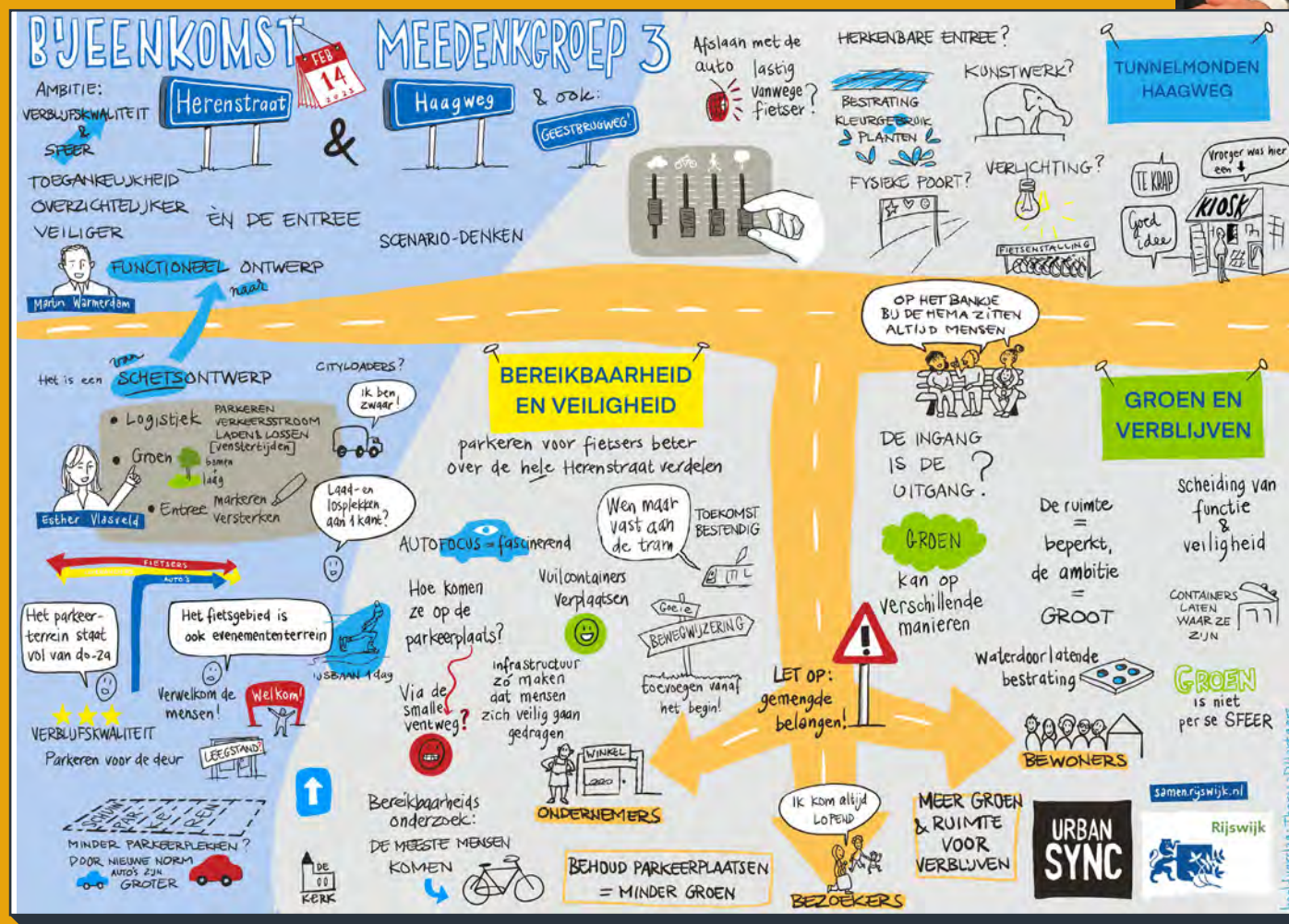
**10 aanwezigen  
waarvan  
6 ondernemers en  
4 bewoners**



De Herenstraat heeft nu meer ruimte voor auto's dan voor mensen. Dat heeft invloed op de verblijfskwaliteit en de uitstraling van het geheel. De opdracht vanuit het college was juist dat de verblijfskwaliteit zou worden verbeterd. Om de Herenstraat veiliger en prettiger te maken zijn in het schetsontwerp minder parkeerplekken opgenomen. Parkeerplaatsen zijn alleen langs de doorgaande route (Willemstraat-Haagweg) geplaatst, om de veiligheid van alle weggebruikers te waarborgen. De parkeerplaatsen tussen de hoek Willemstraat en het voetgangersgebied maken plaats voor meer groen en zitplaatsen, voor fiets parkeren en voor meer flaneerruimte. De parkeerruimte langs de Willemstraat en op de Herenstraat vanaf de Willemstraat tot aan de Haagweg blijft behouden.

## 4.3 De participatie

### 4.3.5 Bijeenkomst 3 – Bespreken schetsontwerp – scoren per thema



## 4.3 De participatie

### 4.3.5 Bijeenkomst 3 – Bespreken schetsontwerp – scoren per thema

Tijdens de workshop kon men inhoudelijk reageren en in gesprek gaan met elkaar aan thematafels. Per thema kon men het ontwerp scoren.

#### Tafel 1: Bereikbaarheid en veiligheid

Eenrichtingsverkeer van de Willemstraat in de richting van de Haagweg, komt de doorstroming op het kruispunt met de Haagweg ten goede.

Bezwaren zijn:

- Men is bang dat het verkeer zich gaat ophopen bij de Haagweg.
- Dat de bereikbaarheid voor de auto's vanuit Den Haag en Voorburg sterk verminderd.

Voorstanders zien dat:

- + Er door eenrichtingsverkeer voor auto's de verkeersbewegingen beperkt worden en daarmee de veiligheid wordt vergroot.
- + Er ontstaat meer ruimte voor de fietsers en de voetganger.
- + Meer rust in het straatbeeld.

#### Laad- en losplekken

Twee laad- & losplekken zijn in het schetsontwerp opgenomen richting het voetgangersgebied. Deze zouden in de nieuwe situatie bereikbaar zijn via de Kerklaan binnen venstertijden. Daarnaast is het idee dat er twee goed toegankelijke parkeerplekken komen voor busjes en andere snelle pick-ups op de plaats van de ondergrondse afvalcontainers.

Bezwaren zijn:

- Over met name het aanvoeren van goederen via de Kerklaan en door het voetgangersgebied maakte men zich zorgen. De toename van verkeer langs de kerk en door het voetgangersgebied zou een onveilige situatie opleveren voor voetgangers en voor de buurt.
- Ook is men bang voor scheuren in de panden door zwaar verkeer door dit gebied.
- Men zag liever de afvalcontainers op de huidige plek blijven.



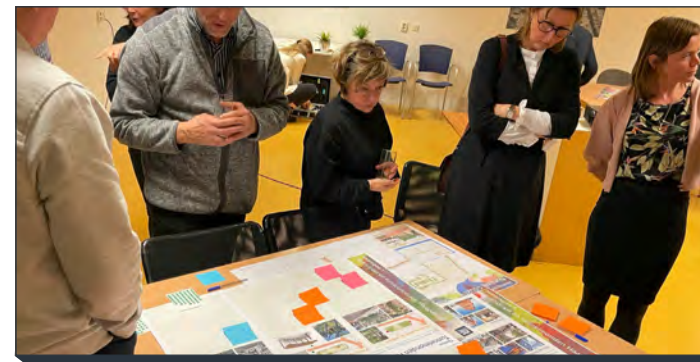
## 4.3 De participatie

### 4.3.5 Bijeenkomst 3 – Bespreken schetsontwerp – scoren per thema

#### Parkeren van auto's

Het onderwerp parkeren maakte de tongen behoorlijk los. Met name de ondernemers en winkelstraat manager zijn geen voorstander van de afname van parkeerplaatsen. Ze zijn bang dat minder parkeerplekken leidt tot minder bezoekers. Veel mensen die winkelen bij ketens zoals HEMA, Kruidvat en ALDI komen volgens hen met de auto.

Daarnaast wordt door een aantal mensen aangegeven dat het weghalen van veel parkeerplaatsen de parkeerdruk in de omliggende woonwijken vergroot. Enkele aanwezigen bewoners geven aan wel blij te zijn met minder parkeerplaatsen aangezien er meer ruimte komt om rustig te winkelen en hier en daar te zitten.



#### Parkeren van fietsen

Het fiets parkeren wordt juist uitgebreid op belangrijke kruispunten. Speciale pockets met meerdere rijen fietsbeugels, omringd door groen. Op de zaterdag kunnen deze stallingen eventueel bewaakt worden, zodat nog meer mensen met vertrouwen op de fiets kunnen komen. Daarnaast zijn er enkele kleinere voorzieningen (max 5 'nietjes') die los op de stoep geplaatst worden voor mensen die een snelle boodschap komen doen.

Het merendeel van de aanwezigen was blij met deze oplossing omdat het wild parkeren momenteel een doorn in het oog is. Wel werd de suggestie gedaan om de voorzieningen dichterbij het huidige voetgangersgebied te plaatsen, zoals nu ook op marktdag in tijdelijke vorm al heel populair is. Men vraagt aandacht voor handhaving en voldoende beschikbaarheid, om wild stallen te voorkomen.



## 4.3 De participatie

### 4.3.5 Bijeenkomst 3 – Bespreken schetsontwerp – scoren per thema

#### Tafel 2: Groen en verblijven

De bestaande bomen blijven behouden en worden versterkt, waar mogelijk door vaste planten rondom de boom te plaatsen. Deze groene pockets met bomen en beplanting worden herkenbare plekken waar men even kan zitten. Daarnaast is er meer ruimte voor kleinschalige, open terrassen die worden begrensd door plantenbakken.



#### Entree Haagweg

Gedurende het participatietraject is ook veel gezegd over de entree vanaf de Haagweg en de wens om deze te markeren. Niet zozeer met een fysieke poort maar door bijvoorbeeld groen en verlichting. In het schetsontwerp is hier rekening mee gehouden. Om de entree meer een groene uitstraling te geven is het voorstel om hier vaste planten in verhoogde bakken met een zitrand te plaatsen.

Het merendeel van de aanwezigen kon zich vinden in de voorstellen. De ondernemers zien echter liever meer parkeren dan groen, bij de meeste bewoners is het andersom. Een enkeling vond het te groen voor het karakter van dit winkelgebied: namelijk boodschappen doen en weer weg. Als suggestie werd nog wel gegeven om de gevel van het gebouw van de ALDI te vergroenen.

## 4.3 De participatie

### 4.3.6 Online - Informeren en enquête per thema

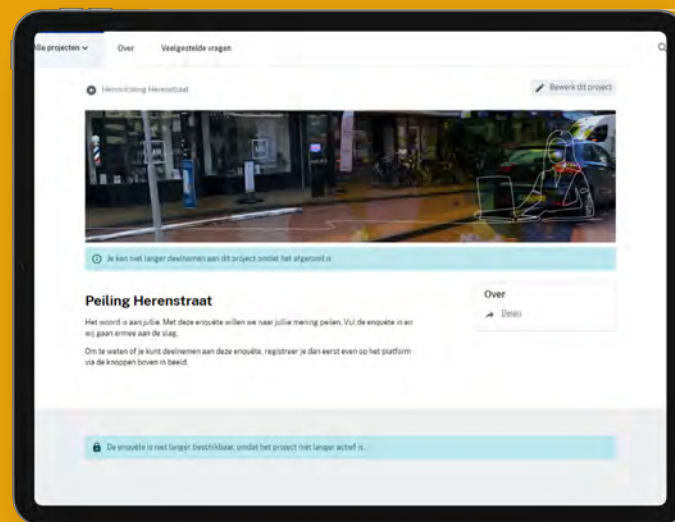
In de laatste online enquête konden deelnemers hun mening geven over het schetsontwerp van de Herenstraat. Op de thema's groen, leefbaarheid en verblijven, bereikbaarheid en mobiliteit kon men aangeven hoe tevreden zij waren over het ontwerp.

Opvallend is dat het merendeel van de respondenten van deze enquête ondernemer is.

Over groen en verblijfskwaliteit waren respondenten neutraal tot gematigd positief of soms gematigd negatief. Op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit waren de reacties overwegend negatief, vooral met betrekking tot bereikbaarheid voor de auto en leveranciers en het parkeren van de auto. Over de verbeteringen voor fietsers, fietsparkeren en voetgangers waren deelnemers neutraal tot gematigd positief.

***“GROEN IS GOED, MAAR NIET TEN KOSTE VAN PARKEERPLEKKEN”***

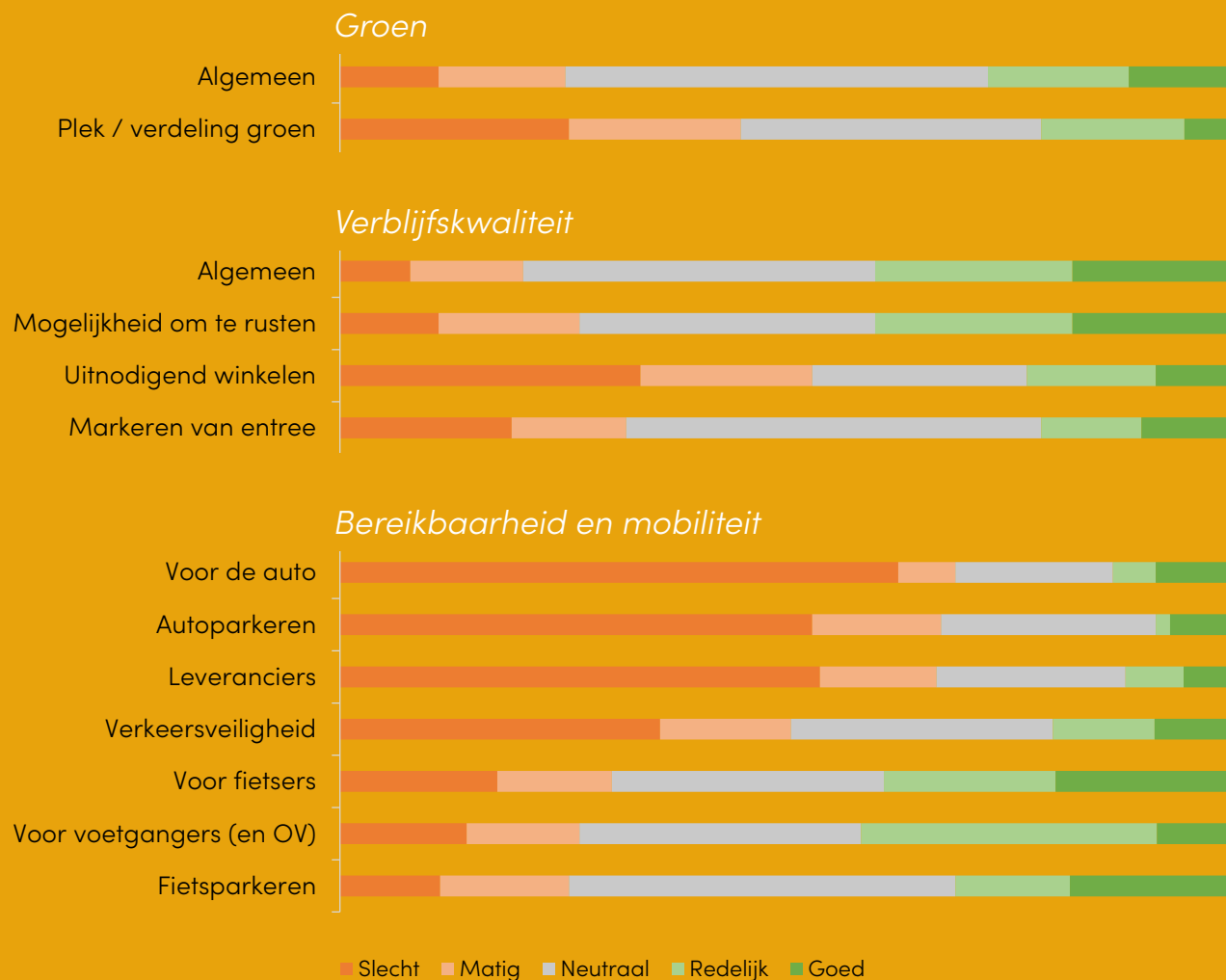
**63** deelnemers  
dachten mee  
**22** vragen had  
de enquête



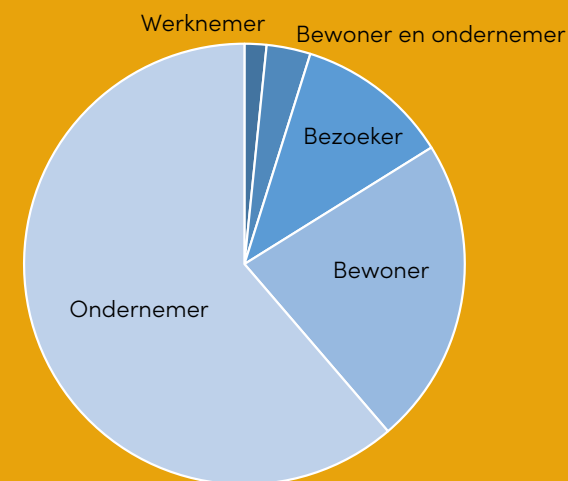
## 4.3 De participatie

### 4.3.6 Online – Informeren en enquête per thema

**“IK MAAK ME ZORGEN OVER DE  
BEREIKBAARHEID VAN ONZE WINKELS VOOR  
MENSEN DIE VAN VER KOMEN.”**



Respondenten



**“EEN GROENE OMGEVING EN PARKEREN ZIJN  
ALLEBEI BELANGRIJK IN HET OUDE CENTRUM.  
STREEF NAAR EEN COMBINATIE VAN BEIDE.”**

## 4 Herenstraat

### 4.4 Conclusies en aanbevelingen

#### 4.4.1 Ontwerp

Tijdens het participatieproces is gebleken dat de belangen en wensen van bewoners en ondernemers verschillen. Dit zit vooral in de verhouding tussen enerzijds parkeerplekken en anderzijds meer groen, fietsen en leefruimte. Onder de ondernemers bestaat op dit moment weerstand tegen het laten vervallen van parkeerplaatsen.

De komende tijd zullen we verder in gesprek gaan met de bewoners en ondernemers over de kansen en mogelijkheden herinrichting van de Herenstraat. Daarnaast zal aanvullend onderzoek worden gedaan. Onder andere naar de economische betekenis van de parkeerplaatsen voor de ondernemers in de Willemstraat en de Herenstraat en of er alternatieve oplossingen mogelijk zijn. Het voorliggend ontwerp voldoet inhoudelijk aan de opdracht, echter het is niet gelukt om tot een gedragen ontwerp te komen, waar iedereen zich in kan vinden.



Om de verblijfskwaliteit en de sfeer van de Herenstraat en omgeving verder te verbeteren zijn er nog mogelijkheden die buiten het plangebied vallen, welke we toch willen benoemen:

- Groene gevel Aldi onderzoeken
- Aantrekkelijker maken andere parkeerterreinen, zoals Schoolstraat/ Tuinstraat



## 4.4 Conclusies en aanbevelingen

### 4.4.2 Proces

Het bereikbaarheidsonderzoek en de parkeerstudie geven onvoldoende inzicht in de relatie tussen bezoekersaantallen, mobiliteitskeuze en bestedingen. De feiten zijn niet voldoende, waardoor het gesprek vervalt in meningen en aannames.

- Met name de vertegenwoordiging van de ondernemersvereniging en enkele aanwezige ondernemers staan niet positief tegenover het ontwerp. Dit is vanwege de grote afname van parkeerplaatsen en verminderde bereikbaarheid voor automobilisten.
- Vanuit de eerste sessies is een grote behoefte aan groen en verblijfsplekken en bereikbaarheid voor fietser en voetganger gesignaleerd bij bewoners en bezoekers, echter was deze groep bij de presentatie van het schetsontwerp (derde bijeenkomst en online deelname) in mindere mate vertegenwoordigd. Daardoor is het draagvlak bij deze groep bezoekers nog onvoldoende in beeld.

- Implicaties van de ontwikkelingen vanuit CID Binckhorst en de relatie met Oud Rijswijk zijn nog niet duidelijk. Dit officiële besluit is er nog niet en de gevolgen zijn nog niet in beeld. In feite is het kader van de Herenstraat waarin nu ontworpen beperkt houdbaar.
- Toekomstige mobiliteit: Mogelijke afsluiting Geestbrug, nieuwe fietsroutes, komt er een hoogfrequente tramverbinding vanuit CID Binckhorst en Delft? En wat betekent dit voor de ondernemer en zijn bezoeker uit bijvoorbeeld Voorburg of Leidschendam?
- Wanneer de besluitvorming vanuit het CID traject vorm krijgt, zal duidelijker worden hoe (en of de doelgroep van) de Herenstraat verandert. Dit biedt voor ondernemers dan ook een toekomstgericht kader om vanuit daar een herinrichting te beoordelen.

## 4.4 Conclusies en aanbevelingen

### 4.4.3 Aanbevelingen

- Afstemming met afdeling economie en mobiliteit, om meer feiten boven water te krijgen en een sterke visie te formuleren passend binnen het beleid. De invulling hiervan is erg belangrijk voor hoe de gemeente wil dat het winkelgebied op lange termijn functioneert.
- Opnieuw een nieuw bereikbaarheidsonderzoek uitvoeren en koppelen aan bestedingen per modaliteit.

?!  


***Hier zitten nog  
vraagtekens***

- Wanneer het retail- en horecabeleid is vastgelegd en verankerd in beleid, bied dit meer houvast voor de ondernemers en andere stakeholders, om nieuwe ontwikkelingen in de juiste context te plaatsen.
- Mogelijkheden voor inpandig fiets parkeren voor bewoners verder verkennen.
- Aanbevolen wordt om in gesprek met ondernemers de logistiek van het winkelgebied te onderzoeken in relatie tot bereikbaarheid, veiligheid en mobiliteit.
  - De haalbaarheid van kleinere voertuigen onderzoeken om het winkelgebied te bevoorraden met een HUB elders.
  - Venstertijden afstemmen met winkeliers en handhaving daarop.
  - Afvaldiensten afstemmen: nieuwe afspraken met de vuilophaaldiensten.

