

r t j s w t j k

een barrière geslacht



verslag van een ontwerpproces



r i j s w i j k

e e n b a r r i è r e g e s l e c h t



verslag van een ontwerpproces





Inhoud

Voorwoord	5
Inleiding	7
De ruimte	9
Het plan	11
De inrichting	13
Slot	21
colofon	22
Sponsors	23



voorwoord

Lopend door Rijswijk bekruipt mij een voldaan gevoel als ik het nieuwe station en de aangrenzende omgeving zie. In een vrij korte tijdsspanne is daar een imponerend staaltje van stadsontwikkeling vertoond dat zijn weerga niet kent.

Ik ben dan ook nog steeds blij dat het college van b. en w. destijds met grote volharding heeft vastgehouden aan het uitgangspunt van een verdiepte aanleg van de verdubbelde spoorbaan. Verdubbeling van de spoorbaan op maaiveldniveau was voor ons onaanvaardbaar gezien de negatieve stedenbouwkundige effecten.

Mede dankzij de onvolprezen medewerking van de Dienst Gemeentewerken van de gemeente Rotterdam, waar veel ervaring met tunnelprojecten is, hebben wij in Rijswijk dit spoorproject kunnen uitvoeren. Ik wil alle medewerkers danken voor de energie en het doorzettingsvermogen waarmee zij het werk tot aan het eind toe hebben begeleid.

Ook ben ik de omwonenden zeer erkentelijk voor hun inschikkelijkheid waarmee zij gedurende vijf jaar de bouwactiviteiten hebben verdragen. Op een eerder moment heb ik de werkzaamheden aan de verdubbeling van de spoorbaan en de aanleg van de tunnel wel eens

vergeleken met een open-hartoperatie. Zo omvangrijk en veelomvattend was deze ingreep voor Rijswijk.

Het resultaat echter mag genoemd worden. Rijswijk wordt nu al niet alleen op landelijk, maar ook op Europees niveau geroemd om de manier waarop dit hele project, ook op het gebied van besluitvorming en financiering, tot stand is gebracht.

Het is dan ook met gepaste trots dat ik u dit boek aanbeveel. Het doet verslag van een uniek proces dat de kwaliteit van Rijswijk als woon- en werkplaats enorm heeft doen stijgen. Hiermee is Rijswijk klaar voor de volgende eeuw.

Burgemeester mr P. Roscam Abbing



inleiding

De spoorbaan tussen Den Haag en Rotterdam, één van de drukste lijnen in de Randstad, loopt dwars door Rijswijk. Ooit ver buiten de bebouwde kom van het oorspronkelijke dorp aangelegd, ligt de spoorbaan door de verstedelijking van de Randstad en de daarmee gepaard gaande oprukkende bebouwing nu midden in de gemeente. Rijswijk was daardoor jarenlang in tweeën gedeeld. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt was dit geen ideale situatie en ook op het gebied van verkeer zorgde deze tweedeling geregeld voor problemen. Zo was de overweg in een van de belangrijkste kruisende wegen berucht door de lange wachttijden en de files die daardoor ontstonden. Fietsers en voetgangers hadden slechts beperkte mogelijkheden om de spoorbaan te kruisen.

Toen de Nederlandse Spoorwegen in 1987 aankondigden dat zij in het kader van het toekomstplan Rail 21 de spoorbaan tussen Den Haag Hollands Spoor en de gemeentegrens met Delft wilden verdubbelen, heeft het gemeentebestuur van Rijswijk zich dan ook ingespannen om een deel van deze verdubbeling ondergronds aan te leggen. Een plan waarin NS en het ministerie van Verkeer en Waterstaat zich na lang onderhandelen konden vinden.

De aanleg van de spoorbaan in een tunnel had stedenbouwkundig gezien vergaande consequenties. Daarom is al in een vroeg stadium van de planvorming de Werkgroep Herinrichting Stationsgebied in het leven geroepen, die een verantwoorde oplossing voor de herinrichting van het gebied moest vinden.

