

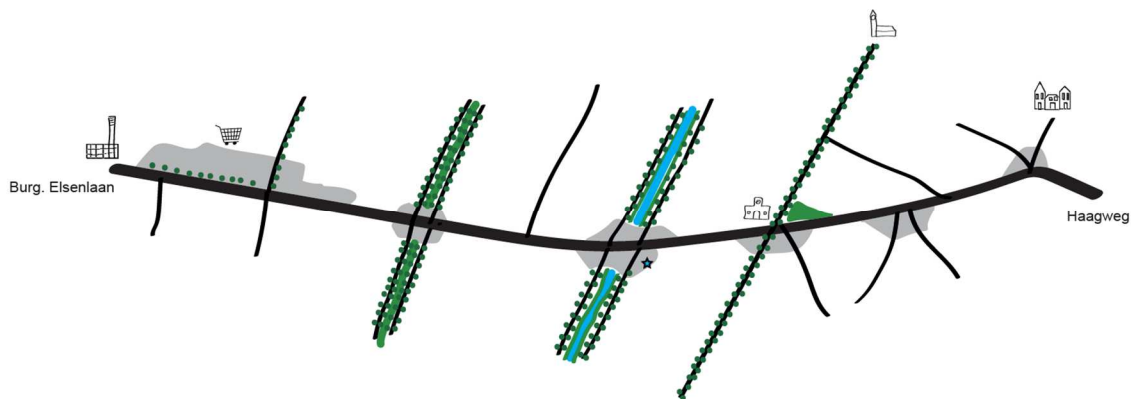


betreft
Toelichting schetsontwerp herinrichting Lindelaan

datum
30 november 2021

Aanleiding

De Lindelaan is ruim een kilometer lang en loopt van de Burgemeester Elsenlaan tot aan de Haagweg. De laan maakt onderdeel uit van het hoofdwegennet van Rijswijk, heeft een buslijn en is daarnaast een hoofdroute voor hulpdiensten zoals politie en brandweer. De Lindelaan kent een gevarieerde bouwstijl doordat de woningen in verschillende periodes zijn gebouwd. Naast woningen zijn er diverse andere voorzieningen zoals winkels, restaurants en een school.



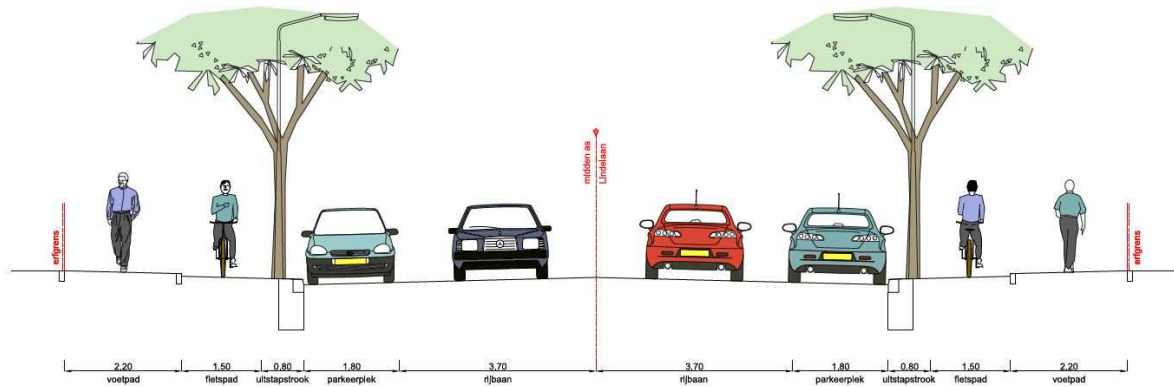
Uit de enquête die in april 2021 is gehouden onder de bewoners en winkeliers kwam naar voren dat men verkeersveiligheid, parkeren en groen belangrijke items vindt en dat deze verbeterd kunnen worden door herinrichting van de straat.

