



leiderdorp



Postregistratienummer: Z/22/134950

VERKEERSBESLUIT HERINRICHTING ACACIALAAN TE LEIDERDORP

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leiderdorp,

Overwegende,

Aanleiding

Het college van burgemeester en wethouders (hierna: college) van de gemeente Leiderdorp neemt een verkeersbesluit voor de herinrichting van de Acacialaan.

Aanleiding is het vigerende mobiliteitsbeleid zoals vastgelegd in de Nota Circulatie. In de Nota Circulatie is de wegencategorisering van het wegennetwerk van Leiderdorp vastgelegd. Daarbij wordt onderscheidt gemaakt in de gebruikelijke stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Ook is een extra wegcategorie toegevoegd, namelijk de wijkwegen. Deze wijkwegen zijn toegevoegd omdat er in de praktijk wegen blijken te zijn die zowel de functie verblijven (erftoegangsweg) als aansluiten/verbinden (gebiedsontsluitingsweg) vervullen. Om deze leemte in te vullen zijn in Leiderdorp de 'wijkwegen' toegevoegd aan de wegencategorisering.

In Leiderdorp wordt daarbij onderscheidt gemaakt in wijkwegen van 30 km/u en wijkwegen van 50 km/u. De Acacialaan is gecategoriseerd als wijkweg van 30 km/u. De verblijfsfunctie is op de Acacialaan duidelijk aanwezig door de woningen direct aan de Acacialaan en de nabijheid van basisscholen. Daarnaast heeft de Acacialaan ook een duidelijke verbindende functie. Zo wordt de naastgelegen Kerkwijk ontsloten door de Acacialaan en verbindt de Acacialaan samen met de Ercalaan de wijken ten zuiden van de A4 met Leiden.

Echter, de huidige weginrichting van de Acacialaan sluit niet aan bij een wijkweg van 30 km/u. Met als gevolg dat de toegestane snelheid wordt overschreden en de leefbaarheid onder druk staat. Vandaar dat de Acacialaan wordt heringericht. De uitdaging is daarbij om de weg zo in te richten dat zowel de verblijfsfuncties als verbindende functie van de Acacialaan worden geborgd in het ontwerp. Het voorliggend verkeersbesluit heeft betrekking op de herinrichting van de Acacialaan en de daar te treffen verkeersmaatregelen. Het proces dat gevolgd is om te komen tot de ontwerpen en de weging van de betrokken belangen is opgenomen onder het kopjes *Participatie* en *Belangenafweging*.

Participatie

Na vaststelling van de Nota Circulatie door de Raad van Leiderdorp in oktober 2020 is gestart met de uitvoering van maatregelen uit de Nota die voor de komende jaren gepland staan. Eén van de maatregelen is de herinrichting van de Acacialaan tot een wijkweg van 30 km/u.

Om te komen tot een ontwerp voor de Acacialaan is een participatietraject gevolgd. Er is daarbij gekozen voor het participatieniveau "raadplegen". Conform de IBO richtlijnen van de gemeente Leiderdorp bepaalt op dit participatieniveau het gemeentebestuur in hoge mate zelf de agenda, maar ziet de betrokkenen als gesprekspartner bij de ontwikkeling van het beleid. Het bestuur verbindt zich niet aan de resultaten van de gesprekken.

De participatie heeft daarbij plaatsgevonden via verschillende lijnen. Zo zijn er gesprekken geweest met de Fietsersbond en de Leiderdorpse Bomenstichting in de verschillende stadia van het ontwerp. Ook is met de nabijgelegen scholen Julianaschool en Kastanjelaan school overleg geweest. Daarbij is in beeld gebracht wat de schoolroutes zijn van de leerlingen die te voet, fiets of auto naar school komen en wat ze onveilig vinden op deze routes. Deze informatie is gebruikt bij het opstellen van het ontwerp. De bomenstichting is meegenomen in de ontwerpfase, de scholen hebben alleen het voorlopig ontwerp gezien.

Daarnaast zijn inwoners van de Acacialaan en directe omwonende nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van het ontwerp. Zo hebben er drie informatieavonden plaatsgevonden. De eerste avond vond fysiek plaats op 7 oktober 2021 in het gemeentehuis van Leiderdorp. Deze avond stond in het teken van de start van het project waarbij de kaders werden gepresenteerd en deelnemers hun wensen en aandachtspunten voor de herinrichting van de Acacialaan konden aangeven.

De gepresenteerde kaders voor de Acacialaan komen uit de Nota Circulatie en zijn als volgt:

- Acacialaan wordt een wijkweg van 30 km/u
- Acacialaan dient te voldoen aan de ontwerprichtlijnen van CROW
- Fietsvoorzieningen alleen visueel
- Geen oversteekvoorzieningen, tenzij...
- Wel snelheidsremmers, maar mogen het busverkeer niet hinderen
- Geen rijbaanscheiding
- Gelijkwaardige kruispunten
- Bus stopt op de rijbaan
- Hoofdroute hulpdiensten
- Langsparkeren en geen haaksparkeren

De opgehaalde wensen en aandachtspunten waren veelzijdig van aard en soms tegenovergesteld aan elkaar. De belangrijkste en meest gehoorde punten waren:

- **Groen/Bomen** → Straat groen inrichten, voorkeur voor laan structuur zoals op de Ericalaan. Daarbij zorgen de huidige bomen langs de woningen nu voor hinder (wortelopdruk, met als gevolg kans op struikelen + plak dat op auto's komt). Nagaan of deze bomen vervangen kunnen worden voor een andere soort. De bomen in de middenberm zo veel als mogelijk sparen. Andere deelnemers zien graag alle bomen behouden blijven. Het groen biedt tevens speelruimte voor kinderen.
- **Parkeren** → Het huidige aantal parkeervakken minimaal terugbrengen, dit aantal wordt als voldoende ervaren. Hierbij wordt de keerlus in de ventweg door inwoners ook gezien als parkeer capaciteit.
- **Ventweg** → De ventweg wordt als rustige plek gezien waar kinderen ook kunnen spelen. Het algemene beeld is dat men de ventweg wil behouden. Wel wordt een fietsdoorsteek van de ventweg naar de rotonde gemist.
- **Veilige schoolroute** → De gereden snelheid op de Acacialaan wordt als hoog ervaren. Er zijn twee drukke kruispunten tijdens haal- en brengtijden van de scholen. Met name het kruispunt bij de Kom van Aaiweg, waar tevens het zicht vanuit de Kom van Aaiweg slecht is.

