



**Leidschendam-
Voorburg**

Informatiebijeenkomst Voorlopig ontwerp Herinrichten Van Pabstlaan e.o. [3 december 2025]

Op 3 december 2025 heeft de gemeente Leidschendam-Voorburg een informatiebijeenkomst georganiseerd over het voorlopig ontwerp voor de herinrichting van de Van Pabstlaan en omliggende straten. Tijdens deze bijeenkomst zijn het ontwerp en de bijbehorende uitgangspunten toegelicht en was er ruimte voor bewoners om vragen te stellen en aandachtspunten mee te geven.

Aanwezigen

Namens de gemeente

- Sjaak Jongeneel, projectleider
- Harold Tjepkema, Projectregisseur
- Mila Diemel, Omgevingsmanager
- David de Zwart, Verkeerskundige
- Frank Poot, Ingenieursbureau Waalpartners
- Simone Steenhart, Projectleider onderwijshuisvesting
- Anne Hans, Gebiedsregisseur
- Bouchra Azzaouri, Gebiedsregisseur

Inwoners

- +-80 bewoners
- Vertegenwoordigers Kerkgebouw Jezus Geeft Rust

Verslag

Wij ontvingen de vraag uit de wijk om meer toelichting te geven over de keuzes die we maken in het ontwerp. Daarom is er naast de reactienota ook een verslag opgesteld van de informatieavond op 3 december. De tekst hieronder geeft per onderwerp weer wat bewoners hebben gezegd of waar zij zich zorgen over maken. Daaronder staan de vragen en antwoorden vanuit de gemeente die bij dat onderwerp horen, zodat snel te zien is wat er speelt en welke punten extra toelichting vragen.

Naast het verslag is er ook een reactienota opgesteld. Daarin zijn losse vragen en opmerkingen opgenomen.

Thema 1: Verkeersveiligheid en eenrichtingsverkeer

Hoewel het ontwerp op onderdelen is verbeterd, is er volgens een groep inwoners geen breed draagvlak voor het éénrichtingsverkeer op Park de Werve en de Van Horvettestraat. Inwoners ervaren het voorgenomen eenrichtingsverkeer als onvoldoende onderbouwd en willekeurig gekozen.



**Leidschendam-
Voorburg**

Vraag 1: Kan de gemeente inzicht geven in de probleemdefinitie en gebruikte verkeersdata bij de keuze voor het voorstellen van eenrichtingsverkeer?

Antwoord gemeente:

De gemeente gaat het riool in de wijk vervangen, omdat deze verouderd is. Voor deze werkzaamheden wordt de straat volledig opgebroken. Aangezien dit ingrijpend is, beoordeelt de gemeente tegelijkertijd of er andere noodzakelijke of wenselijke aanpassingen in de straat kunnen worden meegenomen. Het zou zonde zijn om de straat na afronding van de werkzaamheden terug te brengen in de oude situatie, terwijl inzichten, richtlijnen en gebruiksbehoeften in de afgelopen jaren zijn veranderd. Zo zijn er bijvoorbeeld meer (en grotere) auto's in de wijk gekomen en zet de gemeente in op vergroening en waterinfiltratie in woonwijken om hevige regen op te kunnen vangen. Binnen de huidige kaders is gekeken naar de verkeerssituatie en waterinfiltratie en vergroening.

De keuze om eenrichtingsverkeer in te stellen is niet willekeurig, maar volgt uit CROW-richtlijnen voor minimale wegbreedtes en de vereiste doorgang voor hulpdiensten. De CROW-richtlijnen zijn afspraken in Nederland over hoe je wegen en verkeer veilig en goed ontwerpt en beheert. In de huidige situatie voldoen de straten niet aan de breedtenormen die gelden voor veilig tweerichtingsverkeer in combinatie met geparkeerde voertuigen.

