



leiderdorp

Nota van beantwoording

DISCLAIMER: We hebben alle mogelijke moeite gedaan om de zienswijzen te anonimiseren en correct op te nemen. Figuren in de zienswijzen hebben we niet overgenomen.

JOIN
NR:
101647

Zienswijze:

Beste gemeente Leiderdorp,

Na telefonisch overleg met uw collega XX geef ik graag input op de conceptnota langzaam verkeer.

Inmiddels zijn de fietspaden op het Engelendaal vervangen. Hoewel het een vooruitgang is dat er geen losse stenen gebruikt zijn, heb ik toch ook wel een kanttekening.

Doordat de stoep nu gelijke hoogte heeft met het fietspad, is het nog eenvoudiger om via het fietspad over de stoep te fietsen.

Dit geldt zeker ook voor brommers en scooters.

Helaas betekent dat, dat deze regelmatig van het voetpad langs mijn woning gebruikmaken, en dat levert geluidsoverlast op.

Dit wordt nog eens versterkt door de manier waarop de flats ten opzichte van elkaar staan, waardoor er een galm ontstaat.

Daarnaast ligt dit voetpad aan een parkje met basketbal- en voetbalveld, waardoor er regelmatig kinderen spelen, wat ook een veiligheidsrisico oplevert.

Ik heb een aantal steekproeven gehou-

den over de frequentie. Gemiddeld is dit zo'n 4 keer per uur overdag, tot wel 15 keer tijdens de avondspits, wanneer er veel maaltijdbezorgers zijn.

Ik wil u dan ook vragen te overwegen om aanpassingen te doen aan deze situatie, om te voorkomen dat dit de optimale route is. Of door te ontmoedigen dat dit een handige route is door middel van obstakels. Ik begrijp dat dat laatste niet de voorkeur heeft voor andere weggebruikers, maar deze zijn er al voldoende in de buurt waardoor dit eigenlijk geen valide argument is.

In de bijlage een schets van de situatie. Alvast hartelijk dank voor het behandelen van deze situatie.

Reactie:

De gemeente Leiderdorp heeft een goede reden om de stoep en het fietspad op gelijke hoogte te brengen. We willen de verkeersveiligheid vergroten door fietspaden 'vergevingsgezind' te maken. Een vergevingsgezind fietspad heeft zo min mogelijk obstakels. Zodat een fietser niet direct valt als hij een onverwachte manoeuvre moet maken. Zo kunnen we letsel voorkomen.

Dit betekent dat we waar mogelijk de stoepranden tussen fietspad en stoep schuin maken. Een fietser die plotseling moet uitwijken kan dan de stoep op rijden en komt niet ten val door de stoeprand.

De punten die u noemt gaan over locatie specifieke uitvoering. Dit is geen onderdeel van de nota's. Wij sturen uw zienswijze door naar onze uitvoerende collega's van de vakgroep verkeer.

JOIN
NR:
101893

Zienswijze:

Al vanaf 1995 is de commissie Voorhoflaan een campagne gestart om het sluipverkeer op de Voorhoflaan te weren. Met de fracties en de raad is er vanaf die tijd al veel gesproken over de verkeerssituatie, met name de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op de Voorhoflaan. De weg wordt veel gebruikt als route naar enerzijds de A4 en het ziekenhuis en anderzijds naar de sportverenigingen in de Bloemerd en het Winkelhof, maar ook als deel van de route naar bestemmingen aan de andere kant van Leiderdorp (de Baanderij) en zelfs Leiden. Diverse malen is gesproken over maatregelen om deze route te ontmoedigen of zelfs onmogelijk te maken.

In 2011 heeft de gemeente een onderzoek laten verrichten door Bureau Goudappel – Coffeng. Als bevinding wordt daarin genoemd, dat een knip in de Voorhoflaan korte metten maakt met het sluipverkeer.

In 2014 is door verkeersbureau VIA een rapport opgesteld waarin staat dat een knip op de Voorhoflaan effectiever is dan een knip op de Heinsiuslaan.

Beide, dure onderzoeken, om te bekijken wat de beste manier is. Zelfs een toegekende subsidie van € 245.000,- om op de Voorhoflaan verkeersremmende maatregelen te nemen is niet ingezet.

Verkeersmaatregelen moesten steeds worden uitgesteld vanwege andere grote projecten zoals verbreding A4 en groot onderhoud Engelendaal.

Toegezegd was dat na de Engelendaal de Voorhoflaan aan de beurt zou zijn.

Daarnaast zijn landelijke richtlijnen zoals ontwikkeld door CROW voor een veilige inrichting van wegen ook sterk gewijzigd.

Daarover is onze commissie helaas ook niet geïnformeerd. Onlangs is de nota Circulatie, één van de drie nota's als uitwerking van de Mobiliteitsvisie, ter inzage gelegd. In deze nota worden een aantal mogelijke maatregelen genoemd om het verkeer beter via de juiste wegen in Leiderdorp te leiden. U gaf aan graag meer duidelijkheid te willen met betrekking tot de Voorhoflaan en graag antwoord op de volgende vragen:

In 2011 en in 2014 zijn door bovenvermelde verkeersbureaus rapporten opgesteld waarin staat dat een knip op de Voorhoflaan effectiever is dan een knip op de Heinsiuslaan. Waarom worden deze adviezen niet opgevolgd?

In een eerder IVVP/Atlas wegcatégorisering staat de Voorhoflaan vermeld als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u. In de nota Circulatie staat dat wijkwegen die nu een maximumsnelheid hebben van 50 km/u deze ook houden als er een bus op rijdt.

In de nota Circulatie wordt de Voorhoflaan aangewezen als een wijkweg. U wilt graag weten wat dit inhoudt en hoe een dergelijke weg er uit komt te zien.

Wat gaat de gemeente nu eindelijk eens concreet doen om de hoeveelheid verkeer op de Voorhoflaan te verminderen en op welke termijn zijn die maatregelen te verwachten.

Reactie:

Uw zienswijze gaat over de voorgeschiedenis van de Voorhoflaan. De nota Circulatie geeft de huidige visie van de gemeente weer. Vanuit die visie stellen we de uitvoering van de Voorhoflaan als wijkweg 50 voor. We realiseren ons dat de Voorhoflaan een lange geschiedenis kent. En dat meerdere (verschillende) besluiten over de Voorhoflaan zijn genomen. Met de vaststelling van deze nota's wil de gemeente duidelijkheid geven over haar beleidsvoornemens en de inrichting van de Voorhoflaan die daar het beste bij past. Om te bepalen op welke plek op de route Voorhoflaan-Gallaslaan-Heinsiuslaan een knip het effectiefst is, laten we nog een verkeersmodelonderzoek uitvoeren. Dit onderzoek voegen we als bijlage aan de definitieve nota's toe.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze verdere overwegingen.

JOIN
NR:
102316

Zienswijze:

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij mijn zienswijze.

Als ik het goed begrijp worden Buitenhoflaan en Torenwacht wijkwegen met 50 km/u.

Onderbouwing is OV en aanrijtijden hulpdiensten.

Ik vind het erg jammer dat u deze zaken verbindt en nodig u vooral uit, te kijken in gemeentes in de buurt zoals Leiden en Warmond waar dit soort en nog belangrijker verbindingswegen gewoon 30 km/u zijn.

U gaat voorbij aan de (over)last die 50 op aangegeven route geeft en dat is erg jammer.

Dit geeft bepaald niet aan dat u serieus wilt doorpakken om Leiderdorp ook in dit deel Duurzaam Veilig te maken.

Ik hoop dat u alsnog de moeite neemt even rond te kijken in de omgeving en constateert dat 30 op dit gedeelte makkelijk kan.

Reactie:

Het bepalen van de maximumsnelheid op een weg gaat altijd gepaard met een afweging tussen verschillende (tegenstijdige) belangen. Geluidsoverlast en leefbaarheid zijn belangen waar we op alle mogelijke manieren rekening mee proberen te houden. Tegelijkertijd willen en moeten we ook rekening houden met de behoefte om te verplaatsen, de routes van de hulpdiensten en het openbaar vervoer. Dat doen we bijvoorbeeld met de 'wijkweg 50'. Graag merken we op dat de categorie 'wijkweg 50' beter is voor de leefbaarheid dan de wegcategorie 'gebiedsontsluitingsweg'. Wegen als de Buitenhoflaan en de Torenwacht vallen meestal onder deze laatste categorie. We denken dat we met de introductie van de 'wijkweg 50' een goed compromis hebben gevonden tussen de behoefte aan goede leefbaarheid van omwonenden en de noodzakelijke functies van een weg.

JOIN
NR:
102482

Zienswijze:

Geachte mevrouw, heer,

Ik wil graag een zienswijze indienen op een ontwerpnota behorend bij de Mobiliteitsvisie:

https://www.leiderdorp.nl/inwoner/nieuws/ontwerpnatas_mobiliteitsvisie/

Ik lees hier het volgende:

Hoe maakt u bezwaar, gaat u in beroep of dient u een zienswijze in?

Belanghebbenden kunnen op grond van de Algemene wet bestuursrecht tijdens de bezwaretermijn een gemotiveerd bezwaarschrift of zienswijze indienen bij het college. Wat hierbij niet mag ontbreken is tenminste de naam, het adres van de indiener, de datum, een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar zich richt en de gronden van het bezwaar.

Daarnaast dient het bezwaarschrift te worden ondertekend. U dient het te richten aan college van burgemeester en wethouders van Leiderdorp, ter attentie van de commissie voor Bezwaar- en Beroepschriften, postbus 35, 2350 AA Leiderdorp.

Ik vind dit een verwarrende tekst, want een zienswijze is toch echt iets anders dan een bezwaar. Begrijp ik het goed dat ook een zienswijze naar de commissie voor Bezwaar- en beroepschriften moet worden gestuurd? En dat dit uitsluitend per post kan, en niet per e-mail?

Ik kijk uit naar uw reactie.

Reactie:

We begrijpen dat de tekst verwarrend overkomt. De tekst gaat inderdaad vooral over de procedure voor bezwaarschriften. Terwijl dat hier niet aan de orde is. Want u kunt geen beroep en bezwaar maken tegen de vaststelling van beleidsnota's.

We hadden duidelijk moeten aangeven dat het hier om de procedure voor zienswijzen gaat. De gemeente legt voorgenomen beleidsnota's ter inzage, zodat geïnteresseerden hun zienswijze kenbaar kunnen maken. Een zienswijze kunt u mondeling, schriftelijk, per email of per post bij ons indienen. U kunt uw zienswijze richten tot het college van B en W.

JOIN
NR:
102709

Zienswijze:

Geachte mevrouw, meneer,

Graag heb ik nadere toelichting op:

Worden de Ericalaan en Acacialaan nu ingericht als wijkweg of gebiedsontsluitingsweg in dit plan? De aanduidingen lijken wat dubieus. De legenda komt niet overeen met het gebruikte symbool? Tekst zegt anders? Nummertje ontbreekt?

Graag heb ik een afspraak om dit toegelicht te krijgen. Met hoeveel personen kunnen wij dan langskomen?

Reactie:

De Acacialaan en Ericalaan worden beide 'wijkweg 30'. Dank voor uw signaal over de figuren in de nota's. We controleren of deze duidelijk en compleet zijn.

JOIN NR:
102710

Zienswijze:

Geachte heer/mevrouw,

Graag zou ik telefonisch een vraag stellen over iets dat mij niet geheel duidelijk is naar aanleiding van het lezen van de conceptnota's Circulatie, Langzaam Verkeer en Openbaar Vervoer. Ik begrijp uit het nieuwsbericht in de plaatselijke krant dat hiervoor tot dinsdag 23 juni de mogelijkheid is.

Mijn vraag gaat over het de inrichting van de Acacialaan als "wijkweg". Momenteel is de maximumsnelheid 30 km/uur. Betekent dit dat dit een wijkweg 30 wordt? Graag zou ik hier enkele vragen over stellen!

Bij voorkeur zou ik dinsdag zo vroeg mogelijk in de ochtend gebeld worden.

Hartelijke groet,

Reactie:

De Acacialaan wordt inderdaad een 'wijkweg 30'. De maximumsnelheid blijft dus 30 km/uur.

JOIN NR:
102720

Zienswijze:

Goedemorgen

Ik zag in het Leiderdorps Weekblad een artikeltje over de verkeersplannen waarbij jullie "knippen" gaan aanbrengen in straten om verkeer te weren. Wij hebben wat vragen over dit voornemen in de Van Poelgeestlaan. Zelf wonen we in de Heemraadlaan, nummer XX, vlakbij de bocht. We zijn bang dat door jullie maatregel juist meer sluipverkeer door onze straat zal ontstaan. Verkeer dat uit de Van der Marckstraat komt en richting Stierenbrug moet zal eerder geneigd zijn rechtsaf en bij ons door de straat te gaan dan via de Vronkenlaan en Engelendaal. Ook staan nu al sommige navigatiesystemen in auto's zo afgesteld dat die route Heemraadlaan aangeven. Zeker voor vrachtverkeer niet handig met de krappe bochten. Dit heeft in het verleden al schade aangericht aan paaltjes, bomen en auto's. Ook vind ik de bocht bij ons onveilig en onoverzichtelijk, zeker voor kinderen die daar ook oversteken. Er zijn veel jonge kinderen bij ons in de buurt.

Ik heb al een aantal burens gesproken die ook niet blij zijn met dit voornemen. Ik zou daarom graag een afspraak maken voor dinsdag 23 juni om met iemand van de gemeente hierover te praten.

Ik kan niet tussen 10.00 uur 's ochtends en 14.00 's middags.

Reactie:

Uit uw zienswijze spreekt de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten. U vreest dat (meer) verkeer via die straten gaat rijden. Een knip in de Van Poelgeestlaan kan inderdaad leiden tot andere verkeersstromen in de straten in de directe omgeving. Wij gaan er echter vanuit dat de gebiedsontsluitingswegen - onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg - het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Dan kijken we ook of een andere maatregel beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maatregelen.

JOIN NR:
102806

Zienswijze:

Geacht College van Burgemeester en Wethouders van Leiderdorp,

In de nota langzaam verkeer staat dat er een onderzoek komt om van het Heelbladjespad een doorgaande fietsroute te maken. Wij vinden dit een slecht plan voor de veiligheid van de vele gebruikers, waaronder de spelende, lopende en fietsende kinderen en vooral de NATUURWAARDE van het Heelbladjespad.

Met vriendelijke groeten.

Reactie:

Graag verduidelijken we de bedoeling van het onderzoek naar het Heelbladjespad. In de nota Langzaam Verkeer staat niet dat het Heelbladjespad een fietsverbinding moet worden. Wel willen we onderzoeken of we de huidige situatie - een voetpad waar fietsen is toegestaan - kunnen verbeteren of veranderen. Ons uitgangspunt is dat het Heelbladjespad in ieder geval een voetpad blijft. We onderzoeken bijvoorbeeld of we er een fietspad bij kunnen leggen. Of misschien kunnen we de behoefte aan een fietsverbinding op een andere manier vormgeven. Ook het behoud van de huidige situatie is een mogelijkheid die we onderzoeken. Bij dit onderzoek nemen we ook de natuurwaarde van het pad en zijn omgeving mee. De uitkomsten van het onderzoek voegen we toe aan de definitieve nota.

JOIN NR: 102808

Zienswijze:

*Geacht College,
Tegen een aspect uit bovengenoemd
conceptplan heb ik groot bezwaar, te
weten de
in de Van Poelgeestlaan aan te brengen
knip.*

*Ik heb er begrip voor dat de bewoners
van de Van der Marckstraat hinder on-
dervinden van het verkeer, maar in een
straat die leidt naar een industrieterrein
is nu eenmaal veel verkeer te verwach-
ten. Overigens wordt deze route met de
dag onaantrekkelijker omdat het bij de
Rietschans zeer lastig is om af te slaan
in de richting van de Engelendaal. De
t-kruising daar kan het verkeer al lang
niet meer aan.*

*Wanneer ik vanuit mijn woning in de
richting van Leiden Noord en Centrum
moet reizen ligt het volstrekt voor de
hand om dat te doen over de Vronken-
laan nu het verlengde van de Laan van
Ouderzorg is afgesloten en Laan van
Berendrecht heet. Om dezelfde reis te
maken zal ik vele kilometers om moeten
rijden, te weten Laan van Oudezorg (al-
ternatief geheel door de wijk met 30-km
straten), Van der Valk Bouwmanweg,
Persant Snoepweg en dan pas Engel-
daal. Als ik nu de enige was in deze
positie zou het niet zo erg zijn, maar het*

*gaat om een hele wijk ouderzorg, die op
deze manier wordt afgesloten van een
veel kortere en minder tijdroverde en
minder vervuilende route, al is het maar
omdat er aanzienlijk meer stoplichten op
de afgedwongen route staan en van een
groene golf geen sprake is. Wachtende
auto's vervuilen meer dan rijdende.*

*Bovendien wordt het kruispunt Van der
Valk Bouwmanweg/Persant Snoepweg,
waar het al veel te vaak een chaos is,
nog verder overbelast, waardoor dege-
nen die over de Leiderdorpse brug in de
richting van Leiden willen zich genoopt
zullen voelen om ook over de Engelen-
daal hun weg te vinden en het daar nog
drukker wordt.*

*Verder zullen de Van Poelgeestlaan en
de Vronkenlaan worden geblokkeerd
doordat nog steeds veel ouders, die hun
kind per auto naar een van de scho-
len brengen, zullen moeten omkeren
in plaats van door te rijden. Daardoor
komen ook bussen vast te staan.*

*Kortom, het is een zeer slecht plan en ik
hoop dat u deze fout niet zult maken.
hoogachtend,*

Reactie:

Uit uw zienswijze spreekt de verwach-
ting dat een knip in de Van Poelgeest-
laan negatieve gevolgen heeft voor de
omliggende woonstraten. U denkt dat
verkeer via die straten gaat rijden. Ook
stelt u dat de knip tot langere routes
voor het autoverkeer leidt.

We realiseren ons dat het aanbrengen
van een knip altijd zal leiden tot an-
dere - vaak langere - routes voor het
lokale autoverkeer. Dit nadeel voor de
omwonenden wegen we af tegen de
voordelen van een knip. Deze voordelen
zijn minder verkeer, meer leefbaarheid
en minder geluidsoverlast van langs-
rijdende auto's. Minder autoverkeer
maakt de route ook aantrekkelijker voor
de fiets. Zowel het fietsverkeer naar de
basisscholen op de Vronkenlaan als
het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt
profiteert daarvan.

Een knip in de Van Poelgeestlaan kan
inderdaad leiden tot andere verkeers-
stromen in de straten in de directe
omgeving. We gaan er echter vanuit dat
de gebiedsontsluitingswegen - onder
andere de Engelendaal en de Persant
Snoepweg - het verkeersnetwerk
dragen en de wijken ontsluiten. Zodat
autoverkeer geen doorgaande routes
door de wijken neemt. Maar de knip
mag natuurlijk niet leiden tot (signifi-

cante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Ook kijken we dan of een andere maatregel beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maatregelen.

JOIN NR: 102839

Zienswijze:

Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen in het kader van de uitwerking van de Mobiliteitsvisie Bereikbaar en Op Weg. De zienswijze betreft onderdelen uit de concept deelnota Circulatie. Wij zijn belanghebbenden, omdat onze woningen en tuinen grenzen aan de Persant Snoepweg.

De kern van onze zienswijze laat zich als volgt beschrijven. U stelt vast dat er te veel gebiedsvreemd verkeer in Leiderdorp is. Daarom stelt u als mobiliteitsdoel dat u streeft naar minder gebiedsvreemd verkeer. Hieronder wordt mede verstaan doorgaand verkeer dat geen bestemming en herkomst in Leiderdorp heeft (blz. 5). In dat kader constateert u dat er veel verkeer gaat van de A4 via Leiderdorp naar Leiden en andere bestemmingen en weer terug. U stelt expliciet dat het Engelendaal en de Persant Snoepweg niet zijn bedoeld voor doorgaand verkeer (blz. 7). Dat dit niet de praktijk is beschrijft u op blz. 9: “Er staat vrijwel dagelijks een file ter hoogte van Leiderdorp op de A4. Indien de verwachte vertraging bij de file groot is, kiezen veel automobilisten ervoor de snelweg te verlaten en via de Persant Snoepweg parallel aan de snelweg ‘bin-nendoor’ te rijden. Dit zorgt voor een file

op de Persant Snoepweg tussen de Leiderdorpsebrug en de Munnikkenbrug. Gevolg is dat de omliggende wegen ook ernstige hinder en stremming onder-vinden. Ook gaat er veel doorgaand verkeer via de Persant Snoepweg en de Engelendaal richting Leiden. De wense-lijke route voor dit verkeer is buitenom, via de stroomwegen N446 en Oude Spoorbaan (onderdeel van de Leidse Ring Noord)”.

Deze vaststelling is niet nieuw. Bijvoor-beeld naar aanleiding van een rapport van Royal Haskoning uit 2013 heeft ook het toenmalige College van B&W als doelstelling al geformuleerd het terug-dringen van het verkeersvolume op genoemde wegen.

Net als toen moeten wij ook nu vaststel-len dat uw College weliswaar heldere doelstellingen formuleert, maar er vervolgens niet in slaagt maatregelen voor te stellen om deze doelstelling te realiseren. Het enige dat u ons biedt is hoop en verwachting. Het gaat om de volgende passage (blz. 10):

“Met een betere verkeersafwikkeling op snel- en ringwegen (stroomwegen) wordt het voor doorgaand autoverkeer veel interessanter om deze routes te ne-men. De maximumsnelheid ligt op deze routes op de meeste plekken ook hoger dan binnen de bebouwde kom. De

komende jaren worden daarin stevige stappen gezet: de A4 wordt verbreed, de Rijnlandroute wordt gerealiseerd en de Leidse Ring Noord over de Oude Spoorbaan wordt aangelegd. Daar-mee komt er een betrouwbare ringweg rondom Leiderdorp en de Leidse regio met voldoende capaciteit. Die zorgt naar verwachting voor minder gebieds-vreemd verkeer op hoofdroutes door Leiderdorp, zoals de Engelendaal”.

Ergo: ten aanzien van wat u zelf be-schouwt als het grootste mobiliteits-probleem van Leiderdorp, heeft u geen ander antwoord dan verwijzen naar externe ontwikkelingen in de toekomst met een ongewis resultaat. De maatre-gelen die u wel wilt treffen, bijvoorbeeld om straten te knippen en het instellen van eenrichtingsverkeer zullen niet bijdragen aan het terugdringen van het verkeersvolume in ons dorp. Het mas-sale verkeer gaat alleen anders circule-ren. Met als gevolg dat het op de ene plek wellicht rustiger wordt, maar op de andere plek daardoor weer drukker. Dat laatste zal met name gelden voor de bestaande doorgaande verbindingen Engelendaal en Persant Snoepweg. Wegen waarvan u zelf vaststelt dat deze al te druk en overbelast zijn. Hoeveel drukker het op deze wegen zal worden en wat de milieugevolgen voor om-

wonenden daardoor naar verwachting zullen zijn lijkt niet te zijn onderzocht. Wij hebben in Leiderdorp niets aan verplaatsing van de overlast. Wij zouden moeten willen dat de overlast wordt terug gedrongen en dat ons lokale bestuur daarvoor maatregelen treft.

Wij verzoeken u dan ook het volgende:

1. Maatregelen te inventariseren en te treffen om het gebiedsvreemde verkeer uit Leiderdorp te weren, al dan niet flankerend aan de totstandkoming van de nieuwe snel- en ringwegen.
2. Geen wijzigingen door te voeren met betrekking tot de huidige verkeerscirculatie, totdat de milieueffecten daarvan goed in kaart zijn gebracht. Het mag niet zo zijn dat vermindering van de verkeersoverlast in het ene deel van het dorp leidt tot meer overlast en (wettelijke) normoverschrijding in het andere deel.
3. Op blz. 11 vermeldt u terloops dat u kentekenonderzoek heeft verricht, op basis waarvan inzicht is verkregen in afkomst en bestemming van het verkeer. Op basis hiervan formuleert u voornemens om gebiedsvreemd verkeer te beperken op bepaalde routes door de wijken. Graag vernemen wij of dit kentekenonderzoek ook inzicht geeft in de verkeerssamenstelling op

de Persant Snoepweg, en zo ja, welke conclusies u daaraan verbonden heeft. In ieder geval verzoeken wij u de resultaten aan ons ter beschikking te stellen. Als het onderzoek waarvan u melding maakt niet relevant is voor de afwikkeling van het verkeer op de Persant Snoepweg, verzoeken wij u alsnog kentekenonderzoek uit te voeren, als basis voor de te treffen maatregelen en tenminste om enig gevoel te krijgen of de hoop en verwachting die u uitspreekt enige realiteitswaarde heeft. In dit verband vragen wij met name aandacht voor het vele vrachtverkeer dat naar onze stellige overtuiging geen bestemmingsverkeer is.

4. Tenslotte: onderdeel van uw aanpak is om de stoplichten in Leiderdorp fiets- en voetgangersvriendelijk af te stellen. De ervaring bij de stoplichten op het kruispunt Persant Snoepweg/Acaciaaan/Van der Valk Bouwmanweg is dat dit niet het geval is. De wachttijd voor het langzame verkeer is lang, stoplichten voor autoverkeer staan vaak nog enige tijd op groen nadat het verkeer is afgewikkeld. Graag verzoeken wij u hieraan aandacht te besteden.

Wij kijken uit naar uw reactie, en behouden ons uiteraard het recht voor van bezwaar tegen de definitieve nota, wan-

neer de inhoud daarvan niet tegemoet komt aan voorgaande zienswijze. Wij richten deze brief aan uw College, en niet aan de commissie voor Bezwaar en Beroep, zoals de tekst op uw website vermeldt. Er is immers sprake van conceptbeleid, en geen formeel besluit waartegen beroep openstaat. Als deze zienswijze van ons berust op een verkeerde aannname verzoeken wij u deze brief alsnog ter beschikking te stellen van genoemde Commissie.

Met vriendelijke groet en hoogachting,

Reactie:

In uw zienswijze legt u de nadruk op gebiedsvreemd verkeer, vooral op de Persant Snoepweg. U verzoekt de gemeente om aanvullend onderzoek te doen en aanvullende maatregelen te nemen om het gebiedsvreemd verkeer te weren. Ook verwijst u naar een uitgevoerd kentekenonderzoek en noemt u de afstelling van verkeerslichten voor onder andere fietsers.

Ons beleid voor gebiedsvreemd verkeer staat in de nota Circulatie. Dit verkeer willen we buitenom leiden, via de Oude Spoorbaan en de Rijksweg. De maatregelen die hiervoor nodig zijn voeren we samen met Rijkswaterstaat en de gemeente Leiden in projecten uit.

We hebben er vertrouwen in dat deze maatregelen voor een afname van het gebiedsvreemd verkeer gaan zorgen. We zijn geen voorstander van aanvullende maatregelen op de hoofdstructuur, waaronder de Persant Snoepweg en de Engelendaal. De impact van deze maatregelen op het lokale verkeer zou te groot zijn. Hieruit volgt dat we het accepteren dat er ook na de uitvoering van de maatregelen een (klein) deel gebiedsvreemd verkeer overblijft. Daarom vinden we het ook niet nodig om verdere (milieu)onderzoeken te doen. Voor het kentekenonderzoek verwijzen we u graag naar de website van de gemeente Leiderdorp. Het antwoord op uw opmerking over de afstelling van de verkeerslichten kunt u vinden in de nota Langzaam Verkeer. Hierin staat een maatregel specifiek voor de door u genoemde kruising.

JOIN NR:
102863

Zienswijze:

Geachte heer, mevrouw, naar aanleiding van de publicatie in het Leiderdorps Weekblad van afgelopen woensdag heb ik een aantal vragen over de Mobiliteitsnota's.

1. Op het kaartje bij de nota 'Langzaam verkeer' staat onder f6 'Verkennen omrijfactor verkleinen Baanderij'. Graag wil ik van u weten wat de gedachten van de Gemeente daarbij zijn. Ik leid uit de paarse streep op het kaartje af dat er gedacht wordt aan een soort doorsteek door een wijk (Zijkwartier?). Ik ga ervan uit dat het verkleinen van die omrijfactor bedoeld is voor autoverkeer.

2. Op het kaartje bij de Nota 'Openbaar vervoer' staat iets verder naar links dan op het hiervoor bedoelde kaartje een stippelijntje getekend met als toelichting "Route Baanderij aanpassen aan gebiedsontwikkeling". Ook van dit onderdeel zou ik graag weten wat de bedoeling van de Gemeente is.

3. Onder het onderwerp 'Nota circulatie' staat dat bereikbaarheid van de Baanderij en het Zijkwartier belangrijk

zijn, maar niet ten kosten mag gaan van verkeersveiligheid. Daarom wordt voorgesteld de route via de Van Poelgeestlaan en de Vronkenlaan onaantrekkelijk te maken voor gebiedsvreemd verkeer. Niet wordt echter vermeld hoe dit verkeer dan wel naar de Baanderij geleid gaat worden.

Ik wil graag door u hierover gebeld worden dinsdag de 23e tot 10.00 uur of vanaf 18.00 uur.

Met vriendelijke groet,

Reactie:

Uw zienswijze gaat over De Baanderij. Aan de definitieve nota's voegen we straks de Gebiedsvisie Baanderij toe. De gebiedsvisie beschrijft ook de verkeerskundige uitgangspunten voor De Baanderij.

JOIN NR: 102886

Zienswijze:

*Geachte Commissie,
Graag wil ik hierbij reageren op het concept-beleid, zoals verwoord in de drie nota's
Mobiliteitsvisie 2020-2030, in het bijzonder de 'Nota Circulatie'.
Ik richt mij daarbij in het bijzonder op het voorstel van het College van B&W voor een knip in de Heinsiuslaan.
Ondersteuning voorstel College van B&W
Deze zienswijze is vooral bedoeld als ondersteuning van het voorstel van B&W voor het inrichten van een knip/bussluis in de Heinsiuslaan tussen de beide in- en uitgangen van de parkeergarage van de Winkelhof, in het vernauwde deel van de Heinsiuslaan.
Afgezien van het (tijdelijke) nadeel dat bewoners van de aanliggende wijken en Leiden- Merenwijk eraan gewend moeten raken dat zij de Heinsiuslaan niet meer kunnen gebruiken als toegangs- c.q. sluipteg voor hun wijk, maar gebruik moeten maken van de hoofdroute via het Engelendaal, heeft deze knip in de Heinsiuslaan alleen maar voordelen.
Voorstel uit 2014
Reeds in 2014 heb ik via een brief aan het College van B&W met argumenten omkleed*

gepleit voor een bussluis in de Heinsiuslaan.

In deze brief onderbouwde ik het voorstel, dat nu als zodanig door B&W is overgenomen

op de aspecten van:

- Verkeersveiligheid fietsen
- Tegengaan van sluipverkeer
- Tegengaan van geluidsoverlast
- Verkeersveiligheid voetgangers.

Zie de brief van 24 november 2014, welk ik hierbij als bijlage bijsluit.

Nota Circulatie (Mobiliteitsvisie 2020-2030)

Volgens de Nota Circulatie is de Heinsiuslaan een zg. 'wijkweg', ook onderdeel uitmakend van het 'Fietsnetwerk'. Een 'Wijkweg' heeft geen verbindende functie tussen woonwijken, maar dient als verbinding tussen de woonstraten in de wijk en de hoofdroute (Engelendaal, Persant Snoepweg).

Hier dient geen gebiedsvreemd autoverkeer ("sluipverkeer") doorheen te gaan.

Nadruk ligt op verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers en leefbaarheid voor de omgeving.

Uitgangspunt voor inrichting van 'Wijkwegen' zijn de CROW-richtlijnen en m.b.t. de fietsveiligheid wordt de weg ingericht volgens de principes van 'Duurzaam Veilig'.

De huidige situatie van de Heinsiuslaan

voldoet hier niet aan:

- *Er is veel sluipverkeer van auto's. Alleen auto's die van/naar de paar huizen op de Heinsiuslaan gaan en de auto's die naar de parkeergarage van de Winkelhof gaan of hier vandaan komen, maken terecht gebruik van de Heinsiuslaan. Al het overige autoverkeer is sluipverkeer en zou gebruik dienen te maken van het Engelendaal.*
- *Fietsers zijn op het versmalde deel van de Heinsiuslaan, tussen de voetgangersoversteekplaatsen bij Staringpad en Vossiuslaan, zeer onveilig. De breedte van de Heinsiuslaan laat in dat stuk maar net toe dat twee auto's elkaar kunnen passeren, maar dan mag er geen fietser links of rechts van de weg rijden. Dit leidt vele malen per dag tot riskante situaties, waarbij auto's achter een fietser moeten blijven rijden of – erger nog – met verhoogde snelheid proberen een fietser nog net op tijd te passeren, voordat de auto-tegenligger passeert. Dit speelt nog extra als er een bus moet passeren.*
- *Fietsers van en naar het Staringpad die de Heinsiuslaan moeten oversteken lopen extra risico.*
- *De inrichting van de huidige Heinsiuslaan is vreemd: op het smalle gedeelte zijn de fietsstroken weggelaten, evenals*

de strepen die het midden van de weg aangeven. In de rest van de Heinsiuslaan zijn wel fietsstroken en strepen op het midden van de weg. Dit maakt met name de fietsers vogelvrij op het smalle gedeelte.

