

	Onderwerp	Ideeën en/of suggesties	Beantwoording
1	Bladkorf	Bladkorf t.h.v. Mauritschool staat in de weg op het trottoir. Kan er een bladkorf ter hoogte van de viskraam worden geplaatst?	De situatie is ter plaatse beoordeeld. De bladkorf blokkeert het voetpad niet. Er wordt geen extra bladkorf geplaatst.
2	Gasleiding	Is de gasleiding geschikt voor waterstof?	Stedin is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de gasleiding. Deze vraag kunt u stellen aan Stedin via https://www.stedin.net/klantenservice
3	Parkeren	Aandacht gevraagd voor parkeervak voor de zebra oversteek bij Jan Tooroplaan i.v.m. slecht zicht als er grote wagens/busjes geparkeerd staan.	Wij passen het ontwerp aan om op deze locatie meer zicht te creëren.
4	Fietsoversteek	Kan er voorsorteerruimte komen voor fietsers bij de oversteek Rembrandtkade?	De opstelruimte voor fietsers is hier gecombineerd met het autoverkeer. Fietsers kunnen de oversteek maken vanuit de in- en uitritconstructie.
5	Geluid	Geluidsnorm: Wat wordt daar in het ontwerp aangedaan? Wordt de norm dan wel gehaald? Hoe zit het met optrekkende auto's (50 km zone)? En de overgang in wegdek type?	In het ontwerp van de Lindelaan wordt als type verharding stilasfalt toegepast om aan de geluidsnormen te voldoen. Dit wordt zowel in de 30 km-zone als in de 50 km-zone toegepast. Doordat er in het ontwerp geen verkeerslichten meer zijn opgenomen bij de kruising met de Jozef Israëlslaan en Jan van Polanenstraat, zullen auto's niet optrekken van 0 naar 50 km/uur, maar vanuit de 30 km-zone geleidelijk richting 50 km/uur optrekken. Dit ontwerp is echter wel zo ingericht dat verwacht wordt dat het gros van de automobilisten in het 50 km/uur gedeelte rond de 40 km/uur rijdt. De verwachting is dat door de versmalde rijstroken, midden geleider en drempels de snelheid zal afnemen.
6	Weesfietsen	Weesfietsen bij de Lindelaan t.h.v. bushalte Paulus Potterlaan. Verzoek dit door te geven aan handhaving.	We hebben deze melding doorgezet naar team handhaving.
7	Inzameling kunststof	Extra aandacht voor verdeling kunststof/plastic inzameling ondergrondse containers over gehele Lindelaan. Niet alles clusteren op 1 locatie.	Avalex bepaalt de verdeling van de ondergrondse containers en houdt hierbij rekening met een maximale loopafstand.
8	Bepanting	Let op lage beplanting nabij kruising Berkstraat / Ieplaan t.h.v. Lindelaan 51-53a in verband met onveilige situaties door slecht zicht op fietspad.	Deze opmerking wordt meegenomen in de keuze van de beplanting.
9	Afvalinzameling	Blijft de hoge bovengrondse container op Paulus Potterlaan staan?	Nee. Alle containers gaan ondergronds, in overleg met Avalex worden de definitieve locaties gekozen.
10	Fiets parkeren	De fietsnietjes op de Paulus Potterlaan moeten verder uit elkaar staan. Er kunnen geen 2 fietsen naast elkaar geparkeerd worden.	In het ontwerp worden de fietsnietjes 90 centimeter uit elkaar geplaatst, zodat er meer ruimte ontstaat voor het stallen van de fietsen.
11	Verkeerslichten	De huidige VRI ter hoogte van de Irsaelslaan werkt niet altijd.	Bedankt voor het aangeven. We hebben deze melding intern doorgezet.
12	Fietsen parkeren	Nu staan er op de lindelaan overal nietjes om fietsen te parkeren. Waar komen deze te staan in het nieuwe plan. Nietjes zie ik op de video niet terug	De locaties van de fietsnietjes zijn in de ontwerptekeningen aangeduid met zwarte streepjes, zoals weergegeven in de legenda.
13	Bomen	Mooie video. Het ziet er allemaal gelikt uit. Maar is dit de situatie als alles klaar is in 2025? Of moeten de bomen eerst nog 10 of 20 jaar groeien? Ik ben namelijk al 70, en ben benieuw of ik het nog meemaakt dat het er zo uit ziet als op de video. Dus, hoe groot zijn de bomen die geplant zullen gaan worden al op dat moment van planten, op en rond het Hendrik Ravesteijnplein/Lindelaan winkelgebied?	In het ontwerp blijven de bomen op het H. Ravesteijnplein / Lindelaan (platanen) staan of worden verplant. Als het niet mogelijk is deze te verplanten worden ze vervangen door andere bomen. Nieuwe exemplaren zijn doorgaand circa 5 tot 6 meter hoog.
14	Kruising Jozef Israëls/ Lindelaan	In de nieuwe plannen verdwijnen de verkeerslichten aldaar . Enorm veel fietsers steken hier over, vooral in de piekuren o.a. kinderen.. Ook het toenemende auto verkeer wat via de Churchillaan richting Lindelaan zal vastlopen in de piek uren. Proefondervindelijk dit jaar regelmatig bewezen, als de stoplichten het weer lieten afweten, en het verkeer richting Lindelaan , tot voorbij de Dennenlaan stond te wachten, tot men de Lindelaan kon opdraaien of over versteken, Ook een tweedeling qua snelheid (30/50 km) is absurd. Kortom juist de stoplichten verwijderen op de drukste en minst overzichtelijke kruising is totaal onverantwoord m.i. Geschreven door een fietser die daar dagelijks oversteekt	Er is onderzoek gedaan naar de noodzaak van de verkeerslichten bij de Jozef Israëlslaan voor de afwikkeling van het verkeer op dit kruispunt. Uit dit onderzoek blijkt dat er geen maatregel nodig is om het verkeer af te wikkelen. Daarnaast wordt deze kruising ingericht met een gefaseerde oversteek door een voorrangspunt in te passen. De maximumsnelheid op deze kruising wordt ook van 50 km/u naar 30 km/u verlaagd. Het oversteken wordt overzichtelijker, doordat het verkeer langzamer zal rijden en rustpunten in de weg worden aangebracht.

