Buurthuis
Esdoornstraat 3A, 2282 RZ Rijswijk
Tel. 0616195219
E-mail: info@sbor.nl
Web : www.sbor.nl

STICHTING
BUURTSCHAP
OUD RIJSWIJK
Postbus 1789
2280 DT RIJSWIJK

Aan burgemeester en wethouders
van de gemeente Rijswijk,
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk

21 mei 2013 *Uw kenmerk:* *Ons kenmerk:* ***V002721***

In afschrift aan de Raad van de gemeente Rijswijk

Betreft: zienswijze ontwerp voor de herinrichting van de Haagweg

Geacht College,

De per 3 mei 2013 ter inzage gelegde plannen voor de herinrichting van de Haagweg geven ons aanleiding tot de volgende opmerkingen.

In het algemeen gesproken juichen wij de verbetering van de Haagweg in combinatie met de te verhogen Hoornbrug toe, omdat hiermee het woon- en leefklimaat voor de bewoners zal verbeteren. Niet onbelangrijk vinden wij ook dat hiermee de Haagweg een betere uitstraling krijgt. In algemene zin hebben wij ons eerder in een persbericht ook positief uitgelaten over het project.

Als Stichting Buurtschap Oud Rijswijk zijn wij door middel van het Omgevingsteam Haagweg betrokken geweest bij de planontwikkelingen voor de Haagweg en Hoornbrug. Dat betekent ook dat in de loop van dit proces aan verschillende suggesties van onze kant gehoor is gegeven. Daar zijn wij u erkentelijk voor.
Dat neemt niet weg dat de ter inzage gelegde plannen voor ons aanleiding zijn voor enkele nadere opmerkingen.

1. Micromilieu van de Haagweg

De ter inzage gelegde plannen hebben alleen betrekking op plattegronden en profielen en een (Q&A) notitie met vragen en antwoorden.
In het Omgevingsteam is ook onzerzijds verschillende malen aandacht gevraagd voor de keuze van materialen, soort bomen en hagen, de verlichting en de masten voor de bovenleiding van de trambaan. Dat was steeds nog in onderzoek. Maar ook tijdens de inloopavonden en bij de ter inzage legging hebben wij geen nadere informatie aangetroffen. Dat betreuren wij.
Wij zijn van mening dat niet alleen de verkeerstechnische lay-out bepalend is voor een verbetering van de leefbaarheid van de Haagweg, maar dat ook het micromilieu van niet te onderschatten betekenis is. Daarom onderstaand ons wensenlijstje.

1.1. Bestrating
Wat betreft de bestrating vinden wij het gewenst, voor zover geen (stil) asfalt wordt toegepast, dat het bestratingsmateriaal zowel wat betreft de trottoirs, (fiets)straten, parkeervakken, trottoirbanden, straatkolken, putdeksels en markeringen voor de gehele Haagweg eenduidig is. Dat wil zeggen dat er bij wijze van spreken geen lappendeken wordt gemaakt, omdat vooral verschillend soortig oud materiaal wordt gebruikt, om bestaande putten wordt gestraat, enzovoorts. Wat betreft de

uitvoering vinden wij het gewenst dat de klinkerbestrating wordt uitgevoerd op een extra verharde ondergrond en dat het straatwerk strak en deskundig wordt uitgevoegd. Dit lijkt allemaal volstrekt logisch, maar onze ervaring in onze gemeente is helaas een andere.

1.2. Groen
De gewenste en door ons onderschreven doelstelling om de Haagweg het beeld van een laan te geven vraagt ook om veel bomen en groen. Vanuit die optiek gezien zou het ontwerp naar onze mening best groener mogen zijn, dan nu is voorgesteld.

1.2.1. Bomen
Ons is uit het omgevingsteam niet meer bekend, dan dat er bomen komen in de tweede categorie. Wij vinden het noodzakelijk dat er een soort boom wordt uitgekozen, die druipvrij is. Zo is recent de Tilia henryana var.subglabra, veredeld op Koningslinde, in het nieuws gekomen als boom die (relatief) druipvrij is. Dat zou een goede keuze zijn.

1.2.2. Hagen
Groenblijvende hagen (bijvoorbeeld buxus, hedera, ilex, ligustrum, photinia en prunus) verdienen wat ons betreft de voorkeur. Het onderhoud (korthouden) moet eenvoudig uitvoerbaar zijn.

Omdat het aantal beveiligde voetgangersoversteekplaatsen beperkt in aantal is, verdient het aanbeveling om aanvullend in de hagen een aantal officiële passagemogelijkheden te maken. Bijvoorbeeld de afstand op de Haagweg tussen de oversteekplaats bij de Broeksloot en bij de Herenstraat is erg lang. Dat zal er naar verwachting toe leiden dat men zelf een tussenliggende oversteekmogelijkheid gaat creëren. Dat kan dan maar beter officieel geregeld worden.