- Door het vele sluipverkeer is er veel geluidsoverlast voor de huizen aan weerszijden van de Heinsiuslaan: Heinsiuslaan, de achterzijde van de Van Lennepdreef en de achterzijde van de flats van de Langendijkdreef. Knip/bussluis in de Heinsiuslaan Een knip/bussluis in de Heinsiuslaan ter plaatse van het versmalde deel van de Heinsiuslaan tussen de voetganger-soversteekplaatsen van Staringpad en Vossiuslaan lost al deze nadelen op, zoals ook verwoord in de Nota Circulatie.
- De bus op de Heinsiuslaan wordt niet gehinderd: de knip is een bussluis.
- Fietsers hebben ook op het versmalde deel van de Heinsiuslaan ruim baan: er komen geen auto's meer.
- Fietsers van en naar het Staringpad kunnen veilig oversteken.
- Auto's kunnen aan beide kanten van de knip/bussluis gebruik blijven maken van de in/uitgangen van de parkeergarage van de Winkelhof.
- Autoverkeer van de A4, Persant

Snoepweg en de Voorhof en Buitenhof naar het noordelijke deel van Leiderdorp (Buitenhof, Leyhof, Vogelwijk), Leiden Noord en de Merenwijk en vice versa kunnen niet meer via de Heinsiuslaan en Cor Gordijnsingel rijden en zo meerdere stoplichten op het Engelendaal vermijden. Zij moeten – zoals ook is bedoeld – gebruik maken van de hoofdroute, het Engelendaal, Persant Snoepweg.

- Het laadperron van de Winkelhof blijft goed bereikbaar. De toegangsweg naar het laadperron is al zo ingericht dat grote vrachtauto's de bocht vanuit het noordelijke deel van de Heinsiuslaan gemakkelijk kunnen maken.
- Het sterk verminderde autoverkeer zal de leefbaarheid van de huizen rond de Heinsiuslaan verbeteren, m.n. de geluidsoverlast zal sterk verminderen.

Conclusie:

Ik ondersteun van harte het voorstel van B&W van Leiderdorp om een knip/bussluis aan te leggen in de Heinsiuslaan.

Ik denk er goed aan te doen u dit strandpunt via deze weg met argumenten omkleed nogmaals kenbaar te maken.

Vanzelfsprekend ben ik graag bereid om e.e.a. mondeling toe te lichten.

Graag ontvang ik van u een ontvangstbevestiging van deze brief. Met vriendelijke groet,

Reactie:

Hartelijk dank voor uw uitgebreide reactie. We zijn blij met uw inhoudelijke onderbouwing van de voordelen van de categorie 'wijkweg' en van een knip op de Heinsiuslaan.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maatregelen.

JOIN NR:
102888

Zienswijze:

Geacht heer/mevrouw,

Met veel belangstelling heb ik kennis genomen van het onlangs verschenen Mobiliteitsplan van de gemeente Leiderdorp.

Met name de concept nota Circulatie heeft mijn bijzondere belangstelling. Hierbij wordt uitvoerig stilgestaan bij verkeersstromen die gebruik maken van het wegennet in Leiderdorp om zo snel mogelijk van of naar de gemeente Leiden te rijden. Dus geen bestemmingsverkeer. Uit een eerder gehouden kentekenonderzoek bleek dat 80% van het autoverkeer over de Van der Valk Boumanweg doorgaand verkeer betrof met bestemming Leiden of omgeving. Ik kom in de concept nota Circulatie geen oplossing tegen om dit verkeer verder terug te dringen, buiten het afsluiten van de Spanjaardsbrug voor het autoverkeer. Hiermee blijft een open verbinding, zonder obstakels, tussen de Persant Snoepweg- Van der Valk Boumanweg-Zijldijk-Rietschans en Engelendaal een zeer aantrekkelijk alternatief. In lengte gaat het hier om 2100 meter t.o.v. 2500 meter via de Persant Snoepweg en Engelendaal met zes verkeerslichten. Hierbij laat ik de route via de Oude Spoorbaan gezien de lengte maar even

buiten beschouwing. De suggestie om doorgaand verkeer te “verleiden” gebruik te laten maken van de hoofdroutes (Persant Snoepweg of Oude Spoorbaan) ligt gezien het vorenstaande niet voor de hand. De weg van de minste weerstand zal gekozen worden. Ik vraag uw aandacht om te kijken naar maatregelen om het doorgaande verkeer op de Van der Valk Boumanweg te beperken. Alleen afdwingbare maatregelen kunnen zorgen voor regulering verkeersstromen. Denk daarbij aan het aanpassen van de kruising Van der Valk Boumanweg/ Persant Snoepweg/ Acacialaan waarbij een linksaf verbod wordt ingesteld vanaf de Stierenbrug naar de Van der Valk Boumanweg. Ik realiseer mij dat mijn bijdrage een eenzijdige benadering is van een groter geheel. Ik kan mij overigens wel vinden in de oplossing waar bij op sommige plaatsen een zogenaamde “knip” wordt aangebracht.

Met vriendelijke groet,

Reactie:

Uw zienswijze gaat over het autoverkeer dat het wegennet van Leiderdorp gebruikt om zo snel mogelijk van of naar Leiden te komen. We beseffen dat de maatregelen die wij voorstellen dit gedrag van automobilisten niet onmogelijk

maken. Wel denken wij dat behalve de afsluiting van de Spanjaardsbrug ook de knip op de route Van Poelgeestlaan-Vronkenlaan effect heeft op de hoeveelheid verkeer op de Van der Valk Boumanweg tussen de Persant Snoepweg en de Laan van Ouderzorg.

Het risico dat het bestaande gedrag van automobilisten blijft bestaan wegen we af tegen de voordelen van de route die wij nu voorstellen. De bereikbaarheid van De Baanderij vanuit twee richtingen is zo'n voordeel. Daarnaast hebben we de Van der Valk Boumanweg gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Dat betekent dat het de gewenste route is om vanaf de hoofdstructuur naar de verschillende wijken en werkgebieden te gaan. Graag merken we hierbij op dat een gedeelte van de Van der Valk Boumanweg eenrichtingsverkeer heeft en dat dit zo blijft.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maatregelen.

JOIN NR: 102958

Zienswijze:

*Geachte heer, mevrouw,
Met belangstelling hebben wij uw bovenvermelde nota gelezen. Wij, bewoners aan de Voorhoflaan, waren uiteraard geïnteresseerd in de plannen rond deze weg. Er zijn door de bewoners al jarenlang klachten ingediend vanwege de steeds maar toenemende verkeersdrukke op deze weg. Het woongenot (even in de tuin zitten na een drukke dag in de zorg en het onderwijs) is haast niet meer te doen. Uitlaatgassen en herrie van langsrazende auto's jagen ons al snel naar binnen. Er bestaat een maximumsnelheid van 50 km en een verbod op vrachtverkeer op deze weg, maar daar houdt men zich allang niet meer aan. Met hoge snelheden jakkert men op het rechte stuk asfalt door de wijk en wordt er zelfs ingehaald. Er grenzen 3 scholen dicht aan deze weg. Dagelijks steken vele kinderen over. Wij vragen ons af of er eerst een kind doodgereden moet worden vóór er afdoende maatregelen worden getroffen om de snelheid terug te dringen. Dit gebeurt niet door een knip in de Heinsiuslaan. Dat dringt wellicht het sluipverkeer iets terug, maar doet niets aan het terugdringen van de hoge snelheden op de Voorhoflaan. Het blijft een 50 km weg, er komen géén wegversmallingen op het rechte stuk*

(zoals op de Hoogmadeseweg, waar ook de bus rijdt, complimenten trouwens voor de inrichting van deze weg waar ik vrijwel dagelijks met de fiets rijd!), het blijft een geasfalteerde weg.

Wij voelen ons als bewoners in de kou gezet doordat de klachten wederom niet echt serieus worden genomen. Wij pleiten voor een versmalling, waardoor er veel minder hard gereden kan worden, de veiligheid toeneemt en de uitlaatgassen verminderen. Na 23 jaar hier gewoond te hebben en keer op keer samen met buurtbewoners hiervoor te hebben gepleit, moeten wij helaas constateren dat we geen hoop meer hebben dat er naar ons wordt geluisterd. We vinden dit bijzonder spijtig en te treurig voor woorden. Er spelen blijkbaar geheel andere belangen. Mede hierdoor hebben wij besloten de gemeente Leiderdorp te verlaten en ons huis te verkopen. Wij hopen voor de achterblijvers dat u iets met dit bericht gaat doen aan de situatie van de Voorhoflaan. Met vriendelijke groeten

Reactie:

De herinrichting van de Voorhoflaan tot een 'wijkweg 50' is een onderdeel van de maatregelen die wij willen nemen. Het doel van deze herinrichting is de aantrekkelijkheid van de route beper-

ken, zodat de leefbaarheid toeneemt. In de nota Circulatie staan maatregelen die effect op het hele dorp hebben. Een goed voorbeeld zijn de knippen, waardoor verkeersstromen veranderen. Graag laten we weten dat we nog verkeersonderzoek gaan doen voordat we de definitieve maatregelen vaststellen. Zodat we zeker weten dat maatregelen voldoende effect hebben. Als uit het onderzoek blijkt dat een maatregel onvoldoende effect heeft, werken we een andere, wellicht zwaardere maatregel uit. Uiteraard houden we daarbij waar mogelijk rekening met de andere belangen op de route.

Locatiespecifieke maatregelen zoals drempels, versmallingen en het type bestrating zijn geen onderdeel van deze nota's. Deze maatregelen werken we later in projecten per straat uit tot ontwerpen. We vragen de omwonenden nadrukkelijk om dit samen met ons te doen. Deze projecten starten na vaststelling van de nota's. Aan de nota Circulatie voegen we een uitvoeringsagenda toe. Hierin staat wanneer we welke projecten oppakken.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maatregelen.

JOIN NR:
102961

Zienswijze:

Geacht College van Burgemeester en wethouders

Ik wil hierbij mijn grote bezorgdheid uitspreken over de opgenomen passage over het landbouw en bouwverkeer door zware tot zeer zware trekkers welke nu gebruik mogen, en kunnen maken over de oude spoorbaan in het kaderbesluit leidsering noord,

in de nieuwe mobiliteits nota's 2020 wordt expliciet vermeld dat de VEILIGHEID van FIETSERS EN VOETGANGERS CENTRAAL STAAT!!!!

Ik heb in mijn mail van 7 mei 2015 , 16 augustus 2015, 25-februari -2016, en 21-maart-2016 mijn grote bezorgdheid uitgesproken over de voorgenomen plannen van toen nog LAB071, en met name het traject oude spoorbaan en de daaruit voortkomende zeer grote onacceptabele gevolgen voor de Nieuwe weg / Zijldijk, bij ongewijzigde uitvoering van de LRN,

ook heb ik de fractievergadering van 21 maart 2016 bezocht en U alle mijn bezwaren overhandigd, bij ongewijzigde uitvoering van het plan zoals nu voorge-

legd, inmiddels heb ik van de gemeente leiderdorp een mail gekregen d.d. 31-maart-2016 met daarin vermeld mijn bezwaren, die nu zijn opgenomen in de concept-voorkeursuitwerking Leidse Ring Noord, in deze mail is mij ook gevraagd om vooraf te reageren voordat de definitieve tekst wordt opgenomen, met op of aanmerkingen,

ik heb 03-04-2016 geantwoord en nogmaals ter verduidelijking een en ander uitgelegd

omtrent mijn bezwaren, met het verzoek om een aanvulling, de AANVULLING is dat het project LRN. GEEN GEVOLGEN MAG HEBBEN VOOR DE NIEUWE WEG !!! elke andere optie waarvoor ik diverse mogelijkheden heb ingediend blijven open en zal in een nader te bepalen tijdstip worden bepaald, na mijn reactie op 03-04-2016 heb ik GEEN REACTIE MEER ONTVANGEN en is het ZONDER aanvulling geplaatst in de laatste update van 6 april 2016, de gedane toezegging dat ik op hoogte zou worden gehouden als direct betrokkene is helaas niet uitgekomen , ik heb NIETS maar dan ook NIETS meer vernomen van de gemeente, het is echt ongelofelijk ondanks harde toezegging op papier door de gemeente leiderdorp,

ik wil U hierbij zeer dringend verzoeken , gezien het grote belang van een veilige, en zoals bedoeld in het toenmalige verkeersbesluit van Nieuwe Weg en Oude Spoorbaan, dit te waarborgen en alleen mede akkoord te gaan onder deze aanvullende voorwaarden voor de Nieuwe Weg, er is nu 3 JAAR VERSTREKEN !!! en je mag dan toch verwachten dat een definitief besluit over het landbouwverkeer genomen had kunnen worden,

mobiliteitsnota 2020

blad 2 van 4

de maximale snelheid van landbouw / bouwverkeer met trekkers zal wettelijk worden verhoogd naar minimaal 60 km/ uur en zullen dan ook geen belemmering vormen voor het overige verkeer, op de oude spoorbaan er is dan ook geen enkele reden te bedenken om dit niet NU vast te leggen in het kaderbesluit,

Gezien de constatering dat het college BLIJFT WEGKIJKEN !! WEGZIEN !! EN NIET WILLEN BENOEMEN !! VERZOEK IK U ALS ONZE LAATSTE STROHALM ALSNOG DEZE VOORWAARDEN OP TE NEMEN IN DE MOBILITEITSNOTA'S OM ZO DE VEILIGHEID VAN FIETSERS

WANDELAARS EN AL DE OVERIGE RECREATIE OP DE NIEUWEWEG EN ZIJLDIJK TE WAARBORGEN,

Ik heb het college verzocht om aanvullende maatregelen voor de zijldijk en nieuweweg

Te nemen na de ingebruikname van de nieuwe driegatenbrug, hierover is uitgebreid gesproken met de wethouder van verkeer. !!! korte lijntjes, gelijk actie dat is zijn devies, het voorkomen van kerende vrachtwagens was geen probleem wordt onmiddellijk na het tot stand komen van de nieuwe driegaten brug gelijk uitgevoerd, er waren immers 7 maanden om er een besluit over te nemen en dan aanpakken en uitvoeren !!!~nee blijven WEGKIJKEN, WEGZIEN EN VOORAL NIET BENOEMEN !!!

Gezien dat de zijldijk /nieuweweg deel uitmaken van de LANDELIJKE FIETSRROUTE

En wat nu ook duidelijk naar voren komt mede door het corona virus het is een van de DRUKSTE WANDEL EN FIETSROUTES VAN LEIDERDORP,

Het is ongekend dat het college blijft WEGKIJKEN !!! OMZIEN !!! en het niet willen BENOEMEN !! er wordt hier schofferlijk hard gereden, in de avond is het nog erger,

Alles wordt afgedaan met de toezeg-

ging van een bordje alleen maar dingen opnoemen waardoor het niet kan !! Behalve als het de gemeente uitkomt dan kan ineens alles de bebouwde kom wel 50 meter terug worden geplaatst bij de driegatenbrug !!! ook toen mij gevraagd werd om maar toch mee te werken tijdens de omleidingsroute, de geplaatste trillingsmeter te laten vervallen in verband met de HOGE KOSTEN !!! ik heb hier uiteindelijk in ons aller belang mee ingestemd, ja van de burger wordt alle medewerking verlangd, het is ALLEEN door de toewijding van aannemings bedrijf Schouls te danken dat alles redelijk goed is gegaan, de o zo betrokken wethouder, alsmede zijn secondant ambtenaar, met wie samen alle gesprekken zijn gevoerd, SCHITTERDE van afwezigheid en betrokkenheid, sterker nog ze hebben zich tijdens het hele bouwproces niet laten zien, er worden honderduizende euro's uitgegeven aan diverse projecten waarbij je vraagtekens kunt plaatsen over de wensbaarheid, bestemmingsplannen worden te kust en te keur aangepast om het maar mogelijk te maken en voor de zijldijk/nieuweweg wordt simpelweg verwezen naar "" het ligt buiten de bebouwde kom"" niet WEGZIEN, WEGKIJKEN maar benoemen er ook hier aanpassen zodat het wel binnen de bebouwde kom komt te

liggen OPLOSSEN EN NIET AFWIJZEN het is voor de VEILIGHEID VAN ONS ALLEMAAL !!!

Volzinnen als wij kunnen ons hier niet in erkennen zijn een gepasseerd station, actie !!!

*Mobiliteitsnota 2020
blad 3 van 4*

Mobiliteitsnota 2020

NIET MEER WEGZIEN NIET WEGKIJKEN MAAR BENOEMEN EN UITVOEREN

*Voorstel nieuwe weg / zijldijk,
blad 3 van 4*

30 km/uur op de zijldijk van af de driegaten brug tot ca. 50 meter na de t-kruising met de nieuweweg,

FISIEK onmogelijk maken dat grote vrachtwagen proberen te keren op de t-kruising zijldijk / nieuweweg, is heel goed te verwezelijken !! en veel veiliger voor de wandelaars en fietsers !!

30 km/uur op de nieuweweg, halverwege fysieke versmalling zodat er GEEN DOORGAAND BOUW/LANDBOUWVERKEER kan plaatsvinden, de landbouwpercelen blijven dan bereikbaar

vanaf de leidse weg, en een gedeelte is nu al bereikbaar vanaf de zijldijk, dit doet volledig recht aan het genomen verkeersbesluit voor de nieuweweg (Alternatieve route voor landbouwverkeer door de polder via bestaand gedeelte met aanpassingen)

ik doe U nogmaals als onze gekozen vertegenwoordigers door ons burgers, het verzoek om dit vooraf te regelen en vast te leggen in de MOBILITEITSNOTA'S van 2020 en ook zo snel mogelijk uitvoerbaar te maken, in de afgelopen drie jaar is de complete gemeente raad op het verkeerde been gezet met het project leidse ring noord, alles maar dan ook alles is uit de kast gehaald om 70 km/uur er doorheen te rammen, en ook alle betrokken burgers met echt de beste bedoeling zijn op schandalige wijze op zij gezet, om over democratie en inspraak maar te zwijgen, laat dit geen tweede keer gebeuren met het mobiliteitsplan 2020

Ik vraag U nogmaals met klem om het bovenstaande over te nemen in Uw besluitvorming en in het verdere overleg

*met het college,
een mogelijke oplossing voor een alternatieve route voor landbouwverkeer vind u hierbij,
reeds eerder aan U allen overhandigd met de grote voordelen voor landbouw en de veiligheid op de nieuwegeweg /cq zijldijk*

Met vriendelijke groet,

Reactie:

Uw zienswijze gaat over het besluit over de Leidse Ring Noord dat onlangs genomen werd. De nota's nemen dit besluit integraal over. Omdat dit een recent besluit is, wijken we hier niet vanaf. Daarnaast vraagt u in uw zienswijze om de Zijldijk en de Nieuwegeweg af te waarden tot erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Ook vraagt u het keren van vrachtwagens onmogelijk te maken. In deze nota's doen we geen uitspraak over de grens van de bebouwde kom. Daarom kunnen we uw verzoek niet inwilligen. Bovendien passen huidige functie en gebruik van de Zijldijk binnen de kaders en uitgangspunten van deze nota's.

JOIN NR:
103157

Zienswijze:

Via deze weg wil ik mijn zienswijze kenbaar maken op de voorgenomen verkeersplannen ter hoogte van de van Poelgeestlaan in Leiderdorp. Ik woon met mijn gezin in de Heemraadlaan. Dagelijks scheuren er auto's bij ons voor de deur door de bocht waarbij er regelmatig een (gemeente)paaltje uit de stoep wordt gereden omdat men uit moet wijken voor tegenliggers.

In bijgevoegd document heb ik getracht duidelijk te maken wat de huidige visie van de gemeente op de Heemraadlaan voor impact heeft. De Heemraadlaan wordt de verkeersader tussen de Vronkenlaan en van der Valkbouwmanweg. Onze straat bestaat uit voornamelijk jonge gezinnen, met veel buitenspelen de kinderen. Er is zelfs een speeltuintje gesitueerd waar de auto's nog vaker langs zullen rijden. Dit kan en mag niet de bedoeling zijn om sluipverkeer naar een bedrijventerrein (Lijnbaan en Draadbaan) te weren.

Naar mijn inzicht is het sluipverkeer door onze straat na de eerdere aanpassing aan van de van Poelgeestlaan velen malen erger geworden dan voorheen.

Ik weet dat meerdere bewoners in de straat bezig zijn om een brief op te stel-

len. Echter wil ik ook mijn eigen zienswijze privé kenbaar maken.

Ik hoop dat u deze zienswijze mee kunt nemen in de definitieve plannen van de "knip" in de van Poelgeestlaan. Ik vraag u niet dit plan op te heffen, maar vooral wel om de gevolgen nog eens goed te bekijken.

Mocht u geïnteresseerd zijn om de situatie zelf te bekijken, nodig ik u van harte uit om rond 8.00 uur of 16.00 uur bij mij thuis een kopje koffie te drinken om de racebaan te aanschouwen.

Reactie:

Uit uw zienswijze spreekt de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten. U vreest dat (meer) verkeer via die straten gaat rijden. We realiseren ons dat het aanbrenge van een knip altijd zal leiden tot andere - vaak langere - routes voor het lokale autoverkeer. Dit nadeel voor de omwonenden wegen we af tegen de voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid en minder geluidsoverlast van langsrijdende auto's. Daarnaast maakt minder autoverkeer de route aantrekkelijker voor de fiets. Zowel het fietsverkeer

naar de basisscholen op de Vronkenlaan als het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt profiteert daarvan. Een knip in de Van Poelgeestlaan kan inderdaad leiden tot andere verkeersstromen in de straten in de directe omgeving. We gaan er echter vanuit dat de gebiedsontsluitingswegen - onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg - het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Dan kijken we ook of een andere maatregel beter is, zoals de knip aanbrengen op een andere plek.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maatregelen.

JOIN NR: 103159

Zienswijze:

Beste

Allereerst ben ik bij met de mobiliteitsnota voor Leiderdorp. Goed dat op een integrale wijze gekeken naar verkeersstromen in Leiderdorp.

Ik las in de nota ook de afsluiting van Spanjaardsbrug voor autoverkeer uit veiligheidsoverwegingen.

Ik vind dat een minder gelukkig voorname. Ik rijd daar zowel met de fiets als met de auto.

1. Gesteld wordt deze plek een onveilige plaats is. Kunt u aangeven aan de hand van ongeval cijfer of op die plek regelmatig ongelukken gebeuren. Ik ben het met u eens dat dit een onveilige situatie is. Ik kom er al jarenlang, maar merk dat bijna alle verkeersdeelnemers zich bewust zijn van deze situatie en ook voorzichtig rijden.

2. Een ander punt noem ik het waterbed-effect. Het verkeer dat niet meer via de Spanjaardsbrug naar Leiden kan, moet dus via de Engelendaal, Willem de Zwijgerlaan en de Sumatrastaat.

** Ik heb niet gezien of dit voornemen ook afgestemd is met de gemeente Lei-*

den, want die hebben hier waarschijnlijk een mening over.

** Is de gemeente Leiden uitgenodigd om hierover een zienswijze in te dienen.*

Gebeurt dat niet, dan zie ik dus een herhaling van de moeilijke situatie die ontstaan is toen Leiderdorp de Van der Valk Boumanweg tot eenrichtingsverkeer maakte en de gemeente Leiden dat deed met de Lage Rijndijk.

*Ik hoor/zie uw reactie wel,
Met vriendelijke groeten*

Reactie:

In uw zienswijze beaamt u dat de Spanjaardsbrug verkeersonveilig is. Voor de ongevallencijfers verwijzen we u graag naar de nota Langzaam Verkeer. Samen met de (bijna-)ongelukken die bij ons bekend zijn, zijn deze cijfers voor ons reden genoeg om de Spanjaardsbrug aan te wijzen als aandachtspunt. Wij vinden verbetering noodzakelijk. En daarbij nemen we ook het subjectief onveilige gevoel bij het kruispunt mee. We hebben de maatregel Fietspoort Spanjaardsbrug uitgebreid afgestemd met de gemeente Leiden. De maatregel staat ook in de nota Mobiliteit van de gemeente Leiden. We mogen dus concluderen dat Leiden het voornemen van de gemeente Leiderdorp steunt.

We realiseren ons dat de afsluiting van de Spanjaardsbrug tot andere verkeersstromen gaat leiden. In uw zienswijze geeft u aan dat de alternatieve routes over de Persant Snoepweg en de Engelendaal zullen gaan. Dat verwachten wij ook en dit past in ons beleid. Het doel van de hoofdinfrastructuur - waar de Persant Snoepweg en de Engelendaal onderdeel van zijn - is om het verkeer tussen de wijken en naar en van de gemeentegrenzen te faciliteren. De wegen van de hoofdinfrastructuur zijn hierop ingericht.

JOIN NR: 103172

Zienswijze:

Hierbij wil ik bezwaar aantekenen tegen het plaatsen van een busluis in de Poelgeestlaan.

Obstructies in de Poelgeestlaan zoals al vele malen geprobeerd en blijkbaar mislukt, betekenen elke keer weer dat het verkeer tussen Vronkenlaan, Santhorst en of vd Valkbouwmanweg haar uitwijk neemt via de Heemraadln, de Dijkgravenlanen , Schoutenlaan en of vd Markstraat Splinterlaan.

Deze straten zijn daarvoor niet ingericht. Elke obstructie van wegverkeer betekent altijd direct een zware uitbreiding van het doorgaand verkeer door onze woonstraten. Dit heeft al levensgevaarlijke situaties en veel schade veroorzaakt. Deze straten zijn daar niet op ingericht en voor bedoeld.

De Vronkenlaan, Poelgeestlaan zijn van oudsher bedoeld voor doorgaand wijkverkeer., en waren daar vroeger ook op ingericht. (voor het aldaar inrichten van de huidige onhandige en onduidelijke obstructies.)

*In de loop der jaren is ook al aange-
toond dat de gemeente niet in staat is
of wil zijn tot handhaving van haar eigen
geboden en of duidelijke straatinrich-
ting. Bijvb onrechtmatig vrachtverkeer,
het negeren van rijrichtingen, snelheids-*

*limieten en stopverboden , Blauwezone
etc.*

*Ook nu weer zien we in de stukken niets
terug over het voorkomen van deze
gevolgen en overlast. Blijkbaar is de rust
in de Poelgeestlaan belangrijker dan de
verkeersveiligheid en adequate afwikke-
ling voor de hele wijk.*

*Kortom "bezint eer ge begint", er is al
genoeg verspilt aan zinloze aanpassin-
gen.*

*Ergo eerst oplossingen voor het totale
plaatje verkeersstromen in de wijk*

Reactie:

Uit uw zienswijze spreekt de verwach-
ting dat een knip in de Van Poelgeest-
laan negatieve gevolgen heeft voor
de omliggende woonstraten. U vreest
dat (meer) verkeer via die straten gaat
rijden.

We realiseren ons dat het aanbrengen
van een knip altijd zal leiden tot andere
- vaak langere - routes voor het lokale
autoverkeer. Dit nadeel voor de omwo-
nenden wegen we af tegen de voorde-
len van een knip. Deze voordelen zijn
minder verkeer, meer leefbaarheid en
minder geluidsoverlast van langsrijden-
de auto's. Daarnaast maakt minder au-
toverkeer de route aantrekkelijker voor

de fiets. Zowel het fietsverkeer naar de
basisscholen op de Vronkenlaan als
het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt
profiteert daarvan.

Een knip in de Van Poelgeestlaan kan
leiden tot andere verkeersstromen in
de straten in de directe omgeving. We
gaan er echter vanuit dat de gebieds-
ontsluitingswegen - onder andere de
Engelendaal en de Persant Snoepweg
- het verkeersnetwerk dragen en de
wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer
geen doorgaande routes door de wijken
neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet
leiden tot (significante) verslechtering in
de omliggende woonstraten. Daarom
gaan we bij de uitwerking van de defi-
nitive maatregelen verder onderzoek
doen. Dan kijken we ook of een andere
maatregel beter is, zoals de knip op een
andere plek aanbrengen.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in
onze afweging van de definitieve maat-
regelen.

JOIN NR:
103185

Zienswijze:

Hierbij wil ik bezwaar maken tegen het nieuwe plan van de gemeente .Al het verkeer door de Heemraadlaan te leiden.

Meer gevaar voor kinderen en waarom wordt de rust zo weer verstoord in de wijk .

Er zijn al verschillende auto s toto los gereden door vrachtverkeer ect .Hoe vaak zijn er al verkeerd wijzigingen gerealiseerd op de van Poelgeesterlaan .Geld over de balk gooien heet dat.

Vriendelijke groet

Reactie:

Uit uw zienswijze spreekt de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten. U vreest dat (meer) verkeer via die straten gaat rijden. We realiseren ons dat het aanbrengen van een knip altijd zal leiden tot andere - vaak langere - routes voor het lokale autoverkeer. Dit nadeel voor de omwonenden wegen we af tegen de voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid en minder geluidsoverlast van langsrijdende auto's.

Een knip in de Van Poelgeestlaan kan leiden tot andere verkeersstromen in de straten in de directe omgeving. We

gaan er echter vanuit dat de gebieds-ontsluitingswegen - onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg - het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Dan kijken we ook of een andere maatregel beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maatregelen.

JOIN NR:
103192

Zienswijze:

Geachte heer,

Op de website van de gemeente Leiderdorp staat informatie over het Mobiliteitsbeleid 2020-2030 (<https://www.leiderdorp.nl/inwoner/projecten/mobiliteitsplan/>) Belanghebbenden worden uitgenodigd hun zienswijze hierop in te dienen.

Mede namens een aantal buurtgenoten ben ik van plan om een zienswijze in te dienen voor de vermelde datum van 9 juli. Over de manier waarop dat moet heb ik twee vragen.

Volgens de informatie op de website dien ik mijn zienswijze te richten aan het College, ter attentie van de commissie voor Bezwaar- en Beroepschriften. Kunt u mij uitleggen waarom de Commissie voor Bezwaar- en beroepschriften onze zienswijze kennelijk in behandeling gaat nemen? Er is immers nog geen sprake van voor bezwaar en beroep vatbaar genomen besluiten. Volgens de toelichting op de website is er sprake van concept beleid. De Commissie is toch geen beleidsadviseur van het College?

Ten tweede: begrijp ik het goed dat het niet mogelijk is om de zienswijze per

mail aan het College te doen toekomen, doch dient dit per ondertekende brief te geschieden? Dat is toch moeilijk voorstelbaar meer in deze tijd. Ik verzoek u er mee in te stemmen dat onze zienswijze per mail kan worden ingediend.

Ik kijk uit naar uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Reactie:

Onze excuses voor de verwarring over de procedure voor het indienen van zienswijzen. Een zienswijze richt u tot het college van B en W. De commissie voor Bezwaar- & Beroepschriften heeft in deze procedure inderdaad geen rol. De beantwoording van de zienswijzen gebeurt ambtelijk. Daarna stelt het college van B en W de beantwoording vast.

U kunt een zienswijze mondeling, schriftelijk, per post of per email bij ons indienen.

JOIN NR:
103226

Zienswijze:

*Geachte leden van de commissie
In de concept nota Langzaam Verkeer
staat dat de gemeente voornemens is
een onderzoek te starten om van het
Heelblaadjespad een doorfietsroute te
maken.*

*Wij vinden dit een slecht plan voor
de veiligheid van de vele gebruikers,
waaronder de spelende, lopende en
fietsende kinderen, en de natuurwaarde
van het pad.*

*Bijgevoegd treft u het bezwaarschrift
ondertekend door, tot nu toe, 81 inwo-
ners van
Leiderdorp.*

Hoogachtend,

Reactie:

In de nota Langzaam Verkeer staat dat er behoefte lijkt te zijn aan een fietsverbinding ter hoogte van het Heelblaadjespad. Het huidige gebruik van het Heelblaadjespad ondersteunt dit. Ons uitgangspunt is dat de functie van het Heelblaadjespad als (gedeeld) voetpad in ieder geval blijft bestaan. Voordat we een definitieve keuze maken, doen we onderzoek naar de beste optie: behouden zoals het nu is (voetpad waar fietsen is toegestaan), een fietspad naast het voetpad aanleggen of een alternatieve fietsverbinding in de nabijheid aanleggen. Dit onderzoek voegen we straks als bijlage aan de nota toe.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maatregelen.

JOIN NR: 103235

Zienswijze:

Geachte mevrouw, meneer,

Ik heb kennisgenomen van de Nota circulatie 2020-2030.

Gelukkig staat hierin opgenomen dat waar nodig het principe ‘werk met werk’ losgelaten wordt. Hopelijk hoeven de fietsers dan niet weer jarenlang te wachten op noodzakelijk onderhoud aan hoofdfietsroutes in afwachting van een ‘warmterotonde’ of iets dergelijks.

Waarom wordt in deze tekening gebruik gemaakt van gegevens uit 2018? Was 2019 niet beschikbaar? En waarom is de ‘logica’ achter de lijnen ‘hoe dunner en lichter, hoe meer verkeer’? Dit geeft een vertekend beeld. Gebruikelijk is om een grotere hoeveelheid aan te duiden met dikkere en/of donkerdere lijnen. Is het mogelijk dit nog aan te (laten) passen?

