

Ophoging/groot onderhoud wijk Leyhof

Vragen/verzoeken m.b.t. verkeer

Gesorteerd per straat van waaruit het verzoek is ingediend

Stand van zaken november 2017

Ada van Schotlandplaats

Verzoek: of de langzaamverkeerverbinding Brugwacht-Buitenhoflaan, nu een voetpad, kan worden omgezet naar fietspad. Fietsers zouden er nu ook al gebruik van maken.

Reactie gemeente: Dit verzoek wijzen we af. De paden in kwestie zijn te smal om als volwaardig tweerichtingenfietspad te dienen. Voetgangers hebben nu nog de "bescherming" dat het pad voor hen bedoeld is, en fietsers die er toch rijden zich als gast zouden moeten gedragen.

Deze straat ligt niet in het volledig op te hogen gebied. Er is daarom geen sprake van een herinrichting.

Brugwacht

Verzoek: of het realiseren van laadpunten voor elektrische auto's kan worden meegenomen met de herinrichting.

Reactie gemeente: het realiseren van laadpunten staat los van de herinrichting. Sinds juni is het in Leiderdorp mogelijk om een openbaar laadpunt aan te vragen. Naar verwachting worden de eerste laadpalen tweede helft september-eerste helft oktober gerealiseerd. Een hiervan is geprojecteerd in de wijk Leyhof. Voor het einde van het jaar komen er nog een aantal laadpalen bij, waarvan er twee in de Leyhof zijn gelegen.

Voor aanvragen in het op te hogen gebied geldt wel dat die laadpalen pas zullen worden gerealiseerd nadat het ophogingsproject is afgerond. Dit om onnodige kosten voor het verwijderen en weer terugplaatsen van laadpalen te voorkomen.

Dijkwacht

Verzoek: of het mogelijk is om parkeervakken voor motoren te realiseren, bijvoorbeeld door van twee autoparkeerplaatsen drie vakken voor motoren te maken.

Reactie gemeente: Dit verzoek wijzen we af. Bij het realiseren van parkeerplaatsen is uniformiteit het streven, zodat iedere parkeerplaats door zo veel mogelijk gebruikers benut kan worden. Een motor mag, net als een auto, in een gewoon parkeervak geplaatst worden.

Verzoek: of er verkeersdrempels kunnen komen op de Dijkwacht/de bestaande drempels functioneren niet goed.

Reactie gemeente: Bij de herinrichting van het op te hogen gebied zullen ook de snelheidsremmende maatregelen (opnieuw) onder de loep worden genomen. Het uitgangspunt is hierbij het toepassen van plateaudrempels op kruispunten in 30 km-gebieden, waar nodig aangevuld met maatregelen op wegvakken tussen de kruispunten in. Idealiter is de tussenafstand op wegvakken tussen snelheidsremmers niet meer dan 75 à 100 meter, maar teveel remmers werken ook averechts. Het is mogelijk dat de bestaande drempels in de loop der jaren zijn verzakt en daardoor minder effectief zijn geworden. De

nieuwe drempels worden uiteraard weer volgens de daarvoor geldende richtlijnen aangebracht.

Verzoek: het is onduidelijk dat de Dijkwacht t.h.v. nummer 2 doodloopt. Kan dit duidelijker worden aangegeven?

Reactie gemeente: het verkeersbord dat een doodlopende weg aanduidt is duidelijk aanwezig op de hoek Dijkwacht/Elisabeth van Engelandlaan. Mogelijk wordt dit genegeerd door gebruikers van navigatiesystemen met een verouderde of onvolledige kaart.

Verzoek: kan er een afritje van het trottoir naar de weg worden gemaakt, om met de fiets de brandgang uit te kunnen?

Reactie gemeente: Afritjes van brandgangen naar de weg zijn geen vanzelfsprekendheid. De brandgang is niet bedoeld als fietspad. Als de brandgangen (te) toegankelijk worden gemaakt kan dat ook leiden tot meer gebruik door (brom)fietsers, ook als die er geen bestemming hebben maar het bijv. zien als een handig doorsteekje. Aangezien mensen bij het verlaten van hun poort meestal direct in de brandgang staan en de breedte van de gangen doorgaans beperkt is, willen we dit niet te veel faciliteren.

Jacoba van Beierenlaan

Verzoek: maximumsnelheid wordt niet gerespecteerd, meer drempels zouden wellicht een uitkomst zijn.