	Onderwerp	Ideeën en/of suggesties	Beantwoording
15	Snelheid	Het handhaven van de maximum snelheid is in Rijswijk een issue Er wordt vaak veel te hard gereden. Meer inzet op handhaving incl. camera's en flexibel lasercontrole is gewenst. Maar ook de inrichting van de wegen en duidelijke bebording kan helpen. Waarom kiest de gemeente dan voor twee maximale snelheden op de Lindelaan, 30 en 50 km. Ik zou zeggen dat een keuze voor 1 snelheid beter werkt	Er is onderzoek gedaan door een adviesbureau gespecialiseerd in mobiliteitsvraagstukken. Zij adviseren om de Lindelaan in te richten als een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u gezien de beperkte verblijfsfunctie op het weggedeelte vanaf de Haagweg tot de Jozef Israëlslaan. Dit vanwege de hoeveelheid verkeer en de geloofwaardigheid van het snelheidsregime, omdat het autoverkeer gescheiden is van het fietsverkeer. Uitzondering hierop is het winkelgebied. Tussen de Jozef Israëlslaan en Burgemeester Elsenlaan wordt een 30 km/u inrichting toegepast. Met dit ontwerp wordt doormiddel van versmalde rijbanen en snelheid remmende maatregelen de maximumsnelheid op de gehele Lindelaan verlaagd.
16	Gevaarlijke situatie fietsers - bij rembrandkade	auto's komend vanaf de haag weg - lindelaan 70 - richting rembrandkade 103 (rechts afslaand verkeer) . Overstekende fietsers krijgen te maken met een onveilige oversteek. Op dit moment maken veel auto's gebruik om hier rechtsaf te slaan. In de nieuwe situatie staan ze op de voetgangersoversteek plaats en/of op de doorgang van de fietsers. misschien een idee om de voetgangersoversteekplaats meer naar de kerklaan op te schuiven en dit ook voor fietsersoversteekplaats te doen.	De Rembrandtkade is een hoofdfietsroute en maakt zelfs onderdeel uit van een regionaal fietsnetwerk. Daarom is het van belang dat fietsers hier in een recht doorgaande lijn kunnen oversteken. De oversteekplaats voor fietsers en voetgangers wordt om die reden niet verplaatst richting de Kerklaan. Rechts afslaande auto's hebben voldoende ruimte om zich op te stellen op de inrit om voorrang te verlenen aan fietsers op de Lindelaan. Daarnaast moet het autoverkeer stoppen voor de voetgangersoversteekplaats en mag hier niet hinderlijk stilstaan.
17	Hele Lindelaan 30km zone	De opzet ziet er erg goed uit, maar het is niet erg handig dat de snelheid op zo'n kort stuk vaak wisselt. Daarnaast is bijvoorbeeld de kruising van de Lindelaan met de Rembrandtkade altijd erg druk. Hier zou een snelheid van 30km p/u de verkeersveiligheid verbeteren.	De snelheid wisselt alleen in het winkelgebied, waar vanaf de Burgemeester Elsenlaan tot en met de kruising Jozef Israëlslaan een maximumsnelheid geldt van 30 km/u, omdat dit een verblijfsgebied is, waar veel overgestoken wordt door langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). De weg op de gehele Lindelaan wordt versmald en er komen drempels, waardoor de snelheid van automobilisten lager ligt dan in de huidige situatie. Ook ter hoogte van de kruising met de Rembrandtkade. Hier is gekozen voor een zogenoemde LARGAS-oplossing wat staat voor Langzaam Rijden Gaat Sneller. De auto krijgt hier minder ruimte dan in de huidige situatie. Het wordt een compacte kruising en er zijn geen aparte uitvoegstroken richting de Rembrandtkade meer. Dit zorgt ook voor een verlaging van de verkeerssnelheid.
18	Hoe zit het met de keerlussen - rembrandkade / jozef israelslaan	in de huidige situatie zijn er zowel op de Rembrandtkade en de jozef israelslaan keerlussen. Verdwijnen deze in de nieuwe situatie?	Ja in dit ontwerp verdwijnen de keerlussen en maken deze plaats voor meer ruimte voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). Er dient namelijk genoeg ruimte te zijn tussen de weg en het fietspad ter hoogte van de inritten, zodat afslaande automobilisten voldoende zicht hebben op fietsers op de Lindelaan. De kruisingen krijgen een andere vormgeving, namelijk een voorrangspein. Hierdoor is er geen ruimte meer voor keerlussen in de weg. Het weghalen van de keerlussen verhoogt de verkeersveiligheid voor fietsers op de Jozef Israëlslaan en Rembrandtkade. Het fietsverkeer kruist het autoverkeer op nog maar één punt.

	Onderwerp	Ideeën en/of suggesties	Beantwoording
19	Verkeersveiligheid Lindelaan	<p>Beste gemeente, Dank voor uw presentatie. De plannen zien er in grote mate goed uit; met name de vrij liggende fietspaden en meer ruimte voor groen. Er is w.m.b. wel flinke verbetering noodzakelijk voor de veiligheid van de voetganger. Als bewoner van de Kastanjelaan maak ik zowel als automobilist, fietser en als wandelaar gebruik van de Lindelaan. Ik maak mij al tijden zeer zorgen over de verkeersveiligheid van voetgangers. De oversteekplaatsen voor voetgangers zonder verkeerslichten zijn in de huidige vorm extreem gevaarlijk, met name de oversteekplaats bij de Prins Mauritschool. Veel automobilisten scheuren over de Lindelaan (gemeente handhaaft niet), en als overstekende voetganger maak ik vaak mee dat automobilisten pas op het laatste moment afremmen, maar vaak ook doorrijden, extreem gevaarlijk!