



Nota van Zienswijzen “Vervanging Hoornbrug”

Uitgebreide omgevingsvergunning ex artikel 2.1 lid 1 onder c

juncto 2.12 lid 1, a onder 3 Wabo

30 januari 2014

1. TOELICHTING OP DE NOTA VAN ZIENSWIJZEN

Op 31 oktober 2013 is de terinzagelegging van de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen voor de vervanging van de Hoornbrug gepubliceerd. De publicatie stond in de Nederlandse Staatscourant en Rijswijk Regel Recht (zowel analoog, in de krant Groot Rijswijk, als digitaal op www.rijswijk.nl).

De aanvraag, de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen hebben van 1 november tot en met 12 december 2013 ter inzage gelegen. In analoge vorm lagen de stukken bij de balie Publieksvoorlichting in de hal van het Stadhuis. De pdf-documenten waren in te zien via www.rijswijk.nl en de digitale, direct doorklikbare versie van de stukken stond op www.ruimtelijkeplannen.nl.

Gedurende de termijn van terinzagelegging zijn zeventien zienswijzen ontvangen:

1. E. Elkerbout, brief d.d. 10 december 2013, ontvangen d.d. 11 december 2013, Julianastraat 55, 2282 RM RIJSWIJK;
2. M.G.F. Fábri, brief d.d. 7 december 2013, ontvangen d.d. 12 december 2013, Park Hoornwijck 37, 2289 CZ RIJSWIJK;
3. M.W.J. Frima, brief d.d. 10 december 2013, ontvangen d.d. 12 december 2013, Park Hoornwijck 26, 2289 CZ RIJSWIJK;
4. P.A.W. Verhoeven, brief d.d. 11 december 2013, ontvangen d.d. 12 december 2013, Park Hoornwijck 26, 2289 CZ RIJSWIJK;
5. J. Kruyswijk en A.M. Kruyswijk-v.d. Heijden, brief d.d. 13 december 2013, ontvangen d.d. 17 december 2013, Park Hoornwijck 18, 2289 CZ RIJSWIJK;
6. E. de Jong, brief d.d. 7 december 2013, ontvangen d.d. 12 december 2013, Park Hoornwijck 35, 2289 CZ RIJSWIJK;
7. M.J. Jongman-de Jong, brief d.d. 8 december 2013, ontvangen d.d. 12 december 2013, Park Hoornwijck 23, 2289 CZ RIJSWIJK;
8. Privépersoon, brief d.d. 7 december 2013, ontvangen d.d. 11 december 2013;
9. J.M. Meijer, brief d.d. 7 december 2013, ontvangen d.d. 12 december 2013, Park Hoornwijck 28, 2289 CZ RIJSWIJK;
10. M.A. Ozir, brief d.d. 7 december 2013, ontvangen d.d. 12 december 2013, Park Hoornwijck 16, 2289 CZ RIJSWIJK;
11. S. Ozir, brief d.d. 7 december 2013, ontvangen d.d. 12 december 2013, Park Hoornwijck 31, 2289 CZ RIJSWIJK;
12. H. Puylaert, brief d.d. 12 december 2013, ontvangen d.d. 12 december 2013, Hoornbruglaan 24, 2281 AW RIJSWIJK;
13. M. Sikkens, brief d.d. 7 december 2013, ontvangen d.d. 12 december 2013, Park Hoornwijck 35, 2289 CZ RIJSWIJK;
14. Stichting Buurtschap Oud Rijswijk (SBOR), brief d.d. 9 december 2013, ontvangen d.d. 10 december 2013, Esdoornstraat 3a, 2282 RZ RIJSWIJK;
15. Veiligheidsregio Haaglanden, brief d.d. 18 november 2013, ontvangen d.d. 19 november 2013, Postbus 52155, 2505 CD DEN HAAG;
16. Vereniging Park Hoornwijck, brief d.d. 9 december 2013, ontvangen d.d. 10 december 2013, Park Hoornwijck 36, 2289 CZ RIJSWIJK;
17. M. Weiss, brief d.d. 7 december 2013, ontvangen d.d. 12 december 2013, Park Hoornwijck 41, 2289 CZ RIJSWIJK.

De zienswijzen met de nummers 2, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 13, 16 en 17 zijn inhoudelijk gelijklopend. Deze zienswijzen worden van één antwoord voorzien onder nummer 1 in hoofdstuk 2 van deze nota van zienswijzen. In de zienswijzen 3 en 4 is daarnaast een aanvullend punt ingebracht. Dit aanvullende punt wordt daarna separaat behandeld onder 2a. De overige zienswijzen zijn inhoudelijk niet gelijklopend en worden hierna dan ook individueel behandeld onder nummer 3 (zienswijze 1), nummer 4 (zienswijze 5), nummer 5 (zienswijze 7), nummer 6 (zienswijze 14), nummer 7 (zienswijze 12) en nummer 8 (zienswijze 15).

De zienswijze met het nummer 5 (van J. Kruyswijk en A.M. Kruyswijk-v.d. Heijden) is niet ontvankelijk, omdat deze buiten de termijn is ingediend. Vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid en volledigheid hebben wij deze zienswijze wel in behandeling genomen. De overige zienswijzen zijn wel ontvankelijk.

In deze Nota van Zienswijzen zijn eerst de zienswijzen op de ontwerpomgevingsvergunning en ontwerpverklaring van geen bedenkingen kort samengevat en door het college van burgemeester en wethouders van een reactie voorzien.

Na weging van alle argumenten en belangen hebben de ingediende zienswijzen het college van burgemeester en wethouders geen aanleiding gegeven om af te zien van het voornemen tot het verlenen van de betreffende omgevingsvergunning dan wel om wijzigingen door te voeren in het plan ten opzichte van de ontwerpomgevingsvergunning.

2. ZIENSWIJZEN

#	Zienswijze	Reactie	Conclusie
1.	M.G.F. Fábri (zienswijze #2), M.W.J. Frima (zienswijze #3, gedeeltelijk), P.A.W. Verhoeven (zienswijze #4, gedeeltelijk), E. de Jong (zienswijze #6), privépersoon (zienswijze #8), J.M. Meijer (zienswijze #9), M.A. Ozir (zienswijze #10), S. Ozir (zienswijze #11), M. Sikkens (zienswijze #13), Vereniging Park Hoornwijck (zienswijze #16) en M. Weiss (zienswijze #17)		
a.	<p>Indieners zijn van mening dat de brug onvoldoende toegankelijk is voor fietsers, voetgangers en invaliden. Fietsers, voetgangers die geen trap kunnen lopen en invaliden dienen een lange omweg van minimaal 200 meter te maken onder een forse helling met veel bochten. Hierdoor wordt de woonwijk geïsoleerd van het centrum en overige delen van Rijswijk. Het talud en de trap zijn te steil. De trap is tevens te hoog. Voor invaliden en minder fitte mensen wordt oversteken vrijwel onmogelijk.</p>	<p>Wij hebben begrip voor uw standpunt, maar een complexe situatie als een nieuwe Hoornbrug leidt er per definitie toe dat er gezien de druk op de schaarse ruimte en de schaarse middelen, keuzes gemaakt moeten worden. Voor minder valide mensen betekent een steilere Hoornbrug een minder goede oversteekverbinding dan in de huidige situatie: ze moeten hoger en steiler om de overzijde te kunnen bereiken. Bij het ontwerp van de Hoornbrug zijn veel verschillende oplossingen onderzocht voor zowel autoverkeer, tramverkeer als voor langzaam verkeer (zoals fietsers, voetgangers en minder validen).</p> <p>Wij hebben de belangen van alle verschillende gebruikers tegen elkaar afgewogen. Hierna geven we een inzicht in alle belangen en randvoorwaarden waar rekening mee moest worden gehouden.</p> <p>Bij de afweging is uiteraard rekening gehouden met minder validen, maar is prioriteit gegeven aan het fysiek verhinderen van het onwenselijke gebruik van de trottoirs en rijbaan door fietsers. Ten opzichte van de huidige brug is het ontwerp van de nieuwe Hoornbrug minder geschikt voor minder validen. Een brug die een hoogte moet overbruggen van tenminste 6,60 meter (doorvaarhoogte) is per definitie moeilijk te nemen voor mensen in een rolstoel, met een rollator of kinderwagen. Voor deze weggebruikers zijn er twee alternatieven:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Voetgangers mogen volgens de wet (besluit administratieve bepalingen inzake wegverkeer) gebruik maken van de fietsbrug, wanneer een voetpad ontbreekt of wanneer zij door een maatregel het voetpad niet kunnen bereiken. Voor gebruikers van rollators, kinderwagens en rolstoelen geldt voor de Hoornbrug dat zij dus gebruik mogen maken van de fietsbrug; 	<p>De zienswijze gaat uit van een andere visie en is niet te verenigen met de keuzes, afwegingen en randvoorwaarden die bij het nieuwe brugontwerp zijn gemaakt c.q. gelden. De zienswijze heeft geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.</p>

		<p>2. Voetgangers kunnen gebruik maken van een alternatieve route via de Nieuwe Tolbrug of de nog te realiseren nieuwe fietsbrug ten zuiden van de nieuwe Hoornbrug.</p> <p>Overigens wordt opgemerkt dat voetgangers gebruik kunnen maken van de nieuwe trams. Deze trams hebben straks een gelijkvloerse instap waardoor gebruikers van rollators, rolstoelen en kinderwagens gemakkelijk in en uit kunnen stappen.</p> <p>Tijdens het ontwerpproces van de Haagweg heeft het Omgevingsteam, waar omwonenden (buurtverenigingen en comité Haagweg), winkeliersverenigingen (SWHR en BBR) en gebruikers (Fietzersbond, ANWB) zitting in hebben, vraagtekens geplaatst bij de veiligheid van enkele ontwerpaspecten. Ook tijdens de inloopavonden bleek de omgeving behoefte te hebben aan een bevestiging van de veiligheid van ontwerpkeuzes. Naar aanleiding hiervan is aan een extern bureau (Royal Haskoning/DHV) gevraagd om een toets (audit) uit te voeren op de verkeersveiligheid van het ontwerp voor de Haagweg en de Hoornbrug.</p> <p>De opzet van deze verkeersveiligheidsaudit is gebaseerd op de Europese richtlijn 2008/96/EG van 19 november 2008 betreffende "Het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur". Deze Europese richtlijn is door Rijkswaterstaat nader uitgewerkt in de 'Voorschriften Verkeersveiligheidsaudit – voorwaarden, proces en uitvoering' d.d. 19 januari 2011. Deze voorschriften vormen mede de basis voor de uitgevoerde audit. De audit betreft een beoordeling van het ontwerp ten aanzien van de effecten op de verkeersveiligheid én daarnaast op richtlijnen. Het ontwerp is gebaseerd op de ASVV 2012. Daarnaast zijn ook andere richtlijnen en CROW-publicaties gebruikt.</p> <p>Op advies van de verkeersveiligheidsaudit zijn verschillende aspecten van de fietsbrug aangepast. De aanbevelingen van het auditteam staan beschreven in de auditrapportage, inclusief de beweegredenen daarachter. Zo is het pad voor voetgangers verplaatst naar de buitenzijde van de fietsbrug, zijn de plateaus in de fietsbrug vlakker en is de 'wokkel' aangepast naar een 'paperclip'.</p> <p>Door de aanpassing van de fietsbrug is het aantal meters</p>	
--	--	--	--

