Nota van beantwoording

Van 11 mei tot 22 juni 2026 heeft het ontwerp verkeersbesluit ‘Knip Prinsessekade’ ter inzage gelegen. In deze periode was het mogelijk om zienswijzen in te dienen. Er zijn 9 zienswijzen ontvangen. De zienswijzen hebben betrekking op de diverse aspecten van het ontwerp verkeersbesluit. Hieronder worden alle zienswijzen op een rij gezet, inclusief een reactie namens het college en de (mogelijke) gevolgen voor het verkeersbesluit.

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
1	Prinsessekade is op dit moment de enige toegang om te kunnen laden en lossen bij onze winkel in de Haarlemmerstraat. Laad- en losplekken zijn zeer moeilijk bereikbaar (uitsluitend vanaf Prinsessekade). Alternatief is er gedurende de dag verder niet anders dan venstertijden die voor een kleine ondernemer met een aantal winkels niet haalbaar zijn. Uit kosten- en milieu-oogpunt worden interne leveringen gecombineerd en worden daardoor dag en nacht uitgevoerd. Door deze afsluiting wordt dat onmogelijk gemaakt. Wil de gemeente echt dat er nu extra aparte ritten gemaakt moeten worden? Verder zorgt het blokkeren van deze toegang voor een toename van naar schatting 5-10 kilometers die extra, ook, in Leiden gereden moeten worden. Voor leefbaarheid, verkeersdruk en milieu lijkt dit dus niet zo'n goed idee. Graag verneem ik welke ontheffingen u kunt toezeggen om deze situatie te voorkomen.	De beslissing om de Prinsessekade af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer is in beginsel genomen door de gemeenteraad. Naar dat raadsbesluit (RV 24.0035) wordt ook verwezen in het ontwerpverkeersbesluit. Dit voorgenomen verkeersbesluit regelt vooral welke exacte verkeersregels daarbij gaan gelden. Zienswijze 1 stelt vooral het achterliggende raadsbesluit aan de kaak en niet het verkeersbesluit. Desondanks kiest het college ervoor in het kader van zorgvuldigheid toch een inhoudelijke reactie te geven. Belangrijk om te noemen is dat alle straten en laad- en losplekken bereikbaar blijven. Alleen de Prinsessekade wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Laden en lossen kan in de Haarlemmerstraat binnen de venstertijden. De laad- en losvakken op de Turfmarkt en Apothekersdijk blijven altijd bereikbaar. Daarmee wordt, naar inzicht van het college voldoende tijd en ruimte geboden voor bevoorrading. Het college kiest ervoor om geen ontheffingen te verlenen rond de afsluiting van de Prinsessekade. Hier is voor gekozen omdat dit de meest verkeersveilige en overzichtelijke verkeerssituatie op straat oplevert, waarbij ruis over categorieën en/of doelgroepen achterwege blijft. Ontheffingen worden overigens niet in een verkeersbesluit georganiseerd. Het college is zich bewust dat de afsluiting voor sommige doelgroepen een omrijdbeweging op kan leveren. De afstand en tijd die dit extra kost hangt overigens zeer af van herkomst, bestemming en mogelijke alternatieve manieren van verplaatsen. Het college heeft doelbewust gekozen om met deze afsluiting een grote winst te bereiken op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers, op de route tussen station en hart van de binnenstad. De omrijdbewegingen die dit oplevert kunnen goed opgevangen worden op de hoofdwegen aan de westkant van de stad. De toename van verkeer op deze wegen is onderzocht en wordt in projecten daar opgevangen. De gevolgen wegen voor het college veel minder zwaar dan de winst qua leefbaarheid en veiligheid in de binnenstad.	geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