</p> <p>Onoplettendheid en onvoorspelbaarheid, zeker bij ouderen en kinderen, is hierbij een groot veiligheidsrisico, en de opteerde oplossingen als verkeersdrempels en een speciale schoolzone is hiervoor onvoldoende. In mijn optiek moet de automobilist als grootste veroorzaker van gevaar (snelheid en robuustheid) zich aanpassen aan de fietsers en voetgangers, in plaats van andersom. Dus mijn suggestie is om van de gehele Lindelaan een 30 km/u zone te maken, ten behoeve van de veiligheid van fietsers, en met name voetgangers. In het Rijswijkse coalitieakkoord 2022-2026 staat over verkeersveiligheid de volgende passage: "Een groeiende stad zorgt voor een toename van verkeersonveiligheid. Handhaving, zoals flitscamera's, is belangrijk maar lost een onveilige situatie niet structureel op. Daarom zetten we verder in op een veilige inrichting van wegen en straten met goede bebording. We gaan door met de uitvoering van het Actieplan verkeersveiligheid. Bestaande wegen worden ingericht als 30km/h-weg als dat mogelijk is. Dat vergroot de verkeersveiligheid en luchtkwaliteit, zonder grote effecten op bereikbaarheid en doorstroom van verkeer. Bij de inrichting van 30km/h-wegen wordt zoveel mogelijk voldaan aan de CROW-richtlijnen zodat handhaving mogelijk wordt. Voor het overzicht, de rust en doorstroming moet er op doorgaande wegen dezelfde maximale snelheid gelden. We gaan door met het inrichten van een verkeersveilige omgeving rond scholen, openbare gebouwen, sport- en welzijnsvoorzieningen en onze winkelgebieden." Zeker binnen het nu gepresenteerde verkeerslicht loze ontwerp van de Lindelaan. Een eenduidige snelheidslimiet is voor alle verkeersdeelnemers beter te begrijpen. Bovendien zijn er zoveel oversteekplaatsen dat het opvoeren van de snelheid naar 50km/u weinig zin heeft, want als automobilist ben je hoofdzakelijk aan het afremmen en optrekken. Daarnaast is een 50 km/u zone vooral veilig als alle oversteekplaatsen verkeerslichten hebben. Gezien de vele oversteekplaatsen begrijp ik goed om niet overal verkeerslichten te plaatsen, zeker gezien de doorstroming. Echter, ik zie niet in waarom de Lindelaan als 30 km/u zone niet voor voldoende doorstroming kan zorgen, terwijl het juist bijdraagt aan overzicht en de rust (en dan heb ik het nog niet eens over factoren als luchtvervuiling). Overigens zijn CROW-richtlijnen geen norm of wetgeving, en dus niet-bindend. Daarnaast: veilig verkeer is ook een kwestie van statistiek. De kans op verkeersdoden is groter bij een 50 km/u wegen, in vergelijking met een 30 km/u wegen, want bij een hogere botssnelheid neemt de overlijdenskans toe, zie https://swov.nl/nl/factsheet/verkeersdoden-nederland en https://www.juristenkantoor.nl/blog/30-km-u-wegen-veiliger-dan-wegen/. Heel cru gezegd: kiest de gemeente voor meer of minder verkeersongelukken- en doden? Mijn advies: voorzie de gehele Lindelaan van roodbruin asfalt met streetprint, met een maximum snelheid van 30 km/u. Tot slot nog een leestip betreffende infrastructuur i.c.m. veiligheid en leefbaarheid; het boek "Het recht van de snelste", van de auteurs Thalia Verkade en Marco te Brömmelstroet, zie https://decorrespondent.nl/hetrechtvandesnelste en https://www.archined.nl/2020/07/verkeerssystemen-en-richtlijnen-bestendigen-het-recht-van-de-snelste/ Hopelijk kunt u iets met mijn advies. Ik sta open voor verder contact en discussie. Met vriendelijke groet,</p>	<p>Bedankt voor uw uitgebreide reactie. Op de wegvakken tussen de kruispunten zijn extra drempels toegevoegd. Dit zal samen met de versmalling van de weg de snelheid van het autoverkeer fors verminderen. Daarnaast onderzoeken we welke maatregelen we kunnen nemen om de voetgangersoversteken extra op te laten vallen voor automobilisten, zodat zij hierop anticiperen. Zie verder beantwoording vraag 15.</p>

	Onderwerp	Ideeën en/of suggesties	Beantwoording
20	Kinderopvang	Veel dank voor deze plannen. Het is absoluut een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Maar... Er wordt - terecht - uitgebreid ingegaan op de Prins Mauritschool en de verkeerssituatie aldaar. Maar er wordt met geen woord gerept over de kinderopvang op de hoek Esdoornstraat/Lindelaan waar net zo goed veel verkeersbewegingen zijn. Het zou goed zijn om daar meer rekenschap van te geven. Ook omdat er juist in dit gedeelte veel gescheurd wordt door verkeer dat van de Haagweg komt en doet alsof dit een zelfde soort doorgaande weg is als de Haagweg. Ik zie al meerdere reacties van mensen die menen dat de gehele Lindelaan vanaf de Haagweg 30 km-zone zou moeten zijn, ook vanwege de duidelijkheid. Dat zou ik graag willen ondersteunen, hoewel het m.i. ook zou kunnen vanaf de Willemstraat. Dat verbetert de situatie ter hoogte van de Esdoornstraat, maar óók nog eens extra bij de Prins Mauritschool, aangezien men dan al rustig rijdt vóór het de schoolzone nadert.	Bedankt voor uw reactie. Zie voor beantwoording vraag 15.
21	Handhaaf de keerlussen op de kruising Rembrandtkade en Lindelaan	De keerlussen op de kruising Lindelaan en Rembrandtkade zijn in het Voorontwerp verdwenen. Dit is een slecht idee. Hierdoor moet je, komend vanaf de Churchillaan, 2 x de Lindelaan kruisen om weer terug op de Rembrandtkade (zuidelijk deel) te komen. De Rembrandtkade is immers eenrichting verkeer. De meest snelle en kortere route vanaf de rijksweg (afritten Plaspoelpolder en Hoornbrug) voor de bewoners van Rembrandtkade even nummers, Kastanjelaan en Denneweg) is via de Churchillaan. Vanaf de Hoornbrug voorkom zo opstoppingen op de Haagweg/afslag Lindelaan. Vanuit de Plaspoelpolder ben je verkeer op de Burg. Elsenlaan eerder kwijt. Ook het doorgaande verkeer op de Lindelaan wordt zonder keerlussen steeds weer extra belemmert.	Zie beantwoording vraag 18.
22	Hele Lindelaan 30km zone	De opzet ziet er erg goed uit, maar het is niet erg handig dat de snelheid op zo'n kort stuk vaak wisselt. Daarnaast is bijvoorbeeld de kruising van de Lindelaan met de Rembrandtkade altijd erg druk. Hier zou een snelheid van 30km p/u de verkeersveiligheid verbeteren.	Zie beantwoording vraag 17.
23	klinkers parkeervakken graag uitvoeren in waterdoorlatende klinkers	Door de toenemende incidentele wateroverlast en om het water niet weg te laten stromen in het riool, lijkt mij het wenselijk dat alle parkeervakken worden uit gevoerd met waterdoorlatende klinkers (gras tegels ?) Ook door toenemende hitte en daarmee groeiende waterbehoefte van de bomen, zullen de bomen profiteren van deze constructie.	In het ontwerp is een infiltratieriool opgenomen als klimaat adaptieve maatregel. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp wordt onderzocht of er aanvullende maatregelen kunnen worden genomen.