		<p>dat de fietser moet afleggen om van oever naar oever te komen toegenomen. Deze afstand wordt mede bepaald door de richtlijnen vanuit het CROW inzake de hellingpercentages in relatie tot het overbruggen van hoogten. De Hoornbrug kent in de nieuwe situatie een vrij doorvaarbare hoogte van 6,6 meter. Dit is hoger dan de bestaande Hoornbrug. Hierdoor zullen fietsers een langere aanloop nodig hebben om de hoogte te kunnen overbruggen. Om de snelheid van dalend fietsverkeer eruit te halen zijn horizontale delen toegevoegd. Hierdoor kunnen fietsers beter afremmen voor de bochten in de brug. De toename in fietsmeters tussen de 'wokkel' en de 'paperclip' is overigens slechts 15 meter.</p> <p>Voor gedetailleerde informatie over het ontwerp van de Hoornbrug verwijzen wij u naar de ontwerpnota verhoging Hoornbrug alternatief DO en het rapport Leefbaarheidsproject Haagweg, Verkeersveiligheidsaudit VO Hoornbrug – VVA fase. Deze rapporten zijn terug te vinden op de gemeentelijke website www.rijswijk.nl.</p>	
b.	De omleidingsroute gaat onder viaducten door en is onguur en sociaal onveilig.	<p>Bij het ontwerp van de brug is uiteraard rekening gehouden met de sociale veiligheid. De splitsing van bruggen zorgt voor licht en open ruimte tussen de bruggen; wat tot een verbetering zal leiden ten opzichte van de bestaande situatie. De huidige, aaneengesloten ruimte onder de brug wordt hierdoor 'opengeboken'. Door het verhogen van de Hoornbrug ontstaat verder een royale zichtkwaliteit vanaf de beide oevers onder de bruggen door en tussen beide oevers. Veel aandacht is ook besteed aan de inrichting van de openbare ruimte rondom beide landhoofden. De ruimtelijke kwaliteit en de sociale veiligheid nemen hierdoor toe. Daarnaast is er een verlichtingsplan opgesteld. De verlichting zal geïntegreerd worden uitgevoerd over de gehele lengte in de leuning van de fietsbrug. Onder de bruggen wordt het lichte gekleurde betonnen brugdek indirect verlicht ter plaatse van de wegen, fiets- en voetpaden. Wij zijn dan ook van mening dat de ruimte onder de brug zo goed mogelijk wordt ingericht en vormgegeven.</p>	De zienswijze gaat uit van een andere visie en heeft geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.
c.	Bij vorst zullen er gevaarlijke situaties ontstaan door opvriezing en ijzel.	<p>Wij begrijpen uw zorg; opvriezing en ijzel is bij elke brug altijd een aandachtspunt; ook in de bestaande situatie. Om gladheid door bijvoorbeeld ijzel en sneeuw te voorkomen zal bij de nieuwe Hoornbrug verwarming worden aangebracht in het wegdek van de fietsbrug. Gladheidsbestrijding is daarnaast een contracteis voor de aannemer. Op welke manier dat exact zal worden ingevuld,</p>	De zienswijze ziet op een aspect dat door de nieuwe brug niet zal verslechteren. De zienswijze heeft geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.

		zal in een latere fase bekeken worden.	
d.	Een alternatief is een gewone lage, beweegbare brug voor fietsers en voetgangers direct naast de hoge brug voor gemotoriseerd verkeer. Het nadeel dat fietsers en voetgangers moeten wachten als de brug open gaat, staat niet in verhouding tot de nadelen van de pirouette omleidingsroute. Zo'n fietsvoorziening is mogelijk, want pas heeft gemeente besloten tot de bouw van zo'n fietsbrug ter hoogte van de Rijswijkse haven.	<p>Op het eerste gezicht lijkt zo'n oplossing inderdaad een goed alternatief. Bij een complex project als het vervangen van de Hoornbrug is gestart met een brede verkenning naar alle verschillende oplossingsrichtingen. Voor meer informatie over de alternatieven verwijzen we u naar het rapport "Verkenning verbetering doorstroming Hoornbrug" dat als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing is opgenomen.</p> <p>De gemeente heeft verschillende varianten bekeken om het langzaam verkeer zo optimaal mogelijk naar de overzijde te brengen. Hierbij zijn ook beweegbare bruggen, bruggen op maaiveld en zelfs roltrappen onderzocht. Deze alternatieven zijn om uiteenlopende redenen afgefallen. De provincie Zuid-Holland participeert in en financiert mede het project, met als belangrijkste doel om hinder voor de scheepvaart duurzaam weg te nemen door de scheepvaart een obstakelvrije doorvaart te geven. Hierdoor kunnen scheepvaart bewegingen efficiënter uitgevoerd worden en wordt het vervoer over water bevorderd. Een lage, beweegbare brug voor fietsers en voetgangers lost het conflict met de scheepvaart niet duurzaam op en past daarom niet binnen de randvoorwaarden. Vooral het onderhoud en de bediening van bewegende delen voor vele jaren maken deze oplossing bovendien veel kostbaarder. De bijdrage van de provincie geldt voor alle brugdelen gezamenlijk (de trambrug, de fietsbrug en de twee rijbaanbruggen). Zonder de bijdrage van de provincie is er onvoldoende budget om de nieuwbouw van de Hoornbrug te realiseren en is het project simpelweg niet uitvoerbaar. Een beweegbare brug is daarom een niet haalbare ontwerpvariant.</p> <p>De fietsbrug ter hoogte van de Rijswijkse haven is een afzonderlijk project. Daar heeft in 2009 reeds besluitvorming over plaatsgevonden. Het gaat hier om een regionale fietsverbinding waarbij geen belangen van het tramverkeer en autoverkeer ook meespelen. Overigens is een vaste brug op deze locatie technisch niet mogelijk.</p>	De zienswijze gaat uit van een visie die niet uitvoerbaar is en heeft dan ook geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.
e.	Indieners geven aan dat door de hoogte van de brug het geluid ver draagt. De brug ligt op veel dagen van het jaar bovenwinds van Park Hoornwijck, hetgeen extra bijdraagt aan geluidsbelasting. Daarbij komt de nieuw aan te leggen Rotterdamsebaan aan de andere kant van Park Hoornwijck, die eveneens extra geluidsbelasting zal geven.	We begrijpen uw zorg en willen ons binnen de redelijke grenzen hard maken voor het zoveel mogelijk beperken van de geluidsbelasting in de woongebieden in Rijswijk. Echter, de Hoornbrug maakt deel uit van een van oudsher aanwezige belangrijke weg door Rijswijk. Bovendien ligt onze gemeente in een sterk verstedelijkt gebied in de	De zienswijze ziet op een aspect dat door de nieuwe brug niet zal verslechteren. De zienswijze heeft dan ook geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen

	<p>De autowegen A4 en A13 liggen niet ver weg. De vereniging vindt dat er onvoldoende is voorzien in geluidwerende maatregelen voor hun woonomgeving, juist ook in deze combinatie van geluidsbelastingen. Daarom wordt verzocht om afdoende maatregelen te nemen om geluidsoverlast te voorkomen.</p>	<p>Randstad waardoor verschillende functies soms hinder van elkaar kunnen ervaren. Het is de uitdaging om de verschillende functies zo goed mogelijk naast elkaar een plek te geven. In elk geval moet worden voldaan aan de wettelijke bepalingen op bijvoorbeeld het geluidsvlak.</p> <p>Om dit te toetsen is in het kader van de beoogde vernieuwing van de Hoornbrug, een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidsbelasting afneemt in de toekomstige situatie ten opzichte van de bestaande situatie. Deze afname wordt veroorzaakt door de lagere verkeersintensiteiten in de toekomstige situatie. Verdere maatregelen of procedures zijn op grond van de Wet geluidhinder niet nodig. Voor de zekerheid is dit akoestisch onderzoek opnieuw tegen het licht gehouden. Hieruit blijkt dat de conclusie uit het eerste onderzoek wordt onderschreven.</p>	<p>bedenkingen.</p>
f.	<p>Indieners vragen om de enkelbaanse rijbaan van de Haag door te trekken tot de Madame Curielaan en fysieke maatregelen te nemen om te voorkomen dat het verkeer dat het talud in zuid-oostelijke richting naar beneden rijdt, te hard gaat rijden. Een verhoogd talud met een flinke helling afwaarts en een brede rijbaan nodigen namelijk uit tot harder rijden en vervolgens door rood rijden bij de Madame Curielaan onderaan het talud.</p>	<p>De ontwerpomgevingsvergunning en ontwerpverklaring van geen bedenkingen zien alleen op de bouw van de nieuwe brug. Dit aspect uit uw zienswijze valt formeel dan ook niet binnen de uitgebreide Wabo-procedure.</p> <p>Inhoudelijk kunnen we echter het volgende aangeven: Het behouden van voldoende opstel- en afrijcapaciteit op de kruisingen is noodzakelijk om te voorkomen dat er (te grote) verkeersproblemen elders in Rijswijk en op het Rijkswegennet ontstaan. Het is dus niet mogelijk om 1 rijbaan geheel door te trekken tot de kruising met de Madame Curielaan.</p>	<p>De zienswijze ziet op een aspect dat geen deel uitmaakt van de procedure. De zienswijze heeft dan ook geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.</p>
g.	<p>Volgens het ontwerp gaat langzaam verkeer hoofdzakelijk aan de noordkant over de Hoornbrug. Dit betekent dat verkeer richting de Broekpolder de kruising Laan van Hoornwijck met de Madame Curielaan moet oversteken. Deze kruising is onveilig voor langzaam verkeer, omdat het een grote onoverzichtelijke en ongerechte vlakte is terwijl het verkeer er hard rijdt. Bovendien zijn de verkeerslichten er slecht afgesteld waardoor het langzaam verkeer veel tijd vergt om de kruising over te steken. De vereniging verzoekt om de kruising overzichtelijker in te richten zodat langzaam verkeer veilig en snel over kan steken.</p>	<p>De ontwerpomgevingsvergunning en ontwerpverklaring van geen bedenkingen zien alleen op de bouw van de brug. Dit aspect uit uw zienswijze valt formeel dan ook niet binnen de uitgebreide Wabo-procedure. Inhoudelijk kunnen we echter het volgende aangeven: Er zijn bij de gemeente Rijswijk geen klachten over de oversteekbaarheid van deze kruising voor langzaam verkeer bekend. In het kader van de aanpassingen zal overigens ook de software voor de regelingen ge-update worden.</p> <p>De meeste voetgangers die in Broekpolder moeten zijn, zullen naar alle waarschijnlijkheid gebruik maken van de verbinding aan de zuidkant van de Hoornbrug. Dan is het niet noodzakelijk om deze oversteek te maken. Fietsers (en voetgangers) die vanaf de Rijswijkse kant van de Hoornbrug komen zullen voor bepaalde bestemmingen in Broekpolder logischerwijs beter gebruik maken van de nieuwe fiets- en voetgangersbrug nabij de Rijswijkse</p>	<p>De zienswijze ziet op een aspect dat geen deel uitmaakt van de procedure. De zienswijze heeft dan ook geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.</p>