Mogelijk rijden mensen op de Acacialaan ook harder omdat ze gefocust zijn op het groene verkeerslicht en minder op verkeer komende uit de Kom van Aaiweg.

- **Voetgangersoversteekplaats** → Vanwege de hoge snelheid en drukte zouden ouders hun kinderen adviseren om gebruik te maken van de oversteek bij de rotonde of bij de VRI. Er zou ook worden geadviseerd aan de kinderen om de Acacialaan niet halverwege over te steken. Er is behoefte aan voetgangersoversteekplaatsen (zebra) ter hoogte van de zijstraten, al wordt ook opgemerkt dat door versmallen van de rijloper het verkeer langzamer gaat rijden waardoor wellicht helemaal geen extra oversteekvoorziening nodig zijn. Opvallend is dat uit de inventarisatie van de routes onder scholieren de kinderen zelf aangeven dat ze de voetgangersoversteekplaats (zebra) bij de kruising met Persant Snoepweg en rotonde Hoogmadeseweg niet gebruiken en ze de weg oversteken waar ze uit de wijk komen.
- **Halteplaats** → bushalte ligt op de goede plek
- **Verharding** → voorkeur voor asfalt, vroeger lagen er klinkers en die gaven veel trillingen, daarom ook geen drempels, alleen visuele drempels.

De tweede informatieavond was wegens Covid-19 een digitale bijeenkomst op 15 februari 2022. Tijdens deze avond is een schetsontwerp (SO) gepresenteerd dat naar aanleiding van de kaders en opgehaalde wensen was opgesteld. Na een toelichting op het ontwerp konden deelnemers vragen stellen en hun mening geven op het schetsontwerp. Ook na afloop van de avond hebben participanten de moeite genomen om per e-mail te reageren op het schetsontwerp. De belangrijkste aandachtspunten waren:

- Bezwaar op het openstellen van de ventweg aan beide kanten waarbij eenrichtingsverkeer wordt ingesteld. Voornaamste vrees is dat er congestie optreedt op de ventweg, bijvoorbeeld als er file staat op de A4
- Afname van het aantal parkeerplaatsen
- Opheffen parkeerplaatsen ter hoogte van opstelstrook verkeerslichten
- Ontbreken van een nieuwe voetgangersoversteekplaats (zebra)
- Opheffen van de voetgangersoversteekplaats (zebra) bij kruispunt met de Persant Snoepweg
- Bezwaar tegen kappen van bomen
- Vormgeving van de aansluiting Kom van Aaiweg op de Acacialaan

Naar aanleiding van de vele vragen is er een "Vragen en Antwoorden" (Q and A) document opgesteld waarin op de meest voorkomende vragen/reacties wordt ingegaan. Dit document is op de projectwebsite gepubliceerd (<https://www.leiderdorp.nl/acacialaan>). Daarnaast hebben alle e-mails die binnen zijn gekomen een persoonlijke reactie ontvangen.

Met de opbrengst van de tweede avond is het ontwerp tegen het licht gehouden en op details aangepast. Vanwege verschillende, soms tegengestelde reacties van inwoners, was het noodzakelijk om een afweging te maken voor het wel danwel niet meenemen van een opmerking. De doorslag bij deze afweging is daarbij vaak gebaseerd vanuit de inhoud vanuit de vakgebieden verkeer, groen en ondergronds infrastructuur. Onder het kopje *Ontwerp herinrichting Acacialaan* wordt stilgestaan bij deze verantwoording van de herinrichting van de Acacialaan en zijn de besproken punten verwerkt. De opbrengsten zorgde er ook voor dat duidelijk naar voren kwam dat inwoners onderling verschillende meningen en belangen hebben die niet allemaal gecombineerd kunnen worden. Dit is als input gebruikt voor de belangenafweging, zie onder kopje *Belangenafweging*.

De aanpassingen hebben geresulteerd in een voorlopig ontwerp (VO) voor de Acacialaan. Dit VO is tijdens de derde en laatste informatieavond fysiek gepresenteerd tijdens een inloopavond in het gemeentehuis van Leiderdorp op 17 mei 2022.

De reacties tijdens deze laatste avond waren verdeeld. Er waren participanten die de herinrichting van de Acacialaan als een verbetering zien ten opzichte van de huidige situatie. Terwijl er ook participanten zijn die zaken zien verslechteren als gevolg van de herinrichting, danwel meer hadden verwacht van de herinrichting. De verschillende opvattingen hadden daarbij betrekking op het wel danwel niet behouden van bomen en over het aantal en de locatie van de parkeerplaatsen. Dit sluit aan bij de verschillende meningen en belangen van de inwoners die tijdens de tweede sessie aan het licht kwamen. Zoals vermeld wordt hier bij de toelichting van het ontwerp nader bij stilgestaan.

Naar aanleiding van de derde avond is het VO naar aanleiding van enkele vragen nog op twee details gewijzigd. Zo is het fietspad en de fietsoversteek bij het kruispunt Persant Snoepweg – Van der Valk Boumanweg – Acacialaan in het verlengde van de ventweg tweerichtingen gemaakt. Hierdoor krijgen fietsers, en met name scholieren, een directe en veiligere verbinding naar de hoofdfietsinfrastructuur die aan de andere zijde van de Persant Snoepweg ligt. Door deze wijziging is tevens de fietsdoorsteek van de Acacialaan naar dit fietspad komen te vervallen. Fietsers van de Acacialaan kunnen het fietspad bereiken via de ventweg.

Ontwerp herinrichting Acacialaan

Het plangebied voor de herinrichting van de Acacialaan wordt aan de noordwestzijde begrenst door het kruispunt Acacialaan – Persant Snoepweg – Van der Valk Boumanweg en aan de zuidoostzijde door de rotonde Acacialaan – Ericalaan – Hoogmadeseweg. Het ontwerp voor de herinrichting heeft zich gericht op het gedeelte tussen deze kruispunten waar nodig zijn de kruispunten geoptimaliseerd om op de nieuwe herinrichting aan te sluiten.

Wegcategorie Acacialaan

De Acacialaan is in de Nota Circulatie van Leiderdorp gecategoriseerd als een wijkweg van 30 km/u. Deze categorie wegen vervullen zowel een verkeersfunctie als een verblijfsfunctie. Dit is duidelijk te zien bij de Acacialaan waar de weg toegang biedt tot de naastgelegen wijken en een verbinding vormt voor de wijken ten zuiden van de A4 naar Leiden. Daarnaast liggen er ook direct woningen aan de Acacialaan en zijn er basisscholen in de directe nabijheid zodat de verblijfsfunctie ook duidelijk aanwezig is. In de huidige situatie heeft de Acacialaan reeds een maximumsnelheid van 30 km/u. Echter, de weginrichting is hier niet op ingericht met als gevolg dat de toegestane snelheid wordt overschreden. De uitdaging is dan ook om de weg zo in te richten beide functies worden geborgd in het ontwerp.

