

AANHANGSEL TOT DE HANDELINGEN VAN DE GEMEENTERAAD

(Vragen van de fractie Beter voor Rijswijk)

No. VR 21 082

Rijswijk, 18 januari 2022

Corsa nummer: 21.097943

Beter voor Rijswijk heeft de afgelopen jaren regelmatig de verkeersveiligheid op de Schaapweg / Generaal Spoorlaan onder de aandacht.

Met name diverse malen tevergeefs gevraagd naar een veilige oversteek bij het verpleegtehuis van Florance en bij de Rijswijkse Schouwburg alsmede de aanleg van een veilige rotonde ter hoogte van de Huis te Landelaan.

Tijdens het kaderdebat op 7 juli 2020 in de Broodfabriek heeft op vragen van Beter voor Rijswijk het volgende toegezegd.

“de wethouder (Lugthart) ontraadt het aannemen van de moties veilige zebrapaden omdat de zebrapaden op de aangegeven locaties niet de verkeersveiligheid ten goede zou komen. Daarvoor wordt er op de Generaal Spoorlaan **te hard gereden**. De wethouder is bereid om te onderzoeken of het aanbrengen van verkeersheuvels op de Generaal Spoorlaan verbetering zou brengen. Bij de begroting wordt daartoe een voorstel gedaan.

Een vergelijkbare situatie doet zich voor in het Scheveningse havengebied. Het gehele gebied werd onveilig door crossende automobilisten die daar complete straatraces organiseerden. Op verzoek van omwonenden, die zich niet meer veilig voelden, heeft de gemeente Den Haag onorthodoxe maatregelen genomen en ter plaatse drempels neergelegd waardoor auto's niet meer met hoge snelheden konden rijden. De drempels werden daar zodanig neergelegd dat autobussen, vrachtverkeer en brandweer auto's vanwege de bredere wielbasis geen problemen ondervinden. Ook heeft de gemeente Den Haag dezelfde maatregel genomen op een doorgaande weg zoals de Soestdijksekade tussen de Escamplaan en Loosduinseweg.



Foto: voorbeeld van een snelheidsbeperkende maatregel.

Beter voor Rijswijk stelt de volgende vragen:

1. Hoeveel ongevallen hebben zich de afgelopen twee jaar voorgedaan op deze genoemde wegen?
2. Is er een tendens dat het aantal ongevallen toeneemt?
3. Op 7 juli heeft Beter voor Rijswijk in het kaderdebat voor de zoveelste keer aandacht gevraagd voor deze ongewenste situaties. Wat heeft de wethouder verkeer hierna ondernomen? Zo niets, waarom?
4. Veel verkeer op deze weg is afkomstig van en naar Den Haag. Kan het College niet met de Haagsche collega's in gesprek gaan om maatregelen te nemen zodat het verkeer, dat dagelijks toeneemt door het realiseren van woningen in Den Haag via eigen grondgebied naar de A4 wordt geleid (laan van Wateringseveld of N211) ?
Het zou immers ook minder druk geven op de Prinses Beatrixlaan en een gunstig effect hebben op de ernstige luchtverontreiniging daar. Zo neen, waarom niet?
5. Is het College bereid bereids snelheid remmende maatregelen (aanbrengen van hierboven getoonde drempels) uit te voeren tussen de rotonde de Schip en de Prinses Beatrixlaan om verkeersveiligheid te verbeteren? Zo nee, waarom niet?

Juan Carlos Paredes

Raadslid Beter voor Rijswijk.

Het college beantwoordt de vragen als volgt:

1. *Hoeveel ongevallen hebben zich de afgelopen twee jaar voorgedaan op deze genoemde wegen?*

In de periode 2020-2021 hebben er op de hele route van de Schaapweg in totaal 20 geregistreerde ongevallen plaatsgevonden, waarvan 9 letselongevallen en één dodelijk ongeval.

In de periode 2020-2021 hebben er op de hele Generaal Spoorlaan (2,4 km) in totaal 26 geregistreerde ongevallen plaatsgevonden, waarvan 12 keer sprake was van letsel.

2. *Is er een tendens dat het aantal ongevallen toeneemt?*

Ja. In heel Nederland neemt het aantal ongevallen en verkeersslachtoffers toe, met de snelste stijging in de regio Zuid-Holland. Uit onderzoek van het SWOV (Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) blijkt dat de verkeersdruk op de weg toeneemt (er is meer mobiliteit en er zijn meer soorten voertuigen) en het gebruik van lachgas en drugs in het verkeer groeit. Ook factoren als relatief hoog autogebruik en hoge dichtheid en verstedelijking (inwoners per m2) spelen een rol in de mate van risico op verkeersonveiligheid. Dat heeft ook in Rijswijk zichtbare effecten.