Volgens de CROW-richtlijnen is voor tweerichtingsverkeer een minimale rijwegbreedte van 4,80 meter noodzakelijk, inclusief voldoende uitwijkruimte. Deze ruimte is in de straten niet beschikbaar. Hierdoor ontstaan knelpunten voor brandweer, ambulance en politie, die onder alle omstandigheden vrije en veilige doorgang moeten hebben. Het instellen van eenrichtingsverkeer draagt bij aan het waarborgen van deze doorgang en aan een veiligere en beter ingerichte openbare ruimte.

Vraag 2: Kan de gemeente toelichten welke alternatieven zijn onderzocht in plaats van het eenrichtingsverkeer?

Antwoord gemeente:

In veel woonstraten is tweerichtingsverkeer niet toekomstbestendig, omdat de beschikbare ruimte beperkt is. De straat is in de loop der jaren niet meegegroeid met de toename in grootte en breedte van voertuigen. Hierdoor ontstaat er te weinig ruimte om auto's elkaar veilig te laten passeren zonder dat zij moeten uitwijken naar stoepen of parkeervakken.

Daarnaast ligt er in de straten druk op de bestaande functies, zoals auto parkeren, lopen, fietsen, groen en laden en lossen. Het volledig verwijderen van parkeerstroken om ruimte te maken voor tweerichtingsverkeer is niet wenselijk, omdat de parkeerdruk hoog is en bewoners afhankelijk zijn van de huidige parkeercapaciteit.

Een belangrijk uitgangspunt is ook het behoud van groen. Groen draagt bij aan de leefbaarheid, klimaatbestendigheid en uitstraling van de wijk. De gemeente wil het bestaande groen daarom zoveel mogelijk behouden en waar mogelijk toevoegen.

Door deze combinatie van factoren zijn er weinig realistische alternatieven voor tweerichtingsverkeer. Daarom is eenrichtingsverkeer het meest passende en veilige verkeerskundig alternatief in sommige straten in de wijk.

Vraag 3 Kan de verkeerscirculatie uit het voorlopig ontwerp worden herzien?

Antwoord gemeente:

Naar aanleiding van de reacties op het voorlopig ontwerp heeft de verkeerskundige opnieuw gekeken naar de beschikbare wegbreedtes, de verkeersintensiteit en de benodigde doorgang voor



**Leidschendam-
Voorburg**

hulpdiensten. Op basis van deze herbeoordeling voeren we op meerdere locaties een ontwerpwijziging door in het definitieve ontwerp.

We realiseren ons dat een nieuwe verkeerscirculatie nooit voor iedereen even voordelig kan voelen. Een rijrichting die voor de één prettig is, kan voor een ander juist minder gunstig uitpakken. Toch streven we naar een oplossing die voor het geheel het meest veilig, logisch en uitvoerbaar is.

De wijzigingen zijn:

- De rijrichting in de Van Horvettestraat wordt omgedraaid, richting de Broekslootkade.
- De rijrichting in de Van Watervlietstraat wordt omgedraaid, eveneens richting de Broekslootkade.
- Park de Werve blijft tweerichtingsverkeer.

De nieuwe verkeerscirculatie kunt u zien op de kaart op de website.

Vraag 4: Wij verzoeken de gemeente om te zorgen voor breed draagvlak onder bewoners voor de plannen van éénrichtingsverkeer

Antwoord gemeente:

Wij vinden het belangrijk om bewoners goed te informeren en te betrekken bij het proces. Bewoners hebben verschillende belangen, die soms onderling verschillen of niet passen binnen gemeentelijk beleid, vastgestelde randvoorwaarden of landelijke regelgeving.

De gemeente streeft daarom naar een zorgvuldig proces, met duidelijke en tijdige informatievoorziening aan bewoners. Alle belangen worden zo zorgvuldig mogelijk afgewogen binnen de geldende kaders. Dit betekent dat we besluiten nemen op basis van een evenwichtige belangenafweging en niet alleen gericht op draagvlak.

Vraag 4: Kan de gemeente, als de maatregel voor eenrichtingsverkeer wordt doorgezet, een tijdelijke proef met duidelijke evaluatiecriteria?