2	De gemeente getuigt weer van weinig begrip en compassie voor binnenstad bewoners die afhankelijk zijn van een auto. Door werkzaamheden/afsluitingen elders (Morsweg/ Morssingel/ Rijzichtbrug) wordt de Prinsessekade ook afgesloten om sluipverkeer tegen te gaan. Hiermee worden bepaalde binnenstad bewoners dus dubbel gestraft omdat er een extra uitvalsweg wordt afgesloten naast de al afgesloten wegen vanwege de werkzaamheden. Als bewoner van de Boommarkt, en dus net aan de zuidkant van de afsluiting, rij ik vaak via de Prinsessekade de stad uit als ik in noordelijke richting moet (Leiderdorp, Amsterdam), ook omdat linksaf afslaan naar Noordeinde lastiger en gevaarlijker is vanwege het verkeer van twee richtingen. Het zou heel fijn en redelijk zijn als de gemeente meer rekening zou houden met de bewoners zoals wij, en bijvoorbeeld een ontheffing voor bewoners (ideaal gezien gekoppeld aan de ontheffing voor de Langebrug waar we ook al voor moeten betalen) zou invoeren. Hiermee voorkom je dat bewoners extra moeten omrijden door de binnenstad om hun woning te bereiken en er juist onnodig extra kilometers gemaakt moeten worden waardoor verkeersdruk en vervuiling juist gaan toenemen. Om heel eerlijk te zijn komt het door het gemeentelijke beleid zover dat na 17 jaar redelijk probleemloos en fijn wonen in de binnenstad we ons toch genoodzaakt zien ons in een andere gemeente te gaan vestigen waar we niet continu overlast ervaren door de gemeentelijke ambities. Jammer voor de diversiteit van bewoners in de binnenstad maar blijkbaar zijn bepaalde groepen bewoners minder gewenst door de gemeente Leiden met dit beleid.	De beslissing om de Prinsessekade af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer is in beginsel genomen door de gemeenteraad. Naar dat raadsbesluit (RV 24.0035) wordt ook verwezen in het ontwerpverkeersbesluit. Dit voorgenomen verkeersbesluit regelt vooral welke exacte verkeersregels daarbij gaan gelden. Zienswijze 2 stelt vooral het achterliggende raadsbesluit aan de kaak en niet het verkeersbesluit. Desondanks kiest het college ervoor in het kader van zorgvuldigheid toch een inhoudelijke reactie te geven. Het college kiest ervoor om geen ontheffingen te verlenen rond de afsluiting van de Prinsessekade. Hier is voor gekozen omdat dit de meest verkeersveilige en overzichtelijke verkeerssituatie op straat oplevert, waarbij ruis over categorieën en/of doelgroepen achterwege blijft. Ontheffingen worden overigens niet in een verkeersbesluit georganiseerd. Het college is zich bewust dat de afsluiting voor sommige doelgroepen een omrijdbeweging op kan leveren. De afstand en tijd die dit extra kost hangt overigens zeer af van herkomst, bestemming en mogelijke alternatieve manieren van verplaatsen. Het college heeft doelbewust gekozen om met deze afsluiting een grote winst te bereiken op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers, op de route tussen station en hart van de binnenstad. De omrijdbewegingen die dit oplevert kunnen goed opgevangen worden op de hoofdwegen aan de westkant van de stad. De toename van verkeer op deze wegen is onderzocht en wordt in projecten daar opgevangen. De gevolgen wegen voor het college veel minder zwaar dan de winst qua leefbaarheid en veiligheid in de binnenstad.	geen
3	Naar aanleiding van het verkeersbesluit om de Prinsessekade op afzienbare termijn af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer, willen wij hierbij graag onze zienswijze kenbaar maken. Sinds kort zijn wij gevestigd aan de Prinsessekade 3 en 4. Vanuit deze locatie exploiteren wij een winkel ter ondersteuning van de rederijactiviteiten van Bootjes en Broodjes, aangevuld met een souvenir- en giftshop en een grab-and-go locatie. Voor onze bedrijfsvoering zijn wij afhankelijk van frequente leveringen van diverse goederen. Het is daarom van groot belang dat leveranciers toegang behouden om goederen direct voor de deur te kunnen laden en lossen. De aanwezige laad- en loszones