# 5 Haagweg

## 5.1 Intro

### 5.1.1 Aanleiding

Het tunneltje onder het kruispunt Haagweg-Geestbrugweg-Herenstraat dateert van 1984 en is destijds aangelegd vanwege het ontbreken van een veilige oversteekmogelijkheid van de Haagweg voor voetgangers en fietsers. Met de herinrichting van de Haagweg in 2015 is de weg versmald van vier naar twee rijstroken en hebben fietsers en voetgangers meer ruimte en betere oversteekmogelijkheden gekregen. Uit tellingen die zijn gehouden in 2021 blijkt dat nog maar weinig voetgangers en fietsers het tunneltje gebruiken. Hiermee is de verkeerskundige noodzaak van het tunneltje komen te vervallen. Daarom heeft de gemeenteraad in maart 2021 besloten om het tunneltje te sluiten en samen met de omgeving te verkennen hoe ruimte van de locaties van de huidige tunneltoegangen en trappen opnieuw ingericht kan worden.






## 5.1 Intro

### 5.1.2 Opdracht

Samen met de omgeving via een open planproces onderzoeken hoe de vrijgekomen openbare ruimte rondom de tunneltoegangen heringericht kan worden. Tijdens een eerdere fase is met de omgeving gesproken over de herinrichting van de openbare ruimte met als resultaat een aantal concept visuals. Nu het besluit definitief is en er nieuwe ontwikkelingen zijn aan zowel de Herenstraatzijde als de Geestbrugwegzijde, is gevraagd deze invulling nog eens te onder de loep te nemen in relatie tot de ontwikkelingen vanuit de Herenstraat en Geestbrugweg.

### 5.1.3 Kaders

Het participatietraject is gebaseerd op een aantal bestuurlijke kaders en uitgangspunten:

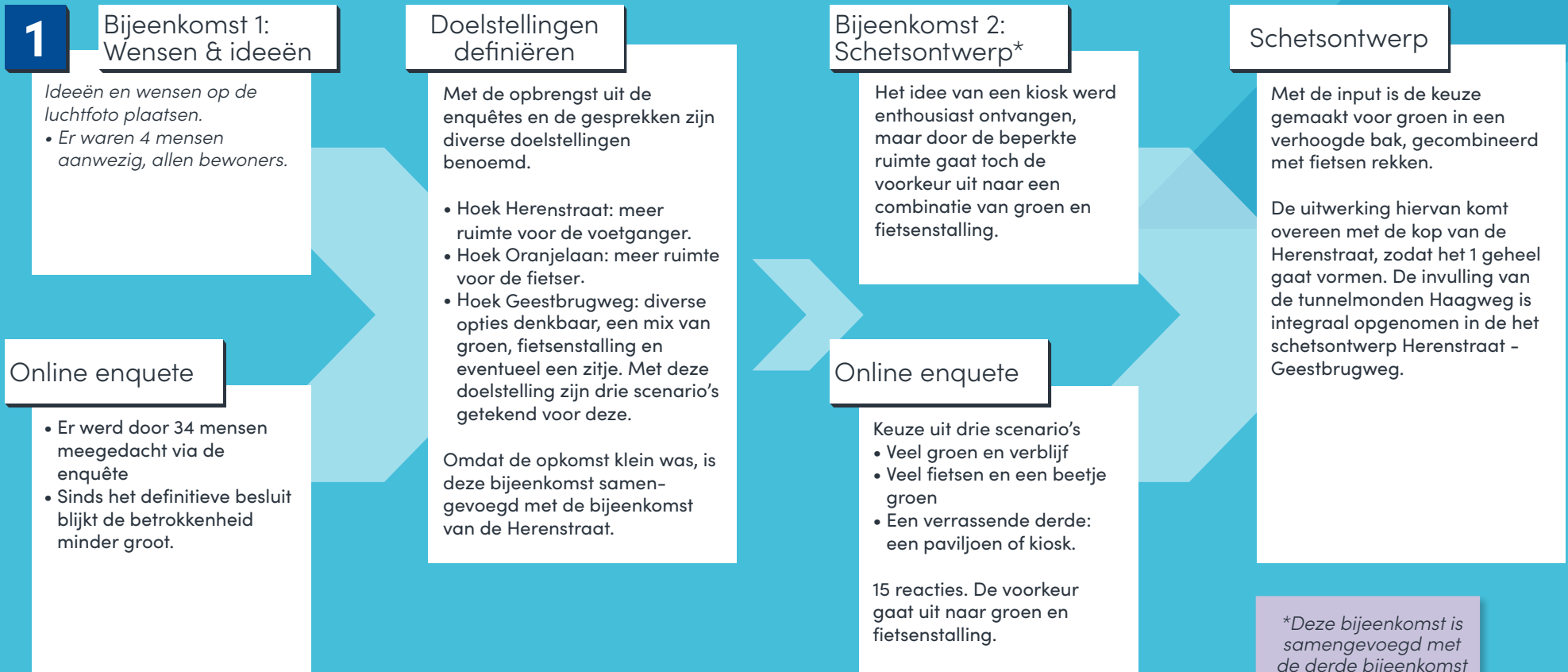
-  Het fiets- en voetgangerstunneltje moet fysiek worden afgesloten;
-  De tunnel moet voor beheer en onderhoud toegankelijk blijven;
-  Op het moment dat de kruising opnieuw wordt geconstrueerd wordt het tunneltje weggehaald.





# 5. Haagweg

## 5.2 Participatieproces



*\*Deze bijeenkomst is samengevoegd met de derde bijeenkomst van de Herenstraat.*



# 5 Haagweg

## 5.3 De participatie

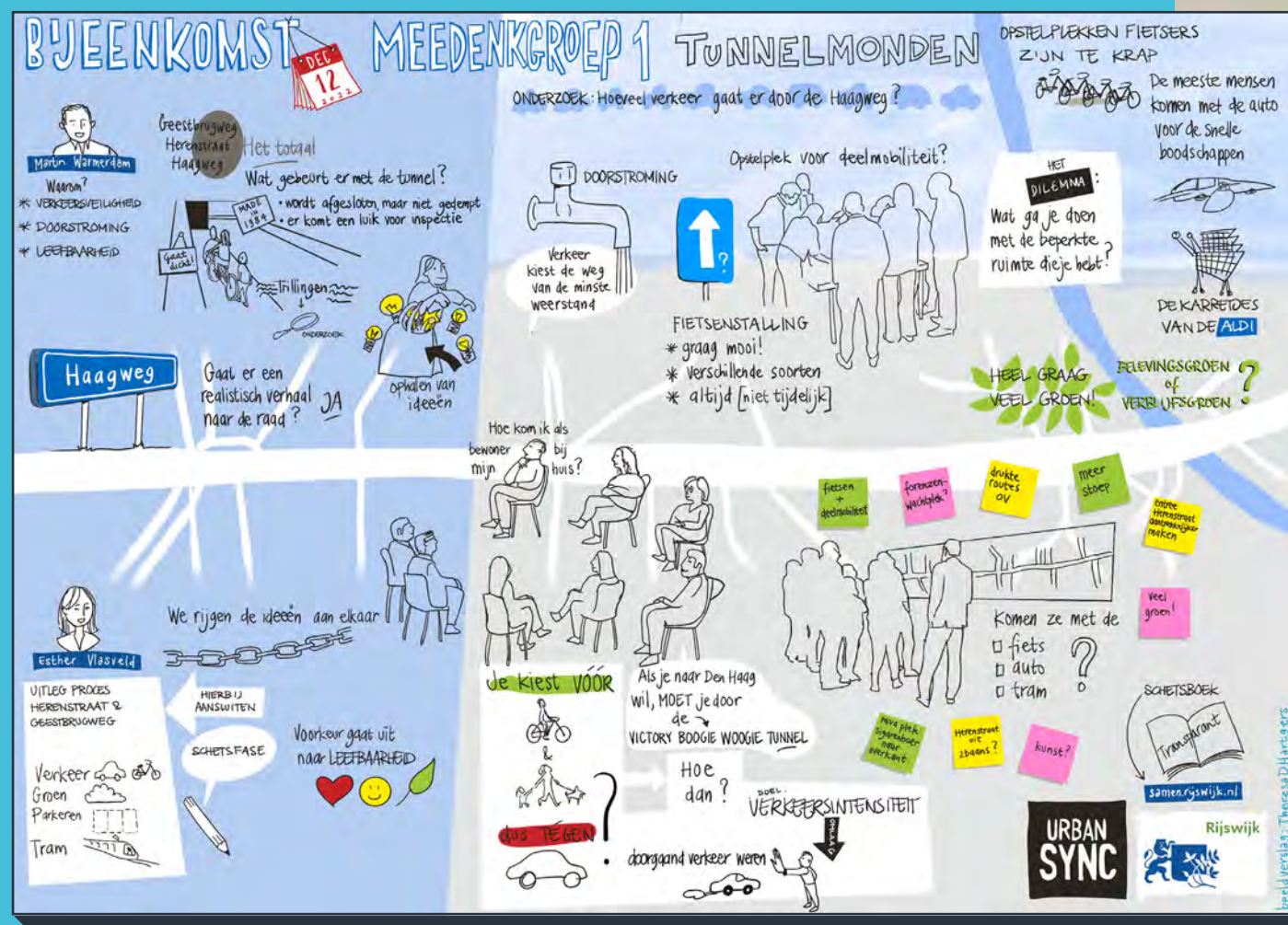
### 5.3.1 Bijeenkomst 1: wensen & ideeën ophalen

Maandagavond 12 december was met een kleine groep bewoners de eerste bijeenkomst van de meedenkgroep. Het fiets- en voetgangerstunneltje onder de Haagweg heeft drie toegangen. Twee op de Geestbrugweg en eentje in de Herenstraat. Tijdens de bijeenkomst werden alle drie de toegangen en het omliggende gebied bekeken. Centraal daarbij stonden de impressies die een paar jaar geleden zijn gemaakt, op basis van ideeën en wensen van de omgeving. Men kon per impressie aangeven wat hun indruk is met de kennis van nu en welke kansen ze nog zien voor de

toekomstige herinrichting van de tunneltoegangen. Over het algemeen kon men zich vinden in de impressies. De ruimte bij de tunneltoegang aan de kant van sigarenwinkel de Oude Leeuw op de Geestbrugweg was volgens de aanwezigen een prima plek om een fietsenstalling te combineren met verblijfsgroen. Met name forenzen die verder willen reizen met het openbaar vervoer kunnen hier hun fiets stallen en op een bankje in het groen wachten op de volgende tram of bus richting Den Haag of Delft. Ook kwam iemand met het idee om hier deelfietsen of scooters te stallen aangezien met de herinrichting van de Geestbrugweg mogelijk parkeerplekken gaan verdwijnen. Belangrijk is hierbij dat dit kwalitatief en groen wordt gerealiseerd.



## 5.3 De participatie



## EERSTE BIJEENKOMST VAN DE MEEDENK GROEP

## 5.3 De participatie

### 5.3.1 Bijeenkomst 1: wensen & ideeën ophalen

De ruimte rond de tunneltoegang aan de andere kant van de Geestbrugweg, ter hoogte van de Oranjelaan, leent zich volgens de bewoners vooral heel goed voor het verleggen van het fietspad. Volgens de aanwezigen ontstaat op dit punt namelijk met enige regelmaat een onveilige situatie doordat fietsers vanuit de Herenstraat, de Oranjelaan en de Haagweg elkaar hier kruisen en de opstelruimte te beperkt is. Door de aanleg van een extra fietsstrook op de plek van de ingang van het tunneltje creëer je volgens de bewoners voor de fietsers vanaf de Haagweg een doorsteek naar de Geestbrugweg en kan het fietsend verkeer hierdoor beter gescheiden worden.



De plek van de tunneltoegang in de Herenstraat is volgens de meeste aanwezigen een goede plek voor groen waardoor meer een 'entree' gecreëerd kan worden voor de Herenstraat. Een van de ideeën die ook bij de meedenkgroep van de Herenstraat naar voren kwam. Tussen het groen zou ook ruimte gemaakt kunnen worden voor het parkeren van fietsen. Aandachtspunt hier is de drukte in verband met de toegang en uitgang van de Aldi, dus niet te veel vaste inrichting en voldoende doorloop was het advies van een aanwezige.



## 5.3 De participatie

### 5.3.2 Online - enquête wensen ophalen

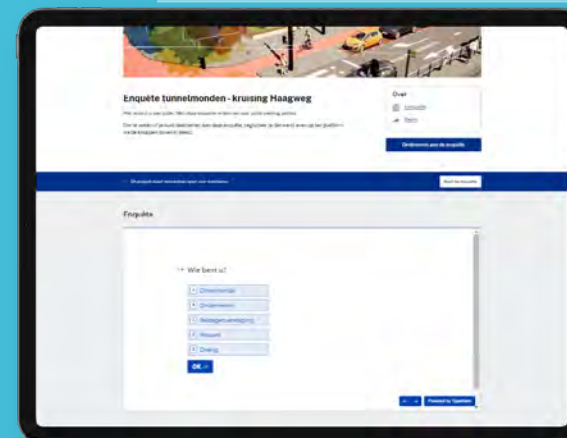
Via een digitale vragenlijst is de omgeving gevraagd wat de beste invulling was voor de openbare ruimte die ontstaat door het sluiten van het fiets- en voetgangerstunneltje onder de Haagweg.

De enquête is voornamelijk door omwonenden en passanten ingevuld.

*“OOK HIER IS NOG VEEL  
VERSTEEND: ER IS BEST RUIMTE  
VOOR NOG MEER GROEN!”*



**34** deelnemers  
dachten mee  
**16** vragen had  
de enquête



In de enquête zijn de eerder gemaakte visuals voor de herinrichting van de tunnelmonden opgenomen. Per tunnelmond is de respondenten hun mening gevraagd, naar wat zij vinden van de visuals en wat zij graag qua inrichting en qua groen op deze plek zouden zien. Bij alle tunnelmonden komt sterk naar voren dat er behoefte is aan ruimte om veilig over te steken als fietser en voetganger, evenals meer ruimte voor groen. Een eventueel zitje, of extra ruimte voor het stallen van fietsen zijn ook wenselijk.

## 5.3 De participatie

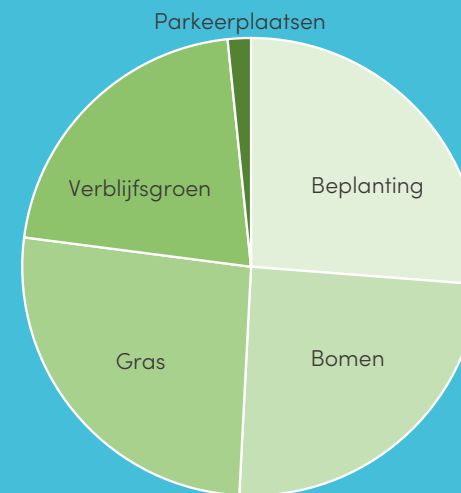
### 5.3.2 Online – enquête wensen ophalen

Ik gebruik de kruising Haagweg meestal...

- 1 Als voetganger
- 2 Als fietser
- 3 Met de auto
- 4 Met het OV

De ruimte van de tunnelmonden kan gebruikt worden voor:

- 1 Extra ruimte voor fietser en voetganger
- 2 Groen
- 3 Mobiliteit, bijvoorbeeld een fietsenstalling of deelmobiliteit
- 4 Kunst (nieuw of bestaand)
- 5 Zitje of speeltoestellen



Gewenst type groen

**“De herinrichting van de Herenstraat en Geestbrugweg kan helpen om de gehele omgeving van de tunnelmonden effectief en mooi in te richten.”**

**“MEER OPSTELRUIMTE VOOR FIETSERG OM ZO DE VERKEERSVEILIGHEID TE VERGROTEN.”**



## 5.3 De participatie

### 5.3.3 Bijeenkomst 2\*: Varianten scoren en beoordelen

De tweede bijeenkomst van de meedenkgroep is gecombineerd met de derde bijeenkomst van de meedenkgroep Herenstraat. Dit omdat het aantal deelnemers aan de meedenkgroep Haagweg niet zo hoog was. Tijdens deze bijeenkomst is aan een aparte tafel gesproken over de herinrichting van de openbare ruimte rond de toegangen van het fiets- en voetgangerstunneltje. Voor de tunneltoegang hoek Geestbrugweg-Haagweg kon men aangeven waar de focus moet liggen; op groen, op fiets parkeren of wellicht een kiosk of paviljoen zoals in vroeger tijden. Uiteindelijk gingen meer stemmen op voor een combinatie tussen fiets parkeren en groen. Een paviljoen zou kunnen, maar dan wel een functioneel paviljoen.

In het schetsontwerp is de ingang Herenstraat dicht gemaakt en komen daar bomen op te staan. De ingang bij de Oranjelaan moet volgens de aanwezigen gebruikt worden om het fietspad te verbreden zodat fietsers elkaar makkelijker kunnen passeren.



**Het moet er  
fijn uitzien**

**HET MOET  
UITNODIGEND**

*\*Deze bijeenkomst is  
samengevoegd met  
de derde bijeenkomst  
van de Herenstraat.*



## 5.3 De participatie

### 5.3.4 Online - enquête wensen ophalen

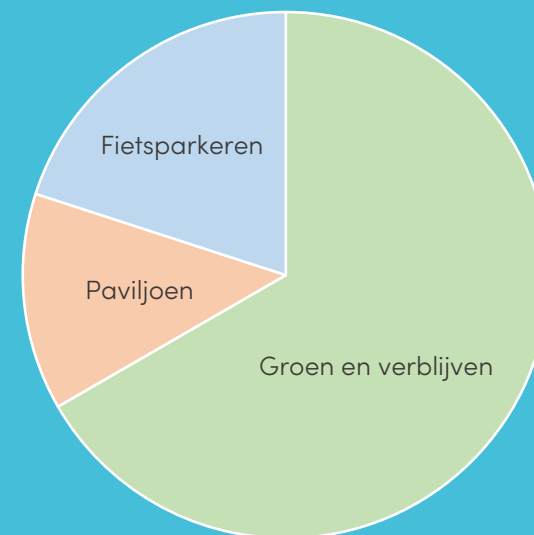
In een korte enquête werd deelnemers gevraagd welke focus zij het liefst zien voor de tunnelmonden: groen en verblijven, een paviljoen of een focus op fietsparkeren. Hieruit wordt duidelijk dat voornamelijk groen en verblijven gezien wordt als een geschikte invulling van de ruimte van de tunnelmonden.

Daarnaast is uitgevraagd hoe de entree van de Herenstraat aantrekkelijker gemaakt kan worden. Hieruit bleek dat met name verlichting wordt gezien als een aantrekkelijke optie.

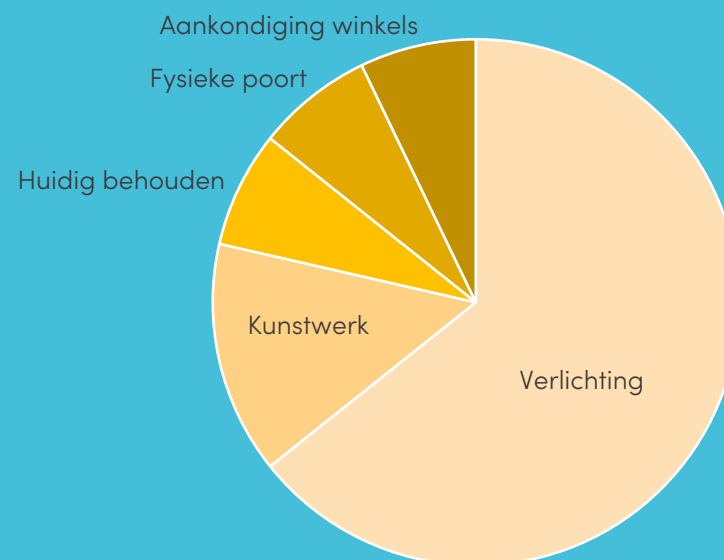
*Muurkunst of groen  
op de gevel boven  
de Aldi?*

**15** deelnemers  
dachten mee  
**2** vragen had  
de enquête

Gewenste focus voor de tunnelmonden



Aantrekkelijker maken van de entree Herenstraat





# 5 Haagweg

## 5.4 Conclusies en aanbevelingen

### 5.4.1 Ontwerp

De uitwerking van de herinrichting van de ruimte rondom de tunnelmonden, zal worden meegenomen in de uitwerking van de Herenstraat en Geestbrugweg. Aandacht en meer ruimte voor de fietser en het verbeteren van de verkeersveiligheid van de fietser staan centraal op het kruispunt. Al het andere (groen, fiets parkeren) lijkt ‘mooi meegenomen’.

***Er moet een toegangsluik voor inspectie van de tunnel ingepast worden in het ontwerp***



***De tunnel gaat dicht, wat doen we met de tunnelmonden?***



### 5.4.2 Proces

De betrokkenheid vanuit de omgeving is direct gekoppeld aan de andere deelgebieden. Nu het besluit van de afsluiting van de tunnel definitief is zijn de meeste eerdere stakeholders niet meer aangesloten bij de meedenkgroep. Daarom is de laatste bijeenkomst samengevoegd met de bijeenkomst van de Herenstraat.

## 5.4 Conclusies en aanbevelingen

### 5.4.3 Aanbevelingen

Hoewel de tunnel zelf geen onderdeel was van het participatieproces, zijn er enkele aanbeveling voor de tunnel naar boven gekomen:

- Na besluitvorming van de MIRT dient een constructieve analyse uitgevoerd te worden van de onderdoorgang, wanneer men in de toekomst mogelijk met zwaarder materieel rijden.
- Wanneer de tunnel behouden blijft, kan functieverandering onderzocht worden.
- Draagvlak onderzoeken voor een kleine kiosk op de hoek.

A stylized illustration of a person with a beard, wearing a green jacket and blue pants, walking towards the right. Above them are two speech bubbles. The first is a small orange bubble containing '?!'. The second is a larger white bubble with a black border containing the text 'Hoe zit het met de constructie?'.

