

# LINDELAAN RIJSWIJK TOELICHTING & ONDERBOUWING ONTWERP

014690.20230405.N1.04

26 april 2023

## Aanleiding voor vernieuwing van de Lindelaan

De Lindelaan heeft grootschalig onderhoud nodig. Dat biedt kansen om de weg ook anders in te richten zodat de weg veiliger en aantrekkelijker wordt. In het nieuwe ontwerp krijgen fietsers meer ruimte door de rijbaan voor het autoverkeer iets te versmallen en door bomen tussen de parkeervakken te plaatsen. Ook de kruispunten krijgen een nieuw ontwerp.

In deze notitie leggen we uit welke veranderingen in het nieuwe ontwerp voor de Lindelaan zijn doorgevoerd en waarom we dat gedaan hebben.



*Huidige situatie Lindelaan. Veel autoverkeer met weinig ruimte voor verblijven en groen.*

### Waar het moet 30 km/h en waar het kan 50 km/h

De Lindelaan is een weg met een belangrijke ontsluitende functie voor Rijswijk (een zogenaamde 'gebiedsontsluitingsweg'). Ook na de herinrichting houdt de weg deze functie. Landelijk is er veel discussie over de gewenste snelheid op gebiedsontsluitingswegen. Tot voor kort gold voor dit soort wegen 'standaard' een maximumsnelheid van 50 km/h. Maar steeds vaker kiezen gemeenten voor een maximumsnelheid van 30 km/h als een weg niet alleen een verkeersfunctie heeft, maar óók een woon- of verblijfsfunctie.

De afweging tussen 50 of 30 is niet makkelijk. Bij 30 km/h is een weg vaak veiliger, je kunt de weg makkelijker oversteken en het langrijdende verkeer zorgt bij een lagere snelheid voor minder geluidhinder. Maar er blijven ook routes door de gemeente nodig waar lijnbussen, ambulances en brandweer goed kunnen doorrijden. Bovendien moet de gemeente ervoor zorgen dat de maximumsnelheid geloofwaardig is voor de weggebruikers: automobilisten moeten kunnen begrijpen waarom ze op een weg niet zo hard mogen rijden.

Voor de Lindelaan is gekozen voor 30 km/h nabij het winkelcentrum en de Brede School Rembrandtkwartier (tussen Hendrik Ravensteijnplein en Jozef Israëlslaan), omdat daar veel mensen oversteken. Een lagere snelheid draagt hier veel bij aan de verkeersveiligheid. De Lindelaan krijgt op deze locatie een aangepaste inrichting om duidelijk te maken dat hier 30 km/h gereden moet worden.

Op de rest van de Lindelaan blijft de maximumsnelheid 50 km/h. Maar ook daar zorgen we ervoor dat je niet te hard over de kruispunten kunt rijden (waar immers veel mensen oversteken). De kruispunten krijgen daarvoor een andere vormgeving. Nu ligt de gereden snelheid op de Lindelaan op ongeveer 46 km/uur. De verwachting is dat dit met de nieuwe inrichting op ongeveer 40 km/uur zal liggen. Ook bij de Prins Mauritschool krijgt de weg een aangepaste inrichting (schoolzone).

Op deze manier is de snelheid laag waar dat moet en geloofwaardig is, maar blijft de doorstroming voor bijvoorbeeld nood- en hulpdiensten zoveel mogelijk in stand.



## Een nieuwe, veilige inrichting van de Lindelaan

De nieuwe inrichting past bij de keuzes die gemaakt zijn voor de maximumsnelheid. En tegelijkertijd pakken we in het ontwerp een aantal bestaande knelpunten aan.

