

Aan de Gemeente Raad Voorschoten (griffie@voorschoten.nl)

cc: Het college van B&W Voorschoten (gemeente@voorschoten.nl)
Projectgroep groot onderhoud Adegeest (adegeest@voorschoten.nl).

Betreft, **bezwaar effectieve wegverbreding Händellaan**

Voorschoten, 17/12/2023

Geachte Leden van de Gemeenteraad Voorschoten.

Met grote zorgen hebben wij het concept definitief ontwerp Adegeest ingezien voor de Händellaan 1 t/m 57. Hierin werd duidelijk dat parkeervakken worden gerealiseerd aan de noordwestzijde ten koste van het trottoir en groen. Deze last-minute plannen waren in het vorige ontwerp nog niet duidelijk opgenomen. Dit is een wonderlijke beslissing aangezien parkeervakken over het algemeen minder flexibel zijn waardoor de effectieve beschikbare parkeerruimte aan de noordwestzijde zal afnemen. Daarbij leidt inkorting van het trottoir bij nr. 1 t/m 15 tot meer dan een halvering van kostbare speelruimte voor onze kinderen en beweegruimte voor onze ouderen met mogelijk effect op de woningwaarde van onze huizen. Ook gaat er over de verdere lengte van de Händellaan een hoop groen verloren door deze parkeerplekken te verplaatsen. We willen daarbij wellicht ten overvloede aangeven dat een groene parkeertegel met daarop een auto geparkeerd, niet hetzelfde is als een begroeid perkje of een stuk vrij begaanbaar gras.

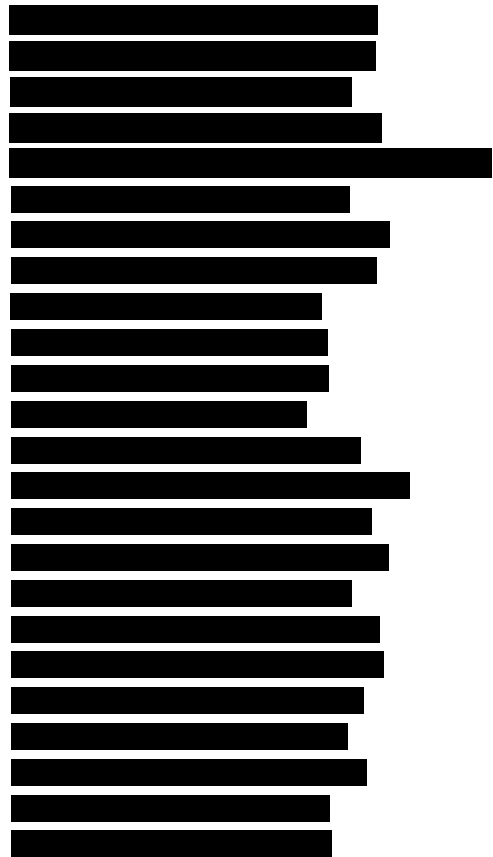
Belangrijker is dat door deze verandering ook de effectieve breedte van de weg voor auto's verdubbeld wordt aangezien de auto's die nu op de weg staan geparkeerd naar het trottoir zullen verhuizen (zie foto's bijlage 1). Dit is op bijeenkomsten ook aangegeven toen deze optie besproken werd. Dit geeft ons grote zorgen over de verkeersveiligheid op de Händellaan. Het is overduidelijk voor iedereen die te goeder trouw is, dat een verdubbeling van de wegbreedte niet zal leiden tot een vermindering van de gereden snelheid maar juist een vermeerdering van de gereden snelheid. Dit is in meerdere onderzoeken ook aangetoond¹⁻⁵ en is ook de reden dat wegversmallingen werken als snelheidsbeperkende maatregel. Onderzoek van SWOV in 30km zones in Leidschendam laat inderdaad ook zien dat 70% van de automobilisten in deze zones te hard rijdt (30-40% meer dan 10km) als de wegingdeling dit toelaat⁶. Een 30km/uur zone op een bredere weg is ook niet geloofwaardig voor de bestuurder wat het hardrijden aantoonbaar bevordert⁷. De huidige wegingdeling zorgt er van nature voor dat er niet te hard gereden kan worden (daar is simpelweg de ruimte niet voor).

Het is onduidelijk hoe de gemeente de effecten op de verkeersveiligheid voor de straat onafhankelijk heeft onderzocht en waarborgt. De huidige drempels aangegeven in de tekeningen zijn nauwelijks toereikend om bij snelheden van 50km/uur remmend te werken. Daarbij is de werking van drempels in 30km/uur zones aantoonbaar zeer beperkt⁸. Wij zien nergens in de plannen andere snelheidsbeperkende maatregelen zoals de wegversmallingen op de Nassaukade en de Charlotte de Bourbonlaan die de effecten van een verdubbeling van het rijoppervlak kunnen verzachten.

Het plan staat dus met verlies van speelruimte, verlies van parkeer flexibiliteit en het gemakkelijk maken van gevaarlijk rijgedrag, haaks op de doelen die in het ontwerp waren opgegeven. Wij maken hier bezwaar tegen en willen u dan ook nadrukkelijk vragen om het huidige parkeren op de weg aan de noordwestzijde te handhaven en af te zien van het parkeren op het trottoir.

