Gemeente Voorschoten

Vragen, reacties en antwoorden naar aanleiding van de informatieavond Groot onderhoud omgeving winkelcentrum Hofland op 22 april 2024

Tijdens de bewonersavond op 22 april en in de periode van 22 april tot en met 15 mei zijn verschillende vragen gesteld en reacties gegeven op het concept voorlopig ontwerp Groot onderhoud omgeving winkelcentrum Hofland. Onderstaand een overzicht van alle gestelde en ingediende vragen en reacties. Alle vragen en reacties zijn voorzien van een antwoord. Op basis van deze informatie zijn aanpassingen gedaan n het ontwerp. Dit heeft geleid tot een nieuw, voorlopig ontwerp. Ook worden verschillende punten meegenomen in de uitwerking naar definitief ontwerp. Deze ontwerpopgave volgt na de behandeling van het voorlopig ontwerp in de raad.

1. **Wat is de uitkomst van het onderzoek naar parkeergelegenheid en parkeeraantallen?**

   Het onderzoek naar parkeergelegenheid rond het winkelcentrum is afgerond en staat op de webpagina https://www.voorschoten.nl/hofland.

2. **Verdwijnt het trapveldje?**

   Een gedeelte van de groenstrook wordt ingericht als parkeerterrein. Hierdoor wordt de groenstrook – waar wordt gevoetbald – kleiner.

3. **Drempels en wegversmallingen. Hoe wordt dit aangegeven in het ontwerp? Waarom drempels en geen versmallingen?**

   In de nieuwe inrichting worden drempels en plateaus opgenomen als verkeersremmende maatregel. Wegversmallingen in een woonstraat hebben geen verkeersremmend effect, omdat de verkeersintensiteit in deze buurt te laag ligt. Daarom komen er geen versmallingen in de wijk.

4. **Bij de wandelroute door de wijk worden drempels gemist. Bijvoorbeeld op de Baron van Ghentlaan.**

   De Baron van Ghentlaan wordt voorzien van drempels.

5. **Wordt er met drempels rekening gehouden met huisverzakkingen of trillingen? Misschien wegversmallingen?**

   De aan te leggen drempels zijn zogenaamde sinus-drempels. Door deze speciale vorm gaan voertuigen – bij het aanhouden van de juiste snelheid – in een vloeiende beweging over de drempels. Dit veroorzaakt nagenoeg geen extra trillingen of verzakkingen.

6. **Geen eenrichtingsverkeer? Bewust voor gekozen?**

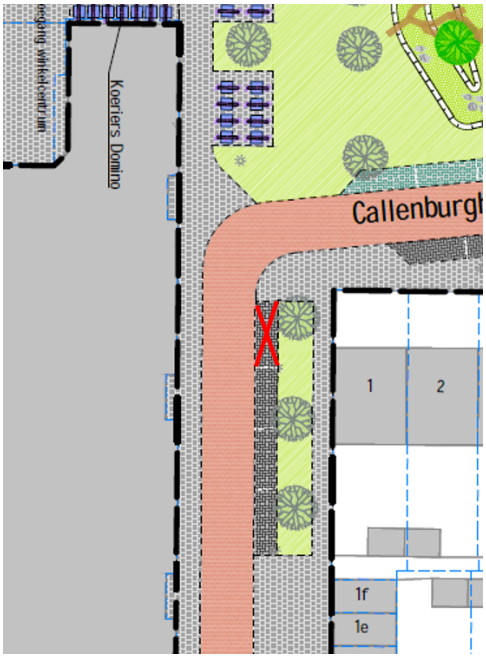
   Binnen de verkeersstromen in de wijk doen zich geen problemen voor. Er is dus geen aanleiding voor het instellen van eenrichtingsverkeer.

7. **Is er iets bedacht voor laden en lossen bij de dierenwinkel? En busjes van de post? Soms een onoverzichtelijke situatie? Op de hoek Aert van Neslaan en Baron van Ghentlaan wordt wildgeparkeerd.**

Voor het laden en lossen bij de winkels, waaronder de dierenwinkel, wordt een laad- en losplaats ingericht. Deze laad- en losplaats wordt voorzien van een onderbord met een tijdslot, zodat de parkeerplaats buiten deze tijden beschikbaar is voor regulier parkeren. De hoek Aert van Neslaan en Baron van Ghentlaan wordt opnieuw ingericht waarmee wildparkeren wordt voorkomen.

8. Wandelroutes: er mist een oversteek op de hoek van het Callenburghplantsoen richting het winkelcentrum.

Binnen een 30km/uur-gebied worden geen oversteekplaatsen ingericht. Daarbij worden snelheidsremmende maatregelen, zoals een plateau, toegepast op kruispunten en niet in bochten. Een bocht heeft van zichzelf een verkeersremmende werking. Om ervoor te zorgen dat de overstekende voetganger goed zicht heeft op het aankomende verkeer stellen we voor om de meest noordelijke parkeerplaats te laten vervallen.



9. Twee vrachtwagens komen tegelijk. Dat is wel een probleem. Komt er een 'wachtplek' voor de vrachtauto van de Jumbo?

Ja, er wordt een 'wachtplek' ingericht voor een vrachtauto. De beoogde locatie is langs de Admiraal de Ruytersingel.

10. Moet er iets aan de verkeerssituatie veranderd worden aan de Admiraal de Ruytersingel? Iets met de stoplichten? Waar wordt de middenberm door de vrachtwagen overgestoken?

Bij aanpassing van de routing voor het bevoorraden van de Jumbo wordt alleen tussen de verkeerslichten en de laad- en loslocatie een doorsteek in de middenberm gerealiseerd. De verkeerssituatie blijft verder gelijk. Het plaatsen van verkeerslichten is niet nodig, omdat het doorgaande verkeer voorrang heeft op de overstekende vrachtauto.

11. Wordt het oversteken van de vrachtwagen een beetje beveiligd?

Deze gewijzigde bevoorradingsroute is veiliger dan de huidige situatie, omdat de vrachtauto in de nieuwe situatie niet meer achteruit hoeft te rijden en ten alle tijden zicht heeft op het verkeer.

12. Klopt het dat op de Baron van Ghentlaan meer verkeer komt?

De nieuwe inrichting heeft geen effect op de verkeersintensiteit op de Baron van Ghentlaan.

13. Laden en lossen van de Domino's kan een probleem worden. Die rijden dan achteruit erin?

De vrachtauto's voor de bevoorrading van Domino's rijden in de huidige situatie achteruit. Dit is niet ideaal. In de verdere uitwerking van het ontwerp proberen we hiervoor een veilige oplossing te zoeken.

14. Komt de riolering op tekening te staan? En wat wordt er aan de riolering gedaan?

Ja, de riolering komt op tekening te staan. Het gemengde rioolstelsel (afvoer van vuil en schoon water) wordt in de nieuwe situatie gescheiden met een hemelwaterafvoer en een afvoer van vuilwater.

15. Er zijn nu verzakkingen, zeker in de tuinen. Let daar ook goed op. Wordt tijdens de werkzaamheden aan de riolering het grondwaterpeil verlaagd?

De werkzaamheden aan de riolering leiden niet tot verzakkingen in de tuinen. Tijdens de werkzaamheden wordt het grondwaterpeil niet verlaagd.

16. De brandgangen tussen de huizen in zijn niet aangesloten op de riolering. Gaan jullie dat nog doen? Het overstroomt wanneer het hard regent. Wat moeten we doen om te zorgen dat het gebeurt?

De brandgangen (poorten) zijn privaat eigendom. De gemeente brengt hier geen hemelwaterafvoer aan. De eigenaren moet hier zelf voor zorgen.

17. Kan er contact opgenomen worden met de vastgoedeigenaar om te kijken naar een afvoer in de brandgangen?

De vastgoedeigenaar wordt geïnformeerd en betrokken bij dit project. Het is aan de vastgoedeigenaar om de hemelwaterafvoer wel of niet aan te brengen.

18. Waarom wordt de richting niet omgedraaid voor het laden van de vrachtwagen van de Jumbo? Dan hoef je alleen maar het fietspad over.

Wanneer de richting voor het laden van de vrachtauto wordt gedraaid moet het trafohuisje worden verplaatst, de boom worden verwijderd en de gehele luifel van het winkelcentrum worden ingekort. Dit zijn zeer kostbare maatregelen. Om deze reden wordt de richting niet omgedraaid.

19. Gaat nog iemand van de stroom en Ziggo zich ermee bemoeien?

Er vindt afstemming plaats met de nutspartijen (leveranciers stroom, gas, water en data). Wanneer zij een opgave hebben binnen dit project, dan worden de werkzaamheden zoveel als mogelijk op elkaar afgestemd.

Gemeente Voorschoten

20. **Er blijft nog maar een postzegeltje groen over aan de kant van de apotheek, wat gebeurt daar mee?**

    De resterende groenstrook wordt ingericht als gazon met bomen en mogelijk ook beplanting.

21. **Komen er nieuwe drempels op het Jan den Haenplantsoen en Aert van Neslaan?**

    Het Jan den Haenplantsoen en Aert van Neslaan vallen buiten dit project en worden op dit moment niet voorzien van nieuwe drempels.