### Lagere snelheid door een smallere rijbaan

De Lindelaan delen we anders in om de weg veiliger te maken:

- We versmallen de rijbaan voor autoverkeer. Dit zorgt ervoor dat auto's minder hard rijden. En er ontstaat meer ruimte voor bijvoorbeeld fietsers en groen.
- Tegelijkertijd blijft er voldoende ruimte over op de Lindelaan voor grote voertuigen zoals bussen en brandweerauto's. In dit geval is er 7,0 meter beschikbaar tussen de parkeervakken. De rijbaan voldoet hiermee ruimschoots aan de landelijke eisen die hiervoor gelden: een ideale gebiedsontsluitingsweg heeft rijstroken van 3,25-3,50 meter [ASVV2021].
- In het midden van de rijbaan maken we een overrijdbare middenstrook, aan de zijkant komen rabatstroken. De weg lijkt daardoor nog wat smaller en de gemiddelde snelheid van het autoverkeer gaat nog iets omlaag.
- We kiezen voor brede parkeervakken om te voorkomen dat geparkeerde auto's uitsteken over de rijbaan of het fietspad.

### Meer ruimte voor fietsers

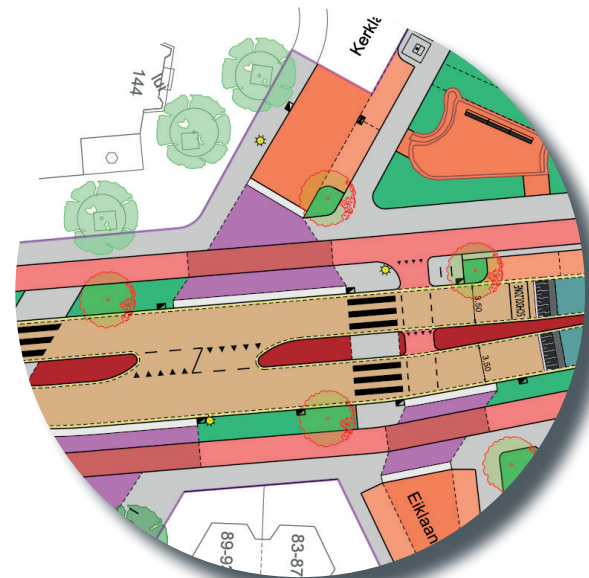
Ook delen we de Lindelaan anders in om fietsers meer ruimte en comfort te geven:

- Fietsers krijgen bredere fietspaden. Deze worden 2,1 meter breed.
- Fietsers krijgen meer comfort doordat de fietspaden worden geasfalteerd.

### Herkenbare kruispunten

De kruispunten in de Lindelaan zien er in het nieuwe ontwerp in grote lijnen hetzelfde uit, zodat ze goed herkenbaar zijn.

- De zijstraten geven we vorm als 'uitritconstructie'. Het voetpad en het fietspad langs de Lindelaan lopen bij een uitritconstructie door over het kruispunt. Voetgangers en fietsers hebben zo voorrang boven verkeer uit de zijstraat.
- We maken middeneilandjes bij de kruispunten zodat voetgangers en fietsers de Lindelaan in twee etappes kunnen oversteken. Alleen bij de Paulus Potterlaan is hier onvoldoende ruimte voor.
- Waar mogelijk verkleinen we het kruispuntoppervlak om het kruispunt overzichtelijker te maken en meer ruimte te maken voor voetpaden, fietspaden en groen. Hierdoor verbetert de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers.
- De losliggende opstelstroken worden verwijderd om kruispunten kleiner, eenvoudiger en overzichtelijker te maken.

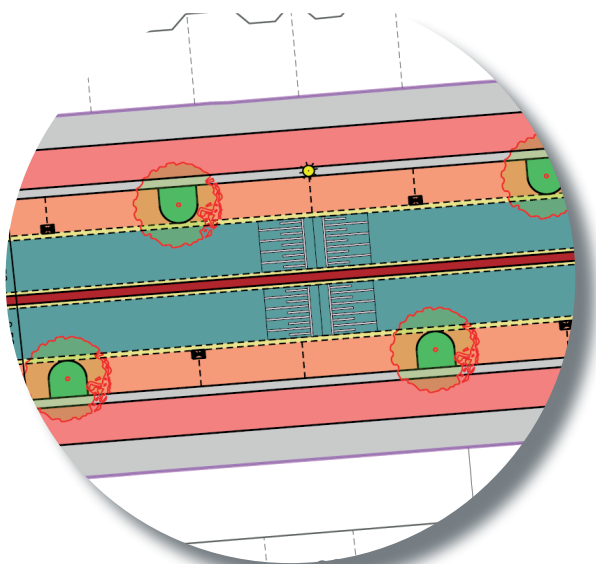


### *Snelheidsremmende maatregelen*

In het ontwerp maken we op verschillende plaatsen gebruik van drempels en plateaus (langgerekte drempels) om de snelheid te remmen:

