

Nota van beantwoording

Betreft Ontwerp Verkeersbesluit Masterplan Houtkwartier

Er zijn 4 brieven met zienswijzen ontvangen. De zienswijzen hebben betrekking op diverse aspecten van het ontwerp verkeersbesluit voor het Masterplan Houtkwartier. Deze omvatten onder meer de snelheidslimieten op het stadsbuslijn traject, voorstellen voor voorrangregels, maatregelen tegen sluipverkeer, parkeerbeleid, en de veiligheid op specifieke locaties.

Bespreking van de zienswijzen per thema:

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
1	Incorrecte vermelding van de snelheid op het stadsbuslijn traject door de wijk	De vermelding van een uniforme maximumsnelheid van 50 km/u voor de gehele busroute was een vereenvoudiging voor overzichtelijke communicatie. In de praktijk worden snelheidsbeperkingen dynamisch aangepast op basis van lokale context zoals de schoolzone aan de Houtlaan, waar momenteel een verlaagde limiet van 30 km/u geldt.	Nee
	Ingebracht door indiener A		
2	Voorstel voor invoering van een 'voorrang voor fietsers/auto's toegestaan' beleid in de wijk ter verbetering van de veiligheid.	Het instellen van een voorrangssysteem waarbij fietsers altijd voorrang hebben, kan leiden tot complexe verkeerssituaties en onduidelijkheid, vooral op kruispunten waar zowel fietsers als automobilisten frequent passeren. Dit kan onbedoeld de verkeersveiligheid verminderen in plaats van verbeteren.	Nee
	Ingebracht door indiener D		

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
3	Sluipverkeer door de wijk	<p>De verkeersmaatregelen zijn ontworpen om sluipverkeer effectief te ontmoedigen door fysieke restricties en routeaanpassingen. Sluipverkeer in het Houtkwartier is vastgesteld door een combinatie van observaties en feedback die door bewoners is gegeven, waarbij vooral tijdens de spits verhoogde verkeersbewegingen zijn opgemerkt. Een grote bron van sluipverkeer wordt vaak gevormd door de verkeersdrukte op belangrijke hoofdwegen rondom de wijk, zoals de Rijnsburgerweg en de Oegstgeesterweg. Tijdens drukke uren worden snellere routes gezocht door bestuurders om files te vermijden, wat leidt tot meer verkeer door onze straten. Ook wordt de rol van moderne navigatiesystemen erkend; deze sturen bestuurders vaak door woonwijken omdat dat op papier de snelste of kortste route lijkt, zonder dat de impact op onze leefbaarheid en veiligheid in acht wordt genomen. Daarnaast kunnen nieuwe ontwikkelingen in en rond Leiden, zoals de uitbreiding van commerciële zones of woonprojecten, de verkeerspatronen beïnvloeden en zorgen voor nog meer sluipverkeer. Deze inzichten worden bevestigd door lokale observaties, vooral tijdens piekuren, wat aantoont dat veel verkeer de wijk gebruikt als sluiproute. Het beleid is gericht op het verhogen van de reistijd voor sluiproutes, waardoor het voor bestuurders aantrekkelijker wordt om hoofdroutes te gebruiken.</p>	Nee
	Ingebracht door indiener A, B, C		