?!

***Hoe zit het met de constructie?***

### 5.4.4 Vervolgproces

De gemeenteraad wordt gevraagd kennis te nemen van het schetsontwerp van de herinrichting van de kruising Haagweg en de tunneltoegangen Herenstraatzijde en deze te betrekken bij het de herinrichting van de Herenstraat.

De ontwerpuitgangspunten voor de herinrichting van de tunneltoegangen Haagweg - Geestbrugweg worden betrokken bij de herinrichting van de Geestbrugweg ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad.

Na besluitvorming over het voorkeursalternatief vanuit de MIRT verkenning CID Binckhorst worden vervolgonderzoeken over de definitieve uitwerking van het kruispunt uitgevoerd.

# 6 Afronding

## 6.1 Slotbijeenkomst

Tijdens de brede slotbijeenkomst op woensdag 5 april 2023 in Rijswijk hebben alle geïnteresseerden informatie kunnen inwinnen over de participatietrajecten van de Geestbrugweg, Herenstraat/ Willemstraat en kruising Haagweg. Er kwamen ongeveer 85 bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en Herenstraat naar De Compagnie in Rijswijk om kennis te nemen van het schetsontwerp.

Aan verschillende tafels konden de aanwezigen zich door medewerkers van het projectteam en medewerkers van Urban Sync laten informeren over de ontwerpen van de verschillende gebieden. Voor informatie over het vervolgproces en de status van de ontwerpen konden men bij de projectleider van de gemeente terecht. En aan de hand van vier informatiepanelen werd het participatietraject uitgelegd. Er ontstonden goede gesprekken vanuit diverse perspectieven en belangen.



## 6.1 Slotbijeenkomst

### Presentatie Geestbrugweg

Het ontwerp voor de Geestbrugweg werd over het algemeen goed ontvangen. De meeste vraagtekens werden gezet bij de verkeersafwikkeling. Het vertrekpunt van het participatietraject met betrekking tot de herinrichting van de Geestbrugweg was het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid. Tijdens het proces werd duidelijk dat dit kan door het aantal verkeersbewegingen op de Geestbrugweg te verminderen, door het profiel van de weg anders in te delen en door groen toe te voegen. De veiligheid voor fietsers en voetgangers is verbeterd door het fietspad naast het voetpad te plaatsen. Het parkeren wordt groen uitgevoerd. Ook wordt de rijbaan smaller om hard rijden tegen te gaan.



Het verminderen van het aantal verkeersbewegingen is een uitdaging. Dat vraagt om drastische maatregelen, zoals het afsluiten van de Geestbrug voor gemotoriseerd verkeer. Tijdens de inloopbijeenkomst bleken de meningen hierover verdeeld. Men begrijpt dat er iets moet gebeuren om de hoeveelheid verkeer te verminderen, ook gezien de ontwikkelingen op de Binckhorst in Den Haag. Maar een deel van de aanwezigen wil eigenlijk niet omrijden om in Voorburg of Leidschendam te komen. Daarbij vragen ze zich af of die alternatieve wegen in staat zijn de verkeersdruk op te vangen.



## 6.1 Slotbijeenkomst

Een vraag die daarom tijdens de inloopbijeenkomst regelmatig werd gesteld is of de bewoners van de wijken Cromvliet en Leeuwendaal een ontheffing kunnen krijgen voor de Geestbrug. Of voor mensen die afhankelijk zijn van hun auto, zoals gehandicapten. Dat is nu nog moeilijk te zeggen. Hoe de afsluiting er in de praktijk technisch uit ziet en wat de verkeerskundige gevolgen zijn, moet worden uitgewerkt.

**Hoe gaat zo'n afsluiting er dan uitzien?**



## 6.1 Slotbijeenkomst

### Presentatie Herenstraat & tunnelmonden Haagweg

Bij het ontwerp voor de herinrichting van de Herenstraat hadden met name de ondernemers grote bezwaren vanwege het verdwijnen van zoveel parkeerplaatsen. De bereikbaarheid van het winkelcentrum is volgens hen sterk auto afhankelijk. Bewoners reageerden verdeeld: er is waardering voor het toegevoegde groen en de verbeterde uitstraling, maar ook delen mensen de zorgen van de ondernemers. Want wat is een winkelstraat zonder winkels? Gaat dat niet ten koste van hun klandizie? De gesprekken tijdens de inloopbijeenkomst gaan vooral over de afweging van de belangen en wensen van bewoners en de belangen van ondernemers.

Bewoners reageren overwegend positief op de inrichting met meer groen en minder autobewegingen, vanwege toename van de verkeersveiligheid voor het langzame verkeer. De ondernemers pleiten voor behoud van meer ruimte voor parkeren. Volgens hen komen de meeste mensen naar dit stukje Herenstraat om snel even boodschappen te doen en niet om te verblijven. Het weghalen van parkeerplaatsen voor groen verhoogt volgens hen de toch al hoge parkeerdruk. Ze maken zich zorgen dat bezoekers gaan kiezen voor een ander winkelcentrum.

## 6.1 Slotbijeenkomst

Om te bepalen of deze zorgen terecht zijn, zal meer onderzoek nodig zijn voor wat de economische betekenis is van de parkeerplaatsen of van meer verblijfsruimte voor personen, voor de ondernemers in de Willemstraat en de Herenstraat. En of er alternatieve oplossingen mogelijk zijn. De verbetering van de entree Haagweg, meer fietsparkeerplaatsen, meer ruimte voor voetgangers en verbeteren groenbeleving werden als positief ervaren.

**Veel van onze klanten komen met de auto.**









# Deel 2 – Uitwerking

## Inleiding

Voor de elk deeltraject zijn diverse mogelijke varianten geschetst en besproken. De input uit de interactieve ontwerp sessies, de gesprekken, de discussies namen we mee als belangrijke ingrediënten voor het ontwerp.

Daarnaast is er een eerste afstemming geweest met de interne organisatie en andere stakeholders over de ontwerp uitgangspunten voor de Geestbrugweg.

In de volgende hoofdstukken gaan we per deelgebied dieper in op de tussentijdse varianten en het uiteindelijke schetsontwerp.



**IN DE UITWERKING  
KOMT HET SAMEN**



# 7 Geestbrugweg

## 7.1 Verkenning mogelijke varianten

Met de input uit de eerste klankbordgroep en de gegeven kaders en context zijn verschillende varianten verkend en voorgelegd aan de interne organisatie. Er werd tijdens het gesprek verkend op welke wijze de verkeersintensiteit naar beneden zou kunnen worden gebracht.

Bijvoorbeeld door het laten vervallen van een in- of afrit vanuit Haagweg of een knip leggen ergens op de Geestbrugweg of op de Geestbrug. Ook werden verschillende profielen besproken en de mogelijkheid voor eenrichtingsverkeer verkend.



**LET OP  
SLUIPVERKEER**

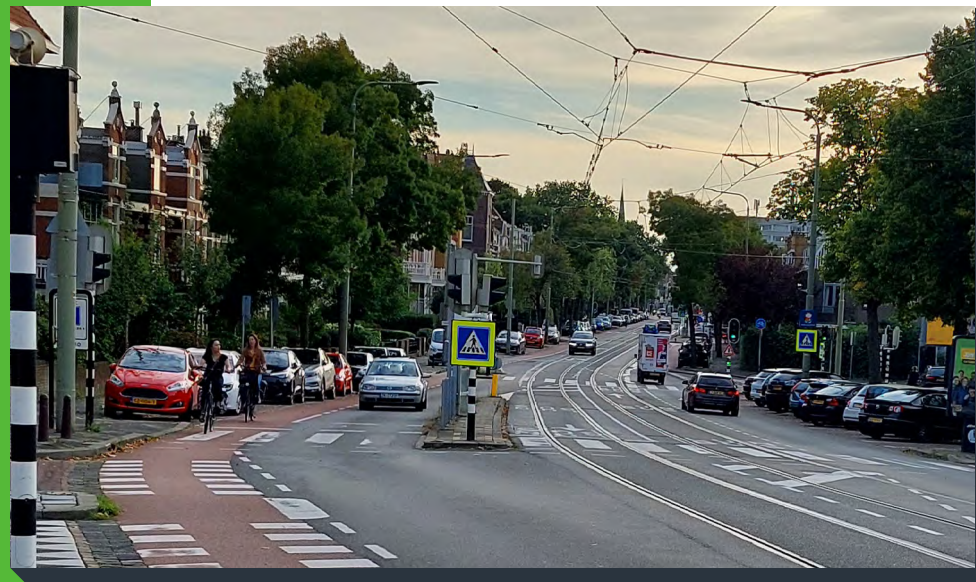
**DE BRUG DICT  
VOOR AUTO'S**





## 7.1 Verkenning mogelijke varianten

Vervolgens zijn drie varianten met eenrichtingsverkeer (Variant 1 tot en met 3) en drie varianten met tweerichtingsverkeer (Variant 4 tot en met 6) uitgewerkt. Bij een variant met eenrichtingsverkeer zal de verkeersintensiteit vanwege de verminderde bereikbaarheid vanzelfsprekend omlaaggaan. De verkeersintensiteit zal bij tweerichtingsverkeer omlaag gebracht moeten worden, bijvoorbeeld door de Geestbrug af te sluiten voor doorgaand verkeer. In de interne organisatie zijn ook andere mogelijke opties voor het verminderen van de verkeersintensiteit verkend, echter zijn deze afgefallen vanwege het grote risico op sluipverkeer en gevaarlijke situaties.



**Kenmerken**  
Tweerichtingsverkeer  
 Fietsen: fietsstrook op rijbaan

**Voordelen**  
 + efficiënt ruimtegebruik

**Nadelen**  
 - Weinig groen  
 - Lange oversteek  
 - Onveilig voor fietsers



**HUIDIG PROFIEL**

## 7.1 Verkenning mogelijke varianten

Vervolgens zijn drie varianten met eenrichtingsverkeer (Variant 1 tot en met 3) en drie varianten met tweerichtingsverkeer (Variant 4 tot en met 6) uitgewerkt. Bij een variant met eenrichtingsverkeer zal de verkeersintensiteit vanwege de verminderde bereikbaarheid vanzelfsprekend omlaaggaan. De verkeersintensiteit zal bij tweerichtingsverkeer omlaag gebracht moeten worden, bijvoorbeeld door de Geestbrug af te sluiten voor doorgaand verkeer. In de interne organisatie zijn ook andere mogelijke opties voor het verminderen van de verkeersintensiteit verkend, echter zijn deze afgefallen vanwege het grote risico op sluipverkeer en gevaarlijke situaties.

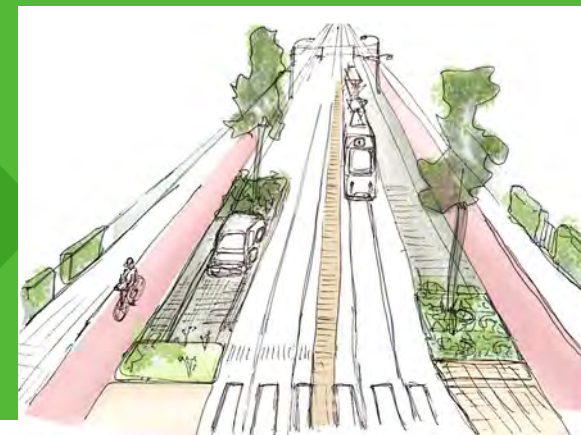


De varianten 2 en 4 vallen als eerste af. Bij variant 2 is het noodzakelijk de bus via de fietsstraat te laten rijden. Dit leidt tot een gevaarlijke verkeerssituatie. Variant 4 gaat uit van een groene trambaan: deze baan is echter niet geschikt voor de bus en daardoor praktisch niet uitvoerbaar.

Variant 3 met een dubbele fietsstraat geeft fietsers op papier “de ruimte” echter het risico dat auto’s met grote snelheid de busbaan pakken of dat fietsers moeten wijken voor inparkerende voertuigen maakt dit geen veilige verkeerssituatie. Variant 5 zal een groot aantal parkeerplekken doen verdwijnen en het dubbele fietspad is gezien de vele zijstraten aan beide zijden van de weg niet ideaal.



## 7.1 Verkenning mogelijke varianten



IMPRESSIE  
VARIANT 1

### Variant 1: vrijliggende fietspaden

#### Kenmerken

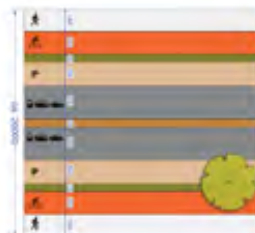
**Traject/Inrichting:**  
**Parken:** kleine afritten voor nieuwe vormen & formaten  
**Groen:** uitnodigend laag of gemiddeld met beplanting  
**Veiligheid:** vrije ruimte in verkeerssituatie

#### Voordelen

+ Uitnodigend formaten  
 + Kleine verkeerssituatie  
 + Ruimte voor groen en beplanting

#### Nadelen

- Groen kan niet hoog worden afgevoerd  
 - Ruimte voor 3 meter breedte is smal, op korte afstand van de tram



### Variant 2: Losse trambaan & fietsstraat 1x (links)

#### Kenmerken

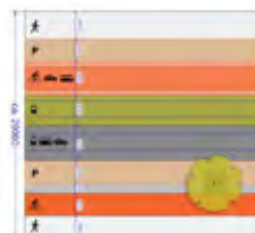
**Traject/Inrichting:**  
**Parken:** kleine afritten voor nieuwe vormen & formaten  
**Groen:** uitnodigend laag of gemiddeld met beplanting  
**Veiligheid:** vrije ruimte in verkeerssituatie

#### Voordelen

+ Kleine afritten  
 + Ruimte voor natuurlijke afleiding

#### Nadelen

- Kleine afritten: uitnodigend voor kleine afritten  
 - Ruimte voor 3 meter breedte is smal, op korte afstand van de tram



### Variant 3: Fietsstraat

#### Kenmerken

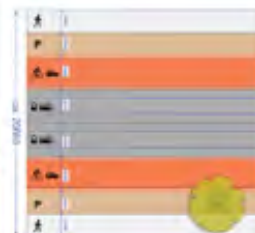
**Traject/Inrichting:**  
**Parken:** kleine afritten voor nieuwe vormen & formaten  
**Groen:** uitnodigend laag of gemiddeld met beplanting  
**Veiligheid:** vrije ruimte in verkeerssituatie

#### Voordelen

+ Kleine afritten  
 + Ruimte voor natuurlijke afleiding

#### Nadelen

- Kleine afritten: uitnodigend voor kleine afritten  
 - Ruimte voor 3 meter breedte is smal, op korte afstand van de tram



### Variant 4: losse trambaan & dubbel fietspad

#### Kenmerken

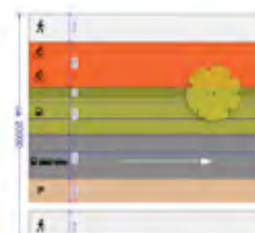
**Traject/Inrichting:**  
**Parken:** kleine afritten voor nieuwe vormen & formaten  
**Groen:** uitnodigend laag of gemiddeld met beplanting  
**Veiligheid:** vrije ruimte in verkeerssituatie

#### Voordelen

+ Kleine afritten  
 + Ruimte voor natuurlijke afleiding

#### Nadelen

- Kleine afritten: uitnodigend voor kleine afritten  
 - Ruimte voor 3 meter breedte is smal, op korte afstand van de tram



### Variant 5: Eenrichtingsverkeer R + dubbel fietspad & busbaan

#### Kenmerken

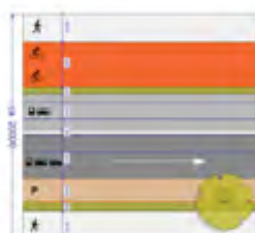
**Traject/Inrichting:**  
**Parken:** kleine afritten voor nieuwe vormen & formaten  
**Groen:** uitnodigend laag of gemiddeld met beplanting  
**Veiligheid:** vrije ruimte in verkeerssituatie

#### Voordelen

+ Kleine afritten  
 + Ruimte voor natuurlijke afleiding

#### Nadelen

- Kleine afritten: uitnodigend voor kleine afritten  
 - Ruimte voor 3 meter breedte is smal, op korte afstand van de tram



### Variant 6: Vrijliggende fietspaden, busbaan en groenstrook

#### Kenmerken

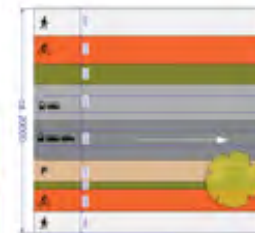
**Traject/Inrichting:**  
**Parken:** kleine afritten voor nieuwe vormen & formaten  
**Groen:** uitnodigend laag of gemiddeld met beplanting  
**Veiligheid:** vrije ruimte in verkeerssituatie

#### Voordelen

+ Kleine afritten  
 + Ruimte voor natuurlijke afleiding

#### Nadelen

- Kleine afritten: uitnodigend voor kleine afritten  
 - Ruimte voor 3 meter breedte is smal, op korte afstand van de tram



VARIANTENMATRIX

## 7.1 Verkenning mogelijke varianten

### Kenmerken

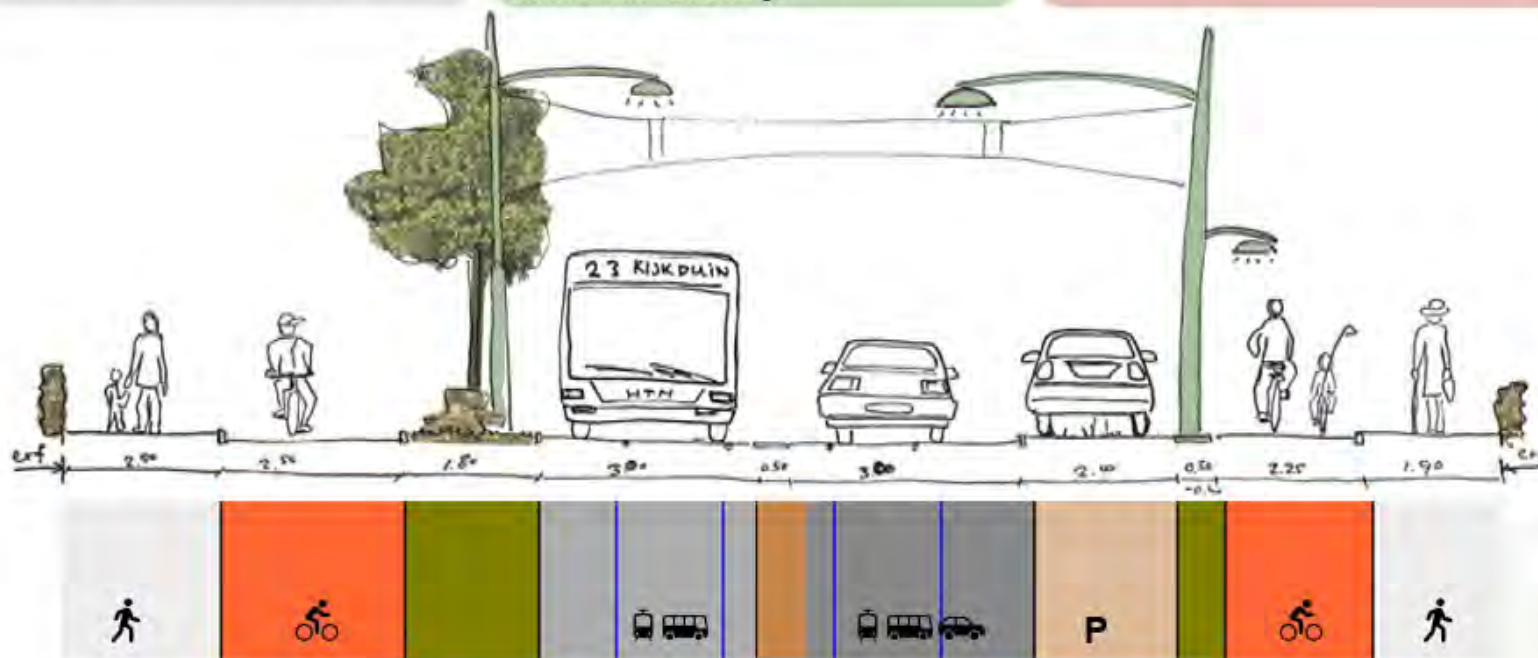
Dit straatprofiel is eenrichtingsverkeer. Er is een vrijliggend fietspad, gevolgd door een brede groenstrook, en een baan voor de tram- en bus, een middenberm en de baan voor auto, bus en tram. Rechts ligt een parkeerstrook, groenstrook, fietspad en het voetpad. Het fietspad aan de linkerkant is extra breed om verhuizen mogelijk te maken.

### Voordelen

+ Het eenrichtingsverkeer leidt tot een afname van de verkeersintensiteit.  
+ Er is een brede groenstrook.  
+ De veiligheid voor fietsers en voetgangers wordt vergroot.  
+ De voetgangers hebben een kortere oversteek over de doorgaande weg. Het creëren van een veilige oversteek voor fietsers is wel van belang.

### Nadelen

- Er is risico op sluipverkeer via de busbaan en het fietspad.  
- De bereikbaarheid van de Geestbrugweg en omliggende wijken staat onder druk.  
- Doordat maar aan één kant geparkeerd kan worden, leidt dit tot een afname in het aantal parkeerplaatsen.