22. **Looproutes: bij de garages daar wordt vaak geparkeerd. Daar komt een wandelroute. Als je uitrijdt van je garage. Dan blokkeer je de wandelroute.**

    De ruimte voor de garages wordt iets versmald. Er blijft voldoende ruimte over voor parkeren en een trottoir.

23. **Hoe lang zal de uitvoering gaan duren ongeveer? Met de riolering erbij?**

    De totale uitvoeringsperiode bedraagt ongeveer 6 maanden.

24. **Hoe loopt dit samen met het participatieproces (het vervolg)? Komt er nog een bijeenkomst als vanavond?**

    Bij het opstellen van het definitief ontwerp loopt het participatieproces door. Ook dan krijgen de omwonenden en belanghebbenden de mogelijkheid te reageren op het ontwerp. Eind 2024 wordt dit proces afgerond, waarna in het 1ste kwartaal 2025 het project in uitvoering gaat.

25. **Wij wonen nu 20 jaar in Noordhofland en zolang maken wij gebruik van het winkelcentrum. De rit van ons huis naar de winkel doen wij altijd op de fiets. De huidige situatie is voor fietsers erg onveilig omdat de fietsroute achterlangs de geparkeerde auto is. Als ik op het Planciusplantsoen, tussen de geparkeerde auto's fiets, is er bijna altijd wel een auto die aan het in- of uitparkeren is. Het lukt niet alle automobilisten om tijdens het in- of uitparkeren te letten op fietsers van beide kanten. Dit zorgt regelmatig voor onveilige situaties, voor de meest kwetsbare weggebruikers. Ik zie in de nieuwe plannen geen verbetering in de veiligheid voor fietsers. Een veilige verbetering zou een fietspad tussen de winkels en de parkeervakken kunnen zijn.**

    Binnen een 30km/uur-gebied worden geen gescheiden fietspaden aangelegd. Op het parkeerterrein mag het autoverkeer in de huidige situatie in twee rijrichtingen rijden. In de nieuwe situatie wordt het zuidelijke parkeerterrein een éénrichtingsstraat. Hiermee wordt de verkeersveiligheid voor fietsers op het parkeerterrein verbeterd.

Gemeente Voorschoten

26. **Het winkelwagenstation op de parkeerplaats voor onze balkons op het Planciusplantsoen vinden wij in verband met geluidsoverlast toch niet een goed plan. Temeer omdat Jumbo open is van 07.00 uur tot 22.00 uur, dat betekent dat we daar de hele dag af en aan rollende karretjes hebben, hetgeen vooral in de zomertijd toch heel ongewenst wordt geacht door de bewoners aan die zijde (9 huishoudens).**
Ter overweging: de laatste jaren hebben wij eigenlijk nooit last van rondzwervende winkelwagens op de parkeerplaats en zijn bezoekers echt gewend om deze terug te plaatsen in het station bij de apotheek. Voordeel: geen winkel- wagenstation levert een extra parkeerplaats op, ook beter!
Dan hebben wij een krachtige proteststem ontvangen van de bewoners van de Jan Evertsenlaan over de voorgenomen plaatsing van het milieuparkje voor het complex daar. Dit parkje komt daar voor de keukens te staan maar ook de slaapkamers liggen aan die kant. Ik snap dat mensen daar bewaar tegen hebben. Het geeft absoluut geluidsoverlast. Het wegbrengen van flessen e.d. daar zal behoorlijke geluidsoverlast geven gedurende dag maar ook in de vroege ochtend met het legen van de bakken. Kunnen we daar nog eens serieus met elkaar naar kijken? Dat het moet verhuizen snappen wij allemaal, en een plek waar minder last wordt ervaren door bewoners is moeilijk te vinden.

De verzamelplek voor winkelwagens op het parkeerterrein wordt toegevoegd om de afstand die men met een winkelwagen moet afleggen (van en naar het winkelcentrum) te verkorten. Hierdoor zijn de afstanden van 'rollende' karretjes juist korter en de geluidsoverlast minder. De verzamelplek voor winkelwagens blijft gehandhaafd in het ontwerp.
De nieuwe locatie van het milieupark geeft overlast voor de appartementen. Deze nieuwe locatie van het milieupark wordt daarom ook verplaatst naar de overzijde van de rijbaan.

27. **Ik mis nog wat bomen die niet op de tekening staan:**
langs de Aert van Nesstraat staan 10 parkeerplaatsen daarin staan 3 bomen getekend, maar er staan er 4. Het Planciusplantsoen: aan de apotheekkant, bij de uitbreiding van de parkeerplaatsen, staan bij nummer 18/19 ook nog 2 bomen en bij nummer 24, 1 boom en tussen nummer 28 en 13 ook nog een boom.
Het groen aan de kant van de apotheek gaat verminderen, om plaats te maken voor parkeerplaatsen. Ik zou ervoor pleiten om van het postzegelstukje groen wat overblijft en wat nu donkere struiken zijn, gras te maken, zodat er nog een stukje groene uitstraling is en dat hier in de lente (zoals nu het veldje ernaast narcissen bloeien) en eventueel ook de zomer, bloemen bloeien. (bv de veldboeket bloemen zoals op de Admiraal de Ruijtersingel in de middenberm). Ik wil het eventueel helpen onderhouden.
Ideeën voor het plein tegenover Domino's pizza:
- **Op de muur is niet heel veel plek, maar zou nog een vrolijk gekleurde muurschildering kunnen.**
- **Fonteintjes die water uit de grond spuwen, op een afwisselende plek, (leuk voor kinderen). Zie als voorbeeld het Schouwburgplein in Rotterdam, is ietsje groter.**
- **Kunstwerkje, wat ook door kinderen gebruikt kan worden.**
- **Boom met bankjes eromheen.**

We horen graag wat het uiteindelijk gaat worden. Succes met de voortgang van het plan.

De bomen die niet op tekening staan blijven behouden en worden toegevoegd aan het ontwerp.

De groenvakken rond de parkeerplaatsen worden opnieuw ingericht. Een inrichting met gazon en bloembollen is een goede suggestie en wordt meegenomen in de uitwerking naar definitief ontwerp.
Bedankt voor de goede ideeën voor de inrichting van het plein tegenover Domino's pizza. Deze ideeën worden besproken met de eigenaar van dit plein. De gedetailleerde inrichting van het plein wordt in het definitief ontwerp meegenomen.

28. Via deze weg willen wij jullie (gemeente Voorschoten) bedanken voor al het verrichte werk. Wij wonen sinds 4 maanden in Voorschoten en waren benieuwd naar de plannen in onze nieuwe woonplaats.
Wij zagen maandag dat het verlichtingsplan nog volgt in een latere fase. Dit is voor ons het belangrijkste punt in het hele plan. Onze dochter heeft namelijk een oogziekte waardoor ze met name in het donker zeer slecht ziet. Het is ons opgevallen dat het in de wijk Noord-Hofland matig verlicht is, met name het wandelpad langs de Admiraal de Ruytersingel. Nu jullie bezig zijn met het plan voor dit gebied vonden wij het handig om dit punt in te brengen, want wellicht kan hier iets aan worden gedaan. Eventueel zou er ook nog rekening gehouden kunnen worden met contrasterende kleuren in de bestrating (andere kleur stoep en tegel) om slechtzienden verder te ondersteunen. Dit soort kleine aanpassingen kan al een groot verschil maken in de zelfredzaamheid.
Natuurlijk snappen wij dat er veel verschillende belangen spelen, maar mocht hier rekening mee gehouden kunnen worden in de plannen, dan zou dat fijn zijn. Mochten wij nog ergens bij kunnen helpen, dan horen wij het graag.

De nieuwe inrichting rond het winkelcentrum wordt ook geschikt gemaakt voor mensen met een visuele beperking. Hierbij is aandacht voor de verlichting, kleur- en materiaalgebruik, gids- en geleidelijnen en routing en bewegwijzering.

29. N.a.v. de informatieavond op 22 april j.l zijn we bij elkaar gekomen om onze ideeën te bespreken over de entree van ons winkelcentrum. Hieronder vier suggesties. Wij zouden graag:

- Bij foto 1. Deze muur van Jumbo waar mogelijk mooier maken met een natuurschildering. Zie als referentie de muur in het tunneltje bij station de Vink. En in de ruimte daarvoor een mooie plek inrichten met stoel voor de accordeonist met zijn prachtige muziek.

- Bij foto 2. De reclame van Domino's zoveel mogelijk verminderen en daarvoor in de plaats een schildering van b.v. een Italiaans landschap maken. Bij beide schilderingen hebben wij in gedachte meer ruimtelijkheid creëren.

- Bij foto 3. Vóór het restaurant en rondom het grasveld middelhoge bloembakken plaatsen, zoals b.v. bij het terras van het Wapen van Voorschoten.

Bij foto 4. Uw groenvoorstel met wadi behouden en van het groen een kruiden-, vlinder- bijen-tuin maken met smalle, kronkelende looppaadjes.

In onze vorige mail van 26 april jl. (zie hieronder) hebben we een paar suggesties gedaan, hierbij willen we nog iets toevoegen.

Bij foto 1: voorstel was een muurschildering, het zou ook groenblijvende beplanting tegen de muur kunnen zijn. Bijv. klimop en klimhortensia's.