De werkgroep bestond uit Kees Peters en Geert Timmermans (Nederlandse Spoorwegen), Theo Fikkers (Articon) en Frans Uijlenbroek, Rob Doesburg, René den Hollander, Kees Zeelenberg en Richard van Hout (gemeente Rijswijk) en werd geleid door Hans van

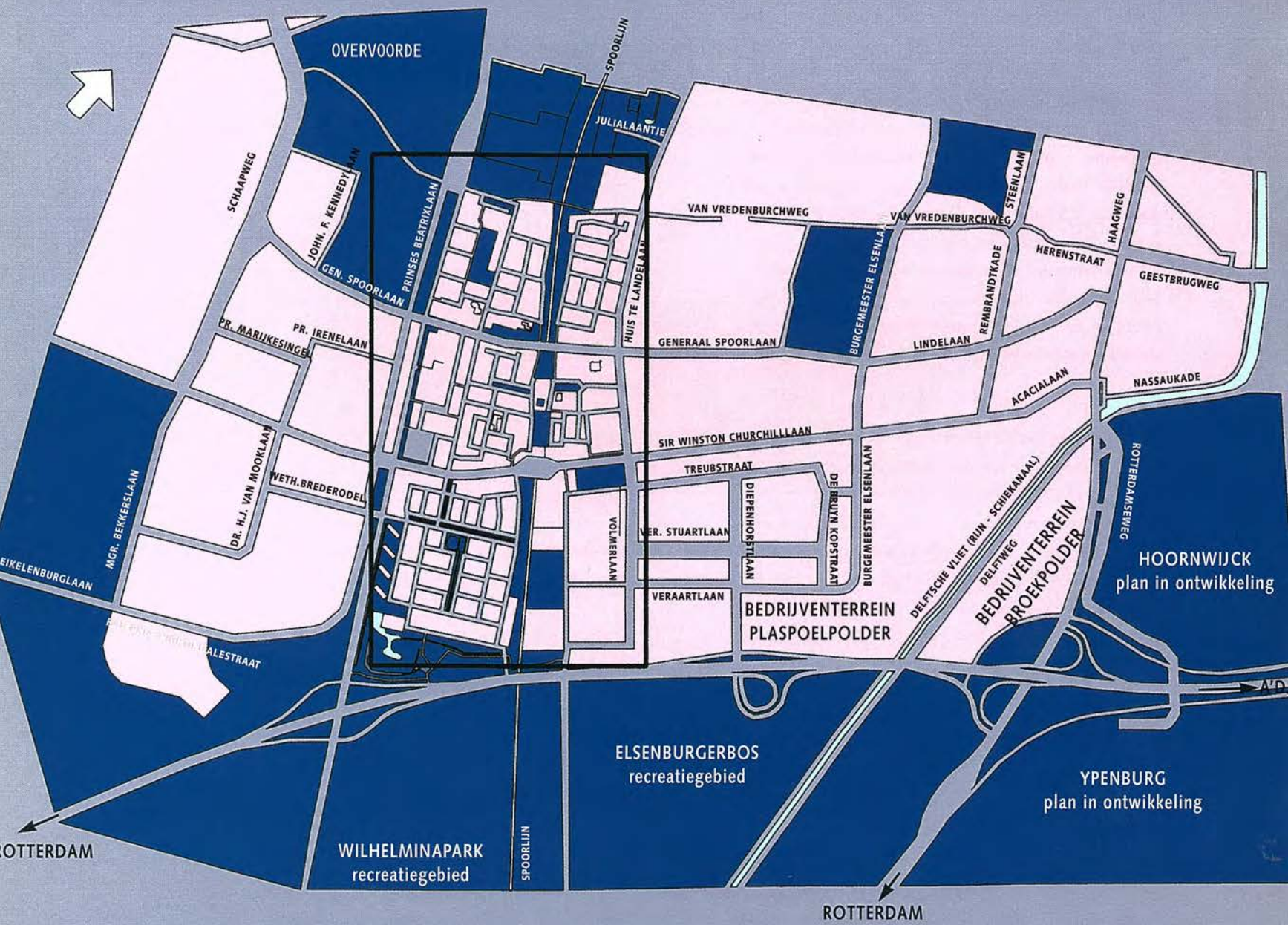
Brederode (stedenbouwkundig adviesbureau VVK).

In de periode van 1992 tot 1997 was het gebied rondom de spoorbaan één grote bouwput, op sommige momenten zelfs de grootste bouwput uit de regio. Op meerdere plekken tegelijk werd intensief gewerkt aan de verdubbeling van de spoorbaan en de bouw van de tunnel. Al deze inspanningen en het daarmee gepaard gaande ongemak voor omwonenden en reizigers zijn echter niet voor niets geweest. NS beschikt nu over een modern, goed geoutilleerd station waarmee de groeiende stroom reizigers tot ver in de volgende eeuw kan worden opgevangen.

