

Reactie op Masterplan Verkeer Houtkwartier

27 september 2021

Communicatie: Wim Scholten mobiel: 0651 137 163

Bankrekening NL29 INGB 0007612058 |

www.houtkwartier.com | communicatie@houtkwartier.com | Twitter @Houtkwartier



Aan: wethouder North
mevr. Eygendaal
mevr. Ploeger

Dit is de reactie van de wijk Houtkwartier op de definitieve versie van het Masterplan Verkeer Houtkwartier, zoals die op donderdag 16 september door de projectmanager van de gemeente is gecommuniceerd met een deel van de bewoners, die tijdens de 2^e participatieronde een reactie hebben gegeven op het Masterplan Verkeer

Verkeersveiligheid

Wij vragen het gemeentebestuur met klem om nog in 2021 de maximale snelheid in de wijk van 50km/h naar 30 km/h terug te brengen!!!

Het is niet de vraag óf we binnenkort het eerste ernstige verkeersslachtoffer(tje) gaan zien in de Houtlaan/Houtkwartier maar wánnere dit zal gebeuren. Veel spelende kinderen in de wijk gaat écht niet samen met auto's die met 70km/u over de Houtlaan, Kagerstraat en Zweilandlaan voorbij vliegen. Dit is echt een onhoudbare en onacceptabele situatie! We houden de gemeente hiervoor verantwoordelijk. We zullen niet schromen om de gemeente aansprakelijk te stellen.

Voor de 3 belangrijkste probleempunten m.b.t. de verkeersveiligheid biedt het Masterplan Verkeer Houtkwartier helaas geen of nog geen adequate oplossingen:

- Posthof rotonde
- Rijnsburgerweg
- Spookrijden

De volgende maatregelen kunnen zonder verdere discussie worden uitgevoerd:

- Snelheidsremmende plateaus
- Auto-knips om sluipverkeer tegen te gaan
- Auto-knip in de Mariënpoolstraat (niet opgenomen in het rapport Masterplan Verkeer Houtkwartier). De gemeenteraad heeft hierover een besluit genomen als onderdeel van het uitvoeringsbesluit voor het project Herinrichting Houtkwartier Oost
- Snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/u
- Voor Mariënpoolstraat-ZW de handhaving van de huidige 15 km/u (niet opgenomen in het rapport Masterplan Verkeer Houtkwartier).

Besluitvorming

Wij zijn van mening dat de gemeenteraad een besluit dient te nemen over het definitieve Masterplan Verkeer, omdat het Masterplan voortvloeit uit een opdracht van de gemeenteraad. Voor bepaalde oplossingen zijn bovendien uitzonderingen nodig op het vigerend beleid (b.v. 2 specifieke parkeerproblematieken).

Inhoud

- 1) Algemeen
- 2) Doelstellingen
- 3) Participatie
- 4) Feiten over de 2e participatie ronde
- 5) Verdere kanttekeningen bij de participatie
- 6) Cijfermatige onderbouwing
- 7) Parkeren

1) Algemeen

De definitieve versie van het Masterplan Verkeer is niet het Masterplan Verkeer Houtkwartier zoals dit ons voor ogen stond en zoals dat bij de aanvang van het project met elkaar is afgesproken. De afspraak was om een Masterplan Verkeer op te stellen voor de totale wijk incl. de relaties met de omgeving. Het verkeer en parkeren houdt niet op bij de grenzen van de wijk. Het zou ook niet gaan om sec de huidige situatie. We zouden ook naar de toekomstige situatie kijken (het jaar 2030).

De gewenste integraliteit van het plan ontbreekt. Dit is al in december 2020 middels een brief bij de verantwoordelijke wethouder en de gemeenteraad door ons aan de orde gesteld. Dat heeft niet geleid tot de door ons gewenste verandering van de aanpak. Er is nu feitelijk sprake van een hele serie verschillende projecten. Dat maakt het bijzonder lastig om het geheel te blijven overzien.

Het Masterplan Verkeer Houtkwartier is al in maart 2014 geïnitieerd. De toenmalige gemeenteraad heeft unaniem via een motie een opdracht gegeven aan het gemeentebestuur om de verkeersveiligheid in het Houtkwartier te verbeteren.

