

Nota van beantwoording

Betreft ontwerp verkeersbesluit diverse verkeersmaatregelen herinrichting kruispunt Groote Vink en Leidseweg

Er zijn vijf zienswijzen ontvangen. De zienswijzen hebben betrekking op de diverse aspecten van het ontwerp verkeersbesluit. Deze omvatten met name punten over de bereikbaarheid van (panden aan) de Leidseweg en het geplande gebruik van de Griffioenlaan en de bijbehorende gevolgen.

Bespreking van de zienswijzen per thema:

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
1	Verzoek om een inrit aan te brengen bij een woning op de Haagweg.	Particuliere inritten kunnen worden aangevraagd middels een vergunningsaanvraag en is geen onderdeel van het project Groote Vink.	Geen
2	Op de Haagweg ontstaat een gevaarlijke situatie wanneer automobilisten de verkeerde afslag hebben genomen en direct na de brug keren op de Haagweg. Verzoek om een bord te plaatsen dat dit verboden is.	Na de herinrichting van de Haagweg zijn alle richtingen via de rotonde te bereiken. Het is minder waarschijnlijk dat mensen de verkeerde afslag nemen en moeten keren op de Haagweg. De herinrichting voorziet dus al in een oplossing voor het beschreven probleem. Toevoegen van extra bebording is in onze ogen dus ook overbodig.	Geen
3	Verzoek om een voetgangersoversteekplaats aan te brengen over de Haagweg ter hoogte van huisnummer 245.	De beschreven locatie valt buiten de projectscope van het project de Groote Vink en zal dan ook niet door het project meegenomen worden. Middels het invullen van een meldingenformulier op de website van de gemeente Leiden kan deze aanvraag buiten het project om worden beoordeeld.	Geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
4	<p>Verzoek voor het invoeren van een maximumsnelheid van 30 km/u (GOW30) op zowel de Leidseweg-Noord als de Griffioenlaan.</p>	<p>Geruime tijd geleden is besloten dat de Griffioenlaan wordt ingericht als gebiedsontsluitingsweg (GOW) met een snelheidsregime van 50 km/u. Deze keuze is vastgelegd in het bestemmingsplan 'Korte Vliet-Leidseweg noord deel noord', welke door de gemeenteraad van Voorschoten is vastgesteld op 29 april 2021. Bij de vaststelling van dit bestemmingsplan is ook zorgvuldig de positionering van de woningen ten opzichte van de Griffioenlaan meegewogen. De Griffioenlaan heeft een belangrijke verkeersfunctie en binnen de bebouwde kom past daar een maximumsnelheid van 50 km/u bij.</p> <p>Recent, nadat het bestemmingsplan voor het Fortuyn van Voorschoten al was vastgesteld, zijn door het CROW landelijke conceptvoorstellen gedaan voor de inrichting van een GOW30. Deze voorstellen gaan uit van specifieke inrichtingsprincipes. De Griffioenlaan voldoet op meerdere punten niet aan deze principes. De GOW30 is vooral bedoeld als oplossing voor bestaande "grijze wegen" waar gemotoriseerd verkeer en fietsers dezelfde rijbaan gebruiken zonder fysieke scheiding. De Griffioenlaan is echter als nieuwe weg ingericht volgens de richtlijnen voor een GOW50, met een duidelijke scheiding tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers. Fietsers beschikken over een aparte rijbaan, waardoor de weg voldoet aan de geldende inrichtingseisen voor een veilige 50 km/u-weg.</p> <p>De Leidseweg-noord, deel noord, heeft als gevolg van het omklappen van de gebiedsontsluitingsweg naar de Griffioenlaan, geen gebiedsontsluitende functie meer, zoals ook vermeld staat in het Verkeersplan 2017 van de gemeente Voorschoten. Met het ontbreken van deze ontsluitende functie krijgt de weg uiteindelijk een snelheidslimiet van 30 km/u. De uitvoering zal samenvallen met rioolwerkzaamheden aldaar.</p>	Geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