		haven.	
h.	Er wordt verzocht om de kruising Jan Thijssenweg met de Laan van Beens veilig in te richten. Het fietspad langs de Jan Thijssenweg (langs de Vliet en onder de Hoornbrug door) is smal en er is geen opstelruimte voor fietsverkeer dat van het fietspad langs de Jan Thijssenweg richting de Laan van Beens (direct naast het talud van de Hoornbrug) rijdt. Indieners vragen het fietspad te verbreden en vluchtheuvels aan te leggen tussen het fietspad en de hoofdrijbaan van de Jan Thijssenweg.	De ontwerpomgevingsvergunning en ontwerpverklaring van geen bedenkingen zien alleen op de bouw van de brug. Dit aspect uit uw zienswijze valt formeel dan ook niet binnen de uitgebreide Wabo-procedure. Inhoudelijk kunnen we echter het volgende aangeven: Naar aanleiding van hetzelfde verzoek is in het verleden de loop van het fietspad/weg reeds aangepast ten opzichte van de huidige situatie.	De zienswijze ziet op een aspect dat geen deel uitmaakt van de procedure. De zienswijze heeft dan ook geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.
i.	Indieners verzoeken om aan het uiteinde van de Delftweg – in de laatste meters voor de kruising met de Laan van Beens/Jan Thijssenweg – een bocht in de weg aan te leggen. In de huidige situatie rijdt het verkeer van de Jan Thijssenweg richting Delftweg rechtdoor, terwijl verkeerstechnisch (vanwege de bebording) het verkeer rechtsaf slaat. Deze situatie is gevaarlijk voor fietsers en voetgangers die van de Jan Thijssenweg/Delftweg oversteken richting de Laan van Beens. Door een dergelijke verkeersdruppel dient het verkeer dat van de Jan Thijssenweg richting Delftweg rijdt een bocht te nemen (waar dit verkeer nu feitelijk rechtdoor rijdt). Dit verhoogt de veiligheid voor fietsers en voetgangers die van de Jan Thijssenweg/Delftweg oversteken richting de Laan van Beens.	De ontwerpomgevingsvergunning en ontwerpverklaring van geen bedenkingen zien alleen op de bouw van de brug. Dit aspect van uw zienswijze valt formeel dan ook niet binnen de uitgebreide Wabo-procedure. Inhoudelijk kunnen we echter het volgende aangeven: Naar aanleiding van hetzelfde verzoek is in het verleden de loop van het fietspad/weg reeds aangepast ten opzichte van de huidige situatie.	De zienswijze ziet op een aspect dat geen deel uitmaakt van de procedure. De zienswijze heeft dan ook geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.
#	Zienswijze	Reactie	Conclusie
2.	M.W.J. Frima (zienswijze #3, gedeeltelijk) en P.A.W. Verhoeven (zienswijze #4, gedeeltelijk)		
a.	Indiener geeft aan dat het niet duidelijk is welke maatregelen er worden genomen om overlast tijdens de bouw te voorkomen. De Haagweg – Laan van Hoornwijk is een belangrijke verbindingsweg en van belang is dat deze route goed begaanbaar blijft, voor brandweer en ambulance. Ook de route Jan Thijssenweg – Laan van Beens is van groot belang voor de bereikbaarheid en ook hiervoor wordt verzocht om deze niet af te sluiten tijdens de bouwwerkzaamheden van de brug.	De ontwerpomgevingsvergunning en ontwerpverklaring van geen bedenkingen zien alleen op de bouw van de brug. Dit aspect valt dan ook formeel niet binnen de uitgebreide Wabo-procedure. Inhoudelijk kunnen we echter het volgende aangeven: De door u genoemde zaken dienen door de aanvrager van een omgevingsvergunning waarin de activiteit Bouw wordt vergund, te worden aangeleverd en geborgd in een door de gemeente goed te keuren bouwveiligheidsplan. Een dergelijk bouwveiligheidsplan mag een aanvrager op grond van de Ministeriële regeling omgevingsrecht ter goedkeuring aanleveren aan de gemeente nadat de vergunning is verleend, doch voorafgaand aan de uitvoer van de feitelijke werkzaamheden. In deze is van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. De ontwerpvergunning kent in voorschrift 6 dan ook de voorwaarde dat vergunninghouder uiterlijk 5 weken voorafgaand aan de aanvang van de bouwwerkzaamheden	De zienswijze ziet op een aspect dat geen deel uitmaakt van de procedure. De zienswijze heeft dan ook geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.

		een bouwveiligheidsplan dient aan te bieden aan de gemeente ter onze goedkeuring.	
#	Zienschijze	Reactie	Conclusie
3.	E. Elkerbout (zienschijze #1)		
a.	Indiener draagt de bestaande brug ter hoogte van Drievliet als alternatief aan. Deze brug zou aangepast kunnen worden aan een grotere verkeersstroom. In de stukken is niet vermeld hoeveel tijd het vergt om de paperclip op te rijden tot aan het brugdek. Het is duidelijk dat men langer fietst over een stuk met 3,5 % stijging en bochten dan over maaiveldniveau. De route over de Hoornbrug is in feite een omweg 'door de lucht'. De fietsroute van de Hoornbrug naar Ypenburg is langer dan via de brug ter hoogte van Drievliet.	Wij danken u voor uw suggestie en het proactief meedenken. Deze brug kan inderdaad als alternatief dienen. Dit is echter ook afhankelijk van de bestemming. Deze brug maakt onderdeel uit van het nog aan te leggen Trekfietsstracé. Dit betreft een regionale hoofdfietsroute tussen Ypenburg en het centrum van Den Haag. Een gedeelte is reeds gerealiseerd (de Cromvlietkade). De aanleg van het trekfietsstracé is tevens opgenomen in het investeringsprogramma van het Stadsgewest Haaglanden.	De zienschijze gaat uit van een andere visie en is niet te verenigen met de keuzes, afwegingen en randvoorwaarden die bij het nieuwe brugontwerp zijn gemaakt c.q. gelden. De zienschijze heeft geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.
b.	Er mag van worden uitgegaan dat de route is afgestemd op gezonde fietsers, voor wie de route met enige vlakke delen berijdbaar is. In de stukken is niet vermeld hoe mensen met een verminderde conditie deze oprit zullen kunnen volbrengen. Voor een fietsverbinding die volgens het gemeentebestuur een 'hoofdroute' is het ontbreken van die gegevens/onderzoek een belangrijk gemis. Ouderen maar ook jongeren maken gebruik/zullen gebruik maken van de Hoornbrug. Het is niet duidelijk dat proefondervindelijk is vastgesteld dat zij deze brug als hoofdroute inderdaad kunnen benutten.	Zie de beantwoording van zienschijze 1a.	Zie de conclusie onder zienschijze 1a.
c.	Voetgangers worden geacht via een 4 meter hoge open wenteltrap de brug te beklimmen. Indiener heeft geen norm en berekening gelezen die deze trap voor gewone voetgangers rechtvaardigen. Indiener heeft de indruk dat hierover in de ontwerpfase niet intensief is nagedacht. De vraag wordt gesteld of er op de brug een AED-apparaat wordt opgehangen. Deze trap zal het gebruik van de brug verder doen afnemen. Indiener betwijfelt of mensen met een rolstoel of rollator gebruik kunnen maken van de lange en moeizame paperclip-route. Aan hun mogelijkheden/belemmeringen is in het ontwerp geen aandacht besteed.	Het ontwerp is nog niet in detail uitgewerkt; dit zal in een later stadium deels door de aannemer worden gedaan. De trappen zijn daar een voorbeeld van. Wat zeker is is dat bij de brug trappen zullen komen om de trottoirs bij de bruggen te bereiken en om fietsverkeer te ontmoedigen deze trottoirs te misbruiken als fietspad. De wenteltrap zoals opgenomen op p. 29 van het beeldkwaliteitplan, versie 23 juli 2013, is slechts een <i>impressie</i> van hoe het er uit zou kunnen zien. In de impressie betreft het overigens geen open trap, maar met een borstwering van RVS sterkgas, zoals bij de fietsbrug ook gebruikt wordt. De locatie van de trappen zal wel vergelijkbaar zijn met dit ontwerp. Er is geen aanleiding om op deze brug een AED-apparaat op te hangen. Voor wat betreft uw opmerkingen over de mensen met een	De zienschijze gaat uit van een andere visie en is niet te verenigen met de keuzes, afwegingen en randvoorwaarden die bij het nieuwe brugontwerp zijn gemaakt c.q. gelden. De zienschijze heeft geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.