Ik mis een hoofdstuk en een plattegrond gewijd aan de fiets. Dit belangrijke vervoermiddel, duurzaam en goed voor de gezondheid, wordt her en der genoemd maar een overzicht ontbreekt. Op de plattegrond zouden doorfietsroutes ingetekend kunnen worden en de aansluiting met doorfietsroutes in de buurgemeenten. Ook zouden ‘hotspots’

in fietsbestemmingen erin gezet kunnen worden: Winkelhof, Middelbare school, basisscholen, kerken... Het ontbreken van zo’n totaalbeeld maakt me bang voor weer 10 jaar aanmodderen met het stuk voor stuk reactief oplossen van de ergste situaties op verzoek van inwoners, zonder een achterliggend groot plan en zonder proactief handelen vanuit de gemeente.

In 2013 is door de Fietsersbond in samenwerking met de gemeente uitgebreid onderzoek gedaan. De resultaten zijn vastgelegd in de Rapportage Fietsbalans®-2 Leiderdorp Deel 1 Analyse en advies en Deel 2 Onderzoeksverslag en in de Fietsnota Fietsend door Leiderdorp 2014 – 2020. Deze documenten zijn op internet te vinden en ik mag hopen dat u ze ook in uw bezit heeft. De conclusies en aanbevelingen van het rapport, te vinden vanaf p. 38, zijn nog steeds actueel. Ik raad u dringend aan om deze mee te nemen in de Nota Circulatie.

Er zijn nog steeds genoeg knelpunten op te lossen, al dan niet in samenwerking met andere wegbeheerders. -de situatie rondom de Does bij de herinrichting van het voorplein was beneden alle peil. Mensen met een beperking konden geen normaal gebruik maken van de tijdelijke parkeervoorzie-

ning op het terras van het zwembad. -bij Karwei is een zeer versleten fiet-senrek waar geen mogelijkheid is om aangepaste fietsen te parkeren. Ik heb nu mondelinge toestemming om mijn driewieler aan de andere kant te parkeren.

-als je als burger in contact probeert te komen voor overleg over verkeerssituaties, kost dat zeer veel moeite. Meldingen raken erg makkelijk zoek. Zodra het moeilijker is dan een overhangende braamtak of een losliggende stoeptegels, weet de gemeente er geen raad mee. En waar men geen raad mee weet, blijft op een stapel liggen. Het idee dat inwoners een waardevolle bijdrage zouden kunnen leveren, is nog niet echt geland. Dat is geheel in lijn met de conclusie dat de klachtafhandeling en communicatie met de inwoners van Leiderdorp dringend aan verbetering toe is.

Ik verzoek u daarom dringend om het fietsbeleid voor de komende 10 jaar meer expliciet aan bod te laten komen in de Nota Circulatie en te komen tot een proactief beleid dat fietsgebruik stimuleert. Dat is goed voor de duurzaamheid en goed voor de gezondheid van de inwoners van Leiderdorp.

Met vriendelijke groet,

Reactie:

Dank voor uw suggestie om de leesbaarheid van een figuur in de nota Circulatie te verbeteren. We passen de figuur aan. Ook geeft u aan dat u een hoofdstuk over de fiets mist in de nota Circulatie. Dat klopt, want de gemeente heeft een aparte beleidsnota Langzaam Verkeer gemaakt. Hierin staan het beleid, de maatregelen en de uitgangspunten voor de fiets.

De andere punten in uw zienswijze gaan over uitvoeringsaspecten die buiten de reikwijdte van de nota's vallen. We sturen deze punten door naar onze uitvoeringsorganisatie.

JOIN NR:
103239

Zienswijze:

Geachte wethouder,

Bijna vier jaar geleden zijn wij aan de Achthovenerweg gaan wonen (nummer XX) en van meet af aan viel ons op hoeveel (zwaar) verkeer er over deze smalle polderweg gaat. Naast sluipverkeer in de ochtend- en avondspits betreft het veel vrachtwagens, tientallen betonwagens, en grote trekkers met dito aanhangwagens die vaak op hoge snelheid langskomen. U zult begrijpen dat dit het woonplezier niet echt vergroot en veel lawaai en trillingen in het huis tot gevolg heeft. Daarnaast levert het gevaarlijke situaties op de weg zelf op (waar ook fietsers en wandelaars gebruik van maken), aangezien er veel te hard wordt gereden. Het stemt ons dan ook niet optimistisch om in het circulatieplan van de gemeente te lezen dat de Achthovenerweg als ontsluitingsweg is aangewezen waar 50 kilometer gereden mag worden zonder verkeersvertragende maatregelen. Voor de veiligheid en leefbaarheid is een 30-kilometerzone echter hoognodig. Ik begrijp dat u hier zich binnenkort over gaat buigen (eerder spraken wij met uw voorganger, maar sindsdien is er niets gebeurd), en wij hopen dan ook dat u deze beslissing herzien en tot een betere oplossing komt.

Overigens zijn wij bepaald niet de enige bewoners die deze overlast ervaren, dat geldt voor veel burens, zeker degenen met monumentale panden aan begin en eind van de weg waar de trillingen nog een graadje erger zijn.

Hoogachtend,

Reactie:

In uw zienswijze vraagt u om van de Achthovenerweg een erftoegangsweg te maken. De Achthovenerweg is echter de primaire route naar het bedrijventerrein Achthoven én een route naar Koudkerk aan de Rijn en Alphen aan den Rijn. Het verkeersaanbod en de hoeveelheid verkeer passen dus niet bij een 30 km/uur-zone. Omdat de weg deze functies heeft, kunnen we de huidige categorisering niet veranderen.

JOIN NR: 103247

Zienswijze:

*Geacht college,
Onlangs verschenen drie nota's bij de Mobiliteitsvisie, door u vastgesteld in de vergadering van 19 Mei j.l. Als bewoners van de Van Poelgeestlaan XX willen wij hier graag op reageren.*

In de nota staat te lezen dat, om het sluijverkeer op de route Van der Valk Boumanweg naar de Engelendaal te voorkomen, er een knip komt in de Van Poelgeestlaan waarmee er voor het autoverkeer geen verbinding meer is van de Van Poelgeestlaan naar de Vronkenlaan, maar wel tussen de Vronkenlaan en de Heemraadlaan. Op 23 juni hadden wij hierover een gesprek met de heer XX die ons vertelde dat dit niet juist was. En dat de knip komt op de plaats van de oude bushalte ter hoogte van de Orangerie. Verkeer naar de Vronkenlaan is dan niet meer mogelijk vanuit de Van Poelgeestlaan, wel naar de Heemraadlaan. Dit scheidt verwarring, omdat niet duidelijk is waar de knip nu precies komt en wat de gevolgen zijn.

Inmiddels wonen wij alweer 41 jaar met veel plezier aan de Van Poelgeestlaan. Toen wij ons huis kochten reden er nog 8 bussen per uur door de laan, waren er nog geen obstakels, meer zebrapaden en was er zelden een probleem met de doorstroming. Die begonnen

pas nadat het asfalt verwijderd werd, er sluzen kwamen, de bocht verkleind (en later weer verruimd) werd, Er kwamen hobbels, die weer veranderd werden in uitsteeksels. Het werd een 30 km. weg waardoor de zebrapaden niet meer nodig waren etc. etc. En dit alles leverde niets op en de problemen die er vroeger niet waren werden alleen maar groter. Hoewel langdurige opstoppingen nog steeds meevallen, behalve als er weer eens een vrachtwagen het verbodsbord negeert en met oplegger de Van der Marckstraat in wil en dan moeizaam moet gaan terugsteken.

Kijkend op de kaart van Leiderdorp zie je twee hoofdaders, de Engelendaal en de Persant Snoepweg en enkele grotere doorgangswegen die toegang geven naar de achterliggende wijken met smalle straten. Doordat de hoofdaders niet goed doorlopen, o.a. door bewust niet goed op elkaar afgestelde stoplichten en versmallingen, wordt het op de doorgangswegen drukker. In dit plan wilt u daarom diverse doorgaande wegen van een knip gaart voorzien, een eufemisme voor het afsluiten van de weg. Maar verkeer is net als water. Bewoners worden gedwongen om wijkwegen te gaan gebruiken, die hier totaal ongeschikt voor zijn. Of men moet behoorlijk gaan omrijden, ook niet erg duurzaam

en bevorderlijk voor het milieu. Vanuit ons huis naar de Winkelhof voor de wekelijkse boodschappen is het nu 903 meter. Bij afsluiting langs Santhorst en Van Diepeningenlaan (de kortste route) wordt dit 2,11 km met meer stoplichten. De kans dat er via sluijweggetjes een nog kortere route gevonden wordt is groot tot ongenoegen van de bewoners in die straten.

Resumerend, bedenk goed wat u hiermee overhoop haalt. Als de hoofdwegen goed doorlopen, is sluijverkeer niet nodig en zijn al deze aanpassingen ook onnodig.

Reactie:

Uit uw zienswijze spreekt de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten. U vreest dat het (sluij)verkeer in die straten juist gaat toenemen. Ook stelt u dat dit tot langere routes voor het autoverkeer leidt.

We realiseren ons dat het aanbrenge van een knip altijd zal leiden tot andere - vaak langere - routes voor het lokale autoverkeer. Dit nadeel voor de omwonenden wegen we af tegen de voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid en minder geluidsoverlast van langsaan

rijdende auto's. Minder autoverkeer maakt de route ook aantrekkelijker voor de fiets. Zowel het fietsverkeer naar de basisscholen op de Vronkenlaan als het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt profiteert daarvan.

Een knip in de Van Poelgeestlaan kan leiden tot andere verkeersstromen in de directe omgeving. We gaan er echter vanuit dat de gebiedsontsluitingswegen - onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg - het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Ook kijken we dan of een andere maatregel misschien beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maatregelen.

JOIN NR:
103297

Zienswijze:

Geachte Heer/Mevrouw,

Met deze mail wil ik bezwaar maken op Een knip voor autoverkeer op de Van Poelgeestlaan.

Als deze plannen door gaan hebben wij in de Heemraadlaan en dijkgravenlaan en de splinterlaan meer overlast van het autoverkeer en word de racebaan verlegt naar deze straten!

Deze straten zijn hier niet voor ingericht om zoveel verkeer aan te kunnen. Dit is wel gebleken toen de van Poelgeestlaan binnen een aantal jaren al 3 keer verbouwd is. Wij wonen in een kinderrijke beurt die graag buiten spelen. Met deze plannen die de gemeente Leiderdorp heeft verzonnen kunnen de kinderen dit helaas niet meer!

Ik ben jaren bezig geweest om de situatie te veranderen of aan te passen maar kreeg steeds nul op het rekest. Ik vind het wonderbaarlijk dat de gemeente Leiderdorp WEL aandacht heeft gehad voor het woongenot van de bewoners aan de van Poelgeestlaan? Volgens mij is de situatie al jaren zo en hebben de bewoners er bewust voor gekozen om aan deze weg te gaan wonen. Dit is hetzelfde als je onder de rook van Schiphol gaat wonen en dan gaan klagen over

geluidsoverlast door laag vliegende vliegtuigen. Ook het comfort van de ov-reizigers staat bij Leiderdorp hoog in het vaandel!! Eerst hoge drempels neer leggen en daarna die weer verlagen omdat de busmaatschappij er over had geklaagd. Maar aanpassingen om ervoor te zorgen dat de leerlingen van de scholen aan de Vrokenlaan veilig naar school te kunnen gaan is continu in de wind geslagen. En nu gaat de gemeente Leiderdorp die problemen verleggen naar de buurt erachter, wat ik onbegrijpelijk vind en zeer ondoordacht! Ik ga er van uit dat de gemeente Leiderdorp een ander alternatief gaat bedenken.

Helaas heeft de gemeente Leiderdorp zich weer niet aan de afspraken en belofte gehouden die met mij persoonlijk gemaakt zijn!! Dit vind ik zeer teleurstellend

met vriendelijke groet,

Reactie:

Uit uw zienswijze spreekt de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten. U vreest dat daar de overlast door sluipverkeer juist gaat toenemen.

We realiseren ons dat het aanbrengen

van een knip altijd zal leiden tot andere - vaak langere - routes voor het lokale autoverkeer. Dit nadeel voor de omwonenden wegen we af tegen de voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid en minder geluidsoverlast van langsrijdende auto's. Minder autoverkeer maakt de route ook aantrekkelijker voor de fiets. Zowel het fietsverkeer naar de basisscholen op de Vronkenlaan als het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt profiteert daarvan. Een knip in de Van Poelgeestlaan kan leiden tot andere verkeersstromen in de straten in de directe omgeving. We gaan er echter vanuit dat de gebiedsontsluitingswegen - onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg - het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Ook kijken we dan of een andere maatregel misschien beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maatregelen.

JOIN NR: 103298

Zienswijze:

Beste,

Na het lezen van het circulatieplan en dan met name de bedachte “knip” tussen de Vronkenlaan en de Van Poelgeestlaan wil ik bezwaar aantekenen omdat het naar mij idee onvoldoende bewezen is dat het sluipverkeer af zal nemen. Het sluipverkeer zal naar mijn idee blijven bestaan, maar dan door de Heemraadlaan, dijkgravenlaan en splinterlaan. Daarnaast zal er een flinke toename van verkeer komen in de Schoutenstraat en de schepenstraat vanwege de bereikbaarheid met de auto tussen winkelcentrum Santhorst en de Vogelwijk. Beide maatregelen zorgen er voor dat er een grote toename zal zijn in verkeer in een woonwijk waar veel fietsverkeer plaatsvindt en tevens veel spelende kinderen zijn.

Zonder extra maatregelen zal een situatie gecreëerd worden die vele malen gevaarlijker is voor langzaam rijdend verkeer dan in de huidige situatie is.

Mijn verzoek ik om onderzoek te doen naar het verplaatsen van het sluipverkeer, na te denken over andere, efficiëntere en aanvullende maatregelen.

Hoogachtend

Reactie:

Uit uw zienswijze spreekt de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten. U vreest dat er juist meer verkeer via die straten gaat rijden.

We realiseren ons dat het aanbrengen van een knip altijd zal leiden tot andere - vaak langere - routes voor het lokale autoverkeer. Dit nadeel voor de omwonenden wegen we af tegen de voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid en minder geluidsoverlast van langrijdende auto's. Minder autoverkeer maakt de route ook aantrekkelijker voor de fiets. Zowel het fietsverkeer naar de basisscholen op de Vronkenlaan als het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt profiteert daarvan.

Een knip in de Van Poelgeestlaan kan leiden tot andere verkeersstromen in de straten in de directe omgeving. We gaan er echter vanuit dat de gebiedsontsluitingswegen - onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg - het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom

gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Ook kijken we dan of een andere maatregel misschien beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maatregelen.

JOIN NR: 103301

Zienswijze:

*Geachte heer, mevrouw,
Met grote ontsteltenis hebben wij kennis genomen van het voorgenomen plan van de gemeente Leiderdorp om een 'knip' aan te brengen op de Van Poelgeestlaan, zoals vermeld in de Nota Circulatie van mei 2020. Bij dezen willen wij u onze visie hierop geven en u verzoeken het plan aan te passen.*

In bovengenoemde nota wordt het volgende gesteld: "Een knip voor autoverkeer op de Van Poelgeestlaan is de voorkeursvariant. Door de knip is er geen sluiptverkeer meer mogelijk en zal het verkeer gebruik maken van de gewenste route." Deze bewering is echter feitelijk onjuist, aangezien in dezelfde nota over deze wegaanpassing wordt aangegeven: "Daarmee is er voor autoverkeer geen verbinding meer van de Van Poelgeestlaan naar de Vronkenlaan, maar wel tussen de Vronkenlaan en de Heemraadlaan." Men heeft zodoende bij het opstellen van het plan over het hoofd gezien dat het probleem van het sluiptverkeer niet wordt opgelost, maar zal worden verplaatst van de Van Poelgeestlaan/Laan van Ouderzorg naar de Heemraadlaan (en nog altijd ook de Laan van Ouderzorg/Van der Valk Boumanweg). Hierbij moet zeker ook rekening worden gehouden met het feit

dat autoverkeer vanaf de Vronkenlaan dan winkelcentrum Santhorst alleen nog maar zou kunnen bereiken via de Heemraadlaan. Bovendien fungeert de Heemraadlaan op dit moment ook als sluiptroute, en dat wordt niet aangepakt in de plannen als genoemd in de nota, maar verergert er juist door. En ook de Splinterlaan zal extra worden belast met verkeer.

De Heemraadlaan is een zeer kinderrijke straat in de buurt van enkele basisscholen, met een speeltuintje, dat veelvuldig gebruikt wordt door de vele jonge kinderen die wonen in deze buurt. Kortom: veel jonge kinderen die voor het eerst zelfstandig deelnemen aan het verkeer op weg naar school of oversteken om naar de speeltuin te gaan. Op dit moment is er al veel (sluipt)verkeer dat door de Heemraadlaan rijdt (vaak met hoge snelheid) en wij vrezen dat het voorgenomen verkeerscirculatieplan de situatie gevaarlijker en hinderlijker zal maken voor alle buurtbewoners. En wellicht kunt u zich nog herinneren dat in het verleden een auto in volle vaart op een woning in de Heemraadlaan is ingereden, in de eerste bocht die het sluiptverkeer uit de richting Vronkenlaan in de Heemraadlaan tegenkomt. Wij verzoeken u met klem om u zich hier

opnieuw over te buigen en het plan zodanig aan te passen dat de Heemraadlaan niet extra wordt belast met (sluipt)verkeer, met alle hinderlijke gevolgen en gevaarlijke situaties van dien.

Reactie:

Uit uw zienswijze spreekt de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten. U vreest dat verkeer via die straten gaat rijden. We realiseren ons dat het aanbrengen van een knip altijd zal leiden tot andere - vaak langere - routes voor het lokale autoverkeer. Dit nadeel voor de omwonenden wegen we af tegen de voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid en minder geluidsoverlast van langrijdende auto's. Minder autoverkeer maakt de route ook aantrekkelijker voor de fiets. Zowel het fietsverkeer naar de basisscholen op de Vronkenlaan als het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt profiteert daarvan. Een knip in de Van Poelgeestlaan kan leiden tot andere verkeersstromen in de straten in de directe omgeving. We gaan er echter vanuit dat de gebiedsontsluitingswegen - onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg - het verkeersnetwerk dragen en de

wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Ook kijken we dan of een andere maatregel misschien beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maatregelen.

JOIN NR: 103303

Zienswijze:

Geachte,

Naar aanleiding van het circulatieplan het volgende:

Mijn kinderen zitten alle drie op de school naast de weg waarin mogelijk geknipt gaat worden.

De situatie van de bussen zorgt voor een algeheel probleem rond de school. Hierdoor is de weg diverse malen veranderd en is er alleen maar onveiliger op geworden.

Dit sluijverkeer wilt u nu door allemaal straten met nog veel meer kinderen heen leiden. Kortom u verplaatst een probleem en lost dit niet op.

Door onze straat de Heemraadlaan kom al een hoop verkeer dat elke dag vast staat. Vrachtwagens staan elke dag vast, omdat ze hier simpelweg niet door heen kunnen.

Als u de straat kent dan weet u dat er maar 1 auto door heen kan. Elke maand worden de palen uit de grond gereden. Dit is het diepste gedeelte van de woonwijk, waar al teveel verkeer met hoge snelheid door heen probeerd te rijden.

De oplossing zit in het bredere gedeelte naast de school. Dit moet in mijn beleving breder worden en verder van de huizen aan die kant geplaatst worden.

2 richtingen is dan mogelijk, maar gaat ten koste van een stuk sloot

U ontziet dan ook het probleem met de woningen daar met eventuele struiken er tussen om die bewoners nog beter van dienst te zijn.

Het probleem van verkeerde infrastructuur en volbouwen neemt u niet weg door verkeer te verplaatsen. Sterker nog dit maakt het onveiliger door veel meer straten is mijn mening.

Ik hoop dat u begrijpt dat de infrastructuur het probleem is aangezien er steeds meer woningen bij komen en niet het sluijverkeer zelf.

De oplossing is dan een bredere weg en aanpassen van het hele gebied rond de school. En ik zou graag mee willen denken hoe dat gebied veilig te krijgen en het verkeer vloeiender te laten doorstromen.

Reactie:

In uw zienswijze stelt u voor om de route Vronkenlaan-Van Poelgeestlaan te verbreden, zodat bussen, vrachtwagens en auto's makkelijker hun weg kunnen vinden. Ons doel is juist om de leefbaarheid van deze route te verbeteren en ongewenst verkeer te weren. Uw suggestie komt niet overeen met dit doel. Daarom kunnen we uw suggestie niet overnemen.

Daarnaast legt u in uw zienswijze een verband tussen de hoeveelheid auto's en de ontwikkeling van (nieuwe) woningen. Graag benadrukken we dat wij de relatie auto's-woningen goed in de gaten houden. Bij elke nieuwe ontwikkeling toetsen we of er ergens doorstromingsproblemen ontstaan. Zo voorkomen we dat het ontwikkelen van (nieuwe) woningen doorstromings- en leefbaarheidsproblemen geeft in naburige straten.

JOIN NR: 103305

Zienswijze:

Beste,

Hierbij maak ik bezwaar tegen de knip in de weg bij de Vronkenlaan/Heemraadlaan/ van Poelgeestlaan. De reden is omdat het niet oplossen van het probleem is maar het verplaatsen van het probleem.

En het verergeren van het probleem.

De weg door de Heemraadlaan is namelijk niet gemaakt voor zoveel verkeer.

Er kunnen geen twee auto's naast elkaar rijden

En er kan geen vrachtverkeer door de Heemraadlaan heen rijden. Hier hebben we al meerdere malen problemen mee gehad.

Mvg,

Reactie:

Uit uw zienswijze spreekt de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten. U vreest dat meer verkeer via die straten gaat rijden, terwijl die straten daar niet geschikt voor zijn.

We realiseren ons dat het aanbrengen van een knip altijd zal leiden tot andere - vaak langere - routes voor het (lokale) autoverkeer. Dit nadeel voor de

omwonenden wegen we af tegen de voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid en minder geluidsoverlast van langrijdende auto's. Minder autoverkeer maakt de route ook aantrekkelijker voor de fiets. Zowel het fietsverkeer naar de basisscholen op de Vronkenlaan als het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt profiteert daarvan.

Een knip in de Van Poelgeestlaan kan inderdaad leiden tot andere verkeersstromen in de directe omgeving. We gaan er echter vanuit dat de gebiedsontsluitingswegen - onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg - het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Ook kijken we dan of een andere maatregel misschien beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maatregelen.

JOIN NR:
103360

Zienswijze:

Geachte heer,
Naar aanleiding van het artikel in de Leidderdorper van 17 juni over de verkeersnota's heb ik de volgende opmerkingen. Misschien kunt u hier wat mee.

De knik in de Heinsiuslaan, die ter hoogte van het Staringpad moet komen baart mij zorgen.

Er ligt een zebra die de veilige verbinding is voor voetgangers die aar de brievenbus, Winkelhof, Huisartspraktijk, apotheek, en Santhorst willen gaan Ook is er veel autoverkeer richting winkelhof en niet te vergeten de stadsbussen.

Met en knik wordt het beslist voor niemand veilig.

Laat men eens kijken voor de kerstdagen!

Er staat dan op de Heinsiuslaan een lange rij auto's te wachten voor de ingang van de Winkelhof.

Naar mijn mening is een 30 km zone een betere oplossing, zonder obstakels.

Waarom op e Gallaslaan, Grotiuslaan, Vossiuslaan wel 30 km zone en niet op de Heinsiuslaan?

Hartelijkdank voor uw aandacht en moeite,
Vriendelijke groet,

Reactie:

Graag wijzen wij erop dat we in de nota Circulatie een knip voorstellen en geen knik. Het doel van de knip is om verkeer dat niet naar of uit de wijk komt via de Engelendaal te laten rijden. Zodat de route Voorhoflaan-Gallaslaan-Heinsiuslaan-Cor Gordijnsingel rustiger wordt.

JOIN NR: 103362

Zienswijze:

Geachte college,

Dank voor de gelegenheid te reageren op de conceptnota. Graag ga ik deze zienswijze op een aantal punten in, waarbij ik steeds refereer aan de pagina waarop het betreffende punt betrekking heeft.

Pagina 8, figuur 2: Verkeersintensiteiten. In de figuur zijn de wegen met de dikste markering de minst bereden wegen. Dit is contra intuïtief en maakt het moeilijk de figuur goed te begrijpen. Bovendien zijn er in de wijken veel wegen die - vermoedelijk - eveneens een laag gebruik hebben en toch geen markering hebben gekregen. Wellicht is het een idee om dit in de definitieve nota aan te passen?

Pagina 15, Knip Heinsiuslaan tegen sluipverkeer. "De knip komt tussen de twee ingangen van de parkeergarage van winkelcentrum Winkelhof in het verlengde van het Staringpad." Een knip lijkt mij geen slecht idee, maar ik heb grote vraagtekens bij de uitvoerbaarheid zonder aanvullende maatregelen. Het risico bestaat immers dat in de nieuwe situatie juist de parkeergarage als doorsteek wordt gebruikt, resulterend in negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid in de parkeergarage omdat mensen te hard

rijden en/of tegen het verkeer in. Ik zie niet goed hoe dit voorkomen kan komen zonder bijbehorende fysieke maatregelen in de garage. Dit is nu al te zien bij de zuidelijk ingang van de garage op de Heinsiuslaan, waar eerst zowel een in- als uitrit was maar sinds kort met behulp van een bord het uitrijden verboden is. De situatie nodigt uit om er alsnog uit te rijden omdat de fysieke situatie onveranderd is en op die manier duidelijke tijdwinst mogelijk is. Pagina 16, knip op de Spanjaardsbrug. Graag spreek ik mijn waardering en steun uit voor de voorgestelde knip. Ook voor mij is de Spanjaardsbrug dé logische route per fiets naar en van Leiden. Het is een plek die nu vaak niet heel (verkeers)veilig voelt.

Pagina 18-20, Functie en voorkeursinrichting wijkwegen. Voor mij wordt niet duidelijk wat precies het voordeel is van het introduceren van wijkwegen en hoe precies de wijkwegen er uit komen te zien. Een visuele illustratie zou hierbij behulpzaam kunnen zijn, wellicht kan die worden toegevoegd? Tevens vraag ik graag uw aandacht voor het fietscomfort bij de gekozen (afwijkende) verharding. Als we fietsverkeer willen bevorderen, kan het geen kwaad fietsen zo comfortabel aantrekkelijk te maken.

Pagina 22, inrichten Rietschans als gebiedsontsluitingsweg. Als regelmatige fietser op de Rietschans wil ik graag aandacht vragen voor de onveilige situatie op de Rietschans, met name tussen Touwbaan en Zijldijk. Fietzers hebben hier geen veilige eigen plek, terwijl er wel sprake is van een bocht in de weg, een afslag vrachtverkeer en (vaak) gehaaste automobilisten. Krijgen fietsers in de nieuwe situatie een veilige voorziening, en zo ja, welke? Pagina 22, 15 t/m 29 .Inrichten als wijkweg. Bij welke wegen wordt gekozen voor wijkweg 30 en bij welke voor wijkweg 50? Ik kijk uit naar uw reactie op van bovenstaande punten.

Reactie:

Dank voor uw suggesties voor de figuur in de nota Circulatie. Wij passen de figuur aan om de leesbaarheid te verbeteren. Dank ook voor uw steun voor de maatregel Fietspoort Spanjaardsbrug. Daarnaast spreekt u in uw zienswijze de verwachting uit dat een knip op de Heinsiuslaan tot een sluiproute door de parkeergarage zal leiden. Wij zijn ons zeker bewust van dit risico. Toch achten we de kans dat het gebeurt klein. Want een sluiproute door de parkeergarage levert aanzienlijk tijdsverlies op vergele-

ken met de route via de Engelendaal. In antwoord op uw vraag over de nieuwe categorie wijkwegen verwijzen we u graag naar de nota Circulatie. Daarin staan enkele foto's en een formele omschrijving van de eisen en ontwerpuitsgangspunten. De maximumsnelheid op wijkwegen is altijd 30km/uur, tenzij de wijkweg onderdeel is van een busroute of van de route van hulpdiensten. De routekaart van de hulpdiensten vindt u in de nota Circulatie, de busroutekaart in de nota Openbaar Vervoer.

U besluit uw zienswijze met de fietsveiligheid op de Rietschans, met name tussen de Touwbaan en de Zijldijk. In de gebiedsvisie Baanderij nemen we deze route mee. We zijn van plan om ook op dit deel van de Rietschans een fietspad te maken.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maatregelen.

JOIN NR:
103379

Zienswijze:

Beste heer/mevrouw,

Hierbij willen wij ons bezwaar kenbaar maken tegen het plan om een knip te plaatsen op de Van Poelgeestlaan waar deze overgaat op de Vronkenlaan. Dit is ter hoogte van de Heemraadlaan. Wij wonen zelf in de Heemraadlaan en voorzien het probleem dat al het verkeer bij deze knip via de Heemraadlaan zal gaan. Je kunt dan namelijk nog wel vanaf de Vronkenlaan, naar de Heemraadlaan en via de Dijkgravenlaan naar de van der Valk Boumanweg of de Van Poelgeestlaan. Dit is dus geen oplossing maar een verplaatsing van het verkeersprobleem. Ook zal het vrachtverkeer toenemen wat door de Heemraadlaan zal rijden. We zien nu al regelmatig dat vrachtwagens door de Heemraadlaan rijden en vervolgens vast komen te zitten in één van de vele smalle bochten in de straat. Paaltjes worden hierbij ook omver gereden. Daarnaast ervaren wij nu al trillingen in onze woning als er zwaar verkeer door de straat rijdt. Bij toename van zwaar verkeer kan dit tot schade leiden aan de woning in de toekomst. Al met al is het een verplaatsing van het verkeersprobleem en tekenen wij hierbij ons bezwaar aan.

Ik ontvang graag een bevestiging van het ontvangen van deze e-mail en dat het is doorgestuurd naar de juiste afdeling/persoon.

Alvast bedankt!

Reactie:

Uit uw zienswijze spreekt de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten. U vreest dat meer verkeer via die straten gaat rijden, terwijl die straten daar niet geschikt voor zijn.

We realiseren ons dat het aanbrengen van een knip altijd zal leiden tot andere - vaak langere - routes voor het (lokale) autoverkeer. Dit nadeel voor de omwonenden wegen we af tegen de voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid en minder geluidsoverlast van langrijdende auto's. Minder autoverkeer maakt de route ook aantrekkelijker voor de fiets. Zowel het fietsverkeer naar de basisscholen op de Vronkenlaan als het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt profiteert daarvan.

Een knip in de Van Poelgeestlaan kan inderdaad leiden tot andere verkeersstromen in de directe omgeving. We gaan er echter vanuit dat de gebiedsontsluitingswegen - onder andere de

Engelendaal en de Persant Snoepweg - het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Ook kijken we dan of een andere maatregel misschien beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maatregelen.

JOIN NR: 103394

Zienswijze:

Geachte,
Naar aanleiding van ontwerpnota's mobiliteitsvisie van de gemeente Leiderdorp, gepubliceerd op 27 mei 2020, maak ik hierbij gebruik om, als belanghebbende, mijn zienswijze kenbaar te maken over (onderdelen van) de Nota Circulatie die hier onderdeel van is. In de, in deze nota, gepresenteerde 'Opgaven en beleidsrichtlijnen'(hfdst.3) geeft de gemeente aan te streven naar minder gebiedsvreemd verkeer op de routes door de wijken. Dit wil men bereiken door, daar waar nodig, 'knips' aan te leggen die doorgaand autoverkeer ('sluipverkeer') moeten voorkomen. Eén van de knelpunten in deelgebied Noordwest die hierbij wordt genoemd betreft sluipverkeer dat via de Van der Valk Boumanweg-Laan van Ouderzorg-Van Poelgeestlaan-Vronkenlaan (en verder via Van der Marckstraat-Touwbaan-Rietschans) tracht verkeerslichten op het Engelendaal en congestie op de Persant Snoepweg te vermijden. Dat de gemeente dit probleem erkend wordt door omwonenden en ouders van de, aan die route, schoolgaande kinderen zeer gewaardeerd. De nota lezende ben ik echter tot de conclusie gekomen dat de gemeente een aantal aspecten over het hoofd heeft gezien e/of onvoldoen-

de erkend. Ik zal ze hieronder nader toelichten.

1) De voorgestelde 'knip', waarbij de Van Poelgeestlaan ter hoogte van de Heemraadlaan in beide richtingen wordt afgesloten voor autoverkeer, zal niet leiden tot een sturing richting de gewenste route (Engelendaal en Persant Snoepweg), maar tot een verschuiving van het 'sluipverkeer' door de Heemraadlaan. Komende vanaf de Spanjaardsbrug is het mogelijk om, via de Van der Valk Boumanweg-Laan van Ouderzorg-Splinterlaan-Dijkgravenlaan-Heemraadlaan, deze 'knip' makkelijk te vermijden aangezien men dan op deze manier uitkomst bij de Vronkenlaan. Eventuele aanvullende 'knips' die onderzocht worden bij onvoldoende effect van de voorkeursvariant nemen daarbij misschien wel het probleem weg voor verkeer dat via Vronkenlaan-Touwbaan-Rietschans verder sluipt, maar bied geen belemmering voor de hierboven aangegeven sluiproute via Splinterlaan-Dijkgravenlaan-Heemraadlaan.

2) De gevolgen voor het busverkeer, bij afsluiting van de Van Poelgeestlaan worden niet nader genoemd. Bij een vergelijkbare maatregel (de 'knip' op de Heinsiuslaan) wordt er nadrukkelijk op gewezen dat deze geen gevolgen heeft voor bussen (en fietsverkeer). Hoe dat

bij de 'knip' op de Van Poelgeestlaan zal zijn blijft onvermeld.