De gemeente Rijswijk heeft twee gescheiden stadsdelen aaneen kunnen smeden en heeft nu een stationsbuurt met elan en een bijzondere uitstraling, die bedrijven en bezoekers zal aantrekken. Bedrijven zullen zich hier graag vestigen, omdat werknemers en bezoekers gebruik kunnen maken van een hoogwaardig aanbod van openbaar vervoer. Het gebied heeft bovendien een meerwaarde gekregen door de manier waarop groenvoorzieningen zijn afgestemd op de aangrenzende woonbuurten.

Ten einde de bijzondere samenwerking tussen NS, Articon en de gemeente Rijswijk en de achtergronden van het project niet verloren te laten gaan, is besloten deze uitgave samen te stellen.

rijswijk



de ruimte

De plattegrond

Wie de plattegrond van Rijswijk nader bekijkt, kan zien dat de belangrijkste verbindingswegen een rooster vormen. Van het noorden naar het zuiden lopen de Haagweg, de Burgemeester Elsenlaan, de Huis te Landelaan, de spoorbaan, de Prinses Beatrixlaan en de Mgr. Bekkerslaan/Schaapweg. Van het oosten naar het westen lopen de Van Vredenburgweg, de Generaal Spoorlaan, de Sir Winston Churchillaan en rijksweg 4.

Het stationsgebied dat hier wordt beschreven, wordt globaal begrensd door de Van Vredenburgweg, de Huis te Landelaan, rijksweg A4 en de Steenvoordelaan. Ook in dit relatief kleine gebied is de roostervorm duidelijk zichtbaar.

De oude situatie

De trein komt Rijswijk binnen in de zogeheten landgoederenzone. In deze zone staan de buitenhuizen die de adel en de welgestelden vroeger voor zichzelf lieten bouwen. Kenmerkend voor dit gebied zijn de fraaie parken met een rustieke sfeer.

De spoorbaan wordt hier gekruist door de Van Vredenburgweg, een smalle historische weg die door het gemotoriseerd verkeer als sluiproute wordt gebruikt.



1 Langs de spoorbaan ligt een rustige woonwijk met veel groen.

Op de landgoederenzone volgt een gebied met voornamelijk woningen. Een stedelijke zone, waar laagbouw en flatgebouwen van vier verdiepingen op enige afstand parallel aan de spoorbaan staan. Spoorbaan en bebouwing vormen samen een trapeziumvormige ruimte. Snel en langzaam verkeer kruisen hier de spoorbaan over een viaduct.

De spoorbaan vormt de scheidslijn tussen het Wethouder Hillenaarplantsoen en de Dr. H. Colijnlaan: op dit snijpunt ligt het station. Aan weerszijden van de spoorbaan liggen de perrons met aan de kant van de Dr. H. Colijnlaan het plaatskaartenkantoor en de parkeerplaatsen. Aan de andere kant van de spoorbaan, aan het