We zien tenslotte als tekortkoming van het Masterplan, dat wordt geprobeerd alle problemen op te lossen via verkeerstechnische maatregelen. Daarbij wordt voorbij gegaan aan andersoortige oplossingen zoals:

- Een aanpassing van het beleid voor specifieke situaties
- Het gedrag van de verkeersdeelnemers. Tijdens de participatie is de suggestie gedaan op de scholen les te geven over het gedrag in het verkeer.
- Het verbieden van grote vrachtwagens in het Houtkwartier

In het Masterplan Verkeer vinden wij dergelijke oplossingen niet terug.

2) Doelstellingen

Zoals hiervoor beschreven vormt de motie verkeersveiligheid van de gemeenteraad van maart 2014 de basis voor het Masterplan Verkeer Houtkwartier.

De prioriteiten van de wijk zijn steeds de volgende geweest:

- Prio 1 Posthof rotonde
- Prio 2 Rijnsburgerweg (RBW)
- Prio 3 spookrijden in de Kagerstraat
- Maximumsnelheid van 50 naar 30 km/u brengen
- Tegengaan van het sluipverkeer

De wethouder heeft in januari 2021 nog een element toegevoegd aan het project. Dit betreft het vinden van een oplossing voor de parkeerdruk, die in een deel van de wijk ontstaat door het verlies van 51 parkeerplaatsen in het zuid-oostelijk deel van de wijk. Dit is het gevolg van het project Herinrichting Houtkwartier Oost.

Deze prioriteiten en toegevoegde elementen komen niet of onvoldoende aan de orde in dit Masterplan Verkeer.

3) Participatie

De projectmanager voor het Masterplan Verkeer schrijft aan de wijkbewoners, die een reactie op de plannen voor het verkeer in het Houtkwartier hebben ingediend (op de DoeMee website van de gemeente): *“De gemeente Leiden hecht grote waarde aan het samen vormgeven van plannen met de stad. Samenwerking leidt tot betere plannen. Buurtbewoners kennen hun wijk immers het beste”*. Dat is een prima uitgangspunt.

De werkelijkheid van de burgerparticipatie wordt echter heel anders ervaren. Dat hebben we in algemene zin duidelijk gemaakt in de Open Brief over het rapport “Participatie in Leiden ontleed”. De discussie over dit rapport en de reactie van de gemeente op het rapport in de raadsie Leefbaarheid en Bereikbaar op donderdag 9 september j.l. was ontluisterend. Het college gaf aan dat het collegeakkoord en bestaande beleidskaders bepalend zijn en dat de mening van insprekers niet het algemeen belang weerspiegelen en dat de insprekers niet representatief zijn voor de inwoners. Dit bracht bewoners tot uitspraken als:

- *“Wat mevrouw Ploeger doet, is windowdressing naar ons als burgers.”*
- *“Voor me ligt een plan van 134 (!) bladzijdes waarin beweerd wordt dat onze ideeën en inspraak is meegenomen. Voor zover mogelijk. Deze bewering schokt me nog het meest: “De gemeente Leiden hecht grote waarde aan het samen vormgeven van plannen met de stad. Samenwerking leidt tot betere plannen. Buurtbewoners kennen hun wijk immers het beste”.*
- *“Ik ben het helemaal eens met deze reactie. Ik woon precies op het stukje Houtlaan tussen de Antony Duyck en de Faljerilstraat en ik zie al dat sluipverkeer. Soms is het echt een file daar. Ook zie ik inderdaad veel spookrijders op de Kagerstraat. En natuurlijk is een integrale visie nodig. De Posthofrotonde is heel eng, de Rijnsburgerweg veel te druk, precies wat jullie zeggen”.*

In de eerste periode van het project is sprake geweest van een prima samenwerking tussen de wijkvereniging en de gemeente. Het ging toen om de probleemstelling en het inventariseren van knelpunten in de wijk. Daarna is goed samengewerkt aan mogelijke oplossingen. De samenwerking tot de start van de 2^e ronde participatie in december 2020 verliep in onze ogen prima.