		rolstoel of rollater, verwijzen we naar de beantwoording van zienswijze 1a.	
d.	<p>Volgens indiener is in de ontwerpfase niet nagedacht over het aspect wind. Uit gegevens van het KNMI blijkt dat het jaar door een tamelijk harde wind staat. Elke maand komt de windkracht voor een flink percentage boven 5 Beaufort. Dat is ook voor de 'norm-fietsers' een handicap. De windrichting is over het algemeen Oost-West, dus precies boven de loop van het kanaal. De brug kruist het kanaal en krijgt de volle wind er dwars op. Op de hoogte van 7 meter is de brug zeker gevaarlijk.</p> <p>Wind en regen hebben niet alleen boven op de brug invloed, maar ook op de wenteltrap en de paperclip-oprit en een paar maal boven het water keert en wendt. De enkele 'rustig-aan' delen van de oprit zullen niet voldoende zijn om de zware oprit met wisselende wind en regen te volbrengen. Boven op de brug zal een windscherm aangebracht moeten worden.</p>	<p>Wij begrijpen uw zorg, maar deze is niet geheel terecht. Het kanaal loopt ter plaatse van de brug bijvoorbeeld niet oost-west, maar noord-zuid. Bij de meest voorkomende windrichting komt de wind dus schuin op de zijkant van de fietsbrug aan ter plaatse van de kanaaloverspanning, maar niet continu haaks op de fietsrichting bij de kanaaloversteek. De in de zienswijze opgevoerde windgegevens (windroos) zijn van een meetstation uit Rotterdam, gemeten op een hoogte van 10 meter. Lokaal kunnen de windmetingen sterk fluctueren, dus deze wind hoeft niet te per definitie te verwachten te zijn op de locatie van de nieuwe Hoornbrug in Rijswijk. Dit is onder andere afhankelijk van aanwezige bebouwing en bomen in de omgeving. Behalve de locatie komt ook de hoogte van de meting niet overeen met de situatie van de Hoornbrug. Het hoogste punt van de brug ligt op zo'n 7 meter vanaf het water gemeten. Alhoewel de windsterkte op een 2,5 meter hogere brug hoger zal zijn dan de huidige situatie zal deze niet overeenkomen met de 3 meter hoger gemeten referentiewaarde.</p> <p>Voor het ontwerp van de fietsbrug is overigens wel degelijk rekening gehouden met de factor wind. Ter plaatse van de kanaaloverspanning is er gezorgd voor beschutting door de vakwerkligger/het hekwerk circa 2 meter hoger uit te voeren. Deze vakwerkligger/het hekwerk is dichtgezet met een zeer fijnmazig gaas. Hiermee wordt voldoende beschutting gecreëerd. Vanuit aspect beeldkwaliteit, beheer en onderhoud is er niet gekozen voor een glazen of doorzichtig kunststof (plexiglas) opvulling.</p> <p>Ten opzichte van de huidige situatie zal de veiligheid voor fietsers verbeteren. Bij wind haaks op de rijrichting bestaat nu nog de kans om op de rijbaan te komen. In de nieuwe situatie is dit niet langer het geval. Tevens is het fietspad in de nieuwe situatie breder waardoor er meer uitwijkmogelijkheid is bij plotselinge rukwinden. Voor het autoverkeer is de wind geen probleem. Bij de zuidelijker gelegen brug (kruising A4 met Rijnschiekanaal) is de situatie vergelijkbaar. Het betreft een vaste brug met een vergelijkbare doorvaarthoogte. Hier zijn geen windschermen opgenomen voor het verkeer en dit leidt niet tot onoverkomelijke problemen.</p>	De zienswijze ziet op een aspect dat bij de nieuwe brug niet op onoverkomelijke bezwaren stuit en waarmee tijdens het ontwerpproces rekening is gehouden. De zienswijze heeft dan ook geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.
e.	De verzekering werd indiener gegeven dat er bij winterse	Zie de beantwoording van zienswijze 1c.	Zie de conclusie onder zienswijze 1c.

	neerslag uiteraard tijdig gestrooid zal worden. Betekent dit dat er inderdaad speciaal op het fietspad en op de wenteltrap zal worden gestrooid? En dat er in alle vroegte met strooien wordt begonnen? Blijft men de hele dag actief bewaken en strooien. Dat kost menskracht, maar daar is geen begroting voor. Immers de Hoornbrug rekent met 'geen bediening en geen menskracht'. De vraag is of pekelzand wel blijft liggen. Gladheidsbestrijding zal een tamelijke wensdroom blijven. Zullen de fietsbrug en wenteltrap ingeval van harde wind/regen, of tijdens, de winterperiode, "wegens gevaar worden gesloten"? Het moet als omissie worden beschouwd dat er geen verzoek is gedaan bij de TU Delft om de risico's voor het langzaam verkeer te laten onderzoeken via een proefopstelling.		
f.	Indiener is van mening dat de brug bij de Hoekweg een alternatief voor recreatieve fietsers is, maar niet voor woon- en werkverkeer en voetgangers. Voetgangers die van de tram gebruik kunnen maken kunnen aan de overzijde komen. Voor voetgangers die bijvoorbeeld gebruik maken van een rollator of mensen in een rolstoel is dat geen optie.	Zie de beantwoording van zienswijze 1a.	Zie de conclusie onder zienswijze 1a.
g.	Het argument dat er geen budget is voor een alternatieve brug in de buurt van de Hoornbrug kan vervallen. Voor het vrijkomend budget kan een beweegbare brug op maaiveldniveau worden ontworpen in de nabijheid van de hoge brug. Voordeel daaraan zal zijn dat de huidige opritten aan beide zijden van de brug ook kunnen vervallen en in een nieuw ontwerp geïntegreerd kunnen worden.	Zie de beantwoording van zienswijze 1d.	Zie de conclusie onder zienswijze 1d.
#	Zienswijze	Reactie	Conclusie
4.	J. Kruyswijk en A.M. Kruyswijk – v.d. Heijden (zienswijze #5)		
a.	Indieners vinden de brug onvoldoende toegankelijk voor fietsers, voetgangers en invaliden. De toegankelijkheid bij openbare voorzieningen als de Hoornbrug wordt volledig genegeerd. Het talud is te steil en er zullen bij vorst gevaarlijke situaties ontstaan door opvriezing en ijzel. De trap is te hoog en te steil. Voor invaliden en minder fitte mensen wordt oversteken vrijwel onmogelijk. De pirouette omleidingsroute is lang met gevaarlijke bochten en is zeer onpraktisch voor fietsers.	Zie de beantwoording van zienswijze 1a.	Zie de conclusie onder zienswijze 1a.
b.	Indieners dragen volgens hen een beter, eenvoudiger en minder duur alternatief aan: Het voetpad en fietspad naast de verkeersbaan voor gemotoriseerd verkeer tezamen over hetzelfde brugdeel, dus met dezelfde helling en uitloopte als voor de auto's en motoren. De mogelijkheid om eerder van de brug af te dalen voor	Op het eerste gezicht lijkt zo'n oplossing inderdaad een goed alternatief. Bij een complex project als het vervangen van de Hoornbrug worden uiteraard alle verschillende oplossingen bekeken. De gemeente heeft dan ook tientallen oplossingen bekeken om het langzaam verkeer zo optimaal mogelijk naar de overzijde te brengen,	De zienswijze gaat uit van een visie die niet uitvoerbaar is en heeft dan ook geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.

	voetgangers door met een trap, maar dan minder steil, en met een bruikbare wielgoot langs die luie trap. Dan voor het fietsverkeer een veilige keerlus aan het einde van de hellingen (links en rechts). Deze is aan te leggen in de resterende breedte van de Haagweg door de wijziging van twee-naar-éénbaans autorijstroken. Voor eventuele eerdere afdaling voor fietsers naar het bestaande fietspad onder de brug kan deze wielgoot langs de trap, zo nodig, worden benut.	waaronder in groot detail het aangedragen alternatief. Bij het ontwerp zijn we gehouden aan normen voor fietsellingen. Indien een vrij steile helling voor de fiets wordt gehanteerd zal het al niet meer mogelijk zijn de Acacialaan en Hoornbruglaan bereikbaar te houden. Deze aansluitingen zijn voor de verkeersafwikkeling van dit deel van Rijswijk van groot belang. Fietsers die de brug over willen zouden dan ook helemaal terug moeten rijden naar de Lindelaan of de Princsesselaan aangezien een eerdere oprit ontbreekt. Door de te overbruggen helling is het dus niet mogelijk een fietspad via de rijbaanbrug te laten lopen. Daarbij komt dat deze oplossing maatschappelijk niet wenselijk is aangezien bestaande percelen aan de voet van de Hoornbrug onevenredig zouden worden benadeeld aangezien de brug ver en hoog de Haagweg in komt. Om bovengenoemde redenen is dit alternatief niet realistisch gebleken.	
c.	Indiener wil graag aandacht voor voetgangers langs de Jan Thijssenweg die geen bestaansrecht lijken te hebben. Een aanduiding op het verkeersbord Rijwielpad met tevens voetpad is gewenst, nu er nog steeds geen voetpad langs de Vliet is aangelegd. Ook is hetzelfde euvel gecreëerd bij het nieuwe fietspad van Ampèrelaan naar de Delftweg: geen voetpad. Dus hier dan ook de aanduiding zowel voor fietsers als voor voetgangers.	De ontwerpomgevingsvergunning en ontwerpverklaring van geen bedenkingen zien alleen op de bouw van de brug. Dit aspect uit uw zienswijze valt formeel dan ook niet binnen de uitgebreide Wabo-procedure. Inhoudelijk kunnen we echter het volgende aangeven: Het betreft hier bestaande situaties waarop de Wegenverkeerswet 1994 en het Reglement Verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) van toepassing zijn. Indien een voetpad ontbreekt gebruiken voetgangers het fietspad of fiets/bromfietspad. Dit volgt uit algemene verkeersregels, hiervoor bestaan geen verkeerstekens.	De zienswijze ziet op een aspect dat geen deel uitmaakt van de procedure. De zienswijze heeft dan ook geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.
#	Zienswijze	Reactie	Conclusie
5.	M.J. Jongman – de Jong (zienswijze #7)		
a.	U bent van mening dat het huidige ontwerp de beste oplossing is gelet op de randvoorwaarden: taakstellend budget, het opleveren van de totale brug eind 2015 en de trambrug begin 2015, het in bedrijf houden van de brug voor verkeer en scheepvaart tijdens de realisatie en het opheffen van het conflict tussen scheepvaart en tram/fiets/auto. Er zijn ook randvoorwaarden voor langzaam verkeer: de brug moet toegankelijk zijn voor voetgangers, fietsers en minder validen. Het zal duidelijk zijn, het ontwerp van de bijna 10 meter hoge brug zoals het nu voorligt, is niet toegankelijk voor voetgangers, fietsers en minder validen.	Wij hebben begrip voor uw standpunt, maar een complexe situatie als een nieuwe Hoornbrug leidt er per definitie toe dat er gezien de druk op de schaarse ruimte en de schaarse middelen, keuzes gemaakt moeten worden. Wij waarderen uw opstelling en handelswijze in deze zaak. Maar ook uw inbreng heeft onze afweging uiteindelijk niet anders doen uitvallen. Voor minder valide mensen betekent een steilere Hoornbrug een minder goede oversteekverbinding dan in de huidige situatie: ze moeten hoger en steiler om de overzijde te kunnen bereiken. Bij het ontwerp van de Hoornbrug zijn veel verschillende oplossingen onderzocht voor zowel autoverkeer, tramverkeer als voor langzaam verkeer (zoals fietsers, voetgangers en minder validen).	De zienswijze gaat uit van een andere visie en is niet te verenigen met de keuzes, afwegingen en randvoorwaarden die bij het nieuwe brugontwerp zijn gemaakt c.q. gelden. De zienswijze heeft geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.