in de directe omgeving zijn in de praktijk regelmatig bezet en bovendien door diverse obstakels beperkt toegankelijk. Hierdoor vormen deze locaties geen volwaardig alternatief voor bevoorrading direct aan onze panden. Wij begrijpen dat binnen het voorgenomen beleid mogelijkheden worden onderzocht voor uitzonderingen en ontheffingen, zodat de bereikbaarheid voor ondernemers gewaarborgd blijft. Wij verzoeken u daarom nadrukkelijk om voor de direct aan de Prinsessekade gevestigde ondernemingen een passende regeling te treffen, zodat de bereikbaarheid en bevoorrading van onze locatie ook in de toekomst gegarandeerd blijven.	Het college kiest ervoor om geen ontheffingen te verlenen rond de afsluiting van de Prinsessekade. Hier is voor gekozen omdat dit de meest verkeersveilige en overzichtelijke verkeerssituatie op straat oplevert, waarbij ruis over categorieën en/of doelgroepen achterwege blijft. Ontheffingen worden overigens niet in een verkeersbesluit georganiseerd. Belangrijk om te noemen is dat alle straten en laad- en losplekken bereikbaar blijven. Alleen de Prinsessekade wordt afgesloten voor doorgaand verkeer. Laden en lossen kan in de Haarlemmerstraat binnen de venstertijden. De laad- en losvakken op de Turfmarkt en Apothekersdijk blijven volledig bereikbaar. Ook blijft bevoorraden via de Haarlemmerstraat binnen venstertijden mogelijk. Daarmee wordt, naar inzicht van het college voldoende tijd en ruimte geboden voor bevoorrading van de Prinsessekade. Daarnaast geldt dat bevoorraden ‘voor de deur’ in de huidige situatie ook al niet verantwoord veilig plaats op de rijbaan kan vinden, gelet op de drukke fietsroute en de bushalte. Het laad- en losvak op de Apothekersdijk ligt op slechts 30 meter van de ingang van het pand, waardoor geen aanleiding bestaat om ontheffing te verlenen.	geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
4	Door de geslotenverklaring op de Steenstraat volledig op te heffen zonder flankerende maatregelen, creëert u het risico dat dit verkeer zich verplaatst naar de Steenstraat. De Steenstraat is als smalle winkelstraat met een hoge dichtheid aan voetgangers en fietsers minstens zo kwetsbaar als de Prinsessekade. Het simpelweg faciliteren van doorgaand verkeer naar de Turfmarkt via de Steenstraat staat haaks op de doelstelling van het project 'Groene Loper', dat juist focust op verblijfskwaliteit en ruimte voor langzaam verkeer. U stelt dat de geslotenverklaring op de Steenstraat niet meer nodig is als maatregel tegen sluipverkeer omdat de Prinsessekade wordt afgesloten. Wij constateren echter in de huidige praktijk al dat de Steenstraat, ondanks het verbod, veelvuldig illegaal wordt gebruikt door automobilisten door een gebrek aan fysieke of digitale handhaving. In het ontwerpbesluit geeft u aan dat de Prinsessekade met camera's (kentekenregistratie) zal worden gehandhaafd vanwege de "positieve praktijkervaringen in de Breestraat". Wij verzoeken u deze bewezen effectieve methode ook in te zetten voor de Steenstraat, in plaats van de beperkingen volledig op te heffen. Om te voorkomen dat de Steenstraat de nieuwe sluiproute van de binnenstad wordt en de verblijfskwaliteit voor onze klanten en passanten ernstig verslechtert, verzoeken wij u de volgende punten op te nemen in het definitieve besluit: - Behoud van beperkte toegang via camera-handhaving: voer ook in de Steenstraat handhaving via kentekenregistratie in, waarbij alleen bestemmingsverkeer, bussen, taxi's en ontheffinghouders toegang krijgen. - Instellen van venstertijden: beperk de toegang voor gemotoriseerd verkeer tot de vroege ochtenduren, zodat de straat tijdens winkel- en horeca-uren veilig en aantrekkelijk blijft voor publiek. - Expliciete monitoring: leg vast dat de