Toen werd echter de scope van het project opeens, zonder enig overleg door de gemeente beperkt tot ongeveer een ¼ van de wijk. Houtkwartier Oost, Rijnsburgerweg, de Posthof rotonde en de verbindingen met de omgeving vormden niet langer meer een onderdeel van het project.

In december 2020 is door de wijkvereniging al een brief gestuurd aan de wethouder en de gemeenteraad om een en ander aan de orde te stellen. In de 2^e helft van januari is de situatie door de wijkvereniging ook besproken met de wethouder. De wethouder verwees ons door naar de ambtelijk opdrachtgever. Er hebben met de ambtelijk opdrachtgever en de project manager meerdere gesprekken plaatsgevonden. Die gesprekken hebben er echter niet toe geleid dat de afgesproken integrale aanpak voor het Masterplan Verkeer Houtkwartier alsnog tot stand kwam.

In 2021 is nog wel sprake geweest van een aantal overlegmomenten met de wijkvereniging, waarbij door de gemeente informatie is verstrekt. Met de inbreng vanuit de wijkvereniging werd echter niets meer gedaan. Pas op 16 september j.l., 8 maanden na afloop van de 2^e participatieronde, heeft de gemeente de resultaten van de 2^e participatieronde aan bewoners teruggekoppeld. Dat is veel te laat. De toegestuurde versie van het rapport Masterplan Verkeer Houtkwartier bleek definitief. De gemeenteraad heeft bovendien al in juli een besluit genomen over de financiën voor de uitvoering van het Masterplan Verkeer. Dit was in het kader van de begroting voor de komende jaren.

Het is onduidelijk wie de definitieve versie van het Masterplan Verkeer Houtkwartier van de gemeente hebben ontvangen. Waarschijnlijk zijn dit alleen de personen, die via DoeMee een reactie hebben gegeven op de eerdere plannen. Het plan gaat echter alle bewoners en gebruikers van de wijk aan. De gemeente zou het plan daarom moeten verspreiden naar alle adressen in de wijk. Alle bewoners en gebruikers zouden dan ook nog een laatste mogelijkheid moeten krijgen om te reageren op de voorstellen.

4) Feiten over de 2^e participatie ronde

De 2^e ronde participatie (rond de afgelopen jaarwisseling) ging al met al over maar een beperkt deel van de wijk. De 2^e ronde participatie was volgens ons onvoldoende voorbereid door de gemeente. Veel zaken waren onvoldoende transparant gemaakt. Dit betreft b.v.:

- onduidelijke tekeningen;
- het parkeren in de wijk was in 2 delen geknipt (Houtkwartier Oost en de rest) en deels op onjuiste getallen gebaseerd. Er was geen onderscheid tussen openbare en bijzondere parkeerplaatsen
- Info op onderdelen was moeilijk te vinden
- Oplossingen voor de Rijnsburgerweg ontbraken
- Oplossingen voor de Posthof rotonde ontbraken
- Er kwam geen echte oplossing voor het spookrijden
- Er was geen aandacht voor de aansluitingen op de omgeving
- Er was ook geen aandacht voor het sluipverkeer van en naar de Raadsherenbuurt en verkeersissues (m.n. bij de scholen en kinderopvanginstelling) in de Raadsherenbuurt
- Voor de Kagerstraat heeft de gemeente voor 3 plekken een oplossing voorgesteld, die in Amsterdam heeft geleid tot 1.000 verkeersongelukken per jaar
- Voor een forse groep bewoners waren voorstellen onbegrijpelijk of ze konden DoeMee niet echt gebruiken.

Het bestuur van de wijkvereniging heeft daarom maatregelen getroffen:

- De verschillende voorstellen zijn transparant gemaakt, verduidelijkt en aangevuld
- Er is aanvullende documentatie gemaakt
- Er zijn nieuwe schetsontwerpen gemaakt
- Er zijn oplossingen bedacht voor de Posthof rotonde en het kruispunt Rijnsburgerweg/Kagerstraat/Houtlaan
- Er is een alternatieve oplossing bedacht om het spookrijden tegen te gaan
- Er is een oplossing bedacht voor het sluipverkeer van en naar de Raadsherenbuurt en de verkeersissues in deze wijk
- Al dit materiaal is ook voorgelegd aan bewoners en gebruikers van de wijk
- Men kon per email of schriftelijk reageren.