24	Fietspaden overgang naar de trottoirs. Fietstrommels.	Deze overgangen graag vergevingsgezind maken, dit meld ik namens de FB afdeling Rijswijk. Is er gedacht aan het plaatsen van fietstrommels? Beter voor het veilig parkeren van fietsen, dit stimuleert het bezit en gebruik van fietsen.	In het verleden is een pilot gedaan met fietstrommels. Naar aanleiding van de ervaringen hiermee is besloten om niet door te gaan met fietstrommels. Deze nemen veel ruimte in van het openbaar gebied en kunnen maar een zeer beperkt aantal fietsen stallen. Daarnaast zijn de hoge aanschaf- en beheerkosten aanleiding geweest om te zoeken naar alternatieven. In het ontwerp is gekozen voor de plaatsing van fietsbeugels, waaraan de fietsen eenvoudig kunnen worden vastgebonden.

	Onderwerp	Ideeën en/of suggesties	Beantwoording
25	Ondergronds parkeren? Verlies van 7 parkeerplekken is wel veel!	<p>Vandaag nog even goed met mijn zoon naar uw prachtige presentatie gekeken. Ditmaal vanuit de blik van een auto-eigenaar. ONDERGRONDS PARKEREN? Zou het geen idee zijn om het parkeren op het plein ondergronds te maken? Omdat het zandgrond is zou dit redelijk makkelijk moeten kunnen. En dat geeft ineens allerlei nieuwe mogelijkheden. Zo komt voldoende plek vrij voor zowel auto's, fietsnieten, en mogelijk zitjes en/of terrasjes om het geheel een gezelliger aanzien te geven.</p> <p>VERWIJDEREN VAN 7 PARKEERPLEKKEN De presentatie video is genomen op wel een heel rustige tijd, het lijkt of er parkeerplek genoeg is. In de werkelijkheid kun je als bewoner soms rondjes moeten rijden om een vrije plek te vinden, en dit zal nog erger worden als er nog eens 7 parkeerplekken weggehaald worden.</p> <p>OMKERING RIJRICHTING JAN VAN POLANENSTRAAT Verder, betreffende de omkering van de rijrichting in de Jan van Polanenstraat, hier even de blik vanuit het zicht van een 70-jarige. Rechtsaf slaan waar naast de weg aparte fietspaden zijn wordt steeds moeilijker, omdat wij ons hoofd steeds minder ver kunnen draaien, en afhankelijk zijn van de spiegels. Die staan verkeerd als je deels ingedraaid bent. Het wordt straks voor mij dus moeilijker om de Jan van Polanenstraat te bereiken. Zoals het nu is is prima, omdat als ik nu de Jan van Polanen straat uit kom, ik alleen maar direct naar rechts en links hoef te kijken, en niet schuin achter mij. De omkering maakt het dus moeilijker en onveiliger voor ouderen, en zeker niet makkelijker. Kan het niet gewoon zo blijven als het is?</p>	<p>Ondergronds parkeren is financieel niet haalbaar. Er verdwijnen in het ontwerp inderdaad een aantal parkeerplaatsen. Dit komt doordat de bushaltes worden verlengd en er ondergrondse containers worden geplaatst. Daarnaast worden de bomen tussen de parkeervakken geplaatst, dit heeft te maken met de extra ruimte die nodig is voor het fietspad en de kabels en leidingen.</p> <p>Het omkeren van de rijrichting op de Jan van Polanenstraat is noodzakelijk om zicht op het overige verkeer te borgen, omdat de verkeerslichten verdwijnen. Door de hoekwoning is het niet mogelijk om voldoende zicht te creëren, wanneer de huidige rijrichting behouden blijft.</p> <p>De inritconstructie wordt aangelegd volgens richtlijnen.</p>
26	Laadpalen elektrische voertuigen	<p>Complimenten voor het concept plan en daarnaast de bewoners bij dit plan te betrekken. Alle informatie, de bewoners bijeenkomsten, eerst online (COVID19) en nu dus onlangs live in Te `Werve zijn verhelderend en daarnaast blijkt dat inspraak wordt meegenomen.</p> <p>Over de wisselende snelheden is al veel geroepen. Meer iets over het milieu. Elektrische rijden wordt door de overheid aangemoedigd. Auto's mogen vanaf 2035 geen emissies uitstoot meer produceren. Wat mij verbaast dat nu over de gehele Lindelaan geen laadpaal is te bespeuren en de komende 30 jaar deze er ook niet komen. Het plan wat gepresenteerd is dient 30 jaar mee te kunnen gaan, dat wordt geroepen. NU al rijdt ik - niet overdreven vaak 1 km in het rond om de laadpalen langs te gaan, een vrije paal te zoeken in de omliggende straten om aan een stekker te hangen. Verzoek: ook al zit dit niet in de portefeuille van dit project, analyseer ook dit punt en neem dit aspect mee. Dank!</p>	<p>Bedankt voor uw compliment. In de huidige situatie is er geen ruimte om laadpalen in de Lindelaan zelf te plaatsen. Het ontwerp van de Lindelaan gaat uit van een uitstapstrook van 50 centimeter tussen parkeervakken en fietspad. Deze ruimte is onvoldoende om de huidige generatie laadpalen zonder hinder en gevaar te plaatsen.</p> <p>Ambtelijk wordt een laadpalenbeleid voor Rijswijk voorbereid. Daarbij wordt ook gekeken naar toekomstige locaties van laadpalen. Voorlopig wordt uitgegaan van een netwerk met een loopafstand van ca. 200 meter. Door het realiseren van laadpalen in zijstraten van de Lindelaan kan een dekkend netwerk gerealiseerd worden. Daarna zal voornamelijk op randen van wijken geprobeerd worden meerdere laadpalen bij elkaar te plaatsen. Daarmee wordt de kans op het vinden van een vrije parkeerplek op zo'n locatie vergroot.</p> <p>Als er nieuwe type laadvoorzieningen ontwikkeld worden die geschikt zijn om (zonder gevaar en hinder) te realiseren bij parkeervakken aan de Lindelaan zal dat in de toekomst worden overwogen. Het ontwerp van de Lindelaan is bedoeld om minimaal 30 jaar mee te gaan. Dat sluit niet uit dat er in die periode wel kleine aanpassingen zoals het eventueel realiseren van laadplaatsen voor elektrische voertuigen zullen plaatsvinden.</p>
27	Fietsers oversteken met voorrang	<p>Waarom geen twee fietsovergangen bij de Eik-/Kerklaan? Ik steek daar dagelijks over in beide richtingen en in de nieuwe situatie moet ik tegen het verkeer in fietsen om bij de fietsoversteek te komen als ik van de kerklaan naar de eiklaan wil oversteken. Waarom? Dan zijn alle fietsers oversteekplaatsen voorzien van haaiantanden. Op dit moment worden fietsers vaak genegeerd als ze willen oversteken. Zeker als het druk is en dat is het bij de Esdoornstraat vaak. Fietsers staan daardoor ellelang te wachten als er geen voetgangers zijn of worden van hun sokken gereden. Mijn uitwijk is van de fiets te stappen en het voetpad te kiezen. Dat kan beter. Geef fietsers dezelfde rechten als de voetganger. Waarom niet? Het is toch een oversteekplaats.</p>	<p>Fietsers die willen oversteken vanuit de Kerklaan (naast Prins Mauritschool) worden hier gecombineerd met het autoverkeer en kunnen de oversteek maken vanuit de in-/uitritconstructie Kerklaan. Er is namelijk niet voldoende ruimte om nog een apart midden eiland voor fietsers te creëren op deze kruising. Aangezien het een schoolzone is en deze verhoogd wordt uitgevoerd tussen twee voetgangersoversteken in, dient het autoverkeer zijn snelheid aan te passen. Hierdoor kunnen fietsers vanuit de Kerklaan oversteken door gebruik te maken van het midden rustpunt. De fietspaden op de Lindelaan hebben voorrang ten opzichte van de zijstraten. Fietsers kunnen tegelijk oversteken met voetgangers, omdat automobilisten moeten stoppen voor de oversteekplaatsen.</p>