verkeersintensiteit in de Steenstraat direct na inwerkingtreding wordt gemonitord met een vooraf gedefinieerd 'ingrijp-niveau' als de overlast toeneemt. - Inrichting conform 'Groene Loper': zorg dat de inrichting van de straat visueel dwingt tot een autoluw karakter, in plaats van enkel het verwijderen van borden C12 en DO5l. Zonder deze aanvullende waarborgen vrezen wij dat de Steenstraat de negatieve effecten incasseert van een besluit dat elders in de stad de veiligheid moet verbeteren. Wij verzoeken u dan ook nadrukkelijk om onze zienswijze mee te wegen bij de definitieve besluitvorming.	Het college is zich heel bewust van de uitdagingen op het smalle deel van de Steenstraat, ook op het gebied van verkeersveiligheid. Er is bewust gekozen voor het opheffen van de geslotenverklaring op de Steenstraat. De afsluiting van de Prinsessekade zorgt ervoor dat, zonder deze aanvullende maatregel, de Turfmarkt en omgeving niet meer te bereiken zou zijn. De reden waarom het college het opheffen van de geslotenverklaring op de Steenstraat acceptabel vindt, is omdat (in tegenstelling tot de huidige situatie Prinsessekade) geen doorgaand verkeer op de Steenstraat mogelijk zal zijn. Dat houdt in dat er nooit sprake zal zijn van eenzelfde grote stroom verkeer als nu op de Prinsessekade. Het gaat daarbij enkel om een beperkte hoeveelheid bestemmingsverkeer (met name logistiek verkeer). Daarnaast geldt dat er sprake is van een tijdelijke situatie. Het college heeft exact het soort maatregel in voorbereiding, dat de indiener van deze zienswijze voorstelt. Namelijk het invoeren van een nieuwe geslotenverklaring, voor de gehele Stationsweg en Steenstraat, waarbij venstertijden gaan gelden en ontheffingsmogelijkheden zijn. Spelregels vergelijkbaar met die van de Breestraat. Deze maatregelen zijn gepland om in te gaan wanneer het nieuwe ontwerp op straat wordt uitgevoerd. Het liefst had het college al deze verkeersmaatregelen samen genomen, maar omdat de afsluiting van de Rijnzichtbrug vanwege de werkzaamheden daar al veel eerder van kracht zal zijn, is besloten de afsluiting op de Prinsessekade ook zo veel mogelijk naar voren te halen. Voor de aanvullende verkeersmaatregelen (afsluiting Stationsweg en Steenstraat) is onder meer een aanpassing van het ontheffingenbeleid nodig, en dit vraagt meer voorbereidingstijd. Tot slot deelt het college wel de zorg voor overlastgevend verkeer in deze tijdelijke situatie (zelfs als het geen ‘doorgaand verkeer’ is). Daarom wordt de situatie, zoals in deze zienswijze wordt voorgesteld, na invoering nauwlettend gemonitord.	geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
5	In het ontwerp is niet meegenomen dat wij als bedrijf totaal afgesloten raken voor gemotoriseerd vervoer. Zoals u bekend is maken wij regulier stadsrondvaarten door de stad vanaf de Beestenmarkt waarbij het nodig is met gemotoriseerd vervoer over de weg bereikbaar te zijn. Wij hebben toegang met een tankwagen en ander vervoer nodig waarvoor wij op dit moment een ontheffing voor de Steenstraat en Beestenmarkt hebben die per voertuig ingezet kan worden. Het is niet mogelijk om dit op kenteken te doen omdat wij nooit weten welk voertuig ons komt bevoorraden. In het geval kentekenregistratie toegepast gaat worden wordt het ons onmogelijk gemaakt onze huidige bevoorrading te continueren. Wij komen dan op een onbereikbaar eiland te liggen!	