

Beantwoording vragen informatieavond herinrichting Acacialaan



Datum:

25 februari 2022

Vragen en antwoorden

Document

- Wat is de status van het ontwerp?

Het ontwerp dat op de informatieavond is gepresenteerd is een schetsontwerp. Dit is het uitgangspunt voor de participatie en het uiteindelijke ontwerp. U kunt nog op het ontwerp reageren.

- Wat is het verschil tussen een schetsontwerp, voorlopig ontwerp en een definitief ontwerp.

Schetsontwerp

Een schetsontwerp is een schets die is opgesteld op basis van de opdrachtomschrijving (mobiliteitsnota Circulatie). Hierin worden de uitgangspunten van de mobiliteitsnota verwerkt, worden de kabels en leidingen geïnventariseerd, en kunnen indien nodig de kadastrale gegevens gebruikt worden. In deze fase is er ook voor gekozen om input op te halen bij bewoners. Bewoners kunnen op dit ontwerp reageren.

Voorlopig ontwerp

Het schetsontwerp wordt door de ontwerper/gemeente gepresenteerd. Dan wordt gekeken naar de haalbaarheid buiten en of het voldoet aan de opdrachtomschrijving. Daarnaast worden de suggesties van bewoners meegenomen en wordt gekeken of deze inpasbaar zijn in het ontwerp. Bij dit ontwerp wordt ook bekend welke materialen er gebruikt worden en welke groenelementen toegepast worden. Dit ontwerp wordt gedeeld met bewoners. Zij kunnen hier nog op reageren.

Definitief ontwerp

Bij het definitieve ontwerp worden de laatste aanpassingen uit het voorlopig ontwerp verwerkt. En worden detailuitwerkingen gemaakt. Bij het definitief ontwerp wordt ook de openbare verlichting ingetekend zodat bekend is waar de lichtmasten komen te staan. Daarna wordt het ontwerp gedeeld met bewoners en wordt het participatieproces afgerond.

- Tegen ons is gezegd dat er meerdere ontwerpen komen. Komen er nog meer?

Met de vooraf gestelde eisen en opgehaalde wensen is intern het ontwerpproces gestart. Hieruit bleek dat de ontwerpmogelijkheden beperkt werden, zodat uiteindelijk 1 ontwerp gemaakt is. Wij stellen een ontwerpnotitie op waarin wij de ontwerpkeuze omschrijven, zodat het duidelijker is waarom we deze keuze gemaakt hebben in het ontwerpproces.

Ventweg

- Waarom is de ventweg éénrichtingsverkeer geworden?

In de huidige situatie zijn er aan de kant van de huizen parkeervakken aanwezig. Tevens wordt er aan de andere kant van de ventweg op de straat geparkeerd. Hierdoor is de doorrijbreedte te smal voor tweerichtingsverkeer. Hierdoor is het ook mogelijk dat voor hulpdiensten de doorgang belemmerd wordt. Daarom is ervoor gekozen om aan beide kanten van de ventweg parkeervakken te realiseren en een wegbreedte te hanteren van 3,5 m. Bij deze breedte kunnen hulpdiensten goed door de ventweg rijden. Overigens, het 1-richtingsverkeer is alleen voor auto's, voor fietsers en bromfietsen geldt tweerichtingsverkeer.

- Kan de rijrichting omgedraaid worden?

Er wordt nog bekeken of een andere rijrichting op de ventweg mogelijk is.

- Kan de rijrichting deels worden omgedraaid, ter hoogte van de Lindelaan.

Er wordt nog bekeken of een andere rijrichting op de ventweg mogelijk is.

- Voorzien jullie geen files hier?

In de huidige situatie treedt er verstopping op op de Acacialaan als er problemen zijn met de capaciteit op de A4, bijvoorbeeld door een ongeval of file.

Op dit moment wordt vanuit Rijkswaterstaat studie gedaan om de A4 aan te passen, zodat capaciteitsproblemen worden opgelost.