Antwoord gemeente:

De gemeente kiest in dit geval niet voor een tijdelijke proef met eenrichtingsverkeer. Er worden geen varianten onderzocht waarvoor een proefopzet meerwaarde zou hebben.

Daarbij geldt dat iedere verkeersmaatregel gevolgen heeft voor de omgeving. Welke variant ook wordt gekozen, deze kan voor (een deel van) de bewoners verschillende effecten hebben. De gemeente weegt deze effecten zo zorgvuldig mogelijk af en kiest voor de oplossing die in het totaal het meest passend wordt geacht.

Vraag 5: Kan de gemeente toelichting geven op het kruispunt Van Lugtenburgstraat/ Broekslootkade?

Antwoord gemeente:

In de huidige situatie is de bocht van de van Lugtenburgstraat/ Broekslootkade een groot vlak. Inwoners ervaren hier onveilige situaties met fietsverkeer dat van twee kanten komt.

Omdat er in twee richtingen veel fietsers rijden, is ook onderzocht of een vrij liggend fietspad ruimtelijk mogelijk is. Dit blijkt alleen mogelijk wanneer alle parkeerplaatsen aan de Broekslootkade verdwijnen. Omdat parkeren voor de wijk essentieel is voor inwoners, is hiervoor niet gekozen. In plaats daarvan



**Leidschendam-
Voorburg**

is in de nieuwe situatie een duidelijke bocht opgenomen, waardoor fiets-en autoverkeer automatisch afremt. Dat maakt een extra drempel op deze plek niet noodzakelijk.

Thema 2: Parkeren

Inwoners maken zich zorgen over de parkeerdruk in de buurt en vragen zich af hoe deze zich in de nieuwe situatie zal ontwikkelen ten opzichte van de huidige.

Vraag 1: Kan de gemeente inzicht geven in de huidige parkeerbezetting (nulmeting);

Antwoord gemeente:

In de huidige situatie zijn er 187 woningen in het plangebied. Er wordt langs de straten geparkeerd, zonder vaste vakken. Dit maakt het aantal auto's dat daadwerkelijk kan parkeren afhankelijk van het moment en de dag; soms passen er meer voertuigen wanneer mensen dicht bij elkaar parkeren, soms minder wanneer er grotere voertuigen staan of er onvoldoende overzicht is. De gemeente heeft in november 2025 meerdere parkeerdrukmetingen uitgevoerd. Uit deze nulmeting blijkt dat de hoogste parkeerdruk 's nachts wordt gemeten. De totale parkeercapaciteit wordt geschat op 287 plaatsen, waarvan tijdens de nachtmeting 227 plekken bezet waren. Dit komt neer op een parkeerdruk van 79% (zie bijlage 1). Het getal van 79% is een schatting.

Vraag 2: Kan de gemeente inzicht geven in het toekomstige aanbod en verandering in parkeerplaatsen;

Antwoord gemeente:

In het ontwerp gaan we uit van maximaal parkeren waar mogelijk. Maar in de toekomstige situatie verandert de inrichting. De Van Lugtenburgstraat en de Van Watervlietstraat worden ingericht als woonerf, met parkeervakken. In een woonerf parkeren in auto's in gemarkeerde parkeervakken. Hierdoor ontstaat er een aantal parkeerplaatsen. In het ontwerp zijn naar schatting 268 parkeerplaatsen opgenomen. Omdat het aantal voertuigen in de buurt gelijk blijft, betekent dit dat de berekende parkeerdruk 's nachts zal stijgen naar ongeveer 85%. Dit valt nog binnen de gemeentelijke norm van 90% parkeerdruk. Het is belangrijk om te benadrukken dat deze cijfers niet rechtstreeks met elkaar te vergelijken zijn, omdat er in de huidige situatie geen parkeervakken zijn.

Kortom, In het ontwerp worden de huidige locaties waar geparkeerd kan worden zo veel mogelijk gehandhaafd.