1.3. Verlichting
Bij een verbeterde Haagweg, die een zeker allure moet krijgen, passen verlichtingsarmaturen die niet van huis-tuin-en-keukensnit zijn. Ze moeten enige allure hebben, niet te dominant (grotesk) van vormgeving zijn en passen bij de masten van de trambaan.

1.4. Masten van de trambaan
Onzerzijds is in het omgevingsteam meermalen gemeld dat het toepassen van portalen langs de trambaan het aanzien van de Haagweg zou verslechteren. Gemeld is dat mogelijk veel masten in het midden kunnen blijven staan, maar uitsluitsel hierover kon (ook tijdens de inloopavonden) nog steeds niet worden gegeven. Dat daar zoveel maanden over heen moeten gaan, vinden wij overigens wel opmerkelijk. Indien enkele midden-masten niet gehandhaafd kunnen worden, is onze vraag hoe dat dan wordt opgelost. Ook het incidenteel plaatsen van een portaal komt de vormgeving niet ten goede. Dat moet naar onze mening voorkomen worden.

2. Hoornbrug

Hoewel de ter inzage gelegde tekeningen betrekking hebben op de Haagweg, wordt in de notitie Q&A Ontwerp Haagweg ingegaan op de Hoornbrug. Daarom willen wij, even zo als dit onzerzijds in het Omgevingsteam is gedaan, nogmaals onze bedenkingen naar voren brengen bij de fietswokkel. Naar onze mening levert deze fietsbrug met twee haarspeldbochten en tweezijdig fietsverkeer een verkeersonveilige situatie op. Dat risico zou de gemeente Rijswijk niet moeten willen nemen. Naar aanleiding van (onder meer) onze bedenkingen is ons toegezegd, dat de gemeente een second opinion zal aanvragen over de verkeersveiligheidsaspecten van de fietsbrug. Wij hebben begrepen dat er is gerapporteerd over deze second opinion. De in onze ogen belangrijkste conclusie hieruit is dat er betreft de fietsers gevaarlijke situaties kunnen ontstaan door het met een hellingpercentage
van 3,5 % in beide richtingen berijden van de fietswokkel. Onze bedenkingen bij de Hoornbrug worden derhalve door een externe instantie onderschreven. Wij geven u daarom dringend in overweging om de fiets- en voetverbinding te realiseren door middel van een lage brug, die geopend en gesloten kan worden in combinatie met de nieuwe beweegbare fietsbrug, die ten noorden van de Steenplaetsbrug komt. Dat is voor fietsers en voetgangers veruit de beste oplossing en vraagt niet om kunst- en vliegwerk (verkanting, verwarming, afrasteringen, extra goede verlichting, overkapping en dergelijke), zoals bij de fietswokkel aan de orde komt.

3. Tunnel onder de Haagweg

Hoewel steeds is gezegd dat de voetgangerstunnel onder de Haagweg geen onderdeel uit maakt van het project, hebben wij in de ter inzage gelegde notitie Q&A onder punt 39 gelezen, dat u in het kader van het ontwerp Haagweg het principebesluit heeft genomen de tunnel af te sluiten, om zo bijvoorbeeld parkeergelegenheid te maken voor het verlies aan parkeerruimte bij de Aldi (alsof hiermee de aanblik van deze entree van de Herenstraat wordt verbeterd; sic!).
Het moet u bekend zijn dat wij stellig tegen het opheffen van de tunnel zijn, die zeker ook voor de bewoners van Cromvliet van belang is. Dat is onzerzijds verschillende malen in het Omgevingsteam beargumenteerd naar voren gebracht. Daar werd steeds op geantwoord dat de voetgangerstunnel in het kader van de verbetering van de Haagweg niet aan de orde is. Dat blijkt nu plotseling toch anders te liggen. Dat vinden wij - en het spijt ons dat te moeten zeggen - geen plezierige wijze van communicatie.

Wij gaan ervan uit dat over de kruising Haagweg/Herenstraat/Geestburgweg nog een project wordt gestart en dat wij daarbij betrokken worden. Bovendien gaan wij ervan uit het afsluiten van de voetgangerstunnel bij dit project geen uitgangspunt is.