Daarnaast vinden er in Leiderdorp nog twee andere maatregelen plaats die de hoeveelheid verkeer op de Acacialaan ontlasten:

- *de Simon Smitweg wordt ter hoogte van het gemeentehuis over de gehele lengte tweerichtingsverkeer. Dit biedt een alternatief voor de Acacialaan.*
- *de Spanjaardsbrug wordt afgesloten voor autoverkeer. Verkeer uit de zuidelijke wijken van de A4 die nu nog via de Spanjaardsbrug naar Leiden gaan zullen deels via de Simon Smitweg gaan rijden.*

Als gevolg van deze maatregelen verwachten we dat de files op de Acacialaan minder vaak optreden.

- Fietsverkeer aan de ene kant over de ventweg ligt meer voor de hand. Aan de andere kant een bredere fietsstrook.

Bewoners van de Acacialaan moeten ook de fietsstroken kunnen gebruiken in beide richtingen. Wanneer op de hoofdrijbaan de fietsstrook richting de verkeerslichten zou worden opgeheven en fietsers alleen nog via de ventweg zouden kunnen rijden, dan zouden fietsers die wonen aan de Acacialaan op de rijbaan moeten rijden richting de verkeerslichten en geen fietsstrook meer hebben. Dit wordt als onwenselijk gezien, zodat er op de hoofdrijbaan fietsstroken aan beide zijden van de weg nodig zijn. Daarnaast past dit niet in de uitgangspunten voor het wegontwerp zoals die zijn vastgesteld.

Verkeersoversteekpunten (zebrapaden)

- Waarom zijn er nu geen zebrapaden ingetekend?

Een zebrapad wordt over het algemeen gezien als een veilige plek waar ook kinderen veilig over kunnen steken. Helaas is de realiteit tegenwoordig dat er elke maand in de regio dodelijke ongevallen met voetgangers op zebrapaden voorkomen. Daarom is het belangrijk dat een oversteeklocatie zorgvuldig wordt ingericht waarbij de aanleg van een zebrapad geen doel op zich is.

In het ontwerp is een voetgangersoversteeklocatie gepland ter hoogte van de bussen en de Plantage (schoolroute). Deze oversteek is als volgt vormgegeven:

- *oversteek op een visuele drempel*
- *oversteek in twee korte etappes met in het midden een plaats om te stoppen*
- *oversteek in andere kleur*

Deze aspecten moeten er toe bijdragen dat de oversteek duidelijk herkenbaar is en een veiligere oversteek biedt aan voetgangers. Zo kan de voetganger voorrang krijgen in plaats van voorrang nemen.

Daarnaast regelt een zebrapad de voorrang, dit is ongebruikelijk in een 30 km/u zone. Daarom is hier niet voor gekozen. Naar aanleiding van de vragen wordt opnieuw bekeken of een zebrapad wenselijk is.

- **Waarom is de voetgangersoversteekplaats (vop) bij de Persant Snoepweg weg?**
Er is een onderzoek gedaan naar het optimaliseren van de verkeerslichten bij het kruispunt Persant Snoepweg – Acacialaan. Uit dit onderzoek blijkt dat er in de huidige situatie nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de voetgangersoversteekplaats. Ten behoeve van de verkeersafwikkeling is ervoor gekozen om de voetgangersoversteek op te heffen en een andere centrale voetgangersoversteek op de Acacialaan te realiseren. Door de optimalisatie van de kruispuntregeling hoeft verkeer ook minder lang te wachten, wat bijdraagt aan een goede doorstroming, ook op de Acacialaan.

