

TECHNISCHE VRAGEN

Bestemd voor politiek forum van d.d. 5 oktober 2020

Onderwerp : Mobiliteitsnota's

Vraagsteller: CDA Huibrecht Bos

Datum : 1 oktober 2020

Nota Langzaam verkeer

1. Voor utilitaire voetgangersroutes wordt aangegeven dat deze worden ingericht voor rolstoelen, rollators en scootmobielen. Het aantal utilitaire voetgangersroutes zoals aangegeven in figuur 3, blz 7 is echter zeer beperkt.
 - o Heeft het college overwogen om ook bij andere voetpaden, een onderzoek te doen of obstakels voor voetgangers (rolstoelen, rollators, etc) zoveel mogelijk kunnen worden verwijderd?

Antwoord: *Het College zet ook op de overige voetpaden in op deze gewenste inrichting. Het verschil is dat op utilitaire voetpaden dit een vereiste is, terwijl het op de overige voetpaden gewenst is. Dit omdat lang niet alle overige voetpaden breed genoeg zijn, of breed genoeg gemaakt kunnen worden door bijvoorbeeld aanwezigheid van bomen in trottoirs (bijvoorbeeld in woonstraten).*

2. In de mobiliteitsvisie was al aangegeven dat fietspaden steeds intensiever worden gebruikt, ook door voertuigen van verschillende snelheden. Ook is er een provinciale ontwikkeling om tot snelfietspaden te komen. In de nota is hier niet meer iets over terug te vinden.
 - o Welke plannen heeft de provincie om samen met de Leidse regio te komen tot snelfietspaden?
 - o Welke routes vindt de gemeente geschikt voor sneller fietsverkeer?

Antwoord: *De doorfietsroutes zijn het meest geschikt voor een grotere hoeveelheid fietsers en ook snellere fietsen (zoals spedelecs) door de breedte van deze fietspaden. Deze doorfietsroutes sluiten ook aan op de aanwezige doorfietsroutes van bijvoorbeeld Leiden. Deze routes zijn bovendien de routes die PZH en de regio gezamenlijk onderzoeken of, en zo ja welke, tot snelfietspad kunnen worden opgewaardeerd. De Provincie geeft hierbij alle vrijheid aan de gemeenten om de route te bepalen, zeker in stedelijk gebied.*

3. In het Leidsch Dagblad van 19 juli 2020 is aangegeven dat de Leidse Raad vindt dat de Spanjaardsbrug pas mag worden omgevormd tot een 'fietspoort' als de Leidse Ringweg af is. In de planning staat de fietspoort gepland vanaf 2022.
- o Is het College bekend met standpunt van de Leidse Raad?
 - o Wat is de opinie van het College over het standpunt?
 - o Wat zijn de gewenste vervolgstappen van dit gezamenlijk project?

Antwoord: *De relatie tussen LRN en de Spanjaardsbrug ligt met name in de vraag of de Spanjaardsbrug als omleidingsroute geschikt is tijdens werkzaamheden aan bijvoorbeeld de Oude Spoorbaan. Voor hulpdiensten en bussen is dit een logisch en blijft mogelijk ook na omvorming naar de fietspoort. Bij recente navraag bij de projectleider van Leiden van (het leidse deel van) de Spanjaardsbrug is aangegeven dat de Spanjaardsbrug geen omleidingsroute voor autoverkeer zal zijn tijdens de werkzaamheden aan LRN. Zowel op bestuurlijk als ambtelijk niveau vind er afstemming plaats over de voortgang van het project LRN, waarin ook dit soort zaken meegenomen worden.*

4. Fietspad langs de provinciale weg staat nu aangeduid als lokaal fietspad, zou dat een doorgaande fietsroute moeten zijn?