Huidige situatie

De Acacialaan heeft in de huidige situatie de status van erftoegangsweg van 30 km/u en bestaat naast de doorgaande straat uit een ventweg. Het doorgaande gedeelte van de Acacialaan is een hulpdienstenroute (hoofdroute brandweer). Deze sluit in noordelijke richting via een met verkeerslichten geregeld kruispunt aan op de Van der Valk Boumanweg en de Persant Snoepweg. In zuidelijke richting sluit de weg met een rotonde aan op de Ericalaan en de Hoogmadeseweg. Samen met de Ericalaan vormt de Acacialaan een verbindende route van Leiden/Leiderdorp naar de Leiderdorpse wijken ten zuiden van de A4. Op de Acacialaan zijn vier aansluitingen. Dit zijn de Kom van Aaiweg, Burgmeester Brugplein, Lindelaan en de Hoogmadeseweg.

De ventweg is gelegen aan de oostzijde van de doorgaande weg en wordt met name gebruikt voor de ontsluiting van de woningen en herbergt het nodige parkeren, zie ook figuur 1.



Figuur 1. Huidige situatie Acacialaan

Aanpassingen nodig

De huidige weginrichting voldoet niet aan de wegkenmerken van een 30 km/u-weg. Zo is belijning aanwezig waardoor autoverkeer en fietsers ieder een eigen plek hebben. Dergelijke belijning is ongebruikelijk op een 30 km/u-weg. Daarnaast zijn in-/uitritconstructies aanwezig naar de zijwegen die aansluiten op de Acacialaan. Deze in-/uitritconstructies geven het verkeer op de Acacialaan voorrang, ook dit is ongebruikelijk in een 30 km/u zone en suggereren een ander snelheidsregime op de Acacialaan. De Acacialaan dient zodoende aangepast te worden om te voldoen aan de actuele richtlijnen, zodat de inrichting beter aansluit bij de functie van de weg.

Ontwerp Acacialaan

De landelijke CROW richtlijnen gaan uit van de drie landelijke wegcategorieën en hanteren geen tussencategorie zoals een wijkweg. De Mobiliteitsvisie constateert dan ook dat voor wijkwegen de richtlijnen van CROW onvoldoende houvast bieden wanneer uit wordt gegaan van de ideale weginrichting van een categorie.

Bij CROW is het vraagstuk waarmee wegbeheerders te maken hebben bekend. Deze type wegen zijn bekend onder de naam 'grijze wegen'. CROW heeft in publicatie 315 onderscheidt gemaakt in een ideale inrichting en een minimale inrichting voor zowel erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. CROW stelt daarbij dat grijze wegen dienen te worden aangepakt en minimaal te worden ingericht conform de basiskennmerken wegontwerp [CROW-publicatie 315 *Basiskennmerken wegontwerp*].

De door de gemeente aangewezen wijkwegen dienen in de uitwerking dus te voldoen aan de minimale inrichtingselementen van een erftoegangsweg of aan de minimale inrichtingselementen van een gebiedsontsluitingsweg.

Vanwege de directe oriëntatie van woningen op de Acacialaan en in/uitritten tot eigen terrein prevaleert de verblijfsfunctie op deze wijkweg boven de verzamel en verbindende functie. De

inrichting van deze weg dient zodoende te voldoen aan de minimale inrichting voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom.

Dit heeft geresulteerd in de volgende maatregelen voor de Acacialaan:

- *Maximumsnelheid*

Een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom heeft een maximumsnelheid van 30 km/u (zone 30 km/u). Het reeds aanwezige zone bord (bord 30 A1-30) blijft dan ook gehandhaafd, hiervoor is eerder een verkeersbesluit genomen op 22 april 2008.

Echter, op de straten die aansluiten op de Acacialaan zijn in de huidige situatie ook 30 km/u zone borden aanwezig. Dit wekt onterecht de suggestie van een snelheidsverschil tussen de Acacialaan en de zijstraten. Dit wordt versterkt door het feit dat hier tevens in/uitritconstructies liggen die doorgaans de overgang van een snelheidsregime onderschrijven. Bij de zijstraten dienen dan ook alle 30 km/u zone borden te worden verwijderd en de in/uitritconstructies dienen omgevormd te worden tot kruispuntplateaus die de gelijkwaardigheid van de kruispunten accentueren.

- *Rijbaan indeling*

Op een weg van 30 km/u wordt verkeer doorgaans gemengd afgewikkeld. Bij hoge intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer kan de fietser daarbij in de verdrukking komen. Het is dan gewenst om de fiets een duidelijke eigen plek op de weg te geven. Daar tegenover staat dat wanneer op een weg duidelijk aparte ruimtes aangewezen zouden worden voor fietsers (bijvoorbeeld met een fietsstrook of fietspad) en gemotoriseerd verkeer (door rijbaan markering) de weg zal ogen als een 50 km/u weg waardoor automobilisten eerder geneigd zijn om een hogere snelheid dan 30 km/u aan te houden, dit is eveneens ongewenst.

Een belangrijke keuze in het ontwerp van de wijkweg 30 km/u is dan ook de rijbaanindeling. De breedte heeft namelijk een directe relatie tussen veiligheid, doorstroming en gereden snelheid. Normaal gesproken heeft een weg binnen 30 km/u zone een intensiteit van maximaal 5.000 – 6.000 mvt/etm, een breedte van 5,80 m. Waarbij verkeer gemengd wordt afgewikkeld en er geen markeringen zijn.