Bomen

- **Er gaan veel oude bomen weg. Daar komen jonge exemplaren voor terug. Het is wel zonde van zo'n oude wijk dat er jonge bomen voor terugkomen. Kunnen ze niet blijven staan?**
Het klopt dat een deel van de bomen aan de Acacialaan vervangen worden voor andere jongere exemplaren. Uit onderzoek blijkt dat de bomen niet verplantbaar omdat ze niet meer groeien. De bomen die wel voldoende groeien, blijven staan. Ook halen we een aantal bomen weg, omdat ze in de weg staan voor het nieuwe riool. Ook is er de wens van diverse bewoners om de bomen te verwijderen vanwege de plak, overhangend groen, en wortelgroei in de riolering.
- **Welke bomen blijven staan en welke worden vervangen?**
De bomen langs de woningen worden vervangen. Een klein deel bij de middenberm wordt vervangen. In totaal worden er 23 bomen vervangen en 7 stuks blijven staan. Er komen hiervoor 28 nieuwe bomen terug, dat is een toename van 5 bomen. Indien het ontwerp wordt aangepast kan het zo zijn dat er een kleine verschuiving komt. Maar per saldo komen er nooit minder bomen. In het voorlopig ontwerp gaan wij dat verduidelijken.
- **Welke bomen komen er voor terug? En hoe oud zijn deze bomen?**
Tijdens de informatieavond van 15 februari hebben we de bomen laten zien die we willen terug planten. Wij inventariseren met de bewoners welke bomen er terugkomen. Dit zijn jonge bomen, we willen wel de grootst mogelijk plantmaat toepassen. De boomsoorten die we willen terugplanten worden met het delen van het voorlopig ontwerp op de projectwebsite geplaatst, gelijktijdig hiermee kunt u uw keuze kenbaar maken.

Materiaal van de weg

- **Welk materiaal wordt gebruikt voor de weg?**
Uitgangspunt in de mobiliteitsvisie is dat op een 30km-wijkweg zoals de Acacialaan een verharding komt van stenen. Omdat de Acacialaan ook een busroute is zijn wij ons nog aan het beraden of toepassing van asfalt wenselijker is. Hier zal in het voorlopig ontwerp een keuze in worden gemaakt.
- **Wordt er in de nieuwe situatie nagedacht over de trillingen van het huis?**
Ja het uitgangspunt is een inrichting zonder trillingshinder.

Busstop

- **Het is smal bij de busstop. Is dat niet gevaarlijk voor fietsers?**
De bus stopt (halteert) op de rijbaan. Ter hoogte van de bushalte is een middeneiland opgenomen en is de weg 3 m breed. Wanneer een bus stopt moeten andere verkeersdeelnemers hierdoor even wachten, ook de fietsers. Dit past binnen een verblijfsgebied zoals de Acacialaan.

Wanneer er geen bus stopt is er een rijbaan van 3 meter breed beschikbaar. Door deze beperkte breedte moeten automobilisten ter hoogte van de bushalte achter de fiets blijven rijden, zoals dat

in een verblijfsgebied gangbaar is. Deze situatie wordt geaccentueerd door de visuele drempel waarop de bushalte ligt en de rode verharding.

- **Waarom verplaatst de bushalte?**

De bushalte aan de woningzijde op de Acacialaan is nu te kort. Hierdoor kunnen reizigers niet goed in- en uitstappen. De bushalte willen we hier realiseren zodat deze tegenover de andere halte ligt, de oversteek in het verlengde ligt van de Plantage (schoolroute) en de inritten tot eigen terrein goed bereikbaar blijven. Daarnaast is de bushalte aan de woningzijde feitelijk een brede stoep waar de bus stopt (halteert). Er komt hier geen bushokje (ABRI). Het bushokje komt tussen de ventweg en de hoofdrijbaan.

Parkeren

- **Kunnen de parkeerplaatsen ter hoogte van de opstelvakken terugkomen?**

De parkeerplaatsen ter hoogte van de opstelvakken van het verkeerslicht Persant Snoepweg – Acacialaan komen te vervallen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

- **Hoe veel parkeerplekken komen er in totaal?**

In het ontwerp zijn 56 parkeerplaatsen opgenomen. In de huidige situatie zijn er 55 parkeerplaatsen. Er komt dus 1 parkeerplaats meer dan in de huidige situatie.

- **Kunnen er meer parkeerplaatsen komen?**

Meer parkeerplaatsen zou ten kosten gaan van groen. Er ligt ook een wens van bewoners om meer groen te creëren. En daarvoor is gezocht naar een balans tussen groen en parkeren. Waarbij het uitgangspunt is dat het aantal parkeervakken gehandhaafd blijft.