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
4	<p>Voorstel voor het verplaatsen van de knip tussen de Zweilandlaan en Vennemeerstraat naar een nieuwe locatie tussen de Dieperpoellaan en Vennemeerstraat</p>	<p>In 2021 is het Masterplan Houkwartier vastgesteld, waarbij initieel niet gekozen is voor een knip tussen de Dieperpoellaan en Vennemeerstraat, maar een knip bij de entree van het Driestar College. Verdere uitwerking van dit plan en de daaropvolgende bezwaren brachten echter verkeersveiligheidsissues aan het licht. Deze betreffen met name de locatie van de fietsenstalling van het college en de verwachte manoeuvres van het haal- en brengverkeer.</p> <p>Om de verkeersveiligheid in deze drukke zone te verbeteren, is een keerlus voorgesteld om complexe rijmanoeuvres en potentieel gevaarlijke situaties te verminderen. De beschikbare ruimte ter plaatse bleek echter ontoereikend voor een functionele implementatie hiervan. In afstemming met de scholen hebben wij de beslissing genomen om de keerlus – en daarmee de knip – noordelijker, dicht bij de Zweilandlaan, te positioneren. Wij erkennen dat ook deze locatie verkeersuitdagingen met zich meebrengt, voornamelijk tijdens de drukke schoolspits. Desondanks hebben we na grondige evaluatie van alle alternatieven vastgesteld dat de verkeersveiligheidsrisico's substantieel groter zouden zijn bij de origineel voorgestelde locatie - ter hoogte van de entree van de fietsenstalling. Het is in deze een keuze tussen twee compromissen, waarbij wij van mening zijn dat de huidige plaatsing van de knip en keerlus de veiligste optie biedt.</p>	Nee
	Ingebracht door indiener A, B		

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
5	Voorstel voor keermogelijkheid van bussen nabij het ziekenhuis ter behoud van de rust in de wijk	De voorgestelde locatie bij de kruising Zweilandlaan/Mariënpoolstraat is ruimtelijk beperkt en niet ontworpen om te functioneren als keerpunt voor bussen. Bussen vereisen specifieke afmetingen voor het keren, inclusief voldoende ruimte voor het manoeuvreren. De huidige infrastructuur en de breedte van de straat laten dit niet toe zonder aanzienlijke aanpassingen. Elke wijziging in busroutes vereist uitvoerig overleg met de vervoersbedrijven. Tot op heden hebben analyses en overleg met de busmaatschappijen aangetoond dat een dergelijke aanpassing niet bevorderlijk zou zijn voor de efficiëntie en effectiviteit van het openbaar vervoer in de wijk.	Nee
	Ingebracht door indiener D		
6	Uitbreiding van het éénrichtingsverkeer als circuit in het gebied.	Het beperken van het eenrichtingsverkeer tot specifieke straten is een balans tussen verkeersveiligheid en netwerkflexibiliteit. Verdere uitbreiding zou wellicht de lokale toegankelijkheid verminderen en is daarom alleen wenselijk na aanvullende studie en evaluatie van de eerste fase van implementatie.	Nee
	Ingebracht door indiener A		

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
7	Aanpassingen in parkeerbeleid met onder andere extra strook K+R rondom Woutertje Pieterse School.	De huidige 2 Kiss and Ride plekken én een voormalig laad- en losvak komen te vervallen. Deze bevinden zich direct voor de schoolentree. Op deze manier komt er meer ruimte vrij voor het fiets- en bakfietsparkeren en kunnen de twee kruispunten tussen Faljerilstraat en de Antonie Duycklaan vorm worden gegeven als zijne één aaneengesloten verkeersplateau. Dit maakt een veiligere en efficiëntere doorstroming mogelijk. Het instellen van een extra kiss en ride-strook langs de Houtlaan is ruimtetechnisch gezien niet haalbaar. Dit komt voornamelijk door de geplande fietsinfrastructuur die voorrang krijgt. Het doorvoeren van een aparte fietsstrook in het wegprofiel zorgt ervoor dat fietsers veilig en ongehinderd kunnen passeren, wat essentieel is gezien de hoge aantallen fietsende schoolkinderen in dit gebied. Het vermeerderen van k+r plekken lijdt ook tot meer haal en breng beweging met de auto, wat wij niet willen stimuleren.	Nee
	Ingebracht door indiener A		
8	Het voorstel voor invoer éénrichtingscircuit ook als oplossing voor het tegengaan van rijden in tegengestelde richting op Kagerstraat naar de Posthofrotonde	De inrichting van de Kagerstraat met een eenrichtingsverkeer vanaf de Posthofrotonde naar de Rijnsburgerweg blijft gehandhaafd en is consistent met het eenrichtingsverkeer op de Houtlaan tussen de Antonie Duycklaan en de Rijnsburgerweg. Daarnaast wordt de aansluiting van de Kagerstraat op de Posthofrotonde voor het autoverkeer versoerd door de fietsstrook gedeeltelijk van de rijbaan te scheiden. Hierdoor is er voor de auto fysiek minder rijwegbreedte beschikbaar, wat het onaantrekkelijker maakt om tegen de rijrichting in te rijden.	Nee
	Ingebracht door indiener A		