		<p>Wij hebben de belangen van alle verschillende gebruikers tegen elkaar afgewogen. Hierna geven we een inzicht in alle belangen en randvoorwaarden waar rekening mee moest worden gehouden.</p> <p>Bij de afweging is uiteraard rekening gehouden met minder validen, maar is prioriteit gegeven aan het fysiek verhinderen van het onwenselijke gebruik van de trottoirs en rijbaan door fietsers. Ten opzichte van de huidige brug is het ontwerp van de nieuwe Hoornbrug minder geschikt voor minder validen. Een brug die een hoogte moet overbruggen van tenminste 6,60 meter (doorvaarhoogte) is per definitie moeilijk te nemen voor mensen in een rolstoel, met een rollator of kinderwagen. Voor deze weggebruikers zijn er twee alternatieven:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Voetgangers mogen volgens de wet (besluit administratieve bepalingen inzake wegverkeer) gebruik maken van de fietsbrug, wanneer een voetpad ontbreekt of wanneer zij door een maatregel het voetpad niet kunnen bereiken. Voor gebruikers van rollators, kinderwagens en rolstoelen geldt voor de Hoornbrug dat zij dus gebruik mogen maken van de fietsbrug; 2. Voetgangers kunnen gebruik maken van een alternatieve route via de Nieuwe Tolbrug of de nog te realiseren nieuwe fietsbrug ten zuiden van de nieuwe Hoornbrug. <p>Tijdens het ontwerpproces van de Haagweg heeft het Omgevingsteam, waar omwonenden (buurtverenigingen en comité Haagweg), winkeliersverenigingen (SWHR en BBR) en gebruikers (Fietzersbond, ANWB) zitting in hebben, vraagtekens geplaatst bij de veiligheid van enkele ontwerpaspecten. Ook tijdens de inloopavonden bleek de omgeving behoefte te hebben aan een bevestiging van de veiligheid van ontwerpkeuzes. Naar aanleiding hiervan is aan een extern bureau (Royal Haskoning/DHV) gevraagd om een toets (audit) uit te voeren op de verkeersveiligheid van het ontwerp voor de Haagweg en de Hoornbrug.</p> <p>De opzet van deze verkeersveiligheidsaudit is gebaseerd op de Europese richtlijn 2008/96/EG van 19 november 2008 betreffende "Het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur". Deze Europese richtlijn is door</p>	
--	--	--	--

		<p>Rijkswaterstaat nader uitgewerkt in de 'Voorschriften Verkeersveiligheidsaudit – voorwaarden, proces en uitvoering' d.d. 19 januari 2011. Deze voorschriften vormen mede de basis voor de uitgevoerde audit. De audit betreft een beoordeling van het ontwerp ten aanzien van de effecten op de verkeersveiligheid én daarnaast op richtlijnen. Het ontwerp is gebaseerd op de ASVV 2012. Daarnaast zijn ook andere richtlijnen en CROW-publicaties gebruikt.</p> <p>Op advies van de verkeersveiligheidsaudit zijn verschillende aspecten van de fietsbrug aangepast. De aanbevelingen van het auditteam staan beschreven in de auditrapportage, inclusief de beweegredenen daarachter. Zo is het pad voor voetgangers verplaatst naar de buitenzijde van de fietsbrug, zijn de plateaus in de fietsbrug vlakker en is de 'wokkel' aangepast naar een 'paperclip'.</p> <p>Door de aanpassing van de fietsbrug is het aantal meters dat de fietser moet afleggen om van oever naar oever te komen, toegenomen. Deze afstand wordt mede bepaald door de richtlijnen vanuit het CROW inzake de hellingpercentages in relatie tot het overbruggen van hoogten. De Hoornbrug kent in de nieuwe situatie een vrij doorvaarbare hoogte van 6,6 meter. Dit is hoger dan de bestaande Hoornbrug. Hierdoor zullen fietsers een langere aanloop nodig hebben om de hoogte te kunnen overbruggen. Om de snelheid van dalend fietsverkeer eruit te halen zijn horizontale delen toegevoegd. Hierdoor kunnen fietsers beter afremmen voor de bochten in de brug. De toename in fietsmeters tussen de 'wokkel' en de 'paperclip' is overigens slechts 15 meter.</p> <p>Voor gedetailleerde informatie over het ontwerp van de Hoornbrug verwijzen wij u naar de ontwerpnota verhoging Hoornbrug alternatief DO en het rapport Leefbaarheidsproject Haagweg, Verkeersveiligheidsaudit VO Hoornbrug – VVA fase. Deze rapporten zijn terug te vinden op de gemeentelijke website www.rijswijk.nl.</p>	
b.	De door de gemeente aangedragen alternatieven, een fietsbrug in het verlengde van de Populierlaan en de Nieuwe Tolbrug zijn geen reële alternatieven voor iemand die van Park Hoornwijck naar de Herenstraat wil voor zijn dagelijkse boodschappen. Noch op de fiets, noch lopend, noch met een rollator en ook niet met een rolstoel. Dit is een omweg van bijna 2 kilometer per enkele reis. Het	Gezien de (zeer complexe) omstandigheden (zie ook de beantwoording van zienswijze 1a) achten wij een alternatieve route zoals genoemd, in dit geval wel acceptabel. Fietsers die de routes over de fietsbrug in het verlengde van de Populierlaan en de Nieuwe Tolbrug evenwel te ver 'om' vinden, kunnen desgewenst gebruik maken van de 'paperclip' bij de nieuwe Hoornbrug. Deze	De zienswijze is niet te verenigen met de keuzes, afwegingen en randvoorwaarden die bij het nieuwe brugontwerp zijn gemaakt c.q. gelden. De zienswijze heeft geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen

	<p>alternatief om gebruik te maken van de nieuwe trams om over de hobbel Hoornbrug te komen, is een sigaar uit eigen doos: het gebruik van de trams kost geld, daar waar fietsen of lopen alleen wat fysieke inspanning kost.</p>	<p>fietsroute voldoet aan de wettelijke voorschriften en voorwaarden. Voor mensen in een rolstoel, met een rollator of kinderwagen die die routes te ver 'om vinden' geldt dat ze ook gebruik mogen maken van de fietsbrug en dus niet op de trap aangewezen zijn. Dat kost geen geld, wel wat fysieke inspanning zoals u zelf reeds aangeeft. Indien mensen dat willen, kunnen ze er uiteraard ook voor kiezen om met de tram te gaan. De gemeente verplicht hen daar niet toe.</p>	<p>bedenkingen.</p>
c.	<p>Dan het ontwerp zelf: fietsers en voetgangers die geen trap kunnen lopen en invaliden dienen een lange omweg te maken van minimaal zo'n 200 meter om de doorvaarthoogte van zo'n 7 meter te kunnen realiseren. De omleiding loopt onder een forse helling onder de viaducten van de Hoornbrug door, met alle opspattende vuil en bijbehorende luchtvervuiling. De route bestaat uit een groot aantal bochten, grotendeels boven water van de Vliet waardoor bij vorst gevaarlijke situaties zullen ontstaan door opvriezing en ijzel. Bij uitstek voor kleine kinderen is de brug een risico-object! De trap – voor degenen die dat fysiek aan kunnen durven – is hoog en steil. In het donker is het een route die niemand zal begaan, omdat het onguur en sociaal onveilig is.</p>	<p>Gezien de (complexe) omstandigheden (zie ook de beantwoording van zienswijze 1a) achten wij ook 200 meter extra, aanvaardbaar. Overigens zijn deze extra meters in uw geval nadelig, maar het hangt er maar net vanaf vanuit welke richting men komt. Vanuit andere richtingen komend is er sprake van minder extra meters en zelfs van minder meters. Echter, er ook voordelen te benoemen aan de nieuwe route: fietsers hoeven geen auto- en tramverkeer meer te kruisen, wat verkeersveiliger is. Verder wordt het fietspad aan de noordzijde dubbelzijdig uitgevoerd, ten opzichte van tweemaal een enkelzijdig fietspad in de huidige situatie. Ook dit levert een grotere verkeersveiligheid op.</p> <p>Om de doorvaarbare hoogte van 6,6 meter te bereiken zullen fietsers en voetgangers inderdaad meer moeite moeten doen dan in de bestaande situatie om van de ene naar de andere kant te komen. Dit is echter onoverkomelijk gezien de (harde) randvoorwaarden die er zijn. Zie verder de beantwoording van zienswijze 1a.</p> <p>Voor wat betreft opspattend vuil: naast de autorijbanen komen hekwerken, die zullen voorkomen dat er grotere stukken naar beneden vallen. Wellicht zal er inderdaad wel enige hinder zijn als gevolg van vuil dat van de autorijbanen naar beneden valt, maar dit is geen verkeersonveilige situatie. Sowieso betreft het een verbetering ten opzichte van de huidige situatie waarin het fietsverkeer direct naast het autoverkeer rijdt en dus veel meer last heeft van opspattend vuil.</p> <p>Voor wat betreft luchtverontreiniging blijkt uit onderzoek dat wordt voldaan aan de wettelijke normen (zie ook de Ruimtelijke Onderbouwing).</p> <p>Voor wat betreft opvriezing en ijzel: wij begrijpen uw zorg;</p>	<p>De zienswijze is niet te verenigen met de keuzes, afwegingen en randvoorwaarden die bij het nieuwe brugontwerp zijn gemaakt c.q. gelden. De zienswijze heeft geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.</p>