Bij foto 3: voorstel was bloembakken plaatsen, ook zouden borders met beplanting dit veld mooi en vrolijk kunnen maken. In alle seizoenen iets bloeiends, is ons extra voorstel.

Bedankt voor de goede en leuke ideeën om de openbare ruimte rond het winkelcentrum te verbeteren. Deze ideeën nemen we mee in de verdere uitwerking naar het definitieve ontwerp.

30. **Graag reageer ik op het ontwerp voor de herinrichting rondom winkelcentrum Noord Hofland en met name het stuk rondom laden en lossen voor vrachtwagens bij de Jumbo. Dit punt ligt op de route voor heel veel schoolgaande kinderen. Het is nu al een gevaarlijk punt waarbij de stoep eindigt achter een muur waarna voetgangers vlak voor een vrachtwagen langs lopen. Voor de vrachtwagenchauffeur onmogelijk te zien of er iemand aan komt en veel met name kleine kinderen kijken zelf niet of er een vrachtwagen staat.**
Dit punt wordt helaas niet aangepast in het nieuwe ontwerp, sterker nog, de vrachtwagens gaan de stoep ook nog een keer extra kruisen! Dit is nog gevaarlijker voor schoolgaande kinderen. Daarnaast vraag ik me af of dit is

afgestemd met de chauffeurs die hier rond begin en eindtijden van school moeten laden en lossen. Het is geen doen voor ze om tussen de kleine kinderen te navigeren.
De hoek van het jumbo pand wordt er regelmatig door een vrachtwagen af gereden, als zij een stilstaand gebouw al niet kunnen zien hoe moeten zij dan kleine kinderen kunnen ontwijken? Ik hoop dat er dan minstens verkeersregelaars komen tijdens schoolstart en eindtijden om dit in goede banen te leiden.
Ik zou u willen vragen om dit punt nog eens goed te bekijken met de veiligheid van de kinderen en de werkbaarheid voor de chauffeurs in gedachten. Ik ontvang graag een reactie op deze punten.

In het concept voorlopig ontwerp wordt de verkeerssituatie rond het laden en lossen aangepast. In de huidige situatie moet de vrachtauto achteruit om de expeditie te bereiken. Met het oog op de verkeersveiligheid is dit niet gewenst. In de beoogde nieuwe situatie, zoals in het concept voorlopig ontwerp is opgenomen, rijdt de vrachtauto vooruit de expeditieruimte in. De chauffeur van de vrachtauto heeft zo altijd goed en vrij zicht op auto- en fietsverkeer en voetgangers. Ondanks dat de vrachtauto hierbij het trottoir en het fietspad doorkruist is deze aanpassing een verbetering van de verkeersveiligheid.

De Jumbo en de vervoersbedrijven (chauffeurs) zijn betrokken bij dit ontwerp. Ook bij de verdere uitwerking van het ontwerp blijven zij betrokken.

De nieuwe verkeerssituatie wordt verkeersveilig ingericht, waardoor de inzet van verkeersregelaars niet nodig is. In de huidige situatie raakt de muur met enige regelmaat beschadigd door een vrachtauto bij het wegrijden uit de expeditie. In het beoogde aangepaste ontwerp is er meer ruimte voor de vrachtauto, waardoor de kans op beschadigen van de muur veel kleiner is.

31. **Op voorschoten.nl toont u het concept voorlopig ontwerp voor Noord-Hofland met de mogelijkheid hierop te reageren. Bij deze input op dit ontwerp verdeeld over een zestal punten.**
1. Wat ik niet terug zie in de plannen, is in welke mate materialen worden hergebruikt. Bijvoorbeeld bakstenen, stoeptegels, palen. Hergebruik spaart kosten, milieulast, en zorgt voor een bij de wijk passende uitstraling.

2. Het valt op dat, met name aan Noordzijde Planciusplantsoen, behoorlijke vlakken grijze stoeptegels worden ingezet. Verzoek om te overwegen hier meer groen, halfverharding, etc. in te zetten om de grote vlaktes op te breken en natuurlijke afwateringsmogelijkheden te verbeteren.

3. Momenteel is in-/uitrijden Planciusplantsoen Noord van/naar Admiraal de Ruytersingel op drukke momenten lastig, hierdoor ontstaat spillback op Admiraal de Ruytersingel. Dit heeft meestal wanneer ik het zie te maken met keren en steken van auto's die in de eerste vakken aan Planciusplantsoen parkeren. In de nieuwe plannen zijn nog steeds vakken dicht bij de kruising opgenomen, in dezelfde layout waardoor parkeren moeite kost en zowel in- en uitrijden in dezelfde richting gebeurt. De autodate is niet ingetekend dus er vallen meer parkeerbewegingen te verwachten die ontsluiting Jan Evertsenlaan belemmeren.

4. Laadpalen met een (te) gunstige ligging bij de ingang van winkels stimuleren foutparkeren door niet-laders, zeker wanneer overige vakken vol zijn. Wellicht hier anders omdat het om snelladers gaat welke mogelijk wel zullen worden gebruikt (i.t.t. AC palen met te lange laadduur voor een kort winkelbezoek).

5. Er lijken geen parkeerplaatsen voor bromfietsen en bakfietsen te zijn ingetekend. In praktijk leidt dit er vaak toe dat deze naast de reguliere fietsparkeerplaatsen worden geparkeerd, maar dan wel aan de zijde dichter bij de bestemming. Pal naast de deuropening van het winkelcentrum dus.

6. Waarom wordt niet op meer plaatsen gebruik gemaakt van grasbetontegels voor parkeren? Of worden alle parkeervakken in tegels aangelegd met een deels open verband zoals Van der Helmlaan (Leiden)

1. In het concept voorlopig ontwerp zijn de materialen vrij globaal omschreven. In het definitief ontwerp vindt een gedetailleerde uitwerking plaats. Een uitgangspunt is het hergebruik van materialen, zoals bijvoorbeeld de gebakken bestratingsmaterialen in de rijbaan.

2. Waar mogelijk proberen we de openbare ruimte zoveel als mogelijk te 'vergroenen'. In het gehele ontwerp wordt nog eens kritisch gekeken naar mogelijkheden om te 'vergroenen'.

3. Door de nieuwe inrichting komen op het parkeerterrein aan de noordzijde van het Planciusplantsoen minder parkeerplaatsen en aan de zuidzijde meer parkeerplaatsen. Het aantal parkeerbewegingen aan de noordzijde zal hierdoor minder zijn.

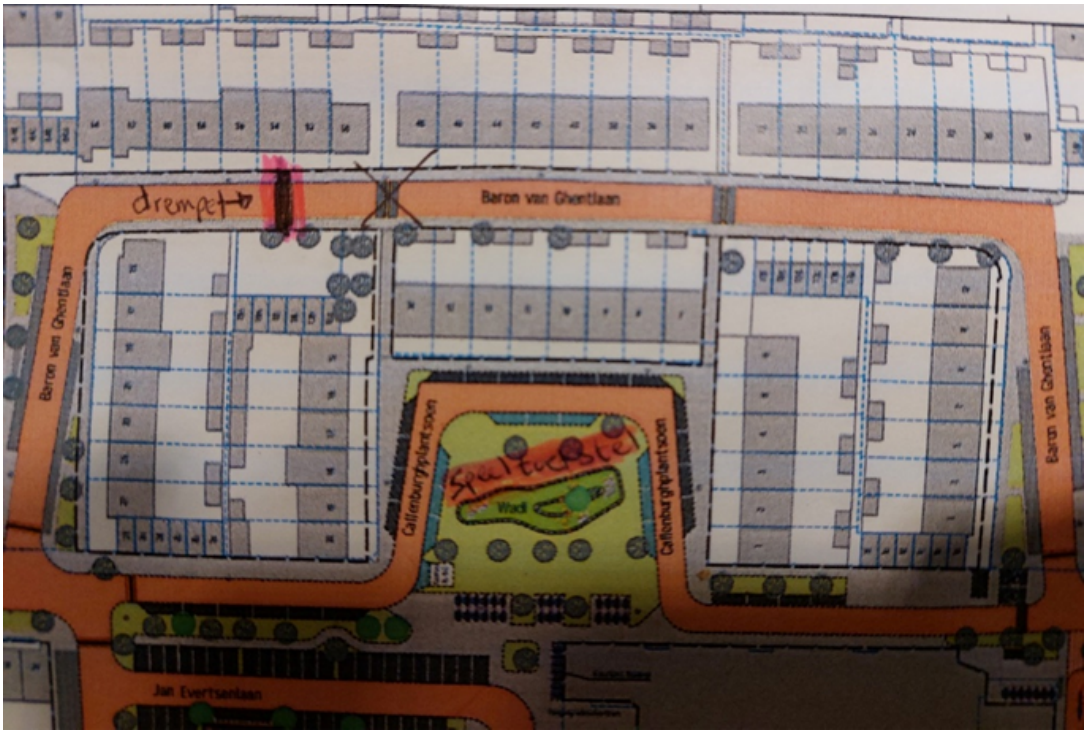
4. Een parkeervak bij een laadpaal mag alleen gebruikt worden wanneer men gebruik maakt van de lader. Met de inzet van handhaving kan 'illegaal' parkeren gereduceerd worden.