Ik zie in de gehele nota geen aanknopingspunten die mij het vermoeden geven dat bij het kiezen van de voorkeursvariant voor de 'knip' op de Van Poelgeestlaan de effecten op de verschuiving van sluipverkeer noch op de OV diensten zijn meegenomen in de geplande besluitvorming en vertrouwen erop dat de gemeente in zijn verdere ontwikkeling van de mobiliteitsvisie terdege rekening zal houden met deze scenario's. Ik ben te aller tijde bereid om mijn zienswijze mondeling toe te lichten. Hoogachten,

Reactie:

Uit uw zienswijze spreekt de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten. U vreest dat meer verkeer via die straten gaat rijden, terwijl die straten daar niet geschikt voor zijn.

We realiseren ons dat het aanbrengen van een knip altijd zal leiden tot andere - vaak langere - routes voor het (lokale) autoverkeer. Dit nadeel voor de omwonenden wegen we af tegen de voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid en minder geluidsoverlast van langs-

rijdende auto's. Minder autoverkeer maakt de route ook aantrekkelijker voor de fiets. Zowel het fietsverkeer naar de basisscholen op de Vronkenlaan als het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt profiteert daarvan.

Een knip in de Van Poelgeestlaan kan inderdaad leiden tot andere verkeersstromen in de directe omgeving. We gaan er echter vanuit dat de gebiedsontsluitingswegen - onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg - het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Ook kijken we dan of een andere maatregel misschien beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen. Bij alle knippen is het uitgangspunt dat fietsers en bussen er altijd langs kunnen en derhalve geen hinder ervan ondervinden.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maatregelen.

JOIN NR: 103395

Zienswijze:

Geacht College van Burgemeester en Wethouders van Leiderdorp, Ondergetekende stuurt u hierbij namens XXX onze zienswijze op uw Circulatie-nota en Nota Langzaam Verkeer. In deze zienswijze pleiten wij voor de volgende maatregelen:

- 1. Verplaatsen van de voorgenomen knip in de Van Poelgeestlaan naar de hoek Van Poelgeestlaan – Van der Marckstraat om zo aanzienlijk nieuw sluipverkeer te voorkomen.*
- 2. Indien een knip in de Van Poelgeestlaan teveel bezwaren, problemen en kosten met zich meebrengt, het aanbrenge van een knip in de Van der Marckstraat ter hoogte van de Lijnbaan. Dit zal de Van Poelgeestlaan flink ontlasten met naar schatting zo'n 3000 voertuigen per etmaal en biedt daarmee goedkope een oplossing voor een groot aantal problemen.*
- 3. Het prioriteit geven een het inrichten van de Van der Marckstraat als een doorfietsroute.*

*De nood is hoog
Het Actieteam Vogelwijk Leiderdorp Auto-mild (VLAM) strijdt al 12 jaar om het sluipverkeer door woonwijk de Vogelwijk van Leiderdorp te verminderen en zo de*

leefbaarheid van de woonwijk te verbeteren. Wij zijn verheugd dat het college in haar mobiliteitsvisie ervoor kiest om gebiedsvreemd autoverkeer te gaan weren. Wij vinden het zeer belangrijk dat bij de verkeersafwikkeling fietser en voetganger voorop worden gezet. Langzaam verkeer en openbaar vervoer krijgen dus prioriteit. We zijn blij dat er nu een Nota Circulatie ligt die dit concreet maakt.

De nood is hoog. Volgens DTV consultants is 44% van het autoverkeer in de Vogelwijk en Zijkwartier sluipverkeer. Dat betreft 7281 auto's per dag. De Vronkenlaan is daarbij een belangrijke route. 31% van het verkeer dat vanaf de Engelendaal binnenkomt is sluipverkeer en de andere kant op is 19% sluipverkeer. De Van der Marckstraat is ook een knelpunt en dit zal erger worden als de Spanjaardsbrug wordt afgesloten. Een meting van DTV consultants gaf een stijging aan van 36% tot 3207 voertuigen per etmaal toen de Spanjaardsbrug in november 2018 tijdelijk was afgesloten. Door de grote hoeveelheid sluipverkeer ervaren fietsers en voetgangers de wegen als onveilig en komt de leefkwaliteit van de bewoners in gedrang. Het College erkent de sluipverkeerproblematiek in de Nota Circulatie maar bespreekt alleen het sluipverkeer van

zuid naar noord (zie pagina 16). De andere kant op is het probleem echter even groot. Zo blijkt uit het kentekenonderzoek van DTV Consultants dat het sluipverkeer in de Van der Marckstraat beide kanten ongeveer even groot is en meet het bureau ook nog een stijging van Noord naar Zuid van 327 voertuigen per etmaal bij afgesloten Spanjaardsbrug.

De te nemen maatregelen luisterennauw Rigoureuze maatregelen in dit gebied zijn dus noodzakelijk. Het sluiten van de bypass vanaf de Willem de Zwijgerlaan is een goed begin. Daarnaast stelt het college het aanbrenge van een 'knip' voor en dat lijkt een mooie oplossing. Echter, de duivel zit in de details en een juiste keuze van de locatie van de voorgestelde knip is belangrijk om te voorkomen dat er nieuwe sluiproutes ontstaan. De Nota Circulatie stelt een knip voor in de Van Poelgeestlaan ter hoogte van de Heemraadlaan. Het gevolg kan zijn dat de circa 8000 auto's die nu over de Van Poelgeestlaan rijden zich gaan wurmen door de Heemraad-laan, Dijkgravenlaan en de Splinterlaan. Een ander gevaar is dat verkeer de route Van der Marckstraat – Sternstraat – Albatrosstraat gaat gebruiken als 'keercirkel', bijvoorbeeld na het wegbrenge van kinderen naar de Leeuwerik (zie figuur 1). Sowieso is

het probleem van keren bij een knip een probleem waar de Nota geen oplossing voor biedt.

Figuur 1: het huidige plan 8000

Met behulp van verkeersmodellering doet u nader onderzoek of de verkeersvariant afdoende is (blz. 17). Indien de knip op de Van Poelgeestlaan volgens de modellen onvoldoende effect of ongewenste effecten blijkt te hebben, dan worden één of meer alternatieve en/of aanvullende knips onderzocht. Dat zijn knips op de volgende locaties: 1) op de Van der Marckstraat bij de aansluiting met de Vronkenlaan, 2) op de Vronkenlaan tussen de Van der Marckstraat en de Van Poelgeestlaan, 3) op de hoek van de Van der Marckstraat en de Pinksterbloem, en 4) op de Lijnbaan. We bespreken kort de voor- en nadelen van deze varianten.

Figuur 2: extra knip Van der Marckstraat 3207

Variant 1 heeft als voordeel dat de keerlus wordt voorkomen maar ook als nadeel dat de 3207 auto's per etmaal door de Van der Marckstraat gewoon hun weg gaan vervolgen via de nog veel smallere Sternstraat en Albatrosstraat. 5

Figuur 3: verplaatsen van de knip Variant 2 verplaatst de knip naar de hoek bij de Van der Marckstraat. Dit heeft als voordeel dat sluipverkeer door de Heemraadlaan niet langer mogelijk is. Ook is de Noord – Zuid route over zowel de Vronkenlaan als de Van der Marckstraat niet langer beschikbaar. Wel is er nog steeds het keerlus probleem. Nadeel is dat de doorstroming ook voor lokaal verkeer geblokkeerd is waardoor sommigen grote omwegen moeten maken om bijvoorbeeld bij winkels te komen.

Variant 3 betreft een extra knip in de Van der Marckstraat ter hoogte van de Pinksterbloem (zie figuur 4). Deze variant lost noch het sluipverkeer door de Heemraadlaan noch het probleem van de keerlus op maar kan wel voorkomen dat het verkeer in variant 2 dat sluipt vanuit de Rietschans door het Zijkwartier gaat rijden. 6

Figuur 4: extra knip Van der Marckstraat - Pinksterbloem

8000
Variant 4 betreft een knip op de Lijnbaan. Ons is helemaal niet duidelijk wat daarmee wordt bedoeld. Een knip in de Baanderij op de Lijnbaan tussen de Van der Marckstraat en de Vezelbaan lijkt ons zeer onwenselijk omdat daarmee

de verkeercirculatie over de Baanderij wordt doorbroken.

Maar mogelijk wordt bedoeld een knip in de Van der Marckstraat ter hoogte van de Lijnbaan. Dit wordt door Actieteam VLAM al 12 jaar bepleit (zie figuur 5). In aanvulling op het plan van het College zal een knip in de Van der Marckstraat op deze plek fors schelen in het te verwachte aantal auto's door de Heemraadlaan, gegeven het feit dat er in november 2018 zo'n 3207 auto's door de Van der Marckstraat reden waarvan een groot deel zijn oorsprong vindt of zijn weg vervolgt via de Van Poelgeestlaan. Dit zijn zoveel voertuigen dat deze variant ook kan worden overwogen in plaats van een knip in de Van Poelgeestlaan. Deze oplossing is vele malen goedkoper omdat er nauwelijks aanpassingen aan de weg noodzakelijk zijn en zal toch een forse ontlasting van de Van Poelgeestlaan betekenen. 7

Figuur 5: knip Van der Marckstraat - Lijnbaan

Doorfietsroutes
Op blz. 12 van de Nota Circulatie staat dat de utilitaire voetgangersroutes en de doorfietsroutes de hoogste prioriteit krijgen. De gemeente houdt die altijd op het gewenste kwaliteitsniveau, ook als dat afwijken van het werk met werk prin-

cipe betekent. Dit is van belang voor de Van der Marckstraat die blijkens maatregel 10 wordt ingericht als doorfietsroute om fietsers meer ruimte te geven.

Uit de Nota Langzaam Verkeer valt op te maken dat doorfietsroutes (primaire routes) gericht zijn op langere verplaatsingen en ook aansluiten op het routenetwerk van de regio. Deze routes zijn het meest royaal en optimaal ingericht voor fietsers vanwege de verbindende (regionale) functie. Inmiddels zijn er al fietspaden op de doorfietsroutes verbreed en voorzien van meer comfortabele verharding.

Bij het vervolmaken van het fietsnetwerk - dus zonder ontbrekende schakels daarin - wordt volgens de nota prioriteit gegeven aan o.a. doorfietsroutes. De Van der Marckstraat wordt gekenschetst als een doorfietsroute, maar pas als zodanig ingericht zodra er werk met werk kan worden gecombineerd (zie maatregel 10). Het kan niet de bedoeling zijn dit op de lange baan te schuiven. Wij adviseren daarom deze herinrichting meteen bij de uitvoering van de Nota ter hand te nemen.

Met vriendelijke groeten,

Reactie:

Dank voor uw uitgebreide zienswijze. Wij begrijpen dat u zich al jaren sterk

maakt voor de leefbaarheid in de Vogelwijk. Wij zijn blij dat u de uitgangspunten van de nota Circulatie onderschrijft. Bij de uitwerking plaatst u echter nog vraagtekens. Uit uw zienswijze spreekt de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten. En in ieder geval geen oplossing biedt voor het sluipverkeer door de wijk. Een knip in de Van Poelgeestlaan kan inderdaad leiden tot andere verkeersstromen in de directe omgeving. We gaan er echter vanuit dat de gebiedsontsluitingswegen - onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg - het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Ook kijken we dan of een andere maatregel misschien beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen. Uw zienswijze nemen we graag mee in de verdere uitwerking.

U noemt ook knippen op andere locaties, onder andere in de Van der Marckstraat. In de definitieve nota's

nemen we straks ook de uitwerking van de Gebiedsvisie Baanderij mee. In deze gebiedsvisie hebben we verkeerskundige keuzes gemaakt die tegemoetkomen aan uw zienswijze en de verkeersuitwisseling tussen De Baanderij en de Vronkenlaan tegengaan. De doorfietsroute over de Van der Marckstraat heeft prioriteit, maar is wel afhankelijk van de besluitvorming en uitvoering van de Baanderij. Deze maatregel zal daarin worden meegenomen.

JOIN NR: 103405

Zienswijze:

Naar aanleiding van ontwerpnota's mobiliteitsvisie van de gemeente Leiderdorp, gepubliceerd op 27 mei 2020, maak ik hierbij gebruik om, als belanghebbende, mijn zienswijze kenbaar te maken over (onderdelen van) de Nota Circulatie die hier onderdeel van is.

In de, in deze nota, gepresenteerde 'Opgaven en beleidsrichtlijnen' (hfdst.3) geeft de gemeente aan te streven naar minder gebiedsvreemd verkeer op de routes door de wijken. Dit wil men bereiken door, daar waar nodig, "knips" aan te leggen die doorgaand autoverkeer ('sluipverkeer') moeten voorkomen. Eén van de knelpunten in deelgebied Noordwest die hierbij wordt genoemd betreft sluipverkeer dat via de Van der Valk Boumanweg-Laan van Ouderzorg-Van Poelgeestlaan-Vronkenlaan (en verder via Van der Marckstraat-Touwbaan-Rietschans) tracht verkeerslichten op het Engelendaal en congestie op de Persant Snoepweg te verwijderen. Dat de gemeente dit probleem erkend wordt door omwonenden en ouders van de, aan die route, schoolgaande kinderen zeer gewaardeerd. De nota lezende ben ik echter tot de conclusie gekomen dat de gemeente een aantal aspecten over het hoofd heeft gezien en/of onvoldoen-

de erkend. Ik zal ze hieronder nader toelichten.

1) De voorgestelde 'knip', waarbij de Van Poelgeestlaan ter hoogte van de Heemraadlaan in beide richtingen wordt afgesloten voor autoverkeer, zal niet leiden tot een sturing richting de gewenste route (Engelendaal en Persant Snoepweg), maar tot een verschuiving van het 'sluipverkeer' door de Heemraadlaan. Komende vanaf de Spanjaardsbrug is het mogelijk om, via de Van der Valk Boumanweg-Laan van Ouderzorg-Splinterlaan-Dijkgravenlaan-Heemraadlaan, deze 'knip' makkelijk te vermijden aangezien men dan op deze manier uitkomt bij de Vronkenlaan. Eventuele aanvullende 'knips' die onderzocht worden bij onvoldoende effect van de verkeersvariant nemen daarbij misschien wel het probleem weg voor verkeer dat via Vronkenlaan-Touwbaan-Rietschans verder sluipt, maar bied geen belemmering voor de hierboven aangegeven sluiproute via Splinterlaan-Dijkgravenlaan-Heemraadlaan.

2) De gevolgen voor het busverkeer, bij afsluiting van de Van Poelgeestlaan worden niet nader genoemd. Bij een vergelijkbare maatregel (de 'knip' op de Heinsiuslaan) wordt er nadrukkelijk op gewezen dat deze geen gevolgen heeft

voor bussen (en fietsverkeer). Hoe dat bij de 'knip' op de Van Poelgeestlaan zal zijn blijft onvermeld.

Lk zie in de gehele nota geen aanknopingspunten die mij het vermoeden geven dat bij het kiezen van de verkeersvariant voor de 'knip' op de Van Poelgeestlaan de effecten op verschuiving van sluipverkeer noch op de OV diensten zijn meegenomen in de geplande besluitvorming en vertrouw erop dat de gemeente in zijn verdere ontwikkeling van de mobiliteitsvisie terdege rekening zal houden met deze scenario's. Ik ben te aller tijde bereid om mijn zienswijze mondeling toe te lichten. Hoogachtend,

Reactie:

Uit uw zienswijze spreekt de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten. U vreest dat de knip zal leiden tot een verschuiving van het sluipverkeer.

We realiseren ons dat het aanbrengen van een knip altijd zal leiden tot andere - vaak langere - routes voor het (lokale) autoverkeer. Dit nadeel voor de omwonenden wegen we af tegen de voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid en minder geluidsoverlast van langs-

rijdende auto's. Minder autoverkeer maakt de route ook aantrekkelijker voor de fiets. Zowel het fietsverkeer naar de basisscholen op de Vronkenlaan als het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt profiteert daarvan.

Een knip in de Van Poelgeestlaan kan inderdaad leiden tot andere verkeersstromen in de directe omgeving. We gaan er echter vanuit dat de gebiedsontsluitingswegen - onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg - het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Ook kijken we dan of een andere maatregel misschien beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen. Graag benadrukken we dat de voorgestelde knippen alleen effect hebben op het autoverkeer. Busroutes en langzaam verkeer ondervinden geen hinder van de knippen.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in de verdere uitwerking.

JOIN NR: 103419

Zienswijze:

*Geacht College,
Namens de Dijkgravenlaan XX, tekenen wij bezwaar aan tegen bovengenoemd plan en wel met betrekking tot specifiek het volgende.*

De knip op de Van Poelgeestlaan ter hoogte van de Heemraadlaan.

Gronden hiervoor:

De gehele wijk, met speeltuin en veel spelende kinderen, wordt hierdoor een sluiproute voor verkeer komende vanaf de Engelendaal, de Van der Marckstraat, de Van der Valk Boumanweg, Splinterlaan, de Laan van Ouderenzorg en vanaf de Van Poelgeestlaan (vanaf de Laan van Ouderenzorg).

Dit wordt thans al ervaren bij de periode waarop de Spanjaardsburg en de Leiderdorpsebrug waren afgesloten; als ook wanneer er file staat op de A4, en er dus file is op de Persant Snoepweg en dus ook file op de Van der Valk Boumanweg.

Thans wordt al ervaren dat vrachtverkeer (ondanks dat het verboden is) door onze wijk tracht te denderen, terwijl de bochten niet haalbaar zijn voor vrachtverkeer en er zich soms zeer gevaarlijke situaties voordoen voor voetgangers en fietsers. De Gaarmeesterstraat is thans ook al een gevaarlijk punt omdat het

overzicht daar ver te zoeken is.

Tevens zal bij een 'onverhoopte' doorgang van dit kortzichtige en niet veilige besluit, door de ernstige overlast, de extra sluiproute (die overigens thans al bestaat, op het moment dat de A4 vast staat, de Persant Snoepweg, én de Van Poelgeestlaan dus ook) en de gevaarlijke verkeerssituatie, er waardevermindering ontstaan voor onze woning, waarvoor u thans en om redenen van formele aard, reeds middels dit schrijven aansprakelijk zal worden gehouden.

Uw reactie tegemoet ziend.

Reactie:

Uit uw zienswijze spreekt de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten. U vreest dat het sluijperverkeer in die straten gaat toenemen.

We realiseren ons dat het aanbrengen van een knip altijd zal leiden tot andere - vaak langere - routes voor het (lokale) autoverkeer. Dit nadeel voor de omwonenden wegen we af tegen de voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid en minder geluidsoverlast van langrijdende auto's. Minder autoverkeer maakt de route ook aantrekkelijker voor de fiets. Zowel het fietsverkeer naar de

basisscholen op de Vronkenlaan als het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt profiteert daarvan.

Een knip in de Van Poelgeestlaan kan inderdaad leiden tot andere verkeersstromen in de directe omgeving. We gaan er echter vanuit dat de gebiedsontsluitingswegen - onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg - het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Ook kijken we dan of een andere maatregel misschien beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in de verdere uitwerking.

JOIN NR: 103457

Zienswijze:

Beste lezer,

Wij willen reageren op het nieuwe circulatieplan van de gemeente.

Wij begrijpen dat er een voorkeur is voor een knip in de Van Poelgeestlaan.

Wij zijn erg bang dat het sluipverkeer zich dan verplaatst naar de Splinterlaan, Dijkgravenlaan, Heemraadlaan om zo op de Vronkenlaan te komen en andersom.

Nu is het al een probleem om de wijk uit te gaan via de Heemraadlaan naar de Vronkenlaan. Je kunt daar elkaar niet passeren en uitwijken gaat meestal ook niet omdat aan beide zijden auto's geparkeerd staan. Hoe is deze sluiproute dan te voorkomen?

Als de knip op de Vronkenlaan tussen de Van de Marckstraat en de Heemraadlaan komt, betekent dit voor ons dat wij 1,5 km. om moeten rijden door woonwijken om bij de Engelendaal te komen of richting Leiden te gaan.

Wij waarderen het plan om zoveel mogelijk sluipverkeer te weren en niet-bestemmingsverkeer op de juiste wegen te krijgen, maar hopen dat u ook oog heeft voor de situatie van de bewoners. Verder constateren we nu regelmatig dat vrachtverkeer wat geen bestemmingsverkeer is, door de wijk rijdt. Het verbodsbord wordt regelmatig over het

hoofd gezien, net als de 30km borden.

Handhaving is erg belangrijk.

Met vriendelijke groeten,

Reactie:

Wat fijn dat u ons beleid om sluipverkeer te weren ondersteunt. Bij de uitwerking plaatst u echter nog vraagtekens. Uit uw zienswijze spreekt de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten. U vreest dat sluipverkeer zich naar deze straten gaat verplaatsen. Ook stelt u dat dit tot langere routes voor autoverkeer gaat leiden.

We realiseren ons dat het aanbrengen van een knip altijd zal leiden tot andere - vaak langere - routes voor het (lokale) autoverkeer. Dit nadeel voor de omwonenden wegen we af tegen de voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid en minder geluidsoverlast van langrijdende auto's. Minder autoverkeer maakt de route ook aantrekkelijker voor de fiets. Zowel het fietsverkeer naar de basisscholen op de Vronkenlaan als het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt profiteert daarvan.

Een knip in de Van Poelgeestlaan kan inderdaad leiden tot andere verkeersstromen in de directe omgeving. We

gaan er echter vanuit dat de gebiedsontsluitingswegen - onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg - het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Ook kijken we dan of een andere maatregel misschien beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in de verdere uitwerking.

JOIN NR: 103459

Zienswijze:

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij dien ik een zienswijze in ten aanzien van de nota verkeersbeleid. Graag zou ik de aandacht van de gemeente Leiderdorp willen vragen voor de volgende punten: Deelnota langzaam verkeer De route voor wandelaars van het Zijkwartier naar de Boterhuispolder loopt voor een groot deel langs de Baanderij. Daar is geen voetpad. Wandelaars lopen dus op het voetpad. Is het niet mogelijk om de Zijldijk zo in te richten dat er helemaal een voetpad is aan de waterkant of langs het fietspad? Vanaf 't Dobbertje tot het begin van de Boterhuispolder ontbreekt een stuk wandelpad van nog geen honderd meter. Het laatste stuk lopen wandelaars dus op de weg, terwijl de auto's hard rijden. Zou dat wandelpad aangevuld kunnen worden? Het pad langs de Dwarswetering is deels fietspad en deels wandelpad. Is het niet mogelijk om hier een volledig 'gemengd' pad van te maken voor wandelaars en fietsers? Naar aanleiding van de Nota circulatie vraag ik aandacht voor de onderstaande twee punten: De fietsroute van de scholen aan de Vronkenlaan naar het Zijkwartier is een van de hoofd fietsroutes door Leiderdorp. Het kruispunt op

de hoek van de Van der Marckstraat en de Touwbaan is erg onoverzichtelijk. Is het mogelijk om van die hoek ook in het straatbeeld een doorgaande fietsroute te maken, zodat de fietsers op dat kruispunt voorrang hebben op auto's? Wordt er bij het maken van een 'knip' in de Van Poelgeestlaan en het tot tweerichtingsverkeer maken van de Droststraat ook gedacht aan de gevolgen voor extra sluipverkeer door de Splinterlaan en het Zijkwartier?

Met vriendelijke groet,

Reactie:

Dank voor uw zienswijze op de langzaam verkeersroutes langs De Baanderij. In de definitieve nota's nemen we ook de Gebiedsvisie Baanderij mee. In deze gebiedsvisie hebben we verkeerskundige keuzes gemaakt die aan uw zienswijze tegemoetkomen. Hierin wordt onder meer de kruising Van der Marckstraat en Touwbaan gewijzigd.

Daarnaast spreekt uit uw zienswijze de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten. U vreest dat de maatregel daar voor extra sluipverkeer gaat zorgen.

We realiseren ons dat het aanbrengen van een knip altijd zal leiden tot an-

dere - vaak langere - routes voor het (lokale) autoverkeer. Dit nadeel voor de omwonenden wegen we af tegen de voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid en minder geluidsoverlast van langrijdende auto's. Minder autoverkeer maakt de route ook aantrekkelijker voor de fiets. Zowel het fietsverkeer naar de basisscholen op de Vronkenlaan als het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt profiteert daarvan.

Een knip in de Van Poelgeestlaan kan inderdaad leiden tot andere verkeersstromen in de directe omgeving. We gaan er echter vanuit dat de gebiedsontsluitingswegen - onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg - het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Ook kijken we dan of een andere maatregel misschien beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in de verdere uitwerking.

JOIN NR:
103475

Zienswijze:

Geachte heer, mevrouw,
Ik teken bezwaar aan tegen het plan "knip Poelgeestlaan tegen sluijverkeer" zoals genoemd in de Nota Circulatie (mei 2020, https://www.leiderdorp.nl/inwoner/nieuws/ontwerpnatas_mobiliteitsvisie). Ik heb een kopie van deze Nota Circulatie bijgevoegd.
Hoofstuk 4.2 van de Nota Circulatie richt zich op het sluijverkeer op het traject Van der Valk Bouwmanweg, Laan van Ouderzorg, Poelgeestlaan en Vronkenlaan. Het bijbehorende plan "knip Poelgeestlaan tegen sluijverkeer" beschrijft een knip op de Poelgeestlaan ter hoogte van Heemraadlaan, voor al het autoverkeer.

Bijzonder hiearaan is dat de vronkenlaan en Heemraadlaan wel verbonden blijven. Mijn bezwaar is dat nog onvoldoende maatregelen zijn getroffen om te zorgen dat het verkeer de knip omzeilt via de naastgelegen woonwijk. Hierbij bedoel ik overigens al het verkeer, en niet alleen het huidige sluijverkeer. Al het verkeer dat van de Vronkenlaan naar de Van der Valk Bouwmanweg wil, kan naar mijn mening eenvoudig twee alternatieve routes volgen:

- 1) via de Heemraadlaan en Dijkgravenlaan,
- 2) via de Heemraadlaan, Dijkgravenlaan,

Splinterlaan en de Laan van Ouderzorg. Het omgekeerde geldt voor het verkeer in de tegenovergestelde richting.

Het ontwijken van de knip via de twee bovengenoemde alternatieven is aantrekkelijk omdat:

- 1) Beide alternatieve routes niet significant langer zijn dan de door de knip afgesloten route.
- 2) Er op zowel de Poelgeestlaan, Laan van Ouderzorg, Heemraadlaan, Dijkgravenlaan en Splinterlaan al een gelijkwaardige snelheidsbeperking geldt van 30 km/u.
- 3) De 'gewenste' route die het verkeer volgens de Nota Circulatie dan wel zou moeten volgen beduidend langer is.
- 4) De recent geplaatste wegversmalingen op de Poelgeestlaan hierdoor worden vermeden.
- 5) Het drukke kruispunt van de Poelgeestlaan en Laan van Ouderzorg wordt vermeden.

De Nota Circulatie benoemt bovendien zelf dat er ondanks het afwaarderen van wegen tot erftoegangswegen nog steeds sluijverkeer optreedt. Hierdoor heb ik weinig vertrouwen dat het verkeer de alternatieve routes door de woonwijk zal ontzien.

Ik verzoek u een besluit over "knip Poelgeestlaan tegen sluijverkeer" uit te stellen totdat u een beslissing op mijn

bezwaarschrift heeft genomen.
Hoogachtend,

Reactie:

Uit uw zienswijze spreekt de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten. U vreest dat het (sluij)verkeer in die straten gaat toenemen.

We realiseren ons dat het aanbrengen van een knip altijd zal leiden tot andere - vaak langere - routes voor het (lokale) autoverkeer. Dit nadeel voor de omwonenden wegen we af tegen de voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid en minder geluidsoverlast van langrijdende auto's. Minder autoverkeer maakt de route ook aantrekkelijker voor de fiets. Zowel het fietsverkeer naar de basisscholen op de Vronkenlaan als het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt profiteert daarvan.

Een knip in de Van Poelgeestlaan kan inderdaad leiden tot andere verkeersstromen in de directe omgeving. We gaan er echter vanuit dat de gebiedsontsluitingswegen - onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg - het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken

neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Ook kijken we dan of een andere maatregel misschien beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in de verdere uitwerking.

JOIN NR: 103479

Zienswijze:

*Geacht College,
Namens de Dijkgravenlaan XX teken wij bezwaar aan tegen bovengenoemd plan wij bezwaar aan én wel met betrekking tot specifiek het volgende.*

De knip op de Van Poelgeestlaan ter hoogte van de Heemraadlaan Gronden hiervoor:

De gehele wijk, met speeltuin en veel spelende kinderen, wordt hierdoor een sluiproute voor verkeer komende vanaf de Engelendaal, de Van der Marckstraat, de Van der Valk Boumanweg, Splinterlaan, de Laan van Ouderenzorg en vanaf de Van Poelgeestlaan (vanaf de Laan van Ouderenzorg.

Dit wordt thans al ervaren bij de periode waarop de Spanjaardsburg en de Leiderdorpsebrug waren afgesloten; als ook wanneer er file staat op de A4, en er dus file is op de Persant Snoepweg en dus ook file op de Van der Valk Boumanweg.

Thans wordt al ervaren dat vrachtverkeer (ondanks dat het verboden is) door onze wijk tracht te denderen, terwijl de bochten niet haalbaar zijn voor vrachtverkeer en er zich soms zeer gevaarlijke situaties voordoen voor voetgangers en fietsers. De Gaarmeesterstraat is thans ook al een gevaarlijk punt omdat het overzicht daar ver te zoeken is.

Tevens zal bij een 'onverhoopte' doorgang van dit kortzichtige en niet veilige besluit, door de ernstige overlast, de extra sluiproute (die overigens thans al bestaat, op het moment dat de A4 vast staat, de Persant Snoepweg, én de Van Poelgeestlaan dus ook) en de gevaarlijke verkeerssituatie, er waardevermindering ontstaan voor onze woning, waarvoor u thans en om redenen van formele aard, reeds middels dit schrijven aansprakelijk zal worden gehouden.

Uw reactie tegemoet ziend.

Reactie:

Uit uw zienswijze spreekt de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten. U vreest dat het (sluip)verkeer in die straten gaat toenemen. Wat tot gevaarlijke situaties kan leiden.

We realiseren ons dat het aanbrengen van een knip altijd zal leiden tot andere - vaak langere - routes voor het (lokale) autoverkeer. Dit nadeel voor de omwonenden wegen we af tegen de voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid en minder geluidsoverlast van langrijdende auto's. Minder autoverkeer maakt de route ook aantrekkelijker voor de fiets. Zowel het fietsverkeer naar de

basisscholen op de Vronkenlaan als het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt profiteert daarvan.

Een knip in de Van Poelgeestlaan kan inderdaad leiden tot andere verkeersstromen in de directe omgeving. We gaan er echter vanuit dat de gebiedsontsluitingswegen - onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg - het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Ook kijken we dan of een andere maatregel misschien beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in de verdere uitwerking.

JOIN NR:
103535

Zienswijze:

Aan de Burgemeester en wethouders van Leiderdorp,

Toen ik 42 jaar geleden kwam wonen op de Achthovenerweg, was dit een smalle rivierdijk met klinkers, omzoomd door populieren en was er nauwelijks verkeer. Van oudsher is de Achthovenerweg een niet al te stabiele dijk, op een ondergrond van klei en zand. Deze weg is echter niet meer te herkennen: het is een erg drukke verkeersweg geworden waar gedurende de hele dag zwaar vrachtverkeer overheen dendert. Denk aan betonmixers van BCK, vrachtwagens met een gewicht tot 50.000 kilo en zwaar landbouwverkeer die met een hoge snelheid, zonder kenteken en zonder veiligheidsvoorzieningen voorbij rijden. Dit alles geeft veel geluidsoverlast, maar ook trillingen die schade aan ons huis en aan dat van anderen veroorzaken. We moeten regelmatig scheuren in het stucwerk repareren, ook de buitenkant van ons huis vertoont scheuren. Daarnaast wordt de Achthovenerweg vooral tijdens de spits als slui-proute gebruikt voor verkeer dat de N11 of de route via Zoeterwoude-Rijndijk mijdt. Behalve de hierboven geschetste vermindering van het woonplezier is de Achthovenerweg door het zware

en drukke verkeer ronduit onveilig voor fietsers en voetgangers geworden.

Aangezien de Achthovenerweg voor een klein deel (ongeveer 500 meter) door een woonwijk binnen de bebouwde kom loopt, verzoek ik u vriendelijk om op dit (korte) traject snelheidsremmende maatregelen aan te brengen waardoor ook voetgangers en fietsers veilig gebruik van dit gedeelte van de weg kunnen maken. Diezelfde weg met dezelfde ont-sluitende functie loopt door Koudekerk en daar zijn wel snelheidsremmende maatregelen getroffen.

Toen Vliko vanaf 1982 zich aan de Achthovenerweg vestigde hebben bewoners, door verhuizingen in wisselende samenstellingen, geprotesteerd tegen het steeds zwaarder wordend verkeer. Er zijn veel beloftes gedaan, er zouden verkeersremmende middelen komen, er is geld voor asfaltering gereserveerd geweest, maar steeds was er een reden om deze maatregelen uit te stellen. Inmiddels is de kwaliteit van het asfalt over de hele Achthovenerweg (zo'n 3000 meter) van dien aard dat heras-faltering noodzakelijk lijkt. Ons gaat het over de ongeveer 500 meter waar onze huizen staan en waar we de veiligheid van voetgangers en fietsers gewaar-

borgd willen hebben. Nu met de in-spraak bij het Mobiliteitsplan 2020 is er weer een kans voor de gemeente.