Snelheidsregime

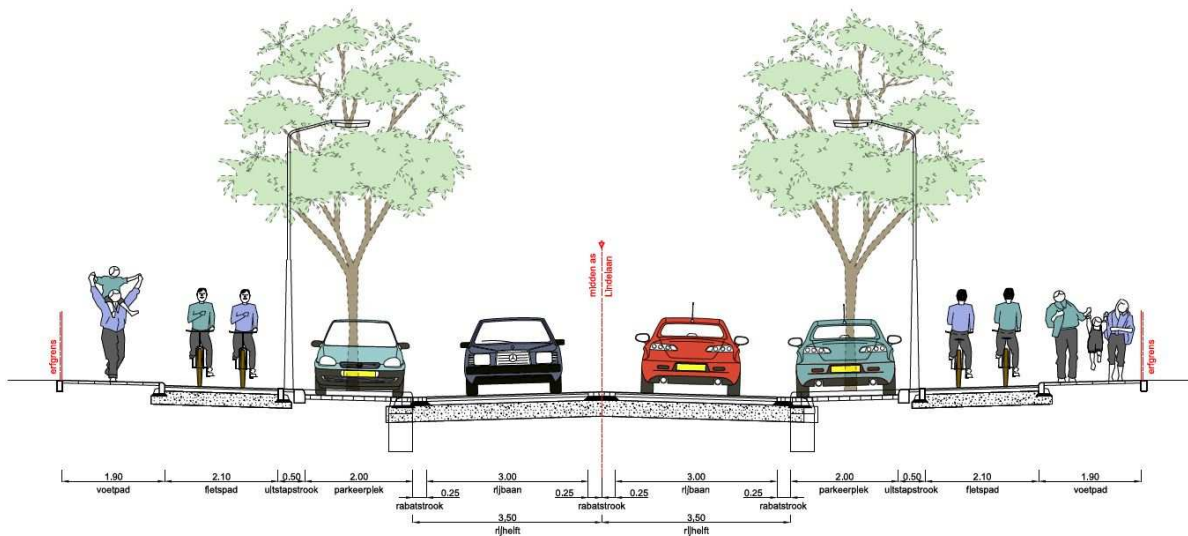
Op dit moment is de Lindelaan een gebiedsontsluitingsweg met een geldende maximumsnelheid van 50 km/uur. De weg is geasfalteerd en kent veel opstelstroken voor afslaand verkeer. Het wegdek heeft een breedte van 7,6 meter (3,8 meter per rijrichting). Er is door adviesbureau Goudappel onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de maximumsnelheid op de Lindelaan te verlagen naar 30 km/uur. Met het verkeersmodel van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) voor de situatie 2023 is het effect van 30 km/uur op de Lindelaan doorgerekend. Uit de modelberekening volgt dat de verkeersdruk op het deel van de Lindelaan tussen de Burg. Elsenlaan en Jozef Israëlslaan zou kunnen afnemen, maar dat deze op het deel tussen de Jozef Israëlslaan en Haagweg te hoog blijft om tot een veilige 30 km/uur inrichting te komen. Daarnaast leidt dit tot ongewenste verkeersbewegingen in omliggende straten. Om die reden is geadviseerd om 30 km/uur accentpunten aan te brengen in de verblijfsgebieden langs de Lindelaan. Dit zijn het winkelgebied bij het Hendrik Ravensteijnplein en de schoolzone van de Prins Mauritschool. De 30 km/uur zones zullen worden voorzien van klinkerbestrating, zodat het duidelijk is dat hier een andere maximumsnelheid geldt dan op de overige wegdelen. Vanwege de bus- en hulpdienstenroute is gekozen voor een '30 km ontsluitingsweg'. Dit houdt in dat de fietspaden vrijliggend blijven en de Lindelaan voorrang heeft op de zijstraten.