5. Achter Domino's zijn voorzieningen voor parkeren van brommers en bakfietsen opgenomen. De mogelijkheid om deze dichter bij de entree te positioneren wordt onderzocht.

6. Binnen de herinrichting worden parkeerplaatsen aangelegd met grasbetontegels. Deze verharding in combinatie met gras maakt infiltratie mogelijk en geeft een groenere uitstraling. Helaas is deze verharding minder geschikt voor mindervalide mensen. Ook winkelwagens rijden lastig op dit type verharding. Dit is de reden dat beperkt is gekozen om grasbetontegels toe te passen.

32. Op de Baron van Ghentlaan wordt enorm hard gereden dus we zijn blij dat hier 2 drempels komen. Er werd gezegd dat een bocht afremt, hier is op de Baron van Ghentlaan niks van te merken. Er werd tijdens de presentatie gezegd dat naast nummer 48 een doorgang is, die is er niet alleen tegenover nummer 48 is een poort richting de Jumbo. Er ligt nu daar een drempel ingetekend. Ik zou die drempel graag willen verplaatsen ter hoogte van nummer 52/ 54 dit omdat er altijd veel kinderen spelen bij de garageboxen te hoogte van nummer 52/54. De auto's komen nu hard de bocht door als er een kind hier oversteekt/ bal pakt/ met een fietsje van de stoep af fiets etc. is het echt een gevaarlijk punt. Verschillende bewoners zetten er nu al vaak prullenbakken op de weg om auto's af te remmen.
Als er te hoogte van nummer 52/54 een drempel komt dan heb je er ook profijt van ter hoogte van nummer 48 de doorgang (poort) richting de jumbo. Het zal een stuk veiliger worden voor de spelende kinderen! De garageboxen tegenover nummer 30 is heel smal en spelen eigenlijk nooit kinderen. De garageboxen tegenover nummer 52 is ene veel groter stuk stoep vandaar dat de kinderen daar veel spelen.

Daarbij wil ik wel aangeven dat de huizen op houten palen staan ipv betonnen palen zoals eerder werd benoemd! Hoe gaat het met de trillingen van een drempel en verzakking? Er rijden regelmatig busjes/ vrachtauto's / auto's door de Baron van Ghentlaan. Er is al veel verzakking in de wijk, de schuren zijn aan de Baron van Genthlaan allemaal behoorlijk verzakt. Daarom maak ik mij ook best zorgen over het scheiden van het hemelwater en riool. In de Vlietwijk zijn daar al enorme problemen mee geweest. Wordt hier goed rekening mee gehouden? Als het veel heeft geregend dan staan de putten vol met water en loopt het al niet weg.
Ook hebben we eventueel een speeltuin/toestel besproken op het groen veldje bij de Callenburgplantsoen of tegenover de eettent op het veldje (wordt misschien wel een gevaarlijk punt als kinderen moeten oversteken naar dit veldje, tussen de geparkeerde auto's). Kinderen in dit stuk hebben niet echt een speelpleintje. Het zou leuk zijn ook voor het winkelcentrum als kinderen lekker kunnen spelen. Een groot klimtoestel voor de wat oudere kinderen.



De drempel in de Baron van Ghentlaan wordt niet verplaatst. De drempels hebben in het ontwerp een onderlinge afstand van 50 meter. Door de gelijkmatige verdeling van de drempels over de laan komt er regelmaat in de snelheid van het verkeer. Als we de drempel richting de bocht verplaatsen dan wordt deze regelmaat verstoord en leidt dit tot een minder effectieve snelheidsbeheersing. Het stuk tussen de bocht en de drempel is dan te kort, waardoor de drempel nog geen effect heeft. Het weggedeelte tussen de twee drempels wordt dan juist te lang, waardoor daar harder gereden zal worden. Het snelheidsremmende effect van de drempel begint overigens al circa 10 tot 15 meter voor de drempel.

Tijdens de uitvoering wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van houten palen onder de woningen. De verkeersdrempels worden aangelegd als zogenaamde sinus-drempels. Hierdoor gaan de voertuigen met een vloeiende beweging over de drempel en zijn trillingen minimaal.

In de straten wordt de riolering vervangen. Het gemengde riool wordt vervangen voor een gescheiden rioolstelsel. Deze wijziging heeft geen effect op eventuele verzakkingen. Een gescheiden rioolstelsel zorgt ervoor dat bij hevige regenbuien het regenwater wordt afgevoerd en dit niet voor wateroverlast zorgt.

Een klimtoestel voor wat oudere kinderen op het pleintje voor het winkelcentrum is een leuk idee. Dit idee bespreken we met de eigenaar van dit pleintje. De gedetailleerde inrichting van het plein wordt in het definitief ontwerp meegenomen.

33. Met veel interesse hebben wij het concept " voorlopig ontwerp" bestudeerd. Het plan ziet er wel doordacht uit en geeft ruimte aan de toekomstige parkeerbehoefte. Ook de aanleg van de "Wadi" op het plantsoen is een goed en aantrekkelijk idee. Helaas zien wij dat er op het Callenburghplantsoen extra parkeerplekken zijn opgenomen (in totaal 6 plaatsen) die van het plantsoen worden afgesnoept. Het Trajan rapport "Parkeeranalyse versie2" heeft enkele gebieden waaronder het Callenburghplantsoen niet in detail meegenomen in zijn beschouwing voor extra parkeergelegenheid en dat was ook zo voorzien. In het rapport van Trajan staat in bijlage V en VI echter wel de capaciteit en parkeer druk vermeld op de meetdagen . Hieruit blijkt duidelijk (de gebieden 1750 t/m 1754) dat er voldoende parkeergelegenheid is en de parkkeerdruk schommelt tussen 47.8% en 52.2 % op vrijdag en tussen 60.9% en 69,6% op zaterdag. Als een bewoner van het plantsoen kunnen wij onderschrijven dat er voldoende gelegenheid tot parkeer op werkdagen is en in de avond. Sporadisch komt het voor dat er aan de plantsoen kant wordt geparkeerd maar dat is dan slechts voor korte tijd. In een aantal gevallen parkeert men op de parkeergelegenheden rond het winkelcentrum in de avond.(visite). Wij zijn van mening dat deze 6 plaatsen niet moeten worden aangelegd om volgende redenen:
A) Hebben geen toegevoegde waarde voor meer parkeergelegenheid voor het winkelcentrum want men parkeert er nu ook al niet. Veranderen om te veranderen zonder toegevoegde waarde is niet effectief en moet achterewege blijven.
B) Met de wadi in place zal het gazon nog aantrekkelijker worden voor de kinderen om te spelen en te rennen. Het gevaar is groot dat de kinderen tussen de auto's door rennen naar de stoep wanneer op de nieuw gemaakte plekken auto's staan geparkeerd. LEVENSGEVAARLIJK. Het is daar in principe een woongemeenschap.
C) Het Trajan rapport geeft duidelijk uitsluitsel dat er geen correctie nodig is.
D) het zicht van de bewoners op het plantsoen wordt teniet gedaan met de nieuwe plekken en maakt het aanzien van het plantsoen zeer onaantrekkelijk
Samenvattend willen wij U dringend verzoeken om deze met grastegels geprojecteerde parkeerplaatsen niet te realiseren.

Allereerst bedankt voor de complimenten over het voorlopig ontwerp.

De extra parkeerplaatsen op het Callenburghplantsoen zijn niet op basis van het rapport van Trajan toegevoegd, maar op basis van de huidige parkeereisen. Ook de herinrichting van het Callenburghplantsoen moet toekomstbestendig zijn. Dit houdt in dat we de nieuwe inrichting ontwerpen op basis van de huidige parkeereisen. Op basis van het huidige en toekomstige gebruik van het winkelcentrum is het nodig extra parkeerplaatsen te realiseren.

De extra parkeerplekken worden op overzichtelijke locaties gesitueerd. Dit heeft geen negatief effect op de verkeersveiligheid. Ook worden de extra parkeerplekken voorzien van grasbetontegels. Hiermee blijft het groene karakter van het plantsoen behouden.

De extra parkeerplekken blijven gehandhaafd in het voorlopig ontwerp.

34. Vandaag zag ik bij de Jumbo het ontwerpplan hangen voor het groot onderhoud omgeving winkelcentrum Hofland. We hebben 3 vragen over dit plan.

Vraag 1. Plaatsing verkeersdrempel Baron van Ghentlaan.
Wij hebben gezien dat we een drempel voor de deur krijgen. Een drempel in de straat vind ik een goed plan. Voor onze deur wat minder. Kunt u ons verzekeren dat we hiervan weinig tot geen overlast van zullen ervaren? En daarbij kunt u onderzoek doen dat de drempel niet voor schade aan het huis zorgt?

Vraag 2. In de Baron van Ghentlaan is erg weinig parkeerplek. Regelmatig kunnen wij onze auto niet kwijt. Nu worden de parkeerplekken op het Callenburghplantsoen ook minder. Zorgt dit er dan niet voor dat de bewoners van het Callenburghplantsoen niet uitwijken naar de straat erachter?