Met vriendelijke groet,

Reactie:

Uw zienswijze gaat over het gedeelte van de Achthovenerweg binnen de bebouwde kom. Voor dat deel vraagt u om snelheidsremmende maatregelen. De nota's gaan echter niet over uitvoeringsmaatregelen voor specifieke locaties. Snelheidsremmers zijn onderdeel van een apart project, waarbij we ook de bewoners betrekken. Overigens benadrukken we graag dat op dit deel van de Achthovenerweg de enige flitscamera in Leiderdorp staat die snelheidsovertredingen registreert.

De Achthovenerweg is de primaire route naar het bedrijventerrein Achthoven en een route richting Koudekerk aan de Rijn en Alphen aan den Rijn. Omdat de weg deze functies en een flitscamera heeft, wijzigen we de huidige categorisering niet.

JOIN NR:
103555

Zienswijze:

Geacht college van burgemeester en wethouders van Leiderdorp, Middels deze brief teken ik bezwaar aan tegen de voorkeursmaatregel Knip Van Poelgeestlaan tegen sluipverkeer zoals is beschreven in de concept Nota Circulatie (hierna: Nota). Deze Nota is in de college vergadering van L9 mei j.l. vastgesteld en vormt een onderdeel van de mobiliteitsvisie die 27 mei ter inzage is gelegd.

In de Nota zijn de knelpunten ten aanzien van de verkeersdoorstroming beschreven (zie pagina 9).

Daarin is gevisualiseerd dat er een slui-proute is vanaf de Engelendaal, over de Vronkenlaan, de van Poelgeestlaan en de Laan van Ouderenzorg naar de Van der Valk Bouwmanweg. Als bewoner op de Schepenstraat is dit een herkenbaar beeld. In de Nota wordt gerefereerd dat de huidige getroffen maatregelen op de van Poelgeestlaan (zie pagina L4) onvol-doende effect hebben. Ook dat is een herkenbare conclusie.

De voorkeursvariant (zie pagina 17) stelt een knip voor op de van Poelgeestlaan, waarbij de verbinding tussen de Vron-kenlaan en de Heemraadlaan open blijft. Op deze variant teken ik bezwaar aan. Door de verbinding met de Heemraad-laan open te houden wordt een nieuwe

sluiproute gecreëerd via de Heemraad-laan. Verkeer dat richting de Santhorst wil rijden kan via de Schoutenstraat en de Schepenstraat rijden. Het verkeer dat richting de Van der Valk Bouwan-weg wil, kan via de Dijkgravenlaan en de Splinterlaan rijden. In afstand is dat nauwelijks omrijden, maar wel dwars door de woonwijk. Doordat verkeer nauwelijks hoeft om te rijden door de nieuwe knip en het feit dat de eerder getroffen maatregelen geen effect heb-ben, zie ik geen voordeel in de knip en ontstaat er een nadeel in de kinderrijke woonwijk. De Heemraadlaan, Schouten-straat, Schepenstraat en Dijkgravenlaan zijn mijns inziens niet geschikt om veel verkeer in 2 richtingen af te handelen zonder onveilige situaties te creëren. In de alternatieve opties (zie pagina L7, middelste kolom, eerste alinea) is de optie 2: een knip op de Vronkenlaan tus-sen de Van der Marckstraat en de Van Poelgeestlaan is in mijn ogen de meest kansrijke optie. De sluiproute die dan ontstaat via de Pinksterbloem is dusda-nig langer, dat het oninteressant wordt om die route te nemen.

Mocht het wenselijk zijn, dan ben ik uiteraard bereid om mijn bezwaar toe te lichten.

Hoogachtend,

Reactie:

Uit uw zienswijze spreekt de verwach-ting dat een knip in de Van Poelgeest-laan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten. U vreest dat het (sluip)verkeer in die straten gaat toenemen. Wat tot onveilige situaties kan leiden.

We realiseren ons dat het aanbrengen van een knip altijd zal leiden tot an-dere - vaak langere - routes voor het (lokale) autoverkeer. Dit nadeel voor de omwonenden wegen we af tegen de voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid en minder geluidsoverlast van langs-rijdende auto's. Minder autoverkeer maakt de route ook aantrekkelijker voor de fiets. Zowel het fietsverkeer naar de basisscholen op de Vronkenlaan als het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt profiteert daarvan.

Een knip in de Van Poelgeestlaan kan inderdaad leiden tot andere verkeers-stromen in de directe omgeving. We gaan er echter vanuit dat de gebieds-ontsluitingswegen - onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg - het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet leiden tot (significante) verslechtering in

de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Ook kijken we dan of een andere maatregel misschien beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in de verdere uitwerking.

JOIN NR:
103556

Zienswijze:

*Geacht College,
Namens de Dijkgraventaan XX, tekenen wij bezwaar aan tegen bovengenoemd plan en wel met betrekking tot specifiek het volgende. De knip op de Van Poelgeestlaan ter hoogte van de Heemraadlaan.*

Gronden hiervoor:

De gehele wijk, met speeltuin en veel spelende kinderen, wordt hierdoor een sluiproute voor verkeer komende vanaf de Engelendaal, de Van der Marckstraat, de Van der Valk Boumanweg, Splinterlaan, de Laan van Ouderenzorg en vanaf de Van Poelgeestlaan (vanaf de Laan van Ouderenzorg.

Dit wordt thans al ervaren bij de periode waarop de Spanjaardsburg en de Leiderdorpsebrug waren afgesloten; als ook wanneer er file staat op de A4, en er dus file is op de Persant Snoepweg en dus ook file op de Van der Valk Boumanweg.

Thans wordt al ervaren dat vrachtverkeer (ondanks dat het verboden is) door onze wijk tracht te denderen, terwijl de bochten niet haalbaar zijn voor vrachtverkeer en er zich soms zeer gevaarlijke situaties voordoen voor voetgangers en fietsers. De Gaarmeesterstraat is thans ook al een gevaarlijk punt omdat het overzicht daar ver te zoeken is.

Tevens zal bij een 'onverhoopte' doorgang van dit kortzichtige en niet veilige besluit, door de ernstige overlast, de extra sluiproute (die overigens thans al bestaat, op het moment dat de A4 vast staat, de Persant Snoepweg, én de Van Poelgeestlaan dus ook) en de gevaarlijke verkeerssituatie, er waardevermindering ontstaan voor onze woning, waarvoor u thans en om redenen van formele aard, reeds middels dit schrijven aansprakelijk zal worden gehouden.

Uw reactie tegemoet ziend.

Hoogachtend,

Reactie:

Uit uw zienswijze spreekt de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten. U vreest dat het (sluip)verkeer in die straten gaat toenemen. Wat tot gevaarlijke situaties kan leiden.

We realiseren ons dat het aanbrengen van een knip altijd zal leiden tot andere - vaak langere - routes voor het (lokale) autoverkeer. Dit nadeel voor de omwonenden wegen we af tegen de voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid en minder geluidsoverlast van langrijdende auto's. Minder autoverkeer maakt de route ook aantrekkelijker voor

de fiets. Zowel het fietsverkeer naar de basisscholen op de Vronkenlaan als het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt profiteert daarvan.

Een knip in de Van Poelgeestlaan kan inderdaad leiden tot andere verkeersstromen in de directe omgeving. We gaan er echter vanuit dat de gebiedsontsluitingswegen - onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg - het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Ook kijken we dan of een andere maatregel misschien beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in de verdere uitwerking.

JOIN NR: 103586

Zienswijze:

Beste heer / mevrouw, Graag dien ik bij deze een zienswijze in op de Concept-nota Verkeerscirculatie. Graag ontvang ik een bevestiging van goede ontvangst. Op hoofdlijnen onderschrijf ik het circulatieplan en de gestelde uitgangspunten. Echter, op 1 punt dreigt het plan de plank mis te slaan. In het plan staat dat om sluijverkeer op de route Vd Valk Boumaweg – Laan van Ouderzorg – Van Poelgeestlaan – Vd Marckstraat – Touwbaan – Rietschans te voorkomen wordt er een knip voor het autoverkeer aangebracht op de V Poelgeestlaan waar deze overgaat in de Vronkenlaan. Zelfs hiermee zou ik het eens kunnen zijn, want dit zou ook een oplossing kunnen bieden voor het vele verkeer dat mede door de wegversmallingen en het daarmee gepaard gaande ongewenste gedrag om te versnellen en niet uit te kijken voor overstekende kinderen, behalve op twee punten: er staat dat er wel autoverkeer mogelijk blijft tussen de Vronkenlaan en de Heemraadlaan. Door deze mogelijkheid te behouden wordt het mogelijk om ofwel via Splinterlaan, Dijkgravenlaan, Heemraadlaan naar de Vronkenlaan te blijven rijden. Een route die in de praktijk in veel gevallen sneller zal zijn dan Persant Snoepweg – Engelendaal. Dit leidt tot echt sluijverkeer, namelijk stroomverkeer via erftoegangs-

wegen.

Er wordt gesproken over ‘sluijverkeer’, terwijl het merendeel geen sluijverkeer is. Voor een inwoners van bijvoorbeeld Schoutenstraat zoals ikzelf, is de route via de vd Marckstraat naar Baanderij verreweg de kortste, of via de Vronkenlaan naar de Engelendaal verreweg de kortste, en zou het pas sluijverkeer zijn als ik de lange routes buitenom neem. Het zomaar aanbrengen van een knip leidt daarom tot veel omrijkilometers met alle negatieve gevolgen van dien.

Op basis van beide bovenstaande constateringen, zou ik dan ook voorstellen de knip te plaatsen op de huidige locatie van de bussluis in de bocht Vronkenlaan – Van Poelgeestlaan, in combinatie met een vrijstelling (obv kentekencamera? of tag?) voor omwonenden van binnen een bepaalde straal van deze knip, zelf denk ik aan 200-300 meter. Hopende dat u mijn voorstel mee in overweging wilt nemen, Met vriendelijke groet,

Reactie:

Wat fijn dat u onze uitgangspunten onderschrijft. Alleen de uitwerking ziet u liever anders. Uit uw zienswijze spreekt de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten. U vreest dat het (sluij)verkeer in die straten gaat

toenemen. Ook stelt u dat de knip gaat leiden tot langere routes voor het lokale autoverkeer. We realiseren ons dat het aanbrengen van een knip altijd zal leiden tot andere - vaak langere - routes voor het (lokale) autoverkeer. Dit nadeel voor de omwonenden wegen we af tegen de voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid en minder geluidsoverlast van langsrijdende auto's. Minder autoverkeer maakt de route ook aantrekkelijker voor de fiets. Zowel het fietsverkeer naar de basisscholen op de Vronkenlaan als het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt profiteert daarvan. Een knip in de Van Poelgeestlaan kan inderdaad leiden tot andere verkeersstromen in de directe omgeving. We gaan er echter vanuit dat de gebiedsontsluitingswegen - onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg - het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Ook kijken we dan of een andere maatregel misschien beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen. Wij nemen uw zienswijze graag mee in de verdere uitwerking.

JOIN NR:
103605

Zienswijze:

Beste college van bestuur van de gemeente,

We maken ons ernstige zorgen over het sluijverkeer wat door onze straat zal gaan (Schoutenstraat), wanneer de voorgenomen wegblokkade zal zijn tussen op de van Poelgeestlaan, tussen de Schoutenstraat en de Heemraadlaan. Het is ons inziens overduidelijk dat een wegblokkade op deze locatie ertoe zal leiden dat het sluijverkeer blijft bestaan, maar nu door een smallere en aan beide zijde van huizen voorziene woonstraat met veel kinderen zal gaan (Schoutenstraat & Heemraadlaan).

Graag denken we mee en hebben we een suggestie. Want dat er iets moet veranderen en tegengaan van het sluijverkeer is zeer belangrijk. De automobilisten rijden ontzettend hard op de van poelgeestlaan en missen het zebra-pad bij de Schoutenstraat (richting brug scholen), omdat zij vooral bezig zijn om zo snel mogelijk langs de wegversmalling te gaan (voor dat de tegenligger dit doet). Dit brengt ontzettend gevaarlijke situaties met zich mee, omdat hun blik niet is gericht op overstekers. Maar 10 meter verder, op wie het eerste er langs kan. De wegversmallers op de van

poelgeestlaan die niet lang geleden zijn aangebracht, hebben, naar ons idee, de weg alleen maar gevaarlijker gemaakt. Wij durven onze kinderen niet alleen naar school te laten gaan, vanwege deze oversteekplaats naast de wegversmalling (en vanwege het sluijverkeer). Vaak moeten wij onze stap/pas inhouden als we op de zebra lopen en er nog snel een auto gas geeft (zelfs als je met een kinderwagen loopt). Wij zien nu al dat wanneer de leiderdorpse brug open heeft gestaan of file op de A4 tijdens de spits, wanneer het verkeer vast staat op de van de Valk boumanweg en laan van Ouderenzorg, dat 'het sluijverkeer' ongeduldig, asociaal weggedrag laat zien en veel te hard door de Schoutenstraat, Schepenstraat en Heemraadlaan rijdt via de Splinterlaan hun verdere bestemming proberen te bereiken.

We zijn heel blij dat de gemeente de mogelijkheid onderzoekt om dit sluijverkeer tegen te gaan. Dit juichen we toe. We maken ons zorgen om het huidige plan wat ons ter oren is gekomen.

Wij zijn voorstander van auto-luw maken door een knip. Maar dan moet deze knip op de juiste plek worden aangebracht, zodat verkeer richting Santhorst echt

wordt ontmoedigd (van Engelendaan - Vronkenlaan - laan van ouderen zorg - van der Valk Boumanlaan. Dat zal in deze woonwijk, met twee grote scholen en veel overstekende kinderen het straatbeeld veel veiliger maken. De knip is naar ons idee juist gesitueerd tegenover de orangerie / van der marckstraat / vronkenlaan, waar de wegversmalling aangebracht is. Dan is er geen verkeer meer mogelijk naar de heemraadlaan / schoutenstraat etc.

Daarnaast is het goed om handhaving van de snelheid toe te passen, door een trajectcontrole. Als er één flitspaal wordt neergezet, houden mensen zich alleen op dat punt aan de snelheid, dus er moet meer handhaving komen. Automobilisten rijden hier geen 30 (30 is nog te hard naar ons idee) en dat is zeer gevaarlijk. En meer aandacht aan de zebra door een stoplicht, zodat alle kinderen (van twee scholen, bso etc) veilig kunnen oversteken.

We hopen dat u alle suggesties mee wilt nemen en tot een veilig besluit komt waardoor ons woonplezier wordt vergroot in plaats van onder druk komt te staan met het huidige plan.

We hopen dat wij, als bewoners, die te

maken krijgen met een grote aanpassing in het verkeersbeeld, op de hoogte worden gehouden van de stand van zaken en het voorgenomen plan,

Alvast hartelijk bedankt,

Reactie:

Wat fijn dat u ons uitgangspunt om sluipverkeer tegen te gaan ondersteunt. Alleen de uitwerking ziet u liever anders. Uit uw zienswijze spreekt de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten. U vreest dat het (sluip)verkeer in die straten gaat toenemen.

We realiseren ons dat het aanbrengen van een knip altijd zal leiden tot andere - vaak langere - routes voor het (lokale) autoverkeer. Dit nadeel voor de omwonenden wegen we af tegen de voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid en minder geluidsoverlast van langrijdende auto's. Minder autoverkeer maakt de route ook aantrekkelijker voor de fiets. Zowel het fietsverkeer naar de basisscholen op de Vronkenlaan als het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt profiteert daarvan.

Een knip in de Van Poelgeestlaan kan inderdaad leiden tot andere verkeers-

stromen in de directe omgeving. We gaan er echter vanuit dat de gebiedsontsluitingswegen - onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg - het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Ook kijken we dan of een andere maatregel misschien beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in de verdere uitwerking.

JOIN NR:
103614

Zienswijze:

Beste wethouder en verkeersmedewerkers,

Wij wonen aan de Rosenberg in Leiderdorp. Dit is een rustige weg in een 30 km/u zone. Echter tijdens de avondspits als er file op de A4 staat dan wordt onze straat (en de omliggende straten) gebruikt als sluiproute. Er staat zelfs files in de straat met verkeerschaos tot gevolg. Dit lijkt me totaal niet passend bij een woonstraat. Nu las ik in het beleid dat jullie tegen sluiproutes zijn. Daarom zou ook de Voorhoflaan, Heinsiuslaan en Poelgeestlaan worden afgesloten. Hebben jullie ook nagedacht over sluiproutes zoals die in onze straat?

Overigens hebben we met de overige bewoners van de straat alvast een oplossing gedacht. Afgelopen jaar waren er werkzaamheden bij de Brittenstein. Hierbij werd de parallel rijbaan aan de vd Valkboumanweg afgesloten voor de aanleg van een warmteleiding. Voor ons en de straten om ons heen een verademing. Geen sluihverkeer meer en de kinderen konden weer veilig op straat spelen.

Dus ik wil u graag voorstellen om de parallelweg t.h.v. Brittenstein permanent

af te sluiten. Dit maakt ook gelijk het gevaarlijke kruispunt Tollenearsingel-vd Valkboumanweg een stuk veiliger doordat er minder verkeer rijdt. Een win-win situatie dus. Dit sluit tevens perfect aan bij jullie eigen beleid. Ik ga er dan ook vanuit dat ik dit terug zie in de definitieve versie van de uitvoeringsnota.

Reactie:

In uw zienswijze stelt u voor om de parallelweg aan de Van der Valk Boumanweg ter hoogte van de Brittenstein af te sluiten. Zo wilt u sluihverkeer in de woonwijk door files op de A4 voorkomen. Graag informeren wij u dat Rijkswaterstaat een procedure is gestart om de A4 bij Leiderdorp te verbreden. Zodat de filegevoeligheid daar afneemt. Wij vertrouwen erop dat daarmee ook het sluihverkeer door Leiderdorp afneemt.

Wij nemen uw zienswijze mee in de verdere uitwerking.

JOIN NR: 103635

Zienswijze:

Zienswijze conceptnota Langzaam Verkeer 1 juli 2020

Op 19 mei 2020 is de conceptnota Langzaam Verkeer als conceptbeleid vastgesteld. In deze conceptnota wordt het Heelblaadjespad aangeduid als een ontbrekende schakel in het doorfietsroutenetwerk in de wijk Voorhof tussen de Gallaslaan en de Persant Snoepweg.

Door de inrichting als 'voetpad waar fietsen is toegestaan' met een groot aantal zijpaden voldoet het pad als lokale fietsroute. In de bijlage staat de argumentatie zoals deze is aangedragen tijdens het Politiek Forum van 18 november 2019, om deze in het verleden bewust gekozen inrichting niet te veranderen.

Inde conceptnota ontbreekt de argumentatie om het Heelblaadjespad in te richten als doorfietsroute. In geen enkel stuk (Mobiliteitsvisie, Fietsnota 2016-2020, Zwartboek Mobiliteit van D'66, Opbrengstnotitie Mobiliteitsweek, etc.) wordt bovendien gesteld dat er een ontbrekende schakel is in het doorfietsroutenetwerk in de Voorhof en dat het Heelblaadjespad dit moet invullen.

Het Heelblaadjespad verbindt de Gal-

laslaan met de Persant Snoepweg. De huidige doorfietsroute die de Gallaslaan met de Persant Snoepweg verbindt loopt langs de Engelendaal. Indien er behoefte is aan een aanvullende doorfietsroute dan zijn er betere alternatieven dan het Heelblaadjespad.

Welke wegen kunnen ontbrekende schakel in het doorfietsroutenetwerk tussen de Gallaslaan en de Persant Snoepweg vervullen?

1. Het fietspad tussen de Bloemerbrug en de Persant Snoepweg.

Dit fietspad wordt in de conceptnota aangeduid als lokale fietsroute. Deze route wordt echter nu al als recreatieve route én doorfietsroute gebruikt. Het verlichte fietspad is al voorzien van de bijbehorende bewegwijzering en heeft geen enkel kruising waar gestopt moet worden voor andere verkeersdeelnemers. Dé voorkeurskenmerken van een doorfietsroute. De gemeten fietsstroom in figuur 4 van de conceptnota op deze route geeft de populariteit van dit fietspad weer.

2. De Voorhoflaan.

In de Fietsnota 2016-2020 en de Mobiliteitsvisie is de Voorhoflaan in zijn geheel opgenomen als lokale fietsroute. Dit sluit aan bij de gemeten fietsstromen op dit traject. In figuur 4 van de con-

ceptnota ontbreekt het eerste deel van de Voorhoflaan als lokale fietsroute. Dit stuk vormt met De Florijn een directe verbinding met de Winkelhof voor fietsers komende uit de wijk Voorhof. In het circulatieplan wordt de Voorhoflaan aangeduid als wijkweg en is daardoor zeer goed te combineren met een doorfietsroute. Op deze route is er op 1 punt sprake van een kruising met ander verkeer. In het geval dat er een knip in de Voorhoflaan wordt aan gebracht om sluipverkeer tegen te gaan kan werk met werk worden gecombineerd waarmee dit een financieel-economisch interessante oplossing kan zijn.

Samenvattend is mijn aanbeveling:

Neem de Voorhoflaan en het fietspad tussen de Bloemerbrug en de Persant Snoepweg op in het doorfietsroutenetwerk.

Beide routes worden in de conceptnota Langzaam Verkeer niet als doorfietsroute getypeerd. Op basis van de bestaande fietsstromen en het aantal kruispunten scoren beide route aanzienlijk beter dan het Heelblaadjespad. Het Heelblaadjespad scoort zeer laag door het gelijktijdige gebruik van het pad en de omgeving door een grote diversiteit aan kwetsbare gebruikers zoals spelende, lopende en fietsende (school)kinderen. Bovendien is

het pad onderdeel van de EHS wat de mogelijkheid tot aanpassing beperkt.

Tekstvoorstel

Oude tekst

4. Ontbrekende schakel Heelblaadjespad

Het Heelblaadjespad is op dit moment een gedeeld fiets- en voetpad. Tegeeljk is het een doorfietsroute, maar die is niet als zodanig ingericht. In het netwerk van de doorfietsroutes is het pad dus een ontbrekende schakel. Er wordt onderzocht hoe de beschikbare ruimte op het Heelblaadjespad het best kan worden gebruikt. Daarbij wordt rekening gehouden met de voorkeurskenmerken voor een doorfietspad.

Nieuwe tekst

4. Ontbrekende schakel doorfietsroute Voorhof

Het is wenselijk om een doorfietsroute tussen de Gallaslaan en Persant Snoepweg te realiseren. Hiervoor zullen de Voorhoflaan en het fietspad tussen de Bloemerbrug en de Persant Snoepweg worden ingericht. Daarbij wordt rekening gehouden met de voorkeurskenmerken voor een doorfietspad.

Deze aanpassing doet recht aan het op 29 juni 2020 ingediende grote aantal

handtekeningen tegen het inrichten van het Heelblaadjespad als doorfietsroute.

Bijlage: Spreektekst 18 november 2019
Politiek Forum Mobiliteitsvisie
Geachte Forum

In de beleidsvisie wordt een “nieuwe lokale fietsroute” aangegeven. De locatie wordt niet in de tekst genoemd maar wordt door goed kijken alleen in de figuren zichtbaar. Het gaat mij om het Heelblaadjespad, een voetpad waar fietsen is toegestaan, omvormen tot een lokale fietsroute. De mededeling dat het fietsroutenetwerk de komende jaren versneld compleet wordt gemaakt is voor mij de aanleiding om hier te spreken. De visie verbaast mij. De huidige situatie is in het verleden heel bewust gecreëerd om de veiligheid van alle gebruikers te borgen en in de laatste fietsnota wordt het Heelblaadjespad helemaal niet als fietsknelpunt genoemd. Voor de snelle rijders met haast zijn de twee bestaande alternatieve fietsroutes hoogstens maar 400 meter langer.

Voor wie het pad niet kent:

Het Heelblaadjespad is een uniek gebied in Leiderdorp, een groen pad waar vele gebruikers in goede harmonie gebruik van maken. Voetgangers en

fietsers die naar huis gaan of onderweg zijn van en naar de scholen, kinderen die al dan niet met hun ouders op weg zijn naar school, hondenbezitters, mensen in rolstoelen, spelende kinderen, hardlopers en wandelaars die van dit unieke pad genieten. Er worden zelfs excursies gehouden door en voor bewoners over het groen en de vogels. Al met al een grote diversiteit aan gebruikers maar door de status van het pad en de snelheidsbeperkende maatregelen een prima situatie. De bewoners zijn niet gekend in de visie die nu voorligt waar expliciet het Heelblaadjespad wordt aangepast.

Wat is nu eigenlijk de visie op dit bijzondere stukje van Leiderdorp.

Het voetpad omvormen tot fietspad?

De snelheid remmende maatregelen weghalen waardoor de huidige gebruikers gevaar lopend oor snel rijdende fietsers?

Verbreden van de voetgangersbruggetjes om het verkeer te scheiden?

Hiermee onbedoeld ruim baan geven aan brommers, speed-pedelecs, elektrische fietsen en scooters.

Vervolgens bij de 11 zijpaden van het Heelblaadjespad hekken plaatsen om de veiligheid van voetgangers weer terug te brengen?

Of de situatie laten zoals zij nu is: een voetpad waar fietsen is toegestaan. Als ik op een fietspad rij dan rij ik door, op een voetpad rij ik voorzichtig.

Het pad heeft op twee plaatsen snelheidsbeperkende hekken. Hoe zijn die er gekomen.

Na een ongeluk tussen een brommer en een kind zijn de hekken geplaatst. De kleuter van 6 jaar oud brak bij het ongeluk zijn bovenbeen en de brommer reed door. De kleuter verbleef weken in het ziekenhuis. Het volledige verhaal kunt u lezen in het historisch archief van het Leidsch Dagblad.

Met deze kennis verzoek ik u daarom de figuren in het visie document aan te passen en het Heelblaadjespad niet om te vormen tot een fietspad.

Reactie:

In de nota Langzaam Verkeer staat dat er behoefte is aan een fietsverbinding ter hoogte van het Heelblaadjepad. Dit maken we op uit het huidige gebruik van het Heelblaadjepad. Graag benadrukken we dat ons uitgangspunt is dat de functie van het Heelblaadjepad als (gedeeld) voetpad in ieder geval behouden blijft. Voordat we een definitief plan maken, onderzoeken we de volgende mogelijkheden:

- Het Heelblaadjepad behouden zoals het nu is (een voetpad waar fietsen is toegestaan).
- Een fietspad naast het voetpad aanleggen.
- In de nabijheid van het Heelblaadjepad een alternatieve fietsverbinding aanleggen.

Ook uw suggestie om de Voorhoflaan aan te wijzen als doorfietsroute nemen we in onze afweging mee.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in de afweging van de definitieve maatregelen.

JOIN NR: 103643

Zienswijze:

Geachte mevrouw, heer,

Op pagina 16 van de conceptnota Circulatie staat het plan om een knip aan te brengen in de van Poelgeestlaan, zodat er tussen Vronkenlaan en de van Poelgeestlaan geen autoverkeer meer mogelijk is. Dat lijkt me geen goed idee.

Gronden van het bezwaar:

(1) Automobilisten die van de Vronkenlaan naar de van Poelgeestlaan willen (of vice versa) zullen niet omrijden over de Persant Snoepweg en de Engelendaal (het idee achter deze Circulativenota). Nee, het sluipverkeer zal zich een weg gaan banen door de Heemraadlaan, de Schoutenstraat en de Dijkgravenlaan. Dit zijn straatjes die absoluut niet geschikt zijn om grote hoeveelheden verkeer te verwerken. Deze staatjes kunnen op veel plaatsen niet eens tweerichtingsverkeer aan, maar men zal dat wel gaan proberen. Omrijden kost namelijk veel meer tijd.

(2) Het is een jonge wijk met veel spelende kinderen. Er zijn ook scholen vlakbij. Overstekende kinderen zijn weerloos tegen de automobilisten die een paar minuten sneller thuis willen zijn.

(3) De kruising Heemraadlaan – Gaar-

meesterstraat zal nog gevaarlijker worden. Wij hebben uitzicht op deze kruising en we zien meerdere malen per dag dat verkeer uit de Gaarmeesterstraat geen voorrang krijgt van verkeer dat uit de Vronkenlaan komt en recht door wil op de Heemraadlaan.

Het uitzicht wordt belemmerd door een heg rond het appartementencomplex. En men rijdt vaak veel te hard. Door die knip in de van Poelgeestlaan zal het verkeer uit de Vronkenlaan (waar men 50 km/u mag) meer de neiging hebben om hard rechtdoor te rijden om vervolgens bij en kruising te komen waar 30 km/u al te snel is. Dit is vragen om ongelukken.

Wie ergens tegen is moet alternatieven aandragen. Ik wijs u dan ook graag op het volgende alternatief.

(1) Verleidt het sluipverkeer om meer gebruik te maken van stroomwegen zoals Engelendaal en Persant Snoepweg door een groene golf in te stellen en eventueel een hogere maximumsnelheid. Vervang de kruisingen door rotondes, zoals bij persant Snoeplaan en Voorhoflaan.

(2) Ontmoedig sluipverkeer door de wijken door een maximum snelheid van 30 km/u in te stellen en daar ook op te handhaven door middel van flitspalen. Véél flitspalen. Dremfels of die hinder-

nisbaan op zoals nu op de van Poelgeestlaan kunnen dan verdwijnen.

Ik wil graag teruggebeld worden om mijn bezwaren en alternatieven mondeling toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Reactie:

Uit uw zienswijze spreekt de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten. U vreest dat het (sluip)verkeer in die straten gaat toenemen. Terwijl die straten daar niet geschikt voor zijn. Zo kunnen onveilige situaties ontstaan.

We realiseren ons dat het aanbrengen van een knip altijd zal leiden tot andere - vaak langere - routes voor het (lokale) autoverkeer. Dit nadeel voor de omwonenden wegen we af tegen de voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid en minder geluidsoverlast van langrijdende auto's. Minder autoverkeer maakt de route ook aantrekkelijker voor de fiets. Zowel het fietsverkeer naar de basisscholen op de Vronkenlaan als het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt profiteert daarvan.

Een knip in de Van Poelgeestlaan kan inderdaad leiden tot andere verkeersstromen in de directe omgeving. We gaan er echter vanuit dat de gebiedsontsluitingswegen - onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg - het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet

leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Ook kijken we dan of een andere maatregel misschien beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maatregelen.

JOIN NR: 103646

Zienswijze:

Geachte heer/dame,

Hierbij maak ik bezwaar tegen het nieuw circulatieplan.

Zoals in dit plan staat, wordt er een knip in het autoverkeer aangebracht om sluijverkeer op de route Van der Valk Boumanweg, Laan van Ouderzorg, Van Poelgeestlaan, Van der Marckstraat, touwbaan, Rietschans te voorkomen. Hiermee stopt de verbinding tussen Van Poelgeestlaan en de Vronkenlaan, maar niet die tussen de Vronkenlaan en de Heemraadlaan. Het sluijverkeer wordt dus verplaatst, niet voorkomen. De woonwijk waar de Heemraadlaan deel van uitmaakt is geen doorgaande weg. Het autoverkeer beperkt zich tot bestemmingsverkeer van de wonenden in de wijk. Overeenkomstig uw uitgangspunten van een woonwijk is er nauwelijks verkeer waardoor kinderen buiten kunnen spelen. Dit gaat niet samen met de door u voorgestelde knip.

Kortom, graag een aanpassing in uw nieuw circulatieplan. Verplaatsing van een probleem is iets anders dan het oplossen van een probleem.

Hoogachtend,

Reactie:

Uit uw zienswijze spreekt de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten. U denkt dat het sluijverkeer niet verdwijnt, maar zich verplaatst naar de omringende straten, die daar niet geschikt voor zijn. Met onveilige situaties tot gevolg. We realiseren ons dat het aanbrengen van een knip altijd zal leiden tot andere – vaak langere – routes voor het (lokale) autoverkeer. Dit nadeel voor de omwonenden wegen we af tegen de voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid en minder geluidsoverlast van langrijdende auto's. Minder autoverkeer maakt de route ook aantrekkelijker voor de fiets. Zowel het fietsverkeer naar de basisscholen op de Vronkenlaan als het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt profiteert daarvan.

Een knip in de Van Poelgeestlaan kan inderdaad leiden tot andere verkeersstromen in de directe omgeving. We gaan er echter vanuit dat de gebiedsontsluitingswegen – onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg – het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet

leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Ook kijken we dan of een andere maatregel misschien beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maatregelen.

JOIN NR:
103649

Zienswijze:

Via deze weg wil ik bezwaar maken tegen het voornemen van de Gemeente om de situatie bij de van Poelgeestlaan/ Vronkenlaan aan te passen dmv een 'knip'.

Naar mijn inziens heeft dit grote negatieve consequenties voor mijn straat, de Heemraadlaan.

Met vriendelijke groet,

Reactie:

Uit uw zienswijze spreekt de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten. En dan vooral voor uw straat, de Heemraadlaan.