In het rapport Masterplan Verkeer wordt dit nauwelijks genoemd.

Bewoners en gebruikers van de wijk hadden ook de mogelijkheid om te reageren via DoeMee en via het bestuur van de wijkvereniging. De voorstellen en reacties van bewoners, die zijn ingediend via de wijkvereniging zijn voorgelegd aan en beschikbaar gesteld aan de gemeente. Direct na afloop van de 2^e participatie ronde heeft het bestuur van de wijkvereniging een analyse van alle reacties (via DoeMee en via de wijkvereniging) gedeeld met de bewoners en gebruikers van de wijk. Dit materiaal is ook allemaal direct (zoals afgesproken) aan de gemeente ter beschikking gesteld.

In het Masterplan wordt hier nauwelijks aandacht aan besteed. Het wordt niet eens expliciet genoemd. De reacties, die via het bestuur van de wijkvereniging zijn ontvangen zijn door de gemeente ook niet gepubliceerd op de DoeMee website (volgens de gemeente

vanwege privacy redenen). Deze reacties zijn dus niet op dezelfde wijze behandeld als de reacties, die via DoeMee zijn binnengekomen.

Aangezien de reacties, die via het bestuur van de wijkvereniging zijn ingediend, niet zijn meegeteld in de aantallen, die de gemeente noemt in het rapport Masterplan Verkeer Houtkwartier, geeft het rapport een onjuist beeld van wat de wijk wil:

- Oplossing voor Posthof rotonde i.c.m. kruispunt Kagerstraat/Houtlaan/Rijnsburgerweg
 - De toekomstige oplossing voor de Posthof rotonde heeft gevolgen voor de inrichting van het kruispunt Rijnsburgerweg/Kagerstraat/Houtlaan. Door het bestuur van de wijkvereniging is een voorstel aan de wijk voorgelegd. Dit voorstel wordt gesteund door een groot aantal bewoners. Integraal kijken is hier een belangrijke voorwaarde om de verkeerssituatie hier goed te overzien
 - In het huidige rapport is een oplossing beschreven (zie blz 34-35) voor het kruispunt Rijnsburgerweg/Kagerstraat op basis van een voorstel van een aantal bewoners. Dit voorstel hoeft niet te worden uitgevoerd wanneer de hiervoor genoemde door de wijkvereniging voorgestelde oplossing voor de Posthof rotonde wordt gerealiseerd. De projectmanager van het Masterplan Verkeer heeft dit beaamd. Dit staat echter nergens zwart op wit en is niet opgenomen in het huidige rapport.
- circuit rond de oude ROC locatie om spookrijden tegen te gaan (het ook meetellen reacties, die zijn ingediend bij de wijkvereniging betekent, dat dit circuit het uitgangspunt c.q. de basisoptie wordt)
 - Op blz. 32 wordt aangegeven, dat dit circuit nog moet worden voorgelegd aan de bewoners en dat ook de politie hiermee moet instemmen. Er is al overlegd met de direct betrokken bewoners. De betreffende gegevens zijn in januari na het einde van de 2^e participatie ronde aan de gemeente ter beschikking gesteld.
 - De bewering in het rapport Masterplan Verkeer, dat het spookrijden verdwijnt wanneer er in de toekomst geen files meer zijn op de Rijnsburgerweg is onjuist. In de Corona tijd waren er geen files op de Rijnsburgerweg. Het spookrijden ging en gaat desondanks onverminderd door.
 - Op blz 31 wordt genoemd dat een aanpassing van het kruispunt Faljerilstraat / Kagerstraat het spoorrijden in de Kagerstraat zal bemoeilijken. Daarbij wordt er vanuit gegaan dat de spookrijders uit de Faljerilstraat komen. Dat is onjuist. Zij komen vanuit de Kagerstraat.
- De suggesties m.b.t. de Braassemerstraat zijn helemaal niet meegenomen
- Aan het massaal fietsen op trottoirs op een groot aantal plekken wordt geen aandacht besteed m.u.v. het Kleipoelpad en het Hanepoelpad
- Openbare parkeerplaatsen op Balgerijplaats worden genegeerd

De gemeente heeft met diverse partijen en betrokkenen overleg gepleegd. Volstrekt onduidelijk is wat er met hen is besproken en afgesproken. Het is wel duidelijk dat er selectief is omgegaan met reacties op de DoeMee website en de reacties.