Antwoord: *Op dit moment ziet het College geen aanleiding om de route daar op te waarderen naar een doorgaande fietsroute. De route vormt ook geen belangrijke schakel in het fietsnetwerk.*

Nota Circulatie

5. In de nota wordt toegelicht dat een knip in de Voorhoflaan zorgt voor volledig voorkomen van het sluipverkeer. Desondanks wordt gekozen voor een knip in de Heinsiuslaan.
- o Welke voordelen ziet het het College in het afsluiten van de Heinsiuslaan t.o.v. Voorhoflaan?
 - o Waarom kiest de gemeente bij de Voorhoflaan niet voor 30km?

Antwoord: *Het uiteindelijke doel van alle verkeersmaatregelen is om de veiligheid van weggebruikers te verhogen, de leefbaarheid voor de omgeving te verbeteren en om het verkeer goed te faciliteren. De combinatie van voorgestelde maatregelen zorgt voor het behalen van deze punten.*

Een knip op de Voorhoflaan zou een groter effect hebben op de eerste twee doelen (veiligheid en leefbaarheid) maar een negatief effect op het derde doel (faciliteren verkeer). Een knip op de Voorhoflaan zou zorgen dat bewoners van deze wijk om dienen te rijden. Deze omrijdroute is beperkt door de nabijheid van de Persant Snoepweg en het Engelendaal. Het College heeft evenwel gekozen om de doelen uit de mobiliteitsvisie in te vullen op een wijze die de minste overlast geeft voor het lokale verkeer, maar toch voldoende effect sorteert.

In de vastgestelde mobiliteitsvisie zijn de mobiliteitsdoelen vermeld. Deze zijn onder meer inclusiviteit en bereikbaarheid (hoofddoelstellingen), en duurzame mobiliteiten en beter openbaar vervoer (beleidsdoelstellingen). Op basis hiervan is in de nota Openbaar

Vervoer gesteld dat busroutes optimaal ingericht dienen te worden om zo verliestijden, of nog onwenselijker het verlies van de gehele route, te voorkomen. Het College wil de Voorhoflaan behouden als busroute, ook in de komende concessie. Om dit te bewerkstelligen is de Voorhoflaan aangewezen als wijkweg50 waar expliciet rekening gehouden wordt met de busroutes. Daarnaast is, zoals weergegeven in bijlage I van de nota Circulatie, aangegeven dat de Voorhoflaan ook een route is voor nood- en hulpdiensten. Een lager snelheidsregime, met daarbij behorende maatregelen als drempels om dit regime te waarborgen, heeft een sterk negatief effect voor zowel deze hulpdiensten als de busdiensten. Bovendien is de Voorhoflaan aangewezen als hoofdfietsroute. Een wijkweg50 kent aparte fietsstroken waardoor de fietser beter gefaciliteerd wordt en dit wegtype ook beter geschikt is om te combineren met een hoofdfietsroute dan een wijkweg30. Tot slot is er geen verkeerskundige noodzaak om de Voorhoflaan een wijkweg30 te maken daar de nu voorgestelde combinatie van maatregelen de beoogde verbetering van leefbaarheid en veiligheid reeds behaald.

6. De Van der Valk Boumanweg wordt gedefinieerd als een gebiedsontsluitingsweg en niet als een wijkweg. Daarover de volgende technische vragen:
- o Welke rol voorziet de gemeente bij de Van der Valk Boumanweg voor de ontsluiting van de Baanderij voor nu en in de toekomstplannen?
 - o De nota circulatie geeft geen antwoord op de vraag waarom de Van der Valk Boumanweg niet als wijkweg 50 ingericht kan worden. Kunt u dit alsnog toelichten.
 - o Indien het een gebiedsontsluitingsweg zou blijven, welke ruimte voor verkeersremmende maatregelen en veiligheidsmaatregelen zijn er dan specifiek voor de vele punten en richtingen waarop langzaam verkeer deze weg kruist:
 - Kruising Tollenaersingel (voetgangers, doorfietsroute)
 - Kruising Laan van Ouderzorg (voetgangers, lokale fietsroute)
 - Kruising Loevestein (voetgangers, doorfietsroute)
 - Aansluiting fietspad langs de Oude Rijn (thv Dijkgravenlaan) (oversteken doorfietsroute)
 - overstekende fietsers kruising Droststraat
 - 50 m vóór de spanjaardsbrug (oversteken doorfietsroute oostwaards)
 - Aansluiting fietspoort Spanjaardsbrug (oversteken voetgangers, doorfietsroute)
 - Kruising Splinterlaan (oversteken doorfietsroute)
 - Fietspad Zijldijk (oversteken doorfietsroute zuidwaards)
 - o De van der Valk Boumanweg vanaf de Laan van Ouderzorg blijft éénrichting. Als de Spanjaardsbrug gesloten wordt voor auto's, zal dan ook het eerste deel van de zijldijk één richting worden?