2



3

2 De trein komt Rijswijk binnen in de landgoederenzone.

3 Het oude station met aan weerszijden van de spoorbaan de perrons.

4 De overweg in de Sir Winston Churchilllaan was berucht om de lange wachttijden.



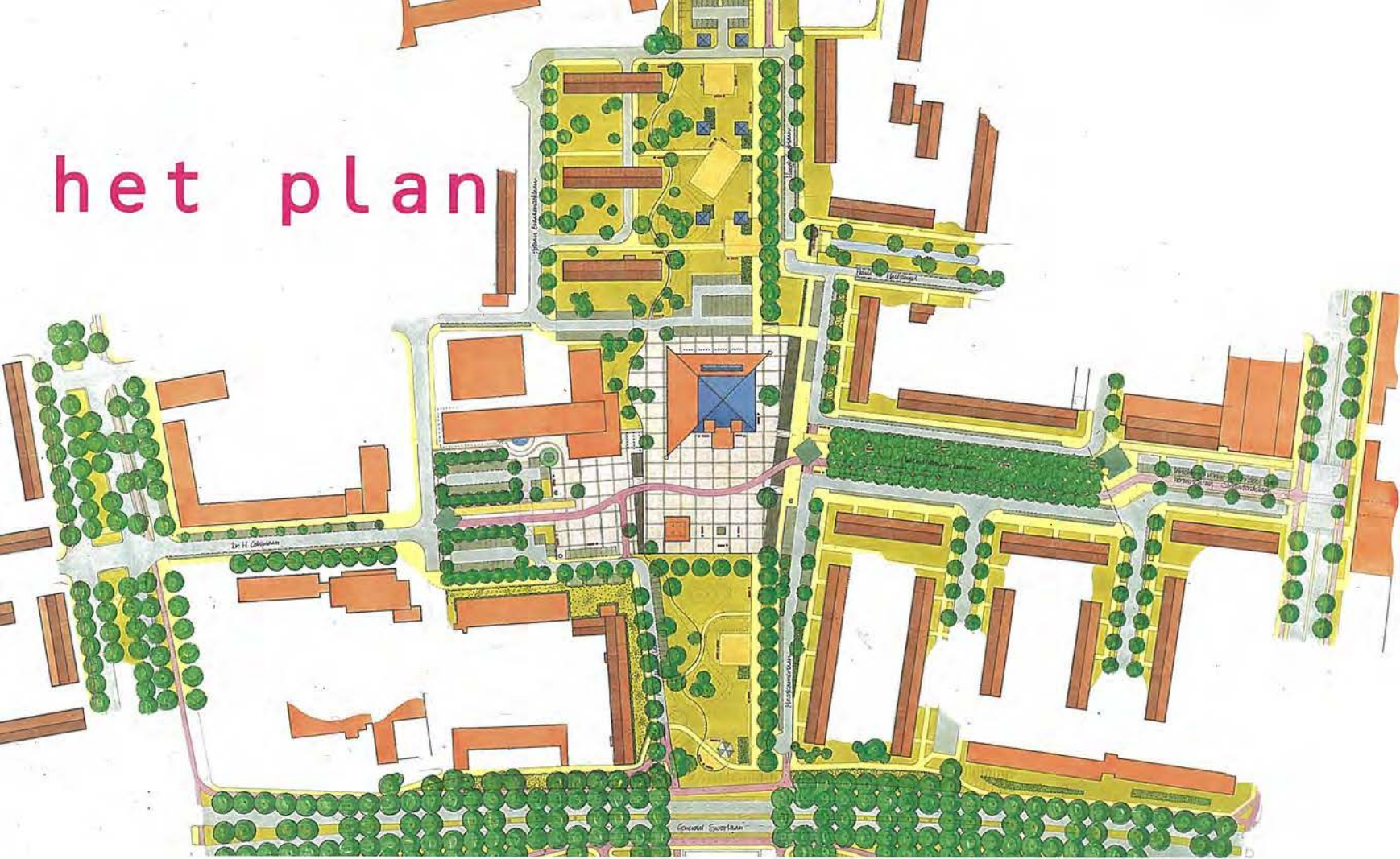
4

Wethouder Hillenaarplantsoen, liggen de bushaltes en parkeerplaatsen. Fietsers en voetgangers kunnen ter hoogte van het station via een korte tunnel naar de overkant van de spoorbaan komen. Voor invaliden en mensen met kinderwagens is deze mogelijkheid echter nauwelijks bruikbaar. Daarna passeert de trein de Johan Braakensieklaan, waar drie flatgebouwen haaks op de spoorbaan zijn gebouwd. Aan de overkant (Hoogkamerlaan) staan flatgebouwen parallel aan de baan.

Dan passeert de trein de spoorwegovergang in de Sir Winston Churchilllaan. In totaal zijn de spoorbomen hier per uur maar twintig minuten open.

Iets verder op het traject, langs de Klaroenstraat, rijdt de trein tussen woningen en de bedrijventerreinen van de Plaspoelpolder. Fietsers kunnen onder de spoorbaan door naar de andere kant gaan. De trein verlaat Rijswijk weer door een groenzone, die bestaat uit het Elsenburgerbos, het Wilhelminapark en de weilanden tussen Rijswijk en Delft.

het plan



De werkgroep Herinrichting Stationsgebied moest bij het ontwerpen rekening houden met een aantal uitgangspunten. Deze komen overeen met de beleidsintenties in het bestemmingsplan dat door de gemeenteraad is vastgesteld.