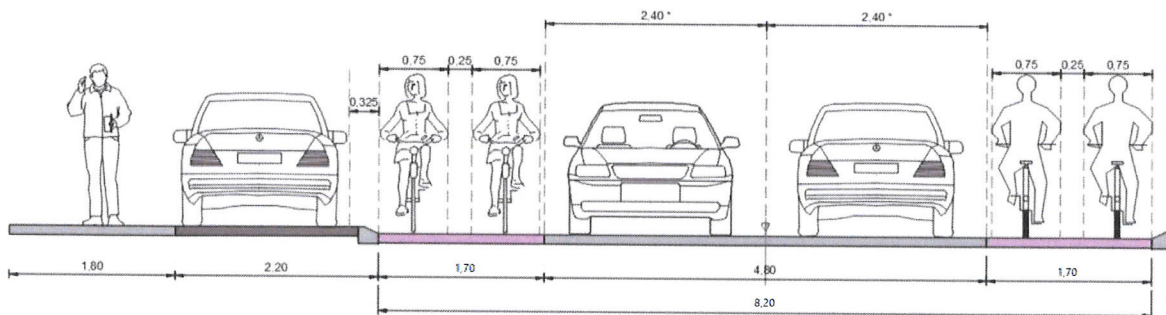
Gezien de verwachte intensiteiten van circa 8.000 mvt/etm in 2030 op de Acacialaan en de functie als wijkweg is het conform de richtlijnen van het kennisinstituut CROW gewenst om af te wijken van deze standaard inrichting voor 30 km/u wegen en maatwerk te leveren zodat de fiets niet in de verdrukking komt. Om het karakter van een 30 km/u weg te behouden is daarom conform de CROW richtlijnen gekozen om visueel een fietsvoorziening op te nemen die ook door het gemotoriseerde verkeer gebruikt mag worden. Deze fietsvoorzieningen hebben conform CROW een breedte van 1,7 m. Deze fietsvoorziening wordt uitgevoerd in roodasfalt met een streetprint van rode dubbelklinkers en is daarmee gelijk aan de fietsvoorziening van de Ericalaan. De bestaande fietsstroken met fietssymbool op de strook aan beide zijden van de Acacialaan worden dan ook opgeheven, zie onder besluiten.

Voor het autoverkeer is daarnaast een rijloper nodig die dusdanig breed is dat het autoverkeer in beide rijrichtingen een eigen plek heeft zonder daarbij het fietsverkeer te hinderen. Daarbij dient de rijloper niet dusdanig breed te worden waardoor autoverkeer genegen is om een hogere snelheid dan 30 km/u aan te houden.

Er is conform de ASVV gekozen om per rijrichting een rijstrook te reserveren van 2,4 m. Hierdoor kunnen auto's elkaar passeren zonder gebruik te maken van de fietsvoorzieningen. Een groter voertuig, zoals een bus, zal wel een deel van de fietsvoorziening dienen te gebruiken. Dit wordt acceptabel geacht omdat slechts 6 keer per uur per rijrichting een bus over de Acacialaan rijdt en er een vrachtwagenverbod is op de Acacialaan. Daarnaast zijn buschauffeurs gewend aan de

combinatie busverkeer en fietsers. De veiligheid van de fietsers is dan ook gewaarborgd en door deze maat wordt voorkomen dat autoverkeer een hogere snelheid aanhoudt dan 30 km/u.

Het wegprofiel heeft daarmee een breedte van $1,7+2,4+2,4+1,7 = 8,2$ m, zie figuur 2.



Figuur 2. Wegprofiel Acacialaan

Geen belijning

Conform de richtlijnen van de CROW worden er in een 30 km/u zone geen wegmarkering toegepast in de lengterichting van de weg. Belijning zorgt er namelijk voor dat de plek voor elke vervoerswijzen extra geaccentueerd wordt. Hierdoor kunnen vervoerswijzen deze plek ook gaan op eisen en zich daarna gedragen. In de praktijk kan dat resulteren tot het aanhouden van een hogere rijsnelheid van autoverkeer, dit is ongewenst.

Om wel enig onderscheid te maken tussen verschillende delen van de weg wordt gebruik gemaakt van kleurverschillen en andere verhardingstypen. Hier wordt nader stilgestaan onder het kopje *Verhardingstype en kleuraccenten*.

- *Verbod vrachtverkeer gehandhaafd*

In de huidige situatie is er een verbod voor vrachtverkeer op de Acacialaan. Hiervan is bestemmingsverkeer uitgezonderd. Dit verbod inclusief uitzondering blijft gehandhaafd.

- *Poortconstructie Acacialaan*

Aangezien de Acacialaan een 30 km/u weg is, is het gewenst dat vanuit de Persant Snoepweg en de Van der Valk Boumanweg (beide 50 km/u) een duidelijke overgang wordt gecreëerd. Hiervoor wordt een zogenaamde poortconstructie gerealiseerd. Dat houdt in dat er op de weg duidelijk het getal "30" wordt geplaatst met twee strepen over de volle breedte van de weg. Daarnaast wordt de weg bij het inrijden versmald waardoor de automobilist zich ervan bewust is dat een 30 km/u zone wordt ingereeden. Ter hoogte van de versmalling worden fietsers even fysiek gescheiden van het autoverkeer. Dit zorgt ervoor dat fietsers niet in de verdrukking kunnen komen door autoverkeer die de bocht naar de Acacialaan scherp aansnijden. Dit verbetert de verkeersveiligheid voor fietsers.

- *Verkeersremmende maatregelen*

De zijstraten die aansluiten op de Acacialaan zijn allen 30 km/u wegen. De aansluiting van deze zijstraten op de Acacialaan dienen conform CROW gelijkwaardig te zijn (rechts gaat voor). Om deze gelijkwaardigheid te benadrukken worden de in-/uitritconstructie vervangen door een plateau. Het plateau krijgt een rode kleur en wordt op verzoek van omwonenden met een beperkte hoogte uitgevoerd (maximaal 5 cm verhoging) om eventuele trillinghinder te voorkomen, ook het comfort voor busreizigers wordt hierdoor geborgd. Tevens De zijstraten die aansluiten op de Acacialaan zijn allen 30 km/u wegen. De aansluiting van deze zijstraten op de Acacialaan dienen conform CROW gelijkwaardig te zijn (rechts gaat voor). Om deze gelijkwaardigheid te benadrukken worden de in-/uitritconstructie vervangen door een plateau. Het plateau krijgt een rode kleur en wordt op verzoek van omwonenden met een beperkte

hoogte uitgevoerd (maximaal 5 cm verhoging) om eventuele trillinghinder te voorkomen, ook het comfort voor busreizigers wordt hierdoor geborgd. Tevens sluiten de trottoirs hierdoor zonder hoogteverschil aan op de straat zodat er geen op/afrifjes nodig zijn voor minder validen om het trottoir te kunnen bereiken.

Nadeel is wel dat de hiërarchie tussen een erftoegangsweg en een wijkweg wordt benadeeld. Immers een voertuig op een wijkweg van 30 km/u zal ook aan verkeer van rechts voorrang dienen te verlenen, dit belemmert de doorstroming en het verbindende karakter van de wijkweg, maar remt wel de snelheid van het verkeer. Aangezien de verblijfsfunctie van een wijkweg prevaleert boven de verbindende functie is conform de CROW richtlijnen gekozen voor een gelijke voorrangssituatie.