5	<p>Verzoek eenrichtingsverkeer in te voeren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkeer van Leiden naar Voorschoten via de Leidseweg-Noord - Verkeer van Voorschoten naar Leiden via de Griffioenlaan <p>Dit vermindert verkeersdruk en verhoogt de veiligheid zonder de bereikbaarheid te schaden.</p>	<p>Voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan zijn drie ontsluitingsvarianten onderzocht en besproken. Een ontsluiting via de Leidseweg-Noord, een ontsluiting via de Griffioenlaan, en een combinatievariant waarbij éénrichtingsverkeer wordt toegepast op zowel de Leidseweg-Noord als de Griffioenlaan. De gemeenteraad van gemeente Voorschoten heeft uiteindelijk gekozen voor de huidige tweerichtingsstructuur, passend bij de functie van de Griffioenlaan als gebiedsontsluitingsweg. Deze keuze is vastgelegd en heeft geleid tot verdere uitwerking, besluitvorming en uitvoering.</p>	Geen
6	<p>De herinrichting van de kruisingen Trompweg en de Groote Vink aan te passen, zodat die aansluiten bij het voorstel (zie <i>punt 5</i>) voor eenrichtingsverkeer op zowel de Leidseweg en de Griffioenlaan.</p>	<p>Het kruispunt bij de Groote Vink, gelegen in de gemeente Leiden, zal in 2027 volledig worden heringericht. Deze nieuwe inrichting zal voldoen aan de geldende richtlijnen en zal een aanzienlijke verbetering zijn ten opzichte van de huidige situatie.</p> <p>Het kruispunt van de Griffioenlaan met de Trompweg, gelegen in de gemeente Voorschoten, is recent heringericht en voldoet aan de volledige inrichtingseisen voor een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 50 km/u (GOW50).</p> <p>Aangezien de gemeentes Voorschoten en Leiden niet meegaan in het, in punt 5 benoemde, plan voor eenrichtingsverkeer op de Griffioenlaan en Leidseweg-noord, deel noord, is het herinrichten van de kruispunten Groote Vink en Trompweg om aan te sluiten op dit plan niet nodig.</p>	Geen
7	<p>Aanvullend onderzoek uit te voeren naar aanvullende netwerkmaatregelen, zoals het openstellen van de Hoflandbrug voor autoverkeer. Dit zorgt voor een evenrediger verdeling van het verkeer over het gebied en vermindert knelpunten.</p>	<p>Het openstellen van de Hoflandbrug voor autoverkeer is niet wenselijk. Het leidt tot ongewenste verschuiving van verkeersstromen; verkeer dat nu via de Haagweg rijdt, zou dan via de Griffioenlaan en de Hoflandbrug naar de Vijf Meilaan en Churchillaan in Leiden een kortere route krijgen. Deze kortere route is aantrekkelijk voor automobilisten en zou juist tot extra verkeersdruk op de Griffioenlaan leiden.</p>	Geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
8	<p>In het ontwerp verkeersbesluit wordt aangegeven dat de verkeersmaatregelen genomen zijn 'overeenkomstig artikel 2 van de Wegenverkeerswet'. In het verkeersbesluit ontbreekt op welke precieze grondslag(en)/doeleinden de voorgenomen herinrichting berust. In het verkeersbesluit dient deugdelijke motivering te worden gegeven welke doelstelling(en) met het verkeersbesluit worden beoogd.