Vraag 3. Is het mogelijk om extra openbare laadpalen voor elektrische auto's te plaatsen in de omgeving? Er zijn er nu 3 op de Jan van Galenlaan. Deze zijn ook vaak bezet en liggen uit de richting. De 2 bij de Jumbo zijn snellaadpalen en niet geschikt voor de reguliere laad abonnementen.
Bij voorbaat dank voor uw antwoorden.
Daarnaast blijf ik graag op de hoogte van de ontwikkelingen omtrent dit plan.

1. De verkeersdrempels worden aangelegd als zogenaamde sinus-drempels. Over deze drempels rijden voertuigen met een vloeiende beweging waardoor de trillingen minimaal zijn. Hierdoor zal er geen schade ontstaan aan uw woning.

2. Het aantal parkeerplaatsen op de Baron van Ghentlaan blijft gelijk en het aantal parkeerplaatsen op het Callenburghplantsoen neemt met zes stuks toe. Het Callenburghplantsoen is hiermee voorzien van voldoende parkeergelegenheid.

3. Laadpalen worden uitgegeven door een externe partij. Op basis van vraag worden nieuwe laadpalen aangelegd. Op de webpagina https://www.voorschoten.nl/oplaadpalen-elektrische-autos staan de voorwaarden voor het aanvragen van een laadpaal. Via https://www.laadpaalnodig.nl/ kunt u een laadpaal aanvragen.

35. Wij zijn verheugd met uw geplande werkzaamheden rondom het opknappen van het winkelcentrum Noord-Hofland. Op het voorlopige schetsontwerp en op de informatieavonden hebben wij uitgebreid gereageerd. Ook hebben wij uw informatieavond van 22 april jl. bijgewoond. Het concept Voorlopig Ontwerp, dat u daar heeft gepresenteerd, hebben wij over het algemeen goed ontvangen. Echter is er een punt waartegen wij een groot bezwaar maken: het verplaatsen van de glas- en papierbakken van naast de Domino's, waar zij nu staan, naar direct naast ons complex, op nog geen vijf meter van de eerste woning (Jan Evertsenlaan 15). Dit bezwaar maken wij vanwege de volgende redenen:
- **Geluidsoverlast. Vrijwel alle bewoners hebben ofwel hun slaapvertrek ofwel hun werkkamer aan de kant van het gebouw zitten waar u de bakken zou willen plaatsen. Het gerinkel en gekinkel van ingeworpen glas is ontzettend vervelend en storend. Het louter in mogen gooien van glas en papier tussen bepaalde tijden werkt niet, omdat lang niet iedereen zich daaraan houdt, en wij willen hierdoor niet gestoord worden – 's avonds of nachts in onze slaap, of overdag als wij thuiswerken. We hebben al veel met lawaai te maken door het geluid van de doorgaande weg en het winkelcentrum, en eerder feestcafé het Duiveltje.**

- **Afval op straat. Reeds nu al ligt er veel afval bij onze gemeenschappelijke voordeur en rondom ons complex. Dat is troep die naast de GFT- en restafvalcontainer wordt geplaatst, of troep die vandaan komt bij de Jumbo, de Domino's of door hangjongeren wordt achtergelaten. Nu al komt veel afval onze kant opgewaaid, afval dat wij als bewoners vaak zelf op moeten ruimen. Wij voorzien dat het plaatsen van álle bakken naast ons complex nog meer afval rondom ons complex oplevert, en daar hebben wij absoluut geen zin in. Zeker niet omdat dit meeuwen, kraaien, ratten en ander ongedierte aantrekt. Het afval op straat geeft ons complex ook een armoedige uitstraling.**
- **Er worden 3 tot 5 parkeerplaatsen opgeofferd die nu voor de bewoners bestemd zijn. We willen graag deze plekken behouden voor de bewoners, zeker nu het aantal parkeerplekken minder wordt, omdat ze worden verbreed.**

Wij zien graag dat u de huidige plek van de glas- en papiercontainers naast de Domino's handhaaft. De huidige plek is tenminste 25 meter verwijderd van ons complex en daar hebben wij geen enkel probleem mee. Een voorstel is nog om daar geluidschermen te plaatsen, deze zijn voor de bewoners niet zichtbaar i.v.m. de groene begroeiing die reeds aanwezig is. Wij horen graag een reactie.

In het concept voorlopig ontwerp is het milieupark verplaatst in de richting van het appartementencomplex Jan Evertsenlaan. Uw bezwaar met betrekking tot geluidsoverlast voor de appartementen is terecht. De locatie voor het milieupark is daarom ook gewijzigd en gesitueerd naar de overzijde van het parkeerterrein.

36. Onderstaand wat tips / suggesties :

1. overwegen om alle parkeerplaatsen te maken van grasbetontegels; dat is enerzijds handig bij grote regenval, anderzijds ziet het er een stuk vriendelijker uit (zie bijvoorbeeld bij Moerkerks Plantenparadijs). Het lijkt me in ieder geval een overweging waard om de entree op die manier vriendelijker te maken.

2. voor onze boodschappen lopen wij zelf vanuit de richting Piet Heynlaan, via de Aert van Neslaan naar het winkelcentrum. Suggestie:
a. maak van /op de drempel op de kruising Aert van Neslaan / Kortenaerlaan een zebrapad. Mijn ervaring is dat er geregeld automobilisten zijn die niet doorhebben dat voetgangers op die kruising voorrang hebben (tenminste; daar ga ik vanuit. Het is immers een doorgetrokken stoep en gaat rechtdoor op dezelfde niet voor?) De bocht zoals is nu is nodigt nog erg uit tot enthousiast doorrijden
b. leg het begin van de drempel in het verlengde van de stoep. Lijkt me mooier staan, en ik denk dat mensen daar toch 'recht' oversteken, en niet middels het (kleine) knikje wat er nu lijkt te liggen.

3. het pleintje wat daar nu ligt (to de huisnummers 5 t/m 8 AvN laan): zo groen mogelijk maken. Daar liggen nu een hoop nutteloze stoeptegels. Op de tekening is het groen al beduidend groter dan nu het geval is.

4. inzake de entree aan het Planciusplantsoen; ook hier zou ik zeggen om het zo groen mogelijk te maken (ook hier een hoop nutteloze stoeptegels), wellicht simpel genoeg met een paar (forse) bomen, al dan niet met wat lage struiken er omheen. Het is niet een pleintje waar mensen gaan zitten; je passeert er vooral.

5. tot slot: de aanrijroute van de vrachtwagens van de Jumbo. Ik snap de gekozen oplossing. Daarbij is denk ik wel heel belangrijk dat de chauffeurs een goede instructie krijgen over hoe ze naar die plek toe, en er weer vandaan rijden. Lijkt me dat die grote vrachtwagens niet over de Leidseweg-Noord moeten komen / gaan, maar inderdaad bijvoorbeeld via de Hoflandbrug, of anders de

Griffioenlaan. Wegrijden dan dus via Beethovenlaan / Mozartlaan. Draait me vooral om de instructie die ze krijgen, want nu rijden ze zich soms simpelweg nog klem in de wat nauwere straatjes richting het winkelcentrum

Tot zover. Benieuwd hoe het er uiteindelijk uit komt te zien. Succes met de input die u nog krijgt!

1. Binnen de herinrichting worden parkeerplaatsen aangelegd met grasbetontegels. Deze verharding in combinatie met gras maakt infiltratie mogelijk en geeft een groenere uitstraling. Helaas is deze verharding minder geschikt voor mindervalide mensen. Ook winkelwagens rijden lastig op dit type verharding. Dit is de reden dat beperkt is gekozen om grasbetontegels toe te passen.

2. Het kruispunt Aert van Neslaan / Kortenaerlaan wordt aangepast en daarmee overzichtelijker gemaakt. Dit kruispunt wordt voorzien van een verhoogd plateau. Hiermee ontstaat ook een oversteekplaats voor voetgangers op hetzelfde niveau. Op het kruispunt komt geen zebrapad. Zebrapaden worden normaliter niet aangelegd binnen een 30km/uur-zone. Zeker nu het kruispunt overzichtelijker wordt gemaakt is het niet nodig een zebrapad aan te leggen.

3. en 4. Een ontwerpuitgangspunt is om zoveel mogelijk 'overbodige' verharding weg te halen. Dit biedt weer mogelijkheden om de woonstraten te 'vergroenen'.

5. De herinrichting van de laad- en losplaats bij de Jumbo vraagt om een goede inrichting en afstemming.

37. In begin van dit jaar ben ik komen wonen bij de Planciusplantsoen. Ik vind het gebied erg versteend en ben blij om te horen dat er herinrichting plaats vindt. Ik heb de voorlopige ontwerp bekeken op jullie website. Ik heb daar een aantal vragen en opmerkingen over. Ik ben namelijk geen verkeersdeskundige, maar het lijkt mij dat er in de nieuwe situatie nog steeds loze ruimte overblijft die vooral versteend is.

Ik vind dit jammer, gezien dat de grasveld aan de zuidoosten van de winkelcentrum plaats moet maken voor parkeerplaatsen. Verder zou ik graag willen weten waarom de kans niet benut wordt om meer parkeervakken klimaatadaptief in te richten, met grasbetontegels? Vooral bij de winkelcentrum staan de parkeervakken buiten de openingstijden grotendeels leeg en zal de gras dus voldoende licht krijgen om goed te kunnen groeien.
Langs de woonstraten heeft het groen parkeren veel minder effect, omdat auto's daar veel langer op hun plek blijven staan. De planten krijgen dan minder licht, en de parkeerplaatsen worden maar matig groen. Maar natuurlijk is alles beter dan gewone betonstraatstenen.