Tevens is ter hoogte van het kruispunt Acacialaan – Lindelaan er ook een asverspringing. Door het laten verspringen van de as van de weg dient het autoverkeer een manoeuvre uit te voeren waarbij een lagere snelheid wordt aangehouden.

Ook de middengeleider ter hoogte van de bushalte heeft een snelheidsremmende werking. Zowel ten tijde dat een bus halteert, dan moeten al het achterop komende verkeer tijdelijk stoppen. Als op momenten dat er geen bus halteert, aangezien dan er een asverspringing is en de rijbaan ter plaatse smaller is.

- *Verhardingstype en kleuraccenten*

Om het verblijfsgebied te accentueren wordt bij een ideale erftoegangsweg van 30 km/u standaard elementenverharding toegepast. Echter, vanwege de buslijn die van de Acacialaan gebruik maakt, de verwachte intensiteiten van circa 8.000 mvt/etm in 2030, de opstelvakken bij de verkeerslichten en het feit dat de woningen aan de Acacialaan niet zijn onderheid (voorkomen kans op trillingen) heeft een asfaltverharding op de Acacialaan de voorkeur. Om de Acacialaan wel de uitstraling van een 30 km/u-weg te geven is ervoor gekozen om de Acacialaan uit te voeren met een zwarte asfaltverharding met streetprint. Dat houdt in dat er asfalt komt met daarop een klinker patroon zodat het lijkt alsof er op de Acacialaan klinkers liggen.

De plateaus worden uitgevoerd in een afwijkende kleur (rood) met een maximale verhoging van 5 cm. Op deze wijze wordt een verhoogd attentieniveau bereikt bij de weggebruiker en sluiten de trottoirs tevens zonder hoogteverschil aan op de straat zodat er geen op/afrifjes nodig zijn voor minder validen om het trottoir te kunnen bereiken.

De fietsvoorzieningen worden in rood asfalt uitgevoerd met een streetprint gelijk aan de Ericalaan. Hierdoor ontstaat een uniform beeld voor de fiets.

De trottoirs worden uitgevoerd in standaard tegels 300x300 mm kleur grijs. Uitzondering daarbij zijn de parkeervakken, die worden voorzien van een zwarte betonstraatsteen keiformaat.

- *Aansluiting op kruispunt Acacialaan – Persant Snoepweg – Van der Valk Boumanweg*

Er is een onderzoek door DTV uitgevoerd naar het met verkeerslichten geregelde kruispunt Acacialaan – Persant Snoepweg – Van der Valk Boumanweg. Het volledige onderzoek van DTV is te raadplegen op de projectwebsite (www.leiderdorp.nl/acacialaan). Uit dit onderzoek blijkt dat de voetgangersoversteek op de tak Acacialaan nauwelijks wordt gebruikt en kan komen te vervallen. Uit dit onderzoek volgt ook dat er drie opstelstroken nodig zijn op de Acacialaan ten behoeve van de flexibiliteit van de verkeerslichtenregeling en de verkeersafwikkeling van het kruispunt als geheel. De huidige configuratie van 1 opstelstrook linksaf, 1 opstelstrook rechtdoor en 1 opstelstrook rechtsaf blijft dan ook gehandhaafd.

Uit het onderzoek van DTV blijkt tevens dat de opstelstroken verlengt dienen te worden. Deze ruimte wordt gevonden door het kruispunt Kom van Aaiweg – Acacialaan te combineren met het kruispunt Acacialaan – Burgemeester Brugplein.

Om de verkeersveiligheid voor fietsers en bromfietsers te waarborgen wordt net als in de huidige situatie het (brom-)fietsverkeer ter hoogte van de opstelstroken fysiek gescheiden van het autoverkeer. Hierdoor kunnen automobilisten zich volledig focussen op de verkeerslichten en de daarbij behorende verkeersmanoeuvres. De (brom-)fietsers worden daarom de ventweg opgeleid voordat de opstelstroken beginnen.

Om het fietsgebruik via de ventweg te faciliteren wordt de fietsoversteek op de oostelijke tak van de Persant Snoepweg uitgevoerd in tweerichtingen. Hierdoor ontstaat tevens een korte veilige verbinding voor scholieren en inwoners richting de Kom van Aaiweg.

- **Parkeren ter hoogte van opstelstroken vervalt**
In de huidige situatie zijn er langspaarkeerplaatsen aanwezig ter hoogte van de opstelvakken van het met verkeerslichten geregelde kruispunt. In Nederland is het niet toegestaan om parkeerplaatsen te hebben ter hoogte van opstelvakken ten behoeve van de verkeersveiligheid. Er kan namelijk voor achteropkomend verkeer een onverwachte situatie optreden als een automobilist een parkeermanoeuvre uitvoert op de opstelstrook voor rechtsaf bij het met verkeerslichten geregelde kruispunt Acacialaan – Persant Snoepweg – Van der Valk Boumanweg. Deze onverwachte situatie kan een verkeersonveilige situatie opleveren, vandaar dat de 3 parkeerplaatsen bij het opstelvak worden verwijderd.

Dat parkeerplaatsen ter hoogte van opstelstroken verboden zijn blijkt uit het *Regelment Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV)*. Daarin is in artikel 78 vastgelegd: *“Bestuurders van een motorvoertuig en bromfietsers die de rijbaan volgen zijn verplicht op een kruispunt de richting te volgen die de voorsorteerstrook waarop zij zich bevinden aangeeft.”* Aangezien een parkeermanoeuvre een andere manoeuvre is dan de pijl volgen die op een opstelstrook staat is het niet toegestaan om te parkeren bij opstelvakken.

- ***Aansluiting op huidige rotonde Acacialaan – Hoogmadeseweg – Ericalaan***

De rotonde Acacialaan – Hoogmadeseweg – Ericalaan blijft gehandhaafd en wordt fysiek niet gewijzigd. Hier blijven dus vrijliggende fietspaden en ook de VOP's / zebra's blijven gehandhaafd. Wel wordt het tweerichtingenfietspad op de rotonde aan de zijde van de Acacialaan 1-richting. Dit past beter in het verwachtingspatroon aangezien de overige fietspaden bij de rotonde ook 1-richtingsverkeer zijn, zie onder besluiten.