</p>	<p>In het ontwerp verkeersbesluit is inderdaad niet expliciet benoemd op welke precieze grondslagen van artikel 2 van de Wegenverkeerswet de voorgenomen herinrichting is gebaseerd. Wel worden in het ontwerp verkeersbesluit de overwegingen benoemd die hebben geleid tot het voorgenomen besluit. De overwegingen zijn op de volgende leden van artikel 2 van de Wegenverkeerswet van toepassing:</p> <p>1a) het verzekeren van de veiligheid op de weg;</p> <p>1b) het beschermen van weggebruikers en passagiers;</p> <p>1c) het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;</p> <p>1d) het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.</p> <p>2a) het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;</p> <p>2b) het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.</p> <p>Ook in initiatief- en ontwerpfase van het project, alsmede de door beide gemeenteraden genomen besluiten, zijn deze punten meegewogen, tegen elkaar afgewogen en onderbouwd. Daarmee alle benodigde grondslagen gegeven.</p>	<p>In het definitieve verkeersbesluit zijn de specifieke doeleinden die zijn meegewogen bij het nemen van het besluit toegevoegd.</p>

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
9	<p>Het vervallen van de directe ontsluiting van de Leidseweg richting Leiden, zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van bedrijfsruimte aan de Leidseweg onevenredig wordt geschaad in verhouding tot de doelen die worden gediend met de herinrichting en daarbij gemaakte ontwerpkeuzes. Het verkeersbesluit ontbeert ten onrechte een evenwichtige belangenafweging waarin de belangen van indieners zijn onderzocht en meegewogen. Het ontwerpverkeersbesluit is daarmee in strijd met artikel 3:4, eerste en tweede lid, van Algemene wet bestuursrecht.</p>	<p>Gesuggereerd wordt dat de directe ontsluiting van adressen aan de Leidseweg richting gemeente Leiden komt te vervallen door dit verkeersbesluit. Dit is niet het geval. Er is nog steeds een directe ontsluiting richting Leiden via de Trompweg en Griffioenlaan voor autoverkeer, deze is alleen (voor de meest noordelijk gelegen kavels) circa 1,2 kilometer langer dan nu het geval is. De lengte van de ontsluiting naar het zuiden blijft gelijk aan de huidige situatie. Dit is ook meegewogen in het uitvoeringsbesluit (Rv 23.0132) waar de gemeenteraad van Leiden mee heeft ingestemd. In dit uitvoeringsbesluit is een belangenafweging gemaakt waarbij 'het schaden van de bereikbaarheid' afgewogen is tegen bijvoorbeeld verkeersveiligheid en ruimtegebruik. Dit ontwerp verkeersbesluit is een direct voortvloeisel van de in het uitvoeringsbesluit gemaakte keuze. Hiermee zijn wij van mening dat een er een goede belangenafweging heeft plaatsgevonden en dat de belangen voor bedrijven aan de Leidseweg niet onevenredig worden geschaad.</p>	Geen
10	<p>De aan de Leidseweg gelegen bedrijfsruimten zijn enkel nog via de zuidelijke kant van de Leidseweg bereikbaar. De functie en aantrekkelijkheid van deze bedrijfsruimte als vestigingslocatie voor de huidige en toekomstige gebruikers komt hierdoor onder druk te staan. De afhankelijkheid van slechts één ontsluitingsroute maakt de locatie kwetsbaar voor verkeersongevallen, hinder of wegwerkzaamheden op de enige resterende ontsluitingsroute. Er is dan geen uitwijkmogelijkheid meer voor verkeer.</p>	<p>Eén ontsluiting voor autoverkeer is inderdaad kwetsbaarder dan twee ontsluitingen. Calamiteiten, zoals een verkeersongeval, waarbij de volledige weg afgesloten moet worden, zijn echter zeldzaam. De kans daarop neemt ook nog eens af wanneer de verkeersintensiteit afneemt. Wanneer het wel zou gebeuren, wordt ingezet op het regelen van het verkeer. Hierdoor kunnen ook alternatieve routes, die normaliter niet beschikbaar zijn voor autoverkeer, open worden gesteld voor autoverkeer. Er valt niet te ontkennen dat er bij een grootschalige calamiteit hinder zal worden ondervonden. Voor (grootschalige) wegwerkzaamheden dient een plan te worden gemaakt voor de bereikbaarheid van kavels. Dit is altijd onderdeel van de planvorming. Hierbij kunnen alternatieve routes beschikbaar worden gesteld door bijvoorbeeld inzet van verkeersregelaars of kleinschalige aanpassingen aan de infrastructuur.</p>	Geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