4. Trambaan

De trambaan wordt in zijn geheel bestraat ten behoeve van de hulpverleningsdiensten. Dat is eigenlijk jammer, omdat een trambaan in een grasmat goed is voor het terugdringen van de geluidhinder. Bovendien ziet deze oplossing er aantrekkelijker uit. De route via de trambaan is overigens voor grote hulpverleningsvoertuigen niet eens zo eenvoudig te nemen, gelet op de masten en hagen. Een alternatief zou kunnen zijn om in geval van nood de hulpverleningsdiensten via te fietsstraat te laten rijden. Deze zijn voldoende breed. Weliswaar levert dat even ongemak op voor de fietsers, maar zo vaak komt het (gelukkig) niet voor. Wij zijn er mee bekend dat uit sondering bij hulpverleningsdiensten (waarbij ons niet duidelijk is geworden om welke organisaties het gaat) gebleken is, dat deze bij voorkeur de trambaan willen gebruiken, maar bevelen aan hier toch nog eens naar te kijken.

5. Tramhalte Broeksloot

Eerder hadden wij al kennisgenomen van het uitgevoerde onderzoek. In de notitie Q&A wordt met name het toenemende conflict tussen tram en auto’s en fietsers genoemd. Dat is een inschatting. De hoofdreden is echter dat de HTM als vervoerder er sterk de voorkeur aan geeft om haltes te hebben na de verkeerslichteninstallaties.
Het knelpunt bij de halte Broeksloot houdt in dat de halte van tramlijn 1 op een behoorlijke afstand van de Haagweg in de Jan van der Heijdenstraat is aangelegd en dat de tramlijnen 1 en 15 bij de Broeksloot ongeveer een zelfde dienstregeling kennen en allebei ook gaan richting Den Haag centrum. Dat betekent dat gebruikers van het openbaar vervoer zich nu zo ongeveer op het kruispunt gaan opstellen om zo alsnog de ene of de andere tram te kunnen halen. Dat levert vervolgens weer een verkeeronveilige situatie op. Een betere spreiding in de tijd van de dienstregeling en het verleggen van de halte in de Jan van der Heijdenstraat in de richting van de Haagweg zou dit knelpunt kunnen oplossen. Wij bevelen aan hier nog eens naar te kijken.

6. Regeling van de verkeerslichten

Een huidig knelpunt op de Haagweg is de regeling van de verkeerslichteninstallaties. Er staan met grote regelmaat auto’s (met draaiende motoren), fietsers en voetgangers met z’n allen te wachten, totdat er iemand groenlicht krijgt. Dat gebeurt vervolgens op volstrekt onvoorspelbaar wijze. Dat leidt tot ergernis bij de weggebruikers.
In de verbeteringsplannen is er eigenlijk maar één element dat misschien iets zou kunnen opleveren en dat is de verlegging van bus 23 van de Lindelaan via de trambaan naar de Geestbrugweg. Voor het overige blijven er evenveel afslagen en komt er zelfs een oversteekplaats voor voetgangers bij. Wij hebben aandacht voor dit manifeste knelpunt gemist.

7. Fietsstraten

Het principe van de fietsstraten wordt door ons onderschreven. Echter, er is een risico dat de fietsstraat gebruikt zal worden als “sluiproute” voor de Haagweg. Vooralsnog zijn geen verkeer belemmerende maatregelen opgenomen in het ontwerp, maar wij voorzien dat dit op enig moment toch aan de orde zal moeten komen en dat geldt voor het gehele traject. Wij verwachten dat vooral de fietsroutes Hoornbrug-Geestbrugweg, Geestbrugweg-Broeksloot en Broeksloot-Laan Hofrust als “sluiproute” gebruikt zullen gaan worden. Die worden voor doorgaand autoverkeer beter toegankelijk, dan nu het geval is. Wij verzoeken u dit nauwlettend in de gaten te houden en zodra dat nodig is, de nodige maatregelen te treffen.

Overigens merken wij hierbij op, dat ook bij de vorige reconstructie van de Haagweg (in het kader van het zogeheten Demonstratieproject) er nadien extra maatregelen moesten worden getroffen met paaltjes, hekjes en dergelijke. Dat heeft mede geleid tot het huidige lappendeken effect. Dat moet nu worden voorkomen.

8. Uitvoering

Wij onderkennen dat de uitvoering van het project relatief veel tijd kost en overlast voor omwonenden en verkeersdeelnemers met zich mee zal brengen. U onderkent terecht het belang van een goede communicatie. Gelukkig gaat het (weliswaar met uitzondering van de brug) civieltechnisch gezien niet om een gecompliceerd project. Dus kan het door u goed en doelmatig georganiseerd worden. Dat neemt niet weg dat wij bereid zijn om desgewenst mee te denken bij de uitvoering.

Hoogachtend,
Het bestuur van het buurtschap Oud Rijswijk

De voorzitter, De secretaris,

R.E. Freeth W.K. Schuller