We realiseren ons dat het aanbrengen van een knip altijd zal leiden tot andere - vaak langere - routes voor het (lokale) autoverkeer. Dit nadeel voor de omwonenden wegen we af tegen de voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid en minder geluidsoverlast van langrijdende auto's. Minder autoverkeer maakt de route ook aantrekkelijker voor de fiets. Zowel het fietsverkeer naar de basisscholen op de Vronkenlaan als het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt profiteert daarvan.

Een knip in de Van Poelgeestlaan kan

inderdaad leiden tot andere verkeersstromen in de directe omgeving. We gaan er echter vanuit dat de gebiedsontsluitingswegen - onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg - het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Ook kijken we dan of een andere maatregel misschien beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maatregelen.

JOIN NR: 103653

Zienswijze:

In de conceptnota Circulatie wordt een knip voorgesteld in de Heinsiuslaan. De argumenten voor de knip en voor deze locatie zijn begrijpelijk. Echter, in de nota wordt ook gesteld dat als deze knip onvoldoende effect of ongewenste effecten blijkt te hebben, een variant met twee knips onderzocht wordt: op de Voorhoflaan en op de Cor Gordijnsingel.

Ik maak ernstig bezwaar tegen een eventuele knip in de Voorhoflaan. Het deel van de wijk Voorhof, waar ik woon, is sterk afhankelijk van de Voorhoflaan voor het contact met het “nieuwe centrum” van Leiderdorp, bv winkelcentrum Winkelhof, sportvelden Bloemerd etc. dit deel van de wijk Voorhof zou flink geïsoleerd worden als de Voorhoflaan daadwerkelijk afgesloten zou worden voor normaal bestemmingsverkeer van onze wijkbewoners van/naar de Winkelhof. We worden dan gedwongen gebruik te maken van de Persant Snoepweg en Engelendaal, met meerdere stoplichten, hetgeen voor ons en deze wegen een onnodige extra belasting betekent.

Ik kan begrip hebben voor verkeersbeperkende maatregelen op de Voorhoflaan zoals een 30 km zone of verkeersdrempels, maar absoluut niet voor een

feitelijke afsluiting van de Voorhoflaan voor onze wijkbewoners. Sluipverkeer moet aangepakt worden, niet het normale wijkverkeer!

Reactie:

Uw zienswijze gaat over de mogelijke knip in de Voorhoflaan, een maatregel die wij overwegen als een knip in de Heinsiuslaan onvoldoende effect heeft. U stelt dat de knip in de Voorhoflaan de wijkbewoners tot omrijden dwingt. En dat daardoor de belasting van de Persant Snoepweg en de Engelendaal onnodig toeneemt. De Engelendaal en de Persant Snoepweg hebben we zo ingericht dat ze veel verkeer kunnen verwerken. Ook zijn deze wegen juist bedoeld voor verkeer tussen de wijken. Daarmee voldoet de mogelijke knip in de Voorhoflaan aan onze doelstellingen. We realiseren ons dat een knip altijd zal leiden tot andere – vaak langere – routes voor het lokale autoverkeer. Dit nadeel voor de bewoners wegen we af tegen de voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid en minder geluidsoverlast van langsrijdende auto's. Daarnaast maakt minder autoverkeer de route aantrekkelijker voor de fiets. In de definitieve nota wegen we al deze belangen zorgvuldig tegen elkaar af.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maatregelen.

JOIN NR: 103657

Zienswijze:

L.S.

Wij wonen inmiddels al ruim 45 jaar op de Heemraadlaan en wij hebben begrepen dat de Gemeente Leiderdorp voornemens is met Nota 17 Circulatie op de Van Poelgeestlaan een z.g. “Knip” aan te brengen ter voorkoming van sluipverkeer. Ik wil U erop wijzen dat de voorgestelde plaats van de “Knip” slechts gedeeltelijk of zelfs averechts zal werken. Het sluipverkeer maakt keuzes tussen de normale, daarvoor aangelegde wegen, waar stoplichten voor enig oponthoud kunnen zorgen in de spits, of het wringen door straten die niet geschikt zijn als verkeersader. Daarom zou ik willen pleiten om het sluipverkeer te voorkomen op de plaats waar het afbuigt naar onze wijk waar het niets te zoeken heeft. Het drukke busverkeer van 2 kanten kan hierbij gezien worden als uitzondering, omdat het ook een functie voor onze wijk heeft. Het extra sluipverkeer zorgt nu al voor overlast, maar zal door de voorgestelde “Knip” gedwongen worden zijn weg te vervolgen over de Heemraadlaan en vervolgens afbuigen richting Dijkgravenlaan. Daarna zal het afbuigen links richting Splinterlaan om tenslotte rechts op de Laan van Ouderzorg zijn weg

weer te vervolgen.

Ook het verkeer van de bewoners van de wijk en aanliggende wijken zullen zich via de enige nog overgebleven route concentreren over het knelpunt Heemraadlaan. Om naar de Vronkenlaan te schieten en bv naar de winkelhof te gaan. Resultaat ZERO t.o.v. de huidige situatie. Het betekent zelfs een verslechtering van de situatie.

Een groot nadeel van de route over de Heemraadlaan- Dijkgravenlaan-Splinterlaan is dat deze voert door te nauwe straten en langs het kinderspeelplaatsje. Hiervan wordt veel gebruik van gemaakt door jonge kinderen met een stepje of met fietsjes.

Dit creëert een gevaarlijke situatie die geen oplossing biedt voor de huidige problematiek. Als alternatief zal eventueel een “Knip” op de Vronkenlaan direct voor of achter de bestaande verkeerslus resulteren in echte afsluiting voor sluipverkeer. Hierdoor wordt het verkeer van de wijkbewoners zelf worden belemmerd, maar dit is nog te prefereren boven het nu liggende voorstel. Wij vertrouwen dat U de maatregel zult herzien en een beter voorstel zult indienen. Met vriendelijke groet

Reactie:

Uit uw zienswijze spreekt de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten. U vreest dat het (sluip)verkeer in deze nauwe straten gaat toenemen. En dat dit tot onveilige situaties gaat leiden. Daarom stelt u voor een knip in de Vronkenlaan aan te brengen.

We realiseren ons dat het aanbrengen van een knip altijd zal leiden tot andere – vaak langere – routes voor het (lokale) autoverkeer. Dit nadeel voor de omwonenden wegen we af tegen de voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid en minder geluidsoverlast van langrijdende auto's. Minder autoverkeer maakt de route ook aantrekkelijker voor de fiets. Zowel het fietsverkeer naar de basisscholen op de Vronkenlaan als het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt profiteert daarvan.

Een knip in de Van Poelgeestlaan kan inderdaad leiden tot andere verkeersstromen in de directe omgeving. We gaan er echter vanuit dat de gebiedsontsluitingswegen – onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg – het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer

geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Ook kijken we dan of een andere maatregel misschien beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maatregelen.

JOIN NR: 103658

Zienswijze:

Geacht College,
 Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen in het kader van de uitwerking van de Mobiliteitsvisie Bereikbaar en Op Weg. De zienswijze betreft onderdelen uit de concept deelnota Circulatie. Wij zijn belanghebbenden, omdat onze woningen en tuinen grenzen aan de Persant Snoepweg. De kern van onze zienswijze laat zich als volgt beschrijven. U stelt vast dat er te veel gebiedsvreemd verkeer in Leiderdorp is, Daarom stelt u als mobiliteitsdoel dat u streeft naar minder gebiedsvreemd verkeer. Hieronder wordt mede verstaan doorgaand verkeer dat geen bestemming en herkomst in Leiderdorp heeft (blz. 5). In dat kader constateert u dat er veel verkeer gaat van de A4 via Leiderdorp naar Leiden en andere bestemmingen en weer terug. U stelt expliciet dat het Engelandaal en de Persant Snoepweg niet zijn bedoeld voor doorgaand verkeer (blz. 7), Dat dit niet de praktijk is beschrijft u op blz. 9: " Er staat vrijwel dagelijks een file ter hoogte van Leiderdorp op de A4. Indien de verwachte vertraging bij de file groot is kiezen veel automobilisten ervoor de snelweg te verlaten en via de Persant Snoepweg parallel aan de snelweg 'bin-nendoor' te rijden, Dit zorgt voor een file

op de Persant Snoepweg tussen de Leiderdorpsebrug en de Munnikkenbrug. Gevolg is dat de omliggende wegen ook ernstige hinder en stremming onder-vinden, Ook gaat er veel doorgaand verkeer via de Persant Snoepweg en de Engelandaal richting Leiden. De wense-lijke route voor dit verkeer is buitenom, via de stroomwegen N446 en Oude Spoorboon (onderdeel van de Leidse Ring Noord)". Deze vaststelling is niet nieuw. Bijvoorbeeld naar aanleiding van een rapport van Royal Haskoning uit 2013 heeft ook het toenmalige College van B&W als doelstelling al geformuleerd het terugdringen van het verkeers-volume op genoemde wegen. Net als toen moeten wij ook nu vaststel-len dat uw College weliswaar heldere doelstellingen formuleert, maar er vervolgens niet in slaagt maatregelen voor te stellen om deze doelstelling te realiseren. Het enige dat u ons biedt is hoop en verwachting. Het gaat om de volgende passage (blz. 10): "Met een betere verkeersafwikkeling op snel- en ringwegen (stroomwegen) wordt het voor doorgaand autoverkeer veel inte-ressanter om deze routes te nemen. De maximumsnelheid ligt op deze routes op de meeste plekken ook hoger dan binnen de bebouwde kom. De komende jaren worden daarin stevige stoppen

gezet: de A4 wordt verbreed, de Rijn-landroute wordt gerealiseerd en de Leid-se Ring Noord over de Oude Spoorbaan wordt aangelegd. Daarmee komt er een betrouwbare ringweg rondom Leiderdorp en de Leidse regio met voldoende capaciteit. Die zorgt naar verwachting voor minder gebiedsvreemd verkeer op hoofdroutes door Leiderdorp, zoals de Engelandaal", Ergo: ten aanzien van wat u zelf beschouwt als het grootste mobi-liteitsprobleem van Leiderdorp, heeft u geen ander antwoord dan verwijzen naar externe ontwikkelingen in de toekomst met een ongewis resultaat. De maatregelen die u wel wilt treffen, bijvoorbeeld om straten te knippen en het instellen van eenrichtingsverkeer zullen niet bijdragen aan het terugdringen van het verkeersvolume in ons dorp. Het mas-sale verkeer gaat alleen anders circule-ren. Met als gevolg dat het op de ene plek wellicht rustiger wordt, maar op de andere plek daardoor weer drukker. Dat laatste zal met name gelden voor de be-staande doorgaande verbindingen En-gelandaal en Persant Snoepweg, Wegen waarvan u zelf vaststelt dat deze al te druk en overbelast zijn. Hoeveel drukker het op deze wegen zal worden en wat de milieugevolgen voor omwonenden daardoor naar verwachting zullen zijn lijkt niet te zijn onderzocht. Wij hebben

in Leiderdorp niets aan verplaatsing van de overlast. Wij zouden moeten willen dat de overlast wordt terug gedrongen en dat ons lokale bestuur daarvoor maatregelen treft.

Wij verzoeken u dan ook het volgende:

- 1. Maatregelen te inventariseren en te treffen om het gebiedsvreemde verkeer uit Leiderdorp te weren, al dan niet flankerend aan de totstandkoming van de nieuwe snel- en ringwegen.*
- 2. Geen wijzigingen door te voeren met betrekking tot de huidige verkeerscirculatie, totdat de milieueffecten daarvan goed in kaart zijn gebracht. Het mag niet zo zijn dat vermindering van de verkeersoverlast in het ene deel van het dorp leidt tot meer overlast en (wettelijke) normoverschrijding in het andere deel.*
- 3. Op blz. II vermeldt u terloops dat u kentekenonderzoek heeft verricht, op basis waarvan inzicht is verkregen in afkomst en bestemming van het verkeer. Op basis hiervan formuleert u voornemens om gebiedsvreemd verkeer te beperken op bepaalde routes door de wijken.*
Graag vernemen wij of dit kentekenonderzoek ook inzicht geeft in de verkeerssamenstelling op de Persant Snoepweg, en zo ja, welke conclusies u daaraan verbonden heeft. In ieder geval verzoeken wij u de resultaten aan ons ter be-

schikking te stellen. Als het onderzoek waarvan u melding maakt niet relevant is voor de afwikkeling van het verkeer op de Persant Snoepweg, verzoeken wij u alsnog kentekenonderzoek uit te voeren, als basis voor de te treffen maatregelen en tenminste om enig gevoel te krijgen of de hoop en verwachting die u uitsprekt enige realiteitswaarde heeft. In dit verband vragen wij met name aandacht voor het vele vrachtverkeer dat naar onze stellige overtuiging geen bestemmingsverkeer is.

- 4. Tenslotte: onderdeel van uw aanpak is om de stoplichten in Leiderdorp fiets- en voetgangersvriendelijk af te stellen. De ervaring bij de stoplichten op het kruispunt Persant Snoepweg/Acaciaaan Van der Valk Bouwmanweg is dat dit niet het geval is. De wachttijd voor het langzame verkeer is lang, stoplichten voor autoverkeer staan vaak nog enige tijd op groen nadat het verkeer is afgewikkeld. Graag verzoeken wij u hieraan aandacht te besteden.*
Wij kijken uit naar uw reactie, en behouden ons uiteraard het recht voor van bezwaar tegen de definitieve nota, wanneer de inhoud daarvan niet tegemoet komt aan voorgaande zienswijze.
Wij richten deze brief aan uw College, en niet aan de commissie voor Bezwaar en Beroep, zoals de tekst op uw web-

site vermeldt. Er is immers sprake van conceptbeleid, en geen formeel besluit waartegen beroep openstaat. Als deze zienswijze van ons berust op een verkeerde aanneme verzoeken wij u deze brief alsnog ter beschikking te stellen van genoemde Commissie.

Reactie:

Uw zienswijze gaat over de ervaren overlast van gebiedsvreemd verkeer op de Persant Snoepweg. U stelt dat het onzeker is of de maatregelen waarnaar wij verwijzen – verbreding van de A4, de Rijnlandroute en de Leidse Ring Noord – voldoende verlichting gaan geven. Ook vreest u dat het door andere maatregelen, zoals knippen, drukker gaat worden op de Engelendaal en de Persant Snoepweg. U noemt dit verplaatsing van de overlast en vraagt ons of we onderzocht hebben wat de milieueffecten hiervan zijn.

In de nota Circulatie lichten we de hiërarchie in de wegenstructuur toe. Het doel van deze hiërarchie is verschillende soorten verplaatsingen mogelijk te maken. De gemeente Leiderdorp zet in op:

- doorgaand verkeer omleiden, buitenom en via de Rijksweg;
- verkeer met een bestemming of herkomst in Leiderdorp via de lokale hoofdstructuur leiden, zoals de Enge-

lendaal en de Persant Snoepweg. De huidige inrichting van de Persant Snoepweg, dus ook de afstand tussen de weg en de aangrenzende woningen, past bij deze functie. Maar voor we de nota's definitief maken, onderzoeken we het verkeerskundige effect van de maatregelen. Hiervoor gebruiken we verkeerskundige modellen. Vervolgens bepalen we of aanvullende milieuonderzoeken nodig zijn. We voeren geen nieuwe kentekenonderzoeken uit om de maatregelen te onderbouwen.

U besluit uw zienswijze met een opmerking over de afstelling van de verkeerslichten op het kruispunt Persant Snoepweg-Acaciaaan. Langzaam verkeer moet daar lang wachten. In de nota Langzaam Verkeer hebben we een maatregel voor dit kruispunt opgenomen (maatregel 7). We kijken dan ook naar de totale doorstroming. Voor een oplossing op korte termijn hebben we uw opmerking doorgestuurd naar onze collega's van de afdeling die hier verantwoordelijk voor is. Zij gaan de afstelling van de verkeerslichten binnenkort bekijken.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in de verdere uitwerking.

JOIN NR:
103706

Zienswijze:

Dank voor toezending van het lijvige mobiliteitsplan. Mijn interesse heeft voornamelijk het onderdeel Langzaam verkeer. Dit omdat we in het kader van problemen met doorgaande fietsers op ons voetpad regelmatig met de gemeente discussie over dit thema hadden. Er staat een hoop beschreven over de doorgangsroute van fietsers van Leiden -> Leiderdorp. Maar over tegengaan van hinder door doorgaande fietsers in Leiderdorpe wijken kan ik niet veel vinden. M.n. daar waar fietsers gebruik maken van voetpaden omdat ze anders teveel moeten omrijden.

*Ik citeer 'n tekstfragment:
Hfdst 2 Pag.11 De lus in de opgang naar de Leiderdorpebrug is goed zichtbaar. Ook fietsers die vanaf de Spanjaardsbrug komen, kunnen door de oriëntatie van het wegennet niet in een rechte lijn naar bijvoorbeeld Winkelhof fietsen.*

Ik ben van mening dat juist deze beperking ervoor zorgt dat er vanaf de Splinterlaan richting Bedrijventerrein en achterliggende wijken (zoals bij ons in de Albatrosstraat) overlast is van fietsers.

Veel Leiderdorpe fietsers die vanuit

Buitenhof of De houtkampbuurt naar Leiden willen (vice versa) kiezen veelal de route via de Vogelbuurt en het bedrijventerrein De Baanderij.

Ze gaan niet keurig de Vronkenlaan af via de Vd Marckstraat dwars door de wijk naar de Splinterlaan om bij de Leiderdorpebrug aan te komen. Nee... alle fietsers steken liefst eerder dwars door de Vogelbuurt naar de Lijnbaan omdat men anders teveel moet omrijden. U hanteert een acceptabele omrijfactor van 1,2 (zie onderstaand tekstfragment) maar de fietsers maken hun eigen keus. Evenwijdig achter de Vronkenlaan ligt de Meeuwenlaan. Vanuit de Meeuwenlaan zijn er diverse dwarsverbindingen naar de achterliggende Lijnbaan, maar deze zijn allemaal ALLEEN voor voetgangers. Echter.. omdat dit de kortste weg is richting Leiderdorpebrug (en smiddags weer naar huis) hebben heel veel fietsers hier lak aan en fietsen dus over deze voetgangerspaden.

Zo ook bij ons, de doorsteek naar de Lijnbaan vanuit het voetpad van de Albatrosstraat. Inmiddels hebben we gelukkig enige reductie van voorbij fietsend verkeer bereikt door een geplaatste fietssluis maar het weerhoudt een hardnekkige groep fietsers/bromfietsers niet

om nog steeds via deze (voetgangers) doorgang hun weg fietsend te vervolgen over het voetpad.

Een zeer onwenselijke situatie omdat aan ons voetpad op diverse huisadressen jonge kinderen wonen. En die hebben niet geleerd om eerst links en rechts te kijken voordat ze HUN VOORDEUR uitstappen!

Ik geef u graag in overweging om te bekijken in hoeverre één van de (voetgangers)doorsteken van Meeuwenlaan -> Lijnbaan niet ingericht kan worden als wettelijk fietsdoorsteek. Het zou een grote ergernis bij veel bewoners, die aan als deze doorsteken wonen, wegnemen.

Hfdst 3 pag 14 Omrijden wordt zo veel mogelijk beperkt. Een omrijfactor van 1,2 wordt als wenselijk aangehouden. De omrijfactor is sterk afhankelijk is van de lengte van de verplaatsing. Bij korte verplaatsingen kan de omrijfactor al snel heel groot worden. Vaak wordt omrijden veroorzaakt door het ontbreken van schakels binnen het netwerk. Door die in te vullen, zal de omrijfactor worden gereduceerd. Directheid in tijd heeft te maken met de mate van vertraging die de fietser oploopt. Hoeveel keer een

fietsers moet stoppen geeft aan in welke mate oponthoud een rol speelt in de verplaatsing. Om de directheid in tijd te verbeteren wordt het aantal keer dat een fietser moet stoppen geminimaliseerd.

Met vriendelijke groet

Reactie:

Uw zienswijze gaat over overlast van fietsers door en bij de Albatrosstraat. In de definitieve versie van de nota's verwerken we ook de Gebiedsvisie Baanderij. In deze gebiedsvisie staan verkeerskundige keuzes die tegemoetkomen aan uw zienswijze.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in de verdere uitwerking.

JOIN NR:
103744

Zienswijze:

Hallo,

Bij deze maken wij, ondergetekenden, bezwaar tegen de knip voor het autoverkeer op de van Poelgeestlaan waar deze overgaat in de Vronkenlaan.

Wij vrezen dat hierdoor de Heemraadlaan zal worden gebruikt als sluiproute.

Op het moment dat er aanvullende knips zullen worden gemaakt wordt de Heemraadlaan slechter bereikbaar waardoor bestemmingsverkeer moet omrijden en er milieuschade ontstaat.

Groeten,

Reactie:

Uit uw zienswijze spreekt de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten. U vreest dat de Heemraadlaan een sluiproute wordt. Ook stelt u dat aanvullende knippen leiden tot langere routes voor het bestemmingsverkeer, wat slecht is voor het milieu.

We realiseren ons dat het aanbrengen van een knip altijd zal leiden tot andere – vaak langere – routes voor het (lokale) autoverkeer. Dit nadeel voor de bewoners wegen we af tegen de

voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid en minder geluidsoverlast van langrijdende auto's. Minder autoverkeer maakt de route ook aantrekkelijker voor de fiets. Zowel het fietsverkeer naar de basisscholen op de Vronkenlaan als het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt profiteert daarvan.

Een knip in de Van Poelgeestlaan kan – samen met eventuele aanvullende knippen – inderdaad leiden tot andere verkeersstromen in de directe omgeving. We gaan er echter vanuit dat de gebiedsontsluitingswegen – onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg – het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Ook kijken we dan of een andere maatregel misschien beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen.

We nemen uw zienswijze graag mee in de afweging van onze definitieve maatregelen.

JOIN NR: 103751

Zienswijze:

Geachte Gemeenteraad en College van B&W,

Ik vind dat het Mobiliteitsbeleid een visie behoeft ten aanzien van het verkeersaanbod uit Leiden en ten tweede wil ik pleiten voor een verbeterde overgang voor fietsers op de Persant Snoepweg ter hoogte van het Essenspark / parkeerplaats Houtkamp

1. Verkeersaanbod Leiden

De nota Circulatie gebruikt geregeld de term gebiedsvreemd-verkeer. En wil dit verkeer naar de Engelendaal en de Persant Snoepweg leiden. LAB071 en later de Leidse Ring (Noord) heeft dezelfde methodiek gebruikt, Verkeer van de Engelendaal zou worden weggeleid, ook door knippen in dit geval ter hoogte van het Winkelhof, Dit knippen en / of afwaarderen van het Engelendaal heeft echter nooit plaats gevonden. Het beschamende is dat het afwaarderen wel in de verkeersmodellering is opgenomen. In de verkeersmodellering is de Engelendaal een 30km weg.

Door de Engelendaal op te voeren als 30km weg en de snelweg wel 100km weg te laten zijn, kan het mogelijk zijn dat buitenom rijden sneller is. Dit is data manipulatie, wat achteraf de rode draad van LAB071 – Leidse Ring blijkt te zijn. Dit plan moet een streep zetten door

het verleden en de data manipulatie de rug toe keren en zich inzetten voor de Leiderdorpse burgers. Leiderdorp moet een visie ontwikkelen hoe het Leidse verkeer wordt omgeleid of beter wordt geweerd' Leiden heeft legio mogelijkheden om zelf een groot deel van het verkeer af te wikkelen, maar wil dit eenvoudigweg niet. Leiden wil liever Leiderdorp gebruiken.

Voordat we gaan knippen en wegpesten van Leiderdorpse vervoersbewegingen moeten we een visie hebben hoe het Leidse verkeer wordt geweerd. De Leidse Ring is dit zeker niet. Zolang de Engelendaal aantrekkelijker is dan buitenom (ook in de toekomst met de 'verbeterde' ring), moeten we er vanuit gaan dat Leids verkeer zich niet laat verleiden om buitenom te rijden. In de spits is buitenom zeker geen optie, de A4 staat echt vast.

Laten we een streep zetten onder het verleden van LAB071 en de leidse Ring (Noord) en een visie maken hoe we, als Leiderdorp, het Leidse verkeer terugduwen. Deze nota kan onbedoeld verkeerd uitpakken, en een aanzuigende werking hebben op Leids verkeer.

Laten we constateren dat alle vervoersbewegingen door Leiderdorp van Leiderdorpers altijd bestemmingsverkeer is. En alleen Leids verkeer kan

gebiedsvreemd zijn en moet als eerste worden aangepakt. De nota circulatie is te vroeg en dient vooraf gegaan te worden met een serieuze visie en uitvoering op het weren van Leids (doorgaand) verkeer' De Leidse Ring is dit zeker niet. De Leidse motie "houd de vaart er in ' onderstreept hoe gebrekkig dit plan is en eigenlijk weggegooid geld is. Wat mij betreft moet Leiderdorp zich voorbereiden om de Engelendaal af te sluiten voor Leids verkeer, in de spijtijden, en is al het geknip niet nodig.

2. Overgang fietsers Persant Snoepweg ter hoogte van Essenslaan / parkeerplaats Houtkamp

De verkeerssituatie bij deze overgang is onduidelijk. Voetgangers hebben voorrang, maar fietsers niet. Ook fietsers zouden hier voorrang moeten krijgen. Mogelijk is voorrang voor fietsers alleen te realiseren, door het afwaarderen van een gedeelte van de Persant Snoepweg naar 30km. Naast veiligheid voor fietsers en voetgangers is het goed om aan te geven dat de Persant Snoepweg geen parallel baan van de A4 is.

Met vriendelijke groet,

Reactie:

Om onjuiste conclusies te voorkomen merken wij graag allereerst op dat de Engelendaal nergens als 30km/u-

weg wordt gepresenteerd. In de atlas wegategorisering is de Engelendaal opgenomen als gebiedsontsluitingsweg met een snelheid van 50km/u. Ook in de verkeersmodellen is de Engelendaal een 50km/u-weg.

Uw zienswijze is een pleidooi om verkeer van en naar Leiden en ook het Rijkswegverkeer beter te weren uit Leiderdorp. U spreekt de verwachting uit dat de Leidse Ring Noord hier onvoldoende in gaat slagen. De gemeente Leiderdorp wil gebiedsvreemd verkeer inderdaad 'buitenom' en via de Rijksweg afwikkelen. Wij hebben er vertrouwen in dat we dit doel met de Leidse Ring Noord en de verbreding van de A4 bereiken.

Tot slot wijst u in uw zienswijze op de fietsersoversteek op de Persant Snoepweg ter hoogte van de Essenlaan. We erkennen dat de voorrangssituaties voor de fietser en de voetganger niet overeenkomen. Op dit moment hebben we echter geen plannen om dit aan te passen.

JOIN NR: 103776

Zienswijze:

Aan het college van burgemeester en wethouders van Leiderdorp, ter attentie van de commissie voor Bezwaar- en Beroepschriften,

Met belangstelling heb ik de nota “langzaam verkeer” gelezen. Een deel van een veelomvattend plan dat door de gemeente is samengesteld vanuit een bestaande situatie naar een toekomstige. Er zitten zeker positieve veranderingen in. Complimenten.

Het van achter het bureau bedenken van optimaliseringsmogelijkheden is lastig en op sommige onderdelen is dat te merken. Op diverse punten vallen er dingen op die een praktiserend fietser of wandelaar anders zou voorstellen.

Dit schrijven moet u beschouwen als een bezwaarschrift tegen de verandering van het Heelblaadjespad van een voetgangerspad naar een doorfietsroute.

Een aantal opmerkingen, vooral waar ik direct mee wordt geconfronteerd, geef ik ter overweging.

Temeer daar het een relatie heeft met de voorgenomen onderzoeksfase en

hier juist de correlatie met de veiligheid voor en ten behoeve van het langzame verkeer wordt aangegeven.

In de nota is sprake van v1f4 (Fig.15 pag. 20), het laten doen van een onderzoek naar het Heelblaadjespad. In de nota onterecht aangegeven als “gemeenschappelijk fiets- en wandelpad”. Dat uitgangspunt is onjuist. Voorafgaande aan de herasfaltering van het Heelblaadjespad, in de periode vanaf 22 april 2014, is zoals dat in die tijd nog gebruikelijk was van gemeente zijde met een schrijven aan de bewoners gevraagd of zij het pad wensten te herstructureren als wandel- en fietspad of dat zij de toenmalige situatie als wandelpad met het gedogen van fietsers wilden handhaven conform de inrichtingsoverwegingen van eind jaren zeventig. De bewoners kozen voor wandelpad met het gedogen van fietsers. De in slechte staat verkerende houten snelheidsbeperkende doorgangshekken werden vervangen door gegalvaniseerde hekken er is opnieuw geasfalteerd.

Het gedogen van fietsers wordt door een verkeersbord met onderbord aangegeven aan beide kanten van het pad. Aan de kant van de Voorhoflaan is dit onderbord verdwenen.

In de huidige nota wordt gepleit voor het doen van een onderzoek naar de mogelijkheid/-heden van het beter samengaan van fietsers en wandelaars ten behoeve van de veiligheid. Dit omdat in de nota sprake is van een gepland doorfietspad.

Allereerst doet zich de vraag voor wat er mis is met de huidige situatie. Het is vermoedelijk niet nodig om via een WOB procedure te achterhalen hoeveel ongelukken er op het pad hebben plaatsgevonden of hoeveel klachten er zijn. Dit ondanks de spelende kinderen van de Hasselbraam, waar onlangs tijdens de renovatie de speelruimte, nu grenzend tot aan het pad, is vergroot. Ook de vele zijpaden van het pad en de kruising van het wandelpad naar de Dwarswatering (Groene Dolk), maken het ontwikkelen van een doorfietsroute er niet gemakkelijk op en zeker niet veiliger. Ook de uitgang van de parkeergarage, de parkeerplaatsen en het (speel) plein bij de huidige planvorming van de appartementen bouw van de voormalige Menswording is een obstakel voor deze geplande doorfietsroute. Deze eindigt dan krap 400 meter verderop over een trottoir op een redelijk drukke en complexe kruising (Voorhoflaan) aan de linkerkant van de rijweg die het vervolg

moet zijn van de doorfietsroute. Nadat eerst nog een school (kleuterafdeling van De Elkerlyc) en een aantal seniorenwoningen met de uitgang van de tuin direct op het geplande pad te hebben gepasseerd.

De definitie van doorfietsroute wordt geweld aan gedaan en verwordt tot een modernistisch containerbegrip. Ik ken de doorfietsroute Leiden-Den Haag en Groningen-Assen. Inderdaad doortrappen zonder hindernissen met <14 km/u. Lokaal hoeft dit een andere naam. Of nu juist het Heelblaadjespad daaraan voldoet? Te kort, te veel (wandel) zijpaden en te veel onveilige situaties met kinderen en wachtende ouders op het pad bij bijvoorbeeld De Elkerlyc. Zie foto van het pad in het Leiderdorps Weekblad van 17 juni 2020. Kortom in strijd met de veiligheidsuitgangspunten van het langzaam verkeersbeleid.

Uiteindelijk kom je dan tot de vraag voor wie deze ontwikkeling is en waar het een oplossing voor is. Nut en noodzaak. Zeker voor een vermoedelijk kostbaar onderzoek en wellicht een kostbare renovatie. Wie heeft er om gevraagd. Als toekomstig gebruiker van het Heelblaadjescircuit die gemiddeld 15 km/u ! moet kunnen fietsen conform de gebruikte

definitie uit de nota, kom je uit op de rotonde Persant Snoepweg/Voorhoflaan. Daar kun je of rechtdoor, linksaf naar Hoogmade en rechtsaf naar Leiden. Vanuit het toevoergebied voor de Heelblaadjes racebaan is er voor de doorfietsers een slimmere weg naar Leiden: bijvoorbeeld de Laan van Berendrecht of Engelendaal/Persant Snoepweg, of Voorhoflaan met de brug nabij de Bolderikkamp. Wiskundig is de hypotenusa zijde korter dan de som van de twee rechthoekszijden. En naar Hoogmade zou ik toch echt het pad langs de Dwars nemen. Dan is er juist een besparing in plaats van de gemaximeerde extra omrijtijd van 1,2 die het circuit aantrekkelijk zou moeten maken.

Gebruikers die rechtdoor fietsen, bijvoorbeeld voor Alrijne maken al gebruik van de gedoogconstructie. We zien er een handje vol elke dag fietsen en lopen.

Terecht dat het Dwarswateringpad nader wordt onderzocht. Lopen en fietsen aan de Bloemerd kant is geen prettig gegeven. Ik doe het regelmatig en in in beide situaties word je er niet vrolijk van. Dus de ene kant fietsen (het wegdek is toch ook al aan vernieuwing toe) en de andere kant lopen is dan een voor de

hand liggende optie. Dat hoeft dan wel een bruggetje over de sloot bij de Munnikkenbrug (nabij waar voorheen de Molen stond). Waardoor er juist ook een wandelaansluiting ontstaat naar het prachtige gebied langs de A4 in de Munniken polder. Dit omdat je als voetganger vanuit de Voorhof ook al niet via een trottoir naar het Ghoybos kan komen (alleen via het trottoir via het Meubelplein en Ibis naar de Munnikenpolder).

In de tekening van de nota is overigens met een rode lijn (Fig 3 pag.7) aangegeven dat er een verbinding van het wandelpad langs de Dwars via de "molen" naar de Persant Snoepweg is. Die is er (nog) niet.