### VARIANT 1. EENRICHTINGSVERKEER

## 7.1 Verkenning mogelijke varianten

### Kenmerken

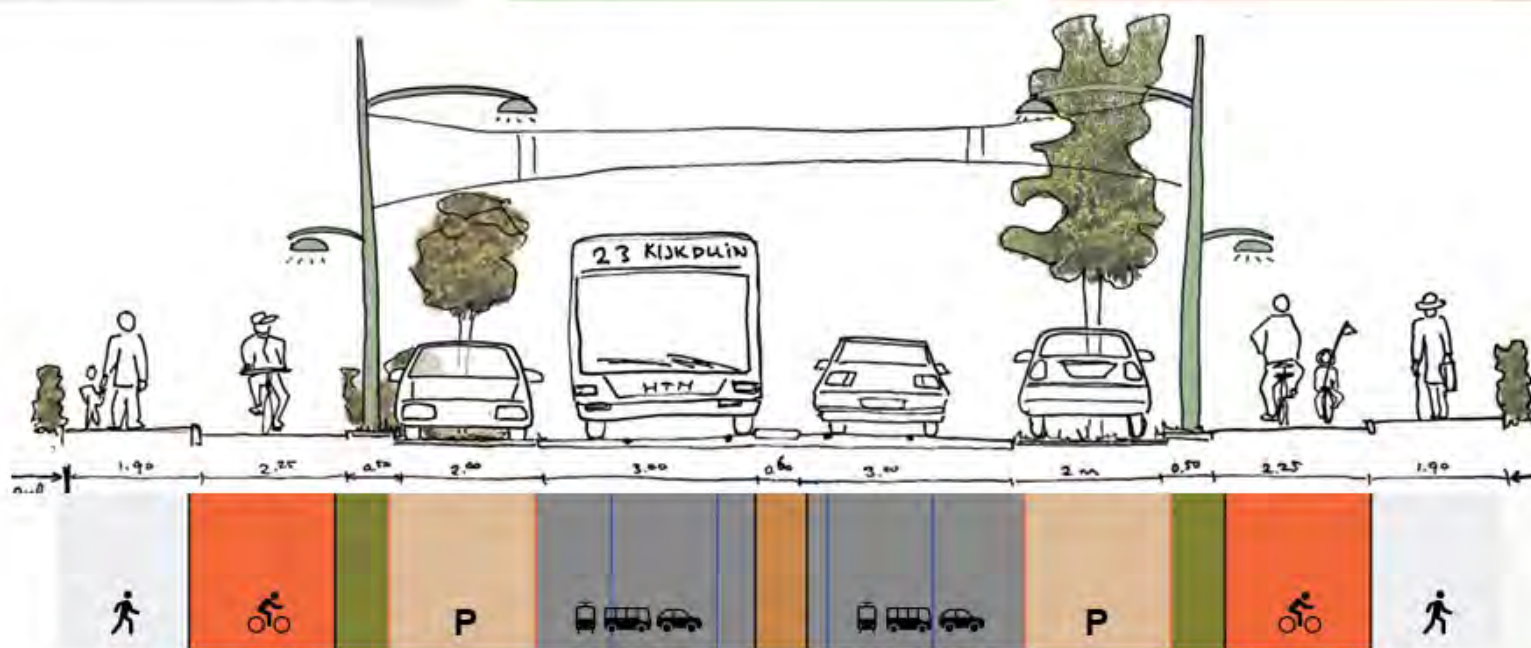
Dit straatprofiel is tweerichtingsverkeer. Er is een vrijliggend fietspad. Hiernaast komt een strook met laag groen, gevolgd door een parkeerstrook. De tram, auto en bus komen op één strook. Er komt een duidelijke middenberm, en het wegprofiel wordt iets smaller ten opzichte van de bestaande situatie, om verkeerssnelheid te verminderen.

### Voordelen

- + Door het aparte fietspad wordt de veiligheid voor fietsers vergroot.
- + De voetgangers hebben een kortere oversteek over de doorgaande weg. Het creëren van een veilige oversteek voor fietsers is wel van belang.
- + Er is meer ruimte voor groen en het plaatsen van bomen.

### Nadelen

- Omdat het groen de uitstapstrook betreft, kan dit niet hoog worden uitgevoerd.
- De rijbaan is mogelijk aan de smalle kant. Hierdoor kan de middenberm komen te vervallen.



### VARIANT 2. TWEERICHTINGSVERKEER



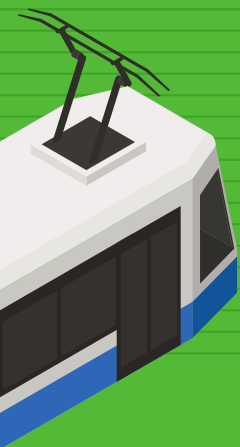
## 7.2 Toelichting schetsontwerp

Het ontwerp houdt rekening met de vaste kaders: de tramrails, de erfgrenzen en de busroute. Vanaf daar bouwen we voort op de waardevolle input van de meedenkgroep en het online platform, de lokale kennis van de directe gebruikers van de straat. We hebben veel betrokkenheid gezien van mensen die zowel fysiek als online deelnamen aan de sessies en het platform. De input uit de interactieve ontwerp sessies, de gesprekken, de discussies en ook de kritische vragen of zorgen van de mensen die betrokken waren, nemen we mee als belangrijke ingrediënten voor het ontwerp. Daarnaast is er een eerste afstemming geweest met de interne organisatie.

### De Geestbrug

De belangrijkste uitgangspunten voor het schetsontwerp vanuit deze lokale input, zijn het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid door een lagere verkeersintensiteit. Deze wordt gezocht in het afsluiten van de Geestbrug voor doorgaand verkeer.

De Geestbrug afsluiten zal gevolgen hebben voor de bewoners van Rijswijk en van de naastgelegen wijken in Voorburg-Leidschendam. Er moet worden onderzocht welke voertuigen, naast de bus, de tram en de hulpdiensten, ontheffing krijgen voor de brug. Te denken valt aan bewoners die 100% afhankelijk zijn van hun auto, zoals mensen met een gehandicapten parkeerkaart. Anderzijds kan gekeken worden naar grote voertuigen zoals een vuilniswagen of een andere vorm van bijzonder vervoer, die je liever niet laat keren op een doorgaande fiets en OV-route. Hoe deze afsluiting er in de praktijk uit ziet, moet worden uitgewerkt. Deze technische zaken en verkeerskundige gevolgen worden in een vervolgfase verder onderzocht en indien nodig zal het ontwerp worden aangepast, met behoud van de hoofduitgangspunten. Voor normale auto's en vrachtwagens is bij de Geestbrug een keergelegenheid ingebouwd, deze zal in overleg met de diverse stakeholders (gemeente Leidschendam-Voorburg, de ontwerpers van de metropolitane fietsroute, de Provincie) worden uitgewerkt en indien nodig aangepast.





## 7.2 Toelichting schetsontwerp

### Focus op 'langzaam' verkeer

Met deze afsluiting komt minder autoverkeer door de Geestbrugweg, maar nog altijd zijn de doorgaande busroute en mogelijk in de toekomst een intensief gebruikte tramverbinding onderdeel van het toekomstige straatbeeld. Naast het bestemmingsverkeer dat per auto de wijk in wil, wordt de focus verlegd naar veiliger langzaam verkeer en OV. Dit is reden om op het overgrote deel van de weg de fietsers een vrij liggend fietspad te geven, daar waar nu de geparkeerde auto's staan, en daarmee hun veiligheid sterk te verbeteren. Het nieuwe fietspad zal voldoende breedte krijgen, namelijk 2,25 m, en zo de diverse gebruikers met hun wisselende snelheden (de e-bike, bakfiets en reguliere fietser) zo goed mogelijk bedienen.

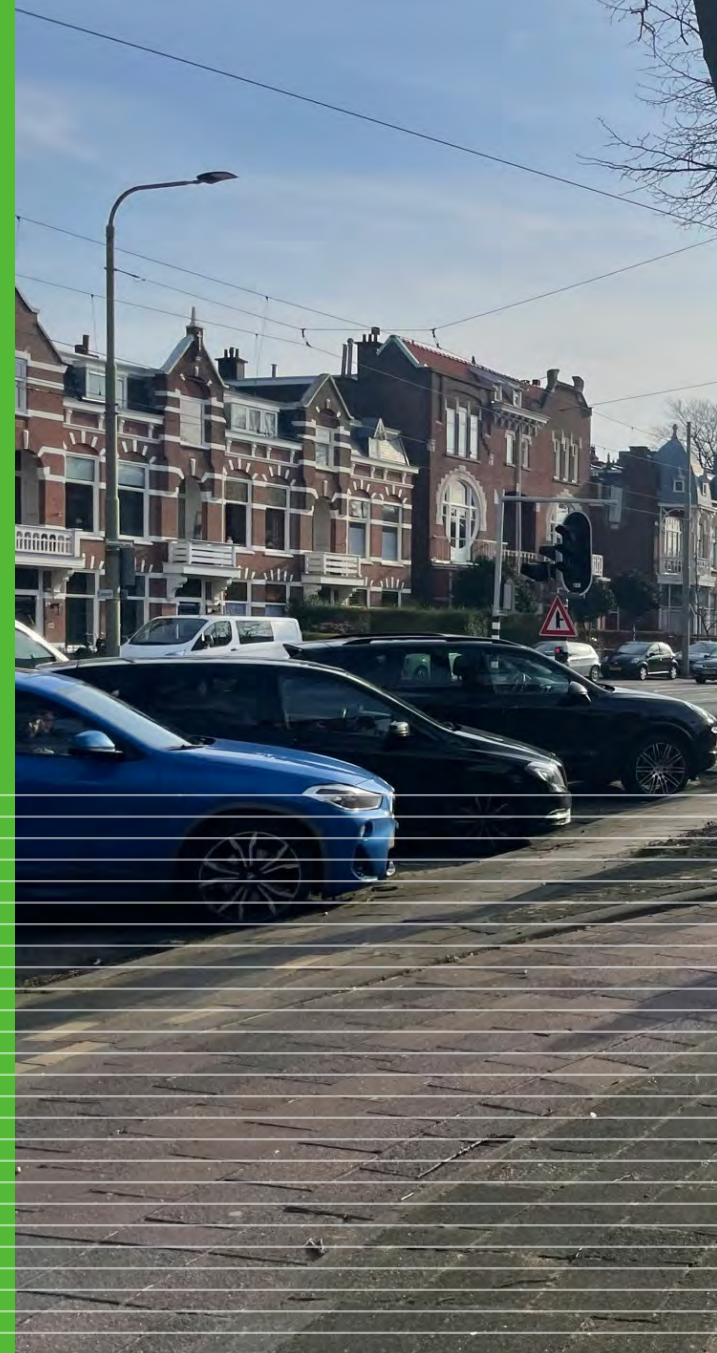
Een vrijliggend fietspad levert ook voordeel op voor de voetgangers, namelijk een kortere oversteek van de rijbaan. Voetgangers kunnen wachten voor de overgang op de daarvoor ingerichte vluchtheuvel ter plaatse van de parkeerstrook. In de beperkte breedte van de straat is helaas geen heel brede stoep te realiseren. De stoep wordt op het smalst 2 meter breed. Toch wordt het wandelen prettiger en daarmee gestimuleerd.



## 7.2 Toelichting schetsontwerp

Allereerst doordat geparkeerde auto's en doorgaand verkeer verder van het voetpad af komt. Daarnaast zorgen we voor meer groen tussen de bomen laag bij de grond en waar mogelijk in de breedte van de straat ook zitgelegenheid. Nabij de openbaar vervoer haltes komen vaste voorzieningen voor het parkeren van fietsen en scooters, gecombineerd met groen en een zitbank of -rand. Zo worden ook deze plekken voor de wandelaar een rustpunt langs de doorgaande weg. Er komt een voetgangersoversteek met verkeerslichten bij de Da Costalaan en de Penninglaan. De oversteken zijn ze zo goed mogelijk verdeeld over de weg en sluiten aan op de meest gebruikte schoolroutes.

Fietsers kunnen bij elke zijstraat oversteken, zodat zij niet tegen het verkeer in hoeven te fietsen en het voetpad hiervoor niet meer gebruikt wordt. Bij de Bilderdijklaan en Da Costalaan geeft het fietspad meer ruimte aan de voetganger en groen.



## 7.2 Toelichting schetsontwerp

Hiermee verbetert bovendien het zicht van in- en uitrijdende auto's op de fietser. Aan de zuidzijde is dit niet mogelijk, gekozen is om naast de uitrit een groenvak met een boom met beperkte stamafmeting te plaatsen. Het zicht is daarmee niet optimaal, maar zal in ieder geval niet worden weggenomen door een geparkeerde auto of personenbusje.

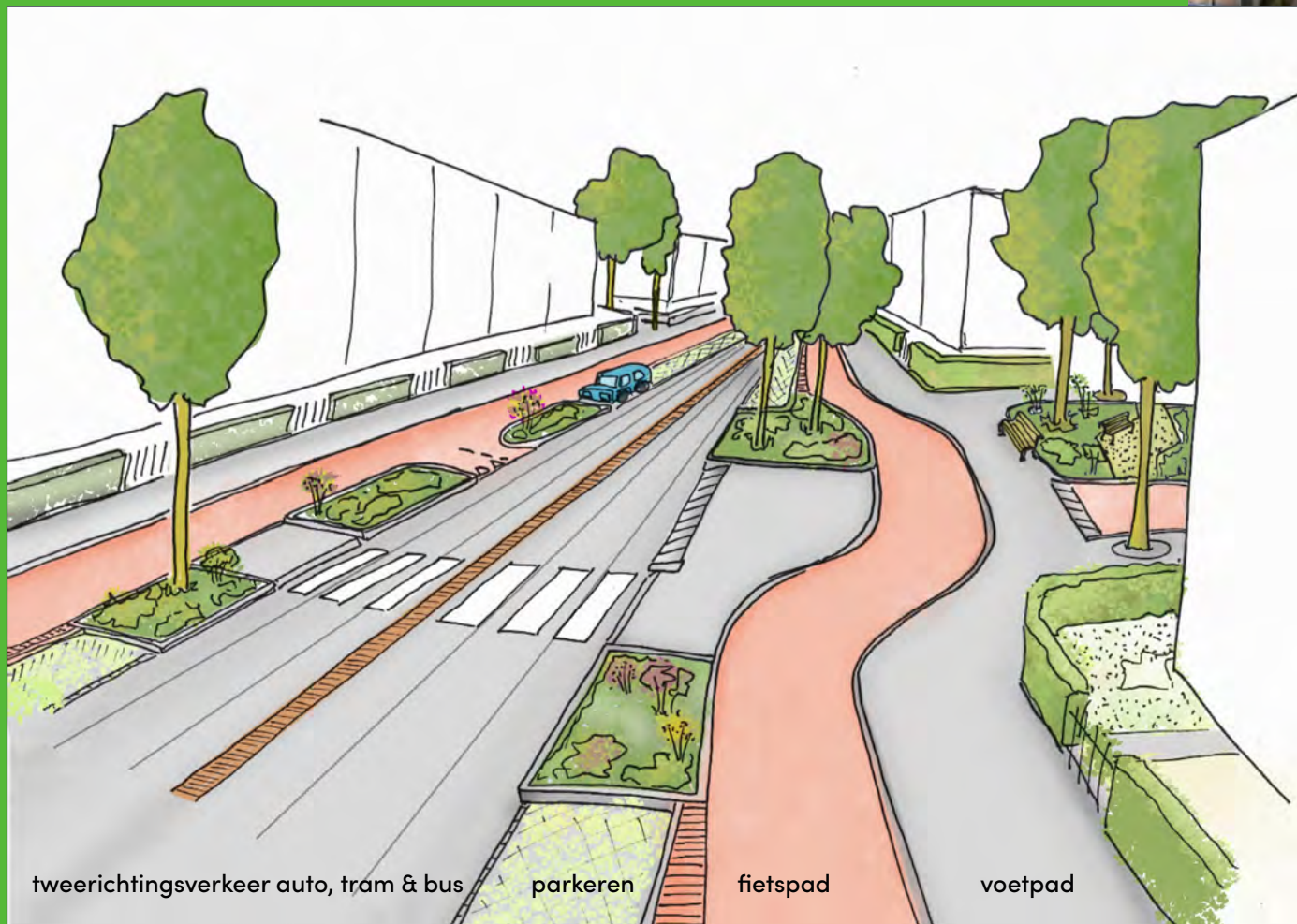
### Bomen

Er is in 2021 in het kader van de voorgenomen herinrichting van de Geestbrugweg een boomeffect analyse gemaakt naar de actuele conditie en toekomstverwachting van de bomen in het plangebied. Op basis van deze analyse kunnen afgewogen keuzes worden gemaakt die helpen bij de besluitvorming of de bomen duurzaam te behouden zijn, of vervangen moeten worden. Ruim de helft van de bomen in het plangebied zijn in de boomeffectanalyse aangemerkt als bomen met een matige tot slechte levensverwachting en zullen dan ook gerooid moeten worden. Een deel van de bomen waarvan de conditie en toekomstverwachting als redelijk tot goed is beoordeeld, zal in het kader van de herinrichting verplaatst of alsnog gerooid moeten worden, omdat ze niet passen in het beperkte straatprofiel met vrij liggende fietspaden.

Als bomen gerooid moeten worden, zullen deze worden vervangen. Verplaatsing van bomen met goede levensverwachting moet nader onderzocht worden. In het kader van de biodiversiteit en om ziektes te voorkomen, wordt de herplanting divers van aard. In plaats van een statige bomenlaan zoals sommige mensen van vroeger kennen en misschien graag zouden terugzien, is het toekomstbeeld gevarieerder. Ter plaatse van de zijstraten kijken we dan ook naar een clustering van kleinere bomen met beperkte stamafmeting en grotere bomen. Zo kunnen we ook beter aansluiten op de aanliggende wijken en het groen in de zijstraten te versterken. De boomeffectanalyse geeft echter geen volledig beeld van de kwaliteit van de bomen op en nabij de Geestbrugweg. Deze zal herzien moeten worden. Gekozen is om aan de noordzijde te werken met een boom per grofweg elke drie parkeervakken. Bij de zijstraten Bilderdijklaan en Da Costalaan is meer ruimte voor groen en bomen. Zo wordt mooi aangesloten worden op de groenstructuur van deze zijstraten. Dit biedt eerdergenoemde rustplekken in het wandelnetwerk langs de weg. Aan de zuidzijde van de Geestbrugweg komt bij elke oversteek een boom en enkelen tussen de parkeervakken.

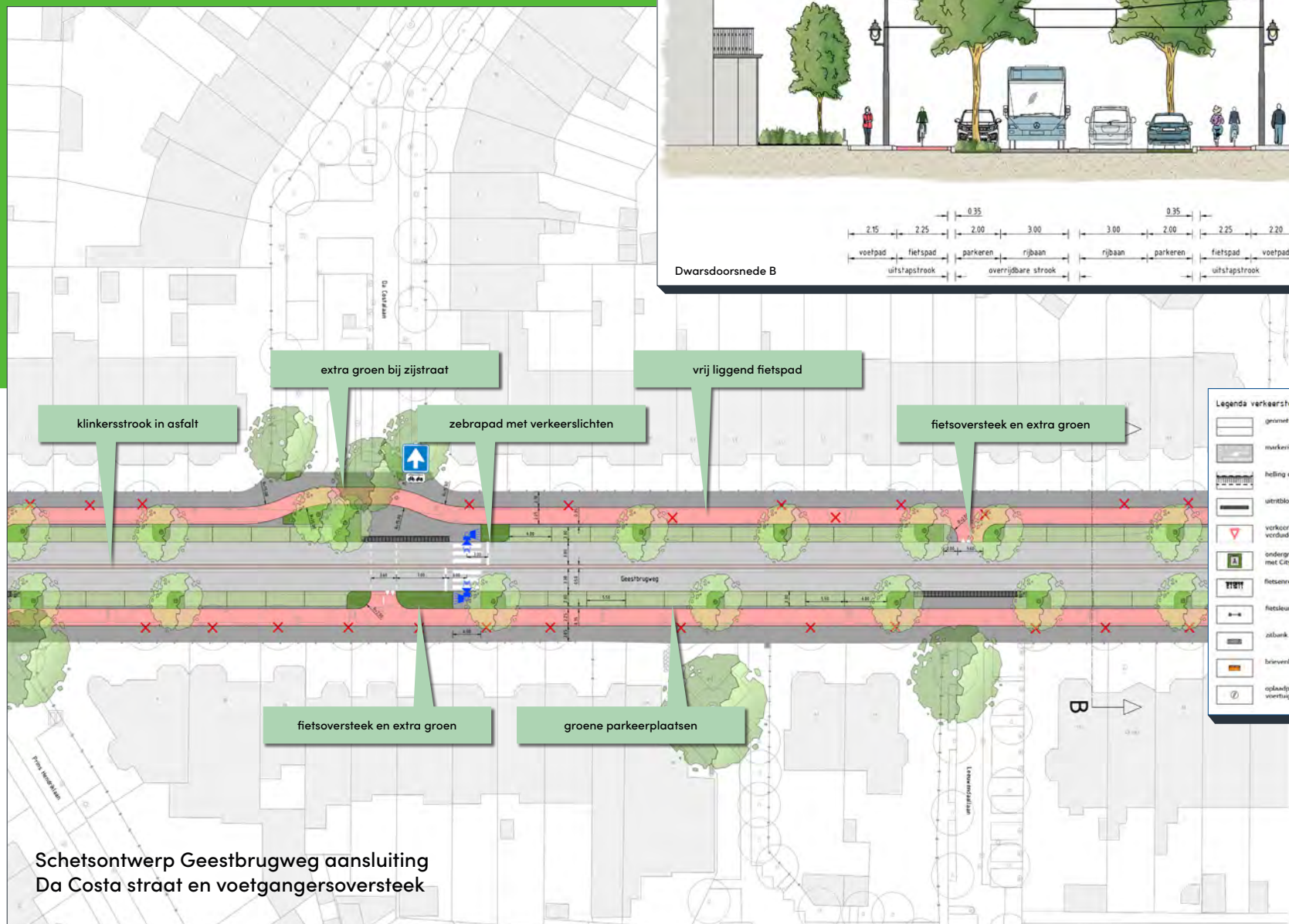
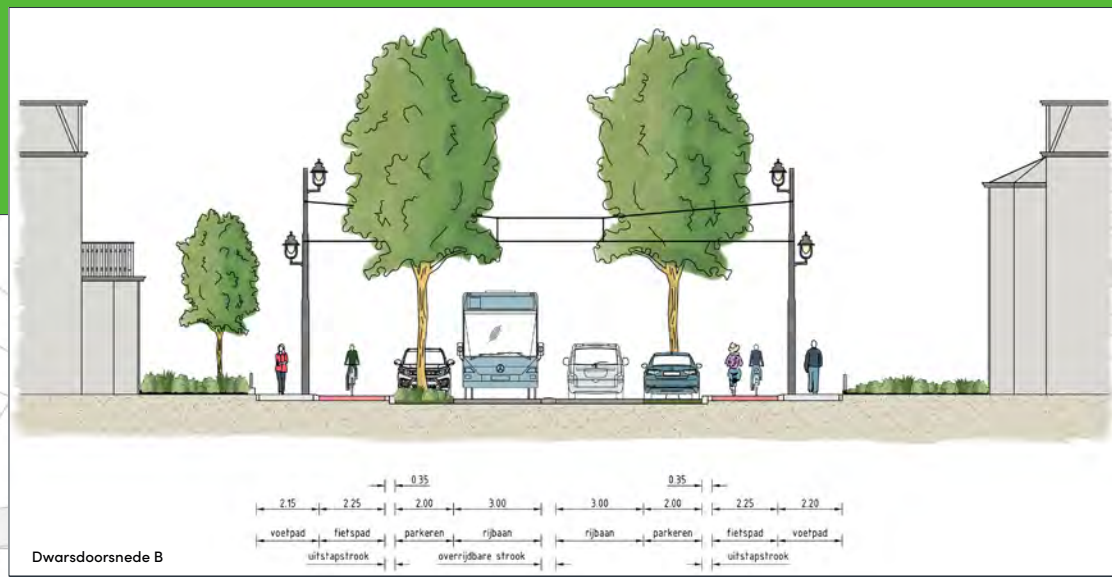