Tevens wordt de aansluiting vanuit de Hoogmadeseweg anders vormgegeven. Fietsers worden niet meer via vrijliggende fietspaden richting de rotonde geleid. Dit past namelijk niet binnen de standaard inrichting van een 30 km/u zone. Door het verwijderen van de vrijliggende fietspaden en de bijbehorende bebording oogt de weg duidelijker als een 30 km/u zone en is er meer ruimte voor groen.

- ***Bushalte en oversteek Acacialaan***

De huidige buslijnen 1, 182 en 183 blijven de Acacialaan gebruiken en ook de bushalte op de Acacialaan komt terug. Wel gaat de bus halteren op de rijbaan, dit past beter bij een 30 km/u zone. Om te voorkomen dat automobilisten de bus willen passeren als deze halteert komt er een middengeleider, dit verbetert de verkeersveiligheid.

Door de bushalte te combineren met de oversteeklocatie die in het verlengde ligt van de Plantage (schoolroute) wordt tevens een aantrekkelijke oversteeklocatie gerealiseerd voor scholieren.

Met verkeersveiligheid is bij de oversteeklocatie rekening gehouden door:

- Door een middengeleider toe te passen hebben voetgangers een rustpunt in de oversteek.
- Door de middengeleider wordt de weg in twee etappes overgestoken. Daardoor hoeven voetgangers per keer maar op één rijrichting te focussen.
- De oversteeklocatie wordt net als de gehele bushalte uitgevoerd in rood asfalt met een afwijkende streetprint, hierdoor is er extra verhoogde attentiewaarde

Er is dus voor gekozen om geen VOP (zebra) toe te passen. De belangrijke redenen hiervoor zijn:

- Binnen een 30 km/u zone is het ongebruikelijk om de voorrang te regelen, een VOP regelt de voorrang en worden daardoor in principe niet toegepast in 30 km/u zones.
- Bij een VOP (zebra) moet de voetganger voorrang krijgen als deze aanstalten maakt om over te steken. Het kan voorkomen dat voetgangers daardoor klakkeloos de VOP oplopen zonder verder te kijken. Als een andere verkeersdeelnemer de overstekende voetganger niet verwacht/ziet kan dit tot een ernstig ongeval leiden. Zonder een VOP wordt de voetganger gedwongen beter de verkeerssituatie in te schatten.
- Een automobilist die regelmatig moet stoppen voor een overstekende voetganger bij een VOP zal automatisch beter opletten bij die desbetreffende VOP. Als er weinig overstekende voetgangers oversteken is deze oplettendheid minder. Het is dus in het belang van de veiligheid dat er voldoende mensen oversteken. In dit geval zal het druk zijn tijdens de haal- en brengtijden van de school, maar daarbuiten een stuk minder.

- *School-thuisroute Plantage*

Aan beide zijden van de Acacialaan zijn basisscholen aanwezig (de Koningin Juliana school aan de Kom van Aaiweg en de Kastanjelaan school aan de Kastanjelaan). Hierdoor maken veel kinderen gebruik van de Acacialaan en steken veel kinderen deze weg over. Uit de inventarisatie onder scholieren blijkt men vaak over te steken bij het kruispunt Kom van Aaiweg en Lindelaan.

Om deze kinderen een veilige plek te geven komt er een school-thuisroute. Deze loopt via de Plantage en steekt de Acacialaan over ter hoogte van de bushalte. Door beide schoolroutes te concentreren kunnen we maatregelen nemen om de oversteek zo veilig mogelijk te maken. Daarbij wordt de Plantage een (brom)fietspad zodat ook scholieren die met de fiets komen deze route kunnen gebruiken en daarmee een alternatieve route krijgen voor de Kom van Aaiweg die ook gebruikt wordt door autoverkeer.

- *Parkeren*

Bij een erftoegangsweg van 30 km/u zijn zowel haaks- als langsparkerplaatsen mogelijk. Vanwege de verzamel/verbindende functie van een wijkweg liggen de intensiteiten van een wijkweg hoger dan van een ideale erftoegangsweg van 30 km/u. Aangezien bij haaksparkeren er meer ruimte nodig is voor parkeermanoeuvres, wat hinderlijk is voor de doorstroming en de verkeersveiligheid, wordt bij voorkeur langsparkeren in vakken toegepast. In het ontwerp voor de Acacialaan zijn alle parkeervakken dan ook langsparkeren, dit geldt eveneens voor de ventweg. Het aantal nieuwe parkeerplaatsen komt overeenkomt met de situatie van voor de herinrichting.

Het parkeren langs de Acacialaan vind plaats op trottoirniveau. Dat betekent dat de auto een schuine band oprijdt en er geen hoogteverschil is tussen het parkeervak en het trottoir. Hier zitten een aantal voordelen aan:

- De weg lijkt altijd even smal of er nu een auto geparkeerd staat of niet. Normaliter heeft een auto meer ruimte om te rijden als er geen auto geparkeerd staat naast de rijbaan. Dit heeft een nadelig effect op de snelheid. Door het parkeervak naast de rijbaan te plaatsen en een geleideband toe te passen lijkt de weg optisch smaller.
- Als er geen auto geparkeerd staat hebben voetgangers een breder trottoir. Door het trottoir op gelijke hoogte te leggen als de parkeervakken kunnen voetgangers ook gebruik maken van de parkeervakken indien gewenst.

- *Ventweg*

Uit het participatieproces bleek dat veel inwoners de ventweg van de Acacialaan graag willen behouden. De ventweg voorziet namelijk in de parkeerbehoefte en biedt een rustige groene weg waar langs ook gespeeld kan worden door kinderen. In de huidige situatie is de weg tevens in twee richtingen te berijden en eindigt deze in een keerlus ter hoogte van de rotonde die vaak voor parkeren wordt gebruikt.

Echter, vanuit de brandweer en reiniging zijn er meldingen dat de weg te smal is voor hun grote voertuigen. Om de ventweg bereikbaar te houden voor brandweer en reiniging wordt de ventweg naar 3,5 m verbreed, komen er aparte parkeervakken zodat auto's niet meer op de rijbaan hoeven te parkeren en wordt de ventweg geopend aan de zijde van de rotonde (het huidige bord doodlopende weg (L08) wordt daarom verwijderd). Tevens wordt er 1-richtingsverkeer ingesteld (van de rotonde richting de Persant Snoepweg). Voor deze rijrichting is gekozen, omdat deze het beste aansluit bij de rijcurves van de auto's en ervoor zorgt dat de aansluiting bij de rotonde overzichtelijk is. Bijkomende voordeel is dat passagiers met deze rijrichting automatisch uitstappen aan de woningkant.