	Onderwerp	Ideeën en/of suggesties	Beantwoording
28	Schoolzone Prins Mauritschool onvoldoende	Mooie plannen, zeker 30km zone in het winkelgebied. Ik maak mij vooral zorgen over de situatie bij de Prins Mauritschool. Alleen de schoolzone is onvoldoende omdat automobilisten alsnog te hard komen aanrijden. Ik woon in de Kerklaan en loop fiets en rij daar dagelijks. Twee kids op school daar en de auto's rijden zelfs in de drukte rond 08:30 en 15:00u regelmatig gewoon door bij de oversteek. Heel gevaarlijk! Daarnaast is het schoolplein ook na schooltijd voor kinderen populair als speelplek. Hier zou eerder de snelheid beperkt moeten worden.	De schoolzone wordt verhoogd aangelegd en in ander materiaal dan de rest van de Lindelaan. Daarnaast worden in de Lindelaan op de wegvakken tussen de kruispunten zijn extra drempels toegevoegd. Ook een versmalling van de rijbanen over de gehele Lindelaan zorgt voor een verbeterde situatie. De verwachting is dat de snelheid door deze maatregelen afneemt.
29	Parkeergelegenheid en bereikbaarheid hulpdiensten bij (langdurig) onderhoud	Geweldige plannen waar al genoeg feedback op is gegeven vanuit andere lezers. Ik maak me zorgen over de manier waarop de gemeente het gebrek aan parkeerplaatsen gaat opvangen op het moment dat 1) parkeren aan en 2) oversteken van de Lindelaan tijdens het uitvoeren van het onderhoud voor grote delen niet mogelijk is? Daarnaast is de bereikbaarheid voor de hulpdiensten als zij in de Lindelaan moeten zijn ook wel een heikel punt lijkt me. Worden er bijvoorbeeld alternatieve parkeerplekken aangewezen in de groene perken aan de Jozef Israëlslaan of komen er op andere plekken extra tijdelijke parkeergelegenheid/opstelplaatsen?	De werkzaamheden zijn afgestemd met de hulpdiensten en tijdens de uitvoering zorgen we ervoor dat de woningen altijd bereikbaar blijven. De werkzaamheden worden gefaseerd uitgevoerd. Helaas zijn er tijdens de werkzaamheden minder parkeerplaatsen beschikbaar en zal u ergens anders moeten parkeren. In de verdere voorbereidingen doen we onderzoek naar alternatieve parkeerlocaties.
30	Enkele suggesties bij de plannen voor de Lindelaan	* De keerlussen bij de Lindelaan-Rembrandtkade vervullen nu een functie. Graag handhaven: dat scheelt extra verkeer op het kruispunt. Eenzelfde situatie is er bij de Jozef Israëlslaan. * Bij de afslag Lindelaan -Rembrandtkade, richting het centrum, komen de fietsers wat in het nauw, omdat de afslaande auto's én de drempel op moeten én moeten opletten op het aan de achterzijde aankomend verkeer. Nu is daar een insteek vak, waar een auto zich even kan opstellen om goed te kunnen uitkijken. Graag aandacht hiervoor. De voorgestelde oplossing lijkt mij niet echt veilig voor fietsers én voetgangers. * De vluchtheuvel bij de Kerklaan is op tekening smaller, dan nu het geval is. Gezien de basisschool ter plaatse is deze versmalling echt ongewenst en ook niet nodig. Graag aanpassen. * Er zijn bij de gemeente gedachten om het verkeer in de Willemstraat en Herenstraat mogelijk anders te laten rijden, dan nu het geval is. Wat je hier ook van vindt, maar als alle verkeer via de Willemstraat het winkelgebied uit zou moeten, dan komt er veel verkeer op het kruispunt Willemstraat/Lindelaan af. Het wordt wat lastig maar misschien moet het kruispunt in dat geval wat anders worden gedimensioneerd dan nu wordt voorgesteld, dan wel voorzien moeten worden van verkeerslichten, die zijn afgesteld op de tijden van de kruising Lindelaan-Haagweg. Als voor dit laatste wordt gekozen zijn de (toch al wat onhandige) vluchtheuveltjes/opstelvakjes in het midden van de rijbaan overbodig. Graag afstemming met het project Herenstraat. * Mijn eerdere pleidooi om van de gehele Lindelaan een 30 km zone te maken herhaal ik nog maar eens. Twee verschillende snelheden geeft verwarring. 30 km is prima in te passen.	Keerlussen: De keerlussen maken in het ontwerp plaats voor meer ruimte voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). Er dient namelijk genoeg ruimte te zijn tussen de weg en het fietspad ter hoogte van de inritten, zodat afslaande automobilisten voldoende zicht hebben op fietsers op de Lindelaan. Doordat de kruisingen een andere vormgeving krijgen (voorrangsplein) is er geen ruimte meer om keerlussen in te passen. Ook komt het weghalen van de keerlussen ten goede van de verkeersveiligheid voor fietsers op de Jozef Israëlslaan en Rembrandtkade, omdat het fietsverkeer op minder punten (nog maar 1) kruist met autoverkeer. Afslag Lindelaan-Rembrandtkade: Afslaande auto's hebben voldoende ruimte om zich op te stellen op de inrit om voorrang te verlenen aan fietsers op de Lindelaan. Door het verkeer te bundelen zijn er minder conflictpunten met fietsverkeer, waardoor het voor fietsers veiliger wordt. Vluchtheuvel Kerklaan: Er is onderzocht wat de mogelijkheden zijn om de opstelruimte voor voetgangers, fietsers en auto's te vergroten op de kruising met de Kerklaan. Dit is echter niet mogelijk, omdat de weg te dicht op het fietspad langs de Lindelaan komt te liggen. Hierdoor staat afslaand autoverkeer bij de inrit gelijk op het fietspad Lindelaan, wat niet verkeersveilig is. Daarnaast zou het voetpad voor de Prins Mauritschool te smal worden, wat ook onwenselijk is bij een basisschool. Doordat de midden geleider hier smaller is dan in de huidige situatie wordt er ook langzamer gereden door autoverkeer, omdat deze niet snel achter een afslaande auto langs kunnen rijden. Er is helaas beperkte ruimte hier beschikbaar en zo komen we tot de meest veilige situatie voor alle verkeersdeelnemers en vooral het langzaam verkeer. Eenrichtingsverkeer Willemstraat: Er worden verschillende varianten uitgewerkt van dit punt in het kader van het project Geestbrugweg/Herenstraat. 30 km/u: Zie beantwoording vraag 15.