Ik hoop dat de opmerkingen op de pdf-bijlage te lezen zijn. Wellicht hebben jullie al zorgvuldige overwegingen gedaan vanuit verkeersveiligheid of bereikbaarheid en zijn mijn suggesties helaas niet uitvoerbaar, maar mocht het niet zo zijn hoop ik dat jullie nog wat meer groen in jullie plannen kunnen verwerken.

Verder zou ik graag willen weten of het mogelijk is om container-tuintjes te plaatsen bij de afvalcontainers van Planciusplantsoen-flat? Ik heb deze soort van containertuintjes gezien bij de flats bij Jan Evertsenlaan.
Ik heb eventueel interesse in zelfbeheer van zo'n containertuintje.

Binnen het ontwerp zijn de mogelijkheden bekeken op welke plekken we de openbare ruimte kunnen 'vergroenen'. Bij het opstellen van het definitieve ontwerp wordt nog eens kritisch gekeken naar mogelijkheden om te 'vergroenen'.
Hetzelfde geldt voor de herinrichting van parkeerplaatsen met grasbetontegels. Deze verharding in combinatie met gras maakt infiltratie mogelijk en geeft een groenere uitstraling. Helaas is deze verharding minder geschikt voor mindervalide mensen. Ook winkelwagens rijden lastig op dit type verharding. Dit is de reden dat beperkt is gekozen om grasbetontegels toe te passen.
Het idee om containertuintjes rondom het milieuparkje aan te leggen vinden we positief. Dit biedt mogelijkheden voor 'vergroenen' en het zicht op het milieuparkje wordt verbeterd.

38. Dank voor de presentatie op 22 april en alle werk dat daaraan vooraf is gegaan. Na bestuderen van het concept voorlopig-ontwerp hebben we een aantal zorgen, suggesties en opmerkingen.

Groen:
We lezen dat het beplantingsplan nog moet volgen.
- **Willen jullie zo veel mogelijk, lees alleen als niet anders kan, van de bestaande hoge bomen behouden.**

Die geven bij de Planciusplantsoen parkeerplaats heel veel schaduw. Dat vervang je niet zo maar met een nieuwe boom op een ander plek.
- **De 'achtermuur' van de dierenwinkel / drogist zou vergroend kunnen worden.**

Door tegels te lichten tegen de muur zou er plek kunnen worden gemaakt voor groene muurplanten.

Fiets parkeerplaatsen toegang Aert van Neslaan
Zorg er ajb voor dat er minstens even veel fiets parkeerplaatsen zijn bij de deze ingang. De huidige plaatsen worden goed gebruikt. Meer plekken zou beter zijn. Minder absoluut niet.

Planciusplantsoen parkeerplaatsen auto's
Zouden we niet veel meer van de parkeerplaatsen 'groen' kunnen maken met open stenen. Waarom niet de hele Planciusplantsoen plek bijvoorbeeld?

Verkeersdrempels
Er zijn tegenwoordig verkeersdrempels die reageren op de snelheid van het verkeer. Niet elektronisch, maar fysiek. Daardoor is de drempel een veel minder grote drempel voor fietsers en langzaam rijdend verkeer. En pas echt een harde drempel boven de gestelde limiet. Misschien een idee. En leg anders de drempels zo aan dat de fietsers er weinig last van hebben.

Aanvoer Jumbo
Het idee om aanvoer van de Jumbo niet te hoeven laten keren is een verbetering. We vragen ons echt af wat er nog meer gedaan kan worden. Door de verplaatsing van de vrachtingang van de Jumbo meer naar de hoek toe (een structurele aanpassing aan het gebouw), zouden de vrachtwagens van de andere kant kunnen komen en de middenberm van de weg niet over hoeven. Dus het oorspronkelijke idee zoals besproken door de heer op 22 april.

We zijn blij om te zien dat er geen vaste langsparkeerplaatsen langs de 'achtermuur' van de dierenwinkel / drogist gepland zijn. Houden zo.
Ook niet voor tijdelijk lossen. Die zouden ingenomen worden door auto's.
Het idee van een groene zit plek bij de hoofdingang is een flinke verbetering tov van de huidige 2 bankjes.

Het uitgangspunt binnen de ontwerpopgave is zoveel mogelijk bomen behouden. Voor een verbeterde inrichting rond het winkelcentrum is het onvermijdelijk dat enkele bomen moeten wijken. Indien mogelijk proberen we deze bomen te verplanten en in te passen in de nieuwe inrichting.
Het toepassen van groene gevels juichen we zeker toe. In de uitwerking naar een definitief ontwerp wordt hier invulling aan gegeven.

Met de nieuwe inrichting rond het winkelcentrum wil de gemeente het gebruik van de fiets stimuleren. Dit wordt gedaan door voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen te realiseren.

Het toepassen van grasbetontegels op parkeerplaatsen maakt infiltratie mogelijk en geeft een groenere uitstraling. Dit is zeker positief. Helaas is deze verharding minder geschikt voor mindervalide mensen. Ook winkelwagens rijden lastig op dit type verharding. Dit is de reden dat beperkt is gekozen om grasbetontegels toe te passen.

De drempels worden aangelegd als zogenaamde sinus-drempels. Door deze speciale vorm gaan voertuigen – bij het aanhouden van de juiste snelheid – in een vloeiende beweging over de drempels. Door de vorm van de drempel ondervinden fietsers geen hinder.

De beoogde nieuwe inrichting voor het laden en lossen van de Jumbo is een verbetering voor de verkeersveiligheid. Wanneer de richting voor het laden van de vrachtauto wordt gedraaid is een aanpassing aan het pand noodzakelijk. Deze optie is besproken. Behalve een aanpassing van het pand moet het trafohuisje worden verplaatst, de boom worden verwijderd en de gehele luifel van het winkelcentrum worden ingekort. Dit zijn zeer kostbare maatregelen. Om deze reden wordt de rijrichting niet omgedraaid.

39. Ik heb een aantal opmerkingen m.b.t. het concept-voorlopig ontwerp.
1. Ter hoogte van Callenburghplantsoen 1 steken veel schoolgaande kinderen over. Dit is een vrij onoverzichtelijk punt, en ze worden daar gedwongen om schuin over te steken. Bezorgbusjes komen daar (uit de richting Aert van Neslaan) hard om de bocht gescheurd. Graag zorgen voor een veilige oversteekplek.

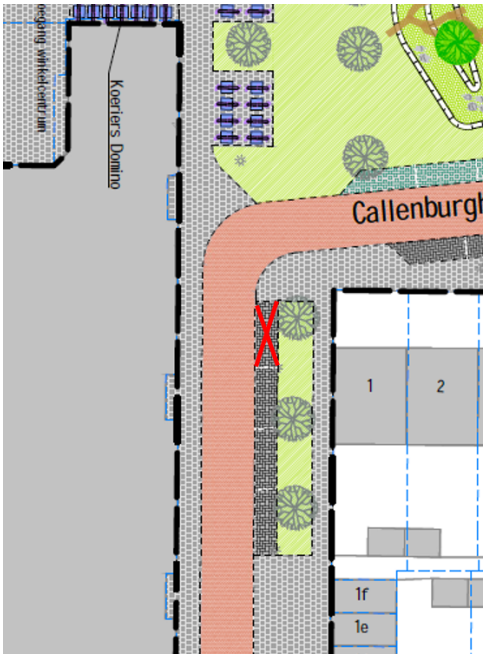
2. In het concept is een trottoir getekend, direct naast Callenburghplantsoen 1, tegen de zijgevel aan. Dit lijkt mij een onlogische plek. Het zou logischer zijn om het trottoir te maken tussen het grasveld en de parkeerplaatsen. Zo kunnen automobilisten uitstappen op de stoep, en staan ze niet direct in de hondenpoep. Ook zou het trottoir dan verlengd kunnen worden richting de Baron van Ghentlaan.

3. De invalidenparkeerplaatsen op de hoek van de Baron van Ghentlaan moeten duidelijk afgebakend worden, en het moet niet meer mogelijk zijn dat er daarnaast nog bezorgbusjes of wildparkeerders staan. Nu is dat wel het geval, zodat er voor mensen die minder goed ter been zijn een gevaarlijke situatie ontstaat. Dit zou deels opgelost kunnen worden door zoals onder 2 beschreven de stoep door te trekken.

Mochten er vragen zijn naar aanleiding van mijn opmerkingen, dan licht ik deze graag toe.

1. *Verkeersremmende maatregelen, zoals plateaus, worden toegepast op kruispunten en niet in bochten. Een bocht heeft van zichzelf een verkeersremmende werking. Om*

ervoor te zorgen dat de voetganger goed zicht heeft op het aankomende verkeer stellen we voor om de meest noordelijke parkeerplaats te laten vallen.