Overigens mogen (brom)fietsen de ventweg wel in twee richtingen berijden. In combinatie van het openen van de ventweg ter hoogte van de rotonde wordt hiermee invulling gegeven aan de wens van inwoners om voor fietsers een directe verbinding te maken met de rotonde. In verband daarmee wordt ook de fietsoversteek bij het kruispunt Persant Snoepweg – Van der Valk Boumanweg – Acacialaan op de oostelijke tak van de Persant Snoepweg in twee richtingen uitgevoerd. Hierdoor krijgen fietsers en met name scholieren een directe en veiligere verbinding naar de hoofdfietsinfrastructuur die aan de andere zijde van de Persant Snoepweg ligt.

Daarbij wordt de ventweg uitgevoerd in elementenverharding met drempels. Door deze drempels te plaatsen ter hoogte van de Plantage (schoolroute / voetgangersoversteek) en de fietsdoorsteek naar de Lindelaan zorgen deze drempels voor een lagere snelheid en daarmee een veilige verkeersomgeving.

Doordat de ventweg smal is en uitgevoerd wordt in elementenverharding met drempels wordt niet verwacht dat automobilisten de ventweg nemen als er congestie optreedt op de Acacialaan. Overigens wordt door openstellen van de Simon Smitweg in twee richtingen, de voorgenomen afsluiting van de Spanjaardsbrug voor autoverkeer en de geplande verbeteringen aan de A4 verwacht dat er minder vaak congestie zal optreden op de Acacialaan.

Belangenafweging

Tijdens het participatieproces en de informatieavonden met inwoners zijn zoals vermeld de verschillende meningen en belangen duidelijk naar voren gekomen. De verschillende individuele belangen dienen in de besluitvorming te worden afgewogen tegenover algemene belangen. Dit heeft geleid tot de weging van de belangen van specifieke doelgroepen (waaronder enkele individuele belangen) in relatie de algemene belangen die met dit besluit zijn gemoeid

Bewoners

De maatregelen zijn in het belang van de bewoners van de Acacialaan en alle verkeersdeelnemers van de Acacialaan omdat de verkeersveiligheid en de leefbaarheid worden verbeterd. Door de herinrichting van de Acacialaan wordt ook de groenstructuur verbeterd. Al moeten wel verschillende bomen wijken om zowel de boven- al ondergrondse werkzaamheden aan de infrastructuur mogelijk te maken. Daarbij vinden verschillende bewoners dat het karakter van de Acacialaan wordt aangetast, terwijl anderen de kap van de bomen voor de beoogde doeleinden accepteren.

De bewoners langs de ventweg van de Acacialaan worden in hun belang geraakt aangezien de ventweg een éénrichtingsweg wordt die over de volle lengte van de Acacialaan rijkt. Zij zullen daarom in de nieuwe situatie wellicht niet de meest directe route naar hun woning kunnen nemen. De omrijdafstand is echter zeer beperkt. Het belang van het omrijden weegt daarom niet zwaarder dan de belangen (bereikbaarheid hulpdiensten) die worden gediend met het instellen van éénrichtingsverkeer van de ventweg.

Bedrijven

Er zijn geen bedrijven gelegen aan de Acacialaan. De herinrichting van de Acacialaan is voor de bereikbaarheid van bedrijven langs de Willem-Alexanderlaan (o.a. het zwembad De Does en Lidl) niet van invloed. De bereikbaarheid van de bedrijven gevestigd in de Kerkwijk zal door de herinrichting niet wijzigen.

Doorgaand gemotoriseerd verkeer

De belangen van doorgaand verkeer worden niet geschaad. De verbindende functie van de Acacialaan met de Ericalaan tussen de Willem-Alexanderlaan en de Persant Snoepweg blijft intact.

Vrachtverkeer

Conform de huidige situatie blijft het vrachtwagenverbod gehandhaafd op de Acacialaan, met uitzondering voor bestemmingsverkeer. De herinrichting heeft zodoende geen gevolgen vrachtverkeer.

Langzaam verkeer

Formeel betreft de Acacialaan in de huidige situatie een erftoegangsweg van 30 km/u. De huidige inrichting is niet conform de landelijke richtlijnen voor een 30 km/u weg en is daardoor niet als zodanig herkenbaar. Fietsers worden in de huidige situatie gefaciliteerd met fietsstroken op de rijbaan. Doordat de weg niet de uitstraling heeft van een 30 km/u weg voldoet de weginrichting niet aan de verwachting van verkeersdeelnemers. Dit kan tot verkeersonveilige situaties leiden doordat verkeersdeelnemers zich anders gedragen dan verwacht mag worden op een 30 km/u weg.

Om de weginrichting aan te laten sluiten op het verwachtingspatroon wordt conform CROW richtlijnen de fietsstroken opgeheven, zijn aansluitingen gelijkwaardig en wordt de wegbreedte in overeenstemming gebracht met de functie van de Acacialaan. De maatregelen die onderdeel zijn van

de herinrichting zijn in het belang voor alle verkeersdeelnemers en daarmee ook die van fietsers, omdat de verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling en de leefbaarheid erdoor worden verbeterd.

Openbaar vervoer

De maatregelen hebben beperkte gevolgen voor openbaar vervoer. De huidige drie buslijnen blijven gebruik maken van de Acacialaan. Wel komen de haltekommen ter vervallen en gaat de bus op de rijbaan halteren. Dit past bij de inrichting van een 30 km/u weg. Tevens worden de plateaus uitgevoerd met een minimale verhoging (circa 5 cm) waardoor het comfort van busreizigers niet wordt aangetast.

Nood- en hulpdiensten

De maatregelen hebben geen gevolgen voor de bereikbaarheid door nood- en hulpdiensten. De hoofdroute die de Acacialaan is wordt dan ook behouden.

Parkeerders

De maatregelen hebben geen gevolgen voor parkeerders aangezien het aantal parkeerplaatsen op de Acacialaan gehandhaafd blijft. Daarbij kan het wel zo zijn dat de parkeerplaatsen ten behoeve van de verkeersveiligheid op een andere locatie zijn gesitueerd ten opzichte van de huidige situatie.

Wettelijke grondslag

Het besluit is gebaseerd op:

- de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994);
- het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990);
- het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW);
- dat er overeenkomstig artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) overleg is gevoerd met de verkeersadviseur van de politie. Deze heeft een positief advies uitgebracht.