	Onderwerp	Ideeën en/of suggesties	Beantwoording
31	Kanttekeningen bij de Kruising Kerklaan-Lindelaan	In het uiteindelijke ontwerp is het zeer gewenst om een goede en ruime opstelruimte te realiseren voor zowel voetgangers, fietsers en auto's. Bij het voorontwerp van de Jozef Israelslaan en de Rembrandtkade zijn deze wel aanwezig. Zie de bijlage VO_kerklaan_p1-3.pdf voor de opmerkingen.	Er is onderzocht wat de mogelijkheden zijn om de opstelruimte voor voetgangers, fietsers en auto's te vergroten op de kruising met de Kerklaan. Dit is niet mogelijk, omdat de weg te dicht op het fietspad langs de Lindelaan komt te liggen. Hierdoor staat afslaand autoverkeer bij de inrit gelijk op het fietspad Lindelaan, wat niet verkeersveilig is. Daarnaast zou het voetpad voor de Prins Mauritschool te smal worden, wat ook onwenselijk is bij een basisschool. Doordat de midden geleider hier smaller is dan in de huidige situatie zal het autoverkeer langzamer rijden. Doorgaand verkeer kan niet snel langs een afslaande auto rijden. Er is helaas beperkte ruimte. Op deze manier komen we tot de meest veilige situatie voor alle verkeersdeelnemers en vooral het langzaam verkeer.
32	Handhaaf de keerlussen Kruising Jozef Israels/ Lindelaan	Met wat passen en meten moet dit mogelijk zijn. Zie de bijlage	Zie beantwoording vraag 18.
33	De smalste vluchtheuvel bij de PMS	Als men alle vluchtheuvels uit het "Voorontwerp Herinrichting Lindelaan" met elkaar gaat vergelijken blijkt dat bij de kruising Kerklaan – Lindelaan de smalste vluchtheuvels zijn ingetekend (zie pagina 5). De grootste breedte is slechts 2 meter. Dit kan haast niet waar zijn nabij een basisschool! Terwijl op dit moment de vluchtheuvels een breedte hebben van ca. 3,9 meter. Deze grotere breedtes zijn in een definitief ontwerp wederom te realiseren als het huidige ontwerp ca 0,7 meter naar het zuiden van de Lindelaan wordt verbreed/uitgebreid. Zie de bijlage	Zie beantwoording vraag 30.
34	Minder parkeerplaatsen is gezonder, veiliger, goedkoper, mooier	Het behoud van bijna alle parkeerplaatsen is niet zo'n goed idee. Luchtvervuiling, drukte en verkeersonveiligheid zijn de grote problemen van Rijswijk. Het aanbieden van bijna gratis parkeerplaatsen houdt het probleem in stand. Automobilititeit wordt door de Rijksoverheid ontmoedigd met dure benzine en hoge belastingen op auto's. Tegelijkertijd subsidieert de gemeente Rijswijk parkeren. Parkeerdere betalen namelijk niet de kostprijs van de parkeerplek en ook niet de marktprijs. Een groot stuk openbare ruimte wordt dus cadeau gegeven aan autobezitters ten koste van de rest. De parkeerplekken in het plan zijn niets minder dan een subsidie om auto's 23 uur per dag ongebruikt langs de weg te laten staan. Een aantal parkeerplaatsen zou beter verhuurd kunnen worden als terrassen voor horeca. Dat zou meer opleveren dan stilstaand blik. Eigenlijk zou elke andere bestemming behalve blik maatschappelijk gezien meer opleveren. Interessant filmpje over hoe het ook kan: https://youtu.be/mXLqrMjdfU Artikel over parkeren: https://decorrespondent.nl/8716/de-oplossing-voor-bijna-alles-duurder-parkeren/524365882084-012b1d1e	Goed dat u zich zo bewust bent van het milieu en dat u hier rekening mee houdt. Het opheffen van alle parkeerplaatsen is nu niet realistisch in deze woon- en winkelstraat. Er zijn veel bewoners en bezoekers in dit gebied. In dit ontwerp is geprobeerd om een goede balans te vinden tussen alle belangen. Zo is er ook meer ruimte voor fietsers en voetgangers om fietsen en lopen aantrekkelijker en veiliger te maken. De auto krijgt minder brede rijstroken, waardoor deze langzamer gaat rijden.
35	Ontwerp geen verbetering voor kruisend fietsverkeer	Bij de kruising Rembrandtkade-Lindelaan wordt in de plaatsing van 3 (nieuwe) bomen voorzien in de zichtlijn van de fietsers die richting het centrum over willen steken.	In het ontwerp is een opstelplek voor fietsers voorzien, hierdoor is er voldoende zicht op het overige verkeer.
36	Ontwerp geen verbetering voor kruisend fietsverkeer	Deze (te) beperkte opstelruimte geldt eveneens voor fietsers die ter hoogte van de Josef Israelslaan de Lindelaan willen kruisen (beide richtingen).	We gaan tijdens de nadere uitwerking van het ontwerp onderzoeken of er iets aangepast kan worden, zodat het fietspad verder van de weg af komt te liggen en er opstelruimte ontstaat voor fietsers die de Lindelaan willen oversteken.