Antwoord: *De Baanderij is een belangrijke werklocatie in Leiderdorp. Het College vindt het daarom belangrijk om voor deze locatie zorg te dragen voor een goede bereikbaarheid. Het bereikbaar houden van de Baanderij vanuit twee richtingen is hier onderdeel van. De overige routes, zoals de Van der Marckstraat of de Lijnbaan, zijn hiervoor niet geschikt. De Van der Valk Boumanweg is de weg in dit gebied welke ruimtelijk voldoende ruimte heeft (bijvoorbeeld afstand tot woningen) en reeds ingericht is als gebiedsontsluitingsweg.*

Daarmee is de Van der Valk Boumanweg de logische keuze om deze functie te vervullen. Daarnaast vervult de Van der Valk Boumanweg ook een belangrijke functie voor het Zijkwartier en omgeving zelf. Het is, samen met de Vronkenlaan, de belangrijkste verbindende route naar het overige hoofdwegennet.

Een wijkweg50 heeft als doel om leefbaarheid en bereikbaarheid met elkaar in evenwicht te brengen. Een gebiedsontsluitingsweg heeft primair een doorstromingsfunctie. De Van der Valk Boumanweg is door zijn functie, inpassing in de omgeving, afstand tot de woningen en hoeveelheid verkeer beter vergelijkbaar met bijvoorbeeld de Mauritssingel dan de Vronkenlaan. Een inrichting als gebiedsontsluitingsweg past hier beter dan een wijkweg50.

De inrichting van de Van der Valk Bouman is verouderd en niet conform de huidige richtlijnen uit de nota's of vanuit het CROW. De meeste klachten die de gemeente krijgt zijn hiervan een gevolg. Deze klachten gaan met name over (on)veiligheid. De zienswijze van de belangengroep Van der Valk Boumanweg is hier een goed voorbeeld van. Vanuit IBOR wordt rioolvervanging in de komende 5 tot 10 jaar verwacht. Dit is het moment waarop de inrichting van de weg geactualiseerd kan worden conform de nu geldende richtlijnen, zonder dat er sprake is van kapitaalvernietiging. Een goede inrichting, met bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden, overzichtelijke kruisingen en veilige oversteken bij de bushaltes zullen invulling geven aan de doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie en de -nota's. Het eerste deel van de Zijldijk (gerekend vanaf de Spanjaardsbrug) zal inderdaad worden omgevormd tot eenrichtingsverkeer nadat de Fietspoort aangelegd is. De precieze locatie waar dit eindigt dient nog bepaald te worden en kan ook afhankelijk zijn van de besluiten rondom de Gebiedsvisie Baanderij.

