

Aan de commissie bezwaarschriften (JZbezwaarschriften@voorschoten.nl)
cc: Gemeente Raad Voorschoten (griffie@voorschoten.nl)

Pro-forma Bezwaarschrift Omgevingsvergunning Z/24/083957 Groot onderhoud Adegeest

Voorschoten, 14-11-2024

Geachte commissie leden,

In aanvulling op ons pro-forma bezwaar tegen de omgevingsvergunning Z/24/083957 "Groot onderhoud Adegeest" van 29 augustus 2024, wil ik u graag wijzen op de relevante stukken betreffende de raadsvergadering van donderdag 1 februari 2024. Het betreft het raadsvoorstel "Integrale herinrichting Adegeest_Definitief Ontwerp" (zaaknummer: Z/23/081544/375036), dat tijdens deze vergadering door de gemeenteraad is aangenomen (bijgesloten).

In bijlage 7 van dit voorstel, onder nummer 27, is ons bezwaar opgenomen, evenals de toezegging om de wegbreedte aan te passen. Dit sluit aan bij de inhoud van het raadsvoorstel (pagina 4 en elders), waarin uitgebreid wordt beargumenteerd dat wegbreedte een van de belangrijkste voorspellers van snelheid is en dat het passeren van auto's op schuin aangelegde parkeerhavens gewenst is. Ook worden de voordelen van bredere stoepen en extra groen uitvoerig besproken.

Omdat deze toezegging formeel is vastgelegd in het aangenomen raadsvoorstel en in een openbare raadsvergadering is bekrachtigd, kan zij worden beschouwd als een bindende overeenkomst tussen het college en de gemeenteraad. De vastlegging in een formeel raadsbesluit verleent deze toezegging een juridisch bindend karakter, wat de verwachting schept dat deze in de uitvoering wordt nagekomen. Om de rechtmatigheid van de huidige vergunning te waarborgen, is het dan ook van belang dat hier invulling aan kan worden gegeven.

Hoogachtend,

A redacted signature block consisting of a large rectangular black box followed by four horizontal black bars of varying lengths, used to redact the name and contact information of the signatory.

Overzicht vragen en antwoorden ter inzage legging Definitief Ontwerp Integrale herinrichting Adegeest

Periode 20-11-2023 tot en met 03-12-2023

Nr.	Vragen en opmerkingen	Antwoord
1	Ik heb nog een aanvullende vraag naar aanleiding van de laatste berichtgeving omtrent het Adegeest project. Dit betreft het Operapad. Ik zag dat dit pad ook in de planning rood gekleurd is, dus wordt meegenomen. Gezien wat recente kleine incidenten daar, heb ik de volgende vraag: zou het alsnog mogelijk zijn het Operapad ook te voorzien van een fietspad, naast een (smaller) voetpad? Op dit pad wordt continue door fietsers gereden, wat uiteraard niet de bedoeling is op een voetpad, hetgeen tezamen met de voetgangers soms voor gevaarlijke situaties leidt. Tevens staat er soms een grote SUV geparkeerd bij de kinderopvang, waarvan de eigenaar meldt dat dit kan omdat het Operapad "hun pad" zou zijn. Zelfs voor voetgangers is het dan lastig er langs te kunnen. Fietsers horen er nu niet thuis, maar die klagen dan ook uiteraard. Discussie en irritaties zijn het gevolg. Temeer daar vanuit ons gedeelte van de wijk geen fietspad aanwezig richting de Leidseweg, zou een fietsgedeelte op het Operapad wellicht een goede oplossing zijn. Hoor graag hoe je hier tegenover staat, alvast dank.	Het herstraten van het Operapad is voorzien in het definitief ontwerp. Uitvoering hiervan staat voor 2027 op de planning. Op dit moment is het toegestaan dat automobilisten gebruik maken van dit pad. In de praktijk wordt hier veel gefietst. Het is een goede suggestie het Operapad geschikt te maken voor fietsers. Mogelijk is de beschikbare breedte niet voldoende voor een fietspad en een voetpad. In dat geval kan gekozen worden voor een 'shared space' inrichting voor fietsers en voetgangers. Deze aangepaste inrichting wordt niet meegenomen in het definitief ontwerp, maar vormt een aparte ontwerpopgave. Conclusie: geen aanpassing in DO. De mogelijkheden voor een fietspad worden wel onderzocht.
2	Veel ziet er mooi uit en zeker het STOMP-principe spreekt mij zeer aan! Daarom schrik ik des te meer van een paar zaken in de reorganisatie van dit deel van de wijk. Toen ik hier kwam wonen dacht ik aan een rustige, want doodlopende, laan te komen wonen, 30km staat er toch duidelijk genoteerd maar niets is minder waar! Er wordt met name tijdens sporttrainingen (bijna iedere avond het ene uur kind brengen na een uur ophalen) en vooral in de weekenden veel harder gereden! Er wordt nooit op gecontroleerd dus men kan rustig doorgaan. Het zwembad Het Wedde opent al om 7.00 uur dus als het een beetje tegen zit raast er behoorlijk hard rijdend verkeer van 7.00 tot minstens 22.00 uur onder mijn balkon door. Wat een enorme tegenvaller was dit. Daarbij komt ook nog eens dat de parkeerplaats bij Het Wedde en ook die achter ons appartementencomplex, en de sportvelden na sport gebruikt worden als hangplekken door bepaalde groepen jongeren. Dit veroorzaakt veel overlast in de vorm van schreeuwen, harde muziek, vreselijk hard knallend vuurwerk en vieze troep die zij achterlaten op de stoepen en straten. Nu komen er met het ontwerp 'Groot onderhoud Adegeest' nog meer parkeerplaatsen bij het Wedde én een touringcar parkeerplaats op de Wagnerlaan én meer parkeerplaatsen op de Rossinidreef én een z.g.'Jongeren Ontmoetingsplek' bij het zwembad het Wedde! Ik vraag mij echt af waarom dit in vredesnaam naast een seniorencomplex geplaatst moet worden terwijl het hele Sportcomplex (met de bijbehorende kantines) al één grote Jongeren Ontmoetingsplek is. Ik heb een vermoeden dat deze extra 'Jongeren Ontmoetingsplek' voor nog meer overlast gaat zorgen voor ons als bewoners. Ook ben ik bang dat nóg meer ouders hun kind met de auto naar sport zullen gaan brengen want ze kunnen straks met al die extra parkeerplaatsen beter hun auto kwijt. Ik betreur dit alles zeer dat snapt u. Ik hoop dat er nog tijd en ruimte zal zijn om naar deze problematiek, en in mijn ogen oneerlijke verdeling, te kijken. Vervolgens hoop ik dat er nog aanpassingen gedaan kunnen worden. Zodat ook in dit sportieve deel van Adegeest de voetgangers en de fietsers eerst aandacht krijgen ipv het gemotoriseerd verkeer!	Onderdeel van het project Adegeest is het herinrichten van het parkeerterrein en de Weddeloop rond sportpark Adegeest. Ten noorden van het parkeertrein is een jongeren ontmoetingsplek voorzien en ter hoogte van het kruispunt Richard Wagnerlaan / Weddeloop een parkeerplaats voor één touringcar. Bij de herinrichting rond het sportpark is ook aandacht voor de voetgangers en de fietsers. Zeker voor de fietsers wordt het aantrekkelijker om naar het sportpark te komen. Op de Weddeloop komt een vrijliggend fietspad die direct aansluit op de Van Beethovenlaan en de Velostrada. De verkeersveiligheid voor fietsers wordt hiermee verhoogd. De parkeercapaciteit van het parkeerterrein wordt uitgebreid met 24 parkeerplaatsen. Deze uitbreiding vindt plaats om op piekmomenten op het sportpark (met name de zaterdagen) voldoende parkeergelegenheid te bieden aan bezoekers van het sportpark. Hiermee wordt grotendeels voorkomen dat bezoekers van het sportpark hun auto's in de wijk parkeren. De parkeerplaats voor een touringscar wordt alleen gebruikt wanneer een bezoekende vereniging naar het sportpark komt. In de overige periode is deze parkeerplaats afgesloten. De openbare ruimte rond het sportpark wordt - ook in de avonden - gebruikt door jongeren. Door deze jongeren een ontmoetingsplek te geven aan de noordzijde van het parkeerterrein (verder van de woningen) zal de overlast voor de omwonenden afnemen. Deze ontmoetingsplek wordt ook voorzien van een afvalbak, zodat er minder vervuiling van de openbare ruimte zal zijn. Conclusie: geen aanpassing in het DO. Fietsverkeer richting het Sportpark Adegeest wordt gestimuleerd en voldoende parkeerplaatsen rond het sportpark zorgen voor minder parkeerverlast in de woonwijk.
3	Een vriendelijk verzoek is om de oversteken in de Palestrinalaan (B. Zweerslaan, Chopinlaan, Sweelinkhof) een stukje te verlagen, zodat ouderen zonder ongelukken kunnen oversteken.	Alle kruispunten in de wijk Adegeest die tijdens de werkzaamheden opnieuw worden ingericht, worden voorzien van een kruispuntplateau. Een kruispuntplateau is een verhoging in de weg en dient als snelheidsremmende maatregel. Door dit kruispuntplateau ontstaan in de Palestrinalaan twee veilige oversteken op gelijk niveau naar de Bernard Zweerslaan. Conclusie: opgenomen in DO.
4	Ik heb een vraag over de geplande parkeerplekken in de Diepenbrocklaan 2 t/m 12. Op de tekening staan deze nu voor de uitritten van de garages, wat volgens mij niet kan. En er staan geen parkeerplekken aan de kant van de woningen. Of krijgen wij helemaal geen parkeerplekken meer in de straat.	De groene parkeerplaatsen voor de inritten van de garages komen te vervallen. Dit wordt aangepast in het definitief ontwerp. Het parkeren voor de woningen blijft ook in de nieuwe situatie mogelijk. Als de wegbreedte 3 meter of breder is, dan zal het parkeren verhoogd (op het niveau van het trottoir) plaatsvinden. Conclusie: DO wordt aangepast.
5	Goed dat u nog een keer de gelegenheid geeft om nog een laatste blik te werpen op het concept definitief ontwerp. De aanpassingen m.b.t de parkeerstroken rondom mijn woning, zoals we die bespraken, zijn goed verwerkt in het plan. Toch heb ik nog een paar kleine suggesties. • verplaatst de laadpaal naar de overkant van de weg naar de parkeerstrook in het groen. Ik stel voor dat u de laadpaal 5 meter naar het zuiden verplaatst, zodat twee auto's tegelijkertijd kunnen laden. Overigens het kruis voor nummer 45 kan worden weggehaald. • Terzijde van mijn huis worden op de ophaaldag afvalcontainers geplaatst, zoals dat in het verleden met een groene streep op het trottoir was aangegeven. Nu de verf van die streep is verdwenen is het altijd zoeken naar een plek tussen geparkeerde auto's om de containers aan de straat te zetten. Kunt u aan de overzijde van de Richard Wagnerlaan ter hoogte van mijn uitrit een opstelplaats afvalcontainers maken? • Ik had van u begrepen dat op de T-kruising Debussylaan/Gustav Mahlerlaan geen plateau zou komen maar een attentievlak. Een laatste suggestie betreft de rotonde Beethovenlaan/Mozartlaan. Bij het verlaten van de rotonde met de fiets naar de Mozartlaan richting Leidseweg heb ik meerder malen ervaren dat ik in conflict kwam met eveneens afbuigende auto's die dachten vrij baan te hebben omdat ik mijn hand uitstak. Wellicht is het mogelijk een meer vloeiende afbuigmogelijkheid voor fietsers te maken die aansluit bij de fietsstrook op de Mozartlaan. Ik wens u veel succes bij de verdere uitwerking .	Een goede suggestie om de laadpaal 5 meter te verplaatsen. Het kruis t.h.v. voormalige elektrische laadplek wordt weggehaald. Dit wordt aangepast in het definitief ontwerp. De aanbiedplaatsen voor afvalcontainers worden met groene tegels aangegeven. Langs de Richard Wagnerlaan aan de overzijde van uw oprit wordt een aanbiedplaats voor afvalcontainers opgenomen. De T-kruising Debussylaan/Gustav Mahlerlaan krijgt een verhoogd plateau. De wens vanuit verschillende bewoners is een attentievlak. Echter om binnen de wijk eenheid qua inrichting te houden wordt ook dit plateau verhoogd aangelegd. Uw suggestie om de aansluiting van het fietspad op de rotonde Mozartlaan/Van Beethovenlaan beter aan te sluiten op de fietstrook Mozartlaan wordt meegenomen in het definitief ontwerp. Conclusie: DO wordt aangepast.