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
9	Onvoldoende keervak voor vrachtwagens op parkeerterrein achter school 'Het Waterland	De afmetingen van het geplande keervak zijn berekend om te voldoen aan de draaicirkel van een trekker met oplegger van 16,5m, zonder meesturende achteras. Door het opheffen van deze parkeerplaatsen is het voor een vrachtwagen mogelijk om het parkeerterrein achteruit in te steken. Hierdoor kan een vrachtwagen vervolgens vooruit wegrijden.	Nee
	Ingebracht door indiener A		
10	Zorgen over de verkeersveiligheid in de Eijmerspoelstraat	De afsluiting van de Eijmerspoelstraat is onder andere ook bedoeld om de verkeersveiligheid te verhogen door hoge doorrijnsnelheden te elimineren. Dit leidt tot een rustigere en veiligere omgeving dan in een situatie zonder afsluiting.	Nee
	Ingebracht door indiener C		

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
11	Het ontstaan van een verkeersonveilige situatie op de Zweilandlaan en het voorstel voor wijziging locatie haal- en breng plekken op de Zweilandlaan voor SBO De Vlieger naar de Mariënpoolstraat	Op dit moment zijn er specifieke venstertijden ingesteld voor het halen en brengen van leerlingen. Deze tijden zijn zorgvuldig gekozen om de verkeersstroom zo efficiënt mogelijk te reguleren en de veiligheid van de leerlingen te garanderen. Het is belangrijk dat deze tijden worden gerespecteerd door alle verkeersdeelnemers. SBO De Vlieger is een speciale school waar veel leerlingen met aangepast vervoer worden gebracht. Dagelijks arriveren er 24 busjes die gebruik maken van de 7 bestaande parkeerplekken aan de Boerhaavelaan. Deze plekken zijn primair bedoeld voor deze busjes. Daarnaast zijn er recentelijk 5 nieuwe plekken gecreëerd aan de Zweilandlaan om extra capaciteit te bieden voor het halen en brengen. Wij verwachten dat de plekken aan de Boerhaavelaan eerst gebruikt zullen worden door de busjes. Mochten deze vol zijn, dan is er een aangewezen route via de Van Swietenstraat en Mariënpoolstraat om de overige plekken te bereiken. Voor ouders zijn er tevens parkeermogelijkheden aan de Mariënpoolstraat waar normale laad- en losplekken beschikbaar zijn. Indien deze bezet zijn, kunnen ouders uitwijken naar de nieuwe plekken aan de Zweilandlaan. Om te voorkomen dat automobilisten tegenover SBO De Vlieger stil gaan staan en daarmee onveilige situaties creëren, zullen E02 verbodsborden (verboden stil te staan) worden geplaatst aan de overzijde van de Zweilandlaan.	Nee
	Ingebracht door indiener A, B		

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
12	Daling van het aantal openbare parkeerplekken	<p>De noodzaak van specifieke functies zoals kiss and ride-zones en laad- en losplaatsen om de verkeersveiligheid en toegankelijkheid rond scholen en bedrijven te verbeteren is groot. Deze functies zijn essentieel voor het verminderen van verkeerscongestie tijdens piekuren en het verbeteren van de veiligheid voor voetgangers, vooral schoolkinderen. Hoewel dit inderdaad leidt tot een vermindering van het aantal beschikbare openbare parkeerplaatsen, is de beslissing gebaseerd op uitgevoerde parkeerdrukmeting, uitgebreide behoefteanalyse en de prioriteit om een veilige omgeving voor schoolgaande kinderen te creëren. De parkeerdrukmetingen voor het Houtkwartier, tonen aan dat er voldoende parkeerruimte beschikbaar blijft in de wijk, zelfs na de implementatie van de nieuwe verkeersmaatregelen en de herinrichting van parkeerplaatsen. In de huidige situatie bestaan er 545 reguliere parkeerplaatsen en 17 bijzondere parkeerplaatsen in de Houtlaan, Zweilandlaan, en de omgeving van Het Waterland en de Kagerstraat. Het Masterplan reduceert dit aantal licht naar 525 reguliere en verhoogt het aantal bijzondere parkeerplaatsen naar 29, wat de specifieke behoeften van de wijk ondersteunt. De opheffing van het reguliere plekken hoeft niet vastgelegd te worden in het verkeersbesluit .</p>	Nee
	Ingebracht door indiener A		