Om de gereden snelheden van het verkeer op de gehele Lindelaan te verlagen wordt voorgesteld om de rijbaan te versmallen van 7,6 meter naar 7,0 meter. Dit is de minimaal vereiste breedte voor de brandweer en busmaatschappij. De rijbaan wordt daarnaast optisch nog verder versmald door middel van een overrijdbare middengeleider in de as van de rijbaan en overrijdbare rabatstroken tussen de rijbaan en de parkeerplaatsen. Deze zullen in klinkers worden uitgevoerd, zie onderstaand wegprofiel.



Huidige situatie



Nieuwe situatie

De kruisingen met de zijstraten zoals de Rembrandtkade en Jozef Israëlslaan zullen zo compact mogelijk en overzichtelijk worden ingericht. Dit betekent dat de opstelstroken en uitvoegstroken verwijderd zullen worden, waardoor er meer ruimte ontstaat voor goede oversteekplekken voor langzaam verkeer en voor groen en parkeren. Voor de kruising met de Rembrandtkade zijn in het schetsontwerp twee varianten opgenomen. Deze varianten zullen nog verder worden uitgewerkt om tot een zo optimaal mogelijke inrichting te komen. Met deze maatregelen wordt een inrichting gecreëerd met een toegestane snelheid van 50 km/uur, waarbij de verwachting is dat de gemiddelde snelheid op 40 km/uur komt te liggen.



Oversteekbaarheid

Het verlagen van de snelheid naar 30 km/uur ter hoogte van het Hendrik Ravensteijnplein en de Kerklaan zorgt ervoor dat de oversteekbaarheid van de Lindelaan op die locaties verbeterd wordt. Dit is onder meer belangrijk omdat beide zones deel uitmaken van de schoolroutes richting de Prins Mauritschool en de Brede School Rembrandtkwartier. Ter hoogte van de kruising met de Kerklaan wordt een extra oversteekplaats ingepast en de verkeerslichten ter hoogte van de Jozef Israëlslaan kunnen door de nieuwe inrichting in 30 km/uur-regime komen te vervallen. Ook op de overige delen van de Lindelaan wordt de oversteekbaarheid verbeterd. Door het versmallen van de rijbaan, het verwijderen van de opstelstroken en het compacter inrichten van de kruisingen worden de oversteekbewegingen overzichtelijker en korter. Bovendien zal er bij het verdere uitwerken van het ontwerp extra aandacht uitgaan naar een eenduidige en veilige vormgeving van alle oversteekplaatsen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan extra verlichting en heldere bebording. Tot slot wordt ook ter hoogte van de Julianastraat/Willemstraat een extra oversteekplaats aangebracht.

Fietspaden

Aan weerszijden van de Lindelaan liggen vrijliggende fietspaden. Deze zijn betegeld en zijn smal (1,5 meter breed). Daarnaast is er door de bomen direct langs het fietspad de nodige overlast van wortelopdruk en losliggende tegels, waardoor het fietsen niet altijd even comfortabel is. Tot slot is het niet voor iedereen even duidelijk dat er geen snorfietsen (tenzij elektrisch aangedreven) op het onverplichte fietspad mogen rijden. De gemeente vindt fietsstimulering belangrijk en verbetert daarom ook graag de fietspaden. In de nieuwe situatie worden de fietspaden geasfalteerd en verbreed naar circa 2,1 meter. De bebording bij de fietspaden wordt vervangen door het bord verplicht fietspad (G11). Bij fietsstimulering hoort ook het aanbieden van goede stallingsmogelijkheden. Door middel van het plaatsen van fietsnietjes op strategische plekken, breiden we de stallingsmogelijkheid fors uit.

Parkeren

Binnen de projectgrenzen liggen 173 parkeerplaatsen. Uit de parkeerdrukmeting komt naar voren dat de parkeerdruk relatief hoog is. Uitgangspunt voor de herinrichting is om die reden om het aantal parkeerplaatsen minimaal gelijk te houden. In het voorliggende schetsontwerp is sprake van een toename van het aantal parkeerplaatsen (met circa 5 tot 8 stuks). De huidige parkeerplaatsen zijn smal (1,8 meter breed), deze worden in de nieuwe situatie verbreed naar 2,0 meter conform de hiervoor geldende richtlijnen. Doordat de bomen in het ontwerp worden verplaatst naar plantvakken tussen de parkeervakken (om de drie parkeervakken een boom), ontstaat een goede uitstapstrook langs de nieuwe parkeervakken.