Overzicht vragen en antwoorden ter inzage legging Definitief Ontwerp Integrale herinrichting Adegeest

Periode 20-11-2023 tot en met 03-12-2023

Nr.	Vragen en opmerkingen	Antwoord
6	In de brief van gemeente Voorschoten van 20 november wordt nog een laatste mogelijkheid geboden als reactie op het Definitief ontwerp voor het groot onderhoud van de wijk Adegeest. Het gaat, zoals in de brief staat, om laatste weeffouten, zoals verkeerd ingetekende inrit of minicontainers. Het door mij ingebrachte punt gaat om de tekening van de hoek Chopinlaan-Verdilaan waar de hoek van het trottoir opeens groen is aangegeven. Het is niet leesbaar en dus onduidelijk wat hier de bedoeling is. Een verandering van de huidige situatie komt niet overeen met de drie contacten die ik eerder heb gehad met leden van het projectteam over deze hoek Chopinlaan-Verdilaan. Deze zou ongewijzigd blijven. Er is mij meerdere malen bevestigd dat er alleen langs de Chopinlaan zelf een strook met parkeermogelijkheden zou worden gemaakt. En dat deze hoek hier zeker niet voor zou worden gebruikt. Er werd verder aangegeven dat de hoek vrij zou blijven. Dat is voor ons erg belangrijk omdat dit juist de reden is dat we dit huis indertijd gekocht hebben, met vrij uitzicht en met een brede strook groen voor de deur. Zodat er niet op de hoek kan worden geparkeerd, maar wel op de parkeerplaatsen langs de Chopinlaan. Kunt u mij aangeven dat dit laatste nog steeds de bedoeling is? En wat de groene arcering van de hoek betekent? Een tweede vraag is de planning van het groot Onderhoud. Dit is op de achterzijde van de brief aangegeven. Er staat nu dat Adegeest Midden in 2024 zal plaatsvinden. Onduidelijk is echter in welke volgorde de straten niet meer bereikbaar zijn. Al enige tijd staat de planning van de verduurzaming van de woning vast, vervanging kozijnen, glas, afvoeren van kozijnen etc. en van zonneschermen. Daarvoor moet de woning bereikbaar blijven voor autoverkeer. Dit wordt in die fasen gedaan: - 25-28 maart 2024, 13 mei-28 mei en week van 28 mei. Ik zou graag de bevestiging ontvangen dat in die weken de Chopinlaan-hoek Verdilaan gewoon bereikbaar blijft. Ik ben graag bereid om e.e.a. in een persoonlijk gesprek door te spreken en waar nodig toe te lichten. Ik dank u bij voorbaat voor uw aandacht hiervoor en uw reactie op beide vragen.	Op de hoek van de Chopinlaan/Verdilaan komen geen parkeerplaatsen. Deze hoek wordt voorzien van een groenvak (beplantingstype halfheesters). De arcering wordt aangepast in het definitief ontwerp. Volgens de planning wordt gestart in 2024 met Adegeest midden. De uitvoeringsplanning binnens deze fase is nog niet duidelijk en wordt ook mede bepaald door de uitvoeringsmethode van de aannemer die de werkzaamheden gaat uitvoeren. Deze aannemer is in mei bekend. Wel is al zeker dat het 'hoofdtracé' in Adegeest midden als eerste wordt uitgevoerd. Dit houdt in dat er op zijn vroegst pas na de zomervakantie 2024 werkzaamheden in uw straat worden uitgevoerd. In de periode maart tot en met mei 2024 is uw straat dus bereikbaar voor verduurzamingswerkzaamheden. Conclusie: DO wordt aangepast.
7	Teleurgesteld hebben wij kennis genomen van het definitieve ontwerp voor de herinrichting van onze straat Strauszplantsoen. Het definitieve plan verschilt helaas significant van het initiële plan zoals dat eerder is gepubliceerd. Met name de aanpassingen van het parkeren aan de zijde van de woningen zien wij als onlogisch en ongewenst. Niet alleen voor de hogere westelijke deel van het Strauszplantsoen (vanaf nummer 14), maar ook voor het oostelijke deel (t/m nummer 12). Het definitieve plan resulteert in: minder groen, meer verharding (de opgegeven parkeerplaatsen resulteren niet in meer groen, maar juist in meer stenen), minder parkeerplaatsen, afname van de ruimtelijke en groene beleving, slechtere verkeersveiligheid (slechter overzicht op de T-splitsingen Brahmslaan-Strauszplantsoen en Strauszplantsoen-Richard Wagnerlaan), slechtere aansluiting op de bestaande brug vanaf de Oranjewatering. (slechter overzicht vanwege grotere offset tussen brug en rijbaan). Wij willen u dan ook met klem vragen uw ontwerp te heroverwegen en terug te gaan naar de situatie zoals in het initiële plan geschetst was. Daarnaast zou het voor de 'eenheid' een rustiger beeld opleveren wanneer alle lantaarnpalen aan de zuidzijde komen te staan zoals deze in het verlengde van de Brahmslaan. Dit zorgt dan meteen voor een strak, overzichtelijk en obstakelvrij trottoir. Ook zijn de dwars parkeervakken op de aansluitende Brahmslaan met 4,20 meter te ondiep, zeker in combinatie met de afgenomen breedte van de straat (4,80m). Indraaien zonder over het trottoir te rijden wordt op die manier nagenoeg onmogelijk. Met de verbreding van het trottoir aan de Brahmslaan zal ook de lantaarnpaal verplaatst moeten worden, anders zal de verbreding geen enkele toegevoegde waarde hebben voor het gebruik van het trottoir. Daarnaast hebben wij onze twijfels met de opgegeven maten in het definitieve plan, ten opzichte van de huidige werkelijke afmetingen. Hiervoor zouden wij u graag uit willen u graag nodigen om de situatie ter plekke te aanschouwen en in te schetsen. Samenvatting van de gewenste aanpassingen: •Parkeren Strauszplantsoen aan waterzijde. •Beële maatvoeringen gebruiken voor parkeervakken Brahmslaan. •Lantaarnpalen Strauszplantsoen aan de waterzijde. •Lantaarnpaal thv Brahmslaan 2 verplaatsen indien trottoir 1,80m gemaakt wordt.	Dank voor het verhelderende gesprek op locatie. Het definitief ontwerp wordt aangepast, waarbij het parkeren op het Strauszplantsoen aan waterzijde zal plaatsvinden. De parkeervakken op de Brahmslaan zijn op het moment 'ondiep' en dit zal in de nieuwe situatie niet veranderen. Het wegprofiel is te smal. Het trottoir aan de zijde van de woningen krijgt dezelfde breedte als in de huidige situatie. Conclusie: DO wordt aangepast.
8	Ik heb nog een derde vraag/verzoek naar aanleiding van het definitieve ontwerp. Ik zag tot mijn verrassing dat er een parkeerdrempel ingepland is halverwege de Bernard Zweerslaan. Ik had dit nog niet eerder ergens gezien of gelezen, anders had ik wel eerder gereageerd. Ik ben van mening dat deze drempel absoluut niet nodig is in onze korte straat. Er rijdt voornamelijk bestemmingsverkeer, bewoners en bezorgers, die over het algemeen al rustig rijden. Wanneer op de kruispunten de verhogingen zijn aangelegd, zal er mijns inziens helemaal geen sprake zijn van hardrijders. Daarnaast zal deze drempel geluidsoverlast gaan geven door het afremmen en weer optrekken van de auto's en busjes, en wellicht ook door de klappen van auto's die de drempel raken. Dit laatste hangt denk ik wel af van de hoogte en vormgeving van de drempel. Ik hoop dat het nog mogelijk is, mits je het eens bent met mijn zienswijze, om deze drempel uit het plan te schrappen. Het levert vast ook nog een kostenbesparing op !	De wijk Adegeest wordt bij de herinrichting van de wijk ingericht als 30-km gebied volgens het concept 'Duurzaam Veilig'. Alle erftoegangswegen (woonstraten) - waaronder de Bernard Zweerslaan - worden voorzien van snelheidsremmende maatregelen. Dit houdt in dat op alle kruispunten een verhoogd kruispuntplateau wordt aangelegd en wanneer de afstand tussen de plateau 80 meter of meer is, dan wordt daartussen een verkeersdrempel aangelegd. Dit als extra snelheidsremmende maatregel. Deze verkeersdrempel wordt aangelegd als een sinusdrempel, waarmee klappen van auto's of trillingen door auto's wordt voorkomen. Conclusie: DO wordt niet aangepast.