## 7.2 Toelichting schetsontwerp





## 7.2 Toelichting schetsontwerp



Legenda verkeers technisch ontwerp

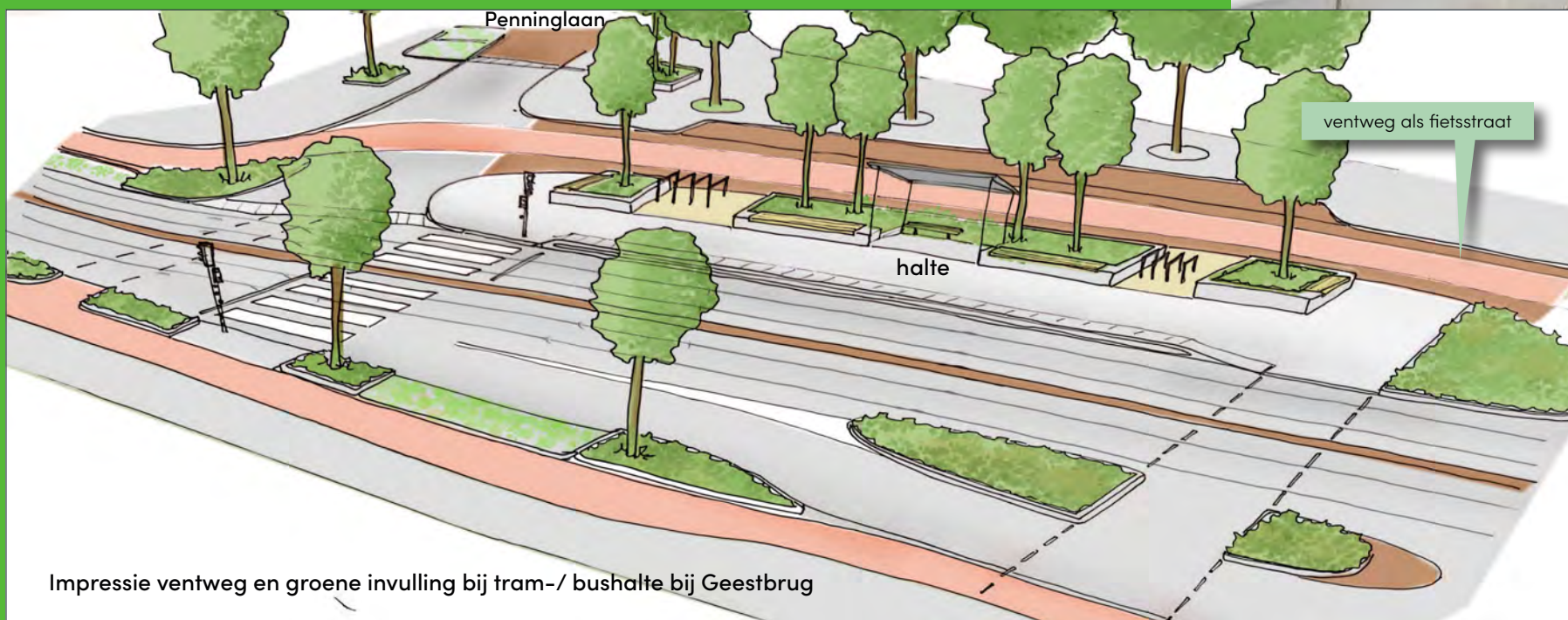
grontrielijn ontwerp	asfalt (grijs)
markering nieuw	klankverharding (rood)
helling drempel / plateau	klankverharding (kleur n.t.b.)
uitritblokken	halfverharding
verkeersbord voor verduidelijking maatregel	betoncops (grijs)
ondergrondse afvalcontainer met CityGuard containeromheining	haag
fietsenrek type Tulip	beplanting (soort n.t.b.)
fietsleunhek	te handhaven bestaande boom
afsluiting	te verwijderen boom
briefbus	te planten boom
oplaadpunt elektrische voertuigen	plantsoen

Schetsontwerp Geestbrugweg aansluiting Da Costa straat en voetgangersoversteek

## 7.2 Toelichting schetsontwerp

### Penninglaan – Cromvlietkade

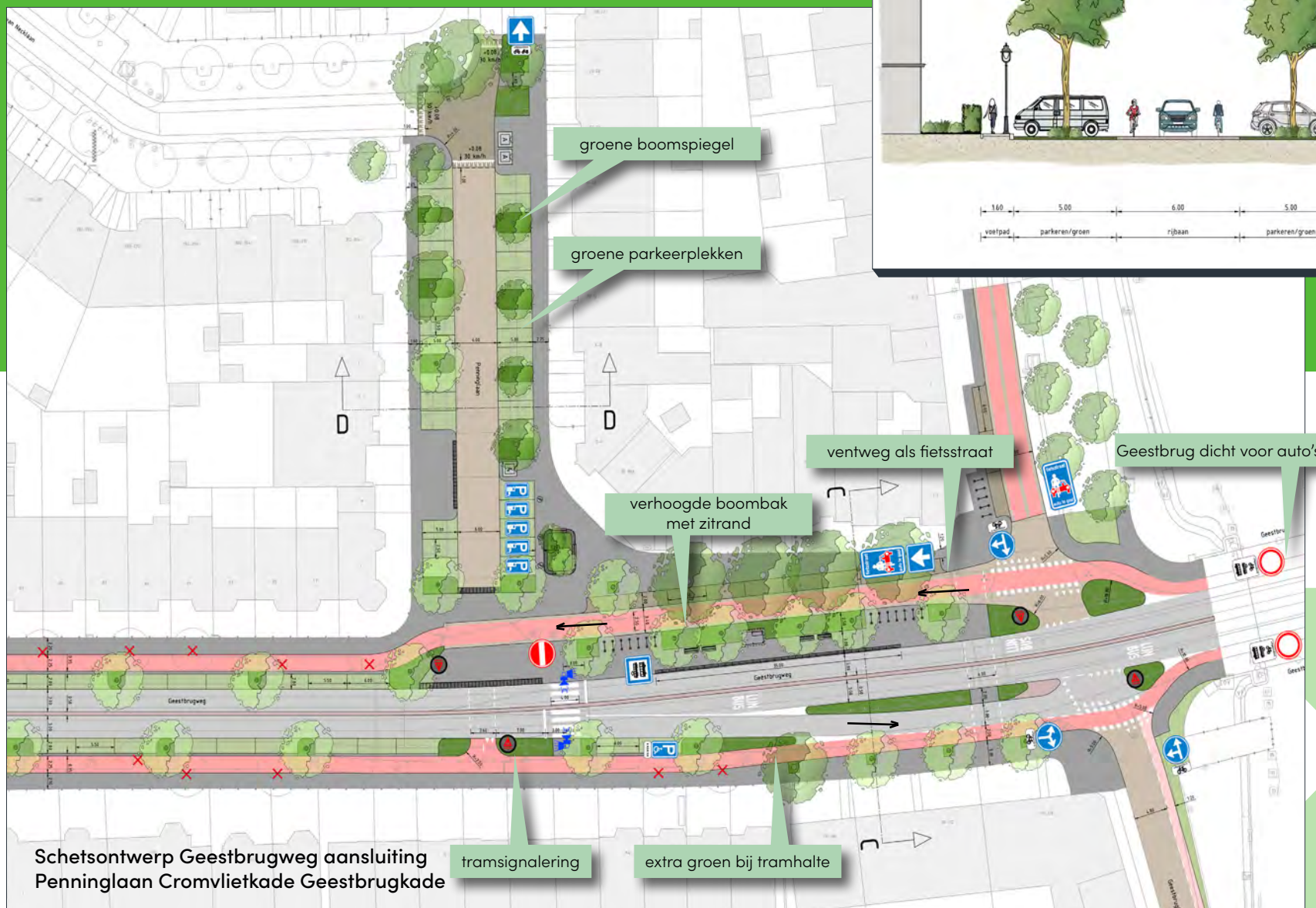
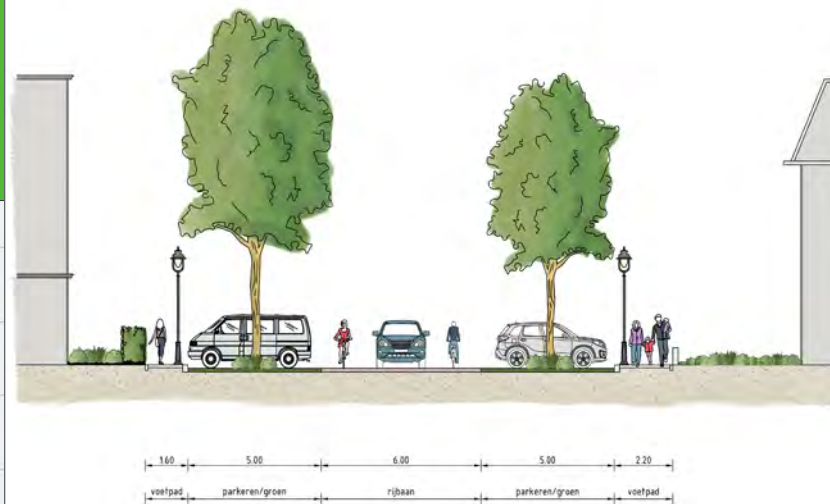
Auto verkeer deelt tussen de Cromvlietkade en de Penninglaan aan de noordzijde de weg met de fietser. Dit is vormgegeven als fietsstraat. Om een passende aansluiting te maken is daarom een deel de Penninglaan opgenomen in het plangebied.





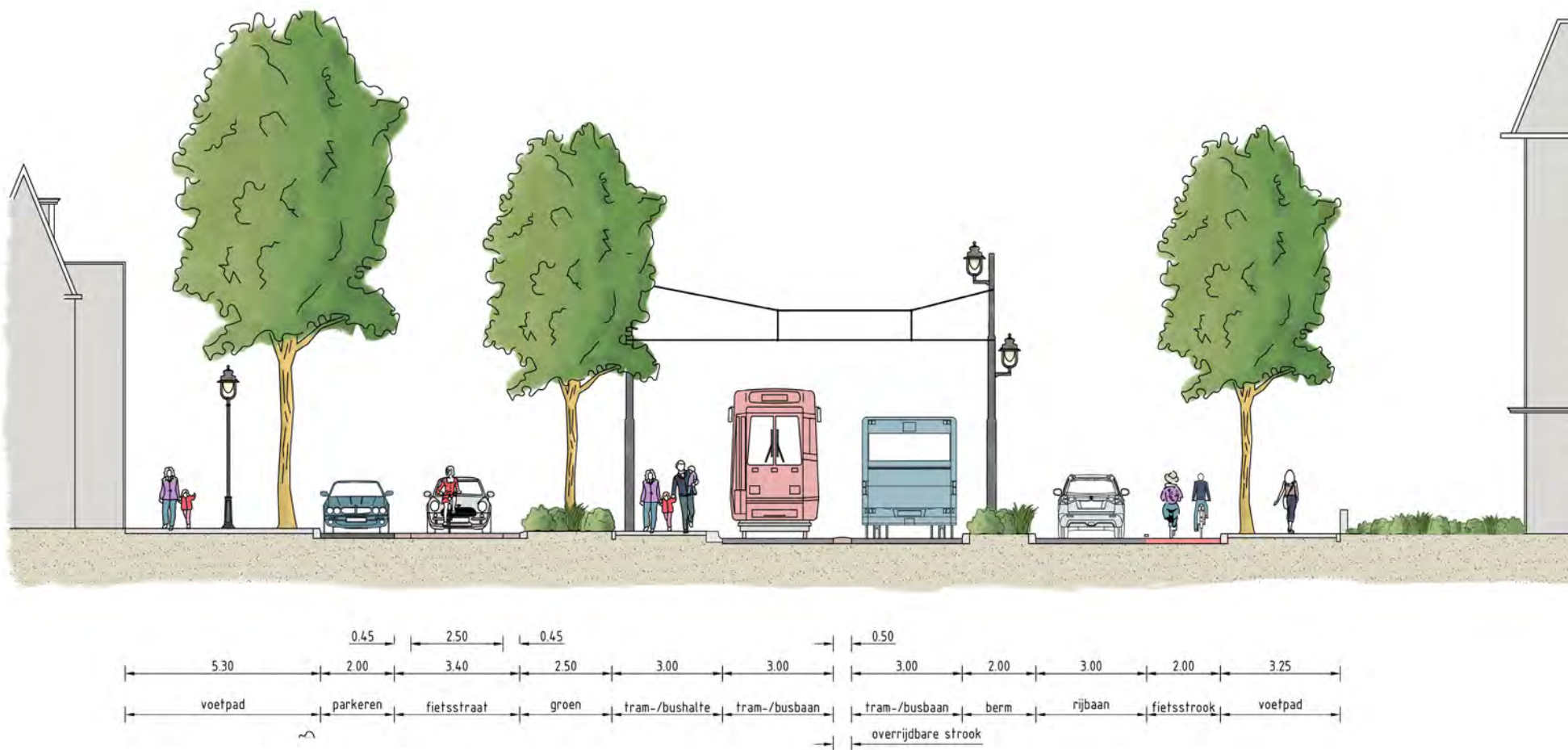
## 7.2 Toelichting schetsontwerp

Dwarsdoorsnede D - Penninglaan



## 7.2 Toelichting schetsontwerp

Dwarsdoorsnede C - ter plaatse van tram-/bushalte Geestbrug





## 7.2 Toelichting schetsontwerp

### Klimaatadaptatie

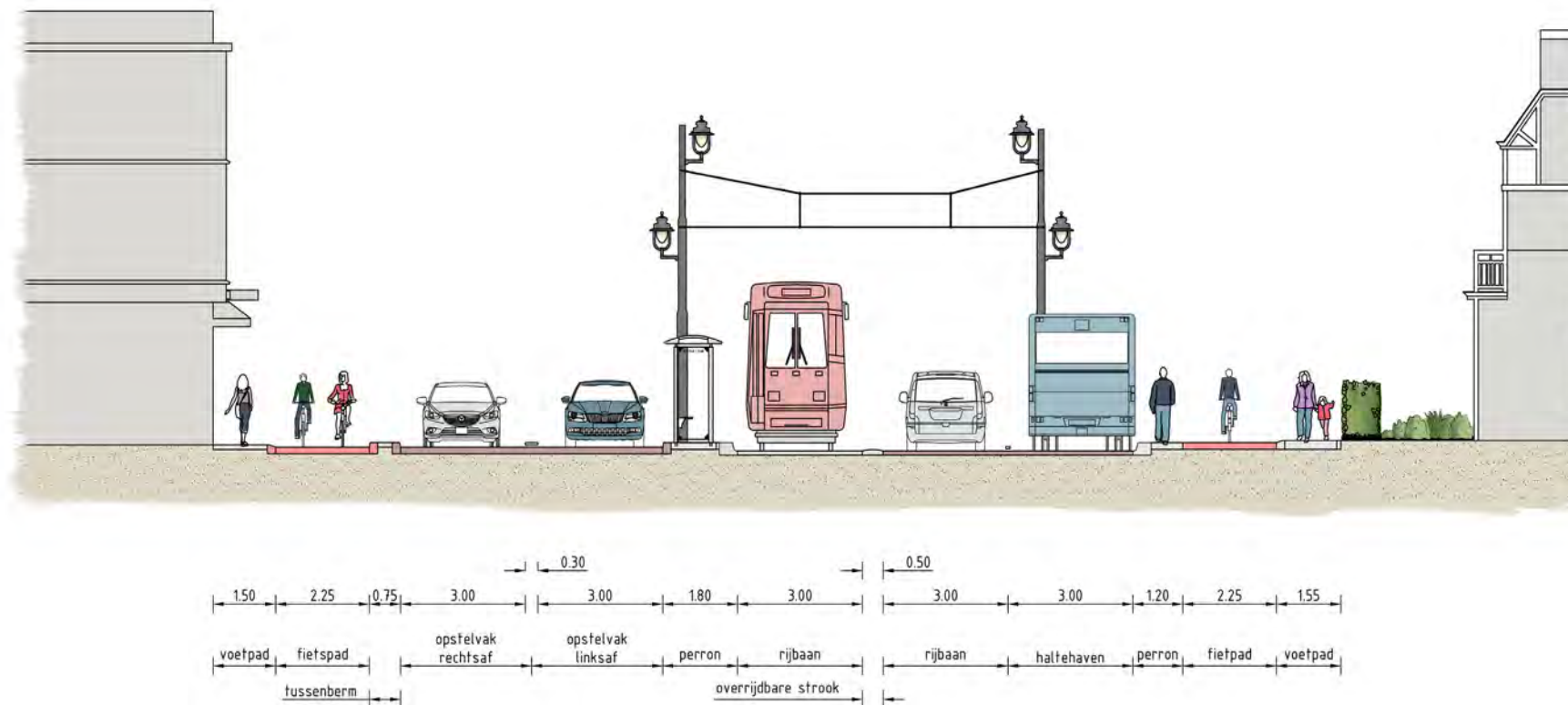
De wens voor klimaatadaptief inrichten van de straat is zowel door de bewoners in de meedenkgroep geuit als door de meedenkers via het online platform. Daarbij past deze wens in het beleid van de gemeente, als ondertekenaar van het [Convenant Bouwadaptief](#). Klimaatadaptieve maatregelen inpassen vraagt vanaf het begin om een integrale benadering van verhouding tussen verharding en groen, infiltratiemogelijkheden, dagelijks gebruik en leefbaarheid nu en straks.

De breedte van de straat is echter beperkt en daarmee de druk op de openbare ruimte groot. Er is bijvoorbeeld geen ruimte voor een groene trambaan of een volwaardige bomenrij in het midden van de weg. Het groen en het parkeren komt in dezelfde zone te liggen. Dit betekent dat de ondergrond passend moet zijn voor groen, en ruimte voor auto's gemaakt moet worden. Wordt het parkeren met af en toe een boom of gaan we uit van een groenstrook met af en toe een parkeervak?



## 7.2 Toelichting schetsontwerp

Dwarsdoorsnede A - ter plaatse van bushalte Haagweg



## 7.2 Toelichting schetsontwerp

### **Bomen en beplanting tegen hitte en voor verbetering biodiversiteit.**

De Geestbrugweg heeft een Noord-noordoost zijde en een Zuid-zuidwest zijde, voor het gemak spreken we in dit stuk over de Noordzijde (Cromvliet kant) en Zuidzijde (Leeuwendaal kant). We kiezen voor het plaatsen van iets meer bomen en grotere boomspiegels aan de Noordzijde dan aan de Zuidzijde met twee redenen: enerzijds vanwege de aansluiting op het groen in de zijstraten en anderzijds de ligging in relatie tot de bezonning. Er valt aan de noordzijde van de weg meer zon wat deze zijde meer doet opwarmen in de hete zomermaanden. Deze hitte straalt uit op de hele straat. De bomen aan noordzijde kunnen de hitte voor het hele gebied beter opvangen, door meer schaduw te geven.

Naast de bomen dragen de plantvakken en boomspiegels met beplanting bij aan verkoeling van het gebied en aan biodiversiteit. De zijstraten Bilderdijklaan en Da Costalaan hebben een brede

opening en ruimte voor groen. Hierop aansluiten met extra groenvakken en bomen op de Geestbrugweg heeft een positief effect op de hele straat.

Bewoners kunnen gestimuleerd worden om hun voortuinen klimaatadaptief in te richten. De Geestbrugweg heeft veel statige panden met ruime voortuinen: deze zijn aan de Zuidzijde tussen de 4,5 en 6 m diep en aan de Noordzijde zo'n 3,5m diep.

Met name aan de Zuidzijde bieden de tuinen voldoende ruimte voor (kleine) bomen. Vanuit de gemeente kan dit gestimuleerd worden, door te adviseren over het verwijderen van verharding en door kleine bomen uit te delen die men in de eigen tuin kan planten.



## 7.2 Toelichting schetsontwerp

### Open verharding tegen wateroverlast en droogte

Vanaf de Prins Hendriklaan tot aan de Penninglaan de parkeervakken als groen parkeren uitvoeren. Hiermee beantwoorden we de vraag van de bewoners voor meer groen, wateropname en minder hittestress. De ontwikkelingen op het gebied van groen parkeren zijn nog in volle gang en er zijn veel voorbeelden van oude situaties die niet “werken”. Deze bieden te weinig groen of zijn modderig. Een veel gehoord bezwaar is dat de toplaag dichtslibt en daardoor niet meer infiltreert. Bij de afdelingen beheer en groenvoorziening is vaak nog (te) weinig bekend over het onderhoud van groen parkeren.