2. *Door het trottoir direct langs het perceel van Callenburghplantsoen 1 aan te brengen ontstaat een logische verbinding voor de voetganger en kunnen de bomen behouden blijven. Langs de parkeervakken komen wel zogenaamde uitstaptegels, zodat automobilisten gemakkelijk kunnen in- en uitstappen.*

3. *Het parkeren van voertuigen voor de mindervaliden parkeerplekken is niet toegestaan. In de nieuwe situatie worden de parkeerplaatsen en trottoirs duidelijk in een andere kleur, materiaal en patroon aangegeven. Hierdoor zal het fout of wildparkeren verminderen.*

40. Graag wil ik reageren op de plannen omtrent de veranderingen rondom het winkelcentrum Hofland.
Zie de bijlage met annotaties voor mijn feedback, vragen en opmerkingen.

Waar er voor het bevoorraden door vrachtwagens van de Jumbo rekening word gehouden met de gevaarlijke situaties bij het achteruit maneuvreren en het blokkeren van de verkeersdoorstroming (1), mis ik dit wel op andere punten in de wijk.
Voor het bevoorraden van de overige winkels via de achterzijde van het winkel centrum moeten grote vrachtwagen of hier keren (2) , dan wel achteruit insteken. Dit is tevens een van de drukkere punten met naar schoolgaande kinderen
Daarbij wordt tijdens het laden en lossen van vrachtwagens en postbussen de doorgang voor overig verkeer ernstig beperkt en soms verhinderd.

Mocht een vrachtwagen niet willen/ kunnen draaien, dan rijd deze zich vaak klem in de scherpe bochten op het Callenburghplantsoen (3). De recent geplaatste borden zijn geen verbod en geven niet het gewenste resultaat.

Gemeente Voorschoten

Vrachtwagen hebben een grotere draai cirkel en vaak moeten mensen de auto verplaatsen om een vrachtwagen te verplaatsen en schade te voorkomen.

Vrachtwagens die bij het verlaten van het winkel centrum maar deels omdraaien, nemen vaak de route over de Baron van Gentiaan (9) om de wijk te verlaten. Deze is daar ook niet voor ingericht met de scherpen bochten en geparkeerde auto's. Daarbij kruisen zij hier wederom een druk punt dat door veel voetgangers en fietsers uit de wijk wordt gebruikt (9). (De drempels zijn een goede toevoeging).

In de tekening tel ik op het Callenburghplantsoen 21 parkeerplaatsen op 20 huizen. Met een gemiddelde van meer dan 1 auto per huishouden is dit onvoldoende. Daarbij worden deze parkeerplaatsen ook veel gebruikt door:
• winkelpersoneel dat de hoofdparkeerplaats vrij wil houden
• bezoekers van het winkelcentrum die denken dat dit dichterbij is is dan de andere parkeer velden.
• bezoekers - thuiszorg, visite voor de bewoners van het Callenburghplantsoen

Worden (7) de nieuwe parkeer vakken aangeduid met belijning?
In de huidige situatie laten bestuurders bij fileparkeren vaak (te veel) ruimte tussen de geparkeerde auto's waardoor er in praktijk minder plek is dan de tekening weergeeft.

Door de bestaande fruitbomen op het Callenburgh (8) willen mensen de auto niet parkeren op de bestaande parkeerplaatsen. De bomen zorgen in alle seizoenen voor veel overlast. Daarnaast zijn sommige bomen aan het wegzakken en blokkeren hiermee (in de huidige situatie) de parkeerplaats voor hogere auto's.

De Domino's gebruikt veel scooters en fietsen die vaak voor de ingang van het winkelcentrum staan (5). Bezoekers van het winkelcentrum plaatsen de fietsen ook niet altijd in de bestemde stalling maar liever zo dicht mogelijk bij de ingang. Hoe gaat hier op worden gehandhaafd? Het creëren van stallingen veranderd niet het gedrag van de mensen.

De afval containers van de Domino's (5) staan momenteel 24/7 op het plein. Krijgen deze een aangewezen plek of stalling?

In de huidige situatie wordt er veel foutief geparkeerd tussen punt (2) en (4). Hierbij worden nooduitgangen en verkeersdoorstroming gehinderd. Hoe gaat hier op worden gehandhaafd?

Voor vragen of toelichting kunt u contact met mij opnemen.

Met de herinrichting worden de bochten van het Callenburghplantsoen ruimer gemaakt. Hierdoor is het ook voor vrachtauto's niet meer nodig om achteruit te rijden om de winkels te bevoorraden. Tijdens het laden en lossen kan de vrachtauto of bestelbus op de aangewezen laad- en losplaats of gedeeltelijk op het trottoir staan. Zo blijft er voldoende ruimte over om te kunnen passeren.

De Baron van Ghentlaan wordt voorzien van kruispuntplateaus en drempels. Hierdoor is de verwachting dat deze straat minder intensief door vrachtverkeer wordt gebruikt.

Het aantal parkeerplaatsen op het Callenburghplantsoen wordt in de nieuwe situatie al uitgebreid. De parkeersituatie onder de vruchtdragende bomen wordt gewijzigd, waardoor ook deze parkeerplaatsen gebruikt kunnen worden. De verwachting is dat het aantal parkeerplaatsen dan voldoende is.

De parkeervakken langs de rijbaan worden voorzien van vakaanduiding.

De winkeliers, waaronder de eigenaar van Domino's, zijn betrokken bij de herinrichting. Afstemming met hen vindt plaats over de locatie van de parkeervoorzieningen voor fietsers en scooters. De scooters van de Domino's krijgen een vaste parkeerplek.

Met Domino's worden afspraken gemaakt over het plaatsen van afvalcontainers.

De parkeervoorzieningen rond het winkelcentrum worden verbeterd. Het fout parkeren zal hierdoor afnemen. Wanneer dit niet het geval is zal de gemeente hierop handhaven door de inzet van boa's.

41.

1. **Goed om te zien dat de rondweg uit het ontwerp is geschrapt!**
   Hiermee bedoel ik de opening van de parkeerplaats aan het Planciusplantsoen naar de kruising Baron van Ghentlaan/Aert van Neslaan, voor auto's.
   Deze rondweg was opgenomen in een eerder ontwerp en was voor mij, en naar ik begreep ook voor veel anderen, een doorn in het oog. Zo bleek ook op de eerste algemene bewonersbijeenkomst, waar de reuring groot was.
   Voor die rondweg was en is geen enkele onderbouwing te geven, gezien de gevolgen voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de wijk. Waarbij het in het bijzonder gaat om het sturen van veel verkeer door de wijk, die bovendien kinderrijk is, en dan nog op een plek waar veel jonge kinderen langskomen op weg naar de basisscholen aan de overkant.
   Mocht deze rondweg alsnog - onverhoopt en indruisend tegen alle logica en redelijkheid - in het ontwerp worden opgenomen, dan is het evident dat het burgerparticipatietraject dient te worden hervat, niet alleen met de werkgroepbijeenkomsten (waarvoor ik mij alsdan bij dezen aanmeld), maar ook met een nieuwe algemene bewonersbijeenkomst. Hetzelfde geldt uiteraard ook - maar niet uitsluitend - voor andere in het ontwerp op een later moment aan te brengen ingrijpende aanpassingen.

   Sluit de gemeente uit dat bovengenoemde rondweg alsnog in het ontwerp/onderhavig project wordt opgenomen? Zo nee, waarom niet?
   Sluit de gemeente uit dat in de toekomst alsnog bovengenoemde rondweg wordt gecreëerd? Zo nee, waarom niet?

2. **Een finale zienswijze tav het ontwerp kan ik pas geven als de onderbouwing van het ontwerp wordt gepubliceerd: inzicht in waarom men tot dit ontwerp is gekomen (nut en noodzaak).**
   Ik ben bekend met twee parkeeronderzoeken, maar die betreffen (uiteraard) enkel de parkeersituatie, en bieden zelf - gezien de methodiek, marges en uitkomsten - veel ruimte voor de gemeente hoe de parkeersituatie te duiden. Daarnaast zal de gemeente naast de parkeersituatie, ook andere belangen moeten betrekken in een afweging, zoals de leefbaarheid van de wijk wat betreft groen en verkeer, en verkeersveiligheid. En hoe zit het met ontmoedigingsbeleid om mensen gebruik te laten maken van de auto?
   Een duiding van de parkeersituatie door de gemeente en een afweging daarvan met andere belangen zou dan tot een ontwerp moeten leiden. Echter, een dergelijke duiding en afweging met andere belangen, en daarmee de onderbouwing, zijn mij onbekend.

   Een goede onderbouwing klemt te meer als het gaat om de randen van het projectgebied, zoals de nieuwe parkeerplaatsen aan de Aert van Neslaan (tegenover de garages), en aan de Jan Evertsenlaan/Callenburghplantsoen (tegen over de garages). Meer dan op andere plekken, brengen deze parkeerplaatsen, gelegen aan de randen, verkeer de wijk in, ook op plekken met veel fietsers en (jonge) voetgangers. Een onderbouwing ontbreekt echter, waardoor ik hier geen finale zienswijze kan geven. Waarom zijn deze nieuwe parkeerplaatsen nodig, hoe ziet de afweging met andere belangen eruit?
   Mocht het met de nieuwe parkeerplaatsen overigens de bedoeling zijn om wildparkeren te voorkomen, dan zou dat ook kunnen door in de huidige situatie handhavend op te treden, ipv met dit ontwerp te faciliteren.