- in de langere rechtstanden/rechte stukken rondom de Rembrandtkade en tussen de Kerklaan en Haagweg;
- in de winkelzone ter hoogte van de kruisingen met de Jozef Israëlslaan, Jan Tooroplaan/Jan van Polanenstraat en bij het Hendrik Ravensteijnplein;
- in de schoolzone ter hoogte van de Kerklaan en de Iepalaan/Berkstraat.

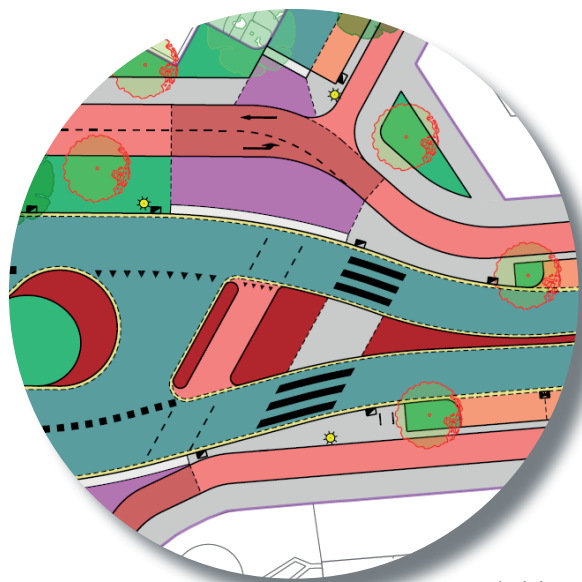
Daarnaast komt er een drempel aan het begin van het 30km/h-gebied bij het Hendrik Ravensteijnplein. In totaal komt er minimaal elke 150 meter een snelheidsremmer in de Lindelaan.



### *Oversteekplekken voor voetgangers en fietsers*

Op de plaatsen waar voetgangers oversteken, maken we een zebra-pad met middeneiland. Want zonder zebra is oversteken op drukke momenten lastig voor mensen die niet zo snel ter been zijn. Om veilig zebra-paden toe te kunnen passen, is het wel belangrijk dat het autoverkeer niet te snel rijdt.

Fietsers krijgen geen voorrang als ze de Lindelaan oversteken. Dit is in lijn met landelijke aanbevelingen op het gebied van verkeersveiligheid. Wel is er bij de fietsoversteken een middengeleider aanwezig zodat fietsers in twee etappes kunnen oversteken (behalve bij de Paulus Potterlaan).



### **Verkeerslichten**

Nu staan er nog verkeerslichten bij de kruispunten met de Jan Tooroplaan/Jan van Polanenstraat en bij de Jozef Israëlslaan. Voor de doorstroming en de verkeersveiligheid zijn verkeerslichten in het nieuwe plan echter niet meer nodig. Kruispunten met verkeerslichten zijn over het algemeen onveiliger dan andere kruispunttypen en worden bij voorkeur alleen toegepast wanneer het aantal voertuigen op het kruispunt anders niet verwerkt kan worden [SWOV-factsheet Rotondes en andere kruispunten]. Op de Lindelaan is dat niet het geval. De drukte op de kruispunten blijft ruim onder de grenswaarden voor toepassing van verkeerslichten.

Fietsers en voetgangers kunnen bovendien veilig en snel oversteken, omdat de rijsnelheid van de auto's lager is en omdat oversteken in twee etappes kan (eerst naar de middenberm en vanaf daar naar de overkant). Per etappe hoef je dan maar een paar meter over te steken en komt er maar van één kant verkeer. Bij de Jozef Israëlslaan is voldoende ruimte om ook voor personenauto's opstelruimte in de middenberm te maken. Daar kunnen dus ook automobilisten in twee etappes oversteken of afslaan, net als bij de Rembrandtkade. Fietsers en voetgangers die langs de Lindelaan fietsen en lopen hebben voorrang door de toepassing van uitritten.