7. Sluipverkeer door Van Poelgeestlaan richting Vronkenlaan/Van der Markstraat

- Er zijn goede redenen om af te zien van de knip in de Van Poelgeestlaan. Toch is de aanleiding voor de knip nog steeds aanwezig: sluipverkeer door de wijk. Welke maatregelen moeten nu voldoende de verkeersdruk door deze wijken en langs de scholen terugbrengen?
- Hoe lezen we de verkeersaantallen lezen op de figuren van pagina 38:
 - o Fig 3: als er 1200 auto's minder over het oostdeel van de VDVBW gaan, en maar 300 meer rechtdoor, hoe kan dan de laan van ouderzorg 2900 afnemen?
 - o Fig 4: idem: 500 minder VDVBW oost, 400 meer VDVBW west en 2900 minder op Laan van Ouderzorg.

Antwoord: *Het uiteindelijke doel van alle verkeersmaatregelen is om de veiligheid van weggebruikers te verhogen, de leefbaarheid voor de omgeving te verbeteren en om het verkeer goed te faciliteren. De combinatie van voorgestelde maatregelen, met name vanuit de Gebiedsvisie Baanderij en realisatie van de wijkwegen zorgt voor het behalen van deze doelen. Met deze maatregelen wordt inderdaad evenwel niet al het sluipverkeer op de route Vronkenlaan – Van Poelgeestlaan – Laan van Ouderzorg voorkomen. Voor het weren van dit sluipverkeer is een knip nodig op deze route, zoals ook onderzocht is. Een knip zou een groter effect hebben op de eerste twee doelen (veiligheid en leefbaarheid) door het weren van dit sluipverkeer maar een negatief effect op het derde doel (faciliteren verkeer).*

Een knip op de Vronkenlaan of Van Poelgeest zou zorgen dat bewoners van deze wijk om dienen te rijden. Ook is door bewoners de vrees uitgesproken dat een knip zou leiden tot meer verkeer door andere straten zoals de Heemraadlaan. Het College heeft gekozen om de doelen uit de mobiliteitsvisie in te vullen op een wijze die de minste overlast geeft voor het lokale verkeer en ook de benoemde risico's voorkomt, en toch voldoende effect sorteert. In het kader van de maatregel school-thuisroutes zullen de routes naar de scholen toe, alsook de directe omgeving van de school, worden bepaald (hierbij vindt ook burgerparticipatie plaats) en welke maatregelen hier nodig zijn.

Het verschil in verkeersaantallen is te verklaren doordat er een herverdeling plaats vindt van het verkeer en tweede orde effecten. Een voorbeeld hiervan is de toename op de Van Diepeningenlaan. Door een knip dient het verkeer richting de Santhorst voortaan te rijden via het Engelendaal en niet meer via de route Vronkenlaan/Van Poelgeestlaan. Hierdoor wordt het rustiger op de Vronkenlaan waardoor verkeer uit het Zijkwartier eerder geneigd is om via deze route te rijden dan via de Laan van Oudersorg. Dit soort verschuivingen werken door in het gehele model. In totaal rijden er in alle modelberekeningen evenveel voertuigen van evenveel herkomsten naar evenveel bestemmingen. Door de complexiteit van het model is het niet mogelijk dit verder op eenvoudige wijze inzichtelijk te maken.

8. Voorhoflaan

- o Tijdens een bijeenkomst met raadsleden hebben bewoners van de Voorhoflaan uitdrukkelijk hun voorkeur uitgesproken voor een knip in de Voorhoflaan. Klopt het dat de behoefte aan veiligheid en rust is vanuit de wijk veel groter is dan de behoefte om vanuit de wijk aan beide zijden de Voorhoflaan uit te kunnen?
- o ER zijn al heel lang aanpassingen en maatregelen aangekondigd aan de bewoners van de Voorhoflaan, in welke mate komt het voorstel voor de knip in de Heinsiuslaan tegemoet aan deze oude toezeggingen

Antwoord: Tijdens het Collegebezoek aan de Voorhoflaan hebben wij geconstateerd dat niet alle bewoners voorstander zijn van een knip. De bewoners die voorstander zijn, zijn dit om het verwachte effect, namelijk minder overlast van het verkeer. De nu voorgestelde maatregelen zorgen hiervoor, ook zonder knip.