37	Ontwerp geen verbetering voor kruisend fietsverkeer	Wat details ter overweging: De opstelruimte voor de fietsers die vanuit de Jan Tooroplaan de Lindelaan willen oversteken biedt geen enkel zicht op het autoverkeer dat richting de Burg. Elsenlaan koerst. Hier lijkt (t.o.v. het eerste ontwerp) gekozen voor extra doorstroming in de Lindelaan door een verruimde afgeleiding van het rechtsaf slaand verkeer. Hier dreigt dat fietsers vanuit de Jan Tooroplaan zich op moeten stellen op het doorgaande fietspad.	Zie beantwoording vraag 36.

	Onderwerp	Ideeën en/of suggesties	Beantwoording
38	Ontwerp geen verbetering voor kruisend fietsverkeer	<p>L.S., Alhoewel er duidelijk hard is gewerkt om alle belangen in een nieuw ontwerp te vertalen moet ik helaas vaststellen dat in ieder geval voor het fietsverkeer dat de Lindelaan in de nieuwe situatie moet kruisen/oversteken uitsluitend negatieve wijzigingen worden geïntroduceerd. Dit is op zichzelf wel een consequente ontwikkeling. Ook bij de reconstructie van de kruising W. Churchillaan-Populierlaan/Rembrandtkade (2014) en W. Churchillaan-Thierenskade/Kerklaan (2020) zijn keuzes gemaakt die in de praktijk voor de genoemde groep (kruisende fietsers) twee levensgevaarlijke kruisingen hebben opgeleverd, waar het een kwestie van tijd zal zijn tot de nu frequent optredende "near-misses" uiteindelijk in een fatale (dodelijke) aanrijding van een kruisende fietser gaat resulteren.</p> <p>Het ontwerp gaat mank op dezelfde keuzes die bij de genoemde recente reconstructies van de W. Churchillaan zijn gemaakt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Zichtlijnen (w.o. oogcontact tussen aanstormende automobilist en opgestelde/wachtende fietser) worden opgeofferd aan parkeerplaatsen, bomen en bovengrondse vuilcontainers. 2) De (soms absurd) steile opritdempels en keuzes t.a.v. peilen van straat en trottoir zijn met name een barrière voor kruisende fietsers en in mindere mate effectief voor het afremmen van het afslaand autoverkeer; de verblijftijd van de kruisende fietser op de rijbaan neemt door deze barrières (ongewenst) toe, en vermindert het tijdsinterval om veilig over te steken. 3) Daarnaast blokkeert afslaand autoverkeer, en de opstelruimte ruimte die hiervoor bij een aantal kruisingen voor de afslaande auto's in het nieuwe ontwerp wordt geïntroduceerd, voor kruisende fietsers de mogelijkheid om direct voor of achter de afslaande auto (en de hierdoor vertraagde verkeersstroom op de hoofdrijbaan) over te steken. De kruisende fietser wordt in dit nieuwe ontwerp bij veel van de nieuwe kruisingen in toenemende mate afhankelijk van gelijktijdig overstekende voetgangers of van de goedwillendheid van de automobilisten. 4) De snelheid van de auto's blijft ondanks alle aanpassingen vermoedelijk consequent te hoog, en er wordt niet gehandhaafd <p>Het ontwerp lijkt in ieder geval niet in detail op het gebied van veiligheid voor kruisende fietsers getoetst, of ontworpen door een persoon die dagelijks als fietser gebruik maakt van de in dit ontwerp gereconstrueerde kruisingen. Dit zowel in perioden van hoge verkeersdruk (spitsuren-met veelal lage snelheden) en lage verkeersdruk overdag (met veelal hogere snelheden van het autoverkeer).</p>	<p>Bij de nadere uitwerking houden we rekening met de zichtlijnen. Waar nodig ruilen we parkeervakken om met groenvakken, om het zicht op overstekende fietsers te verbeteren.</p> <p>De inritblokken worden volgens de huidige richtlijnen aangelegd, waardoor deze geen probleem vormen voor kruisend fietsverkeer.</p> <p>We hebben uw opmerking bekeken, maar we zien geen mogelijkheid om de kruisingen anders in te richten. Dit komt door de beperkte ruimte en recht doorgaande lijnen voor het fietsverkeer waar rekening mee gehouden wordt.</p> <p>In het weggedeelte tussen de kruispunten zijn drempels voorzien om de snelheid te verlagen. Daarnaast wordt de rijbanen aanzienlijk smaller uitgevoerd waardoor automobilisten naar verwachting minder hard gaan rijden.</p>
39	Behoud centrale vorm kruispunt	<p>Behoud dezelfde centrale vorm van het kruispunt. De witte bestelbus geeft aan hoe je deze scherpe linksaf het beste kan uitvoeren. De nu voorgestelde "houden bout" maakt de situatie alleen maar lastiger. Behoud de rechtsaf voor auto;s nabij Rembrandtkade 103. Dit is veel veiliger dan die uit het Voorlopige Ontwerp! Zie ook de bijlage VO_rembrandt_kade_p1-3k.pdf</p>	<p>Wij zijn van mening dat de rechtsaf strook voor auto's ter hoogte van Lindelaan103 niet veiliger is. Er zit namelijk een vloeiende beweging in de huidige rechtsaf strook waardoor afremmen minder nodig is. Omdat hier een fietspad ligt, is het van belang dat auto's de afslaande beweging met een lage snelheid maken en opletten op fietsverkeer dat voorrang heeft. Daarnaast krijgen fietsers op twee plekken te maken met kruisend autoverkeer, wat door het compact maken van de kruising nog maar op 1 plek het geval is. Daarnaast wordt in het ontwerp een inritconstructie toegepast, die afremmend is voor autoverkeer.</p>
40	Handhaaf verkeerslussen	<p>Handhaaf de keerlussen anders moet je twee tot driemaal optrekken. Dit is veel vervuilend, ook als er nog meerdere stilstaande auto's op de Lindelaan weer moeten optrekken, i.p.v. (misschien) één keer optrekken bij het gebruik van de keerlus! Als de huidige situatie iets wordt aangepast, kunnen er 14 bomen (i.p.v. 9) rond de kruising worden geplaatst. De fietspaden kunnen dan worden verbreed naar 2,1 meter.</p>	<p>Zie beantwoording vraag 18.</p>

	Onderwerp	Ideeën en/of suggesties	Beantwoording