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
13	Voor het bepalen van de parkeerdruk zou voor de wijk de situatie overdag als uitgangspunt moeten dienen en niet de avonduren	Met betrekking tot de zorgen over het gebruik van parkeergelegenheid gedurende verschillende tijden van de dag, erkennen we de unieke dynamiek van de Houtkwartier, vooral door de aanwezigheid van scholen en medische faciliteiten die piekmomenten tijdens daguren veroorzaken. Wij tellen zowel overdag als s' nachts, op meerdere dagen en momenten. Het drukste telmoment is dan maatgevend en wordt gebruikt bij de analyse. We hebben specifieke strategieën geïmplementeerd om deze piekmomenten te adresseren. Dit omvat de mogelijkheid voor werknemers van nabijgelegen scholen en instellingen om gebruik te maken van de parkeergarage in de Vennemeerstraat, wat helpt om de parkeerdruk op straat te verminderen tijdens de schooluren.	Nee
	Ingebracht door indiener A		
14	Bezwaar tegen een aanééngesloten parkeerverbodszone van het Houtkwartier met de Vogelwijk en Raadsherenbuurt	Het voorstel om een uniforme parkeerverbodszone te creëren in de combinatie van Vogelwijk, Raadsherenbuurt en het Houtkwartier is bedoeld om consistentie en duidelijkheid te bieden voor alle weggebruikers. Dit beleid is ontworpen met erkenning van de verschillende behoeften binnen deze wijken, en specifiek voor het Houtkwartier, hebben we maatregelen zoals bovengenoemde (12, 13) om specifieke lokale behoeften aan te pakken.	Nee
	Ingebracht door indiener A		
15	Voorstel voor het scheiden van fietspaden in de wijk	De Boerhaavelaan is ingericht als een 30 km/u zone, wat het veilig maakt voor fietsers en automobilisten om de rijbaan te delen. Gezien de beperkte ruimte en het belang van het behouden van groene zones, is het niet haalbaar om gescheiden fietspaden aan te leggen zonder significante impact op de bestaande infrastructuur en groenvoorzieningen.	Nee
	Ingebracht door indiener A		

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
16	Fietsers op voetpaden	Met betrekking tot het fietsen op de trottoirs zijn we ons bewust van de zorgen die zijn geuit. Eerder dit jaar is een aantal fietssluisen aangelegd. De bedoeling is dat de fietssluisen het fietsen door met name scholieren over een aantal voetpaden zouden tegengaan. We krijgen echter het signaal dat hier niet aan wordt voldaan. Wij gaan op korte termijn aanvullende maatregelen treffen om fietsers betere sturing te geven dan wel te weren.	Nee
	Ingebracht door indiener A, B,		
17	Voorstel voor het onderling scheiden van fietsers op basis van snelheid	Het idee van een scheiding op basis van snelheid op fietspaden is interessant, maar gezien de uniforme snelheidslimiet en de gedeelde ruimte op de Boerhaavelaan, blijkt de huidige opzet een praktische en veilige oplossing voor alle weggebruikers. De Boerhaavelaan is ingericht als een 30 km/u zone, wat het veilig maakt voor fietsers en automobilisten om de rijbaan te delen. Gezien de beperkte ruimte en het belang van het behouden van groene zones, is het niet haalbaar om gescheiden fietspaden met gescheiden snelheden aan te leggen zonder significante impact op de bestaande infrastructuur en groenvoorzieningen.	Nee
	Ingebracht door indiener A		
18	Voorstel om linksaf beweging te verbieden op de kruising Houtlaan/Rijnsburgerweg ter verbetering van verkeersveiligheid en vermindering van luchtvervuiling Houtlaan	De route is cruciaal voor de doorstroming van het openbaar vervoer, met name de stadsbuslijnen die deze route gebruiken. Het beperken van de manoeuvres op deze kruising zou de efficiëntie en de stiptheid van het openbaar vervoer negatief beïnvloeden.	Nee
	Ingebracht door indiener D		