Vraag 3: Hoe toetst de gemeente de parkeerdruk aan de CROW-normen (1,8 of 2,3 parkeerplaatsen per woning);

Antwoord gemeente:

De parkeercijfers van het CROW worden met name gebruikt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen om de parkeerbehoefte te bepalen. In deze situatie is sprake van een bestaande woonwijk met een historisch gegroeide inrichting en beperkte openbare ruimte.

Daarom wordt in dit project niet gestuurd op theoretische parkeernormen per woning, maar wordt gekeken naar de feitelijke parkeerdruk, de bestaande ruimtelijke situatie en de beschikbare openbare ruimte binnen de buurt.



Thema 3: Groen en bomen

Uit de Boom Effect Analyse blijkt dat vrijwel alle bomen aan de Van Pabstlaan moeten worden vervangen voor nieuwe bomen. Tijdens de informatieavond op 3 december is toegelicht dat bij de werkzaamheden naar verwachting ongeveer 60% van het wortelgestel verloren gaat door graafwerkzaamheden, waardoor de bomen instabiel en niet meer levensvatbaar zouden worden. Voor veel inwoners is dit een ingrijpende conclusie, omdat de bomen sterk beeldbepalend zijn voor de straat. Tegelijkertijd leven er zorgen of werkelijk alles is gedaan om behoud te onderzoeken. Inwoners vragen de gemeente daarom om meer toelichting op de afwegingen en de mogelijkheden die zijn bekeken om de bomen aan de Van Pabstlaan te behouden.

Vraag 1: Kan de gemeente onderbouwen hoe de voorgestelde aanpak zich verhoudt tot zijn eigen bomenbeleid

Antwoord gemeente:

De voorgestelde aanpak sluit aan bij het bomenbeleid van de gemeente Leidschendam-Voorburg, waarin behoud waar mogelijk en versterking van kwaliteit centraal staan. Volgens dit beleid is eerst onderzocht of behoud of verplanting mogelijk is. Waar dit niet haalbaar blijkt, wordt compensatie toegepast door herplant van (overwegend) inheemse en gebiedseigen boomsoorten. Daarnaast wordt bewust gekozen voor een mix van verschillende boomsoorten binnen de wijk, om de biodiversiteit te vergroten en de kwetsbaarheid voor ziektes en plagen te verkleinen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de beleidsdoelstelling om te komen tot een toekomstbestendig, divers en duurzaam bomenbestand.

Vraag 2: Zijn alternatieve riool tracés onderzocht om bomen te sparen in de Van Pabstlaan?

Antwoord gemeente:

Wij begrijpen goed dat de bomen in de Van Pabstlaan voor veel bewoners van grote waarde zijn. Juist daarom is zorgvuldig onderzocht of behoud van de bomen mogelijk is. Tijdens de informatieavond op 3 december is de Bomen Effect Analyse toegelicht. In dit onderzoek is beoordeeld of de bestaande bomen, in combinatie met de noodzakelijke rioolwerkzaamheden, een duurzame toekomst kunnen behouden op hun huidige locatie. Daarbij is ook gekeken naar de mogelijkheid om het riool op een ander tracé aan te leggen. Dit blijkt echter niet haalbaar, omdat de ondergrond in de Van Pabstlaan zeer vol ligt met kabels en leidingen. Er is daardoor geen ruimte om het riool zodanig te verleggen dat de wortelzones van de bomen worden ontzien.

Uit de Bomen Effect Analyse blijkt dat de bomen na uitvoering van de rioolwerkzaamheden niet duurzaam behouden kunnen blijven. Naar aanleiding van reacties van bewoners is aanvullend een verplantbaarheidsonderzoek uitgevoerd (deze kunt u raadplegen via onze website). Hieruit blijkt dat verplanting voor vrijwel alle bomen niet haalbaar en niet verantwoord is. Alleen voor één boom wordt nog onderzocht of verplanting mogelijk is. Hiervoor moet een geschikte tijdelijke locatie worden gevonden en moet de verplanting plaatsvinden in het juiste jaargetijde. Dit betreft een ingrijpende en zorgvuldige operatie, omdat de kans bestaat dat de boom de verplanting anders niet overleeft.