- **Stoep en parkeerplaatsen komen op hetzelfde niveau. Is er een kans dat mensen iets verder op de stoep gaan parkeren, zodat de stoep smaller wordt?**

De parkeervakken worden aangeduid met verschillende kleuren van verharding, zodat duidelijk zichtbaar is wat stoep en wat een parkeervak is. Daarnaast zijn bij verschillende parkeervakken groenstroken geplaatst. Hierdoor wordt zoveel mogelijk voorkomen dat auto's op het trottoir gaan parkeren.

- **Worden de stoepen smaller door het ontwerp?**

Nee de stoepen wordt niet smaller.

- **Op dit moment parkeren veel mensen hun auto op eigen oprit. Is dat straks nog mogelijk in de nieuwe situatie met nieuwe bomen?**

Ja de bewoners die nu een officiële inrit hebben, kunnen die in de toekomst ook gebruiken.

- **Nu wordt in het gras geparkeerd, dus aantal huidige parkeerplaatsen is geen goede indicator. Met welke parkeernorm wordt (gemiddeld) gerekend?**

Parkeernormen zijn niet van toepassing, enkel de hoeveelheid reeds aanwezige parkeerplaatsen. Zodoende is het uitgangspunt dat het aantal parkeerplaatsen minimaal gehandhaafd dient te blijven.

Algehele veiligheid

- Ik heb mijn twijfels over de veiligheid en de snelheid: mensen rijden er te snel. Kunnen er drempels komen?

Drempels zullen waarschijnlijk trillingen veroorzaken en daarmee bestaat de kans op beschadiging aan de omliggende woningen. Daarom is ervoor gekozen in het ontwerp om de drempels visueel (plat) uit te voeren.

- Kan er een aparte fietsstrook komen?

In het ontwerp zijn fietsstroken opgenomen langs de Acacialaan, er komt geen fietspad. Vanwege het verblijfskarakter van een 30 km/u zone is het gewenst dat verschillende vervoermiddelen van dezelfde weg gebruik maken, een fietspad past daar niet bij.

- Verbod op vrachtverkeer: is dat ook bedienend vrachtverkeer voor de Lidl? En landbouwvoertuigen?

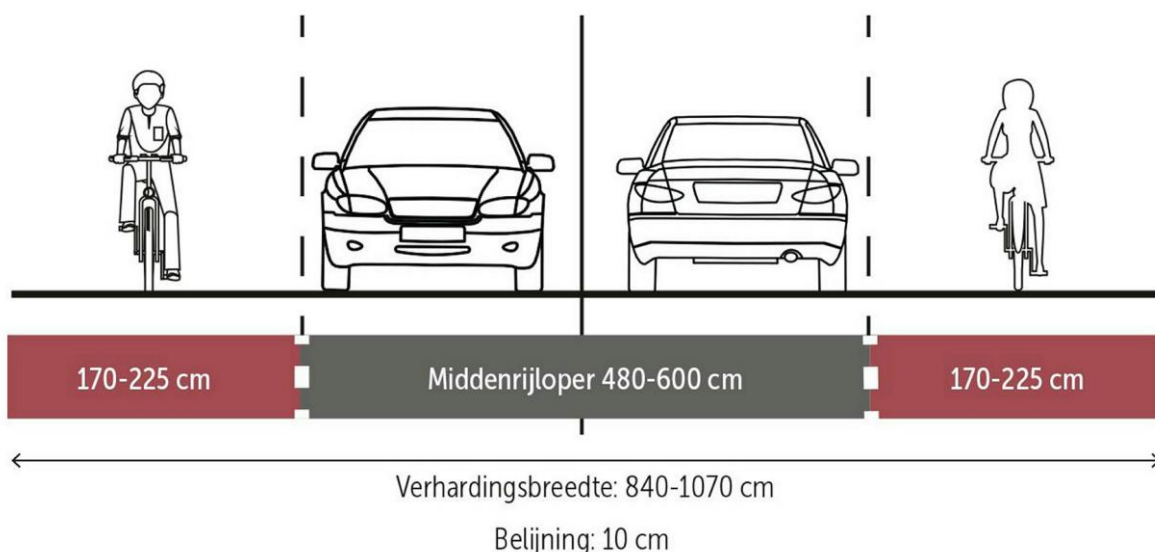
Het huidige vrachtwagenverbod blijft gehandhaafd, met uitzondering van bestemmingsverkeer. De Lidl is een bestemming in het gebied waardoor dit vrachtverkeer mag rijden via de Acacialaan. Er zijn afspraken gemaakt dat dit vrachtverkeer bij voorkeur komt aanrijden via de Willem-Alexanderlaan, er zal met Lidl contact worden opgenomen om dit onder de aandacht te brengen. Voor landbouwvoertuigen is het toegestaan om gebruik te maken van de Acacialaan.