Met dit verkeersbesluit wordt enkel de afsluiting van de Prinsessekade voor gemotoriseerd verkeer geregeld. Door de huidige geslotenverklaring op de Steenstraat op te heffen, wordt de bereikbaarheid voor de omgeving van de Beestenmarkt en Turfmarkt en daarmee ook voor uw onderneming gegarandeerd. Op deze manier is er geen sprake meer van doorgaand verkeer, maar zijn alle bestemmingen wel bereikbaar gemaakt voor o.a. bevoorrading. Wel is het belangrijk om te melden dat met dit besluit een tijdelijke situatie wordt gecreëerd. Het college heeft aanvullende maatregelen in voorbereiding, namelijk het invoeren van een nieuwe geslotenverklaring, voor de gehele Stationsweg en Steenstraat, waarbij venstertijden gaan gelden en ontheffingsmogelijkheden zijn. Spelregels vergelijkbaar met die van de Breestraat. Deze maatregelen zijn gepland om in te gaan wanneer de herinrichtingsplannen daadwerkelijk op straat zijn uitgevoerd.	geen
6	Hoewel wij de autoluwe ambities voor de Prinsessekade steunen, mag dit niet leiden tot een onhoudbare verkeersdruk in de Steenstraat. In uw besluit voert u aan dat 1.800 voertuigen op de Prinsessekade "onverantwoord" zijn. Wij verbazen ons erover dat ditzelfde verkeer vervolgens wel ongehinderd door de Steenstraat mag rijden. Onze straat is een cruciaal onderdeel van de 'Groene Loper' en is door de smalle inrichting en de vele passanten totaal ongeschikt voor een toename van doorgaand verkeer. Wij verzoeken u daarom: - De Steenstraat niet volledig open te stellen, maar de toegang te beperken tot bestemmingsverkeer middels camera-handhaving - Strikte venstertljden te hanteren zodat het winkelend publiek overdag veilig is. - De feitelijke verkeersdruk na invoering direct te meten en bij overlast direct in te grijpen. Zonder deze maatregelen vrezen wij voor de verkeersveiligheid en de aantrekkelijkheid van ons vestigingsklimaat.	Het college is zich heel bewust van de uitdagingen op het smalle deel van de Steenstraat, ook op het gebied van verkeersveiligheid. Er is bewust gekozen voor het opheffen van de geslotenverklaring op de Steenstraat. De afsluiting van de Prinsessekade zorgt ervoor dat, zonder deze aanvullende maatregel, de Turfmarkt en omgeving niet meer te bereiken zou zijn. De reden waarom het college het opheffen van de geslotenverklaring op de Steenstraat acceptabel vindt, is omdat (in tegenstelling tot de huidige situatie Prinsessekade) geen doorgaand verkeer op de Steenstraat mogelijk zal zijn. Dat houdt in dat er nooit sprake zal zijn van eenzelfde grote stroom verkeer als nu op de Prinsessekade. Het gaat daarbij enkel om een beperkte hoeveelheid bestemmingsverkeer (met name logistiek verkeer). Daarnaast geldt dat er sprake is van een tijdelijke situatie. Het college heeft exact het soort maatregel in voorbereiding, dat de indiener van deze zienswijze voorstelt. Namelijk het invoeren van een nieuwe geslotenverklaring, voor de gehele Stationsweg en Steenstraat, waarbij venstertijden gaan gelden en ontheffingsmogelijkheden zijn. Spelregels vergelijkbaar met die van de Breestraat. Deze maatregelen zijn gepland om in te gaan wanneer het nieuwe ontwerp op straat wordt uitgevoerd. Het liefst had het college al deze verkeersmaatregelen samen genomen, maar omdat de afsluiting van de Rijnzichtbrug vanwege de werkzaamheden daar al veel eerder van kracht zal zijn, is besloten de afsluiting op de Prinsessekade ook zo veel mogelijk naar voren te halen. Voor de aanvullende verkeersmaatregelen (afsluiting Stationsweg en Steenstraat) is onder meer een aanpassing van het ontheffingenbeleid nodig, en dit vraagt meer voorbereidingstijd. Tot slot deelt het college wel de zorg voor overlastgevend verkeer in deze tijdelijke situatie (zelfs als het geen ‘doorgaand verkeer’ is). Daarom wordt de situatie, zoals in deze zienswijze wordt voorgesteld, na invoering nauwlettend gemonitord.	geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
7	Tot mijn verbazing las ik onlangs in een toegezonden brief dat de Gemeente Leiden voornemens is om de Prinsessekade gesloten te maken voor alle gemotoriseerd verkeer. De Prinsessekade is één van de twee routes om als inwoner van de binnenstad het centrum uit te kunnen komen. Het Noordeinde, richting Voorschoten en A4 en de Prinsessekade richting Oegstgeest, Leiderdorp. Door de route over de Prinsessekade af te sluiten houdt in dat dan alle verkeer door het Noordeinde moet rijden om het centrum te kunnen verlaten. Door deze afsluiting zal de 'ringweg' om het centrum komen te vervallen. Dit zal, mijn inziens, een erg grote druk leggen op de leefbaarheid en vooral veiligheid op het Noordeinde. Is verspreiden van verkeer niet raadzamer dan alles over een route te laten gaan denk ik dan. Tevens verwacht ik een toename van verkeer op de Apothekersdijk en Boommarkt aangezien dit de enige 'weg terug' is als blijkt dat je de Prinsessekade niet meer op mag. De verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Prinsessekade staat onder druk. Bijna dagelijks verlaat ik met mijn auto het centrum richting Molen De Valk. Om onder andere mijn dochter naar school te brengen en daarna naar mijn werk te gaan. Dit is rond 08.00 uur. Op dat tijdstip is het een complete chaos wat verkeer betreft. En dan doel ik op de fietsers, stadsbussen, vrachtwagens, bedrijven die bouwcontainers plaatsen en zeker niet op de laatste plaats de medewerkers van de Gemeente Leiden die op dat tijdstip de wegen gaan schoonmaken met veegwagens (lees op fietsstroken rijden) ook tegen de rijrichting in straten in rijden. Maar ook worden de ondergrondse containers dan geledigd….wat leidt tot zeer gevaarlijke situaties en opstoppingen en frustratie van andere weggebruikers. Ik denk dat er best maatregelen te verzinnen zijn om deze situaties aan te pakken zonder dat daar de Prinsessekade voor afgesloten hoeft te worden. De route van station Leiden Centraal naar de binnenstad vergroenen en meer ruimte voor fietsers en voetgangers… Heel mooi idee maar zorg dan dat er een veilige oversteekplaats komt om vanuit de Blauwpoortsbrug richting Haarlemmerstraat te gaan. Ook daar hoeft de Prinsessekade niet voor afgesloten te worden. Als fietsers zich ook aan de verkeersregels gaan houden zou dat ook een pluspunt zijn. Hoe vaak gebeurt het dat ik met mijn auto netjes sta te wachten voor het zebrapad daar terwijl aan alle kanten fietsers zich door de overstekende mensen doorwurmen….levens gevaarlijk. Afsluiten ivm werkzaamheden Morssingel, Morsweg en Rijnzichtbrug…. Zorg dat daar het één en ander geregeld wordt om te voorkomen dat er toename van verkeer komt op de Prinsessekade. En wat gebeurt er als, uiteindelijk, het Kort Rapenburg weer wordt open gegooid om er een vaarroute van te maken…..dan is die laatste route om stad uit te kunnen ook verdwenen…. Persoonlijk vind ik dat de maatregel om de Prinsessekade af te sluiten (wederom) een slecht besluit van de Gemeente Leiden. Er moet in deze stad ook gewoon geleefd en gewerkt kunnen worden. Het is uiteindelijk geen openluchtmuseum. Door deze maatregel door te zetten denk ik dat het leefklimaat voor veel, centrum, bewoners erg achteruit zal gaan. Ik ben bereid het één en ander mondeling toe te lichten.	De beslissing om de Prinsessekade af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer is in beginsel genomen door de gemeenteraad. Naar dat raadsbesluit (RV 24.0035) wordt ook verwezen in het ontwerpverkeersbesluit. Dit voorgenomen verkeersbesluit regelt vooral welke exacte verkeersregels daarbij gaan gelden. Zienswijze 7 stelt vooral het achterliggende raadsbesluit aan de kaak en niet het verkeersbesluit. Desondanks kiest het college ervoor in het kader van zorgvuldigheid toch een inhoudelijke reactie te geven. Belangrijk om te noemen is dat alle straten bereikbaar blijven. Alleen de Prinsessekade wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Dankzij de afsluiting voor doorgaand verkeer neemt de totale hoeveelheid verkeer op het Noordeinde af, van ongeveer 6.000 voertuigen per dag naar ongeveer 4.000 voertuigen per dag. Ook de chaos in de omgeving die u schetst, is aanleiding geweest om juist tot het besluit van een afsluiting van de Prinsessekade te komen, waarbij een latere fase (na de herinrichting) ook geen busverkeer meer over deze route rijdt. Het college deelt uw zorg over een toename van verkeer op de Apothekersdijk en Boommarkt, maar beschouwt dit wel als een mogelijk probleem van tijdelijke aard. Het ligt voor de hand dat direct er na invoering van de maatregelen een gewenningsperiode zal zijn, waarbij autoverkeer zich mogelijk klem zal rijden op de afgesloten Prinsessekade en weer weg moet rijden via Apothekersdijk en Boommarkt. De gemeente zal veel energie steken in o.a. een informatiecampagne, vooraankondigingsborden en contact met leveranciers van navigatiesystemen, om deze problematiek zo goed mogelijk het hoofd te bieden. Het college is zich bewust dat de afsluiting voor sommige doelgroepen een omrijdbeweging op kan leveren. De afstand en tijd die dit extra kost hangt overigens zeer af van herkomst, bestemming en mogelijke alternatieve manieren van verplaatsen. Het college heeft doelbewust gekozen om met deze afsluiting een grote winst te bereiken op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers, op de route tussen station en hart van de binnenstad. De omrijdbewegingen die dit oplevert kunnen goed opgevangen worden op de hoofdwegen aan de westkant van de stad. De toename van verkeer op deze wegen is onderzocht en wordt in projecten daar opgevangen. De gevolgen wegen voor het college veel minder zwaar dan de winst qua leefbaarheid en veiligheid in de binnenstad. Juist omdat er gewoond en gewerkt moet kunnen worden, juist omdat de stad geen openluchtmuseum moet zijn.	geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
8	Met het afsluiten van de Prinsessekade neemt de leefbaarheid van het gebied Noordeinde af. De Groene Loper Stadsentree zorgt er voor dat het stationsgebied autoluw wordt. echter gaat er meer en zwaarder verkeer over het Noordeinde lopen. Dit is al een punt waar veel overlast is en het is niet redelijk van de inwoners hier te vragen nog meer overlast te dulden. Met de herinrichting van het noordeinde is de bereikbaarheid en overzichtelijkheid van het straatbeeld al achteruit gegaan. Met nog meer verkeersdruk zal dat alleen verergeren. Daarnaast gaat de bereikbaarheid met de auto hard achteruit voor alle inwoners in en rond de binnenstad. Voor het gebied dat onder de Stadsentree valt is het ook niet zo dat de veiligheid en bereikbaarheid verbeterd. Bezoekers krijgen voorrang over de inwoners van Leiden, dat is niet eerlijk. Bezoekers kunnen weer weg. Wij worden dagelijks geconfronteerd met onoverzichtelijke verkeerspunten die onveiliger zijn (de reputatie van leiden als een van de meest verkeersonveilige steden in Nederland is alleen maar erger geworden met de herinrichting die de gemeente er recentelijk doorheen heeft geduwd). Naast te grotere onveiligheid is ook bereikbaarheid en leefbaarheid een issue. Als deze punten voor recreatiedoeleinden gaan dienen dan betekent het Meer overlast omdat mensen langer en meer gebruik gaan maken van een gebied dat niet voor recreatie is bedoeld. Meer hangplekken betekent meer samenscholing en dus meer onveiligheid. Dom en ondoordacht plan	De beslissing om de Prinsessekade af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer is in beginsel genomen door de gemeenteraad. Naar dat raadsbesluit (RV 24.0035) wordt ook verwezen in het ontwerpverkeersbesluit. Dit voorgenomen verkeersbesluit regelt vooral welke exacte verkeersregels daarbij gaan gelden. Zienswijze 8 stelt vooral het achterliggende raadsbesluit aan de kaak en niet het verkeersbesluit. Desondanks kiest het college ervoor in het kader van zorgvuldigheid toch een inhoudelijke reactie te geven. Dankzij de afsluiting voor doorgaand verkeer op de Prinsessekade neemt de totale hoeveelheid verkeer op het Noordeinde af, van ongeveer 6.000 voertuigen per dag naar ongeveer 4.000 voertuigen per dag. Dit blijkt uit het regionale verkeersmodel (VRHM), waar de te verwachten hoeveelheden verkeer op alle straten in de stad in de huidige situatie en in toekomstjaren wordt bijgehouden. Het college is zich bewust dat de afsluiting voor sommige doelgroepen een omrijdbeweging op kan leveren. De afstand en tijd die dit extra kost hangt overigens zeer af van herkomst, bestemming en mogelijke alternatieve manieren van verplaatsen. Het college heeft doelbewust gekozen om met deze afsluiting een grote winst te bereiken op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers, op de route tussen station en hart van de binnenstad. De omrijdbewegingen die dit oplevert kunnen goed opgevangen worden op de hoofdwegen aan de westkant van de stad. De toename van verkeer op deze wegen is onderzocht en wordt in projecten daar opgevangen. De gevolgen wegen voor het college veel minder zwaar dan de winst qua leefbaarheid en veiligheid in de binnenstad. Deze maatregelen worden niet speciaal genomen voor bezoekers. Er zijn ook vele duizenden Leidenaren die in de omgeving wonen, werken, recreëren en van deze straten gebruik maken. En meer in het bijzonder is het verbeteren van de verkeersveiligheid in deze straten één van de aanleidingen geweest om tot dit besluit te komen. Door doorgaand autoverkeer te weren en in een later stadium ook het busverkeer in dit deel van de binnenstad, wordt een veel overzichtelijkere, veiligere en voor fietsers en voetgangers veiligere verkeerssituatie gecreëerd.	geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
9	Dit besluit betekent voor de bewoners van de Oude Morsch, dat de binnenstad helemaal niet meer bereikbaar zal zijn voor het parkeren van hun eigen auto's, maar al helemaal niet voor hun bezoekers. Ik woon zelf in het gedeelte dat bij de Stadstimmerwerf hoort en dit is een seniorencomplex. Veel bewoners alhier zijn afhankelijk juist van hun bezoek voor de dagelijkse gang van zaken. Op dit moment is parkeren al een groot probleem voor de bewoners en voor de bezoekers, maar na afsluiten van de Prinsessekade zal dit helemaal moeilijk gaan worden. Dit komt ook, omdat er steeds meer parkeerplekken "verdwijnen" (elektrische laadpaal, parkje, etc.) en het aantal bewoners juist toeneemt (gewoon huis ipv studentenwoning). Mijn voorstel zou zijn: 1. Een gesloten iets (paal, slagboom, oid) op de Morspoortbrug met kentekenregistratie, zodat alleen bewoners en hun bezoek hier mogen komen. Dus ook geen dagkaarten meer. Wij als bewoners betalen voor de plekken, maar de dagjesmensen hebben ze in gebruik = dubbele inkosten voor de gemeente. 2. Omdat bij het aanrijden over de Morspoortbrug nog niet duidelijk is of de auto geparkeerd kan worden, graag een verandering van parkeerzone B1 en B2 naar zone A voor het bezoek. De bewoners mogen hier immers al wel parkeren, maar het bezoek duidelijk niet. Wat ik op zich nu al een hele rare constructie vind! Ik hoop dat deze zienswijze wordt meegenomen in het besluit om de Prinsessekade af te sluiten.	De afsluiting van de Prinsessekade heeft geen gevolgen voor de verkeerscirculatie in de Oude Morsch. De wijk blijft nu en in de toekomst bereikbaar vanaf de Morssingel. Daarnaast vervallen er in het hele gebied van de Groene Loper Stadsentree geen parkeerplaatsen, ook niet in het kader van dit verkeersbesluit.	geen