### **Keerlussen bij Jozef Israëlslaan en Rembrandtkade**

Bij de Jozef Israëlslaan en de Rembrandtkade zijn nu keerlussen aanwezig om van de ene naar de andere kant van de straat te kunnen rijden. Tellingen laten zien dat er ongeveer 200 voertuigen per dag van de keerlussen gebruik maken.

Om de verkeersveiligheid op de kruisingen te verbeteren is er geen ruimte meer over voor de keerlussen. Tussen de rijbaan en het fietspad moet namelijk genoeg ruimte zijn voor zicht op aankomende fietsers. Het fietspad en voetpad wordt daarom uitgebogen. Door het weghalen van de keerlussen is het voor fietsers en voetgangers veiliger, omdat autoverkeer slechts van één kant kan komen. Om de kerende beweging voor auto's mogelijk en gemakkelijk te maken, worden de kruisingen anders ingericht. Voor fietsers wordt bij de Rembrandtkade een tweerichtingen fietspad ingepast. Bij de Jozef Israëlslaan zijn ter hoogte van de Van Dijkklaan en Kastanjelaan doorsteken voor kerende fietsers. De kruispunten worden zo ingericht dat ze de kerende auto's goed kunnen verwerken.

### **Rijrichting Jan van Polanenstraat omgedraaid**

Het uitzicht vanuit de Jan van Polanenstraat op de Lindelaan is niet zo goed. Zeker als we hier de verkeerslichten weghalen, is goed uitzicht wel belangrijk. Daarom wordt de rijrichting voor het autoverkeer op de Jan van Polanenstraat omgedraaid (dus van de Lindelaan af in plaats van naar de Lindelaan toe).

### Extra herkenbaarheid winkelgebied en schoolomgeving

De winkels op het Hendrik Ravesteijnplein en de Prins Mauritschool op de hoek van de Kerklaan zijn bijzondere functies aan de Lindelaan. Om het winkelgebied en de schoolzone extra te benadrukken, kiezen we hier voor een afwijkende verharding. We passen hier een andere kleur asfalt met 'streetprint' toe. Dat is asfalt met een klinkerpatroon.

### Veilige bushaltes

Net als in de bestaande situatie halteert de bus op de rijbaan. Een verschil is wel dat we de rijstroken op de Lindelaan in de nieuwe situatie van elkaar scheiden door een overrijdbare middengeleider. Daardoor wordt het minder eenvoudig om een halterende bus in te halen. Dat bevordert de verkeersveiligheid.



Sfeerbeeld mogelijke inrichting Lindelaan.

Met meer ruimte voor de fiets en groen.

### Effecten

Samengevat verwachten we met de herinrichting van de Lindelaan de volgende effecten te bereiken:

-  **minder ongevallen**, onder andere door een lagere snelheid van het autoverkeer.
-  **een mooiere straat** waar het prettig is om te verblijven en waar je je veilig voelt.
-  **meer ruimte** voor fietsers op brede fietspaden.
-  **makkelijker oversteken** voor fietsers en voetgangers.
-  **makkelijker oprijden** voor auto's uit zijwegen (door lagere snelheid en meer opstelruimte).
-  **meer ruimte voor groen**.

We hebben er alle vertrouwen in dat we deze effecten ook daadwerkelijk zullen bereiken, omdat dat bij vergelijkbare, al uitgevoerde projecten ook is gelukt. Maar elke situatie is natuurlijk uniek. De gemeente zal daarom goed in de gaten houden hoe de herinrichting in de praktijk bevalt.



*Goudappel werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden.*

Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
The Netherlands

Postbus 161  
7400 AD Deventer  
The Netherlands

+31(0) 570 666 222  
info@goudappel.nl  
www.goudappel.nl

BTW NL123456789B01  
KVK 12345678  
IBAN NL 99 BANK 0123 4567 89