U heeft ook bericht ontvangen van 81 omwonenden die bezwaar maken tegen de voorgenomen doorfietsroute. Van de kant van de basisschool De Hasselbraam heb ik bericht dat zij ook bezwaar maken tegen dit onderdeel van het plan. Zij dienen separaat hun bezwaar in.

Kortom: laat het Heelblaadjespad zoals het is. Er gaan weinig fietsers over en door de nu nog aanwezige vertragingshelmen sporadisch een brommer, meestal een pizza koerier en heel af een

toe een motorfiets, niet zijnde de politie. De bewoners hebben zich ontfermd over de ontwikkeling van het groen in samenwerking met de Heemtuin en de afdeling Groen van de gemeente. De kinderen van de scholen genieten van de ontwikkeling van flora en fauna.

Met vriendelijke groet,

Reactie:

Uw zienswijze gaat over het Heelblaadjespad. In de nota Langzaam Verkeer staat dat er behoefte is aan een fietsverbinding ter hoogte van het Heelblaadjespad. Het huidige gebruik van het Heelblaadjespad ondersteunt deze behoefte. Graag benadrukken we dat de functie van het Heelblaadjespad als (gedeeld) voetpad in ieder geval behouden blijft. Bij de uitwerking van de definitieve nota wegen we drie opties tegen elkaar af:

- Het Heelblaadjespad behouden zoals het nu is (een voetpad waar fietsen is toegestaan).
- Een fietspad naast het voetpad aanleggen.
- In de nabijheid een alternatieve fietsverbinding realiseren.

Wat betreft het aantal ongelukken op het Heelblaadjespad: in de nota Langzaam Verkeer staat een figuur waaruit blijkt dat er relatief weinig geregistreerde ongevallen zijn in Leiderdorp. Daarom nemen wij in onze afweging niet alleen het aantal ongevallen mee, maar ook de subjectieve veiligheid en het aantal vragen en opmerkingen over het Heelblaadjespad.

U besluit uw zienswijze met een opmerking over het Dwarsweteringpad. In de definitieve nota gaan we in op de oplossing die hier het beste past.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maatregelen.

JOIN NR: 103814

Zienswijze:

Als bewoner van de Voorhoflaan wil ik graag reageren op het mobiliteitsplan omtrent de doorstroming van het sluij-verkeer betreft de Voorhoflaan. Na dit gelezen te hebben moet ik helaas constateren dat er eigenlijk niets aan de Voorhoflaan wordt gedaan inzake het sluij-verkeer. Ik ben daarin zeer teleurge-steld.

Ik ben al jaren met de Gemeente bezig d.m.v. mails om het drukke sluij-verkeer terug te dringen. Wel komt er een knip in de Heinsiuslaan. Men vindt het blijkbaar nog niet nodig om dit ook op de Voorhoflaan te realise-ren. Ik begrijp hier werkelijk niets van. Eerst maar weer afwachten of dit wel voldoet aan het probleem en zo niet, dan alsnog een knip in de Voorhoflaan. Dan zijn we zeker weer 3 jaar verder. Het circulatie/mobiliteitsplan is dan ook zeer uitgebreid, met de Heinsiuslaan, Vronkenlaan en van Poelgeestlaan.

Wel zou er een herinrichting op de Voor-hoflaan plaats vinden.

Hierbij een aantal voorstellen en aan-dachtspunten;

- 1. een 30 km zone.*
- 2. Het plaatsen van een drietal drempels*

- 3. verplaatsing brievenbus Kruising Voorhoflaan.(veel te gevaarlijk ivm oversteken kinderen en auto's die ge-parkeerd staan om een brief te posten of papier en/of flessen in de container te gooien)*
- 4.Verplaatsing containers.*
- 5. Lantaarnpalen staan nu midden op de voetpaden. Slecht voor de rolstoel gebruikers, kindervagens etc.*
- 6. Zebrapaden liggen niet op de goeie plek.*

Ik hoop en vertrouw erop dat aan bovengenoemde voldoende aandacht wordt besteed.

Reactie:

In uw zienswijze pleit u voor een cate-gorisering van de Voorhoflaan als erf-toegangsweg in combinatie met andere maatregelen. In de nota's hebben we de Voorhoflaan opgenomen als wijkweg 50. Graag benadrukken we dat deze categorie tegemoetkomt aan een groot aantal punten die u in uw zienswijze voorstelt. De maximumsnelheid kun-nen we echter niet verlagen, omdat de Voorhoflaan zowel een busroute als een hulpdienstenroute is. Een snelheid van 30km/u past niet bij deze functie. De andere maatregelen die u noemt, nemen we in overweging op het moment dat

we een ontwerp gaan maken voor de herinrichting van de Voorhoflaan.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maat-regelen.

JOIN NR: 103902

Zienswijze:

Naar aanleiding van de drie conceptnota's in het kader van de Mobiliteitsvisie willen wij u complimenteren met de evenwichtigheid waarmee de verschillende vormen van mobiliteit aandacht krijgen en de duidelijke keuze voor duurzame vormen van mobiliteit die wordt gemaakt. Er is aandacht voor zowel de voetganger als de fietser met het streven naar een hoogwaardig en volledig netwerk voor langzaam verkeer. De fiets- en wandelroutes zijn in 2030 verkeers- en sociaalveilig, goed begaanbaar en comfortabel. De ontbrekende schakels zijn dan ingevuld en het netwerk is toegankelijk voor mensen met een beperking. Ook looproutes naar de haltes van het OV krijgen in de nota duidelijk de aandacht, De Voetgangersbeweging kan deze ambitie ten zeerste waarderen. In Leiderdorp is al bijzonder veel gedaan aan goede en begaanbare voetpaden. Desalniettemin zijn er enkele belangrijke issues te benoemen die voor verbetering in aanmerking komen.

Uitermate gelukkig zijn wij met de door u in de nota genoemde breedte van de voetpaden van 2,80 m voor utilitaire paden en 2,30 m voor recreatieve paden. Wel moeten wij constateren dat in uw nota daarbij niets wordt gezegd over de

effectieve obstakelvrije ruimte. Veelal staan lantaarnpalen, verkeersborden, afvalbak of bomen binnen deze ruimte. Wij zouden daarom graag toegevoegd zien dat er altijd sprake zal zijn van een absoluut obstakelvrije ruimte van minimaal 2,10 m.

Ook de invoering van het begrip wijkstraat met een maximale snelheid van 30 km/u, elementverharding en snelheidsremmers juichen wij toe. Dit is conform het pleidooi voor aanpassing van wet- en regelgeving dat door de Voetgangersbeweging recent bij onze Minister van I&W is ingediend. Voor de echte woonerven waar kinderen op straat spelen, pleiten wij daarin voor een maximum snelheid van 15 km/u. De auto en de fiets behoren daar echt te gast te zijn en zich aan te passen aan de snelheid van de voetganger.

In de nota's Circulatie en Openbaar Vervoer geeft u aan in te zetten op beter OV met goede routes, goede haltefaciliteiten en goed voor- en natransport. U komt in de nota tot de conclusie dat er in Leiderdorp sprake is van een goede oppervlakteontsluiting. Wij zijn dat met u eens. Maar als wij naar de lijnvoering van enkele lijnen kijken, dan is er wel sprake van een hoge omwegfactor tus-

sen herkomst en bestemmingen zoals het station en het centrum in Leiden. Wijken als Leyhof en het Oude Dorp hebben daarmee te maken waardoor het gebruik in die relaties sterk wordt benadeeld. Ook de verbindingen tussen wijken onderling en met de ziekenhuizen en zorgcentra zijn niet overal optimaal. Een ringlijn binnen de gehele Leidse regio zou daar een aanzienlijke verbetering in kunnen brengen.

De looproutes naar de haltes van het OV en de toegankelijkheid van de halteplaatsen krijgen in de nota's veel aandacht. Nadrukkelijk vragen wij u daarbij ook de plaats van deabri te betrekken. Op de Engelendaal nabij de Vronkenlaan en op de Van Poelgeestlaan bijvoorbeeld staanabri's te ver van het instap-punt van de bus, waardoor met name wat langzamere voetgangers niet in deabri durven te wachten.

In de nota wordt naar de mening van de Voetgangersbeweging te weinig aandacht besteed aan de regionale route aan de noordzijde van Leiderdorp in verbinding met de Boterhuispolder. Een gebied dat bij uitstek bijzondere natuurwaarde heeft en veel mogelijkheden biedt tot lopen, joggen en fietsen. Een verbinding tussen stedelijk gebied en de regio. In de spits komen veel fiet-

sers uit Oud Ade en Oude Wetering. Er zijn hier ook veel ouderen die fiets- en wandeltochten maken. Een regionale snelfiets-wandelroute aan de noordzijde van de Oude Spoorbaan is al langere tijd een belangrijke wens, ook vanuit de optiek van verkeersveiligheid. Weliswaar is er een fietsroute aan de zuidzijde met een brug over de Dwarswetering, echter die is zo steil dat veel kinderen, ouderen en mensen met een beperking deze ervaren als een onoverkomelijk bezwaar. Deze brug is al lange tijd een doorn in het oog van vele gebruikers, voldoet niet aan de eisen van toegankelijkheid, draagt niet bij aan persoonlijke autonomie en volledige participatie zoals geformuleerd in het VN verdrag van 14 juli 2016 (Convention of the Rights of Persons with Disabilities). Ook het einde van het voetpad aan de noordzijde van de Zijlbrug, met slechts een voor veel mensen onbegaanbare trap, voldoet absoluut niet aan de eisen van deze VN-resolutie.

Als in 2030 ontbrekende schakels in het langzaam verkeer netwerk ingevuld zouden moeten zijn, dan zou de oplossing kunnen liggen in de aanleg van een regionale voet/fietsroute aan de noordelijke zijde van de Oude Spoorbaan. Met als resultaat dat vanaf de provinciale

rotonde een veilige route tot stand komt die helemaal doorloopt naar Oegstgeest. Een regionale route waarover de Voetgangersbeweging Nederland eerder een pleidooi heeft geschreven.

Tot slot vragen wij uw nadrukkelijke aandacht voor een knelpunt ten aanzien van de snelheidsverschillen op de gedeelde voet-/fietspaden. Scooters, snorfietsen en racefietsen rijden vaak met hoge snelheden rakelings langs voetgangers. Wij krijgen regelmatig meldingen van voetgangers die daarbij in de rug gereden worden.

Wij dringen er dan ook op aan dat deze categorieën overeenkomstig met Amsterdam binnen uw gemeente naar de rijbaan worden verbannen in plaats van op het gedeelde fietspad.

Wij pleiten er bij uw college voor de conceptnota's conform onze voorstellen aan te passen en daarmee de belangen van de voetganger nog beter te dienen.

Reactie:

Wat fijn dat u onze plannen en beleidsuitgangspunten waardeert. In uw zienswijze doet u suggesties voor een aantal aanvullingen, zoals een obstakelvrije afstand, de locatie van abri's, de verbinding met de Boterhuispolder en de omrijfactor van (lokale) buslijnen.

Ook wij vinden obstakelvrije ruimte belangrijk. Maar de huidige inrichting maakt dit niet altijd mogelijk. In de definitieve plannen gaan we hier verder op in. Door de huidige inrichting van de openbare ruimte staan helaas ook de abri's soms niet op de meest gunstige plek. Als wij wegen herinrichten, zullen we hier zeker aandacht aan besteden. Een betere verbinding naar de Boterhuispolder en het verbeteren van de fiets- en voetpaden parallel aan de Oude Spoorbaan zijn onderdeel van het project Leidse Ring Noord. De maatregelen in dit project nemen we integraal op in de deelnota's Mobiliteit.

Wat de omrijfactor van de bussen betreft: misschien lukt het om routes te optimaliseren nu verschillende wegen, zoals de Simon Smitweg en de Erica-laan, wijzigingen ondergaan. Dit nemen we mee bij de nieuwe OV-concessie. Ten aanzien van uw genoemde punt inzake grote snelheidsverschillen op de gedeelde voet/fietspaden kunnen wij u melden dat wij al deze paden onderzoeken hoe wij deze veiliger en prettiger kunnen maken voor zowel de fietser als de voetganger.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maatregelen.

JOIN NR: 103912

Zienswijze:

Hierbij wil ik een zienswijze indienen over de Nota Langzaam Verkeer, en in het bijzonder het voornemen om van het Heelblaadjespad een 'doorfietsroute' te maken. Als dagelijkse gebruiker en vader van schoolgaande kinderen in dat gebied, ben ik een zeer groot en overtuigd tegenstander van dit voornemen. Graag zet ik in dit schrijven aan u uiteen waarom dit onderdeel van het plan meer nadelen dan voordelen kent. Uiteraard ben ik ook bereid dit nader toe te lichten, mocht dat in de toekomst opportuun zijn.

Eerst even iets over mijzelf en het Heelblaadjespad, want onze historie gaat zover terug als mogelijk is. In 1977 verhuisden mijn ouders met mij als vijfjarige kleuter van een huurwoning aan de Kasteelhof naar een nieuw opgeleverde koopwoning aan het Heelblaadjespad. En aangezien ik werd ingeschreven als kleuter aan de montessorischool de Elckerlyc, liep ik elke dag braaf over het Heelblaadjespad naar school. Het Heelblaadjespad was toen ook al een wandelpad, maar er waren geen noemenswaardige maatregelen om het fietsverkeer tegen te houden. Tot 1979, want na een ernstig ongeluk waarbij een 5-jarig jongetje door een brommer op het Heelblaadjespad werd aangereden

en met een gebroken been werd achtergelaten, zijn er met grote spoed sluishekken geplaatst (in het midden, bij de kruising met het pad dat van Dwarswating naar Kerveltuin loopt) die het pad jarenlang vrij effectief van doorgaand fietsverkeer vrij hielden.

Mijn moeder woont nog steeds in hetzelfde huis aan het Heelblaadjespad, en na jarenlange omzwervingen woon ik sinds 2018 ook weer in de Voorhof (Fluitekruidzoom) en onze oudste zoon van 5 jaar gaat inmiddels ook naar school op de Elckerlyc. Dus enige decennia later ben ik ineens weer een dagelijkse gebruiker van het Heelblaadjespad, en gezien onze gezinsopbouw verwacht ik dat nog vele jaren te mogen doen. Maar helaas moet ik zeggen dat het met de huidige verkeersveiligheid op het Heelblaadjespad droevig gesteld is, en dat gaat met het voornemen om er een 'doorfietsroute' van te maken alleen nog maar slechter worden.

Wat er in de huidige situatie al niet goed gaat, is het gedrag van sommige fietsers en brommers. De meeste fietsers gedragen zich overigens keurig tijdens de tijdstippen dat de scholen openen en sluiten, en snappen dat de term 'Voetpad – Fietsen Toegestaan' in de praktijk neerkomt op het feit dat je te gast bent,

en je hoort te gedragen. Helaas zijn er steeds meer haastige fietsers (al dan niet elektrisch) die het doodnormaal vinden om luid bellend of scheldend met een gangetje van 20 of 25 km/u tussen de jonge kinderen (en honden, kindervagens etc) te laveren. En daarop aangesproken zijn ze er altijd van overtuigd dat zij niet fout zitten, want je mag er fietsen.

Het pad is nooit opgezet als doorfietsroute, en is daarvoor te smal en te bochtig – precies de kenmerken die de bewoners uit de buurt zo waardevoren, want het lijkt echt op een idyllisch bospad. En sinds een paar jaar wordt er door buurtbewoners (waar ik mezelf niet onder schaar) ook een actieve rol gespeeld in het bos-achtig houden van de bermen van het pad (door o.a. beplanting en onderhoud). Ik begreep van de projectleider dat er niet zozeer wordt nagedacht over het combineren van de fiets- en voetpadfunctie, maar dat de gedachten uitgaan naar een fietspad dat eraast zou komen te liggen. Dat zou een onherstelbare aantasting zijn van het huidige, bospadachtige karakter van het pad en zal onherroepelijk ten koste moeten gaan van de huidige groenstroken en het groene karakter van het pad. En waar de voetgangers en fietsers

elkaar kruisen, zal het nog gevaarlijker zijn dan het nu al is omdat de snelheidsverschillen zoveel groter zijn. En dan heb ik het nog niet eens over de elektrische fietsen, elektrische bakfietsen of brommers die zich nog veel minder dan nu rekening zullen houden met de kwetsbare en vooral jonge verkeersdeelnemers die naar de 3 scholen direct om en aan het pad rondlopen. Ik zou er zelfs voor willen pleiten om de huidige, zeer beperkte hekken die nog enige snelheid beperkende en brommerwerende werking hebben, verder uit te breiden. Het Heelblaadjespad is nu een schilderachtig voetpad, maar als het een doorfietsroute wordt, zal het voor voetgangers net zo'n ervaring worden als de Broekweg in de Merenwijk nu al is voor voetgangers: ten koste van alles mijden

Naast mijn bezwaren tegen de aantasting van het karakter van het Heelblaadjespad, vind ik ook de onderbouwing in de nota niet sterk. In figuur 4 (p8) wordt een situatie geschetst alsof alleen het fietspad langs de Engelendaal een noord-zuid 'doorfietsroute' is, en wordt het pad aan de Bloemerdkant van de Dwarswatering neergezet als 'lokale fietsroute'. Niets is minder waar, dit pad wordt als dé doorfietsroute gebruikt door zeer veel fietsverkeer van en naar

Hoogmade, Woubrugge en verder de Venen in. Kortom, zowel ten oosten als ten westen van het Heelblaadjespad ligt binnen 400 meter nu reeds een echte, kaarsrechte doorfietsroute.

Ook het plaatje met de school-thuis fietsroutes voor de Elckerlyc uit de nota is interessant (figuur 7, p9). Hieruit blijkt duidelijk dat voor Leyhof-bewoners de snelste fietsroute al niet via het Heelblaadjespad loopt maar een stukje oostelijker (Lisdoddekreek) en dat alleen voor Buitenhof en Muzenhof-bewoners het Heelblaadjespad als fietsroute voor de hand ligt. En daarbij zou het voor Muzenhof-bewoners nog een prima optie zijn om de route Heinsiuslaan-Gallaslaan-Voorhoflaan-Marjoleintuin (65 meter langer dan over het Heelblaadjespad). Voor alle andere thuis-fietsroutes, speelt het Heelblaadjespad geen rol.

Ik heb het in het voorgaande voornamelijk gehad over de gevaren die ik zelf zie als vader van schoolgaande kinderen die van het pad gebruik moeten maken, maar heb de afgelopen tijd ook veel gesprekken gevoerd met gebruikers die op andere tijdstippen gebruik maken van het Heelblaadjespad. In de avonduren moeten honden en hun baasjes behoorlijk opletten om niet van de sokken

gereden te worden door de vele bezorgbrommers. Ook blijkt het zo te zijn dat de fietsers als het rustiger is op het pad, nog een stuk meer bezit te nemen. Als het rustig en/of donker is, dan is de omschrijving 'Voetpad – Fietsers toegestaan' echt totaal niet meer van toepassing. 'Fietspad – voetgangers op eigen risico' dekt de lading dan een stuk beter. En het voornemen om er een heuse doorfietsroute van te maken, gaat deze situatie enorm verslechteren. Neem een voorbeeld aan het college van 1979, en weer de fietsers van het pad.

Met vriendelijke groet,

Reactie:

In uw zienswijze spreekt u de wens uit dat het Heelblaadjespad een 'voetpad – fietsen toegestaan' blijft. Verder maakt u zich zorgen over een aantasting van het omliggende groen als er een fietspad naast het Heelblaadjespad komt. In de nota Langzaam Verkeer staat dat wij een behoefte zien aan een fietsverbinding ter hoogte van het Heelblaadjespad. Het huidige gebruik van het Heelblaadjespad bevestigt deze behoefte. Graag benadrukken we dat de functie van het Heelblaadjespad als (gedeeld) voetpad in ieder geval behouden blijft. Wel gaan we onderzoeken wat

de beste optie is:

- Het Heelblaadjespad behouden zoals het nu is (een voetpad waar fietsen is toegestaan).
 - Een fietspad naast het voetpad aanleggen.
 - In de nabijheid een alternatieve fietsverbinding realiseren.
- Hierbij maken we ook de afweging of de Voorhoflaan als doorfietsroute kan fungeren.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maatregelen.

JOIN NR: 103914

Zienswijze:

Hiermee maak ik u graag deelgenoot van mijn zienswijze over diverse onderdelen van het mobiliteitsbeleid 2020-2030.

Mijn inbreng heeft vooral betrekking op de conceptnota circulatie, en de daarin opgenomen plannen om het autoverkeer in andere banen te leiden c.q. te belemmeren.

Voorafgaand wil ik aan u kwijt dat ik onthutst ben over:

- 1) Het gebrek aan tijdige en duidelijke informatie over dit onderwerp aan de Leiderdorpse bevolking. Op 29 mei stond er een bericht in het Leidsch Dagblad, waarin de plannen uit de doeken werden gedaan, maar pas drie weken later, op 17 juni, zijn ze in het Leiderdorps Weekblad gepubliceerd, in de rubriek Gemeente aan Huis. Informatie over het indienen van een zienswijze is in deze publicatie met grote moeite te vinden. Deze plannen hadden al in het LW van 3 juni gepubliceerd moeten worden, de mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze had opvallend zichtbaar moeten zijn;*
- 2) De website van de gemeente, waarin het vrijwel onmogelijk is om langs normale weg informatie over dit onderwerp*

te vinden. Er zou op de site een rubriek moeten zijn waar alle onderwerpen waarop zienswijzen vóór een bepaalde termijn kunnen worden ingediend makkelijk te vinden zijn. De enige manier die ik vond om terecht te komen bij informatie over het mobiliteitsbeleid 2020-2030 was googelen met “mobiliteitsbeleid Leiderdorp”.

Deze elementaire gebreken zouden aanleiding moeten zijn om de plannen nogmaals, maar dan met duidelijke informatie over het indienen van zienswijzen, te publiceren in het LW, en ze ook op de website makkelijk vindbaar te publiceren, ook daar met duidelijke informatie over het indienen van zienswijzen. Informatie over het indienen van zienswijzen is überhaupt niet te vinden op de website, een heel slechte zaak. Want dergelijke transparantie is juist voor deze zeer ingrijpende plannen, die het autoverkeer in Leiderdorp ernstig dreigen te belemmeren, een absolute noodzaak.

Na deze procedurele opmerkingen nu mijn inhoudelijke zienswijze. Deze heeft betrekking op 2 onderdelen:

- 1) De afsluiting van Spanjaardsbrug voor auto's en motorfietsen*
- 2) De “knippen” in de Van Poelgeestlaan*

en de Heinsiuslaan
Wat betreft punt 1 verwijs ik naar bijgaande inspraakreactie, die ik op 11 juni jl. in Leiden heb uitgesproken. Wat in die reactie staat over het gebrek aan onderbouwing c.q. het gebruik van argumenten die in tegenspraak zijn met de feiten geldt ook voor Leiderdorp: het is juridisch aanvechtbaar om een besluit tot afsluiting te nemen zonder inzicht te bieden in de gevolgen voor de al bestaande knelpunten in Leiderdorp en Leiden, met name op de tijden dat die al overbelast zijn, en zonder aandacht te besteden aan de gevolgen voor de duizenden gebruikers per dag, in termen van tijdverlies en extra kosten, en aan de gevolgen voor de omwonenden, in termen van extra overlast op wegen waarnaar het Spanjaardsbrugverkeer, duizenden voertuigen per dag, moet uitwijken.

Ik voeg aan die inspraakreactie nog toe dat de argumenten tot afsluiting ingegeven zijn door drukte rond de brug die zich maar gedurende een beperkt deel van het etmaal voordoet. In plaats van een oplossing voor de spits, met name in de ochtend, komt er een draconische maatregel waar automobilisten en motorrijders 24/7 last van zullen ondervinden. Dit geeft blijk van een verkeerde

belangenafweging, en leidt tot disproportioneel nadelige gevolgen. Een ander aspect waaraan geen aandacht is besteed is dat het auto- en motorverkeer nog steeds toeneemt, en zal blijven toenemen. Nu zijn er 15.000 auto's en motoren alleen al in Leiderdorp (bron www.allecijfers.nl), het zullen er alleen maar meer worden. Daarom is het van het grootste belang dat het verkeer niet op de al bestaande knelpunten wordt geconcentreerd, maar juist zoveel mogelijk gespreid wordt. Zoals ik in de bijlage bij mijn inspraak heb vermeld: het gaat om zeker 1,5 miljoen voertuig-bewegingen per jaar die naar elders worden verplaatst, en per beweging om gemiddeld 1 km extra, met alle extra kosten voor gebruikers en emissies van dien.

De brug is ontworpen voor alle verkeer. Door er nu een fietsbrug van te maken en de brug grotendeels aan zijn bestemming te onttrekken vindt er een vorm van kapitaalvernietiging plaats. Mocht de afsluiting toch doorgaan dan zou het zo moeten worden gedaan dat auto's en motoren er in ieder geval gebruik van kunnen maken, wanneer de Zijlbrug is afgesloten voor reparatie of bij incidenten. Zo niet, dan wordt Leiden onbereikbaar.

Veel van mijn inbreng voor de Spanjaardsbrug is ook van toepassing op de voorgestelde "knippen". Ook hier is het aspect van behoefte aan wegcapaciteit volledig ondergeschikt gemaakt aan wensdenken c.q. ideologie, nl. dat autogebruik moet worden ontmoedigd. Tevens is er teveel gewicht toegekend aan de belangen van bewoners die bewust voor een woning aan een weg met meer dan alleen bestemmingsverkeer hebben gekozen. Het algemene (gebruikers-)belang is een component die in de inspraak totaal ontbreekt.

Er is hier sprake van beleid dat miskent dat wegen een transportfunctie hebben, die ertoe dient dat mensen en goederen efficiënt en zonder al te veel tijdverlies door omwegen en belemmeringen op de plek van bestemming terecht komen. Terwijl in de media (zeker vóór corona) keer op keer wordt bericht over het tijden geldverlies door filevorming, wil Leiderdorp maatregelen treffen waardoor een zeer groot deel van de bewoners die met auto of motor een voor de hand liggende route naar hun bestemming nemen dagelijks extra tijd en geld kwijt zullen zijn om op hun bestemming te komen. Dit geldt uiteraard ook voor de talloze mensen die in het kader van hun

beroep of bedrijf gebruik maken van het wegennet, met dien verstande dat voor deze groep het adagium "tijd is geld" nog sterker geldt.

Kort samengevat zijn mijn bezwaren tegen de knippen:

- Onduidelijk is welk probleem ermee wordt opgelost
- Het argument "sluipverkeer" is volledig onjuist; in vrijwel alle gevallen worden de routes gebruikt door lokaal verkeer, omdat ze de meest logische zijn
- Het is disproportioneel om zeker 90% te laten lijden, om max 10% van het verkeer te weren (zie mijn bijlage waarin ik de extra rijtijd en extra afstand per ritje in beeld breng)
- Er is geen enkele onderbouwing wat betreft de extra belasting van andere wegen en van bestaande knelpunten door verkeer dat moet omrijden
- Evenmin is er aandacht voor extra emissies (door omrijden én meer stoplichtkruisingen) en extra geluid op nu al drukke routes, veelal langs woningen (denk o.a. aan de Van Diepeningenlaan die veel drukker zal worden)
- Er wordt geen rekening gehouden met het nog steeds autonoom groeiende auto- en motorverkeer
- Er wordt geen rekening gehouden met steeds schoner en stiller verkeer, door

elektrische aandrijving

- De maatregelen zijn onnodig duur; in corona-tijden moet de knip niet in lokaal belangrijke routes, maar op de portemonnee!
 - De meest voor de hand liggende oplossing voor beide wegen, invoering van een 30 of 40 km max snelheid die gehandhaafd wordt, is niet uitgewerkt (en met verplichtstelling in 2022 van "intelligent speed assistance" in nieuwe auto's zal snelheidsoverschrijding geleidelijk steeds meer aan banden worden gelegd)
- Ik verzoek u mijn inbreng serieus ter harte te nemen, voor elk van de locaties die ik benoem, en voor elk van de argumenten.
- Uw gedetailleerde reactie zie ik met belangstelling tegemoet.
- Met vriendelijke groet

Reactie:

In uw zienswijze gaat u in op de manier waarop de nota's openbaar zijn gemaakt. Daarnaast plaatst u vraagtekens bij de afsluiting van de Spanjaardsbrug en bij de knippen in de Van Poelgeestlaan en de Heinsiuslaan. U stelt dat de maatregelen niet proportioneel zijn en dat we geen rekening houden met toekomstige ontwikkelingen.

Graag benadrukken we dat de nota's op de reguliere manier zijn gepubliceerd. Het tweede bericht in het Leiderdorps Weekblad was bedoeld als extra informatie en was een tweede uitnodiging om zienswijzen kenbaar te maken.

We realiseren ons dat knippen tot omrijbewegingen kunnen leiden. Wij wegen deze effecten echter af tegen de voordelen van de maatregelen, zoals meer leefbaarheid en verkeersveiligheid in de wijken en doorgaans ook meer ruimte voor de fietser. Zo'n belangenafweging geldt voor (bijna) alle verkeersuitgangspunten en -maatregelen. Uiteraard nemen we dan ook de effecten op andere delen van Leiderdorp mee, bijvoorbeeld op de capaciteit van de alternatieve routes. Ook hebben we verschillende toekomstige ontwikkelingen meegenomen. Maar deze ontwikkelingen zijn doorgaans geleidelijk en hebben geen direct zichtbaar effect.

JOIN NR: 103933

Zienswijze:

Namens,, tekenen wij bezwaar aan tegen bovengenoemd plan en wel met betrekking tot specifiek het volgende.

De knip op de Van Poelgeestlaan ter hoogte van de Heemraadlaan.

Gronden hiervoor:

- De gehele wijk, met speeltuin en veel spelende kinderen, wordt hierdoor een sluiproute voor

verkeer komende vanaf de Engelendaal, de Van der Marckstraat, de Van der Valk Boumanweg, Splinterlaan, de Laan van Ouderenzorg en vanaf de Van Poelgeestlaan (vanaf de Laan van Ouderenzorg.

- Dit wordt thans al ervaren bij de periode waarop de Spanjaardsburg en de Leiderdorpsebrug

waren afgesloten; als ook wanneer er file staat op de A4, en er dus file is op de Persant

Snoepweg en dus ook file op de Van der Valk Boumanweg.

- Thans wordt al ervaren dat vrachtverkeer (ondanks dat het verboden is) door onze wijk

tracht te denderen, terwijl de bochten niet haalbaar zijn voor vrachtverkeer en er zich soms

zeer gevaarlijke situaties voordoen voor voetgangers en fietsers. De Gaarmees-

terstraat is

thans ook al een gevaarlijk punt omdat het overzicht daar ver te zoeken is.

Tevens zal bij een 'onverhoopte' doorgang van dit kortzichtige en niet veilige besluit, door de

ernstige overlast, de extra sluiproute (die overigens thans al bestaat, op het moment dat de A4 vast

staat, de Persant Snoepweg, én de Van Poelgeestlaan dus ook) en de gevaarlijke verkeerssituatie, er

waardevermindering ontstaan voor onze woning, waarvoor u thans en om redenen van formele

aard, reeds middels dit schrijven aansprakelijk zal worden gehouden.

Uw reactie tegemoet ziend

Reactie:

Uit uw zienswijze spreekt de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten. U vreest dat het (sluip)verkeer in deze nauwe straten gaat toenemen.

We realiseren ons dat het aanbrengen van een knip altijd zal leiden tot andere – vaak langere – routes voor het (lokale) autoverkeer. Dit nadeel voor de omwonenden wegen we af tegen de voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid

en minder geluidsoverlast van langrijdende auto's. Minder autoverkeer maakt de route ook aantrekkelijker voor de fiets. Zowel het fietsverkeer naar de basisscholen op de Vronkenlaan als het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt profiteert daarvan.

Een knip in de Van Poelgeestlaan kan inderdaad leiden tot andere verkeersstromen in de directe omgeving. We gaan er echter vanuit dat de gebiedsontsluitingswegen – onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg – het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Ook kijken we dan of een andere maatregel misschien beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maatregelen.

JOIN NR: 103936

Zienswijze:

Namens,, tekenen wij bezwaar aan tegen bovengenoemd plan en wel met betrekking tot specifiek het volgende.

De knip op de Van Poelgeestlaan ter hoogte van de Heemraadlaan.

Gronden hiervoor:

- De gehele wijk, met speeltuin en veel spelende kinderen, wordt hierdoor een sluiproute voor

verkeer komende vanaf de Engelendaal, de Van der Marckstraat, de Van der Valk Boumanweg, Splinterlaan, de Laan van Ouderenzorg en vanaf de Van Poelgeestlaan (vanaf de Laan van Ouderenzorg.

- Dit wordt thans al ervaren bij de periode waarop de Spanjaardsburg en de Leiderdorpsebrug

waren afgesloten; als ook wanneer er file staat op de A4, en er dus file is op de Persant

Snoepweg en dus ook file op de Van der Valk Boumanweg.

- Thans wordt al ervaren dat vrachtverkeer (ondanks dat het verboden is) door onze wijk

tracht te denderen, terwijl de bochten niet haalbaar zijn voor vrachtverkeer en er zich soms

zeer gevaarlijke situaties voordoen voor voetgangers en fietsers. De Gaarmees-

terstraat is

thans ook al een gevaarlijk punt omdat het overzicht daar ver te zoeken is.