Uitgangspunten

- De beide gescheiden woonwijken worden verenigd door logische verbindingen.
- Het winkelcentrum in de Bogaard aan de Steenvoordelaan en het winkelcentrum aan de Dr. H. Colijnlaan worden met elkaar verbonden door een aantrekkelijke route voor langzaam verkeer.
- De inrichting van het tunneldak tussen de stationsingangen wordt afgestemd op de aangrenzende woonomgeving.
- Het bestaande groen wordt zoveel mogelijk gespaard of later teruggebracht.
- Op het Generaal Eisenhowerplein wordt een openbaar vervoerknooppunt aangelegd.

5 De winkels aan het Wethouder Hillenaarplantsoen.



6 De overweg in de Sir Winston Churchillaan: lange tijd vormde de spoorbaan een barrière in Rijswijk.

- De Sir Winston Churchillaan blijft een hoofdverbinding, waarbij het wegprofiel van twee maal twee rijstroken blijft gehandhaafd.
- De kop van het bedrijventerrein De Plaspoelpolder, grenzend aan de Sir Winston Churchillaan en aan de spoorbaan, krijgt een representatief karakter.
- Ingrepen aan en herinrichting van de landgoederenzone sluiten aan op de sfeer en de functie van het gebied en versterken deze zo mogelijk.
- De ondergrondse richting van de spoorbaan is zichtbaar in de omgeving.
- Het Piramideplein wordt autovrij en publieksvriendelijk ingericht.
- Het gebied krijgt een sociaal veilige inrichting.
- Voor omwonenden en forenzen worden parkeerplaatsen aangelegd.
- In de woonbuurten is alleen bestemmingsverkeer gewenst; de maximumsnelheid wordt hier teruggebracht tot dertig kilometer per uur.

7 Parkeerplaatsen nabij het oude station.

- Winkels, woningen, de stationsin- en uitgangen en de bibliotheek zijn goed bereikbaar.



6



7

De inrichting



8

Van Vredenburgweg

De Van Vredenburgweg is een van de oudste verbindingswegen in Rijswijk en loopt van het historisch centrum van de gemeente over een oude strandwal richting Wateringen. De smalle laan met zware linden en klinkerbestrating heeft een duidelijke relatie met de landgoederenzone. Daarom was het een grote ingreep op het karakter van de Van Vredenburgweg toen besloten werd op de plaats van de spoorwegovergang een viaduct aan te leggen. Door de verdubbeling van de spoorbaan was een gelijkvloerse overweg onmogelijk: dat is bij

8 De spoorbaan is over een lengte van anderhalve kilometer verdiept aangelegd.



9



10

9 Ter hoogte van de Generaal Spoorlaan verdwijnt de trein in de tunnel.

10 De spoorwegovergang in de Van Vredenburgweg heeft plaats gemaakt voor een eenvoudig en fragiel viaduct.

De spoorbaan is over een lengte van anderhalve kilometer verdiept aangelegd. Komende vanuit Den Haag begint de trein ter hoogte van de Van Vredenburgweg langzaam te dalen om vlak voor de Generaal Spoorlaan onder de grond te verdwijnen. Vijfhonderd meter verder komt de trein iets voorbij het Generaal Eisenhowerplein (de voormalige overweg in de Sir Winston Churchillaan) weer boven. Aan het eind van de Klaroenstraat, vlak voor rijksweg 4, rijdt de trein op maaiveldniveau.

viersporigheid uit een oogpunt van verkeersveiligheid verboden. Een tunnel onder de spoorbaan door was in dit relatief rustige gebied ook niet gewenst. Een viaduct was daarom de beste oplossing. Met opzet is gekozen voor een contrast, waarbij het viaduct en de open afritten naast de sfeer en het karakter van de Van Vredenburgweg zijn gesitueerd. De bomenrijen vormen nu een scheiding tussen de landgoederenzone en de bebouwde kom van Rijswijk.

11 Het viaduct in de Van Vredenburgweg is speciaal bedoeld voor fietsers en voetgangers.



11

12 Het Kruisvaarderspark sluit aan op de sfeer van de aangrenzende landgoederen.



12

13 Wandelpaden kronkelen over heuvels.

Het viaduct is in de vormgeving zo eenvoudig en fragiel mogelijk gehouden, waarbij enkele onderdelen een extra uitdrukking hebben gekregen door hun vorm en kleur. De keuze is gevallen op grijze en blauwe tinten, die goed passen in het landschap. Het viaduct is bedoeld voor langzaam verkeer en hulpdiensten.