Voor het parkeren van fietsen worden verspreid over de Lindelaan extra fietsnietjes geplaatst. Deze clusteren we op strategische plekken zoals straathoeken, bushaltes en locaties met veel bovenwoningen. Om overlast van de geparkeerde bezorgscooters ter hoogte van het winkelgebied tegen te gaan, zijn in het ontwerp speciale parkeerstroken voor deze bezorgscooters ingepast. Hierdoor hoeven de bezorgscooters niet meer op het trottoir te worden gestald en verbetert de doorgang voor voetgangers.

Groen

In het projectgebied staan in de huidige situatie 111 bomen. Deze bomen staan tussen de parkeerstrook en de fietspaden en veroorzaken door wortelopdruk, vruchtval en plak voor de nodige overlast. Daarnaast conflicteren de boomwortels met de kabels en leidingen in de ondergrond wat gevaarlijke situaties kan opleveren. Van oorsprong bestond de boomstructuur op de Lindelaan hoofdzakelijk uit Lindebomen. Gedurende de jaren zijn er veel bomen uitgevallen en vervangen voor andere soorten. Momenteel bestaat het sortiment uit 8 verschillende hoofdsoorten.

Uit de boom-effectanalyse die is uitgevoerd is gebleken dat de bestaande bomen niet behouden kunnen blijven. Voor de bomen (Platanen) tussen de Jan van Polanenstraat en de Jozef Israëlslaan geldt dat deze mogelijk goed te verplanten zijn. Wij voeren daarom momenteel een verplantbaarheidsonderzoek



uit om te kijken of deze bomen inderdaad verplantbaar zijn en binnen het projectgebied behouden kunnen blijven.

In het schetsontwerp creëren we een nieuwe hoofdboomstructuur. Deze bomen komen in grotere plantvakken tussen de parkeerplaatsen. Hierdoor hebben de bomen voldoende groeiruimte en conflicteren de wortels niet meer met de kabels en leidingen in de ondergrond. Bij de keuze voor het sortiment van de bomen wordt gekeken naar een mix van diverse soorten die bijdragen aan een hogere natuurwaarde en toekomstbestendig zijn. Daarmee voorkomen we dat de bomen bijvoorbeeld bij een veranderend klimaat of door ziektes tegelijkertijd uitvallen. Daarnaast wordt rekening gehouden met de toekomstige grootte van de boom en het voorkomen van overlast van bijvoorbeeld overmatige vruchtval op geparkeerde auto's.

Naast de hoofdboomstructuur voegen we op hoekpunten extra groen toe. Dit zijn groenvakken met planten, bloemen en meerstammige bomen die de straat op ooghoogte een groene beleving geven.

Uit de Eco-effectscan is gebleken dat de kruising met de Rembrandtkade een interessante plek zou zijn om een "Hop Over" te creëren. Dit houdt in dat we hier door middel van de aanplant van extra bomen een goede vliegroute kunnen realiseren voor vleermuizen. Dit is in het schetsontwerp opgenomen waarbij de exacte vormgeving verder zal worden uitgewerkt in het voorlopig ontwerp. Uitgangspunt is om het aantal bomen minimaal gelijk te houden, in het voorliggende ontwerp is sprake van een toename van het aantal bomen binnen het projectgebied (circa 20 stuks).

Afvalcontainers

In het schetsontwerp is uitgegaan van de vervanging van de verouderde bovengrondse afvalcontainers door ondergrondse containers. De exacte locaties van de ondergrondse containers zullen worden besproken en afgestemd met Avalex. Wij verwachten hier bij het opstellen van het voorlopig ontwerp meer zicht op te hebben.