Vraag 3: Kan de gemeente inzicht te geven in hoe het kroonvolume van de oude bomen die moeten sneuvelen in de Van Pabstlaan wordt gecompenseerd?

Antwoord gemeente:

Wij begrijpen de zorg van bewoners over het verlies van het kroonvolume van de bestaande bomen in de Van Pabstlaan. Bij het noodzakelijk verwijderen van bomen kijkt de gemeente daarom niet alleen naar het aantal bomen, maar ook naar kwaliteit, groeiruimte en het toekomstig kroonvolume.

De bomen die moeten worden verwijderd, worden gecompenseerd door de aanplant van nieuwe bomen die zorgvuldig zijn geselecteerd op groeipotentie, duurzaamheid en bestendigheid tegen klimaatverandering. Bij het ontwerp van de openbare ruimte wordt ingezet op betere groeiplaatsen,



**Leidschendam-
Voorburg**

met voldoende doorwortelbare ruimte, een verbeterde bodemopbouw en aandacht voor de ligging ten opzichte van kabels en leidingen. Dit vergroot de kans dat de nieuwe bomen kunnen uitgroeien tot volwassen bomen met een substantieel kroonvolume.

Daarnaast is onderzocht of het mogelijk is om al wat oudere, grotere bomen aan te planten, zodat het verlies aan kroonvolume sneller wordt gecompenseerd. Voor een gezonde aanslag en duurzame groei van dergelijke bomen is echter een zeer grote ondergrondse groeiruimte nodig. Die ruimte is in de Van Pabstlaan beperkt beschikbaar, mede vanwege de vele kabels en leidingen in de ondergrond. Het creëren van voldoende groeiruimte voor grotere bomen zou alleen mogelijk zijn door ruimte bovengronds vrij te maken, bijvoorbeeld door parkeerplaatsen op te heffen.

Na afweging van deze optie is besloten dit niet te doen. Gezien de huidige parkeerdruk in de wijk en het belang van voldoende parkeercapaciteit voor bewoners is ervoor gekozen om geen parkeerplaatsen op te offeren voor extra ondergrondse groeiruimte. In plaats daarvan wordt ingezet op het aanplanten van jongere bomen op goed ingerichte groeiplaatsen, zodat zij gezond kunnen doorgroeien en op de langere termijn een volwaardig en duurzaam kroonvolume ontwikkelen.

Vraag 4: Graag vernemen wij op welk moment en op basis van welke criteria het definitieve besluit over eventuele bomenkap wordt genomen.

Antwoord gemeente:

Het definitieve besluit over het al dan niet kappen van bomen wordt genomen bij de vaststelling van het definitief ontwerp (DO) voor de herinrichting van de Van Pabstlaan e.o., nadat alle reacties op het voorlopig ontwerp zijn beoordeeld en waar mogelijk verwerkt. Dit besluit is gebaseerd op een zorgvuldige en integrale afweging van meerdere criteria, waaronder de uitkomsten van de Bomen Effect Analyse en het verplantbaarheidsonderzoek, de beperkte ruimte in de ondergrond door de aanwezigheid van kabels en leidingen, de mogelijkheden voor duurzame groeiplaatsen en de inpasbaarheid binnen het totale ontwerp van de openbare ruimte.

Wanneer uit deze afweging blijkt dat behoud of verplanting niet haalbaar of niet verantwoord is, wordt voor de betreffende bomen een kapvergunning aangevraagd. Deze vergunning wordt getoetst aan het geldende gemeentelijke bomenbeleid en de van toepassing zijnde regelgeving. Pas na verlening van de kapvergunning kan daadwerkelijk tot bomenkap worden overgegaan, waarbij altijd wordt voorzien in compensatie door herplanten van nieuwe bomen.