Aan de kant van het voormalige tracé van de Van Vredenburgweg is gekozen voor een strakke opzet van het grondlichaam, die past bij de bomenrijen en het lijn-vormige karakter van die zijde. De beplanting rondom het viaduct is zo open mogelijk gehouden, alleen aan de zijde van het Bous de Jongpark zijn afscherpende struiken geplaatst.

14 Sierlijke objecten zoals deze halve boog verfraaien het park.

Aan diezelfde zijde heeft het viaduct een extra overspanning gekregen, zodat voetgangers onder het viaduct door van de woonbuurt naar het park kunnen lopen. Zo is een ecologische en recreatieve verbinding ontstaan tussen de groengebieden aan de beide zijden van het viaduct.

Kruisvaarderspark

Tussen de spoorbaan en de Prinses Beatrixlaan is een nieuw park aangelegd: het Kruisvaarderspark. Om dit park zoveel mogelijk te laten aansluiten bij de sfeer van



13

14



de aangrenzende landgoederen is gekozen voor een neo-Engelse landschapsstijl. De wandelaar kan zich ontspannen in een park waar slingerende paden over heuvels en langs kleine moerassen, bloemperken, bruggen en kleine sierlijke objecten kronkelen.

Groene randen

Aan weerskanten van de spoorbaan liggen de Hoogkamerlaan en de Mgr. P.J. Willekenslaan. Vroeger lagen tussen de spoorbaan en de spoorloten twee bermen, die een ecologische verbindingfunctie hadden met



15

16



de aangrenzende wijk. De waterpartijen komen nu tot aan de wanden van de open bakken van de tunnel, maar in de parkstroken zijn bloemenweiden aangelegd, waardoor een voor planten en dieren aantrekkelijke biotoop ontstaat. Veel bomen, die voor de bouwactiviteiten moesten wijken, zijn weer teruggeplant.

Aan de kant van de Mgr. P.J. Willekenslaan is het park weer voor een deel in de oude stijl hersteld. Op de tunnelwand zijn op enkele plekken felgekleurde tegels aangebracht in de vorm van waterlelies. Tevens zijn in de waterpartijen langs de betonnen wand waterplanten gezet.

Generaal Spoorlaan

Door het slopen van het viaduct in de Generaal Spoorlaan verdween de gelijkvloerse verbinding onder het viaduct door tussen de aangrenzende woonbuurten. Een nieuwe tweedeling van Rijswijk dreigde, want de Generaal Spoorlaan is een te drukke weg om onbeveiligd over te steken. De oplossing werd gevonden in een tunnel evenwijdig aan spoorbaan aan de zijde van de Mgr. Willekenslaan voor fietsers en voetgangers.

15 Aan weerszijden van de open bakken van de tunnel liggen waterpartijen.



17

16 Op sommige plaatsen zijn op de wanden kleurige waterlelies aangebracht.

17 De Generaal Spoorlaan heeft ook na de sloop van het spoorwegviaduct het laankarakter behouden.

18 Het stationsgebouw domineert het plein.



18

19 Basketballen op het tunneldak: de ruimte heeft meerdere functies.



19

21

20 Speeltoestellen en zitbanken zorgen voor een aangename sfeer.



20

22

21 Het plein heeft een rustig karakter.



22 Niet alleen haastige reizigers gebruiken het station en de omgeving.



Station

Het station bestaat uit de twee in- en uitgangen met de bijbehorende gebouwen en de ondergronds gelegen perons. Behalve de huisstijl van de Nederlandse Spoorwegen speelt het ondergrondse aspect van het station een belangrijke rol bij de inrichting van het gebied. Vooral de openingen in het tunneldak (de vides) en de wijze waarop de ingangen op het tunneldak zijn gesitueerd, zijn daarop van invloed.