Reactie gemeente: Bij de herinrichting van het op te hogen gebied zullen ook de snelheidsremmende maatregelen (opnieuw) onder de loep worden genomen. Het uitgangspunt is hierbij het toepassen van plateaudrempels op kruispunten in 30 km-gebieden, waar nodig aangevuld met maatregelen op wegvakken tussen de kruispunten in. Idealiter is de tussenafstand op wegvakken tussen snelheidsremmers niet meer dan 75 à 100 meter, maar teveel remmers werken ook averechts. Het is mogelijk dat de bestaande drempels in de loop der jaren zijn verzakt en daardoor minder effectief zijn geworden. De nieuwe drempels worden uiteraard weer volgens de daarvoor geldende richtlijnen aangebracht.

Verzoek: kan van de hele straat eenrichtingverkeer worden gemaakt?

Reactie gemeente: Gezien de beschikbare breedte in het westelijk deel van de straat is dit geen noodzaak. Het zou voor dat deel van de straat omrijden betekenen. Daarnaast kan eenrichtingverkeer zorgen voor een hogere snelheid omdat geen rekening meer met tegenliggers hoeft te worden gehouden. Dit staat haaks op de voorgaande wens om iets tegen het hard rijden te doen. De weg flink versmallen kan niet omdat de breedte nodig is om de haakse parkeervakken te kunnen verlaten.

Verzoek: bij huisnr. 146 is het trottoir erg breed, daar zouden extra parkeerplaatsen gemaakt kunnen worden.

Reactie gemeente: Deze extra parkeerplaatsen zouden ten minste dezelfde afmetingen moeten hebben als de bestaande vakken verderop. Aangezien het voetpad richting

huisnummer 138 steeds smaller wordt, zou dit betekenen dat er te weinig ruimte overblijft voor voetgangers. Het is van huisnummer 138 tot 146 wel toegestaan om langs het trottoir te parkeren op de rijbaan.

Verzoek: kan kruispunt Brandwacht/J. Van Beierenlaan ruimer gemaakt worden? Afsland verkeer staat nu soms op elkaar te wachten.

Reactie gemeente: In een 30 km-zone is even op elkaar moeten wachten niet bezwaarlijk. Dit heeft ook een snelheidsremmend effect.

Torenwacht

Verzoek: Op de Torenwacht wordt hard gereden. Kan op iedere hoek een drempel worden gerealiseerd of de hele Torenwacht een 30 km-zone worden?

Reactie gemeente: De Torenwacht heeft vrij haakse bochten. De verwachting is niet dat drempels, die op 50 km/u en de aanwezigheid van een bus gedimensioneerd zouden moeten worden, effectief zullen zijn.

Ervaringen met al aangepaste wijkontsluitingswegen hebben geleid tot een heroverweging van de wegategorisering. Uitgangspunt voor de Torenwacht blijft 50 km/u.

De Torenwacht valt niet in het geheel op te hogen gebied, van een volledige reconstructie is daarom geen sprake.

Schildwacht

Verzoek: Er is sluijverkeer, er wordt hard gereden en bij de versmallingen raakt verkeer in de verdrukking. Bij de zebra's worden wachtende auto's voorbijgereden door haastige weggebruikers.

Kan er, zoals opgenomen in het IVVP 2009, een 30 kilometer weg van worden gemaakt?

Reactie gemeente: Ervaringen met al aangepaste wijkontsluitingswegen hebben geleid tot een heroverweging. Uitgangspunt voor de Schildwacht is 50 km/u, waarbij wel extra aandacht aan de verkeersveiligheid kan worden geschonken aangezien de weg volledig opnieuw moet worden aangelegd.

Verzoek: kan aan de oneven zijde ook haaks parkeren worden gerealiseerd als oplossing voor het parkeerprobleem?

Reactie gemeente: Waar mogelijk wordt de parkeersituatie geoptimaliseerd. Gezien de wijkontsluitingsfunctie van de Schildwacht is langsparkeren wenselijker dan haaks.

Verzoek: Bij huisnummer 33 is een (tijdelijke) verkeersremmer gerealiseerd. Deze bemoeilijkt het in- en uitrijden van dit perceel. Kan hier in het nieuwe ontwerp meer rekening mee worden gehouden?

Reactie gemeente: Hier houden we in het nieuwe ontwerp rekening mee.

Margaretha van Oostenrijklaan

Verzoek: het voetpad vanaf de Schildwacht is aan de ene zijde veel te smal en aan de andere zijde behoorlijk breed. Kan dit eerlijker verdeeld worden.

Reactie gemeente: Dit is een goede suggestie. De beschikbare ruimte laat het toe om aan beide zijden een volwaardig voetpad ($\geq 1,50$ m.) te realiseren. Dit nemen we mee in het nieuwe ontwerp.