11	Het vervallen van de rechtstreekse auto-ontsluitingsroute vanuit Leiden leidt voor huidige huurders van bedrijfsruimten tot aanzienlijke hinder en belemmeringen in de bedrijfsvoering en zorgverleningstaken. Dit is niet alleen onwenselijk voor de huurders, maar zet ook druk op de aantrekkelijkheid als vestigingslocatie.	Zie beantwoording punt 9 .	Geen
12	Vanwege de specifieke zorgverleningstaak van huurders, is een rechtstreekse auto-verbinding met Leiden voor huurder van zeer groot belang. De extra omrijdtijd kan het verschil betekenen tussen leven of dood. In voorkomende gevallen wordt een ambulance opgeroepen en extra omrijdtijd is daarom ongewenst.	In de planvorming is rekening gehouden met het beschikbaar houden van het fietspad tussen de Leidseweg en de Haagweg voor nood- en hulpdiensten. Hierdoor blijft er vanuit noordelijke richting een directe route beschikbaar voor ambulances om de Leidseweg te bereiken zonder hiervoor (significant) te hoeven omrijden. Deze optie is ook met de ambulancedienst besproken, welke heeft aangegeven hier geen problemen in te voorzien. In geval van een calamiteit betekent dit dus dat er geen (significant) tijdsverlies is door de aanpassingen zoals opgenomen in het verkeersbesluit.	Geen
13	Dat afstemming heeft plaatsgevonden met 'hulpdiensten', doet aan voorafgaande (<i>punt 12</i>) niet af. Bij zowel de raadsbesluiten als het ontwerpverkeersbesluit is geen schriftelijk advies van betreffende hulpdiensten toegevoegd. Als echter al zou worden aangenomen dat de hulpdiensten de bereikbaarheid van adressen in Voorschoten voldoende vinden in relatie tot hun voorkeursroutes en aanrijdtijden, dan laat onverlet dat de specifieke zorgverleningstaak van huurder een rechtstreekse autoroute van Leiden naar de locatie rechtvaardigt, juist omdat deze kortere en snellere route bij calamiteiten van levensbelang kan zijn.	Zie beantwoording bij punt 12 .	Geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
14	<p>Dat hulpdiensten gebruik kunnen maken van het fietspad tussen Leidseweg en Griffioenlaan, vormt evenmin een valide argument om het verdwijnen van een rechtstreekse autoverbinding met Leiden aanvaardbaar te achten. Vanwege de smallere breedte van het fietspad, is dit niet of minder geschikt is voor ambulances of andere hulpverleningsvoertuigen. Daarnaast is een fietspad niet toegankelijk voor voertuigen die geen ontheffing hebben voor het rijden over een voet- of fietspad. Dergelijk verkeer heeft evengoed belang bij een zo vlot mogelijke verbinding naar de locatie. Een fietspad is geen volwaardige auto-ontsluitingsroute naar de locatie.</p>	<p>Het fietspad tussen de Haagweg en Leidseweg wordt ingericht om als alternatieve route voor nood- en hulpdiensten te kunnen dienen, niet het fietspad tussen Griffioenlaan en Leidseweg. Zo is er een alternatieve aanrijdroute beschikbaar vanuit noordzijde. Zie ook beantwoording bij punt 12.</p> <p>De belangen voor het overige verkeer, niet zijnde nood- en hulpdiensten, is meegewogen. Zie beantwoording bij punt 9.</p>	Geen