De stationsingang op het Piramideplein is gesitueerd in een functionele en dominante ruimte. De piramide zelf



23



24

23 Forensen parkeren op het tunneldak.

24 Het fietspad over het plein is herkenbaar aan de afwijkende kleur en tegel.



25



26

25 Fietsers kunnen kiezen tussen een bewaakte en een onbewaakte stalling.

26 Het fietspad vormt een verbinding van de Dr. H. Colijnlaan en het winkelcentrum In de Bogaard.

trekt meteen de aandacht, omdat het gebouw op een ruim plein staat, waar zitbanken, speeltoestellen en een bloemenkiosk extra accenten leggen. Het plein is alleen toegankelijk voor langzaam verkeer, wat de rustige en aangename sfeer extra onderstreept. De richting van de tunnel blijft zichtbaar in het straatbeeld door het bestratingsspatroon en de langgerekte trappartijen aan weerszijden van het plein.

Op het tunneldak achter de piramide en aan de zijde van de Dr. H. Colijnlaan zijn parkeerplaatsen voor forensen aangelegd. Aan de zijde van de bibliotheek en aan de achterzijde van de piramide zijn onbewaakte fietsenstallingen geplaatst. De bewaakte fietsenstalling is ondergebracht in het stationsgebouw.

Over het plein loopt een fietspad, herkenbaar aan een afwijkende kleur en tegel. Precies voor het stationsgebouw op het Piramideplein buigt het fietspad af in een sierlijke boog om ruimte te maken voor de stationsentree. Het pad loopt van de Dr. H. Colijnlaan en vormt een verbinding, over het plein en langs de winkels aan



27

27 Bij het Wethouder Hillenaarplantsoen loopt het fietspad over een promenade.

het Wethouder Hillenaarplantsoen, met het winkelcentrum In de Bogaard. Bij het Wethouder Hillenaarplantsoen loopt het fietspad over een promenade, waar vier rijen bomen zijn geplant. Over een aantal jaren is hier een dicht bladerdak ontstaan, dat de promenade als het ware overdekt. De bomen vormen tevens een scheiding tussen het langzame verkeer en het bestemmingsverkeer door de smalle woonstraten.

28 Lijnen in een strakke omgeving.



28

29 Het nieuwe appartementencomplex vormt de scheiding tussen het rustige park en het dynamische Generaal Eisenhowerplein.



29

30 Hoogteverschillen leggen de nadruk op de ondergrondse tunnel.



30

31 Op het Generaal Eisenhowerplein wordt een openbaar vervoerknooppunt ingericht.



31

Tussen de Hoogkamerlaan en de Johan Braakensieklaan ligt een parkachtige tuin waar paden doorheen lopen. Eén pad loopt recht, het andere slingert tussen de heuvels. Door het slingerende pad en de hoogteverschillen wordt de nadruk gelegd op de ondergrondse tunnel.

Openbaar vervoerknooppunt

Het einde van de groenvoorzieningen op het tunneldak wordt duidelijk aangegeven door het appartementencomplex De Oriëntexpres, dat mede door zijn lichtgebogen vorm het openbaar vervoerknooppunt de vorm van een plein geeft. Ook de teruggetrokken plaatsing van het gebouw, niet direct aan de lijn van de Sir Winston Churchillaan, schept een plein. Het complex markeert de overgang van het rustige groene verblijfsgebied naar het

drukke en dynamische Generaal Eisenhowerplein.

Ter hoogte van de voormalige spoorwegovergang is het openbaar vervoerknooppunt gepland, waar treinreizigers kunnen overstappen op tram of bus. Ook hier is een stationsingang gesitueerd. Door het tunneldak en de aangrenzende bebouwing ontstaat een verbreding in de Sir Winston Churchillaan, die als een multifunctionele ruimte kan worden ingericht.

Tegenover het appartementencomplex wordt een kantoorpand gebouwd, waarin op de begane grond de stationshal komt. De reiziger krijgt een gevoel van ruimte als hij hier aan het eind van het tunneldak over de rails richting Delft kijkt.



32

Parkstrook

De inrichting van de parkstrook langs de Klaroenstraat is te vergelijken met het park langs de Mgr. Willekenslaan. Ook hier zijn een wandelgebied en een ecologische verbinding gecreëerd.

De trein verlaat, zoals eerder opgemerkt, Rijswijk langs het Wilhelminapark. Vlak voor het Wilhelminapark liggen de speelweiden van de Tubasingel. Daar is ter vervanging van de spoorloten een vijver aangelegd, die de nadruk legt op de entree van het park.