41	Ontwerp geen verbetering voor kruisend fietsverkeer	<p>Het ontwerp lijkt in ieder geval niet in detail op het gebied van veiligheid voor kruisende fietsers getoetst, of ontworpen door een persoon die dagelijks als fietser gebruik maakt van de in dit ontwerp gereconstrueerde kruisingen. Dit zowel in perioden van hoge verkeersdruk (spitsuren-met veelal lage snelheden) en lage verkeersdruk overdag (met veelal hogere snelheden van het autoverkeer).</p> <p>Verder zal de snelheid van het autoverkeer in de nieuwe situatie met name worden bepaald door de in het ontwerp opgenomen verkeersdrempels in het traject tussen Kerklaan en Burgemeester Elsenlaan. Over deze drempels en de beoogde maximale snelheid ter plaatse worden verder geen details verstrekt. Dat de Lindelaan een route is voor HTM-bussen impliceert vermoedelijk dat het overige (regulier) autoverkeer geen moeite zal hebben om bij het aanrijden van de kruisingen hogere snelheden dan 30 km/u te realiseren.</p> <p>De keuze voor het de introductie van 5 (!) afwisselende 30 en 50 km zones over een lengte van circa 1000 meter is daarnaast opmerkelijk. De afstand tussen de kruisingen en de verkeer vertragende elementen (drempels en/of 30 km zones) bedraagt gemiddeld 100 meter.</p> <p>De onderbouwing van de gedachte dat het versnellen van een HTM-bus over deze beperkte trajecten van 100 meter significant zou zijn voor de dienstregeling is een interessante exercitie. Het ontbreekt helaas in dit participatietraject aan een referentie naar een berekening, studie of rapportage die deze keuze voor afwisselende snelheidszones kan onderbouwen. Evident lijkt wel dat de afwisseling in snelheidszones geen bijdrage zal leveren aan de veiligheid voor het langzaam verkeer dat deze verkeerstream zal moeten kruisen.</p>	<p>Er is in het ontwerp geen sprake van vijf afwisselende snelheden tussen 30 en 50 km. Op de Lindelaan geldt een maximumsnelheid van 50 km/u en in het winkelgebied tussen de Jozef Israëlslaan en de Burg. Elsenlaan een maximumsnelheid van 30km/u.</p> <p>Door een weginrichting met versmalde rijbanen (in combinatie met een midden geleider en rabatstroken) is de verwachting dat de snelheid zal afnemen. Daarnaast worden er nog drempels in de wegvakken tussen de kruispunten toegevoegd. Voor kruisend fietsverkeer is waar mogelijk een midden eiland tussen de twee rijrichtingen geplaatst, zodat fietsers niet in beide rijrichtingen tegelijk hoeven oversteken. Er is niet bij elke zijstraat genoeg plek hiervoor, maar er zijn wel bij elke zijstraat doorsteken gemaakt zodat fietsers kunnen oversteken. De aanwezigheid van voetgangersoversteken naast fietsoversteken zorgt ervoor dat fietsers tegelijk met voetgangers kunnen oversteken, omdat het autoverkeer hier moet stoppen.</p>
42	Ontwerp geen verbetering voor kruisend fietsverkeer	<p>De kruising Kerklaan-Lindelaan wordt voor kruisende fietsers complexer door de introductie van een tweede oversteekplaats, en bijgevolg de verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen van het autoverkeer (stoppen en versnellen) dat door de kruisende fietser moet worden geïnterpreteerd/ingeschat. Overstekende voetgangers hebben voorrang, een reden waarom veel fietsende ouders er voor kiezen om met hun (fietsende) kinderen af te stappen en de oversteekplaats te gebruiken.</p>	<p>Doordat er een tweede voetgangersoversteekplaats is opgenomen in het ontwerp, is er nu ook ruimte voor een vrij liggende fietsoversteek vanuit de Eiklaan. Wanneer autoverkeer stopt voor overstekende voetgangers, kunnen fietsers ook oversteken. Het is een schoolzone, waar zeker bij het in- en uitgaan van de school rekening gehouden moet worden met langzaam verkeer. De schoolzone krijgt een andere uitstraling dan de overige wegvakken, wat een snelheid remmend effect heeft.</p>
43	Ontwerp geen verbetering voor kruisend fietsverkeer	<p>Daarnaast wordt de vluchtheuvel versmald (elders op dit forum al als negatieve ontwikkeling gesignaleerd). Het verdient aanbeveling om eens de verkeersbewegingen op dit kruispunt te laten analyseren en vast te stellen via welke mechanismen de kruisende fietser de ruimte krijgt om over te steken (veelal dankzij een vertragende en afslaande auto die zo vriendelijk is om op tijd richting aan te geven).</p>	<p>Er is onderzocht wat de mogelijkheden zijn om de opstelruimte voor voetgangers, fietsers en auto's te vergroten op de kruising met de Kerklaan. Dit is niet mogelijk, omdat de weg te dicht op het fietspad langs de Lindelaan komt te liggen. Hierdoor staat afslaand autoverkeer bij de inrit gelijk op het fietspad Lindelaan, wat niet verkeersveilig is. Daarnaast zou het voetpad voor de Prins Mauritschool te smal worden, wat ook onwenselijk is bij een basisschool. De midden geleider wordt smaller en doorgaand verkeer kan niet achter een afslaande auto langs, hierdoor zal de snelheid van het autoverkeer afnemen. Er is helaas beperkte ruimte. Het ontwerp gaat uit van de meest veilige situatie voor alle verkeersdeelnemers.</p>
44	Ontwerp geen verbetering voor kruisend fietsverkeer	<p>Als fietser ter hoogte van de Willemstraat in de spits de Lindelaan oversteken is min of meer levensgevaarlijk in de huidige situatie, en wordt door mij (en vermoedelijk vele anderen) gewoon vermeden door het kiezen van een alternatieve route. Het nieuw ontwerp biedt mij geen lokkend perspectief om deze kruising alsnog in mijn min of meer vaste fietsroutes op te nemen.</p> <p>Met het gehele projectteam op een regenachtige dag in december rond 17:00 op de fiets gezamenlijk alle kruispunten een aantal keren oversteken levert vermoedelijk ook de nodige nieuwe inzichten op.</p>	<p>Er is gekeken naar een zo optimaal en compleet mogelijk ontwerp. In deze bocht is weinig ruimte en er vinden hier veel verkeersbewegingen plaats vanuit de aanliggende zijstraten. Fietsers moeten de zijstraten in kunnen rijden. Verkeer uit de zijstraten moeten de Lindelaan op en af kunnen rijden. Er is nog een inritconstructie aanwezig ter hoogte van Lindelaan 1. We passen de fietsoversteek iets aan om meer ruimte te geven aan de fiets. Daarnaast wordt voor dit punt nog een variant uitgewerkt waarin de Willemstraat wordt ingericht voor eenrichtingsverkeer. Dit levert ook meer ruimte op voor overstekende fietsers.</p>