Hoogachtend,

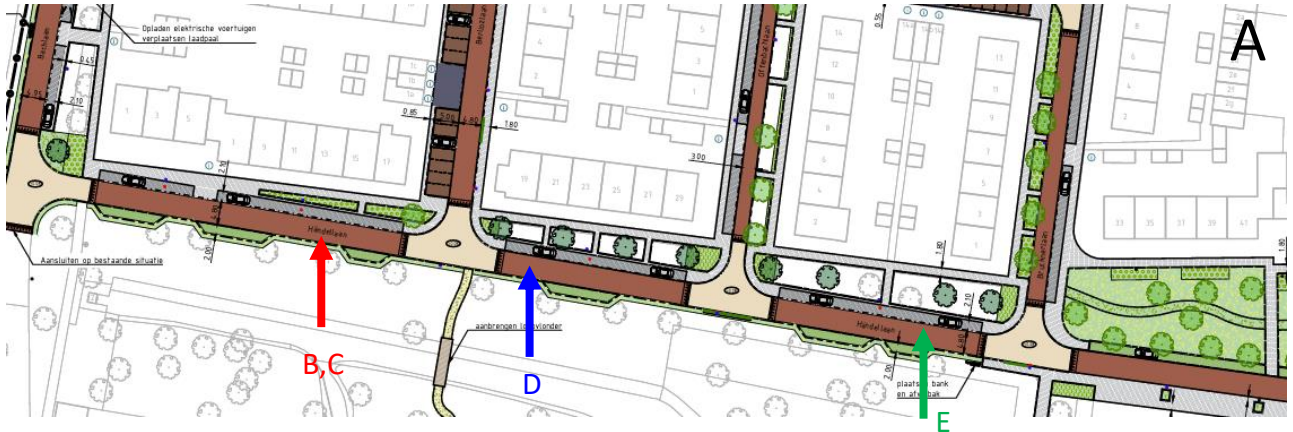
Namens bewoners van de Händellaan zuid:



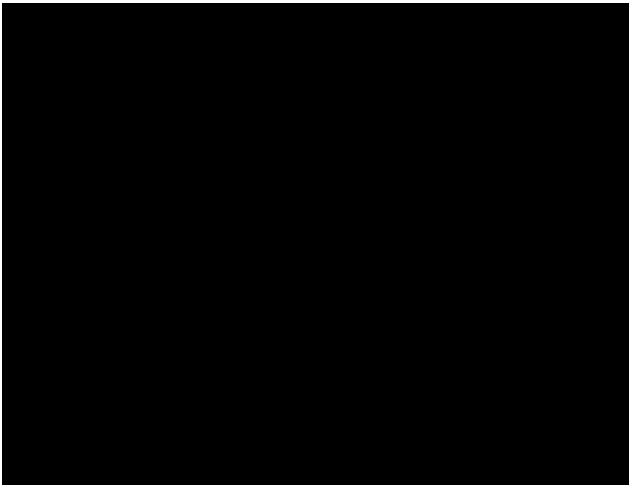
Referenties:

- 1: Ridder, S.N. de (2005). The influence of roadside infrastructure on driving behaviour: a driving simulator study. TNO-DV3 2005-D008. TNO Human Factors, Soesterberg
- 2: Tenkink, E. (1988). Determinanten van rijnsnelheid. IZF 1988 C-3. TNO Instituut voor Zintuigfysiologie IZF, Soesterberg.
- 3: Martens, M., Comte, S. & Kaptein, N. (1997). The effects of road design on speed behaviour; A literature review. Deliverable 1 of EU-project Managing Speeds of Traffic on European Roads MASTER. Report TNO-TM 1997 B-021. TNO Human Factors Research Institute TM, Soesterberg.
- 4: Elliott, M.A., McColl, V.A., & Kennedy, J.V. (2003). Road design to reduce drivers' speed via 'psychological' processe; A literature review. TRL report 564. Transport Research Laboratory TRL, Berkshire, United Kingdom.
- 5: SWOV-rapport R-2006-12: Naar een checklist voor geloofwaardige snelheidslimieten
<https://swov.nl/system/files/publication-downloads/r-2006-12.pdf>
- 6: SWOV-rapport D-2010-9: Snelheidsmetingen tijdens de voorlichtingscampagne 'Hou je aan de snelheidslimiet'
<https://swov.nl/system/files/publication-downloads/d-2010-09.pdf>
- 7: SWOV-rapport R-2022-05: Veilige Snelheden, Geloofwaardige Snelheidslimieten (VSGS)
<https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/R-2022-05.pdf>
- 8: SWOV-rapport R-2022-05: Effectieve combinaties van snelheidsremmers op 30- en 60km/uur-wegen
<https://swov.nl/system/files/publication-downloads/r-2019-29.pdf>

Bijlage 1:



A: Plan Händellaan: Gekleurde pijlen geven positie van foto's huidige situatie (onder) weer.



B,C: (rode pijl in A) Huidige situatie Händellaan: Verplaatsing auto's naar trottoir leidt tot een enorme effectieve verbreding van de weg en verlies van trottoir.



D: (blauwe pijl in A) Huidige situatie Händellaan: Verplaatsing auto's naar huizenkant leidt tot een enorme effectieve verbreding van de weg en verlies van beplanting.

E: (Groene pijl in A) Huidige situatie Händellaan: Verplaatsing auto's naar trottoir leidt tot een enorme effectieve verbreding van de weg en verlies van vrij gras.