32 Voorbij het
Generaal
Eisenhowerplein ver-
laat de trein de spoor-
tunnel en klimt tot
maaiveldniveau.



Slot

Zoals duidelijk uit het voorgaande is gebleken, heeft de verdubbeling van de spoorbaan grote invloed gehad op het uiterlijk van de stationsomgeving. Rijswijk is een voorbeeld geworden, waaruit blijkt dat het mogelijk is grootschalige infrastructuur aan te leggen en tegelijkertijd de omgeving erop vooruit te laten gaan. De gemeente heeft een hoogwaardig gebied ingericht en is daardoor aantrekkelijker geworden voor mensen om er te komen wonen of werken.

De tunnel en de verdubbeling zijn er niet zomaar gekomen. Vele mensen hebben inspanningen geleverd om alle werkzaamheden uit te voeren en af te werken. Het is ook vooral dankzij hen dat de gemeente Rijswijk en de Nederlandse Spoorwegen zich op een bijzondere manier kunnen presenteren.

Een groot aantal bedrijven waarvoor deze mensen werkten, heeft door een bijdrage de uitgave van dit boek mogelijk gemaakt. Wij zijn hen bijzonder erkentelijk voor de mogelijkheid om het ontwerp- en ontwikkelingsproces vast te leggen.

De samenstellers



Colofon



Tekst: Sylvia Roes, Den Haag

Eindredactie: Rob Doesburg en Richard van Hout

Foto's: Roel de Vringer - Infinity, Fotografie, Nieuwegein
Aeroview, Rotterdam

Dienst Openbare Werken gemeente, Rijswijk

Vormgeving: Buro van Bergenhenegouwen, Den Haag

Druk: Drukkerij Steens, Schiedam

Oplage: 1500

December 1997

© 1997 Gemeente Rijswijk.

Sponsors

Deze uitgave werd mogelijk gemaakt dankzij medewerking van:

NS Rail Infrabeheer
 Arcadis Bouw/Infra Bv Articon
 Bouwkombinatie Strukton-Ballast Nedam
 Arcadis Heidemij Bomendienst
 TBS Soest
 van Eck
 Waco Liesbosch Beton
 Gebr. Oldenburg
 van der Ven
 HWZ
 VelopA
 Den Boer Beton
 Meersma BV
 Industrieschap Plaspoelpolder



'Rijswijk Verdiept'

Kombinatie Strukton - Ballast Nedam v.o.f.



Strukton
Betonbouw



Waco-Liesbosch
Beton



Ballast Nedam
Beton en Waterbouw



Gebr. Oldenburg



VAN ECK

De tunnel en het station zijn gebouwd door de Bouwkombinatie Strukton-Ballast Nedam in opdracht van de Nederlandse Spoorwegen. De directievoerder was Arcadis Bouwinfra (BV Articon).



Rijswijk



 **NS Railinfrabeheer**

ARCADIS BOUW/INFRA



 **DEN BOER BETON®**



VelopA

ARCADIS HEIDEMIJ BOMENDIENST



 **MEERSMA BV**
PIJNACKER
grond-, weg- en waterbouw

het Industrieschap de Plaspoelpolder







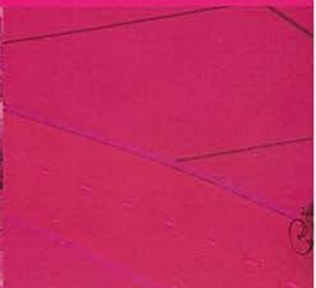
'Het precedent' van Rijswijk. Zo noemde de minister van Verkeer en Waterstaat Jorritsma-Lebbink het ondergrondse NS-station in de gemeente Rijswijk (Z.- H.) toen zij dit op 18 september 1996 officieel opende. Immers, meer gemeenten hadden haar ministerie laten weten ook een ondergronds station te willen, nadat zij de Rijswijkse oplossing hadden aanschouwd.

De verdubbeling van de spoorbaan en de daarmee gepaard gaande aanleg van de spoortunnel had in Rijswijk vergaande stedenbouwkundige consequenties. Twee stadsdelen die door de spoorbaan van elkaar waren gescheiden, konden worden verenigd. De ruimte werd opnieuw ingericht en is nu een voorbeeld geworden waaruit blijkt dat het mogelijk is grootschalige infrastructuur aan te leggen en tegelijkertijd de omgeving erop vooruit te laten gaan. 'Rijswijk een barrière geslecht' doet verslag van dit proces.



overzicht stationsgebied





◀ overzichtskaart