3. **Terugkomend op de parkeeronderzoeken: over die onderzoeken zelf valt het nodige op te merken. Onder meer:**

- Bij het meest recente onderzoek is uitgaan van 4 meetmomenten op 2 dagen, een vrijdag en een zaterdag in november. Daartoe is gekomen na overleg met de winkeliers.
Waarom is hierover met de winkeliers overleg gevoerd?
Waarom is tot deze twee dagen gekomen?
Waarom beschouwt de gemeente dit onderzoek als representatief?
- Door bewoners is zelf een parkeeronderzoek rondom het winkelcentrum verricht, en aangeleverd bij de gemeente. Er zijn metingen verricht op liefst 202 momenten, verdeeld over 61 dagen. De uitkomsten laten een veel lagere bezettingsgraad zien dan het onderzoek door de gemeente (na overleg met de winkeliers).
Waarom is er niets gedaan met de gegevens van het bewonersonderzoek?
Waarom is het grote verschil in uitkomst tussen het bewonersonderzoek en het eigen onderzoek, geen reden voor de gemeente geweest om eea nader te bekijken?
- In het meest recente onderzoek wordt de toekomstige parkeerdruk vanwege Fortuyn en Segaar/Arsenaal meegerekend. Daarbij is ervan uitgegaan dat 100 procent van die toekomstige bewoners de boodschappen bij winkelcentrum Hofland gaat doen.
Waarom vindt de gemeente die 100% reëel?
Waarom wordt de parkeerdruk hierdoor niet te hoog ingeschat?
- Volgens het meest recente onderzoek is op twee manieren de minimale benodigde parkeercapaciteit berekend (p.20):
- op grond van theoretische parkeernormen zijn er minstens 127 parkeerplaatsen nodig;
- op grond van doorrekening van de praktijksituatie zijn er minstens 93 plekken nodig.
In het ontwerp tel ik zo'n 130 parkeerplaatsen.
Waarom hanteert de gemeente bij het ontwerp – blijkbaar – een doorrekening op grond van theoretische parkeernormen, in plaats van maatwerk, namelijk doorrekening van de praktijksituatie?
Waarom nopen de ligging van het winkelcentrum in een woonwijk en de daardoor betrokken belangen de gemeente niet tot het meer uitgaan van maatwerk (dwz uitgaan van de doorrekening op grond van de praktijksituatie)?

4. Verplichte rijrichting voor laden/lossen bij de Jumbo: gevolgen voor verkeer door de wijk?
Als ik het ontwerp goed begrijp, dient verkeer tbv laden/lossen bij de Jumbo op de Admiraal de Ruytersingel vanaf de linkerzijde (op het plaatje) te komen voorrijden. Dit lijkt mij inderdaad een veiligere optie dan de huidige situatie.

Ik vraag me wel af of deze verplichte rijrichting ertoe kan leiden dat er extra (veelal) vrachtverkeer door de wijk zal gaan rijden, om aan die linkerzijde uit te komen. De onwenselijkheid hiervan is helder lijkt me, zeker in een gebied met veel fietsers en voetgangers (waaronder jonge, schoolgaande kinderen).
Denk bv aan de route Piet Heinlaan - Aert van Neslaan – Baron van Ghentlaan dan wel Callenburghplantsoen – Jan Evertsenlaan – Abraham van de Hulstlaan – Admiraal de Ruytersingel.
Is hier door de gemeente naar gekeken?
Welke maatregelen worden genomen om dit rondje (en andere mogelijke routes) door de wijk van vrachtverkeer te voorkomen?

1. *In het schetsontwerp heeft de gemeente als mogelijke optie een verbinding tussen de beide parkeerterreinen (rondweg) opgenomen. Veel bewoners hebben aangegeven*

hier bezwaar tegen te hebben. Deze rondweg is daarom ook uit het ontwerp gehaald en komt bij de verdere uitwerking naar een definitief ontwerp niet meer terug.

2. *De parkeerdrukonderzoeken en opgestelde rapportage 'Winkelcentrum Hofland parkeeranalyse auto + fiets' geeft inzicht in de parkeerbehoefte voor nu en op de middellange termijn rond het winkelcentrum.*

   Wij hebben ons onder andere gebaseerd op deze onderzoeken en rapportage. Daarnaast hebben we gedurende het hele ontwerpproces een belangenafweging gemaakt tussen de aspecten veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Deze begrippen liggen soms in elkaars verlengde, maar kennen vaak ook een tegengesteld belang. Ingrepen in de verkeersstructuur moeten altijd worden afgewogen tegen de kwaliteit van de openbare ruimte en het karakter van de omgeving. Daarom zijn de verschillende relevante afdelingen binnen de gemeente actief betrokken geweest bij het ontwerp, evenals de winkeliersvereniging en een afvaardiging van bewoners.

   Om het gebruik van de fiets te stimuleren hebben we het aantal fietsparkeerplaatsen flink uitgebreid. Ook hebben we in het ontwerp gezorgd voor logischere en veiligere voetpaden. Hiermee maken we het voor de bezoeker van het winkelcentrum aantrekkelijker om de auto te laten staan en met de fiets of te voet naar het winkelcentrum te komen.

   De nieuwe parkeerplaatsen aan de Aert van Neslaan tegenover de garages zijn inderdaad aan het ontwerp toegevoegd om wildparkeren ter hoogte van de garages tegen te gaan. Natuurlijk mag er niet wildgeparkeerd worden en kan hierop gehandhaafd worden. Echter, het feit dat er wildgeparkeerd wordt, betekent ook dat hier een behoefte ligt. Hierin hebben we voorzien door de aanleg van deze nieuwe parkeerplaatsen.

3. *De meetmomenten zijn in overleg met de winkeliers bepaald. De winkeliers hebben namelijk een goed zicht op dal- en piektijden in parkeergedrag. De vrijdag en de zaterdag zijn de drukste dagen in de week wat betreft parkeren. Door op deze twee dagen onderzoek uit te voeren krijg je een goed beeld van de maximale vraag naar parkeerplaatsen en eventuele knelpunten. Deze parkeermetingen zijn uitgevoerd door een onderzoeksbureau dat gespecialiseerd is in onder andere parkeeronderzoek. Daarom zijn deze metingen ook representatief.*

   Ook bewoners zelf hebben een parkeeronderzoek rondom het winkelcentrum uitgevoerd. De gemeente heeft niets gedaan met deze gegevens, omdat de onderzoeksmethode en omstandigheden waarin het onderzoek door de bewoners is uitgevoerd mogelijk niet voldoet aan de standaarden en nauwkeurigheid die vereist zijn voor het opstellen van een parkeeronderzoek. Het grote verschil in uitkomst tussen het bewonersonderzoek en het gemeentelijke onderzoek kan voortkomen uit factoren zoals tijdstippen van metingen, meetmethoden en interpretatie van de data. Zonder uniformiteit en vergelijkbare omstandigheden is het moeilijk om conclusies te trekken op basis van het bewonersonderzoek. Daarom heeft de gemeente ervoor gekozen om de eigen gegevens te vertrouwen.

   In het parkeeronderzoek wordt ook de toekomstige parkeerdruk na de realisatie van Het Fortuyn en Segaar/Arsenaal meegenomen. In het rapport van Trajan staat niet dat 100 procent van de toekomstige bewoners de boodschappen bij winkelcentrum Hofland gaan doen. In het rapport is een berekening gemaakt met behulp van de CROW publicatie 381, waarin de verkeersgeneratie is berekend. Aan de hand van de drukste momenten van de week is over een periode van vijf uur het aantal

verkeersbewegingen van en naar het winkelcentrum berekend. De parkeerdruk wordt hiermee niet te hoog ingeschat.

In het rapport van Trajan is de parkeercapaciteit berekend op basis van theoretische parkeernormen en op basis van de praktijksituatie. In het ontwerp zijn 115 parkeerplaatsen opgenomen voor de bezoekers van het winkelcentrum. Het aantal parkeerplaatsen ligt hiermee ruim onder de theoretische parkeernorm. De parkeerplaatsen op de Aert van Neslaan en het Callenburghplantsoen maken geen onderdeel uit van de parkeercapaciteit voor het winkelcentrum. Deze parkeerplaatsen zijn bedoeld voor de bewoners.

In samenwerking met de werkgroep (bewoners en winkeliers) is gekeken hoe we de openbare ruimte het beste kunnen inrichten. Afstemming heeft plaatsgevonden om de wensen en eisen ten aanzien van het levendig houden en goed bereikbaar houden (lopen, fietsen, ov) van het winkelcentrum zoveel als mogelijk in te vullen. Tijdens de verschillende bijeenkomsten met de werkgroep is maatwerk geleverd, wat vervolgens heeft geleid tot dit voorlopige ontwerp.

4. *Voor het laden en lossen van vrachtauto's bij de Jumbo gaat het ontwerp uit van het omdraaien van de rijrichting. Hierdoor is het nodig dat de vrachtauto vanuit noordelijke richting komt aanrijden. Op en langs de Admiraal de Ruytersingel worden hiervoor maatregelen getroffen om te keren of te parkeren wanneer de los- en laadplek al bezet is. Vrachtauto's bestemd voor het laden en lossen van de Jumbo zullen door deze maatregelen geen rondje door de wijk maken. Deze maatregelen worden verder uitgewerkt in het definitief ontwerp.*