		<p>opvriazing en ijzel is bij elke brug altijd een aandachtspunt; ook in de bestaande situatie. Om gladheid door bijvoorbeeld ijzel en sneeuw te voorkomen zal bij de nieuwe Hoornbrug verwarming worden aangebracht in het wegdek van de fietsbrug. Gladheidbestrijding is daarnaast een contracteis voor de aannemer. Op welke manier dat exact zal worden ingevuld, zal in een latere fase bekeken worden.</p> <p>Voor wat betreft de sociale onveiligheid van de route: bij het ontwerp van de brug is uiteraard rekening gehouden met de sociale veiligheid. De splitsing van bruggen zorgt voor licht en open ruimte tussen de bruggen; wat tot een verbetering zal leiden ten opzichte van de bestaande situatie. De huidige, aaneengesloten ruimte onder de brug wordt hierdoor 'opengebroke'. Door het verhogen van de Hoornbrug ontstaat verder een royale zichtkwaliteit vanaf de beide oevers onder de bruggen door en tussen beide oevers. Veel aandacht is ook besteed aan de inrichting van de openbare ruimte rondom beide landhoofden. De ruimtelijke kwaliteit en de sociale veiligheid nemen hierdoor toe. Daarnaast is er een verlichtingsplan opgesteld. De verlichting zal geïntegreerd worden uitgevoerd over de gehele lengte in de leuning van de fietsbrug. Onder de bruggen wordt het lichte gekleurde betonnen brugdek indirect verlicht ter plaatse van de wegen, fiets- en voetpaden. Wij zijn dan ook van mening dat de ruimte onder de brug zo goed mogelijk wordt ingericht en vormgegeven.</p>	
d.	<p>Volgens de gemeente zou een lage, beweegbare brug voor fietsers en voetgangers niet binnen de gestelde randvoorwaarden passen: zo'n brug lost het conflict met de scheepvaart niet duurzaam op en is ruim boven het beschikbare budget. Welnu, de oplossing is simpel: in plaats van een wandel en fietsbrug aan het eind van de Populierenlaan (een traject van niks naar nergens), is voor de bewoners van Hoornwijk en Broekpolder veel efficiënter om een dergelijke brug in het verlengde van de Haagweg aan te leggen. Dat bespaart kosten (mijn belastinggeld) voor het aanleggen van een overbodige brug op een verkeerde plek.</p>	<p>Op het eerste gezicht lijkt zo'n oplossing inderdaad een goed alternatief. Bij een complex project als het vervangen van de Hoornbrug is gestart met een brede verkenning naar alle verschillende oplossingsrichtingen. Voor meer informatie over de alternatieven verwijzen we u naar het rapport "Verkenning verbetering doorstroming Hoornbrug" dat als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing is opgenomen.</p> <p>De gemeente heeft verschillende varianten bekeken om het langzaam verkeer zo optimaal mogelijk naar de overzijde te brengen. Hierbij zijn ook beweegbare bruggen, bruggen op maaiveld en zelfs roltrappen onderzocht. Deze alternatieven zijn om uiteenlopende redenen helaas afgevallen. De provincie Zuid-Holland participeert in en financiert mede het project, met als belangrijkste doel om hinder voor de scheepvaart duurzaam weg te nemen door</p>	<p>De zienswijze gaat uit van een visie die niet uitvoerbaar is en heeft dan ook geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.</p>

		<p>de scheepvaart een obstakelvrije doorvaart te geven. Hierdoor kunnen scheepvaartbewegingen efficiënter uitgevoerd worden en wordt het vervoer over water bevorderd. Een lage, beweegbare brug voor fietsers en voetgangers lost het conflict met de scheepvaart niet duurzaam op en past daarom niet binnen de randvoorwaarden. Vooral het onderhoud en de bediening van bewegende delen voor vele jaren maken deze oplossing bovendien veel kostbaarder. De bijdrage van de provincie geldt voor alle brugdelen gezamenlijk (de trambrug, de fietsbrug en de twee rijbaanbruggen). Zonder de bijdrage van de provincie is er onvoldoende budget om de nieuwbouw van de Hoornbrug te realiseren en is het project simpelweg niet uitvoerbaar. Een beweegbare brug is daarom helaas een niet haalbare ontwerpvariant.</p> <p>De fietsbrug ter hoogte van de Rijswijkse haven is een afzonderlijk project. Daar heeft in 2009 reeds besluitvorming over plaatsgevonden. Het gaat hier om een regionale fietsverbinding waarbij geen belangen van het tramverkeer en autoverkeer ook meespelen. Overigens is een vaste brug op deze locatie technisch niet mogelijk. De betreffende fietsbrug dient overigens wel degelijk een doel en leidt dus niet 'van niets naar nergens': door de brug wordt de afstand vanuit Ypenbrug naar de Plaspoelpolder veel korter en bovendien maakt de brug deel uit van een regionale fietsroute die de gemeenten Den Haag en Rijswijk met Delft, Ypenburg en verder verbindt.</p>	
e.	<p>Naast de fysieke problemen die de hoge brug met zich meebrengt zijn er ook andere voor mij nare gevolgen voor mijn woongenot. Door de hoogte van de brug draagt het geluid ver. Over de brug rijdt veel verkeer: auto's, vrachtverkeer, tractoren en trams. De brug ligt op veel dagen van het jaar bovenwinds van Park Hoornwijk, hetgeen extra bijdraagt aan geluidsbelasting voor mijn woonomgeving. Daarbij komt dat de nieuw aan te leggen Rotterdamsebaan aan de andere kant van Park Hoornwijk eveneens extra geluidsbelasting zal geven. De autowegen A4 en A13 liggen niet ver weg. Ik zie geen geluidswerende maatregelen en nergens een geluidsmeting als voorwaarde voor de ontwerpomgevingsvergunning en ontwerpverklaring van geen bezwaar. Daarmee wordt onvoldoende voorzien in geluidswerende maatregelen voor mijn woonomgeving, juist ook in deze combinatie van geluidsbelastingen. De vraag is afdoende maatregelen te</p>	<p>We begrijpen uw zorg en willen ons binnen redelijke grenzen hard maken voor het zoveel mogelijk beperken van de geluidsbelasting in de woongebieden in Rijswijk. Echter, de Hoornbrug maakt deel uit van een van oudsher aanwezige belangrijke weg door Rijswijk. Bovendien ligt onze gemeente in een sterk verstedelijkt gebied in de Randstad waardoor verschillende functies soms hinder van elkaar kunnen ervaren. De A4 en de A13 kunnen bijvoorbeeld ook in de bestaande situatie geluidsoverlast veroorzaken. Het is de uitdaging om de verschillende functies zo goed mogelijk naast elkaar een plek te geven, waarbij in elk geval moet worden voldaan aan de wettelijke bepalingen op bijvoorbeeld het geluidsvlak.</p> <p>Om dit te toetsen is in het kader van de beoogde vernieuwing van de Hoornbrug, een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit de rekenresultaten blijkt dat de</p>	<p>De zienswijze gaat uit van een visie die niet uitvoerbaar is en heeft dan ook geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.</p>

	nemen om geluidsoverlast te voorkomen.	geluidsbelasting afneemt in de toekomstige situatie ten opzichte van de bestaande situatie. Deze afname wordt veroorzaakt door de lagere verkeersintensiteiten in de toekomstige situatie. Verdere maatregelen of procedures zijn op grond van de Wet geluidhinder niet nodig. Voor de zekerheid is dit akoestisch onderzoek opnieuw tegen het licht gehouden. Hieruit blijkt dat de conclusie uit het eerste onderzoek wordt onderschreven.	
f.	Tenslotte vraag ik u ook om nogmaals naar de verdere verkeersafwikkeling in Hoornwijk en Broekpolder te kijken. Na de hobbels van de Haagweg en Hoornbrug hebben de meeste automobilisten het idee dat ze al op de snelweg zitten en houden veel te hoge snelheden aan. Dit levert verkeersgevaarlijke situaties op bij het passeren van de Laan van Hoornwijk voor voetgangers en fietsers.	De ontwerpomgevingsvergunning en ontwerpverklaring van geen bedenkingen zien alleen op de bouw van de nieuwe brug. Dit aspect uit uw zienswijze valt formeel dan ook niet binnen de uitgebreide Wabo-procedure. Inhoudelijk kunnen we echter het volgende aangeven: het behouden van voldoende opstel- en afrijcapaciteit op de kruisingen is noodzakelijk om te voorkomen dat er (te grote) verkeersproblemen elders in Rijswijk en op het Rijkswegennet ontstaan. Wij delen uw visie niet, dat weggebruikers hier het idee hebben dat ze op een snelweg rijden. Het wegontwerp is hier volledig op afgestemd (qua breedte, bochtstralen en dergelijke) op een gebruik als 50 km/h-weg.	De zienswijze ziet op een aspect dat geen deel uitmaakt van de procedure. De zienswijze heeft dan ook geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.
g.	Ik verzoek u dan ook op basis van bovengenoemde punten zowel de gemeenteraad als het college van burgemeester en wethouders om dringend om de huidige plannen nogmaals te bezien op de gevolgen voor mij en mijn medebewoners van Park Hoornwijk in Rijswijk. Ik verzoek u geen ontwerpomgevingsvergunning en ontwerpverklaring van geen bedenkingen vervanging Hoornbrug af te geven. Ik verzoek u de plannen aan te (laten) passen.	Gezien onze voorgaande beantwoording zijn wij van mening dat wij alle belangen zorgvuldig tegen elkaar hebben afgewogen en blijven wij bij ons voornemen om de nieuwe Hoornbrug op de thans voorgestelde wijze te realiseren. Het spijt ons dat er geen oplossing mogelijk is waarbij iedereen tevreden kan zijn.	De zienswijze is niet te verenigen met de keuzes, afwegingen en randvoorwaarden die bij het nieuwe brugontwerp zijn gemaakt c.q. gelden. De zienswijze heeft geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.
h.	Ik stuur een kopie van deze brief aan de Raad van State, zodat deze punten ook meegenomen kunnen worden in mijn zaak inzake het bestemmingsplan "Hoornwijk – Broekpolder", ingeval u voorbij gaat aan de belangen van mij als bewoner van Park Hoornwijk.	Deze opmerking nemen wij voor kennisgeving aan.	De zienswijze heeft geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.
#	Zienswijze	Reactie	Conclusie
6.	SBOR (zienswijze #14)		
a.	De SBOR onderkent het belang dat het in het belang van de doorstroming van het openbaar vervoer en autoverkeer is dat de Hoornbrug wordt vervangen door een vaste hoge brug. Het is te begrijpen dat ervoor gekozen is om de afrit van de nieuwe verhoogde brug aan de Haagwegzijde op maaiveldniveau zodanig te maken dat er aansluiting blijft met de Acacialaan en Hoornbruglaan. Het gevolg hiervan is dat de nieuwe brug als gevolg van het noodzakelijke	Wij waarderen uw begrip voor het belang van de vaste brug. De vernieuwing van de Hoornbrug is inderdaad essentieel. Bij een dergelijk complex project worden uiteraard zeer veel aspecten bekeken en moet met zeer veel randvoorwaarden rekening worden gehouden, maar een complexe situatie als een nieuwe Hoornbrug leidt er per definitie toe dat er gezien de druk op de schaarse ruimte en de schaarse middelen keuzes gemaakt worden.	De zienswijze is niet te verenigen met de keuzes, afwegingen en randvoorwaarden die bij het nieuwe brugontwerp zijn gemaakt c.q. gelden. De zienswijze heeft geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.