Overzicht vragen en antwoorden ter inzage legging Definitief Ontwerp Integrale herinrichting Adegeest

Periode 20-11-2023 tot en met 03-12-2023

Nr.	Vragen en opmerkingen	Antwoord
9	Wij zouden graag willen dat de opstelplaats voor vuilcontainers (huisvuil, papier, groen) voor onze voordeur op de Offenbachlaan verplaatst wordt. De ingetekende opstelplaats in het ontwerp is gelijk aan de huidige opstelplaats. Wij vinden de huidige situatie ook onwenselijk en hopen dat het herinrichten van de wijk de mogelijkheid geeft om dit te verbeteren. De huidige situatie is onwenselijk omdat: •Het erg druk is. De opstelplaats lijkt bedoeld voor een deel van de bewoners van de Offenbachlaan. Andere dichtbij opstelplaatsen zijn de kruising Offenbachlaan-Handellaan en op de Brucknerlaan. In de praktijk staan er meer containers dan alleen die van de Offenbachlaan: bewoners van de Bizetlaan en Berliozlaan, wiens achtertuinen grenzen aan het garageplein Offenbachlaan 11a-11o, maken er ook gebruik van. Hierdoor staan er altijd minstens 12 containers: wij kennen in de wijk geen andere container opstelplaats die zo druk is. Wanneer er zoveel containers staan begint de rij bij nummer 13 en eindigt hij bij nummer 19. Daarnaast brengen sommige bewoners de containers 1 a 2 dagen te vroeg en anderen (degene die ze niet in hun eigen straat zien staan) halen hun container pas 48 uur na het ophaalmoment op. •De doorgaande stoep wordt geblokkeerd. In het nieuwe ontwerp is de parkeerstrook (ter hoogte van Offenbachlaan 1-11) aan de andere zijde van de weg geplaatst. Hierdoor wordt de stoep aan de kant met de oneven huisnummers veiliger / makkelijker / 'de doorgaande weg'. De vele containers blokkeren de toegang van het garageplein en de stoep. •Het in en uitparkeren bemoeilijkt wordt. Omdat de containers tot en met huisnummer 19 staan, staan er een aantal tegenover de geparkeerde auto's. •De voordeur wordt geblokkeerd. Helaas houden burens geen rekening met het plaatsen van de containers en zetten ze hem voor de uitgang van de tuin van huisnummers 15 en 17. In het definitieve ontwerp konden wij slechts twee andere plekken vinden waarbij de opstelplaats direct bij de voordeur van bewoners is (2x Tsjajkovskilaan). Verder liggen alle andere opstelplaatsen aan de 'zijkant van huizen' (bijvoorbeeld Bartoklaan) of 'aan de overkant van de weg' (waar geen huizen staan, bijvoorbeeld Diepenbrocklaan). Alternatieven (zie de bijgevoegde afbeelding met aanduidingen): •1: Aan de zijkant van Bizetlaan 15. Dit lijkt een ideale plek: aan de zijkant van een huis en goed toegankelijk voor alle Offenbachlaan bewoners. •2: In de groenperkjes ter hoogte van Offenbachlaan 8-14. Door een kleine strook in het groen vrij te maken, zoals op andere plekken de opstelplaats ook is ingericht, kunnen de containers op een plek staan die niet aan huizen grenst of voetpaden blokkeert. •3: zowel optie 1 én 2. Omdat het bij de huidige opstelplaats erg druk is, is het slim om meer opstelplaatsen te maken. Uiteraard ben ik bereid om bovenstaande in een gesprek toe te lichten, mochten er vragen of onduidelijkheden zijn.	Ook na de herinrichting van de Offenbachlaan moeten de bewoners hun mini-containers kunnen aanbieden langs de straat. De aanbiedplaats wordt dus niet verplaatst naar een andere straat, omdat de loopafstanden dan te groot worden. Verplaatsen naar de groenstrook ter hoogte van de huisnummers 2 - 14 is ook niet mogelijk. Door de aanwezige bomen en nieuw te plaatsen bomen in deze groenstrook kan de vrachtwagen de bakken op deze locatie niet oppakken op te legen. De aanbiedplek voor mini-containers blijft op de huidige locatie gehandhaafd. Conclusie: DO wordt niet aangepast.
10	Wij hebben op eigen terrein een parkeerplaats met bestaande uitrit (net als alle huizen in dit blok) en die zien we niet op de tekening. En ten tweede: komt de lantaarnpaal niet teveel voor de uitrit te liggen? Wij hebben recht van inrit naar de garage (notarieel vastgelegd) net als alle dezelfde drive-in woningen aan Pijperlaan, Chopinlaan en Handellaan. Dit recht van inrit mag niet beperkt worden. Ook moet er nog achteruit van de oprit gereden kunnen worden naar de weg en natuurlijk van de weg weer naar de oprit. Lig het plateau dan niet in de weg? En is er bij de hoogte van de opsluitband rekening gehouden met de bestaande opritten mbt de hoogte: lage opsluitband dus. Ten derde is er bij de Beethovenlaan wel rekening gehouden met de renbaan voor de korte baan draverij?	In het definitief ontwerp is zeker rekening gehouden met de opritten naar de woningen. Het trottoir en de rijbaan worden op hetzelfde niveau gelegd, zoals de situatie nu ook is. Op de tekening staat niet het blauwe symbool met i (locatie (bestaande) inrit). Dit wordt toegevoegd op het definitief ontwerp. De lichtmast komt naast de oprit te staan. Het kruispuntplateau wordt niet verhoogd aangelegd en ligt op dezelfde hoogte als het trottoir en de rijbaan en geeft dus geen beperkingen bij het in- of uitrijden van de oprit. In het ontwerpproces is het Paardenmarkt Comité betrokken. Het concept definitief ontwerp is voorgelegd aan de Kortebaandbond en zij hebben ingestemd met het nieuwe ontwerp voor de Van Beethovenlaan. Conclusie: DO wordt aangepast.
11	Ik woon zelf op de Chopinlaan in de appartementen bij de winkels. Nu heb ik de plannen goed bekeken en ik maak me toch wel enig zorgen over de parkeerruimte bij de winkels en de ingang van mijn appartementencomplex. Het is nu vaak al lastig om te kunnen parkeren als de winkels geopend zijn en het lijkt erop dat er straks nog minder parkeerruimte zal zijn. Kunt u aangeven hoe het parkeren voor de bewoners gewaarborgd blijft met de nieuwe plannen? Voor al het overige vind ik het er mooi uitzien en meer groen en betere waterafvoer is zeker winst voor de wijk.	De parkeerruimte langs de Van Beethovenlaan ter hoogte van de winkelstrip wordt uitgebreid. Aan de overzijde van de winkels worden zogenaamde groene parkeerplaatsen aangelegd. Na de herinrichting zijn er 17 parkeerplaatsen extra. Conclusie: Voldoende parkeerplaatsen in het DO.
12	Aanvulling op onze reactie van gisteren. Zoals nu lijkt is er bij de Chopinlaan vanaf nr 15 ev en vanaf de Pijperlaan, gehele straat geen rekening gehouden met de bestaande afritten waarvan het recht bij de bouw van de wijk notarieel is vastgelegd. De bestaande afritten lopen over de stoep over in de straat, zonder dat daarbij een verhoogde stoepband in de weg ligt. Bij de Handellaan lijkt de stoep/straat overgang wel correct te zijn ingetekend: namelijk gelijkvloers zonder verhoogde stoepband. Graag controleren of de bestektekening in overstemming is met de bestaande situatie voor wat betreft de hoogte bij de afritten. Verder controleren of de lantaarnpaal niet voor de oprit staat waardoor die niet meer te gebruiken is. Ook is de vraag of het verhoogd plateau de oprit bij nummer 15 misschien niet te dicht bij de oprit komt waardoor uitrijden niet meer goed kan door de hoogteverschillen. De huizen liggen namelijk hoger dan de weg en de afritten zijn daardoor aflopend, als er dan. Een verhoging te dicht naast de afrit ligt is uitrijden lastig en slecht voor de auto.	In het definitief ontwerp is zeker rekening gehouden met de opritten naar de woningen. Het trottoir en de rijbaan worden op hetzelfde niveau gelegd, zoals de situatie nu ook is. Op de tekening staat niet het blauwe symbool met i (locatie (bestaande) inrit). Dit wordt toegevoegd op het definitief ontwerp. De lichtmast komt naast de oprit te staan. Het kruispuntplateau wordt niet verhoogd aangelegd en ligt op dezelfde hoogte als het trottoir en de rijbaan en geeft dus geen beperkingen bij het in- of uitrijden van de oprit. Conclusie: DO wordt aangepast.