Deze kennis en ervaring moet opgedaan worden door het in praktijk te brengen. Met het juiste systeem wordt ook een intensief gebruikt parkeervak groen en het onderhoud is beperkt. Ook is het dichtslibben met de juiste opbouw met een substraat onderlaag en graspakket tussen de open stenen, niet meer nodig. Bij de herinrichting van de straat wordt groen parkeren direct als uitgangspunt genomen: auto's komen in de groenzone, en niet andersom. Het profiel en de afwatering van een straat wordt bij natuurlijke infiltratie en groen parkeren anders gelegd dan bij een traditionele opzet met goten en putten.



## 7.2 Toelichting schetsontwerp

Ook de ondergrond moet voldoende voorzien zijn van water bufferend materiaal in plaats van de standaard puin ondergrond die geen water doorlaat.

Bijkomend voordeel van een goed substraat onder de parkeervakken is dat het tijdens hete en droge zomers nog lang voor verdamping zorgt en zo hitte tegengaat. Ook kunnen omringende groenvakken en boomvakken via de parkeervakken met elkaar verbonden worden, zelfs onder een oprit of toegangsstraat door, zodat natuurlijke ondergrondse systemen elkaar versterken en voeden. Dit komt de kwaliteit van het groen en de bomen ten goede. Bij goede toepassing van een goede substraatlaag kunnen bij vervanging van de riolering kosten bespaard worden. Wat het exacte effect is op overige ondergrondse kabels en leidingen en riolering moet nader onderzocht worden.



**MEER AANDACHT  
VOOR DE LEEFBAARHEID**



## 7.2 Toelichting schetsontwerp

### Parkeren

In het plangebied zijn op dit moment ca. 121 parkeerplekken. Wanneer de weg opnieuw wordt ingericht moeten de parkeerplekken voldoen aan de nieuwe norm en afmetingen. Daarmee komen bij iedere wijziging plekken te vervallen, zonder dat er werkelijk parkeerruimte verdwijnt. Om zo veel mogelijk parkeerruimte te realiseren binnen hetzelfde oppervlak werken we met langsparkeren zonder belijning tussen de vakken. Zo passen meer auto's achter elkaar op hetzelfde oppervlak. Lange parkeervakken werken met deze opzet beter dan veel korte vakken.

Door de bomen zo veel mogelijk te koppelen aan de oversteekplekken, maken we zo goed mogelijk gebruik van de schaarse ruimte. Om toekomstbestendig te zijn zal in de aanleg van nieuwe parkeervakken rekening gehouden worden met laad voorzieningen voor elektrische voertuigen.

Alle plekken moeten worden voorbereid, zodat opschalen naar meer laadplekken eenvoudig is. Hoeveel plekken direct worden voorzien van een laadpaal, wordt nader vastgelegd. We willen het merendeel van de parkeerplekken uitvoeren als groen parkeren met een goede onderlaag voor natuurlijke infiltratie. De uitstapstrook is daarbij verhard, om mensen die slecht ter been zijn goed te faciliteren.

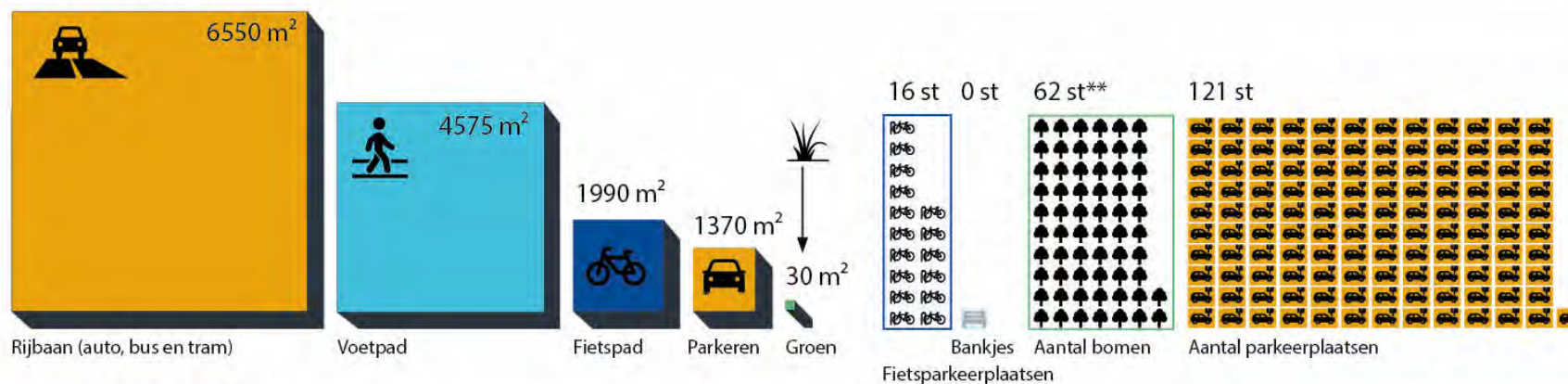
*HOUD HET  
TOEGANKELIJK  
VOOR IEDEREEN*



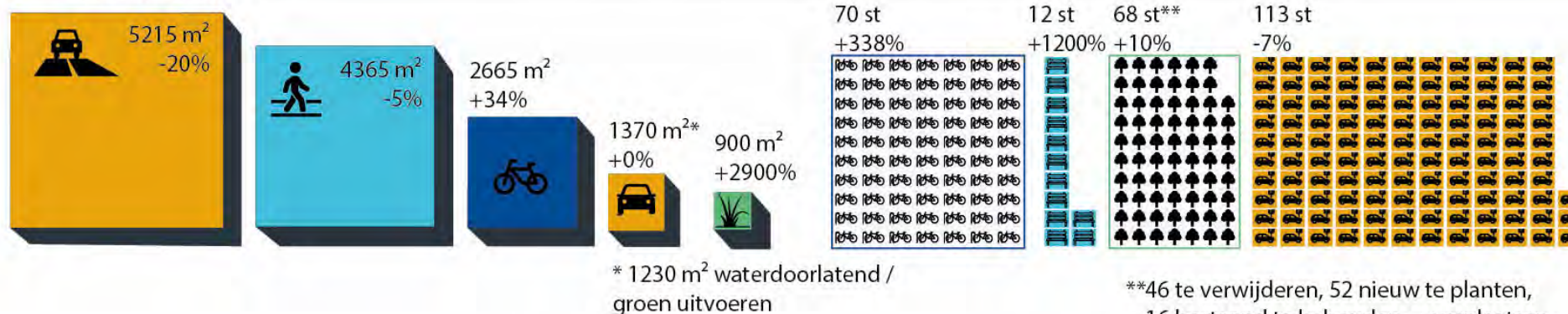
## 7.2 Toelichting schetsontwerp

### Ruimtebeslag bestaande en nieuwe situatie

#### Huidige situatie



#### Nieuwe situatie



\*\*46 te verwijderen, 52 nieuw te planten, 16 bestaand te behouden, verplaatsen bestaande bomen nog te onderzoeken

## 7.3 Afstemming interne organisatie

Het ontwerp is in nauw overleg met de ambtelijke organisatie en externe stakeholders tot stand gekomen. Binnen de gemeente Rijswijk zijn meerdere sessies georganiseerd met de inhoudelijke vakdisciplines zoals groen, parkeren, verkeersveiligheid, geluid enzovoorts. Het ontwerpproces is onderverdeeld in 3 fases. Per fase is een ateliersessie georganiseerd om de eisen en wensen verder aan te scherpen en om belangrijke ontwerpkeuzes te maken.

De aller eerste bijeenkomst heeft 25 augustus plaatsgevonden. Het doel van de eerste sessie was bedoeld om het gehele projectteam bij te praten waar we naar toe wilden en wat al reeds bekend was uit de pre-verkenning. Het resultaat van de eerste bijeenkomst was een kader te formuleren dat als leidraad is gebruikt voor de gesprekken met de omgeving en het ontwerpproces. Tijdens deze sessies zijn relevante beleidsuitgangspunten, bestuurlijke uitgangspunten, richtlijnen en beheer eisen in kaart gebracht. Daarnaast zijn ook alle specifieke

aandachtspunten van de drie deelgebieden geïnventariseerd.

Tijdens de tweede sessie op 18 oktober zijn de verschillende inrichtingsvarianten gepresenteerd om richting te geven aan de uitwerkingsfase van het schetsontwerp. De principe keuzes zoals hoe om te gaan met parkeren, langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer zijn op basis van de inrichtingsvarianten gekozen. De beschikbare ruimte is beperkt en de aantal functies en modaliteiten conform alle richtlijnen en wensmaten faciliteren is niet mogelijk. Om toch tot een afgewogen alternatief te komen zijn 6 principe oplossingen in beeld gebracht voor de Geestbrugweg. Tijdens de sessie zijn alle voor- en nadelen bediscussieerd en is geconcludeerd dat een alternatief met vrijliggende fietspaden het best past bij de ambities en wensen van de gemeente.



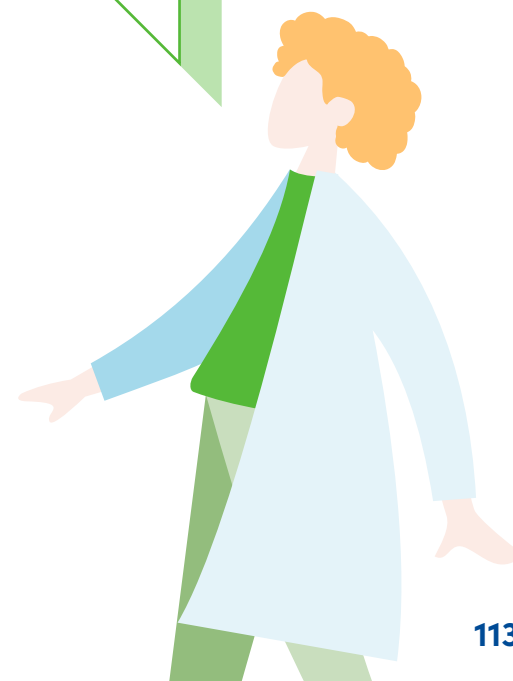


## 7.3 Afstemming interne organisatie

In het eerste kwartaal is de uitwerking van het schetsontwerp gedeeld met de interne organisatie en besproken per discipline. De opgehaalde verbetervoorstellen zijn meegenomen in het schetsontwerp. Met name de wijze hoe omgegaan moet worden met groen, fietsverkeer, voetgangersstromen, oversteekvoorzieningen zijn op basis van deze opmerkingen geactualiseerd.

Met de externe stakeholders zoals Metropool regio Rotterdam Den Haag, HTM, Provincie Zuid Holland, gemeente Leidschendam-Voorburg, gemeente Den Haag is een vergelijkbaar proces gehanteerd waarbij de stakeholders per ontwerpfase zijn geïnformeerd over de stand van het ontwerp. Deze momenten zijn ook gebruikt om ontwerptechnische eisen op te halen voor zover dat nodig was.

**ER WORDEN VEEL  
VERSCHILLENDE  
GESPREKKEN MET  
VERSCHILLENDE  
PARTIJEN GEVOERD**



## 7.4 Uitwerking Schetsontwerp Variant met tram

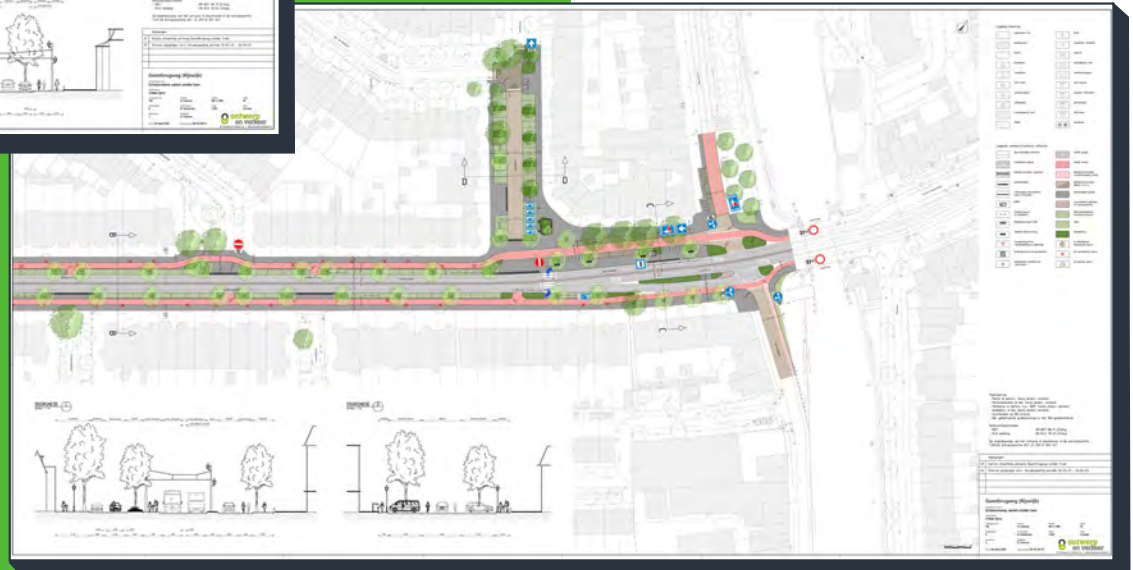
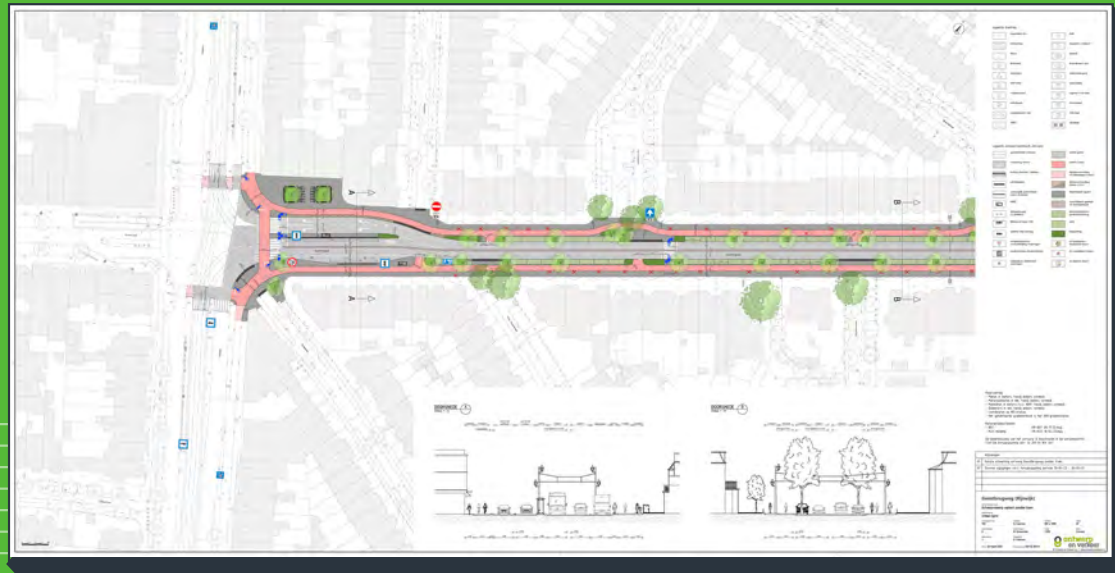


### Download bestand

De technische uitwerking van het schetsontwerp is een groot bestand. Om deze goed te kunnen bekijken kunt u het beste de originele pdf downloaden via [samen.rijswijk.nl](https://samen.rijswijk.nl).



## 7.4 Uitwerking schetsontwerp Variant zonder tram



### Download bestand

De technische uitwerking van het schetsontwerp is een groot bestand. Om deze goed te kunnen bekijken kunt u het beste de originele pdf downloaden via [samen.rijswijk.nl](https://samen.rijswijk.nl).



# 8 Herenstraat

## 8.1 Verkenning mogelijke varianten

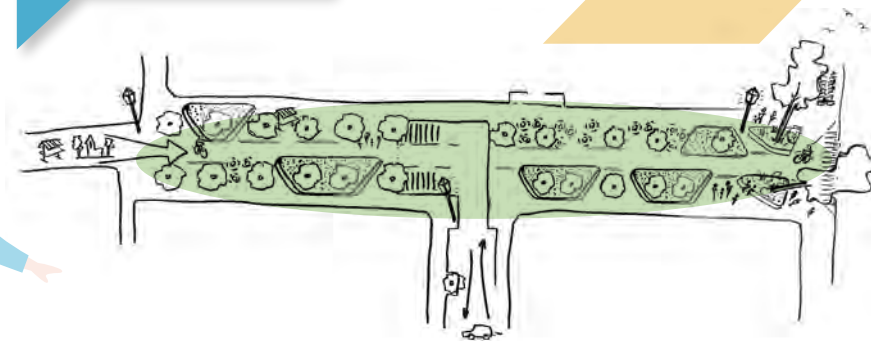
Er is een aantal varianten verkend, om de hoeken van het speelveld te bepalen en over te brengen aan de diverse betrokkenen. Zo zie je snel wat de voordelen en nadelen zijn van scherpe keuzes en het is een mooie manier om het gesprek aan te gaan.

We werken in deze varianten met een duidelijke zonering binnen het gebied, weergegeven met de kleuren blauw en groen. In de blauwe zones ligt de focus op verplaatsen, autoverkeer en parkeren, goed toegankelijk voor auto's, scooters en fietsers. In de groene zone ligt de focus op verblijven, hier is meer ruimte voor groen, zitjes en terrassen. Hiermee geef je een kwaliteitsimpuls aan de winkelstraat, zodat mensen prettiger en langer zullen verblijven. De huidige Herenstraat kun je zien als volledig blauw, focus op parkeren en auto's. Voor sommigen is het droombeeld een volledig groene zone, maar voor anderen is dat eerder een schrikbeeld.



**HELEMAAL  
AUTOVRIJ?**

**NU: FOCUS OP  
PARKEREN EN  
VERPLAATSEN**





## 8.1 Verkenning mogelijke varianten

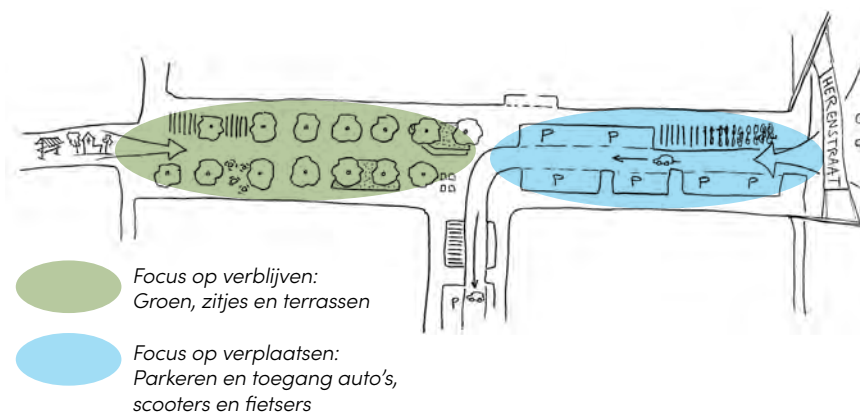
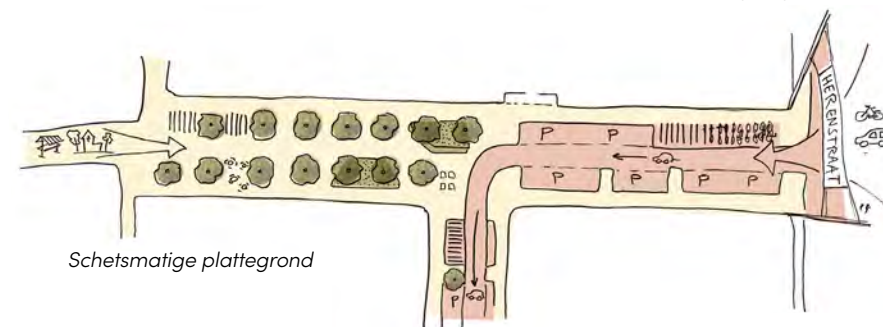
### Variant 1: Entree en parkeren Haagweg

In de eerste variant, of scenario, wordt de Herenstraat een éénrichtingsweg, vanuit de Haagweg in de richting van de Willemstraat. De functies verplaatsen (en parkeren) en verblijven zijn hier duidelijk gescheiden in twee zones; Aan de kant van de Haagweg overheerst het verkeer en parkeren. Na de kruising met de Willemstraat wordt het een voetgangersgebied met zitjes, veel groen en fietsers te gast. De entree vanaf de Haagweg nodigt vooral uit door de auto toegankelijkheid, een banner, verlichting of fysieke poort zou duidelijk kunnen maken dat er een gezellige winkelstraat achter schuil gaat.

**DE RUIMTE IS VERDEELD IN  
"ZONES", FOCUSGEBIEDEN WAAR  
ENERZIJD VERBLIJVEN EN  
ANDERZIJD VERPLAATSEN  
CENTRAAL STAAN**



Impressie van de entree van de Herenstraat vanaf het kruispunt op de Haagweg



## 8.1 Verkenning mogelijke varianten

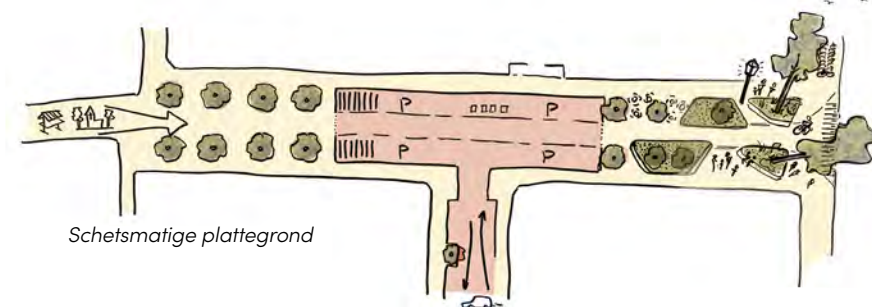
### Variant 2: Groene entree en voetgangerszone

Bij deze variant heeft de entree van de Herenstraat bij de kruising met de Haagweg een groene uitstraling met zitjes en plaatselijk een terrasje. De sfeer rondom de kerk wordt doorgetrokken naar de Herenstraat aan de andere kant. Het autoverkeer gaat heen en terug via de Willemstraat, doorgaand autoverkeer is in deze variant geheel afgesloten. Doorgaand fietsverkeer blijft mogelijk. Voor de toegankelijkheid kan de Willemstraat verbreed worden door het dwarsparkeren te veranderen in langsparkeren. Links en rechts van de toegang vanaf de Willemstraat is ruimte voor het parkeren van de auto op de Herenstraat zelf.