Besluit

Het college besluit, tot:

Verwijderen van de volgende verkeersborden en verkeerstekens:

1. Het opheffen van de voetgangersoversteekplaats ter hoogte van het kruispunt Persant Snoepweg – Van der Valk Boumanweg – Acacialaan op de tak van de Acacialaan door het verwijderen van de witte strepen, conform bijgevoegde kaart bijlage I.
2. Het opheffen van de fietsstroken met fietssymbool aan beide zijden van de Acacialaan, conform bijgevoegde kaart bijlage I.
3. Het verwijderen van 30 km/u zone borden (bord A01-030zb) bij de zijstraten van de Acacialaan. Het gaat dan om de borden aan het begin van de Kom van Aaiweg, Burgemeester Brugplein, Lindelaan en Hoogmadeseweg, conform bijgevoegde kaart bijlage I.
4. Het verwijderen van het bord geslotenverklaring (bord C01) met onderbord “uitgezonderd voor fietsers en bromfietsers (bord OB54) aan beide zijden van de Plantage ter hoogte van Acacialaan huisnr. 32 en 34 en ter hoogte van Schoolstraat huisnr. 14, conform bijgevoegde kaart bijlage I.
5. Het verwijderen van het fietspad die de Hoogmadeseweg aansluit op de rotonde Acacialaan – Ericalaan – Hoogmadeseweg door het verwijderen van bord fietspad (bord G11 en G12) op de Hoogmadeseweg ter hoogte van Ericalaan huisnr. 2, conform bijgevoegde kaart bijlage I.
6. De fietsoversteek over de Acacialaan als onderdeel van de rotonde Acacialaan – Ericalaan – Hoogmadeseweg wordt eenrichtingsverkeer. Hiervoor worden de volgende borden verwijderd:

- a. het onderbord fiets met pijlen in tweerichtingen (bord OB503OB02) ter hoogte van de fietsoversteek onder bord L02, conform bijgevoegde kaart bijlage I.
- b. het bord G11 met onderbord pijl linksaf (bord OB501), ter hoogte van Acacialaan huisnr. 4, conform bijgevoegde kaart bijlage I.
- c. De twee borden G11 met onderbord twee pijlen (bord OB505), ter hoogte van Acacialaan huisnr. 4, conform bijgevoegde kaart bijlage I.

Het toevoegen van de volgende verkeersborden en verkeerstekens:

7. De fietsdoorsteek vanaf het kruispunt Persant Snoepweg – Van der Valk Boumanweg – Acacialaan aangeven middels bebording (brom)fietspad (borden G12a), ter hoogte van Acacialaan huisnr. 45, conform bijgevoegde kaart bijlage I.
8. Instellen van eenrichtingsverkeer op de ventweg met rijrichting vanaf de rotonde richting de Persant Snoepweg. Dit vormgeven door het plaatsen van bord pijl met onderbord uitgezonderd (brom)fietsen (bord C03 en OB54) ter hoogte van Acacialaan huisnr. 2 en bord verboden in te rijden met onderbord uitgezonderd (brom)fietsen (bord C02 en OB54) ter hoogte van Acacialaan huisnr. 40, conform bijgevoegde kaart bijlage I.
9. Het tweerichtingenfietspad vanaf de Kom van Aaiweg naar het kruispunt Persant Snoepweg – Van der Valk Boumanweg – Acacialaan aangeven middels bebording (brom)fietspad (bord G12a), ter hoogte van Acacialaan huisnr. 46, conform bijgevoegde kaart bijlage I.
10. Het instellen van een verbod voor fietsen en bromfietsen op opstelstroken van de Acacialaan ter hoogte van de toegang tot de ventweg van de Acacialaan, door het plaatsen van het bord C15 ter hoogte van Acacialaan huisnr. 42, conform bijgevoegde kaart bijlage I.
11. Instellen parkeerverbod in de bocht van de Kom van Aaiweg naar de Acacialaan door het plaatsen van parkeerverbod bord (bord E01) ter hoogte van de Acacialaan huisnr. 40, 44 en 46. Waarbij ter hoogte van huisnr. 40 ook een onderbord pijl naar links (bord OB501) wordt toegevoegd, conform bijgevoegde kaart bijlage I.
12. Instellen van een (brom)fietspad op de Plantage door aan beide zijden van de Plantage bord G12a en G12b te plaatsen ter hoogte van Acacialaan huisnr. 32 en 34 en ter hoogte van de Schoolstraat huisnr. 14, conform bijgevoegde kaart bijlage I.
13. Instellen doorsteek fietspad in het verlengde van de Lindelaan om de ventweg te kunnen bereiken door het plaatsen van borden G12a en G12b te plaatsen ter hoogte van Acacialaan huisnr. 16 en 18, conform bijgevoegde kaart bijlage I.

Een en ander overeenkomstig de bijgevoegde tekening met bebording, bijlage I. De bebordingsnummers zijn conform Bijlage 1 van de RVV 1990.

14. Om dit besluit bij eerste mogelijkheid op de gebruikelijke wijze te publiceren in het Gemeenteblad en in het Leiderdorps Weekblad;
15. Om dit besluit gedurende een periode van 6 weken, conform de Awb-procedure, ingaande vanaf publicatie in het Gemeenteblad, ter inzage te leggen bij de balie van het gemeentehuis van Leiderdorp.

Bevoegdheid

dat het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leiderdorp, overeenkomstig artikel 18, lid 1 onder d van de WvW 1994, het bevoegd gezag is voor het nemen van dit verkeersbesluit;

Burgemeester en Wethouders van Leiderdorp,
Namens dezen,



Ir. R. Verhoeven
Beleidsmedewerker Verkeer

Datum: 31 augustus 2022

Als u het niet eens bent met dit besluit dan kunt u op grond van de Algemene wet bestuursrecht binnen zes weken na de dag van verzending/uitreiking van dit besluit een bezwaarschrift indienen bij het College van burgemeester en wethouders van Leiderdorp. Het indienen van een bezwaarschrift schort de werking van dit besluit niet op. Het bezwaarschrift moet tenminste uw naam en adres bevatten, de datum, een omschrijving van het besluit waartegen bezwaar wordt gemaakt en de gronden van het bezwaar en voorzien zijn van uw handtekening. Voorts wordt u verzocht een afschrift van het bestreden besluit mee te sturen en kenbaar te maken op welk telefoonnummer u bereikbaar bent.

Het bezwaarschrift moet u sturen naar het College van burgemeester en wethouders van Leiderdorp, Postbus 35, 2350 AA te Leiderdorp. Desgewenst kunt u de Voorzieningenrechter van de Rechtbank, postbus 20302, 2500 EH Den Haag, om het treffen van een voorlopige voorziening verzoeken. Voor de behandeling van een dergelijk verzoek is griffierecht verschuldigd.