5) Verdere kanttekeningen bij de participatie

In de nu voorliggende plan zitten onderdelen, die door de gemeente niet eerder aan de wijk zijn voorgelegd en nu als een definitief plan worden gepresenteerd

- Auto-knip bij kruispunt Kagerstraat / Vennemeerstraat
- Opheffen parkeerplaatsen i.v.m. grote vrachtwagens, die spullen komen brengen bij de scholen
 - Laden en lossen bij de school Visser 't Hooft in de Kagerstraat (zie blz. 30)

- Laden en lossen bij de DaVinci school in de Kagerstraat (zie blz. 30)
Het verbieden van grote vrachtwagens in de wijk is volgens ons een goede alternatieve oplossing. Dit voorkomt het verlies van parkeerplaatsen en bespaart de daaraan gerelateerde maatregelen en kosten
- Op blz. 31 staat dat een klein stukje Houtlaan tussen de Antonie Duycklaan en de Faljerilstraat 2-richtingsverkeer blijft (zie blz. 31). Dit is niet zo besproken. Dit zal mede afhangen van hoe het verkeer en parkeren in de Antonie Duycklaan zal worden opgelost. Integraal kijken is hier een voorwaarde. Het tegengaan van sluipverkeer speelt hierbij een belangrijke rol. Dit betreft dan het sluipverkeer van en naar Oegstgeest (van en naar de Oegstgeesterweg om de files bij de rotonde in Oegstgeest te vermijden en van en naar de Posthof rotonde om de Rijnsburgerweg te vermijden).

Een aantal van de door de wijk genoemde issues worden door de gemeente terzijde geschoven:

- Geen oplossing voor de openbare parkeerplaatsen op Balgerijplaats (het gaat om openbare parkeerplaatsen op particulier terrein)
- Geen adequate oplossing voor het verlies van 51 parkeerplaatsen (Boerhaavelaan, Mariënpoelstraat, van Swietenstraat en de Rijnsburgerweg). De van Swietenstraat wordt helemaal niet genoemd (zie blz. 42). Er is overleg geweest met de scholen. Het voorstel van de wijkvereniging m.b.t. tot het gebruik van parkeerplaatsen in de Vennemeerstraat en de parkeergarage in de Vennemeerstraat door de scholen zou niet kunnen vanwege het vigerende parkeerbeleid. Onbekend is wat er is afgesproken met de scholen. Je zou een voorstel kunnen doen aan de gemeenteraad voor een stukje parkeerbeleid op maat voor dit gedeelte van de wijk (zoals b.v. het creëren van een extra parkeerzone).
- Voor het parkeren van de bewoners aan de oneven zijde van de Rijnsburgerweg wordt geen oplossing geboden. Zij parkeren nu in de Mariënpoelstraat. Er wordt verwezen naar het project Noord-Zuid verbindingsas waarvan de contouren nog niet eens duidelijk zijn.
- A) Het is dringend noodzakelijk in de wijk een infrastructuur op te zetten voor het opladen van elektrische auto's. Iedereen moet dit gewoon voor zijn/haar eigen deur gaan doen met eigen stroom (ipv dure commerciële oplaadpalen). Het jaar 2030 komt snel dichterbij dus is het verstandig dat we z.s.m. als wijk hierop anticiperen.