- Komt er een verkeersheuvel/drempel? En wat is de impact.

De drempels in het ontwerp zijn visueel. Dat betekent dat er geen verhoging is, maar door tekening op de weg lijkt dat wel zo.

- Hoe zorgen we ervoor dat fietsers veilig fietsen? / Wat zijn de maatregelen die worden genomen voor veilig fietsen?

In een 30 km/u zone worden standaard geen gescheiden fietspad gerealiseerd. In dit ontwerp van de Acacialaan leggen we wel fietsstroken, dit is een bewuste keuze gezien de verbindende functie van deze weg. De breedte van de rijbaan is dusdanig dat twee auto's elkaar kunnen passeren zonder de fietsstroken te overrijden. De fiets heeft hiermee een eigen plek. Daarnaast kunnen fietsers ervoor kiezen om gebruik te maken van de ventweg.



Handhaving

- Wordt er meer gehandhaafd op de snelheid?

Handhaving is een taak van de politie, niet van de gemeente. In de huidige situatie handhaaft de politie niet aangezien de weginrichting niet past bij de huidige snelheid van 30 km/u. In voorliggend ontwerp brengen we de weginrichting in lijn met de maximale snelheid van 30 km/u. Hierdoor zal de politie eerder genegen zijn om te gaan handhaven, al is dat afhankelijk van prioriteit die de politie daaraan geeft.

Uitvoering

- Hoe ziet de uitvoering eruit?

Wanneer het ontwerpproces afgerond is gaan wij de voorbereiding starten voor de uitvoering. Aandachtspunten bij de uitvoering is dat woningen te voet bereikbaar zijn. De weg wordt in diverse stukken opgebroken, wanneer een deel dan gereed is gaat dat stuk weg weer open. Daarna wordt er een volgend stuk weg opgebroken. U wordt hierover tijdig geïnformeerd. Tijdens de werkzaamheden kunnen we enige overlast niet voorkomen. De bereikbaarheid voor alarmdiensten is gewaarborgd.

Oplaadpalen

- Wij willen graag oplaadpalen. Kunnen die meegenomen worden in het ontwerp?

Openbare oplaadpalen kunnen aangevraagd worden bij marktpartijen die in Leiderdorp actief zijn. Zie www.leiderdorp.nl/oplaadpalen Aangezien oplaadpalen bij reguliere parkeerplaatsen komen is daar in dit ontwerp niet bewust rekening mee gehouden, maar het is wel mogelijk.

Algemene opmerkingen

- Ik woon tegenover Kom van Aaiweg, daar gebeuren veel (bijna) ongelukken ik ben bang dat het ontwerp alleen maar voor meer onveilige situaties gaat zorgen. Zeker nu het zebrapad weggaat. Kom van Aaiweg geen doorgang, geen uitweg van de ventweg. Daar gaat een knooppunt ontstaan. Rond schooltijden rijdt er veel verkeer.

Enige verkeersdrukke tijdens spits- en schooltijden is niet te voorkomen. Zoals in een eerder antwoord verwoord is verwacht de gemeente geen grote/structurele filevorming op de Acacialaan. De verkeersstructuur is robuust genoeg om het halen/brengen richting de school op een ordentelijke wijze op te vangen.

- Kunnen we ook een tekening met kadastrale ondergrond laten zien?

Wij gaan kijken of we dit in het verdere ontwerpproces kunnen meenemen.

- Hoe wordt de afstelling van de stoplichten op de Acacialaan naar de Persant Snoepweg? Er zijn nu lange wachttijden.