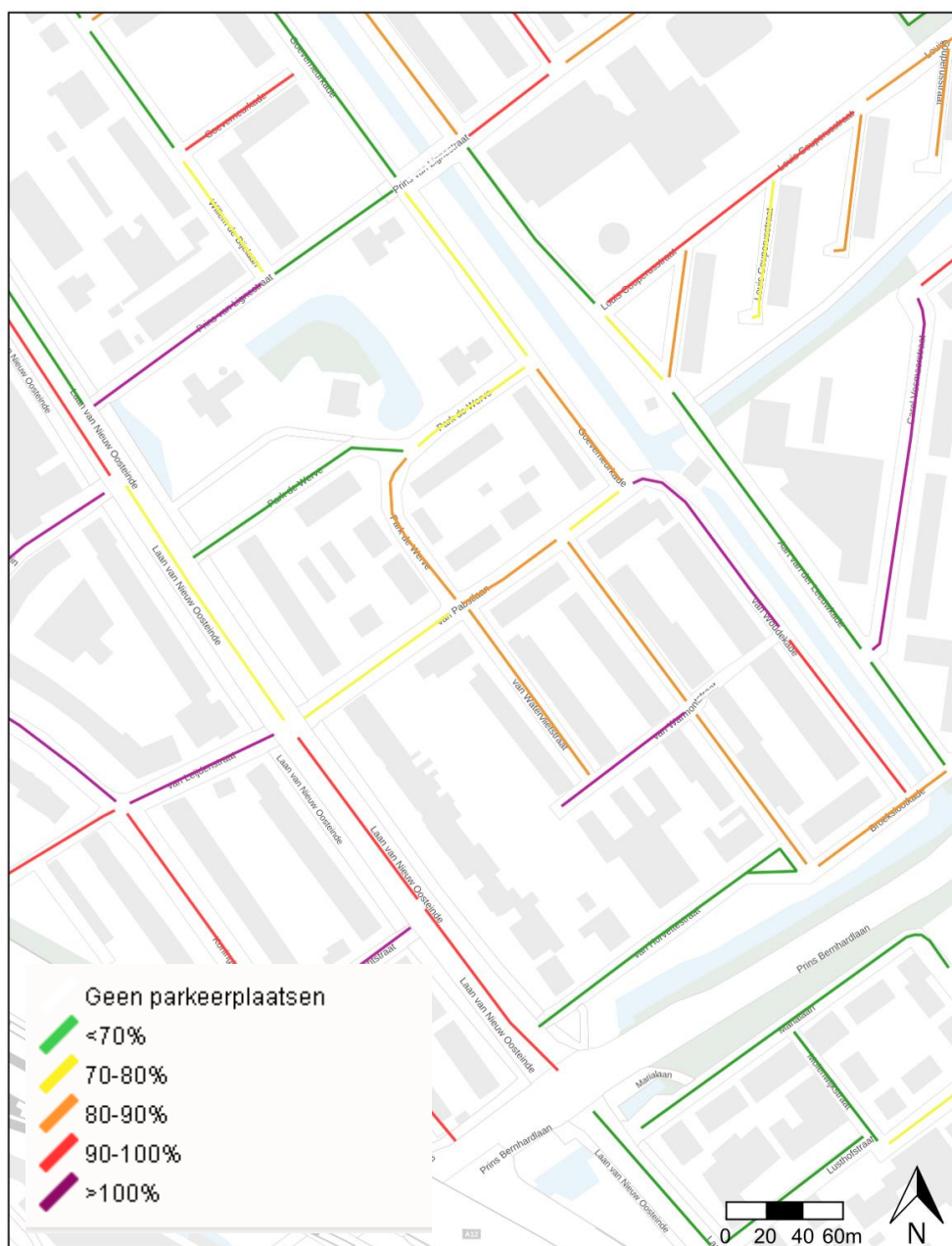


Leidschendam-
Voorburg

Bijlage 1: Inzicht in de huidige parkeerdruk

Huidige parkeerdruk werkdag nacht

Huidige parkeerdruk werkdag nacht



Copyright 2026 - Aan deze print kunnen geen rechten worden ontleend -

Afdrukdatum: 19-05-2026

Schaal: 1:2500

Figuur 1: Huidige parkeerdruk