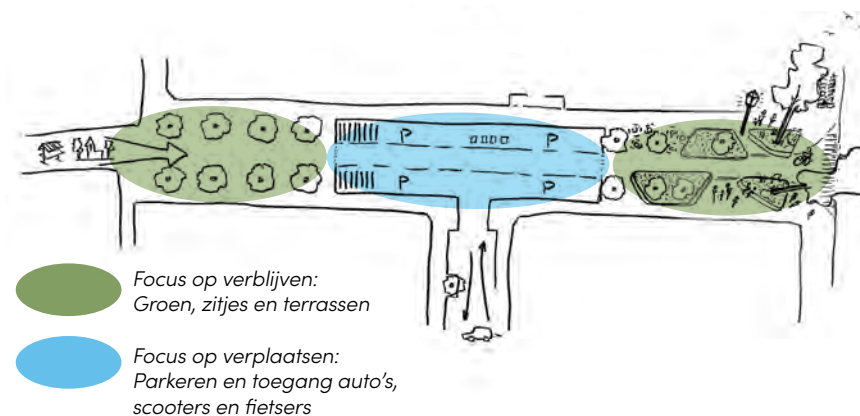
**DE RUIMTE IS VERDEELD IN  
"ZONES", FOCUSGEBIEDEN WAAR  
ENERZIJD VERBLIJVEN EN  
ANDERZIJD VERPLAATSEN  
CENTRAAL STAAN**



Impressie van de entree van de Herenstraat vanaf het kruispunt op de Haagweg



Schetsmatige plattegrond



Focus op verblijven:  
Groen, zitjes en terrassen

Focus op verplaatsen:  
Parkeren en toegang auto's,  
scooters en fietsers

## 8.1 Verkenning mogelijke varianten

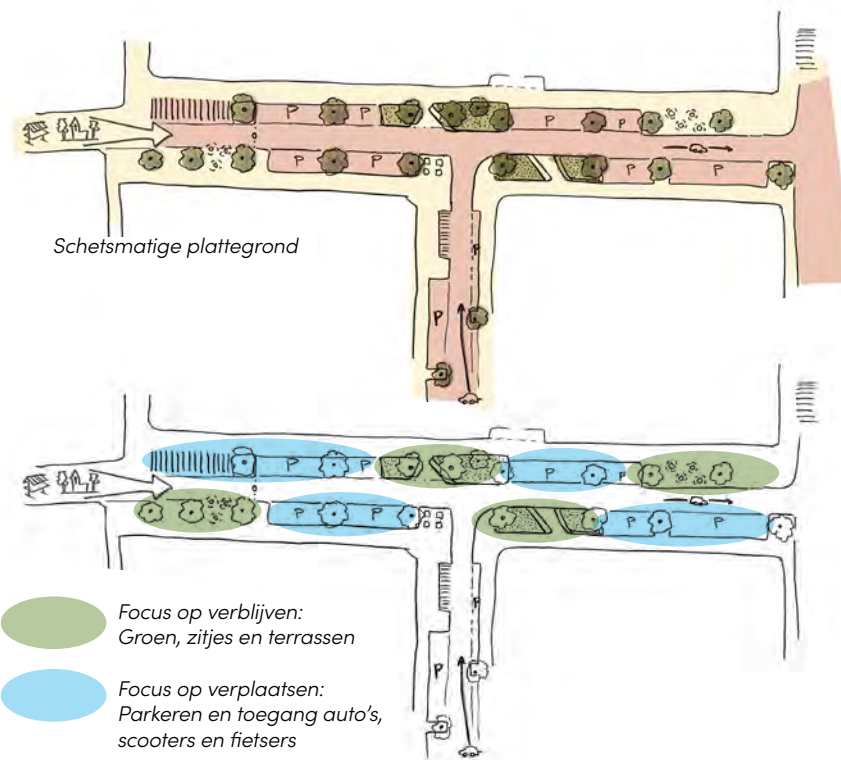
### Variant 3: Mix verblijven en verplaatsen

In de derde variant is sprake van éénrichtingsverkeer vanaf de Willemstraat naar de Haagweg. Deze variant is qua zonering een mix van 1 en 2. Groene plekken en terrassen of bankjes worden afgewisseld door parkeerplaatsen voor auto's, scooters en fietsers. Door de verblijfsplekken helder uit te voeren en op de juiste plek te plaatsen, geeft dit sfeer aan de straatruimte voor het parkeren van de auto op de Herenstraat zelf.

DE RUIMTE IS VERDEELD IN  
"ZONES", FOCUSGEBIEDEN WAAR  
ENERZIJDs VERBLIJVEN EN  
ANDERZIJDs VERPLAATSEN  
CENTRAAL STAAN



Impressie van de entree van de Herenstraat vanaf het kruispunt op de Haagweg





## 8.2 Toelichting schetsontwerp

### Verkeer, bereikbaarheid en verkeersveiligheid

We beginnen met de kansen die wij zien voor een betere verkeersafwikkeling en veiligheid. De opdracht de straat in te richten als eenrichtingsverkeer voor autoverkeer biedt kansen om de verkeersbewegingen te beperken en de veiligheid te vergroten. Er ontstaat meer ruimte voor langzaam verkeer, de fietser en voetganger.

Eénrichtingsverkeer vanuit de Willemstraat in de richting van de Haagweg is de beste optie. Het komt de doorstroming op het kruispunt met de Haagweg ten goede. Parkeren zal beter gespreid moeten worden door de aangepaste routing. Wat de invloed is van deze wijziging op de aanrijstraten Willemstraat, Emmastraat en Lindelaan en Laan van Hofrust zal onderzocht moeten worden evenals de parkeerbalans in de wijk. Het interne onderzoek naar de parkeersituatie (2021) laat zien dat er ruimte is voor het wegnemen van parkeerplekken.



- 1** Eenrichtingsverkeer richting Haagweg verbetert de doorstroom op de kruising Haagweg en er komt meer ruimte vrij.
- 2** Parkeren van auto's alleen langs de doorgaande rijbaan, ten behoeve van de veiligheid en doorstroom van het verkeer. Daarnaast komen er twee ruime fietsparkeerclusters.
- 3** Laden & lossen loskoppelen van de rijbaan, ten behoeve van de veiligheid en doorstroom langs de doorgaande route. Vrachtwagens binnen venstertijden en een vaste pick-up parkeerplaats voor kleinere leveranciers gedurende de dag.
- 4** Schuin parkeren bevordert de veiligheid, stimuleert de automobilist de juiste rijrichting te gebruiken en maakt een smallere rijbaan mogelijk.
- 5** Verblijfsplekken en groen als bufferzone tussen voetpad en fietsroute, functies clusteren in groene pockets.



## 8.2 Toelichting schetsontwerp

Er komt op de Haagweg extra ruimte vrij, doordat de afslag voor de Aldi verdwijnt. Deze ruimte komt ten goede aan parkeren voor fietsen en een ruimere opstelplek voor laden en lossen voor de Aldi. De voetgangersoversteek richting de Geestbrugweg wordt korter door het verdwijnen van de extra rijbaan. Ook de Willemstraat en Herenstraat kunnen iets versmald worden omdat er geen passerend verkeer meer is. Op de kop van de Herenstraat aan de Haagweg komt ruimte vrij, omdat er alleen uitgaand verkeer wordt opgesteld.

Het parkeren komt alleen te liggen langs de doorgaande weg, wat een verbeterde veiligheid moet opleveren voor voetgangers en fietsers. Daarmee wordt het deel Herenstraat links van de Willemstraat tot aan de kerk autoluw, passend bij de branchering “couleur locale” en aansluitend op de sfeer rondom de kerk. Er ontstaat meer ruimte voor groen en meer ruimte voor de bezoeker om te verblijven en ontmoeten, waardoor een prettig verblijfsklimaat ontstaat.



Fietsers mogen door dit autoluwe deel van de Herenstraat richting de Kerklaan. Op dit autoluwe deel wordt slechts beperkt verkeer toegelaten voor laden en lossen, bij voorkeur binnen venstertijden. Bewoners en ondernemers van dit deel van de Herenstraat kunnen mogelijk ook toegang krijgen onder voorwaarden, bijvoorbeeld na sluitingstijd of in bijzondere gevallen, zoals een verhuizing.

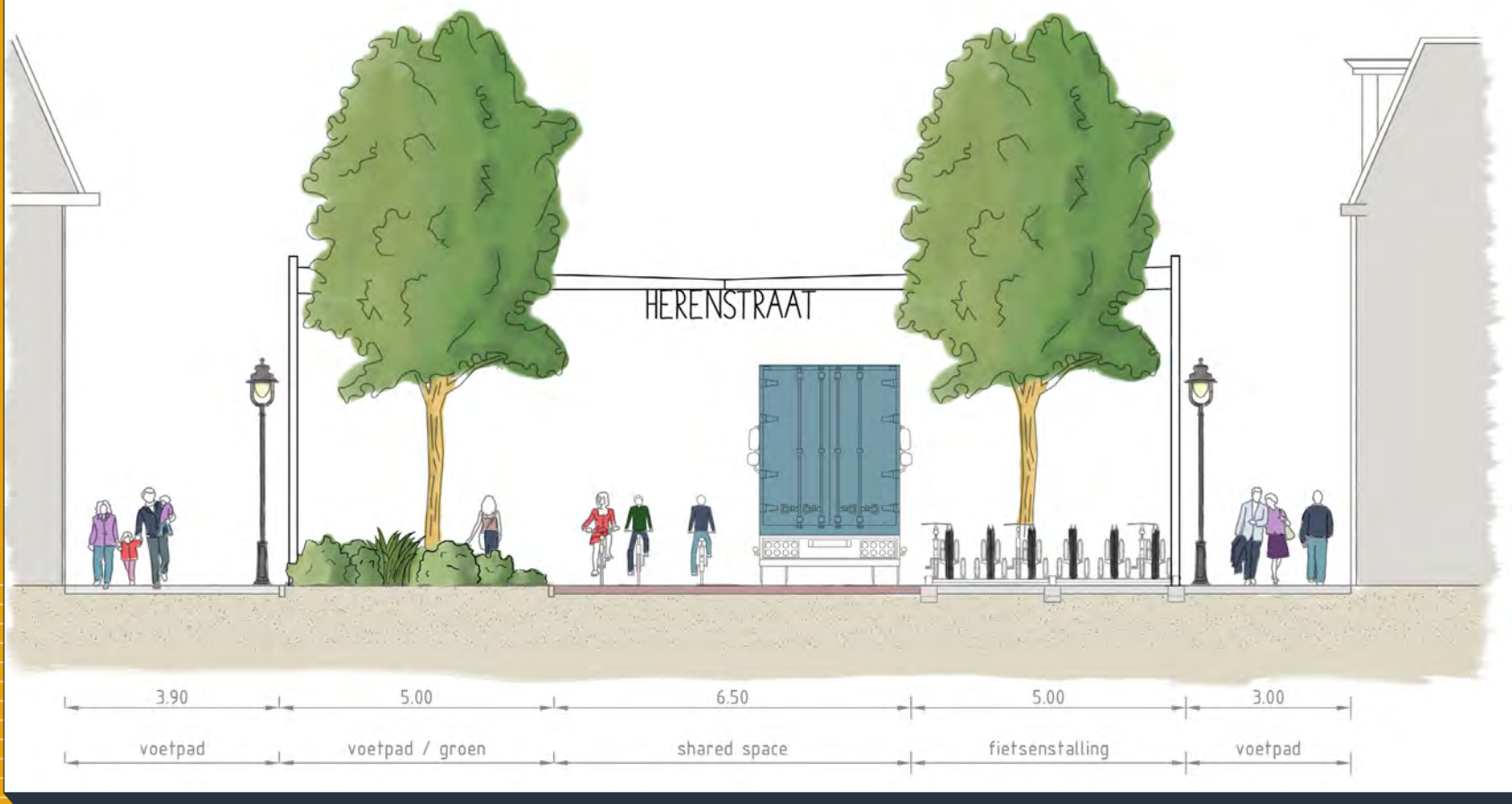


## 8.2 Toelichting schetsontwerp



## 8.2 Toelichting schetsontwerp

Dwarsdoorsnede B - smal deel van de Herenstraat



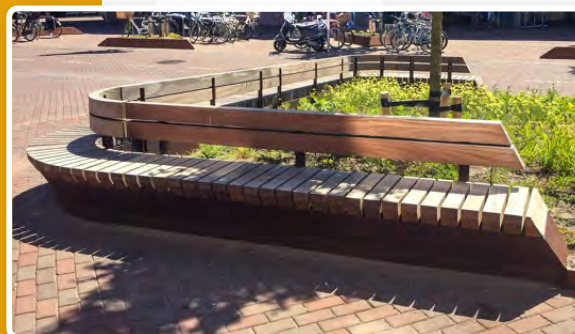


## 8.2 Toelichting schetsontwerp

### Groen en verblijfskwaliteit

Bij de entree van de Herenstraat aan de Haagweg komt openbare ruimte beschikbaar als de tunnel wordt gesloten. Vooral op de hoek bij de Aldi is die ruimte ook echt nodig voor een goede doorloop. Om verrommeling te voorkomen en de entree een groene uitstraling te geven, komen hier verhoogde groenbakken met een zitrand. In deze groenbakken komen vaste planten met een stevig karakter, opgewassen tegen de intensiteit van de Haagweg. Men kan er even zitten met een zware boodschappentas of een broodje uit de supermarkt en de verhoogde bakken vervuilen minder snel dan “perkjes” met groen.

De linksaf strook voor de Aldi komt vrij door het eenrichtingsverkeer, ook hier komt dus meer ruimte vrij. Deze extra ruimte wordt ingericht met fiets parkeren en rondom een haag, een herkenbaar groen element op de Haagweg. Door lage klassieke lantaarns te plaatsen krijgt de entree een vleugje



Oud Rijswijk tussen de drukte en hoge gebouwen.

In de rest van de Herenstraat wordt het bestaande groen, voornamelijk bomen, behouden en versterkt door waar mogelijk vaste planten rondom de boom te plaatsen. Deze groen pockets met bomen en beplanting worden herkenbare plekken door de afwijkende ondergrond: we denken aan een “half verharding” die water doorlatend is. Dit kan fijn grind zijn, schelpen of een gravel achtige ondergrond, duidelijk te onderscheiden is ten opzichte van de klinkers op de weg en de stoep.



## 8.2 Toelichting schetsontwerp

Deze pockets worden voorzien van bankjes, geven ruimte aan een flexibel terras of maken een aantrekkelijke plek om de fiets te stallen. De terrassen zijn kleinschalige, open terrassen met los meubilair, begrenzing door plantenbakken (a la MAXIMO) is toegestaan mits goed onderhouden door de ondernemer zelf.

Dichte of permanent overdekte terrassen zijn niet toegestaan. Zomers zijn parasols en los meubilair toegestaan. 's Winters moeten de terrassen bij weinig tot geen gebruik verkleinen om het straatbeeld sfeervol te houden. Dit geeft ruimte en flexibiliteit in gebruik, om evenementen zoals de ijsbaan of wintermarkt ruimte te geven.

Verlichting wordt aangepast naar de schaal van de voetganger door het plaatsen van klassiek lantaarns op het voetpad en in het autoluwe deel van de Herenstraat. De verlichtingsmasten kunnen boven de autoweg behouden blijven voor hoofdverlichting en om seizoensverlichting tussen te hangen.



Groen pocket – verblijfsplek

## 8.2 Toelichting schetsontwerp

### Parkeren en laden & lossen

De Herenstraat heeft op dit moment meer ruimte voor auto's dan voor mensen en dat heeft invloed op de verblijfskwaliteit en uitstraling van het geheel. De verblijfskwaliteit moet omhoog, maar met behoud van voldoende bereikbaarheid. Deze bereikbaarheid is tweeledig, enerzijds voor bezoekers van de winkels, anderzijds voor de ondernemers en bewoners.

We richten speciale plekken in voor laden en lossen, die goed bereikbaar zijn (binnen venstertijden) en toegankelijk voor de ondernemers. Er komt een goed toegankelijke parkeerplek midden in het gebied voor busjes en andere snelle pick-ups gedurende de hele dag (ook buiten de venstertijden).

De Herenstraat tussen de Willemstraat en de versmalling richting de Kerklaan is nu een doodlopende parkeerhaven. Deze parkeerruimte neemt veel ruimte in beslag en is slecht toegankelijk.



Gevolg is zoekend autoverkeer dat op de hoek Willemstraat vastloopt, kerende auto's die de fietsers over het hoofd zien. Waardoor fietsers op hun beurt de stoep pakken wat voor wandelaars weer tot een onveilige en onduidelijke situatie leidt. Om de Herenstraat veiliger en prettiger te maken stellen we voor dat deze parkeerplekken voor bezoekers verdwijnen.

Er wordt alleen geparkeerd langs de hoofdrijbaan, de parkeerruimte langs de Willemstraat en op de Herenstraat vanaf de Willemstraat tot aan de Haagweg blijven behouden. Deze worden ingericht met schuine parkeerplekken in plaats van haaks, dit is ten gunste van de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers en het draagt bij aan het parkeergemak van de bestuurder.

## 8.2 Toelichting schetsontwerp

De rijbaan kan bij schuin parkeren smaller en men wordt automatisch de juiste kant op gestuurd, gedragsverandering naar eenrichtingsverkeer zal soepeler verlopen. Het fiets parkeren wordt uitgebreid en beter gefaciliteerd op belangrijke knooppunten. Een groot cluster komt aan het begin van het autoluwe deel en op de hoek van de Haagweg. De toegang vanaf de Haagweg wordt aantrekkelijker voor mensen die met het openbaar vervoer komen.

### Fietsparkeren

Parkeren van fietsen wordt op belangrijke kruispunten geplaatst in speciale pockets omringd door groen. Op de zaterdag kunnen deze stallingen eventueel bewaakt worden, zodat nog meer mensen met vertrouwen op de fiets kunnen komen. Daarnaast zijn er enkele kleinere voorzieningen (max 5 rekken) die los op de stoep geplaatst worden of tegen een groenvak aan geplaatst. Doelstelling is dat op de belangrijke plekken voldoende ruimte



beschikbaar is en dat er altijd een fietsenrek in het zicht is voor de snelle bezoeker te voorkomen.

De bomen krijgen merendeel een grotere boomspiegel. Zo voorkomen we dat men de fiets even snel tegen een boom zet en willen we wildstallen en verrommeling zo goed mogelijk voorkomen. Als laatste wordt onderzocht of een inpandige ruimte beschikbaar kan worden gesteld aan bewoners, waar tegen betaling een vaste plek gehuurd kan worden.

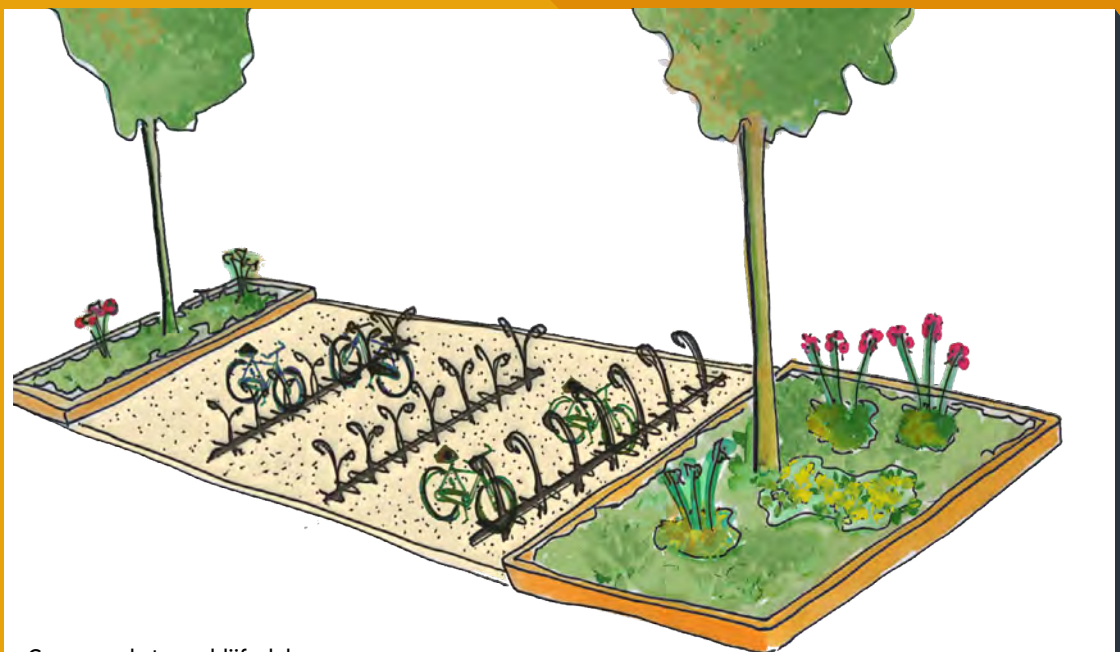
Deze fietsen staan dan niet meer op straat, zodat er rekken vrijkomen voor bezoekers.

Hoofdpunten op een rij:

- Stallen voor winkelbezoek midden in de Herenstraat;
- Stallen voor supermarkt bezoek op hoek Haagweg;
- Stallen voor OV gebruik op hoek Haagweg en aan de overkant op Geestbrugweg;
- Stallen voor bewoners (inpandig, nader te onderzoeken).