De cijfers voor de Schaapweg zijn vergelijkbaar met andere gebiedsontsluitingswegen in de regio, waar ook een zelfde stijging te zien is. De Schaapweg wijkt niet af van het gemiddelde, maar dat laat onverlet dat elk verkeersslachtoffer er één teveel is.

3. *Op 7 juli heeft Beter voor Rijswijk in het kaderdebat voor de zoveelste keer aandacht gevraagd voor deze ongewenste situaties. Wat heeft de wethouder verkeer hierna ondernomen? Zo niets, waarom?*

Om de verkeersveiligheid op de Generaal Spoorlaan en Schaapweg te vergroten zijn maatregelen genomen om de snelheid te verlagen en langzaam verkeer verkeersveilig en prettig over te laten steken.

Op aansluiting Schaapweg – Generaal Spoorlaan zijn drie oversteekplaatsen, waar fietsers en voetgangers in de voorrang zijn. Daar zijn zigzagstrepen en (fluorescerende) borden aangebracht. Om te voorkomen dat automobilisten elkaar snel nog even proberen in te halen voor de oversteekplaatsen en kruisingen, is het zogeheten verdrijvingsvlak met 50 meter verlengd (naar voren gehaald). Op de middengeleider bij de oversteek Minister Aalberselaan/J.F. Kennedylaan is de lichtmast vervangen door een lichtmast met dubbele lamp, die naar beide zebrapaden schijnt. Daarnaast plaatsen wij regelmatig een snelheidsdisplay op de Generaal Spoorlaan of de Schaapweg om automobilisten zich bewust te laten worden van hun gereden snelheid en om eigen data te verzamelen.

In het voorjaar 2022 wordt nog een aantal maatregelen getroffen. Op de Generaal Spoorlaan, vlakbij de aansluiting op de Schaapweg wordt een symbool van 50 op het wegdek aangebracht. Bij de drie oversteekplaatsen ter hoogte van de Minister Aalberselaan/J.F. Kennedylaan, Minister van den Tempellaan en de Schouwburg (Huys de Wervelaan) worden zogenaamde taludmarkeringen aan de bestaande strepen toegevoegd, zodat deze oversteekplaatsen extra opvallen. Daarnaast hebben de taludmarkeringen een remmende werking.

4. *Veel verkeer op deze weg is afkomstig van en naar Den Haag. Kan het College niet met de Haagsche collega's in gesprek gaan om maatregelen te nemen zodat het verkeer, dat dagelijks toeneemt door het realiseren van woningen in Den Haag via eigen grondgebied naar de A4 wordt geleid (laan van Wateringseveld of N211) ?*

Het zou immers ook minder druk geven op de Prinses Beatrixlaan en een gunstig effect hebben op de ernstige luchtverontreiniging daar. Zo nee, waarom niet?

Het college is in gesprek over de (her)ontwikkeling van Den Haag Zuid West en er is een brief uitgegaan naar aanleiding van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Den Haag Zuid West die dient ter voorbereiding van een MER en structuurvisie. In de contacten met Den Haag benadrukken we de noodzaak tot aandacht voor de verkeersgevolgen van de gebiedsontwikkelingen in Den Haag Zuid West. We geven daarmee aan dat wij verwachten dat men het wijkverkeer via de Lozerlaan/N211 zal moeten afwikkelen en niet via de route Schaapweg-Generaal Spoorlaan-Prinses Beatrixlaan. De afspraak is gemaakt dat Rijswijk nauw betrokken blijft bij het proces van de structuurvisie.

5. *Is het College bereid bereids snelheid remmende maatregelen (aanbrengen van hierboven getoonde drempels) uit te voeren tussen de rotonde de Schilp en de Prinses Beatrixlaan om verkeersveiligheid te verbeteren? Zo nee, waarom niet?*

Het toevoegen van snelheidsremmende maatregelen zoals de drempel waar u een voorbeeld van toont, is niet mogelijk, omdat de Generaal Spoorlaan onderdeel is van de (hoofd)route van de hulpdiensten en buslijn 23. Willen drempels effect hebben, moeten deze maximaal elke honderd meter worden toegepast. Dit specifieke type drempel passen wij in Rijswijk niet toe, omdat het voor motorrijders tot risico's op glijpartijen leidt. Wij willen voor iedere weggebruiker een verkeersveilige stad zijn. Zoals eerder gecommuniceerd is, en onder antwoord 3 herhaald, kiezen wij voor andere soorten maatregelen.

Burgemeester en wethouders,
de secretaris,

de burgemeester (wnd),

P.M. Schuit

mr.drs. G.A.A. Verkerk