Tevens zal bij een 'onverhoopte' doorgang van dit kortzichtige en niet veilige besluit, door de

ernstige overlast, de extra sluiproute (die overigens thans al bestaat, op het moment dat de A4 vast

staat, de Persant Snoepweg, én de Van Poelgeestlaan dus ook) en de gevaarlijke verkeerssituatie, er

waardevermindering ontstaan voor onze woning, waarvoor u thans en om redenen van formele

aard, reeds middels dit schrijven aansprakelijk zal worden gehouden.

Uw reactie tegemoet ziend

Reactie:

Uit uw zienswijze spreekt de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten. U vreest dat het (sluip)verkeer in deze nauwe straten gaat toenemen.

We realiseren ons dat het aanbrengen van een knip altijd zal leiden tot andere – vaak langere – routes voor het (lokale) autoverkeer. Dit nadeel voor de omwonenden wegen we af tegen de voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid

en minder geluidsoverlast van langrijdende auto's. Minder autoverkeer maakt de route ook aantrekkelijker voor de fiets. Zowel het fietsverkeer naar de basisscholen op de Vronkenlaan als het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt profiteert daarvan.

Een knip in de Van Poelgeestlaan kan inderdaad leiden tot andere verkeersstromen in de directe omgeving. We gaan er echter vanuit dat de gebiedsontsluitingswegen – onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg – het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Ook kijken we dan of een andere maatregel misschien beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen.

Wij nemen uw zienswijze mee in de afweging van de definitieve maatregelen.

JOIN NR: 103998

Zienswijze:

Met veel aandacht en interesse heb ik de Conceptnota Circulatie van de gemeente bestudeerd. Ik vind het fijn dat de gemeente nadenkt over de verkeerssituatie en wil dan ook mijn waardering uitspreken voor de tijd en energie die daarin gestoken wordt.

Echter, ben ik het niet eens met één van de plannen en wil daartegen graag bezwaar maken.

Het gaat om de knip die men wil zetten bij de Van Poelgeestlaan.

Het gevolg van deze knip zal mijns inziens zijn dat het verkeer dat nu door de Vronkenlaan-Van Poelgeestlaan-Laan van Ouderzorg gaat, dan zal gaan rijden via Vronkenlaan-Heemraadlaan-Dijkgravenlaan-Splinterlaan-Laan van Ouderzorg.

Er zal dan veel meer verkeer door de Heemraadlaan-Dijkgravenlaan-Splinterlaan rijden.

Dit is de reden dat ik als bewoner van de Heemraadlaan tegen de knip Van Poelgeestlaan ben.

De Heemraadlaan is een straat bestaande uit klinkers en als er veel verkeer door deze straat gaat rijden, geeft dat geluidsoverlast en geuroverlast en het is gevaarlijk voor de kinderen. Bovendien komen vrachtwagens vaak 'vast' te zitten in de bocht van de Heemraadlaan.

Toevallig heeft vandaag een vrachtwagen zich vastgereden. Daarbij heeft hij een geparkeerde auto beschadigd en was politieinzet nodig om de chauffeur weer uit de straat te begeleiden. Als het plan wordt uitgevoerd, wordt de Heemraadlaan de doorgaande weg. Naast meer autoverkeer, zullen ook vaker vrachtwagens zich vast gaan rijden. Deze situatie is zeer onwenselijk. Ik hoop daarom van harte dat u de plannen nog eens zal heroverwegen. Ik ben benieuwd naar uw reactie.

Reactie:

Dank voor uw waardering voor de tijd en energie die wij in het mobiliteitsbeleid steken. Uit uw zienswijze spreekt de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten, en dan met name de Heemraadlaan. U vreest dat het (sluip)verkeer gaat toenemen en dat dit tot onveilige situaties leidt.

We realiseren ons dat het aanbrengen van een knip altijd zal leiden tot andere – vaak langere – routes voor het (lokale) autoverkeer. Dit nadeel voor de omwonenden wegen we af tegen de voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid en minder geluidsoverlast van langs-

rijdende auto's. Minder autoverkeer maakt de route ook aantrekkelijker voor de fiets. Zowel het fietsverkeer naar de basisscholen op de Vronkenlaan als het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt profiteert daarvan.

Een knip in de Van Poelgeestlaan kan inderdaad leiden tot andere verkeersstromen in de directe omgeving. We gaan er echter vanuit dat de gebiedsontsluitingswegen – onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg – het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Ook kijken we dan of een andere maatregel misschien beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maatregelen.

JOIN NR: 103999

Zienswijze:

De Fietsersbond kan zich goed vinden in het fietsbeleid zoals dat in de (Concept) Nota Langzaam Verkeer door de gemeente Leiderdorp is ontvouwd. Wij delen het beeld dat de fietsinfrastructuur op hoofdlijnen in orde is en dat er op dit moment geen grote problemen (in het verschiet) liggen die tot ingrepen nopen. Ook met de voorgestelde maatregelen kunnen wij het grotendeels eens zijn. Dat geldt tevens voor de plannen t.a.v. het parkeren van fietsen (bv. in pandig bij nieuwbouw) of het analyseren van de geconstateerde fietsongelukken. Dat neemt uiteraard niet weg, dat fietsen in Leiderdorp door een aantal aanvullende maatregelen nog (in uw eigen bewoording:) samenhangender, veiliger, aantrekkelijker, comfortabeler en directer gemaakt kan worden. Allereerst enkele opmerkingen op algemeen beleidsniveau.

Algemeen

Dat de fietser in de gemeentelijke (mobiliteits)visie voorop staat, past goed in de maatschappelijke ontwikkelingen en de veranderende zienswijze op vervoer. Dit nog los van de constatering dat de fiets in een urbane omgeving vaak het snelste vervoermiddel is. Zonder het belang van lopen, dus de

voetganger, terzijde te willen schuiven, vragen we ons af of de combinatie fietser en voetganger altijd conflictvrij is. Zo zijn gecombineerde fiets/looppaden nogal eens een bron voor risicovolle situaties, vooral als deze paden voor wandelingen met jonge kinderen en/of met honden worden gebruikt. Verder valt niet altijd te voorkomen dat noodzakelijke fiets- en fietsparkeervoorzieningen de loopruimte inperken; hoewel zich dat, gezien de structuur van de openbare ruimte in Leiderdorp, nauwelijks zal voordoen.

Kortom: De niet geheel conflictvrije relatie fietser-voetganger mag noodzakelijke fietsvoorzieningen niet in de weg staan.

Het nut van het concept van verschillende fietsroutenetwerken is helder.

Omdat verschillende routes (trajecten) verschillende fietsintensiteiten kennen, moet het ontwerp van een fietsweg (voorzieningen) passen bij het type route. Wij missen in de Nota echter een nadere uitwerking van dat concept. Dat bij voorbeeld Doorfietsroutes “royaal en optimaal ingericht” (P.13) moeten zijn, spreekt voor zich, maar er is niet aangegeven welk type fietsweg(en) dat kunnen realiseren (geen link met de fietswegenmerken, p. 18). Dat zijn volgens ons

vrij liggende fietspaden en fietsstraten, en desnoods (rood) geasfalteerde fietsstroken bij. De noodzaak tot uitwerking geldt ook voor de drie andere soorten routes – Lokale Route, Recreatieve Route, School-thuisroute. Wij zijn ook benieuwd hoe de gemeente schoolroutes denkt te kunnen “bundelen”. Scholieren hebben de neiging om – soms ook onverantwoord - de “omrijfactor” tot het minimum te beperken. Dat neemt niet weg, dat dichter in de buurt van scholen extra voorzieningen – bv. bredere fietspaden of -stroken – zinvol kunnen zijn. Het fietsroutenetwerk zou verder gevoelgen moeten hebben voor de keuze van het type wegdek. Zo vereisen fietspaden als onderdeel van Doorfietsroutes een hoogwaardiger wegdek dan fietspaden op andersoortige routes.

Kortom: Er is behoefte aan een verder uitwerking van het concept fietsroutenetwerken naar type fietswegen en type wegdek.

Wegdek fietsvoorzieningen

Uit oogpunt van het beoogde verhogen van de aantrekkelijkheid van het fietsen raden wij aan meer aandacht te besteden aan het wegdek van fietspaden (dan op p. 14 wordt vermeld). Hoewel de zorgen van de gemeente herkenbaar



zijn (zie bord op het Engelendaal) en doorlopend verbeteringen worden uitgevoerd (bv. Persant-Snoepweg), is niet duidelijk waar de gemeente heen wil. Betekent “gesloten verharding” (p. 18) ook tegels en klinkers? Zoals bekend, is asfalt de beste optie voor fietsers.

Binnen de bebouwde kom is rood – terecht - de voorkeurskleur. Het verhoogt de herkenbaarheid van de infrastructuurle situatie en bevordert daarmee het anticipatiegedrag van alle verkeersdeelnemers wat bijdraagt aan de veiligheid van fietsers. Maar in de Nota zijn geen concrete verbetermaatregelen aangekondigd dan wel een plan van aanpak gepresenteerd.

Het lijkt ons dat op Doorfietsroutes de fietswegen (fietspaden, fietsstraten, fietsstroken) voorzien moeten zijn van asfalt dan wel betonplaten (zie Persant-Snoepweg). Tegels of klinkers passen minder bij de functie van dat specifieke routenetwerk. Wij beseffen dat dit financieel gezien geen geringe opgave is, en denken dat prioritering het beste op basis van de gemeten fietsintensiteiten (p. 8) kan plaatsvinden. Zo te zien komen dan Engelendaal en Van Der Valk Bouwmanweg prioritair in aanmer-

king, hierbij in aanmerking nemend dat de westzijde van het Engelendaal recentelijk al (met tegels) is vernieuwd, en het fietspad van de Van Der Valk Bouwmanweg aan de zuidwestzijde reeds van asfalt is voorzien. Een soortgelijke situatie doet zich ook voor op de Mauritssingel, waarbij aan de een kant een mooie (rode asfalt-) fietsstrook beschikbaar is en aan de ander kant een ventweg met inmiddels hobbelige klinkers).

Wij willen niet onvermeld laten, dat indien gecombineerde fiets-looppaden voor de gemeente aanvaardbaar blijven, ook deze voorzien zouden moeten worden van de gekozen fietspadkleur. Door de keuze voor een voetpad (met het toestaan van fietsers) en de royale opzet- waardoor onderlinge hinder beperkt blijft - is dat bij de Laan Van Berendrecht overigens niet aan de orde.

Kortom: Wij pleiten ervoor om de belangrijke fietswegen te voorzien van asfalt dan wel betonplaten, en alle fietswegen actiever en planmatig te voorzien van de gekozen fietswegkleur (mits dat nog niet in gang is gezet).

*Fietsstraten en fietsstroken
De Fietsersbond verbaast zich enigszins zo weinig fietsstroken in de gemeente*

aan te treffen. Vrij liggende fietspaden zijn wel een betere optie dan fietsstroken, maar deze laatste bieden bij lage autoverkeersintensiteiten en beperkte ruimte een aanvaardbare fietsvoorziening.

Dit valt in het bijzonder op rond de “fietspoort voor Leiderdorp”; op de “aanvoer”-straten naar de Spanjaardsbrug zijn vrijwel geen aparte fietsvoorzieningen. Hier liggen kansen voor eenvoudige verbeteringen van de fietsinfrastructuur. Hetzelfde geldt overigens voor (delen) van fietsroutes op de Baanderij, waarvoor blijkens de nota – terecht - aandacht komt.

Wat de fietsstroken betreft, zien wij niet altijd het nut van een afwijkende vormgeving. Zo eindigt bij voorbeeld op de Heinsiuslaan ineens de fietsstrook (foto). (De geplande knip, zal vermoedelijk niet voor fietsers gelden).

Een soortgelijke suggestie zouden we ook t.a.v. fietsstraten willen maken. Dit soort fietswegen kunnen – met behoud van laagintensief autoverkeer - de fietser goed accommoderen. Tussen het (vernieuwde) fietspad op de Persant-Snoepweg) en de Leiderdorpse Brug worden fietsers over het Loevestein geleid, en wel zonder elke vorm van fietsvoorziening. Eigenlijk

doet het ontbreken ervan afbreuk aan de nu fraaie route via de Persant-Snoepweg. Dit deel leent zich in onze ogen goed voor een fietsstraat).

Kortom: De gemeente zou nadrukkelijker kunnen bezien in hoeverre en waar méér fietsstroken en fietsstraten de aantrekkelijkheid van fietsroutes kunnen verhogen.

Fietsrelevante projecten

Wellicht is de Fietsersbond wat te voorbarig, maar wij zijn benieuwd hoe de gemeente de belangrijke ontbreken-de schakel bij de Touwbaan wil gaan aanpakken (f3, p. 20). En hoe de verbinding met de Spanjaardsbrug zal worden verbeterd.

Wij vragen ons verder af of de gemeente actief betrokken is bij de plannen van de zijde van de Provincie Zuid-Holland voor een snelle fietsroute vanuit

de Leidse agglomeratie naar Schiphol. Deze zou immers via Leiderdorps grondgebied kunnen lopen. Begrijpelijkerwijs juichen wij de totstandkoming van dergelijke snelle fietsverbindingen toe.

Kortom: De Fietsersbond kijkt met belangstelling uit naar (de planning van) fietsrelevante projecten van de gemeente

Resteren enkele opmerking die de Fietsersbond bij wijze van volledigheid hier nog willen maken.

Dat wij de (fiets-) situatie bij de Zijlbrug verre van optimaal achten is genoegzaam bekend. Wij hopen in dezen nog op zo iets als een wonder.

Uit reacties blijkt, dat de route voor fietser van de Persant Snoepweg naar de Provincialeweg tot veel hoofdschudden leidt. De omrijfactor – om in die termen te spreken – is hier wel erg groot. Op korte termijn is hier vermoedelijk geen verbetering van te verwachten, vrezende wij.

Ten slotte. Gaarne is de Fietsersbond bereid zijn zienswijze verder toe te lichten en desgewenst van gedachten te wisselen over maatregelen zoals ook in de nota zijn beschreven.

Reactie:

Wat fijn dat u zich goed kunt vinden in ons fietsbeleid. In uw zienswijze gaat u uitgebreid in op de uitwerking van de routekenmerken van de fietspaden. Daarnaast pleit u voor een uniforme uitstraling en het gebruik van betonplaten of asfalt voor (hoofd)fietsroutes. Ook ziet u graag meer vrijliggende fietspaden en fietsstraten. Tot slot gaat u in op twee specifieke maatregelen: de toekomstige fietsroute over De Baanderij en de fietsroute over de Zijlbrug. In de definitieve versie van de nota Langzaam Verkeer besteden we aandacht aan de punten uit uw zienswijze, met name aan de routekenmerken. Ook werken we in de definitieve nota de route over De Baanderij verder uit. De fietsroute over de Zijlbrug is onderdeel van het project Leidse Ring Noord. De maatregelen uit dit project nemen we integraal over in de nota's.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze uitwerking van de definitieve nota's.

JOIN NR: 104000

Zienswijze:

Onlangs heb ik de mobiliteitsvisie gelezen. Het is een flitsende, gelikte nota. Ziet er fraai uit. Tot zover de buitenkant.

Het vorig jaar ben ik uit nieuwsgierigheid (nog nooit van een gamesessie gehoord) o.a. bij die gamesessie geweest. Er waren niet zoveel mensen. Ook de respons van het burgerpanel, las ik, betrof ongeveer 510 mensen. Via een m.i. drogredenering kwam men tot de conclusie dat dit een voldoende basis vormde op grond waarvan men verstrekkende voorstellen kon doen omtrent het mobiliteitsbeleid.

Ik meen dat Leiderdorp ongeveer 28.000 inwoners heeft. Stel dat een derde minderjarig is, dan blijven er nog ruim 18.000 inwoners over. Zijn 510 reacties, die niet allemaal positief geweest zullen zijn, niet een heel smalle basis?

Ook in een bijeenkomst in de Houtkamp kreeg ik de indruk dat er een groenlinks (bekend van het gedram) thema doorgedrukt moest worden. Niet fraai.

Wat, als u hierover in Leiderdorp een referendum zou organiseren. De storm van protest zou overweldigend zijn. Nu lijkt het of er stiekum een linkse hobby doorgejast moet worden.

Ik zal het verhaal niet te lang maken,

daar is de tijd te kort voor, maar ik kan u vertellen dat ik -en ik niet alleen- grote bezwaren heb tegen het afsluiten voor auto's van de Spanjaardsbrug in Leiden/ Leiderdorp.

Bovendien vind ik de knippen in de Heinsiuslaan en in de Van Poelgeestlaan onnodig. Er zijn al voldoende drempels om het verkeersbeeld rustig te doen zijn.

Ik hoop van harte dat de voorgestelde maatregelen er niet komen.

Reactie:

Dank voor uw compliment voor de vormgeving van de nota. In uw zienswijze vraagt u zich af of we wel voldoende reacties van inwoners hebben gekregen om beleid te kunnen maken. Ook geeft u aan dat u tegen de afsluiting van de Spanjaardsbrug en de knippen in de Heinsiuslaan en de Van Poelgeestlaan bent.

De gemeente is verantwoordelijk voor het maken van beleid. Graag benadrukken we dat de raad de manier waarop inwoners kunnen participeren heeft vastgesteld. Het proces dat wij hebben doorlopen voldoet aan de keuze van de raad.

In de nota's staat waarom wij kiezen voor de maatregelen waar u tegen bent. Wij nemen deze maatregelen om de leefbaarheid te vergroten en om gebiedsvreemd verkeer tegen te gaan.

JOIN NR: 104027

Zienswijze:

*Geacht college,
Ik ben geen inwoner meer van Leiderdorp, maar kom nog veel in Leiderdorp, i.v.m. werk, voor boodschappen en omdat mijn moeder in woonzorgcentrum De Ommedijk woont.
Toch wil ik graag reageren op het verkeerscirculatieplan:*

Om sluipverkeer route Voorhoflaan, Heinsiuslaan en Cor Gordijnsingel tegen te gaan: lijkt mij de 2-richtingen openstelling van Simon Smitweg al een goed plan. Komend vanuit Oranjewijk, is het vanaf Willem-Alexanderlaan dan veel logischer en sneller om direct Engelendaal op te gaan i.p.v. Voorhoflaan. Dus dat scheelt zeker sluipverkeer op de Voorhoflaan.

Naar mijn idee zou de knip niet gemaakt moeten worden op de Heinsiuslaan, maar gemaakt moeten worden op Cor Gordijnsingel, ter hoogte van het Keerpunt. Daar rijdt nagenoeg alleen maar sluipverkeer en het is heel onveilig. Ik ben er vaak op de fiets, maar het is daar zo gevaarlijk met veel parkeerbewegingen i.c.m. het sluipverkeer wat er langs rijdt. Die weg is echt niet ingericht op zoveel verkeer. Daarnaast is de bocht

*Muzenlaan-Cor Gordijnsingel zeker niet geschikt voor al het verkeer dat er nu overheen gaat.
Een knip voor het Keerpunt leggen vermindert absoluut sluipverkeer ook over Heinsiuslaan, want de kruising met de Engelendaal is door de verkeerslichten niet aantrekkelijk. Daarnaast blijven de medische voorzieningen op de Cor Gordijnsingel nog steeds goed bereikbaar doordat er vanaf 2 kanten voldoende parkeerplaatsen bereikbaar blijven.*

Door alleen de Heinsiuslaan af te sluiten, zal het sluipverkeer over de Cor Gordijnsingel amper afnemen, net als op de Voorhoflaan.

Als bezoeker van Winkelhof, lijkt mij daarnaast een afsluiting rondom Winkelhof niet gewenst, zoals voorgesteld de knip op de Heinsiuslaan. Winkelhof is zelf zijn parkeergarage aan het herinrichten, waardoor de in- en uitritten mogelijk niet passen bij de geplande knip in de weg. Daarnaast wordt verkeer kanten op gedwongen waar ze niet heen willen en gaat er het verkeer er veel meer omheen circuleren.

Ik hoop dat u hiermee nog iets kunt aanpassen in het voorgesteld plan.

Reactie:

In uw zienswijze spreekt u de voorkeur uit voor een knip in de Voorhoflaan en de Cor Gordijn Singel in plaats van in de Heinsiuslaan. Graag benadrukken we dat we – voordat we de nota's definitief maken – nog een verkeersmodelonderzoek naar het effect van de voorgestelde maatregelen gaan uitvoeren. Het kan zijn dat dat onderzoek leidt tot een andere, betere maatregel, zoals de knip op een andere plek aanbrengen.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maatregelen.



JOIN NR: 104058

Zienswijze:

*Beste gemeente,
Hierbij wil ik mijn ongenoegen uiten over de voorgenomen aanpassingen in de van poelgeestlaan.
De verkeersstroom die dan niet door de van poelgeestlaan kan rijden zal dan door de heemraadlaan komen. Deze weg is qua constructie niet gemaakt voor die drukte en zal dus nog veel meer overlast bezorgen. Dus dit is naar mijn (en alle burens) inzicht geen oplossing maar een probleem verlegging, met nog grotere en gevaarlijke situaties (zie foto's dit is gisteren met mijn auto gebeurd) ... Ik hoop dat hier nog eens verstandig naar gekeken wordt. En ik zou u daar bij willen helpen als het nodig is.
Met vriendelijke groet,*

Reactie:

Uit uw zienswijze spreekt de verwachting dat een knip in de Van Poelgeestlaan negatieve gevolgen heeft voor de omliggende woonstraten, en dan met name de Heemraadlaan. U vreest dat het (sluip)verkeer gaat toenemen en dat dit tot onveilige situaties leidt. We realiseren ons dat het aanbrengen van een knip altijd zal leiden tot andere – vaak langere – routes voor het (lokale) autoverkeer. Dit nadeel voor de omwonenden wegen we af tegen de

voordelen van een knip. Deze voordelen zijn minder verkeer, meer leefbaarheid en minder geluidsoverlast van langrijdende auto's. Minder autoverkeer maakt de route ook aantrekkelijker voor de fiets. Zowel het fietsverkeer naar de basisscholen op de Vronkenlaan als het fietsverkeer dat richting Leiden rijdt profiteert daarvan.

Een knip in de Van Poelgeestlaan kan inderdaad leiden tot andere verkeersstromen in de directe omgeving. We gaan er echter vanuit dat de gebiedsontsluitingswegen – onder andere de Engelendaal en de Persant Snoepweg – het verkeersnetwerk dragen en de wijken ontsluiten. Zodat autoverkeer geen doorgaande routes door de wijken neemt. Maar de knip mag natuurlijk niet leiden tot (significante) verslechtering in de omliggende woonstraten. Daarom gaan we bij de uitwerking van de definitieve maatregelen verder onderzoek doen. Ook kijken we dan of een andere maatregel misschien beter is, zoals de knip op een andere plek aanbrengen.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze verdere afweging.

JOIN NR: 104067

Zienswijze:

Met deze brief dienen wij als belangengroep Van der Valk Boumanweg onze zienswijze in op de nota's in het kader van de mobiliteitsvisie welke door u op 19 mei jl. in concept zijn vastgesteld en ter inzage zijn gelegd.

Allereerst dank voor de rondgang met de wethouder op 8 juli jl. Dat werd door bewoners zeer op prijs gesteld. Ook dank voor de extra tijd die u ons hebt gegund voor het indienen van deze zienswijze, vanwege het samenvallen van deze rondgang met de sluitingsdatum.

Onveilige situaties

Zoals u inmiddels weet vragen wij uw aandacht voor de Van der Valk Boumanweg, specifiek voor het weggedeelte tussen de Persant Snoepweg en de Laan van Ouderzorg. Als bewoners van en rondom dit deel van de Van der Valk Boumanweg ervaren wij dagelijks ongezonde en onveilige situaties. Wij merken de drukte voor onze deur en zien/horen auto's te hard voorbij rijden. Dit leidt tot veel onveilige situaties en manoeuvres, bijvoorbeeld met parkeren. De huidige brede weginrichting zonder verkeersremmende voorzieningen nodigt automobilisten hier ook toe uit. In de huidige situatie is de weg voor voetgangers een

belemmering om over te steken, bijvoorbeeld om bij winkelcentrum Santhorst te komen.

Integrale aanpak Van der Valk Boumanweg in de conceptnota's

Naar ons idee bieden de deelnota's een uitgelezen kans en een momentum om de veiligheid van de Van der Valk Boumanweg aan te pakken. Wij hebben met onze brief van 4 maart jl. een kaart aan u toegestuurd met de knelpunten en verbeterpunten die wij tijdens een bewonersavond op 10 februari jl. hebben geïnventariseerd. Deze kaart is ook bij deze zienswijze bijgesloten en maakt hier onverkort deel van uit.

Wij zijn blij te merken dat veel van deze punten door u worden herkend en bevestigd. Dit maken wij op uit het gesprek op 23 juni jl. en de rondgang met de wethouder op 8 juli jl. In de conceptnota's zien wij echter (naast bovenstaande) niets terug van de door ons aangedragen punten. Alleen de onveilige situatie en oversteek ter hoogte van de Tollenaersingel wordt gesignaleerd (al ontbreekt het nog aan een concreet gekoppelde maatregel). Wat ons betreft is het een gemiste kans als u alleen dit knelpunt zou oplossen. Wij pleiten voor een integrale aanpak van knelpunten voor dit gehele weggedeelte. Daarbij

vragen wij u in de planning breder te kijken dan alleen werk met werk maken bij vervanging van het riool.

Wij vragen u specifiek om hier in verdere uitwerking van de nota's serieus werk van te maken. Graag lezen wij in de nota van beantwoording op welke manier u met de door ons aangedragen knelpunten en verbeterpunten (bij voorkeur per punt) bent omgegaan.

Waarom een gebiedsontsluitingsweg?

In de conceptnota's lezen wij uw voornemen om de Spanjaardsbrug en de verbinding Poelgeestlaan - Vronkenlaan af te sluiten voor autoverkeer. Hoewel dit (ook) in onze wijk niet unaniem zal worden gesteund, gaan wij er wel vanuit dat het verkeersaanbod op de Van der Valk Boumanweg zal afnemen en dat is prettig.

Wij begrijpen vervolgens echter niet dat de Van der Valk Boumanweg in de nota's nog steeds wordt aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg en dus een doorgaande functie houdt.

Het motto van onze belangengroep is "Liever veilig 50, dan onveilig 30". Gezien de situatie en uw ambities pleiten wij er voor om deze weg als wijkweg aan te merken en ook als zodanig in te richten. Dat wil zeggen: smaller, vriendelijker en met meer oog voor gemengd

verkeer. Wij snappen dat u vanwege de buslijn en hulpdiensten terughoudend omgaat met snelheidsbeperkende maatregelen. Maar vanwege de verwachte afname van verkeer zal het veel rustiger worden. Wij gaan er daarom vanuit dat er geen verslechtering van de huidige situatie zal zijn, en dat dit geen belemmering kan zijn om de weg als wijkweg aan te merken. Wij vragen u specifiek om de Van der Valk Boumanweg aan te merken als wijkweg. Graag lezen wij in de nota van beantwoording uw afweging hierin.

Veilige oversteekplaatsen
Los van bovenstaande kan een groot deel van de onveiligheid ons inziens worden opgelost door aanpak van de huidige kruisingen met de Laan van Ouderzorg en de Tollenaersingel. Deze zijn nu verre van veilig en worden vaak gemeden. Tijdens onze rondgang op 8 juli hebben we hier nadrukkelijk bij stilgestaan. Voor beide situaties dragen wij een voorstel aan. Dit betreft een nieuwe veilige oversteek ter hoogte van de Rijnenburg en ter hoogte van de Brittenburg. Op ons kaartje resp. nummer 13 en 14. Hiermee wordt ook beter aangesloten bij de behoefte van voetgangers (waaronder overstekende buspassagiers). Ook nodigt de weg hierdoor veel minder uit om (te) hard te rijden. Dat is ook in het belang van de

fietsers.

Wij vragen u specifiek deze verbetervoorstellen als maatregel in de definitieve nota's over te nemen en ook in de uitvoering prioriteit te geven. Graag lezen wij in de nota van beantwoording uw afweging hierin.

Tenslotte: betrek ook de groenstrook bij integrale herinrichting!

Een integrale herinrichting kan wat ons betreft prachtig worden gecombineerd met een zinnigere invulling van de huidige groenstrook langs de weg: zowel qua groen als voor voetgangers. Op ons kaartje nummer 19. Er zijn al wat stukjes vanaf gesnoept in de loop der jaren. Dit groen is ons veel waard en behouden we graag. Het biedt u wellicht de kans om direct invulling te geven aan een stuk klimaatadaptatie en vergroting van de biodiversiteit, zoals u ambieert in uw duurzaamheidsagenda.

Reactie:

Fijn dat u de aanvullende gesprekken en het locatiebezoek heeft gewaardeerd. In uw zienswijze vraagt u aandacht voor een groot aantal maatregelen op de Van der Valk Boumanweg en voor de categorisering van deze weg. Ook vraagt u om de groenstrook te betrekken bij de inrichting van de weg.

Op de meeste punten in uw zienswijze kunnen we nu niet ingaan. Want deze punten zijn locatiespecifiek en horen dus niet thuis in een beleidsnota. We nemen uw punten uiteraard wel mee als de weg toe is aan groot onderhoud. Ook de groeninrichting betrekken we daar dan bij.

De weg categorisering is wel onderdeel van de beleidsnota. Wij vinden het wenselijk om de Van der Valk Boumanweg te behouden als wijkontsluitingsweg. De weg heeft immers een ontsluitende functie voor de omliggende wijken en is de route naar De Baanderij.

Wij nemen uw zienswijze graag mee in onze afweging van de definitieve maatregelen.



JOIN NR: 104450

Zienswijze:

Het is mij bekend dat reageren op het mobiliteitsplan niet meer mogelijk is, toch wil ik hierbij nog een reactie doen over het busvervoer in de gemeente Leiderdorp. Hopelijk heeft u iets aan deze bevindingen.

In het mobiliteitsplan zie ik dat er vooral doorgewerkt wordt met het huidige busnet. Aanpassingen zitten in lijn 6 op de Baanderij en de wens meer R-Netlijnen te realiseren.

Sinds een klein jaar woon ik in Leiderdorp. Een aantal dingen in het busvervoer zijn me opgevallen. Zo zie ik niet altijd even volle bussen en rijden sommige lijnen (onnodig) lange routes. Daarom doe ik hierbij de volgende suggesties, gebaseerd op het huidige busnet. Enkele punten vallen buiten de gemeentegrenzen, dit door samenhang.

R-Net naar Alphen a/d Rijn

Er wordt onderzocht om R-Net door te trekken naar Alphen. Mijn suggestie is om een deel van de ritten van lijn 410 door te laten rijden naar Hoogmade en Alphen ter vervanging van lijn 183. Daarmee krijgt deze lijn enige tijdswinst en een opwaardering qua comfort. Lijn 410 slaat op het traject naar Leiderdorp enkele haltes over t.o.v. lijn 183.

Hier stel ik een nieuwe stadslijn voor, waarover meer in het volgende kopje.

Oranjewijk en Ringlijn

Momenteel rijdt lijn 2 naar de Oranjewijk. Deze bus doet dat met een enorme slingeroute door grote delen van Leiderdorp en Leiden. De reistijd vanaf het beginpunt in de Oranjewijk naar het centraal station in Leiden bedraagt 35 minuten. Om deze reistijd te verkorten stel ik een nieuwe directere stadslijn voor vanaf Centraal Station via de route van lijn 183 naar het ziekenhuis. Vanaf daar kan de nieuwe lijn doorrijden naar de Oranjewijk via de route van de huidige lijn 2. De winst naar de haltes ná het ziekenhuis tot aan de Oranjewijk bedraagt maa liefst 12 minuten. Dit is gerekend vanaf het Centraal Station.

Deze nieuwe stadslijn heeft enige samenhang met het opgaan van lijn 183 in R-Netlijn 410. Mocht dit niet lukken is het wellicht een optie de huidige lijn 410 door te laten rijden naar de Oranjewijk i.p.v. lijn 2. Ook dan is er winst van meer dan 10 minuten.

De huidige lijn 2 kan dan ingekort worden het ziekenhuis. Hier stel ik een directe koppeling met lijn 1 voor. Zo rijden lijnen 1/2 een lus door meerdere delen van Leiderdorp en hebben alle

haltes aan deze route vaker een directe verbinding met Leiden zonder inzet van extra materiaal.

Exacte reizigersaantallen zijn mij niet bekend, desondanks kan ik wel achterhalen dat de meeste reizigers in de regio in- en uitstappen bij het centraal station in Leiden. Daarom ben ik in dit idee uitgegaan van zo snel mogelijke routes naar het station, zonder verlies van logische verbindingen.

De genoemde rijtijden zijn gebaseerd op de normale dienstregeling van Arriva zoals gepubliceerd op hun website. Hier ben ik uitgegaan van rijtijden in de ochtendspits rond 8 uur.

Dank voor het lezen van deze suggesties. Ik sta er voor open om nog verder van gedachten te wisselen hierover.

Reactie:

In uw zienswijze gaat u in op de route van de bussen in Leiderdorp. Hier hebben wij echter geen directe invloed op. Welke routes de bussen rijden bepaalt de concessiehouder. Op dit moment is dat Arriva. In 2022 start een nieuwe concessie. Dan zal de nieuwe concessiehouder het lijnennet opnieuw bepalen.