Overzicht vragen en antwoorden ter inzage legging Definitief Ontwerp Integrale herinrichting Adegeest

Periode 20-11-2023 tot en met 03-12-2023

Nr.	Vragen en opmerkingen	Antwoord
13	Wij als bewoners van het Strausplantsoen 14 tot 24 voorzien een ongewenste en onveilige situatie indien het huidige wegontwerp in het onderhoudsproject gerealiseerd zou worden. Wij maken hier dan ook ernstig bezwaar tegen en hebben met redenen een ander voorstel gedaan. Ik stuur u daarom opnieuw onderstaande mailwisseling over dit onderwerp, waarbij wij nu wachten op zijn uitleg ter plaatse. Wij willen hierbij onze argumenten, waar tot nu toe niet inhoudelijk op is ingegaan, inzichtelijk maken en laten zien dat de redenering van het projectteam niet klopt met de werkelijkheid. Ik heb begrepen dat bij de herinrichting van de wijk bewonersparticipatie erg belangrijk gevonden wordt en waar mogelijk rekening zal worden gehouden met de wensen van de bewoners. Ik verzoek u dan ook met klem dit hier te doen. Wij als bewoners weten het best hoe wij onze woonomgeving willen gebruiken en wat veilig is en wat niet. Door de in uw genoemde brief aangegeven termijn lijkt ons bezwaar dat al enige tijd loopt ineens door tijdsdruk terzijde geschoven, terwijl deze deadline tot nu toe niet is aangegeven. Ik ga ervanuit dat het niet de bedoeling van de gemeente kan zijn op deze manier iets door te drukken tegen de wil van de bewoners in.	Dank voor het verhelderende gesprek op locatie. Het definitief ontwerp wordt aangepast, waarbij het parkeren op het Strausplantsoen aan waterzijde zal plaatsvinden. Conclusie: DO wordt aangepast.
14	Complimenten voor het Definitieve ontwerp Adegeest. Naar aanleiding van het ontwerp lijkt het alsof er minder parkeerplaatsen komen op het Strausplantsoen waardoor de burens moeten uitwijken naar de Brahmslaan. Onlangs werd het Strausplantsoen 'bezet' in verband met een verbouwing. Hierdoor moesten vijf burens uitwijken naar de Brahmslaan. Er ontstond een hevige woordenwisseling tussen burens (helaas). Een buurman attendeerde mij er op dat dit de toekomst is gezien de plannen. Is er een mogelijkheid om alle parkeerplaatsen op het Strausplantsoen (totaal tien) te behouden. Er wordt nu langs de stoep geparkeerd. Op de Brahmslaan word er zelfs op de stoep geparkeerd daar er een te kort is van parkeerplaatsen. Ik hoop dat er een oplossing komt. Alvast mijn hartelijke dank.	De situatie met betrekking tot parkeren op het Strausplantsoen wordt aangepast in het definitief ontwerp. Het parkeren wordt aangepast naar de huidige situatie, waarmee het huidige aantal parkeerplaatsen behouden blijft. Conclusie: DO wordt aangepast.
15	Ik heb begrepen dat de komende jaren groot onderhoud wordt gepleegd in de wijk Adegeest waaronder in de Strawinskilaan. Ik woon op de Strawinskilaan en heb nu bij mijn huis een oprit met garage. Graag zou ik een wat bredere oprit willen hebben. Nu heb ik regelmatig auto's bij de oprit geparkeerd staan, waardoor ik heel moeilijk de draai kan maken om in of uit te komen. Soms gebeurt ook nog wel eens dat ik aan de bestuurders moet vragen om hun auto te verplaatsen om dat ik de draai naar de oprit niet kan maken om schade te voorkomen. Mijn verzoek is of u bij de nieuwe plannen rekening mee wil houden dat de oprit bij het in- en uit rijden voor mij wat makkelijker wordt. B.v. om de stoep uit te breiden aan de kant van het groenperk met een extra rij van 2 x een rij tegels van 30cm. Dan heb ik nog een punt. Aangezien ik gehandicapt ben en mijn auto nodig heb neem ik aan dat ik tijdens de werkzaamheden geen gebruik kan maken van mijn garage. Nu is mijn verzoek of tijdens dit ongemak een officiële invalideparkeerplaats te creëren die dicht bij mijn huis is of op de Bachlaan. Ik ben in het bezit van een officiële Invalideparkeerkaart uitgegeven door de gemeente. Ik hoop een beetje dat de werkzaamheden hoofdzakelijk in de zomermaanden worden uitgevoerd. Als dit in de wintermaanden gebeurt en bij langdurige gladheid dat ik niet bij mijn auto kan komen om bijvoorbeeld naar de fysiotherapeute te gaan. Als u bovenstaande zaken graag in u plannen mee wilt nemen zou dat prettig zijn.	De Strawinskilaan is een smalle woonstraat. Door de aanwezigheid van bomen in de groenstrook is het niet mogelijk de weg te verbreden. Wel kan - zoals u aangeeft - de oprit worden verbreed. Hierdoor zal het na de herinrichting van de straat voor u gemakkelijker zijn om de inrit op of af te rijden. Tijdens de werkzaamheden in uw straat kunt u niet op de oprit parkeren. We zullen tijdens de uitvoering van de werkzaamheden enkele parkeerplaatsen voor minder validen beschikbaar houden, zodat u op korte afstand tot uw woning kunt parkeren. Het is nu niet duidelijk in welke periode aan de Strawinskistraat wordt gewerkt. Volgend jaar mei is de uitvoeringsplanning bekend. Deze planning wordt ook gecommuniceerd naar de bewoners en andere belanghebbenden. Conclusie: DO wordt aangepast en tijdens de uitvoering wordt rekening gehouden met parkeerplaatsen voor minder validen.
16	Wij hebben uw brief inzake het definitief ontwerp groot onderhoud Adegeest met veel interesse gelezen. Wij zijn blij met veel van de aanpassingen, zoals de fietsstrook bij het voetbalveld aan de Diepenbrocklaan, de verbrede toegang vanaf de Chopinlaan naar de Verdilaan, de snelheidsverminderende maatregelen en het vele groen. Wat ons betreft verdient dat zeker een compliment! Wel hebben wij nog een enkele opmerking bij het huidige ontwerp. Uit de tekening is ons een merkwaardige situatie opgevallen, waarvan we hopen dat deze verkeerd ingetekend is. Als dat niet het geval is, dan hopen wij dat jullie nog willen overwegen dit aan te passen. Het gaat om de kruising Beethovenlaan - Chopinlaan. Zoals we het nu zien op de tekening, is daar 1 oversteekplaats voor fietsers. Het is ons vanuit de tekeningen niet geheel duidelijk of de 'oude' fietspaden eenrichtingsverkeer blijven, zoals nu het geval is. Wij gaan daar echter wel vanuit. Aan de noordkant van de Beethovenlaan staat bij het fietspad 'aansluiten bestaande situatie'. Deze aansluiting komt op ons nogal merkwaardig over. Veel fietsers (bijvoorbeeld naar huis terugkerende scholieren van de Emmaus, de Fortgens en de Nutsbasisschool) komen vanaf de Bachlaan, rijden over de Beethovenlaan richting noordoost en steken ter hoogte van de Chopinlaan de Beethovenlaan over om in het noordelijke deel van Adegeest te komen. Als zij echter bij het fietspad oversteken, zoals dat nu getekend is, komen ze na het oversteken van de Beethovenlaan op de tekening veel links uit dan de Chopinlaan. Om dan toch de Chopinlaan in te rijden, zullen ze een stukje over het bestaande fietspad tegen het verkeer in moeten rijden (ervan uitgaande dat de bestaande situatie blijft zoals deze is: eenrichtingsverkeer). Daarnaast moeten ze dan ook nog extra oppassen op auto's die vanaf de Beethovenlaan de noordelijke Chopinlaan in willen rijden. In druk verkeer en/of regenachtig weer zal dit waarschijnlijk erg onoverzichtelijk en gevaarlijk worden. Is het dan niet veel slimmer om aan beide kanten een oversteekplaats te maken? In een eerdere versie van het ontwerp was dat in ieder geval voor voetgangers het geval. Voor fietsers is dit echter nog belangrijker, lijkt ons. Een andere mogelijkheid is om aan beide zijden de fietspaden aan de Beethovenlaan tweerichtingsverkeer te maken. Zo staat het echter niet in het ontwerp. Op het bijgevoegd deeloverzicht hebben we dat aantekeningen gemaakt om aan te geven waar wij deze potentieel gevaarlijke situatie precies zien. Wij hopen dat dit nog aangepast zou kunnen worden. Mocht u nog vragen hebben, dan zijn wij uiteraard bereid e.e.a. toe te lichten.	Bedankt voor uw reactie op de brief. De aansluiting van het fietspad van en naar de Chopinlaan staat niet op tekening. Dit wordt aangepast. De aansluiting op de Chopinlaan wordt op een veilige manier ingepast. Wel komt er in de nieuwe situatie maar één oversteekmogelijkheid voor voetgangers en fietsers. Dit om het aantal oversteekbewegingen en daarmee conflictpunten tussen voetgangers/fietsers en autoverkeer te verminderen. Conclusie: DO wordt aangepast.

Overzicht vragen en antwoorden ter inzage legging Definitief Ontwerp Integrale herinrichting Adegeest

Periode 20-11-2023 tot en met 03-12-2023

Nr.	Vragen en opmerkingen	Antwoord
17	Naar aanleiding van het definitieve ontwerp leest u hieronder mijn opmerkingen/verzoeken m.b.t. de Paganinidreef: •Er komt een hondenlosloopegebied aan de kopse kant de Paganinidreef. Mijn ervaring is dat er regelmatig honden loslopen in het groen achter mijn flatgebouw (zie afbeelding hieronder). Er zitten vaak katten in het groen, die worden opgejaagd door de honden. Dit leidt tot stress bij de katten en ik vrees voor het moment dat een hond een kat te pakken krijgt - Heel graag hoor ik over de mogelijkheid tot het plaatsen van (hekken met) borden langs het groen achter de lange zijde van de Paganinidreef dat dit grasveld verboden is voor honden. •Wat ik niet terugzie op de tekening, zijn verlaagde stoepen (een soort uitrit) met een kruis op de grond NP bij alle 'uitritten' vanuit de bergingen. Als ik nu met mijn fiets de berging uitrijd en ik wil van de stoep de straat op rijden, is er geen uitrit van stoep naar straat die het fietsen vergemakkelijkt. Bovendien staat het langs de stoepen vaak vol met auto's waardoor het soms lastig is om met mijn fiets van stoep op straat te komen. Ik zou het heel fijn vinden als er uitritten komen vóór alle bergingen bij de flatgebouwen en het liefst in combinatie met niet-parkerenvakken. Ik snap dat het vervelend is voor automobilisten omdat er dan wat minder parkeerplekken overblijven, maar in het kader van fietsvriendelijkheid zou ik het zeer op prijs stellen.	In Voorschoten is de regelgeving met betrekking tot loslopende honden als volgt geregeld. Honden mogen alleen loslopen op de door het college van B en W aangewezen honden losloopegebieden. Tussen de woningen langs de Paganinidreef mogen honden dus niet loslopen. En daarbij zijn speelplekken verbodsgebieden voor honden. Ter hoogte van de parkeerplaatsen wordt een schuine band (oploopband) aangebracht zodat auto's en ook fietsers gemakkelijk de rijbaan op kunnen rijden. Wanneer een parkeerplaats niet is bezet of wanneer auto's wat ruimer geparkeerd staan is hier ruimte om de bergingen te bereiken. Er komen daarom geen aparte inritten voor fietsers richting de bergingen. Conclusie: DO wordt niet aangepast.
18	Vanaf de eerste tekenen van dat er een plan in de maak was hebben buurtgenoten de gelegenheid gehad hun inbreng te geven en dat hebben zij gedaan. Er is echter te weinig rekening gehouden met de gerechtvaardigde wensen. Er zijn diverse bezwaren tegen het voorgenoemen plan. Het heeft er alles van dat Gemeente Voorschoten een probleem wil oplossen dat er in het geheel niet is. Volgens de website www.voorschoten.nl wordt er nu onderhoud van riolering en wegen moet worden uitgevoerd meteen gekeken naar 'een complete aanpak van het groen, de waterstructuren, de parkeergelegenheden en de veiligheid binnen de wijk. Deze is bijvoorbeeld momenteel nog niet 'Duurzaam veilig' (30 km weg) ingericht'. De verkeersbewegingen ter plaatse zijn echter rustig en de situatie nodigt niet uit tot hard rijden. Uit niets blijkt dat er onderzoek is gedaan naar de verkeers(on)veiligheid. Dus de vraag is wat de grondslag van het hele project is. Zelfs al zou er reden zijn om automobilisten tot minder hard rijden aan te sporen, dan zou kunnen worden volstaan met het inrichten van de wijk als een 30-km-zone. Daarvoor is het niet nodig wegen om te zetten in fietspaden en parkeerplaatsen op te heffen. Uitvoering van het voorgenomen plan ('Definitief Ontwerp') zou ertoe leiden dat een relatief groot aantal parkeerplaatsen (circa zeven) aan de voorzijde van de woningen (dat wil zeggen aan de Diepenbrocklaan tegenover het speelveld) verloren zullen gaan omdat op die plaats een fietspad is gepland. De Gemeente heeft niet duidelijk kunnen maken: •Waar men de auto's die normaal op die plaatsen staan in de toekomst zal moeten parkeren (behalve ver van de woning(en), wat voor mensen die slecht ter been zijn en ook overigens onwenselijk is) •Waar extra auto's (ervan uitgaande dat er steeds meer huishoudens met vaker meer dan één auto dan nu het geval is) zullen moeten parkeren. Deze vragen zijn door de Gemeente niet beantwoord, laat staan bevredigend. Kortom, er zijn parkeerproblemen en -overlast te verwachten, wat de situatie ter plaatse niet veiliger noch overzichtelijker maakt. In het bijzonder de vrees dat het gevolg van het plan is dat de oprit zal worden vol geparkeerd waardoor auto's van die woningen dan wel gasten niet meer goed kunnen parkeren noch zijn woning, pad en garage kunnen bereiken. De concrete grief is dat er niet meer zal kunnen worden geparkeerd aan de Diepenbrocklaan tegenover het speelveld, omdat daar dan een fietspad zou lopen. De conclusie is dan ook dat: •De Gemeente onzorgvuldig te werk is gegaan door onvoldoende rekening te houden met de belangen van de bewoners •De Gemeente bij ongewijzigde doorzetting van het plan (bovendien) inbreuk maakt op het woongenot •Bij ongewijzigde doorzetting van het plan de waarde van de woning(en) ter plaatse achteruit zal gaan •Daarom het plan ((concept-)Definitief Ontwerp) voor zover het gaat om de bovengenoemde wijziging van straat in fietspad dient te worden teruggedraaid.. Het verzoek is daarom het plan in te trekken dan wel zodanig aan te passen dat er geen parkeerplaatsen verloren gaan. Vertrouw erop dat de Gemeente dit verzoek zal honoreren. Bewoners behouden zich alle rechten voor om in verdere stadia van de besluitvorming rond het plan (bestek, Definitief Ontwerp, aanvraag omgevingsvergunning, enz.) bezwaar aan te tekenen en beroep in te stellen en bovendien om schadevergoeding van de Gemeente te vorderen wegens door de Gemeente in de hand gewerkte overlast en waardevermindering van zijn woning.	In het Masterplan Adegeest staan de argumenten vermeld van het aanbrengen van een knip op de Chopinlaan zodat enkel fietsers en voetgangers kunnen doorsteken. Het voornaamste argument is dat de knip de groenstructuren aan weerszijden van de huidige rijbaan met elkaar verbindt. Hierdoor kunnen voetgangers vrij wandelen en kinderen spelen zonder dat ze een rijbaan voor gemotoriseerd verkeer moeten oversteken. Dit verhoogt uiteraard de verkeersveiligheid ter plaatse en is in lijn met het STOMP-ontwerpprincipe. Bij de nieuwe inrichting met de de knip in de Chopinlaan komen de parkeerplaatsen ter hoogte van de knip te vervallen. U verwacht dat hierdoor parkeerproblemen ontstaan. In 2022 is onderzoek gedaan naar de parkeerdruk in heel Voorschoten. Uit dit onderzoek blijkt dat in de straten Frans Lisztlaan, Händellaan en Chopinlaan de parkeerdruk gemiddeld tussen de 60 en 80% is. Dit houdt in dat deze straten ruimschoots voorzien in het compenseren van de parkeerplaatsen die door de aanleg van de knip komen te vervallen. In de nieuwe situatie ontstaat er door deze wijziging in de Chopinlaan geen parkeerprobleem. Conclusie: DO wordt niet aangepast.
19	De reden dat ik u benader is dat wij, woonachtig aan Diepenbrocklaan, ons grote zorgen maken over het ontwerp van de herinrichting van de wijk Adegeest. We begrijpen dat er noodzakelijk onderhoud moet worden gepleegd, maar in het conceptplan staat een aantal maatregelen geschetst waar wij ons niet in kunnen vinden. Allereerst zijn wij tegen de afsluiting voor autoverkeer van de Chopinlaan. Deze afsluiting gaat naar ons idee onvermijdelijk zorgen voor andere verkeersstromen die voor overlast gaan zorgen. Automobilisten zullen sluiproutes gaan nemen, met name rondom het speelveld Lisztlaan/Diepenbrocklaan, wat tot onveilige situaties zal leiden. Mocht de afsluiting van de Chopinlaan toch gerealiseerd worden, menen wij dat het instellen van éénrichtingsverkeer langs het speelveld de verkeerssituatie veiliger zou maken.	Door de knip in de Chopinlaan neemt een bepaalde groep automobilisten een andere route. De straten die dan worden aangedaan zijn, net zoals alle andere straten in Adegeest, erttoegangswegen en dus van gelijke orde. Als we de verschillende te nemen routes in de wijk (na invoering knip) uitschrijven in meters komen we uit op het onderstaande. Route: van Mozartlaan (thv Gounoudplantsoen) tot kruispunt Johan Wagenaarlaan – Tsjaikovskilaan – Chopinlaan: 1. Via de Mozartlaan en Tsjaikovskilaan = 450m 2. Via Van Beethovenlaan, Chopinlaan, Franz Lisztlaan en Diepenbrocklaan = 710m 3. Via Van Beethovenlaan, Chopinlaan, Händellaan, Brucknerlaan, Bizetlaan = 850m Route: van Bachlaan (thv Grieglaan) tot kruispunt Johan Wagenaarlaan – Tsjaikovskilaan – Chopinlaan: 1. via de Bachlaan en de Richard Wagnerlaan = 840m 2. via Van Beethovenlaan, Chopinlaan, Franz Lisztlaan en Diepenbrocklaan = 880m 3. via Van Beethovenlaan, Chopinlaan, Brucknerlaan en de Bizetlaan = 1000m Door puur naar de afstanden te kijken, is de verwachting dat men niet de wijk betreedt via de Chopinlaan om daar een bochtige route – via de Franz Lisztlaan, de Händellaan en de Diepenbrocklaan - te volgen, maar juist via de Mozartlaan en de Bachlaan. Om deze reden is het ook niet nodig éénrichtingverkeer in te stellen op de Franz Lisztlaan en de Diepenbrocklaan. Conclusie: DO wordt niet aangepast.

Overzicht vragen en antwoorden ter inzage legging Definitief Ontwerp Integrale herinrichting Adegeest
 Periode 20-11-2023 tot en met 03-12-2023

Nr.	Vragen en opmerkingen	Antwoord
20	Zoals genoemd in mijn schrijven d.d. 07-11-2023 zou ik nog terugkomen op jouw hernieuwde voorstel van 07-11-23 13.21 uur. Gezien de wens (eis) van de afdeling verkeer voor een autovrij fietspad, is onderstaande schets van alle tot op heden gepasseerde varianten de meest acceptabele oplossing. Wel maken wij ons als bewoners van de Händellaaan (61-59-57) nog steeds ernstige zorgen over het verdwijnen van de eerder door mij genoemde 7 parkeerplaatsen. Door verjonging van de wijk (2 werkende ouders met auto), langer thuiswonende kinderen (woningnood), zal het verdwijnen van 7 parkeerplaatsen onherroepelijk tot parkeeroverlast leiden. Geparkeerde auto's van bewoners Chopinlaan op de opritten voor Händellaaan 59-57 leidt nu reeds tot geblokte opritten en een ongewenste overvolle parkeerplaats voor Handellaaan 61-59-57. Graag vernemen wij wat de werkgroep Adegeest voor ons kan betekenen om het huidige aantal parkeerplaatsen te behouden.  In bovenstaande schets benoem ik bijvoorbeeld de volgende optie (rode markering) De huidige parkeerstrook t.h.v. Handellaaan 57- 33 aanpassen van parkeerstrook naar schuin geplaatste parkeervakken, parkeren in het groen. Parkeervakken bieden de volgende voordelen: • Optimaal gebruik van de gecreëerde parkeerruimte (meer auto 's schuin in vakken dan achter elkaar). • Een ruimteverlies door ongunstig geparkeerde voertuigen (vak aanduiding). • Een fileparkeren (niet iedereen beheerst het fileparkeren) minder kans op schades. • Minder doorstroming van het verkeer. Wanneer bovenstaande parkeervakken worden aangelegd als zijnde parkeren in het groen met opengewerkte verharding (gras) wordt er geen afbreuk gedaan aan het aanwezige groen. Daarnaast staan wij open voor overige voorstellen van de werkgroep Adegeest. In afwachting van je reactie, en tot nader overleg en toelichting bereid.	Fijn dat een acceptabele oplossing is ontstaan voor de opritten naar de garages. Dit is ook zo verwerkt in het DO. Bij de nieuwe inrichting met de de knip in de Chopinlaan komen de parkeerplaatsen ter hoogte van de knip te vervallen. Het voorstel is om deze parkeerplaatsen te compenseren ter hoogte van de Händellaaan huisnummers 33 - 57, door het langsparkeren te wijzigen in haaks parkeren. Dit voorstel is onderzocht. Door de aanwezigheid van bomen langs de Händellaaan is het op verschillende locaties niet mogelijk haakse parkeervakken aan te leggen. Hierdoor levert het wijzigen van langsparkeren in haaksparkeren maar 1 tot maximaal 2 extra parkeerplaatsen op. Deze wijziging vraagt een forse investering en levert weinig compensatie van parkeerplaatsen op. Deze wijziging wordt daarom niet verwerkt in het definitief ontwerp. In 2022 is onderzoek gedaan naar de parkeerdruk in heel Voorschoten. Uit dit onderzoek blijkt dat in de straten Frans Lisztlaan, Händellaaan en Chopinlaan de parkeerdruk gemiddeld tussen de 60 en 80% is. Dit houdt in dat deze straten ruimschoots voorzien in het compenseren van deze parkeerplaatsen. Het aanleggen van extra parkeerplaatsen is daarom niet nodig. Conclusie: DO wordt niet aangepast.
21	brief 7.21 Reactie op uw brief 20 november 2023 - Groot onderhoud wijk Adegeest Naar aanleiding van de informatiebrief verspreid op 20 november 2023, willen wij graag de volgende reactie geven op het huidige ontwerp dat online in te zien is. 1. Zorgen en bezwaar tegen verhoogd parkeren t.a.v. de gehele Gustav Mahlerlaan en Debussylaan; 2. Ongelijke behandeling binnen delen van de wijk Adegeest; 3. Zorgen en bezwaar tegen verkeersplateau Debussylaan kruising G. Mahlerlaan; 4. Zorgen en bezwaar tegen te gebruiken materialen en kleuren die detoneren met de onder Amsterdamse school architectuur; 5. Bezwaar tegen verkeersdrempel t.h.v. Gustav Mahlerlaan 36 (vijverzijde); 6. Bezwaar t.a.v. onnodige financiële uitgaven aan, ons inziens onnodige en niet zinvolle veranderingen, die in druiven tegen het coalitieakkoord; 7. Ontbreken van vuilcontainer verzamelaars Gustav Mahlerlaan (tegenover nr. 20).	antwoord zie brief 7.21 Onderstaand een korte reactie per onderwerp. Voor de volledige reactie zie antwoord brief 7.21. 1. Voor de integrale herinrichting van de wijk Adegeest is één van de kaders dat de inrichting conform 'Duurzaam Veilig' plaatsvindt. Dit houdt onder andere in dat verhoogd parkeren op hetzelfde niveau plaatsvindt als het trottoir. 2. Met de herinrichting van de wijk Adegeest worden de erftoegangswegen ingericht als een 30km-weg conform 'Duurzaam Veilig'. Alle erftoegangswegen – waaronder de Gustav Mahlerlaan en de Debussylaan - worden fysiek als 30km-weg ingericht met een éénduidige en herkenbare inrichting. 3. Alle kruispunten – en in dit geval ook het T-kruispunt op de kruising Debussylaan / Gustav Mahlerlaan – worden 'Duurzaam Veilig' ingericht. Dit houdt in dat kruispunten in de gehele wijk Adegeest worden voorzien van (verhoogde) kruispuntplateau's. 4. De openbare ruimte in de wijk Adegeest is in de jaren '60 en '70 als een eenheid aangelegd en niet specifiek afgestemd op aanwezige bouwkundige architectuur. Ook in de nieuwe situatie wordt een eenheid aan kleur en materiaalgebruik toegepast. In de woonstraten de Debussylaan en de Gustav Mahlerlaan wordt niet afgeweken van deze inrichting. 5. De realisatie van verkeersdrempels is onderdeel van de weginrichting van een 30km-weg conform 'Duurzaam Veilig'. In de Gustav Mahlerlaan wordt niet afgeweken van deze 30km inrichting. 6. Omdat de openbare ruimte grotendeels opnieuw wordt ingericht biedt dit ook kansen om beleidsmaatregelen – zoals onder andere 30-km inrichting en klimaatadaptatie – mee te nemen. Deze financiële uitgaven zijn zeker zinvol. 7. De aanbiedplaats voor vuilcontainers in de Gustav Mahlerlaan (tegenover nr. 20) wordt opgenomen in het definitieve ontwerp. Conclusie: DO wordt aangepast op basis van punt 7: aanbiedplaats vuilcontainers.
22	brief 7.22 Bezwaar knip Chopinlaan Een van de plannen in het Masterplan Adegeest is het aanbrengen van een 'knip' in de Chopinlaan. Er zijn echter zorgen bij veel bewoners over de gevolgen wanneer deze knip een feit is. Het afsluiten ervan voor doorgaand autoverkeer zal verkeersstromen door de wijk doen veranderen. Autoverkeer, zowel bewonersverkeer als bezorgdiensten, zal alternatieve routes zoeken, met nadelige gevolgen voor bewoners. Ik doe een dringend beroep op u om het plan van deze knip ofwel uit het Masterplan te halen, ofwel volledig te herzien, waarbij veel meer aandacht uitgaat naar het voorkomen van sluiproutes. Hopen dat het verkeer zal omrijden om wat drempels te vermijden is 'wishful thinking'. Het risico hierop moet significant omlaag om bewoners te beschermen tegen sluipverkeer.	antwoord zie brief 7.22 Onderstaand een korte reactie. Voor de volledige reactie zie antwoord brief 7.22. In het Masterplan Adegeest staan de argumenten vermeld van het aanbrengen van een knip op de Chopinlaan, zodat enkel fietsers en voetgangers kunnen doorsteken. Het voornaamste argument is dat de knip de groenstructuren aan weerszijden van de huidige rijbaan met elkaar verbindt. Hierdoor kunnen voetgangers vrij wandelen en kinderen spelen zonder dat ze een rijbaan voor gemotoriseerd verkeer moeten oversteken. Dit verhoogt uiteraard de verkeersveiligheid ter plaatse en is in lijn met het STOMP-ontwerpprincipe. Na de herinrichting van de wijk is ieder kruispunt voorzien van een kruispuntplateau en op ieder kort wegvak ligt een drempel. Iedere route kent dus snelheidsremmende maatregelen. Door puur naar de afstanden te kijken, is de verwachting dat men niet de wijk betreedt via de Chopinlaan om daar een bochtige route te volgen, maar juist via de Mozartlaan en de Bachlaan. Conclusie: DO wordt niet aangepast.

Overzicht vragen en antwoorden ter inzage legging Definitief Ontwerp Integrale herinrichting Adegeest

Periode 20-11-2023 tot en met 03-12-2023

Nr.	Vragen en opmerkingen	Antwoord
23	brief 7.23 Herinrichting Adegeest Door het afsluiten wordt het drukker in de Franz Lisztlaan, de Handellaan en de Diepenbrocklaan want vanuit westelijke richting naar het oosten via de Chopinlaan en v.v. kan niet meer: men moet dan omrijden. Daarnaast is een doorgaand fietspad over een grasveld ook niet bevorderlijk voor de veiligheid. Kortom: een slecht idee voor veiligheid en milieu. Jammer dat het lijkt dat dergelijke standpunten, van een kleine groep, mogelijk wordt overgenomen ten koste van het algemeen belang.	antwoord zie brief 7.23 Onderstaand een korte reactie. Voor de volledige reactie zie antwoord brief 7.23. In het Masterplan Adegeest staan de argumenten vermeld van het aanbrengen van een knip op de Chopinlaan, zodat enkel fietsers en voetgangers kunnen doorsteken. Het voornaamste argument is dat de knip de groenstructuren aan weerszijden van de huidige rijbaan met elkaar verbindt. Hierdoor kunnen voetgangers vrij wandelen en kinderen spelen zonder dat ze een rijbaan voor gemotoriseerd verkeer moeten oversteken. Dit verhoogt uiteraard de verkeersveiligheid ter plaatse en is in lijn met het STOMP-ontwerpprincipe. Na de herinrichting van de wijk is ieder kruispunt voorzien van een kruispuntplateau en op ieder kort wegvak ligt een drempel. Iedere route kent dus snelheidsremmende maatregelen. Door puur naar de afstanden te kijken, is de verwachting dat men niet de wijk betreedt via de Chopinlaan om daar een bochtige route te volgen, maar juist via de Mozartlaan en de Bachlaan. Conclusie: DO wordt niet aangepast.
24	brief 7.24 Bezwaar knip Berliozaan In het Masterplan ontbreekt het aan enige argumentatie die het belang of noodzaak van deze knip onderbouwt. De kruising Berliozaan/Richard Wagnerlaan is overzichtelijk en er is geen onveilige situatie. Mogelijk wil men het gebruik van de fiets stimuleren. Het staat echter op geen enkele manier in verhouding tot de nadelige gevolgen van de verkeersoverlast die hierdoor ontstaat. Namens een groep bewoners maak ik bezwaar tegen het realiseren van een knip op de locatie Berliozaan/Richard Wagnerlaan. Van de bewoners op de Bizetlaan steunt 94% het bezwaar hiertegen. Ik verzoek u om de knip uit het Masterplan te halen en de aansluiting Berliozaan/Richard Wagnerlaan te behouden.	antwoord zie brief 7.24 Onderstaand een korte reactie. Voor de volledige reactie zie antwoord brief 7.24. De knip Berliozaan wordt in het Masterplan Adegeest minder uitvoerig beschreven. Maar ook hiervoor geldt het argument dat de knip twee groenstructuren verbindt. Hierdoor kunnen voetgangers vrij wandelen en kunnen kinderen spelen zonder dat zij een rijbaan voor gemotoriseerd verkeer moeten oversteken. Dit is in lijn met het STOMP-ontwerpprincipe en komt de verkeersveiligheid ten goede. Door het toevoegen van de knip is wel de verwachting dat de hoeveelheid verkeer in bijvoorbeeld de Berliozaan iets toeneemt. Een automobilist met als bestemming een laag huisnummer aan de Bizetlaan, kan niet meer via de Richard Wagnerlaan aanrijden. De toename zal echter gering zijn, en de capaciteit van de rijbaan kan dit ruimschoots aan. Conclusie: DO wordt niet aangepast.
25	brief 7.25 Reactie V97 herinrichting Weddeloep In en aansluitend het verkeerskundig overleg van woensdag 1 november is aangegeven dat V97 zich niet kan vinden in het voorliggende concept DO van gemeente/Sweco. Dit geldt met name voor het deel van de Weddeloep tussen Hockey en Richard Wagnerlaan. Er is minder ruimte voor de fiets; de bromfiets moet in 1 richting een eind omrijden (niet te handhaven); de auto krijgt een eigen rijloper (strijdig met de wens 'meer ruimte voor de fiets; auto ondergeschikt aan langzaam verkeer'); ten aanzien van parkeren is ook een en ander opgemerkt. Het tegenvoorstel van een herinrichting tot een 'Stadsvriendelijke Fietsstraat' werd min of meer voor kennisgeving aangenomen. De gemeente staat nu eenmaal achter de haar ingebrachte oplossing met een vrij liggend 2 richtingen fietspad en is niet gevoelig voor verkeerskundig commentaar daarop.	antwoord zie brief 7.25 Onderstaand een korte reactie. Voor de volledige reactie zie antwoord brief 7.25. De verkeersintensiteit is niet maatgevend geweest voor het toepassen van een vrijliggend fietspad. Door de fietsenstroom te scheiden van het autoverkeer wordt het comfortabeler en veiliger voor fietsers van en naar het Sportpark. Met name omdat conflicten tussen in- en uitparkerende voertuigen en de veelal jonge (en onervaren) fietsers niet meer mogelijk zijn. Door een veilige fietsverbinding te realiseren heeft de gemeente de verwachting dat in de toekomst meer mensen de fiets zullen gebruiken naar het Sportpark. Tevens heft dit fietspad een ontbrekende schakel op als verbinding tussen het fietspad langs de Van Beethovenlaan en de Velostrada. Op het zuidelijk deel is een vrijliggend fietspad meer gewenst dan op het noordelijk deel, vanwege bovengenoemde redenen. Echter het halverwege beëindigen van het fietspad leidt ertoe dat het fietsverkeer moet wisselen tussen fietspad en rijbaan (en andersom). Dit verhoogd niet alleen de kans op conflicten met het autoverkeer, maar is ook niet logisch omdat er in het DO een veilige vrijliggende fietsverbinding wordt gerealiseerd tussen de Van Beethovenlaan en het Gershwintpad. Door het vrijliggende fietspad alleen op het zuidelijke deel aan te leggen bestaat tevens de kans dat fietsers die in zuidelijke richting vanaf V97 fietsen na de keerlus op de rijbaan blijven rijden in plaats van het vrijliggende fietspad te kiezen. De uitspraak dat er meer ruimte voor de fiets ontstaat in een fiets/stadsstraat trekt de gemeente in twijfel. In het huidige DO hebben de fietsers een breed fietspad tot hun beschikking en hoeven zij de ruimte niet te delen met autoverkeer en bromfietsverkeer. Conclusie: Fietspad wordt niet aangepast. Enkele verbeterpunten worden wel aangepast in het DO.
26	brief 7.26 Reactie Concept Definitief Ontwerp Groot Onderhoud Adegeest Reactie op concept Definitief Ontwerp Groot Onderhoud Adegeest - Algemene punten 1. Daar waar verhoogd parkeren moet, maak daar parkeerstroken zo lang mogelijk. 2. Verbreden rijbaan ten koste van groen. 3. Gaat dit dan echt nog wel het gewenste afrem effect hebben als de plateaus flauwe aanrij hellingshoek krijgen? 4. Plateaus alleen op kruisingen toevoegen waar echt nodig, andere weg laten. 5. Uitritten aan te laten sluiten bij de uitstraling van de (bestaande) straatsteen of stoep. 6. Er worden enkele verkeersdrempels toegevoegd in de straten. Zoals ook in punt 4 aangehaald, zijn deze ECHT noodzakelijk. 7. Bochten minder krap maken en radius flauwer maken in alle bochten, waar mogelijk. 8. In het plan wordt veel gesproken over klimaatadaptatie en klimaatbestendigheid. Zou het dan niet logisch zijn om op bepaalde hoeken lage groenperken te realiseren. 9. Met alle gele verhogingen blijven er straat heel veel straatstenen over. Advies is om verkeersplateaus enkel toe te passen waar echt nodig. - Toespitst op woningblok Debussylaan, Gustav Mahlerlaan 1. Graag de (bestaande) rode straatstenen toepassen en geen verhoging. 2. Voorkeur zou zijn om hetzij de rode (bestaande) straatsteen toe te passen en aan te sluiten op de weg, of de stoeptegels door te trekken. Zodat er een rustig beeld blijft. 3. Graag deze aansluiten op de daadwerkelijke uitrit van de woning en de parkeerstrook zo lang mogelijk in te tekenen. 4. Wij adviseren om hier de rijbaan te verbreden in het ontwerp. 5. Adviseren om deze boom te vervangen en in het midden van het groen vak te plaatsen. 6. Wij raden aan om dit randje tevens langs het groen door te trekken.	antwoord zie brief 7.26 Onderstaand een korte reactie per punt. Voor de volledige reactie zie antwoord brief 7.26. - Algemene punten 1. Wordt waar mogelijk aangepast in DO. 2. Wordt aangepast in DO. 3. Ja, de plateaus creëren het gewenste afremeffect. 4. Plateaus worden op alle kruispunten toegepast. 5. Alle uitritten krijgen dezelfde uniforme uitstraling. 6. Plateaus worden op alle kruispunten toegepast. 7. Alle bochten in het ontwerp zijn vormgegeven middels een rijcurvesimulatie conform de CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) richtlijnen. 8. Met de herinrichting van de wijk rekening gehouden worden met de bereikbaarheid van bijvoorbeeld een brandweerauto of een trekker met oplegger. Deze voertuigen hebben een grotere draaicirkel en rijden in bochten over de hoek van het trottoir. Als hier groenperken komen, dan rijden de grotere voertuigen na de herinrichting door deze groenperken. Dit is de reden dat deze hoeken 'stenig' zijn ingericht. 9. Plateaus worden op alle kruispunten toegepast. - Toespitst op woningblok Debussylaan, Gustav Mahlerlaan 1. Plateaus worden op alle kruispunten toegepast en uniform ingericht 2. Alle uitritten, parkeerstroken en plateaus krijgen dezelfde uniforme uitstraling. 3. Wordt aangepast in DO. 4. Wordt aangepast in DO. 5. De nieuwe boom komt na vervanging in het midden van het groenvak te staan. 6. Wordt aangepast in DO.

Overzicht vragen en antwoorden ter inzage legging Definitief Ontwerp Integrale herinrichting Adegeest

Periode 20-11-2023 tot en met 03-12-2023

Nr.	Vragen en opmerkingen	Antwoord
	7. De uitritten houden zoals nu huidige situatie met (bestaande) rode straatstenen. 8. De parkeerstroken kunnen iets langer worden ingericht om meer flexibiliteit te geven. 9. In de Gustav Mahlerlaan is een verkeersdrempel toegevoegd. Advies is om deze te laten vervallen. 10. Glooiing in het veld aan de Bartoklaan en Debussylaan verkleinen. 11. Groot deel van het veld "ongemaaid". Wij zijn voorstander van 1 of 2 speelse stroken. 12. Het pad behouden zoals nu de situatie is, is gewenst. - Buiten ons eigen woningblok 1. Bij het Wedde worden zonder onderbouwing van parkeertellingen en overlast enorm veel extra parkeerplaatsen gerealiseerd. 2. Waarom zijn er naast de mega grote parkeerplaats bij de sportvelden+zwembad NOG meer plekken nodig? 3. De aanduiding van het laadpunt wat oorspronkelijk getekend was aan de RW thv nr 45 staat nog steeds op tekening. Dit lijkt een fout. 4. Advies is om de kruisingen hier duidelijk te maken en het fietspad dus langer te maken. 5. Advies is om overall het recht te laten lopen en deze parkeeroverlooppkken zo effectief te laten zijn. 6. Het gekozen ontwerp is een downgrade ten opzichte van de huidige speelplek! 7. Voor de Fortgensschool is het op dit moment autoluw. Dat is veel beter, omdat er ook baby's gebracht moeten kunnen worden naar de opvang die naast de school zit! 8. Tevens is er op de Beethovenlaan vaak gevraagd om boven verlichting boven de zebra paden. Deze staat niet specifiek aangegeven. Wordt dit nog toegevoegd?	7. Alle uitritten krijgen dezelfde uniforme uitstraling. 8. Wordt waar mogelijk aangepast in DO. 9. Wordt niet aangepast in DO. 10. De glooiing is n.a.v. het Masterplan en het Voorlopig ontwerp reeds twee maal kleiner gemaakt. 11. Alleen rond de glooiing zal het gras worden onderhouden als bloemrijk gras. 12. Het pad is al eerder op verzoek van bewoners aangepast. DO wordt niet aangepast. - Buiten ons eigen woningblok 1. Deze uitbreiding vindt plaats om op piekmomenten op het sportpark (met name de zaterdag) voldoende parkeergelegenheid te bieden aan bezoekers van het sportpark. Hiermee wordt grotendeels voorkomen dat bezoekers van het sportpark hun auto's in de wijk parkeren. 2. Zie antwoord 1. 3. Wordt aangepast in DO. 4. De kruisingen met fietspaden en kruispuntplateaus zijn verkeerskundig juist volgens de CROW richtlijnen ontworpen. 5. De inrichting van de beide opritten is in overeenstemming met de bewoners vormgegeven. 6. Dit ontwerp is door middel van een apart participatietraject tot stand gekomen. Er is dus draagvlak voor deze nieuw inrichting. 7. De herinrichting van het terrein is uitvoerig besproken met de Fortgensschool en Norlandia. 8. De voetgangersoversteekplaatsen ter hoogte van het kruispunt Beethovenlaan / Chopinlaan zijn goed verlicht. Er komen geen lichtbakken boven de oversteekplaatsen. Conclusie: DO wordt op verschillende punten aangepast.
27	Met grote zorgen hebben wij het concept definitief ontwerp Adegeest ingezien voor de Händellaaan 1 t/m 57 . Hierin werd duidelijk dat parkeervakken worden gerealiseerd aan de noordwestzijde ten koste van het trottoir en groen. 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 Händellaaan 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. Dit is op bijeenkomsten ook aangegeven toen deze optie besproken werd. Dit geeft ons grote zorgen over de verkeersveiligheid op de Händellaaan. 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 aangetoond 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 (40% meer dan 10km) als de wegindeling dit toelaat. Een 30km /uur zone op een brede re weg is ook niet geloofwaardig voor de bestuurder wat het hardrijden aantoonbaar bevordert. De huidige wegindeling 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 beperkt. Wij zien nergens in de plannen andere snelheidsbeperkende maatregelen zoals de wegversmalling en 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 parkeerflexibiliteit 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.	In het DO is voor de Händellaaan een wegbreedte opgenomen van 4.80 meter breed en een parkeerstrook van 2.10 meter breed. Dit is afwijkend van de huidige situatie. Hierdoor wordt het trottoir en enkele plantsoenen smaller. U geeft namens diverse bewoners van de Händellaaan aan hier bezwaar tegen te hebben en verzoekt de gemeente de rijbaan te versmallen en het parkeren op de rijbaan te behouden. De situatie met betrekking tot de wegbreedte en het parkeren op de Händellaaan wordt aangepast op de uitvoeringstekening. De rijbaan wordt versmald en het parkeren vindt grenzend (verhoogd) aan de rijbaan plaats, waarmee het trottoir en de plantsoenen worden verbreed. Conclusie: Wordt aangepast op uitvoeringstekening.