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
19	Zorgen over de fysieke afsluitingen met als gevolg beperkte bereikbaarheid en extra reistijd.	<p>De zorgen over de afsluitingen van de Eijmerspoelbrug en Kagerstraat zijn begrijpelijk, zeker gezien de beperkingen die deze kunnen veroorzaken voor de toegang tot de Oegstgeesterweg. Het Masterplan Houtkwartier streeft naar een veilige en optimale bereikbaarheid voor alle verkeersdeelnemers, met specifieke aandacht voor het verminderen van sluipverkeer en het bevorderen van een veilige schoolomgeving.</p> <p>De voorgestelde autoknips bij de Eijmerspoelstraat en Kagerstraat zijn ontworpen om het autoverkeer te verminderen en de veiligheid voor fietsers en voetgangers te verhogen. Dit zou vooral ten goede komen aan schoolgaande kinderen. Hoewel deze maatregelen het autoverkeer binnen de wijk kunnen beperken en tot extra reistijd kunnen leiden, ligt de prioriteit in het creëren van een veiliger en aangenamer wijkklimaat.</p>	Nee
	Ingebracht door indiener B, C		
20	Zorgen over bereikbaarheid en advieswinning van hulpdiensten	<p>Er is advies ingewonnen bij de relevante veiligheidsorganen, waaronder de politie en ambulance diensten die onderdeel vormen van de Veiligheidsregio Hollands Midden. Uit dit overleg zijn geen zwaarwegende bezwaren naar voren gekomen betreffende de bereikbaarheid.</p> <p>Uiteraard is het van groot belang om de veiligheid en toegankelijkheid voor hulpdiensten te allen tijde te waarborgen. Wij blijven daarom in actief overleg met de veiligheidsorganen om eventuele nieuwe knelpunten in kaart te brengen en hier op te acteren.</p>	Nee
	Ingebracht door indiener B		

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
21	Zorgen over bereikbaarheid bij tijdelijke werkzaamheden	<p>Het is essentieel om te waarborgen dat de toegankelijkheid voor alle verkeersdeelnemers, inclusief hulpdiensten, altijd gehandhaafd blijft, zelfs tijdens dergelijke situaties.</p> <p>We willen verzekeren dat er in de planning van verkeersmaatregelen altijd rekening wordt gehouden met eventuele onvoorziene omstandigheden. Voor toekomstige wegwerkzaamheden en andere tijdelijke situaties zullen er noodplannen en alternatieve routes worden voorbereid.</p>	Nee
	Ingebracht door indiener A, B		
22	De vraag of ook besluitvorming op grond van de Wegenwet is voorzien	De bepalingen voor het nemen van het verkeersbesluit is gebaseerd op de Wegenverkeerswet 1994, het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990), het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW), de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens en de Bevoegdhedenregeling gemeente Leiden. Deze regelgeving voorziet specifiek in de juridische grondslagen voor verkeersbesluiten die invloed hebben op de verkeersstroom en de verkeersveiligheid binnen de gemeente.	Nee
	Ingebracht door indiener B		
23	Twijfels over het ontbreken van verkeersonderzoeken en de effectiviteit van de verkeersmaatregelen	Voor een diepgaande inzage in de onderzoeken en de inhoudelijke aspecten rondom de verkeersmaatregelen, nodigen we u uit om de website van de gemeente Leiden te bezoeken; Specifiek het project "Masterplan Houtkwartier", waar u uitgebreide documentatie en onderzoeksresultaten kunt vinden die betrekking hebben op het plan. Dit voorziet een compleet overzicht en beter inzicht in de genomen beslissingen en voorgestelde maatregelen.	Nee
	Ingebracht door indiener B		