## 8.2 Toelichting schetsontwerp



Groen pocket - verblijfsplek

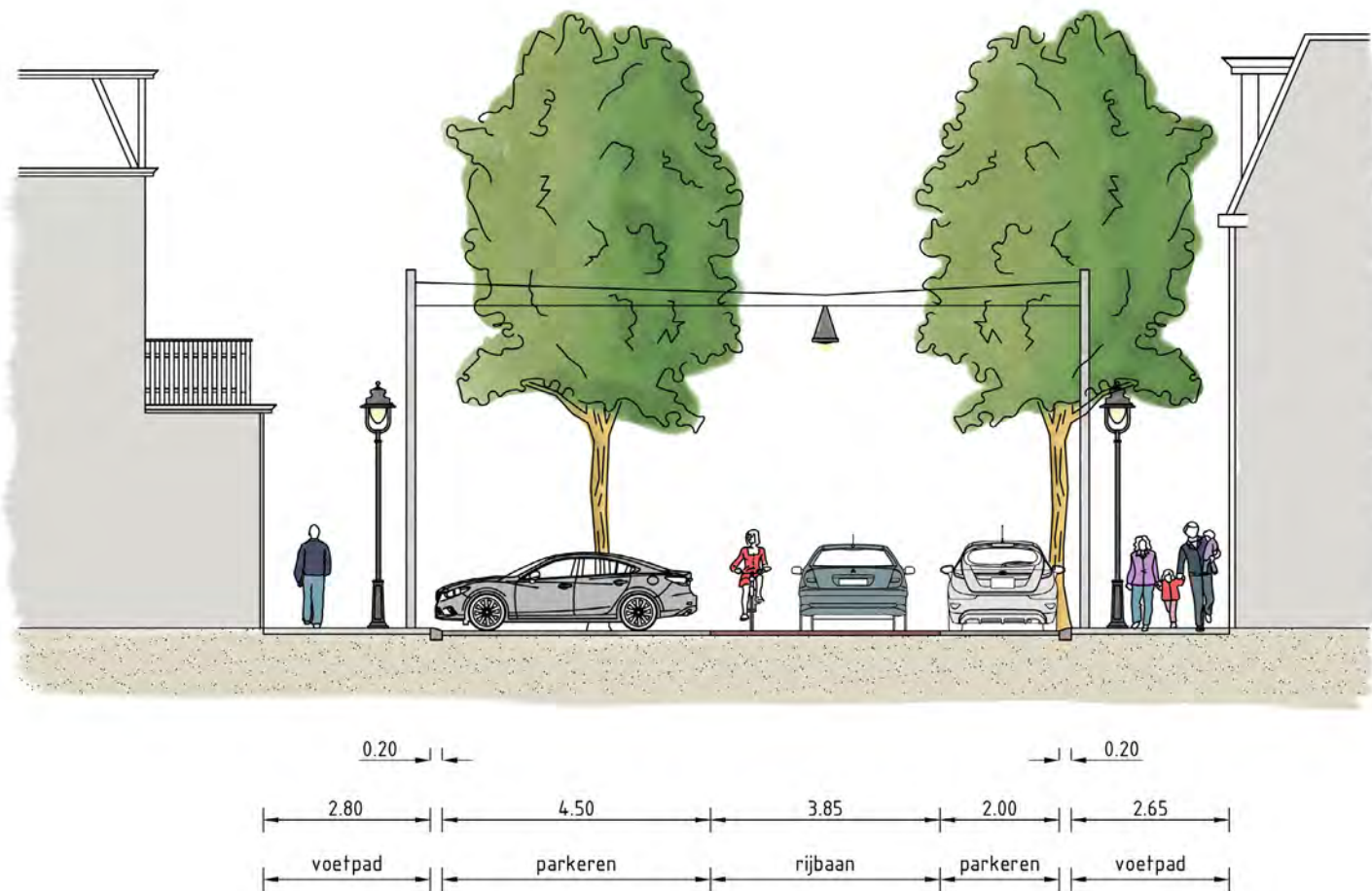


CityCard container tuintje

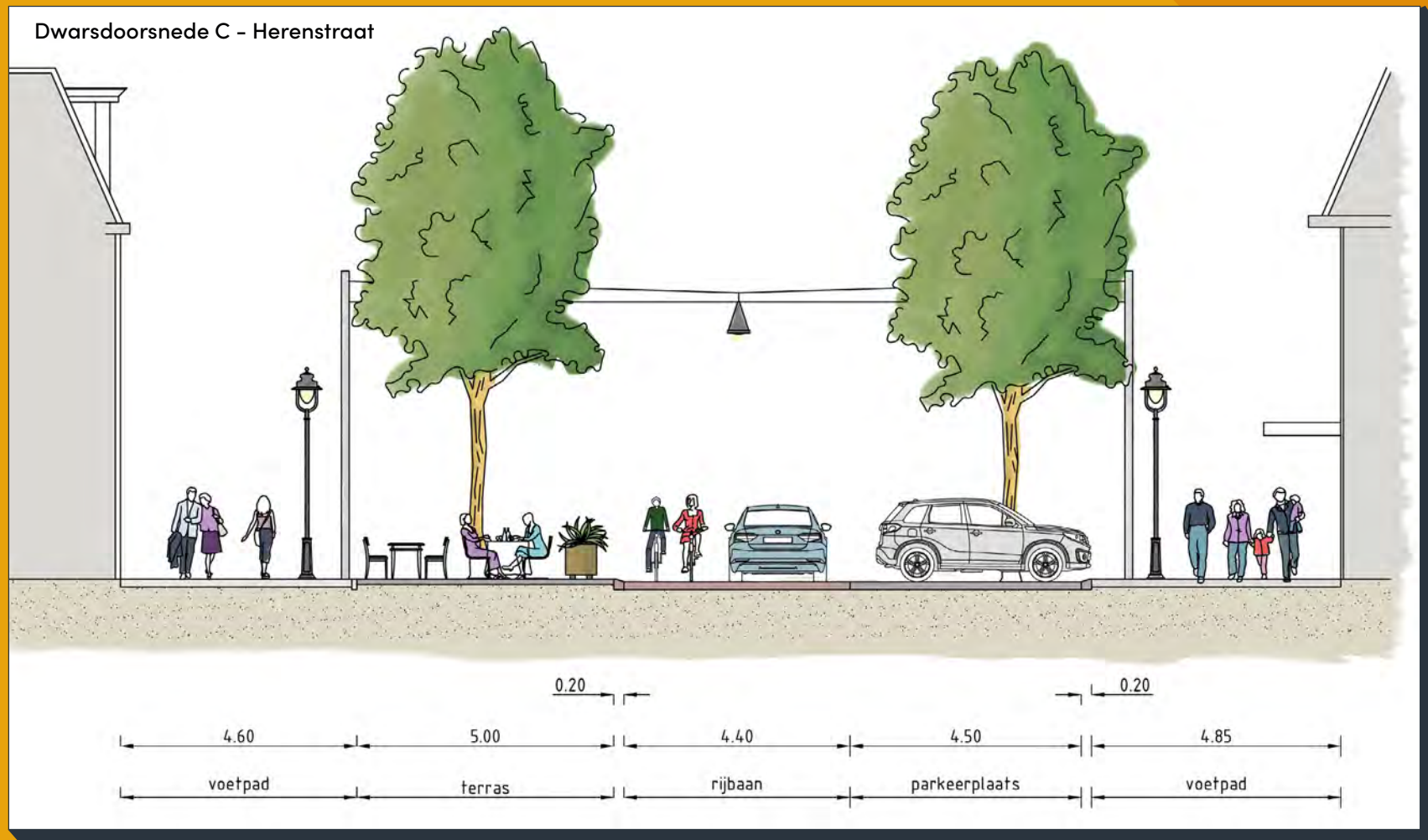


## 8.2 Toelichting schetsontwerp

Dwarsdoorsnede A - Willemstraat



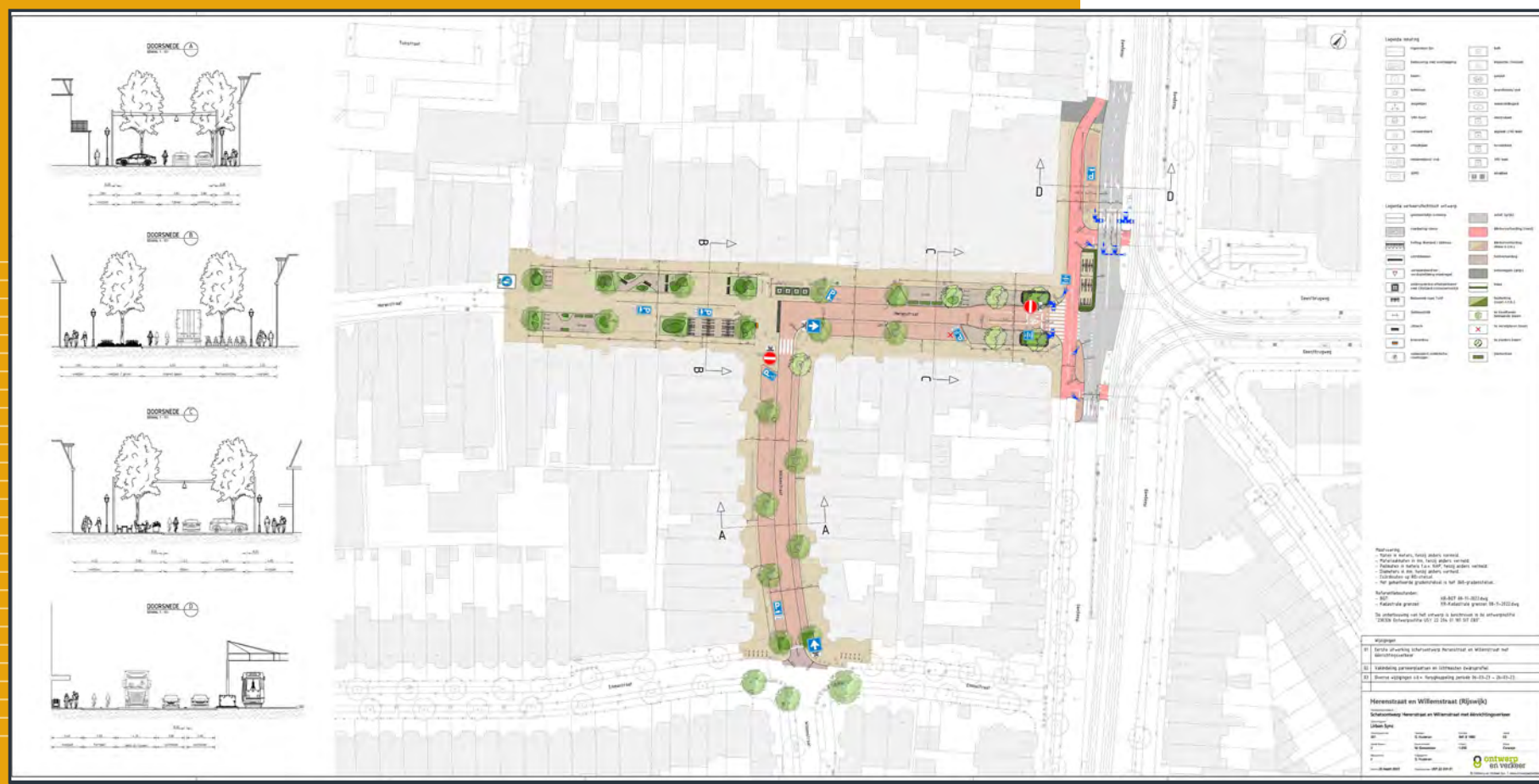
## 8.2 Toelichting schetsontwerp



## 8.3 Uitwerking schetsontwerp

## Download bestand

De technische uitwerking van het schetsontwerp is een groot bestand. Om deze goed te kunnen bekijken kunt u het beste de originele pdf downloaden via [samen.rijswijk.nl](https://samen.rijswijk.nl).





# 9 Haagweg

## 9.1 Toelichting schetsontwerp

### Geestbrugwegzijde: ruim baan voor de fietser

Op de Geestbrugweg komen, net als op de kop van de Herenstraat, bomen en lage planten in bakken met een verhoogde betonrand. Deze rand biedt ook een zitje voor kortdurend verblijf, om te wachten op de bus of gewoon even uitrusten.

Tussen de groen bakken komen enkele fietsnietjes, aan de overzijde komt een groter cluster met fiets beugels, omzoomd met een lage haag. Op beide hoeken van de Geestbrugweg met de Haagweg komt vooral veel ruimte ten goede aan de fietser. Het fietspad kan hier breder en de opstelplaatsen bij het stoplicht worden vergroot, wat de doorstroming en veiligheid ten goede komt.





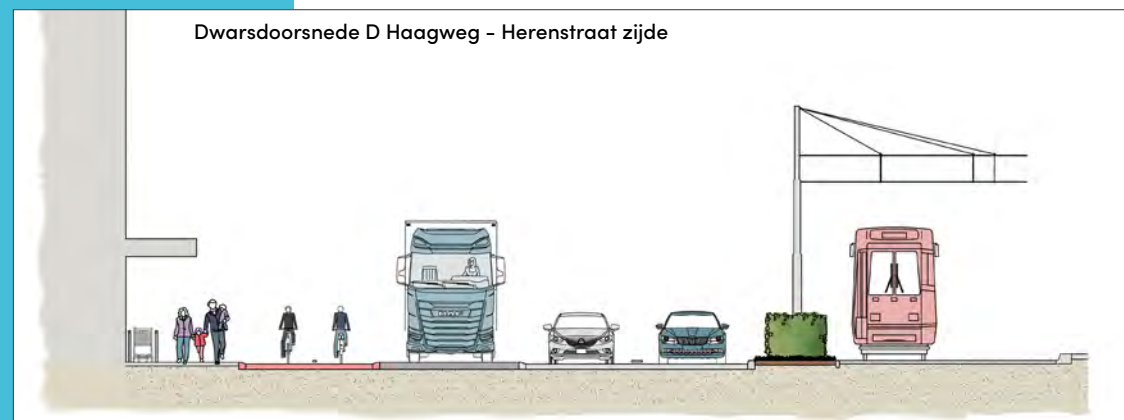
## 9.1 Toelichting schetsontwerp

### Groene kop Herenstraat

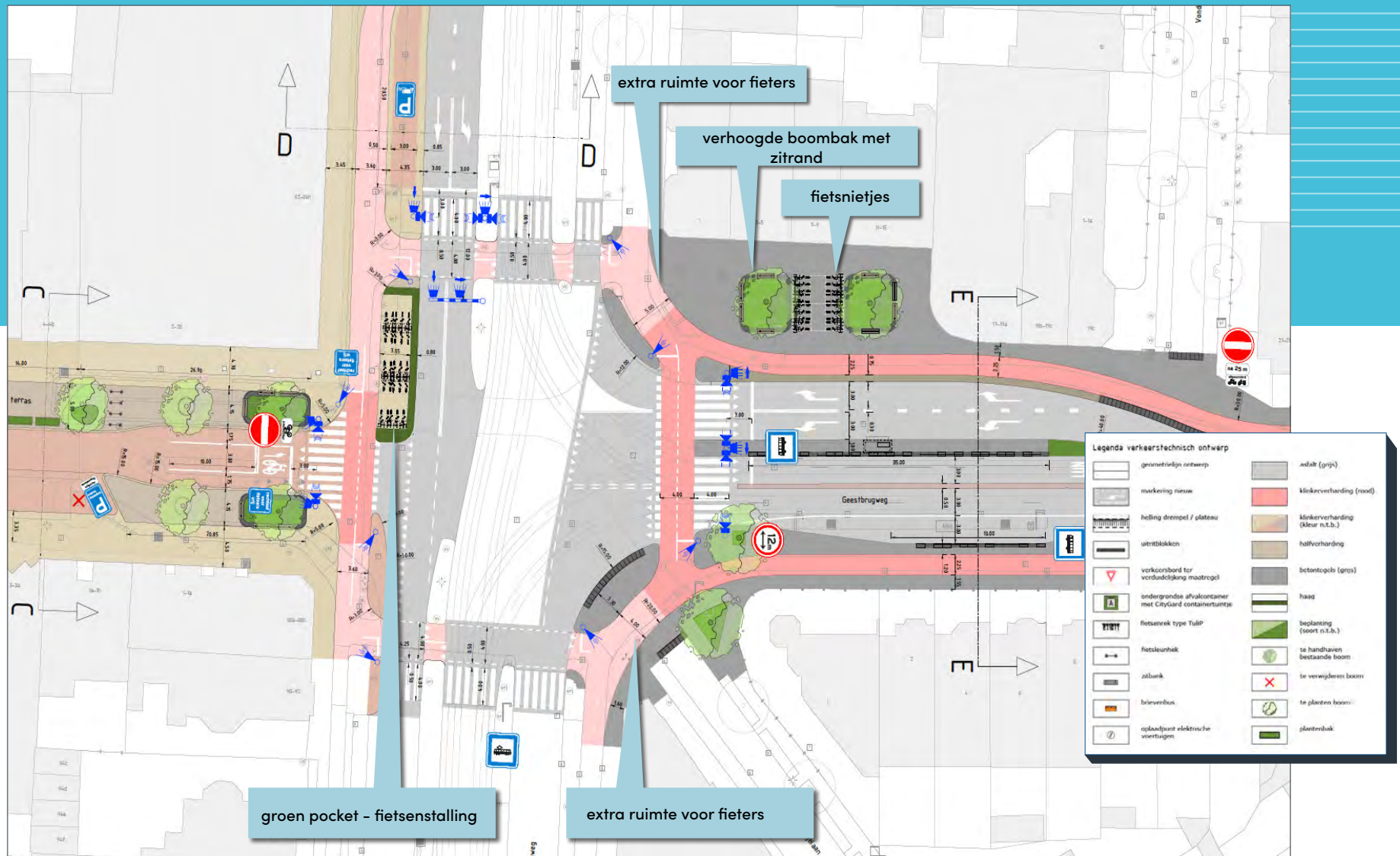
Bij de entree van de Herenstaat aan de Haagweg komt openbare ruimte beschikbaar als de tunnel wordt gesloten. Vooral op de hoek bij de Aldi is die ruimte ook echt nodig voor een goede doorloop. Hier komt plek voor stevig groen en meer beweegruimte voor de voetganger, evenals volop ruimte voor fietsparkeren. Om verrommeling te voorkomen en de entree een groene uitstraling te geven, komen hier verhoogde groenbakken met een zitrand. In deze groenbakken komen vaste planten met een stevig karakter, opgewassen tegen de intensiteit van de Haagweg. Men kan er even zitten met een zware boodschappentas of een broodje uit de supermarkt.



Dwarsdoorsnede D Haagweg - Herenstraat zijde

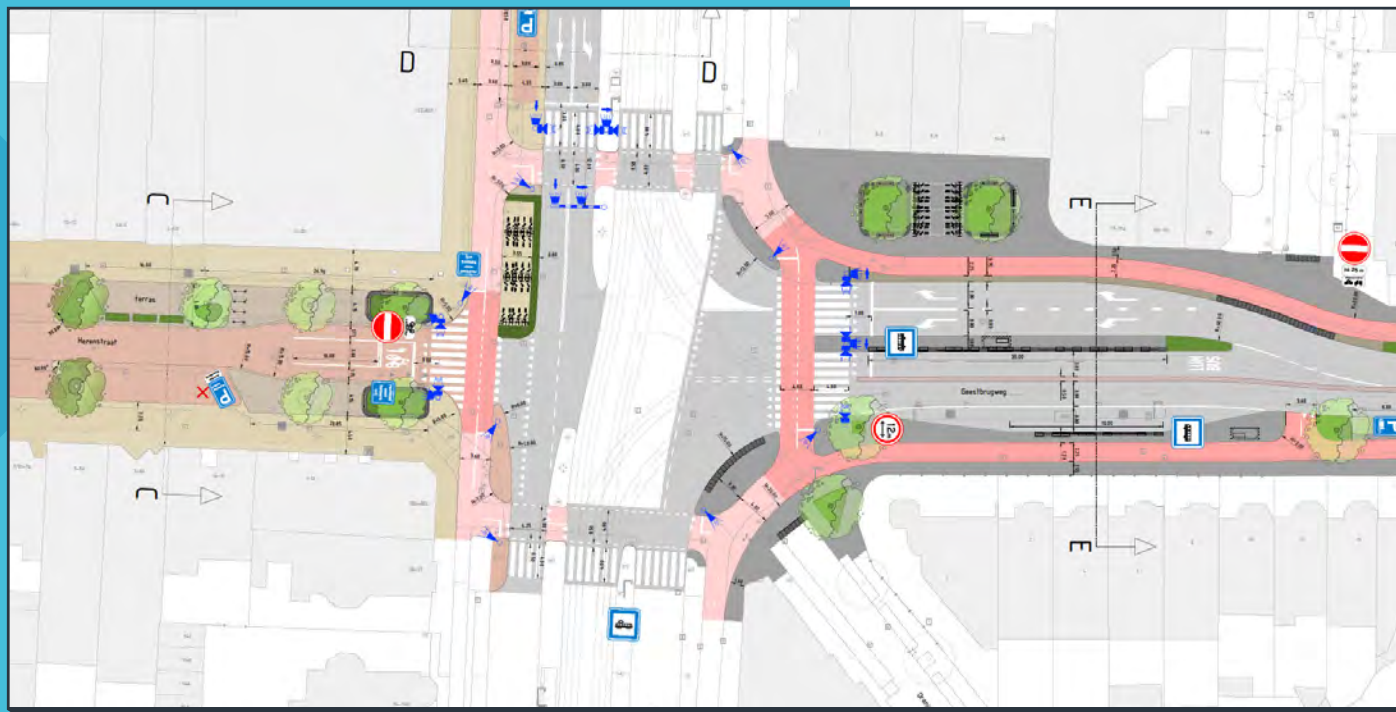


## 9.1 Toelichting schetsontwerp



## 9.2 Uitwerking schetsontwerp

De technische uitwerking van de tunnelmond Herenstraat wordt meegenomen worden in de planvorming voor de Herenstraat.  
De technische uitwerking van de tunnelmonden Geestbrugweg wordt meegenomen worden in de planvorming voor de Geestbrugweg.







In opdracht van en  
samenwerking met



**Wij stoppen energie in dat wat energie oplevert.**

**URBAN  
SYNC**

[urbansync.nl](http://urbansync.nl)