	<p>hellingpercentage niet geschikt is voor langzaam verkeer. In de ontwerpomgevingsvergunning is op bladzijde 7 vermeld dat is aangesloten bij het maximaal voor fietsers toelaatbare hellingspercentage van 3,5 %. De SBOR wijst erop dat het CROW voor een hoogte van 6,68 meter als richtlijn 1,8% hanteert. Ook de lengte die moet worden afgelegd in relatie tot de te overbruggen hoogte speelt een cruciale rol. Het Fietsberaad hanteert de X-factor als beoordeling. Bij toepassing van deze benadering blijkt dat aan beide zijden van de nieuwe brug de lengte veel te kort is. Ook de wind speelt een rol. Het CROW hanteert bijvoorbeeld lagere percentages bij windgevoelige hellingen. De fietsshelling op de paperclip is noord-zuid georiënteerd en gaat relatief dicht langs een hoog kantoorpand. De fietsroute komende vanaf Ypenburg, is oost-west georiënteerd en is windgevoelig als gevolg van de open ligging. Dit deel kent overigens in het ontwerp het hoogste hellingspercentage. Daarnaast voorziet het ontwerp ook nog op scherpe bochten, die niet bevorderlijk zijn voor de veiligheid van fietsers.</p>	<p>Omdat de fietsshelling in de rijrichting van Hoornwijk komend vanuit Rijswijk een hoogteverschil heeft van meer dan 6,80 meter zou volgens de CROW het hellingspercentage maximaal 2% mogen zijn.</p> <p>Zoals u ook aangeeft is het onmogelijk om met een helling van 2% langs de overige verkeersstromen de kruisingen met de Acacialaan en de Hoornbruglaan aan te sluiten. Om deze reden is er dan ook voor gekozen om een losliggend fietspad te ontwerpen dat slechts gedeeltelijk evenwijdig loopt met de overige verkeersstromen. Het fietspad is langer gemaakt maar blijft wel in de buurt van waar de fietsers heen moeten en vandaan komen. Door de lengte van de fietsbrug te vergroten en vlakke plateaus op te nemen worden het comfort en de veiligheid vergroot en wordt het hellingspercentage verminderd. Het gemiddeld stijgingspercentage voor het deel van de fietsbrug komend vanuit Rijswijk is slechts 2,12%. Dit vinden wij, gezien de complexe situatie en de randvoorwaarden, acceptabel. Het fietspad in de rijrichting van Rijswijk komend vanuit Hoornwijk stijgt over een hoogte van 2,5 meter. De theoretisch wenselijke gemiddelde percentage zou dan circa 3,85% mogen zijn. Omdat een fietser hier iets meer dan 100 meter over doet komen we bij het ontwerp van de Hoornbrug uit op een gemiddeld percentage van 2,44%. Dit vinden wij, gezien de complexe situatie en de randvoorwaarden, acceptabel.</p> <p>In het onderzoek van verkeerskundig adviesbureau Goudappel Coffeng waar u aan refereert zijn verschillende hellingen van bruggen en tunnels in Nederland vergeleken. Hieruit blijkt dat een helling met een percentage van 3% niet ongewoon is voor de Nederlandse situatie maar dat dit wel de grens is. Ter referentie: de huidige hoornbrug is gemiddeld 2,75%.</p>	
b.	<p>Ook voetgangers krijgen het er bepaald niet gemakkelijker op. Zijn zullen aan de Rijswijkse kant via wenteltrappen en aan de met rechte steektrappen de brug op en af moeten en het gaat om een behoorlijk hoogteverschil. Mogelijk kunnen voetgangers ook de lange fietsroute volgen maar dat blijkt niet uit de tekeningen die ter inzage zijn gelegd. De stukken en tekeningen geven overigens bijzonder weinig informatie over toegankelijkheid voor voetgangers.</p>	<p>Zie de beantwoording van zienswijze 1a.</p>	<p>Zie de conclusies van zienswijze 1a.</p>
c.	<p>Het zou de SBOR betreft veel beter zijn om een beweegbare lage brug te bouwen voor langzaam verkeer.</p>	<p>Zie de beantwoording van zienswijze 1d.</p>	<p>Zie de conclusies van zienswijze 1d.</p>

	Het gehele Rijn-Schiekanaal, de Delftsche Vliet en Delftse Schie zit vol met beweegbare bruggen. De bediening van de lage brug zou in combinatie met de nieuwe beweegbare fietsbrug in Rijswijk kunnen plaatsvinden. Technisch gezien lijken er dus geen belemmeringen te zijn. Enige argument zijn de kosten. De Provincie Zuid-Holland is thans eigenaar en beheerder van de bestaande Hoornbrug, maar koopt, zo heeft de SBOR begrepen het eigendom beheer van de nieuwe Hoornbrug af met de gemeente Rijswijk. Een lage beweegbare brug zou de meer-jaren-bezuiniging, die de Provincie Zuid-Holland heeft ingerekend, terugbrengen, indien de provincie eigendom en beheer van de lage brug voor haar rekening zou moeten nemen. De oplossing staat ver af van een goede ruimtelijke ordening en van te stellen eisen aan goede en veilige voorzieningen voor het langzaam verkeer.		
#	Zienswijze	Reactie	Conclusie
7.	H. Puylaert (zienswijze #12)		
a.	Indiener heeft waardering voor aantal zaken waaronder de wijze waarop projecten worden gecombineerd en de inzet op verbetering van het leefklimaat.	We zijn verheugd dit van u te vernemen en danken u voor uw positieve feedback.	De zienswijze heeft geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.
b.	Indiener plaatst een kanttekening bij de timing van de werkzaamheden. De capaciteitsreductie op deze inrikker in de Haagse agglomeratie loopt vooruit op de aanleg van de Rotterdamse baan. Dat kan niet anders dan flink overlast veroorzaken, maar de beschikbaarheid van financiële middelen voor de Hoornbrug zal aan die planning ten grondslag liggen. Dit levert een beeld op dat de regionale afstemming niet bijster sterk is.	We begrijpen uw visie, maar het eerder realiseren van de nieuwe Hoornbrug dan de realisatie van de Rotterdamsebaan heeft te maken met een aantal zaken. Rijswijk wil zekerheid hebben over het voldoen van de wettelijke normen voor fijn stof. Onderzoek van TNO heeft uitgewezen dat we in 2009 reeds bijna overal op de Haagweg voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen van 2015. Om hier zeker van te zijn is het noodzakelijk om het aantal voertuigen terug te dringen. Het aantal rijbanen op de Haagweg moet worden aangepast door de komst van nieuwe trams die gaan rijden op lijn 15. Dit is urgent. Voor de realisatie van de Haagweg, de trambaan en de Hoornbrug zijn nu financiële middelen beschikbaar en daarom moet de projecten nu uitgevoerd worden en kan het niet wachten tot na de Rotterdamsebaan. Uit de verkeersberekeningen blijkt overigens dat voldoende afwikkeling op de Haagweg en ook de Hoornbrug mogelijk blijft, ook als de Rotterdamsebaan er nog niet is. Ten dele geldt dus inderdaad dat het tijdelijk beschikbaar zijn van subsidiegelden een reden is voor het integrale project.	De zienswijze heeft geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.
c.	Indiener heeft kritiek op de oplossing voor met name de fietsers. Het ontwerp komt over als vooral gericht en gedacht vanuit het perspectief van het openbaar vervoer en	Zie de beantwoording van zienswijze 1a.	Zie de conclusies van zienswijze 1a.

	<p>de auto. Voor de fiets is een creatieve oplossing bedacht in de vorm van een wokkel die overkomt als het sluitstuk van het ontwerp. Als de gemeente serieus werk wil maken van haar ambities op het gebied van duurzame mobiliteit wat betreft de fietsers dan was het voor de hand liggend geweest om een ontwerpaanpak zoals "Verkeersprestaties op locatie" (VPL) te hanteren en te beginnen bij werkbare oplossingen met kwaliteit voor langzaam verkeer en vervolgens pas te kijken naar het autoverkeer. Overigens is een dergelijke aanpak juist wel zichtbaar bij de herinrichting van de Haagweg.</p>		
d.	<p>Het huidige ontwerp van de Hoornbrug is een slecht ontwerp want het leidt tot gedrag dat je niet wilt. Er zitten grote ontwerpfouten in, die voor een deel gecompenseerd worden doordat er ruimte is om een alternatief te nemen in de vorm van olifantenpaden.</p>	<p>Wij delen uw mening niet, dat er sprake is van een slecht ontwerp en van grote ontwerpfouten. Wij hebben de belangen van alle verschillende gebruikers tegen elkaar afgewogen. Hierna proberen we een goed beeld te geven van alle belangen en randvoorwaarden waar rekening mee moet worden gehouden.</p> <p>Bij het ontwerp van de Hoornbrug zijn veel verschillende oplossingen onderzocht voor zowel autoverkeer, tramverkeer als voor langzaam verkeer (zoals fietsers, voetgangers en minder validen). Om te voorkomen dat fietsers via het voetpad over de rijbaanbrug zullen gaan, is het nodig belemmerende maatregelen te nemen. Daarom is er voor gekozen om trappen te plaatsen aan het begin en aan het einde van de voetpaden. Bij deze afweging is rekening gehouden met minder validen, maar is prioriteit gegeven aan het fysiek verhinderen van het onwenselijk gebruik van de trottoirs en rijbaan door fietsers. Zie verder ook de beantwoording van zienswijze 1a.</p>	<p>De zienswijze gaat uit van een andere visie en is niet te verenigen met de keuzes, afwegingen en randvoorwaarden die bij het nieuwe brugontwerp zijn gemaakt c.q. gelden. De zienswijze heeft geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.</p>
e.	<p>Indiener vindt de wokkel een wangedrocht vanuit:</p> <ul style="list-style-type: none"> -veiligheid: 4 bochten op korte afstand waarvan 2 van 180 graden voor fietsers waarbij snelheidsverschillen groot zijn; - functionaliteit: voor elke fietser een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie als het om tijd/afstand gaat; - vormgeving: over smaak valt niet te twisten, maar het is een volstrekt onnatuurlijk element langs en in de Vliet/Schie, dat in noordelijke richting relatief ver het water insteekt. Opvallend in het beeldkwaliteitsplan is het ontbreken van een aanzicht op de fietshellingbaan als je onder de Hoornbrug staat. Even opvallend is het ontbreken van de nieuwe situatie gezien vanaf de Nassaukade. De oude situatie wordt wel geprojecteerd vanaf de Nassaukade. 	<p>Zie de beantwoording van zienswijze 1a.</p> <p>Verder kan het volgende worden aangedragen: Het ontwerpen van een nieuwe brug in een sterk verstedelijkt gebied is een complexe opgave. Voor de fietsoplossing zijn meerdere oplossingen bekeken. Veel ontwerpen zijn afgefallen vanwege nadelen op het financieel en maatschappelijk vlak. Bij de huidige fietsoplossing speelt dat het ontwerp niet geheel voldoet aan het beeldkwaliteitsplan aangezien het door de (grootschaligheid van de) fietsoplossing niet de gewenste relatie legt met het kleinschalige karakter van het oude Rijswijk. De nu voorgestelde 'paperclip' is voor het fietsverkeer echter de enige oplossing die voldoet aan de verkeerstechnische eisen en de gezamenlijke eisen van Stadsgebied Haaglanden, de provincie Zuid-Holland en de</p>	<p>De zienswijze gaat uit van een andere visie en is niet te verenigen met de keuzes, afwegingen en randvoorwaarden die bij het nieuwe brugontwerp zijn gemaakt c.q. gelden. De zienswijze heeft geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.</p>