B)

Onderwerp	Reactie	Beantwoording
Reacties ontvangen via Wim Scholten		
Waar mogelijk zijn uw ideeën, suggesties, vragen verwerkt in het Masterplan Verkeer Houtkwartier. Hieronder vindt u de aanvullende beantwoording op uw vraag		
Parkeren	Hoeveel elektrische ladestations zijn gepland voor de wijk?	In totaal zijn er momenteel 4 laadplaatsen, dit wordt momenteel uitgebreid naar 9 laadplaatsen. Bewoners kunnen zelf een verzoek indienen voor een laadpaal. Honorering wordt bepaald op vraag en aanbod in de wijk.
	Misschien mis ik iets, maar ik kan die informatie niet vinden.	
	Ik lees wel iets van 5 laadpalen, maar dat kan niet kloppen.	
	Ik lees immers dat het over 10 jaar verplicht is om elektrische auto's te kopen en te rijden.	
	Dat zie ik nog niet terug in het plan.	

De beantwoording van de gemeente is volstrekt onvoldoende. De beantwoording gaat uit van nu en kijkt absoluut niet naar b.v. 2030.

- Geen oplossing voor het massaal fietsen op trottoirs door de scholieren. Op blz. 39 worden de geplande fietssluisjes genoemd bij het Kleipoelpad en het Hanepoelpad. In de reacties zijn hierover door diverse bewoners opmerkingen gemaakt en zijn suggesties gedaan voor verbeteringen. Dit wordt niet gehonoreerd en daarmee worden de gesignaleerde problemen niet opgelost.

6) Cijfermatige onderbouwing

In het Masterplan Verkeer ontbreekt de gevraagde cijfermatige onderbouwing:

- De gemeente geeft aan dat men alleen beschikt over een rekenmodel voor de grote doorgaande wegen. Dit betreft dan het gemotoriseerde verkeer.
- Inzicht in de omvang van de gemotoriseerde verkeersstromen en het langzame verkeer is essentieel voor onze wijk:
 - Dit geldt voor de Posthof rotonde, de Rijnsburgerweg en de Oegstgeesterweg
 - Het is noodzakelijk om de omvang van het ingaande en uitgaande verkeer te kennen bij het kruispunt Rijnsburgerweg/Kagerstraat/Houtlaan en het kruispunt Boerhaavelaan/Zweilandlaan/Oegstgeesterweg
 - Er is sprake van ingrijpende veranderingen in rijrichtingen. Dit kan potentieel leiden tot nog onvoorziene nieuwe knelpunten.

Een deel van de cijfermatige onderbouwing zou moeten komen vanuit het uitgevoerde Verkeersonderzoek Spoorzijde West. Inmiddels is duidelijk dat de uitkomsten van dit onderzoek niet al te betrouwbaar zijn.

7) Parkeren

Er zijn volgens de gemeente 30 parkeerplaatsen beschikbaar achter Het Waterland. Deze grond is in gebruik door ProRail en wordt ook als opslagplaats gebruikt. Deze 30 parkeerplaatsen zou je niet moeten meetellen als beschikbare parkeerplaatsen voor de wijk.

- De sociale veiligheid is in het geding
- Er is een contract afgesloten met ProRail over het terrein achter Het Waterland. Op blz. 39 staat het volgende: *“Bereikbaarheid van ProRail-terrein: Aan het einde van de Zweilandlaan heeft ProRail een toegang naar hun terrein. In de huidige situatie rijdt het vrachtverkeer achteruit op het kruispunt om deze te kunnen bereiken. Om achteruitrijdend vrachtverkeer richting het ProRail terrein rondom Het Waterland te voorkomen, in relatie tot de fietsveiligheid, is in het Masterplan voorgesteld om drie parkeerpakken op dit parkeerterrein te gebruiken voor het veiliger in- en uitrijden”.*

Parkeren langs de Zweilandlaan en deel van de Houtlaan in weekend en in de nacht is volgens ons niet realistisch vanwege sociale veiligheid.

Er wordt genoemd dat je de wijk als geheel moet bekijken voor het parkeren. In het rapport Masterplan Verkeer wordt de wijk in 2-en geknipt en de parkeerproblematiek wordt als 2 losse delen gepresenteerd. Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen openbare en bijzondere parkeerplaatsen. Bijzondere parkeerplaatsen zijn niet voor iedereen vrij beschikbaar en dat is niet zichtbaar gemaakt.

Met vriendelijke groet,

Wim Scholten
 vz wijkvereniging Houtkwartier
 mob +31 651 137 163