De regeling van de verkeerslichten is onderzocht en wordt geoptimaliseerd. Dit wordt meegenomen bij de uitvoering van het ontwerp en zorgt voor kortere wachttijden en dus een betere doorstroming.

- Is er afstemming met het project van de geluidsschermen op de Persant Snoepweg?

De voorgenomen plaatsing van de geluidsschermen staat los van dit project.

- Kruising met Persant Snoepweg: Hebben jullie nagedacht over opheffen van rijbaan voor rechtsaf?

Dit is onderzocht in het onderzoek van de verkeerslichten. Echter heeft dit nadelige effecten voor de verkeersafwikkeling en flexibiliteit van het kruispunt. Daarom is hier niet voor gekozen.

- Maak van de Acacialaan een mooi woonerf die bij het karakter van de woningen past en met gebruik van veel groen. Wie haast heeft, neemt maar een route buitenom
De weg is in de Nota Circulatie gecategoriseerd als wijkweg, dat betekent dat de weg een duidelijke verblijfsfunctie heeft, maar ook een verbindende functie voor bijvoorbeeld verkeer uit de wijken ten zuiden van de A4. Een woonerf is zodoende niet mogelijk.
- In oktober is geopperd om een gescheiden fietspad te maken op de ventweg. Is dit nog in de gedachte of is daar een reden voor dat dat onhaalbaar is?
Om voldoende parkeerplaatsen te realiseren is de ventweg nodig, dit was ook een nadrukkelijke wens vanuit de omgeving. Tevens worden gescheiden fietspaden niet in 30 km/u zones gerealiseerd.
- Is er een verkeersanalyse uitgevoerd op dit ontwerp waarmee de verkeersintensiteit op verschillende piekmomenten inzichtelijk is gemaakt? Zoja, wat kwam daar uit?
In de Nota Circulatie is de Acacialaan gecategoriseerd als wijkweg, dat betekent dat deze weg zowel een verblijfsfunctie als verbindende functie heeft. Voor het ontwerp van met name de verkeerslichtenregeling is de drukste periode (de ochtendspits danwel de avondspits) maatgevend. Hiermee is in het ontwerp rekening gehouden.
- Hebben jullie in het plan ook de opstelplaatsen voor de containers meegenomen?
Wij zijn met de vuilnisophaaldienst in overleg over de locatie van de minicontainers. Zij kijken mee met het ontwerp en geven hun voorkeur aan.
- Wordt de fietsersbond betrokken bij de herinrichting?
De Fietsersbond wordt betrokken bij het ontwerp, net als andere organisaties en belanghebbenden. Zoals hulpdiensten, Arriva en scholen.
- Het optrekpunt vanaf de Persant Snoepweg, rechtsaf naar Acacialaan, daar wordt altijd enorm snelheid gemaakt, en dan te bedenken dat rechts, dus Burg. Brugplein als eerste voorrang heeft. Dat lijkt mij heel spannend. Wat wordt er aan gedaan om op dat eerste stuk minder hard te rijden. Komen er bijv. borden met LET OP RECHTS VOORRANG (gezien de nieuwe situatie)
Er komt een zogenaamde poortconstructie zodat duidelijk is dat men een 30 km/u zone inrijdt. Concreet houdt dat in dat er op het wegdek "30" staat. Daarnaast ligt ter hoogte van het kruispunt de fiets niet direct aan de rijbaan, zodat de rijbaan smaller is dan in de huidige situatie. Hiermee wordt bereikt dat er een duidelijke overgang is van een 50 km/u weg (Persant Snoepweg) naar een 30 km/u weg Acacialaan.
- Is er aan gedacht om ter hoogte van Lindelaan een voorrangssituatie voor fietsers te maken, gewoon door belijning en voorrangsborden? Zodat fietsers dus altijd voorrang hebben.
In 30 km/u zones wordt standaard de voorrang zo min mogelijk geregeld tussen vervoerswijzen vervoersdeelnemers onderling. In voorliggend ontwerp is de Lindelaan conform de richtlijnen van een 30 km/u zone aangesloten op de Acacialaan.