		<u>gemeente Rijswijk.</u>	
f.	<p>Ongeacht de oplossing met parallelle fietsstructuur met snelle afdaling of de wokkel is de situatie met kruisingen van de Nassaukade en vooral de Hoornbruglaan zeer onveilig. Door voor de wokkel te kiezen is er wel snelheid uit voor het fietsverkeer in de richting van Den Haag, maar wordt te gemakkelijk over het probleem heen gestapt. Verkeer komend uit de Hoornbruglaan (of Nassaukade) heeft als eerste te maken met fietsers die uit twee richtingen komen. Bij de Hoornbruglaan hebben ook fietsers, die de wokkel hebben genomen, al een behoorlijke snelheid en de fietsers die vanuit richting Den Haag komen hebben dat ook. Door de rare bocht en de natuurlijke neiging om deze af te snijden ontstaat een situatie die volgens indiener in de Verkeersveiligheidsaudit niet het oordeel "O" zou moeten hebben maar "A" (herstel is nodig vanwege negatieve effecten op de verkeersveiligheid).</p>	<p>Wij delen uw mening niet en vinden dit de meest veilige oplossing. Het fietspad wordt verhoogd uitgevoerd waardoor afsnijden wordt ontmoedigd. En op de kruisingen met de Hoornbruglaan en de Nassaukade is er sprake van inritconstructies. Wij staan dan ook achter het oordeel van de Verkeersveiligheidsaudit.</p>	<p>De zienswijze gaat uit van een andere visie en is niet te verenigen met de keuzes, afwegingen en randvoorwaarden die bij het nieuwe brugontwerp zijn gemaakt c.q. gelden. De zienswijze heeft geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.</p>
g.	<p>Indiener draagt een alternatief aan dat bestaat uit een parallelle oplossing in het midden van de brug eventueel in combinatie met het tramtracé. Het gaat om een gecombineerd fietspad in twee richtingen. De hellingshoek is een aandachtspunt, omdat die niet groter mag zijn dan in de huidige situatie. Dit kan bereikt worden door het fietspad eerder omhoog te laten lopen. Indiener stelt voor om de tramhalte Hoornbruglaan richting de brug verplaatsen en combinatie te maken met voetgangersoversteek naar de tram met de oversteek door fietsers van de Haagweg en tevens het begin van het fietspad over de nieuwe Hoornbrug. Indien nodig kunnen daar 2 tot 4 parkeervakken vervallen.</p> <p>Voordelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fietsverkeer Ypenburg richting Den Haag behoudt dezelfde kwaliteit als in de oude situatie; - fietsverkeer in omgekeerde richting heeft aan de zijde van Oud Rijswijk geen of een zeer beperkte omrijfactor; - fietsers komend vanuit de richting Den Haag moeten slechts een rijbaan bij tramhalte Hoornbrug oversteken om bij het fietspad te komen en niet twee banen zoals in de gemeentelijke plannen; - veel fietsverkeer passeert niet meer de gevaarlijke kruisingen met de Hoornbruglaan en de Nassaukade; - het verzorgingsgebied van de tramhalte wordt iets groter en concurreert minder met dat van halte Herenstraat. <p>Verder is het in combinatie met deze oplossing zowel</p>	<p>Zie de beantwoording van zienswijze 4b.</p>	<p>De zienswijze gaat uit van een andere visie en is niet te verenigen met de keuzes, afwegingen en randvoorwaarden die bij het nieuwe brugontwerp zijn gemaakt c.q. gelden. De zienswijze heeft geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.</p>

	<p>mogelijk als zeer gewenst om de bocht bij de ingang van de Hoornbruglaan aan te pakken. Indiener stelt voor deze bocht zoveel mogelijk recht te trekken en alleen personenverkeer en (kleine) bestel-/vrachtauto's de mogelijkheid te bieden om stroomafwaarts komende van de brug nog rechtsaf te gaan met uitzondering van brandweer- en vuilnisauto's. De uitgang van de Hoornbruglaan schuift op in de richting van de brug zodat er meer zicht ontstaat op fietsers van links en rechts. Bovendien biedt dit de mogelijkheid om enkele parkeerplekken extra te maken die mogelijk 25 meter verderop langs de Haagweg verdwijnen. Er zijn ook nadelen voor o.a. de fietsers die van Ypenburg richting Den Haag gaan. Deze zijn de wokkel wel kwijt maar daar staat tegenover dat ze bij de tramhalte Hoornbrug een rijbaan moeten oversteken.</p>		
h.	<p>Indiener stelt voor om van de Nassaukade een fietsstraat te maken.</p>	<p>De ontwerpomgevingsvergunning en ontwerpverklaring van geen bedenkingen zien alleen op de bouw van de brug. Dit aspect van uw zienswijze valt formeel dan ook niet binnen de uitgebreide Wabo-procedure.</p> <p>Inhoudelijk kunnen we echter het volgende aangeven: De gemeente Rijswijk heeft het voornemen diverse straten langs de Vliet in de toekomst in te richten als fietsstraat. De Nassaukade staat voor de komende jaren nog niet concreet ingepland.</p>	<p>De zienswijze ziet op een aspect dat geen deel uitmaakt van de procedure. De zienswijze heeft dan ook geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.</p>
i.	<p>Indiener adviseert om verplaatsing te stimuleren van de ingang van de parkeerkelder van het kantoorgebouw op de hoek van de Nassaukade naar de Nassaukade en te zorgen dat deze plaatsen in de avonden en weekend beschikbaar komen voor de buurt.</p>	<p>De ontwerpomgevingsvergunning en ontwerpverklaring van geen bedenkingen zien alleen op de bouw van de brug. Dit aspect van uw zienswijze valt formeel dan ook niet binnen de uitgebreide Wabo-procedure.</p> <p>Inhoudelijk kunnen we echter het volgende aangeven: Er zijn geen knelpunten bekend vanwege het gebruik van de parkeerkelder. Onduidelijk is wat bedoeld wordt met dit advies. Indien bewoners gebruik willen maken van de parkeerkelder zullen zij zich moeten wenden tot de eigenaar van het gebouw. De gemeente is hierin geen partij.</p>	<p>De zienswijze ziet op een aspect dat geen deel uitmaakt van de procedure. De zienswijze heeft dan ook geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.</p>
j.	<p>Indiener adviseert de gemeente om in het nieuwe ontwerp afstand te nemen vanuit de gedachte dat fietsers gedwongen moeten worden om zoveel om te rijden als nu wordt voorgesteld en dat ook in een soort keurslijf te persen waaruit je niet kunt ontsnappen. Indiener stelt voor om een verkeerspsycholoog te laten kijken naar de Verkeersveiligheidsaudit Hoornbruglaan die nu wel een erg sterke technuten invalshoek kent.</p>	<p>Zoals in de beantwoording van zienswijze 1a is aangegeven, is de audit van de verkeersveiligheid mede gebaseerd op diverse richtlijnen en voorwaarden. Evenwel is het bij een complex project als het vervangen van een brug in bestaand stedelijk gebied onoverkomelijk dat de oplossing niet voor alle partijen ideaal is.</p> <p>We begrijpen uw suggestie over de verkeerspsycholoog maar gezien het bovenstaande is het niet mogelijk gebleken dit in het (ontwerp)proces in te passen.</p>	<p>De zienswijze gaat uit van een andere visie en is niet te verenigen met de keuzes, afwegingen en randvoorwaarden die bij het nieuwe brugontwerp zijn gemaakt c.q. gelden. De zienswijze heeft geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.</p>

#	Zienswijze	Reactie	Conclusie
8.	Veiligheidsregio Haaglanden (VRH) (zienswijze #15)		
a.	In het kader van externe veiligheid zijn in de omgeving van de Hoornbrug, de Laan van Hoornwijck en de rijksweg A4 aanwezig, waarover transport van gevaarlijke stoffen plaats vindt. Het invloedsgebied van deze risicobronnen ligt (gedeeltelijk) over de Hoornbrug. Met de omgevingsvergunning wordt alleen een aangepaste verkeersbestemming mogelijk gemaakt. Aangezien daarmee geen toename voor het verblijf van personen binnen het plangebied wordt mogelijk gemaakt, levert externe veiligheid voor deze ontwikkeling geen knelpunten op.	Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.	De zienswijze heeft geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen
b.	De VRH vindt het van belang dat zowel in de toekomstige situatie, als tijdens de realisatiefase, de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen voldoende zijn. De bluswatervoorzieningen zijn in de toekomstige situatie voldoende.	Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.	De zienswijze heeft geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen
c.	De vervanging van de Hoornbrug kan in de toekomstige situatie grote impact hebben op de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bestrijdbaarheid van incidenten. Door de versmalling van het wegprofiel naar een enkele rijbaan op de Hoornbrug, in combinatie met de 'Rotterdamsebaan', die pas op langere termijn wordt gerealiseerd, is de bereikbaarheid en doorrijdbaarheid voor de hulpdiensten een aandachtspunt. Dit is met name het geval tijdens hoge verkeersdrukke, zoals tijdens de spits. Om dit knelpunt (gedeeltelijk) op te lossen is in het ontwerp van de nieuwe Hoornbrug voor de hulpdiensten de mogelijkheid opgenomen om ten tijde van calamiteiten de strook naast de doorgaande strook te gebruiken. Het knelpunt zal mogelijk volledig worden opgelost wanneer naast de nieuwe Hoornbrug, ook de 'Rotterdamsebaan' is gerealiseerd. Tijdens de realisatiefase kunnen wegopbrekingen en omleidingen een grote belemmering veroorzaken voor de bereikbaarheid en doorrijdbaarheid voor de hulpdiensten. Daarom adviseert de VRH om ten behoeve van de bereikbaarheid voor de hulpdiensten tijdens de realisatiefase, structureel contact te onderhouden met de afdeling Risicobeheersing van de VRH. Daarmee kunnen eventuele omleidingen en/of wegopbrekingen worden besproken, waarbij ook de bereikbaarheid en doorrijdbaarheid voor de hulpdiensten is gegarandeerd.	In het contract met de toekomstige aannemer zijn eisen opgenomen met betrekking tot (de doorstroming van het) verkeer. Dit betreft ondermeer een verkeersplan. Dit verkeersplan dient de aannemer op te stellen in overleg met de hulpdiensten. De aannemer mag dus niet zomaar iets afsluiten zonder dat het verkeersplan is vastgesteld. Dat gebeurt in het wegbeheerdersoverleg waar de gemeente, diverse hulpdiensten waaronder de VRH en wegbeheerders bij betrokken zijn. Alle verzoeken tot opbreking/omleiding worden besproken in dit tweewekelijks overleg waarbij ook de veiligheidsregio uitgenodigd wordt/aanwezig is.	De zienswijze heeft geen gevolgen voor de ontwerpomgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen

