

Inspraak 'commissie ruimte' d.d. 1 oktober 2013

Geachte leden van de commissie ruimte.

Dank voor de mogelijkheid om hier de problemen rond de Voorhoflaan onder uw aandacht te kunnen brengen.

Ik spreek hier namens de 'commissie Voorhoflaan'.

- Al vanaf 1977 hebben bewoners van de wijk Voorhof Zuid hun zorgen rond de verkeersveiligheid bij de gemeente kenbaar gemaakt (*zie overzicht*)
- Vanaf 1995 hebben wij als 'commissie Voorhoflaan' al intensief actie gevoerd naar de gemeente om de overlast in de vorm van geluid, stank, fijnstof onder de aandacht te brengen. We zijn toen ook gestart met een handtekeningenactie om de Voorhoflaan af te sluiten voor het sluipverkeer d.m.v. een bussluis. Toen was al een overtuigende meerderheid voor de 'knip'.
- Sindsdien: wijkavonden, 'inspraak' bijeenkomsten (door de gemeente zelf georganiseerd), briefwisselingen, enquêtes en gesprekken van het comité bij de fractievoorzitters. Alles nog zonder resultaat.
- Wel was beloofd, dat wij uitgenodigd zouden worden als de Voorhoflaan in het kader van het IVVP besproken zou worden.
- Die uitnodiging is nooit gedaan en uit publicaties in de Leiderdorper hebben wij niet kunnen opmaken dat de Voorhoflaan op de agenda stond. Steeds werd gesproken over de Heinsiuslaan of het Centrumplan.

Omdat vandaag het IVVP op de agenda staat, hebben wij deze inspreektijd aangevraagd. In principe gaat het om de Engelendaal, maar veranderingen daar hebben ongetwijfeld invloed op het verkeer in de omliggende straten. Daarom willen we het volgende nog graag onder uw aandacht brengen:

- De Voorhoflaan, is destijds als **wijkontsluitingsweg** (bestemmingsplan) aangelegd. Het is nu een onacceptabel drukke doorgaande *sluip* routeweg geworden.
- **De architect heeft destijds de ligging van de woningen** ontworpen met het gegeven dat de Voorhoflaan dus wijkontsluitingsweg is; **de tuinen van de woningen grenzen aan de weg** (De gevels van de woningen staan 10 m vanaf het hart van de weg). Dit veroorzaakt slaapproblemen, stress en niet onbelangrijk gezondheidsproblemen. De tuin is niet meer de

plaats om te ontspannen, gesprekken worden onderbroken door herrie van vrachtauto's en motoren die over de weg scheuren. Ramen aan de wegkant houden we dicht om 's morgens niet door uitlaatgassen gewekt te worden.

- Per dag rijden **nu al 6.000 voertuigen** over de Voorhoflaan.
- Door de **komst van IKEA** en uitbreiding Winkelhof valt te verwachten, dat **het sluipverkeer** nog meer zal toenemen.
- Bij een 30 km zone neemt het sluipverkeer **slechts met 15% tot 20% af**. Dan wordt de telling net zoveel als een paar jaar geleden en toen waren de problemen al groot.
- Door een **30 km zone** worden de **problemen voor de bewoners alleen maar groter**: Door obstakels, drempels, etc krijgen we nog meer geluidsoverlast en stank door remmende en optrekkende auto's. Auto's zijn dan relatief veel langer op de weg. Uit een recent onderzoek is gebleken, dat 92% van de bestuurders zich niet aan de 30 km houdt. Het blijkt, dat het ook niet te handhaven is. Er ontstaat dan een 'schijn veiligheid'.
- In het rapport van het IVVP door bureau 'Goudappel Coffeng' staat vermeld dat een 'knip' het meest effectief is. En....als de 30 km zone niet volstaat, de knip alsnog aangelegd kan worden.
- De voorzieningen voor een 30 km zone zijn geraamd op € 244.300,- (2014). Bij navraag bij de BAM blijkt dat een **bussluis** begroot kan worden op **€ 20.000 tot € 30.000**.
- Is het dan niet logischer om eerst de bussluis aan te leggen en als dat niet volstaatde veel duurdere variant te kiezen? Desnoods gedurende **een proefperiode**.
- Toen de rotonde bij het ziekenhuis werd aangelegd en de sluiproute Voorhoflaan niet meer genomen kon worden, zijn nergens in Leiderdorp opstoppen en/of protesten geweest.
- Alleen voor de wijkbewoners geldt dat 'omrijden' naar Winkelhof **30 sec. oponthoud** geeft bij het rijden van 30 km/p.u (stoplichten niet meegerekend). Bij de herinrichting van de Engelenlaan is daar rekening mee te houden.
- De **enquête** door ons gehouden wijst uit, dat er een overtuigende meerderheid voorstander is van een knip in de Voorhoflaan. (*zie bijlage 1*). **119 voorstanders; 16 tegenstanders en 61 adressen geen mening of deden niet mee**.
- De mensen die **tegen stemmen** zijn zelf zoals ze zeggen ook 'sluipers'.

- Opmerkingen van die 'sluipers': 'Als de **Engelendaal** nu eens echt aangepakt wordt en **beter doorstroomt**, dan heb ik niet meer de noodzaak om de Voorhoflaan te gebruiken.
- Andere opmerkingen:
 - 'Ik teken direct, ik gun jullie je rust'
 - 'Een enquête? De gemeente is er toch verantwoordelijk voor, dat jullie krijgen waar je recht op hebt?'
 - 'Ik zou wel willen tekenen, maar ik ben er niet zeker van dat die Engelendaal goed wordt aangepakt. Dat is al zo lang beloofd.'

- Burgemeester, wethouder en beleidsambtenaar geven toe, dat de gemeente in gebreke is gebleven t.a.v. de inspraak die beloofd was.
- Zij geven ook aan dat de keuze voor de 'knip' nog tot de mogelijkheden behoort. ***'Het is nog geen gelopen race'***.

Geachte leden van de commissie, in dat vertrouwen zouden wij het zeer op prijs stellen als u de Raad wilt vragen nogmaals te kijken naar de 'Voorhoflaan' en met een herinrichtingsplan te komen dat tegemoet komt aan de wensen van de overgrote meerderheid van de direct belanghebbenden.

Zodat de Voorhoflaan dan echt de 'buurtontsluitingsweg' wordt, zoals in het bestemmingsplan is opgenomen.

Ik hoop, namens ons comité, dat het bestuur van de gemeente thans de noodzaak ziet om de problemen zo snel mogelijk op te lossen.

Endat ons jarenlang communiceren en enquêteren niet voor niets zijn geweest.

Dank u wel.

Bijlage 1: enquête, handtekeningen bussluis Voorhoflaan.

Bijlage 2: historie 'Voorhoflaan'

Geschiedenis campagne Voorhoflaan

In 1977 en eind jaren 80 heeft een bewoner van de Kerveltuin diverse briefwisselingen al gehad met de gemeente i.v.m. verkeersoverlast op de Voorhoflaan.

In februari 1995 zijn dhr. G. en mevr. M. van Staaten (bewoners Ereprijskamp) een campagne gestart om op de Voorhoflaan snelheidsremmende maatregelen of andere voorzieningen te verkrijgen. Er was sprake van veel sluipverkeer (de Voorhoflaan is ooit aangelegd als wijkontsluitingsweg en niet als sluipweg) en er werd veel te hard gereden in deze kindvriendelijke buurt. Uit het aantal handtekeningen (toen ook aangeboden aan het College) wat we toen hebben verkregen van bewoners langs en direct aan de Voorhoflaan bleek dat men het er unaniem over eens was dat er iets moest gebeuren aan de Voorhoflaan.

Uit een antwoord op deze campagne door dhr. G. van Hofwegen en dhr. Zonneville kwam naar voren dat a.h.v. verkeersongevallengegevens geconstateerd moest worden dat de Voorhoflaan niet als gevaarlijk te boek staat maar deze heren waren wel van mening dat de verkeerssituatie verbeterd zou moeten worden. De gemeente was in dat jaar (1995) bezig met het maken van een ruimtelijk structuurplan.

Enkele uitgangspunten daarbij waren :

- ombuigen van verkeersstromen
- weren van sluipverkeer door de woonwijken

Eerst moet maar eens meer duidelijkheid komen over de toekomstige verkeersstructuur van Leiderdorp (had men dit al niet veel eerder moeten aanpakken !).

Op 13 September 1995 verschijnt er een stukje over geluidsoverlast door verkeer op de Voorhoflaan in de Leiderdorper. De bewoners ergeren zich aan het gebruik van de Voorhoflaan als sluiproute tussen de Gallaslaan en Persant Snoepweg. Men rijdt veel te hard en er wordt zelfs ingehaald bovendien is de Voorhoflaan een druk bereden bouwroute.

Het voorstel van een bewoner was om alle problemen in één klap op te lossen door een bussluis/knip aan te leggen in de Voorhoflaan.

Voordeel hiervan is dat het een goedkope oplossing is (er heeft er ooit één gelegen op de Dijkwacht).

De kwestie zou aan de orde komen in de raadscommissie verkeer. Dit werd toegezegd door Dhr. P. Bouman tijdens een raadsvergadering.

In 1996 was te lezen in een krantenbericht dat er een plan was ontstaan om een minirotonde aan te leggen Voorhoflaan/Persant Snoepweg/Simon Smitweg. De Engelendaal zou ook worden aangepakt. Er zou een verkeerscirculatieplan komen.

In 1997 volgt een brief van de afdeling Techniek inzake kwestie Voorhoflaan. Er is geen geld, er moet eerst duidelijkheid komen over de toekomstige verkeersstructuur van Leiderdorp (waar en wanneer hebben wij dat eerder gehoord !).

De huidige intensiteit van het verkeer is niet proportioneel (300 voertuigen per uur), er wordt ook niet te hard gereden. Alles was acceptabel voor de gemeente maar nog steeds niet voor de bewoners Voorhoflaan.

07 November 1997 volgt een afspraak met de burgemeester en dhr. A. van Dijk op het gemeentehuis. Dhr. Voorveld van verkeer had een plan getekend namelijk een Voorhoflaan met drempels en verbrede fietspaden (dit is niet onze wens als bewoners). Er werd ons toegezegd dat het plan naar het College zou gaan voor verdere behandeling en dat wij mee zouden mogen praten. Maandenlang hebben wij niets meer vernomen.

23 Maart 1998 volgt een brief van de gemeente waarin staat te lezen dat uit tellingen blijkt dat er een **toename is van de intensiteit van het verkeer en dit mocht niet ten koste gaan van het huidige woon- en leefklimaat.**

Toch werd er besloten geen prioriteit te geven aan een opstelling verkeerscirculatieplan. Er moest opnieuw een afweging gemaakt worden als er een nieuw bestuur samengesteld zou worden. Er werd wel een wijkavond Voorhoflaan gepland waar alle bewoners hun vragen/wensen duidelijk kenbaar mochten maken.

27 Januari 1999 een stukje in Leiderdorper over de Buitenhoflaan die ooit als ontsluitingsweg was bedoeld maar inmiddels ook als sluiproute werd gebruikt om de stoplichten van de Engelendaal te ontwijken.

Deze situatie is vergelijkbaar met de Voorhoflaan die ooit als ontsluitingsweg was bedoeld en nu een sluiproute is.

In een schrijven van de gemeente aan alle bewoners van Leiderdorp d.d. Januari 1999 is te lezen dat wij last hebben van geluidsoverlast, files, parkeerproblemen en verkeersonveiligheid.

Om dit alles te verbeteren zal er in 1999 een nieuw verkeersplan gemaakt worden op basis van een programma van eisen.

Wij als inwoners van Leiderdorp mochten meedenken b.v. welke wegen worden doorgaande routes voor gewoon verkeer, openbaar vervoer en vrachtverkeer en hoe veilig zijn deze routes.

Drie wijkbijeenkomsten zijn er geweest in Januari en Februari 1999. U als gemeente gaf aan dat onze komst en vooral inbreng zeer gewaardeerd zou worden want het verkeers- en vervoersbeleid raakt ons allen direct en belangrijk is om hier **gezamenlijk** ideeën over te ontwikkelen.

Februari 1999 brief van afdeling Beleid en Beheer. Er zal zo snel mogelijk worden gezien op welke wijze en met welke financiële middelen invulling kan worden gegeven.

Juni 1999 hebben we 3 maanden een afsluiting gehad van de Voorhoflaan i.v.m. aanleg rotonde Simon Smitweg. Geen bussen en geen auto's. Wat was dat een genot om zo rustig in je tuintje te kunnen zitten. Zou deze rotonde de oplossing van het sluipverkeer zijn (nee dus)

November 1999 heeft het College van B&W een opdrachtformulering van het Integraal Verkeers- en Vervoersplan vastgesteld.

Hierin staat o.a. het volgende te lezen :

- de huidige infrastructuur is niet meer berekend op het toenemende verkeer.
- **het sluipverkeer dient te worden geweerd**
- terugdringen van hinder van verkeer door bundeling verkeersstromen op hoofdinfrastructuur
- **groei van niet noodzakelijk autoverkeer dient ontmoedigd te worden**
- **gebieden moeten verkeersluw gemaakt worden**

Er werd naar gestreefd om begin 2000 de definitieve opdrachtverstrekking te laten uitgaan.

22 April 2004 volgt er een hoorzitting bestemmingsplan Voorhoflaan.

Dhr. Molkenboer zegt toe het probleem Voorhoflaan als knelpunt mee te nemen naar het project Voorhoflaan.

08 April 2005 brief van dhr. Vonk van de Marjoleintuin aan het College over toename van het verkeer op de Voorhoflaan i.v.m. komst van IKEA en uitbreiding Winkelhof en Meubelplein.

19 mei 2005 volgt antwoord op deze brief dat volgens een telling gemiddeld **5000 voertuigen per dag door de Voorhoflaan rijden** (dat is 1/5 deel van alle inwoners van Leiderdorp).

De Voorhoflaan zal te zijner tijd ingericht worden als 30 km zone en er volgen snelheidsremmende en vooral busvriendelijke maatregelen (de bewoners Voorhoflaan zijn hier geen voorstanders van en zien een bussluiting/knip als enige oplossing. Deze is ook bus- en hulpdienstvriendelijk !).

28 februari 2007 volgt er weer een enquête onder de bewoners langs/aan de Voorhoflaan. Hierin kon men het volgende aangeven :

- Wel/Niet voorstander weren sluijverkeer
- Wel/Niet aanbrengen bussluis

De Voorhoflaan moet geen doorgaande route meer zijn en door de bussluis voorkom je sluijverkeer. Drempels blijken nauwelijks afremmend te zijn en zijn zeker voor bussen en hulpdiensten hinderend en is dus absoluut geen optie.

Uitslag/Resultaat :

Aantal uitgezet	102
Retour ontvangen	82
Niet thuis/doet niet mee	20
Sluijverkeer weren	76
Niet weren	4
Geen mening	2
Bussluis	69
Geen bussluis	10
Geen mening	3

U ziet dus dat er duidelijk behoefte is aan het weren van sluijverkeer d.m.v. aanleg van een bussluis/knip. De ondervraagden hebben er geen moeite mee om een stukje om te rijden naar b.v. de Winkelhof als de rust in de wijk daarvoor in de plaats komt.

21 Juni 2007 Bijeenkomst fracties gemeente en delegatie bewoners Voorhoflaan.

Aanwezig van de gemeente :

- Dhr. J. Suijkerbuijk VVD
- Dhr. R. Thunnissen PVDA
- Dhr. J. van Huut CDA
- De heren C. Teske/S. Weeda BBL
- Mevr. A. Suijkerbuijk Groen Links
- Dhr. J.P. Voets Lijst Voets

In deze bijeenkomst werd nog eens benadrukt hoelang men al bezig is om een bussluis/knip te verkrijgen voor het weren van sluijverkeer op de Voorhoflaan. In de afgelopen briefwisselingen met de gemeente valt duidelijk te lezen dat men het sluijverkeer wil weren in de wijken. Ook in het verkeerscirculatieplan van de gemeente Leiderdorp is dit een veel voorkomend item ! Tijdens deze bijeenkomst werd tevens bevestigd dat bij invoering van 30 km en plaatsen van betonbakken dit een te gevaarlijke situatie wordt omdat men gaat slalommen.