15	<p>Het verbeteren van de verkeersveiligheid kan ook worden bereikt als door het fietspad tussen de Leidseweg en de Griffioenlaan te vervangen voor een fietsstraat. Daarmee blijft een rechtstreekse verbinding naar Leiden mogelijk. Door het plaatsen van bijvoorbeeld een verkeersbord C1, in combinatie met onderborden 108 ('uitgezonderd bestemmingsverkeer' en 'uitgezonderd (brom)fietsers'), kan een te grote mening van auto- en fietsverkeer worden voorkomen.</p>	<p>De beschreven optie is uitgebreid meegewogen in het project. Uiteindelijk is de keuze in het uitvoeringsbesluit (Rv 23.0132) bij de gemeenteraad van de gemeente Leiden neergelegd en deze heeft gekozen voor de variant met het fietspad, zoals nu ook opgenomen in de situatietekening (zaaknummer: 5401645). De benoemde argumenten zijn onderdeel geweest van de afweging in dit uitvoeringsbesluit.</p>	Geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
16	Met de in punt 15 benoemde maatregelen, kunnen de noordelijke kavels aan de Leidseweg bereikbaar blijven voor autoverkeer, zonder dat dit ten koste van de verkeersveiligheid gaat. Het aantal verkeersbewegingen is namelijk beperkt (circa 100 mvt/etmaal). Extra afslaand autoverkeer zal zich niet voordoen. Autoverkeer naar de noordelijke kavels slaat immers alleen af de t-splitsing van fietsstraten. Botsingen tussen afslaand autoverkeer en rechtdoor rijdende fietsers zullen niet plaatsvinden.	Zie beantwoording punt 15 . In het uitvoeringsbesluit is benoemd dat de variant met fietsstraat weldegelijk verkeersonveiliger is dan de variant met fietspad. Dit doordat er menging van verkeersstromen is en omdat bij een fietsstraat er ook afslaand verkeer op het kruispunt van de fietsstraat met de Griffioenlaan zal zijn. Deze kruispuntvorm is weldegelijk verkeersonveiliger dan een kruispunt met alleen een fietspad, waar dus autoverkeer alleen rechtdoor gaat en fietsverkeer alleen rechtdoor hoeft over te steken. Het niet mengen van deze stromen op dit punt, is veiliger in te passen dan het wel mengen. Het gestelde: "zonder dat dit ten koste van de verkeersveiligheid gaat" is dus in onze ogen niet waar.	Geen
17	De extra verharding van een fietsstraat (tussen Leidseweg en Griffioenlaan) ten opzichte van een fietspad is zeer miniem. Dit doet dan ook geen afbreuk aan het groene karakter van het kruispunt.	Zie beantwoording punt 15 .	Geen
18	Het aanleggen van een fietsstraat (met bijbehorende maatregelen om 'doorgaand verkeer' tegen te gaan) in plaats van een fietspad tussen de Leidseweg en Griffioenlaan, doet recht aan de belangen van indiener. De aanpassingen zijn ruimtelijk en verkeerstechnisch niet ingrijpend in verhouding tot het totale project. Verzoek om het beschreven alternatief over te nemen en het verkeersbesluit en inrichtingsplan aan te passen.	Zie beantwoording punt 15 .	Geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
19	Het verleggen van de doorgaande weg van de Leidseweg naar de Griffioenlaan zal voor een toename van verkeer op de Griffioenlaan zorgen wat voor aanzienlijke toename van geluids- en stankhinder en afname van de verkeersveiligheid zal zorgen voor de aanwonenden.	Reeds geruime tijd geleden is besloten om de ontsluitingsroute tussen Voorschoten en Leiden te verleggen van de Leidseweg naar de Griffioenlaan en deze weg in te richten als gebiedsontsluitingsweg (GOW) met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Daarbij zijn de effecten van gemotoriseerd verkeer, zoals geluidstoename en luchtkwaliteit, alsmede de afstand tussen de rijbaan en de woningen, zorgvuldig beoordeeld en afgewogen. Deze keuze is vastgelegd in het bestemmingsplan dat op 29 april 2021 door de gemeenteraad van Voorschoten is vastgesteld.	Geen