Dhr. Thunnissen zal het voorstel van een bussluis/knip in de Voorhoflaan op de agenda van commissie 2 zetten. Uiteindelijk zal dit pas plaats vinden na de zomer in het 3e kwartaal 2007. Wij als bewoners konden in het Leiderdorps Weekblad in de gaten houden wanneer dit op de agenda komt.

Helaas hebben wij dit nooit meer terug gezien op de agenda.

Uitkomst enquête bussluis Voorhoflaan

<i>Straat</i>	<i>Voor bussluis</i>	<i>Tegen bussluis</i>	Strookje niet ingeleverd
Van Lennepdreef	10	1	12
Kerveltuin	15	5	6
Dragontuin	33	1	9
Dalkruidzoom	4	1	2
Bolderikkamp	1	2	2
Ratelaarkamp	4	0	4
Brunelkamp	2	0	0
Ereprijskamp	13	1	4
Marjoleintuin	5	0	7
Penning	5	1	1
Heinsiuslaan	13	5	14
Huis ter Does	14		
Totaal	119	17	61

- **Penning** nrs. 1 t/m 7
- **Heinsiuslaan** nrs. 1 t/m 32
- **Van Lennepdreef** nrs. 1 t/m 45
- **Dragontuin** nrs. 1 t/m 43
- **Kerveltuin** nrs. 2 t/m 52
- **Dalkruidzoom** nrs. 1 t/m 7
- **Bolderikkamp** nrs. 1 t/m 9
- **Ratelaarkamp** nrs. 1 t/m 8
- **Brunelkamp** nrs. 1 t/m 2
- **Ereprijskamp** nrs. 1 t/m 8
- **Ereprijskamp** nrs. 19 t/m 28
- **Marjoleintuin** nrs. 1 t/m 12
- **Huis ter Does**

Ik geef u allereerst nog even de voordelen aan van een bussluis :

Voordelen :

Gegarandeerde verkeersafname

Afname verkeer op Heinsiuslaan, geen sluipverkeer meer

Uitritten van woonerven veel veiliger, goed uitzicht en veel minder verkeer

Aanzienlijk goedkoper ca. 30.000 euro i.p.v. 245.000 euro voor betonbakken

Nauwelijks aanpassingen noodzakelijk

Beter leefmilieu, minder uitstoot

Geen belemmeringen voor openbaar vervoer en hulpdiensten

Een “klein minpuntje” kan zijn dat men een stukje om moet rijden naar de “Winkelhof”. Wij hebben de proef op de som genomen en al met al is de automobilist slechts 30 seconden langer onderweg.

De nadelen van een 30-km zone zijn :

Onzekere afname autoverkeer

Blijvende sluiproute

Gevaarlijke uitritten door hindernissen

Blijvende verkeersdruk Heinsiuslaan, sluiproute blijft intact

Aanzienlijk duurder 245.000 euro i.p.v. ca. 30.000 euro

Hindernissen voor openbaar vervoer

Hinder door remmende en optrekkende auto's langs hindernissen

Recent rapport geeft aan dat 92% veel te hard rijdt in 30 km zones

Ook dure onderzoeken van verkeersdeskundigen geven aan dat de aanleg van een bussluis de beste optie is !!

De gemeente had het voorstel om eerst de 30 km zone uit te proberen en als dat niet werkt een bussluis aan te leggen.

Dat kost de gemeente enorm veel geld want waarom eerst de dure optie uitproberen terwijl het stukken goedkoper kan !!

Wij als bewoners zouden dan, als er eerst een proef mocht komen, kiezen voor een bussluis (goedkoopste en gewenste optie) alvorens de duurste optie te kiezen.