20	Er zijn twee speeltuinen gerealiseerd in de wijk Het Fortuyn van Voorschoten die in een open verbinding staan met de Griffioenlaan en een impact zullen ondervinden van dit nieuwe verkeer.	De Griffioenlaan is ingericht als gebiedsontsluitingsweg (GOW50) en voldoet aan de geldende richtlijnen voor verkeersveiligheid en inrichting. De speeltuinen in de wijk Het Fortuyn zijn zodanig gelegen dat zij niet direct aan de rijbaan grenzen. Tussen de speeltuinen en de Griffioenlaan bevinden zich groenstroken en trottoirs die zorgen voor een fysieke en visuele scheiding. Bovendien zijn ter hoogte van de belangrijkste oversteekpunten maatregelen getroffen om voetgangers, waaronder spelende kinderen, veilig te laten oversteken. Deze maatregelen zijn onderdeel van een ander verkeersbesluit dat op 3 juli 2024 is genomen (Gemeentebld 2024, 297716). Op basis hiervan wordt niet verwacht dat de verkeersveiligheid rondom de speeltuinen negatief wordt beïnvloed door het voorliggende besluit.	Geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
22	Er wordt onvoldoende rekening gehouden met het woon- en leefbelang van de bewoners van het Fortuyn van Voorschoten. De, door het voorgenomen verkeersbesluit veroorzaakte, onevenredige toename van verkeersbewegingen door de Griffioenlaan is niet redelijk te noemen. Er is indieners voorgehouden dat deze nieuwe wijk een plek is waar hun kinderen in relatieve rust en veiligheid konden wonen. Op basis daarvan hebben zij een bewuste keuze gemaakt om in de wijk te komen wonen. Dit wordt nu volledig tenietgedaan door de in het verkeersbesluit beoogde verkeersmaatregelen.	Zie beantwoording punt 19 . De toename van het verkeer door de Griffioenlaan is al vanaf vaststelling van het bestemmingsplan en voor de bouw van de woningen voorzien. De bijbehorende gevolgen voor de toekomstige bewoners, zijn afgewogen.	Geen
23	Uit vaste rechtspraak alsmede de wet vloeit voort dat een bestuursorgaan een verkeersbesluit kan nemen die kunnen strekken tot de doeleinden die zijn genoemd in artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: de Wegenverkeerswet). In het ontwerp verkeersbesluit is daarover slechts het volgende aangegeven: "deze verkeersmaatregelen genomen worden overeenkomstig artikel 2 van de Wegenverkeerswet". Het vorenstaande maakt echter niet duidelijk welke doeleinden, zoals genoemd in artikel 2 van de Wegenverkeerswet, daarmee precies worden bedoeld.	Zie beantwoording punt 8 .	Geen
24	Het ontwerp verkeersbesluit had in het kader van behoorlijk bestuur en volgend uit vaste rechtspraak, nooit gepasseerd mogen worden door het bestuursorgaan. Dit gezien het feit dat er procedures lopen tegen andere besluiten die voor de voorgenomen wijzigingen een rol spelen.	Dit ontwerp verkeersbesluit is een apart besluit ten opzichte van de andere besluiten waar procedures tegen lopen. Het verkeersbesluit kan dus genomen worden, zonder dat dit andere besluit onherroepelijk is. Hoewel er een bepaalde afhankelijkheid tussen de besluiten zit, is het juridisch mogelijk de besluiten los van elkaar te nemen. Voorliggend verkeersbesluit wordt genomen teneinde de voorgenomen inrichting van de reeds vastgestelde besluiten, welke benoemd worden in de beantwoording van punt 19 , te faciliteren.	Geen