

Inspraaknota HOV-maatregelpakket Teylingen

Versie: 3 november 2015





Inhoud

1	Inleiding	3
2	Inspraakreacties en antwoorden	4



1 Inleiding

Het HOV-maatregelpakket Teylingen is gericht op de invoering van Hoogwaardig Openbaar Vervoer op de corridor Noordwijk-Schiphol en ziet op de maatregelen op het wegennet van de gemeente Teylingen, gericht op het wegnemen van knelpunten in het wegennet. Het doel is een kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer door het vergroten van de betrouwbaarheid en de frequentie en het op die manier bieden van een multimodaal vervoersysteem waarin netwerken van auto, openbaar vervoer en fiets optimaal worden verknoopt. Voor de onderbouwing en uitwerking van dit maatregelpakket is een uitgebreide planstudie uitgevoerd

Het beschreven maatregelpakket omvat aanpassingen op een groot deel van het hoofdwegennet van Voorhout en Sassenheim en in bepaalde gevallen ingrijpende aanpassingen. Het informeren en betrekken van belanghebbenden is daarmee van groot belang en speelt een belangrijke rol in de planstudie en in de verdere voorbereiding en uitvoering.

Voor alle beoogde maatregelen zijn besloten bijeenkomsten georganiseerd voor de direct omwonenden en de omliggende bedrijven. Er is gekozen voor deze opzet omdat in veel gevallen de direct omwonenden de grootste gevolgen ondervinden van aanpassingen. Op basis hiervan zijn, daar waar aan de orde, de eerste ontwerpen aangepast. De reacties uit deze bijeenkomsten zijn geen onderdeel van deze nota.

Op 3 juni 2015 (na de besloten bijeenkomsten) is een openbare inloopbijeenkomst georganiseerd in het Bestuurscentrum in Voorhout. De bijeenkomst is herhaaldelijk aangekondigd in de gemeenteberichten, op de website van de gemeente, via social media en via het adressenbestand dat is opgebouwd uit de besloten bijeenkomsten. Ook de gemeenteraad is voor deze bijeenkomst uitgenodigd. De bijeenkomst is goed bezocht met circa 60 á 70 bezoekers.

Tijdens deze bijeenkomst en gedurende twee weken daarna heeft iedereen de gelegenheid gehad om op de beoogde maatregelen te reageren (na de inloopbijeenkomst zijn de tekeningen van alle maatregelen en de mogelijkheid tot reactie op de website geplaatst). De inspraakreacties en het antwoord van de gemeente daarop zijn opgenomen in voorliggende inspraaknota.



2 Inspraakreacties en antwoorden

Nr	Inspraak	Antwoord
01	<p>1. Ik vind het een verkeerde keus dat er geen bus rechtstreeks meer rijdt tussen de Wasbeekerlaan en de Warmonderdam over de Hoofdstraat. Hierdoor vervallen de haltes ter hoogte van het Hospice. Dat is een verkeerd signaal en in tijd en afstand is er geen verschil tussen de huidige route en de voorgestelde route.</p> <p>2. Ik ben van mening dat de kruising Parklaan – Narcissenlaan voorzien moet blijven van (nieuwe)verkeerslichten. Met voorrang openbaar vervoer. Het is al jaren een veilige oversteek. Een mogelijkheid op in twee etappes over te steken lijkt mij niet goed. Er is niet zoveel ruimte, er steken veel kleine kinderen over die dan tussen de auto's staan en er wordt daar veel overgestoken met bakfietsen volgeladen met kinderen. Een bijkomend voordeel van verkeerslichten is dat deze er samen met de verkeerslichten op de kruising Parklaan-Kerklaan er voor zorgen dat er af en toe stille momenten zijn waardoor het steeds drukker verkeer vanaf de Menneweg veilig de Parklaan kan opdraaien. Zeker er nu plannen zijn om meer huizen op de Menneweg hoek Rusthoflaan te bouwen. Vanwege deze steeds drukker wordende oversteek wordt het fietspad langs de Parklaan tussen de Menneweg en de Narcissenlaan steeds vaker in 2 richtingen gebruikt.</p>	<p>1. Het rijden via de Warmonderweg gebeurt mede op verzoek van de vervoerder en leidt tot een halvering van de intensiteit busverkeer van deze lijn in de Wasbeekerlaan. Zie ook reactie en antwoord nummer 2 en 7. Een goede bereikbaarheid van de hospice met de bus is uitgangspunt, ook voor de gemeente. Inzet van de gemeente is het realiseren van een nieuwe halte nabij de kruising van de Hoofdstraat met de Wasbeekerlaan zodat deze kan worden aangedaan door lijn 57 en de hospice op die manier bereikbaar blijft met de bus.</p> <p>2. Voor de kruising Parklaan-Narcissenlaan zijn beide mogelijkheden gepresenteerd. Mede op basis van de reactie uit de inspraak is het uitgangspunt in het advies om de verkeerslichten op deze kruising te laten staan. De verkeerslichten worden dan wel vervangen door moderne verkeerslichten (met prioriteit voor de bus) zodat het verkeer vlot en veilig kan worden afgewikkeld.</p>
02	<p>Als reactie op het bezoek in het bestuurscentrum op 3 juni heb ik de volgende opmerkingen. Ik verzoek u dringend iets te doen aan de idiote hoge snelheden (op de Wasbeekerlaan) die vooral in de avonduren en in het weekend worden gereden.(misschien is een hartig gesprek met de provincie c.q. de busmaatschappijen een oplossing?) Wat trilling en geluidsoverlast betreft hebben wij hiervan het meeste last van zwaar verkeer(bussen). Tevens verzoek ik u om iets aan het trillingsniveau te doen. De meeste trillingen worden veroorzaakt door de grote putten van het hoofdriool dat net uit het midden van de weg ligt waardoor er over de putdeksel wordt gereden. Overigens, als men</p>	<p>Met de invoering van het HOV gaat de HOV-bus rijden via de Warmonderweg en Wasbeekerlaan. Dit scheelt in het aantal bus bewegingen ten opzichte van de situatie waarin alleen via de Wasbeekerlaan wordt gereden.</p> <p>Daarnaast heeft de gemeente in voorbereiding de herinrichting van de Wasbeekerlaan. Dit is echter geen onderdeel van het HOV-project. Het doel is om te komen tot een verkeersveilige inrichting en het voorkomen van overlast door trillingen. In de planvorming voor de herinrichting van de Wasbeekerlaan zijn en</p>



<p>zich aan de 30km houdt is er totaal geen last. Ook zou ik graag willen zien dat het paaltje wat op de wegversmalling hoort te staan en recentelijk is herplaatst naar de rijbaan vóór de wegversmalling weer op de versmalling komt te staan. Dit was al een verzoek van mij toen ik de melding van het losliggen van de paal heb gemeld maar toch werd de paal voor de versmalling geplaatst wat voor het inrijden van mijn inrit erg lastig is. Ik hoop dat u aan al deze opmerkingen zult kunnen voldoen</p>	<p>worden aanwonenden nadrukkelijk betrokken en in dit proces worden deze opmerkingen meegenomen.</p>
--	---

Nr	Inspraak	Antwoord
03	<p>Vrijwel alle zebra's bij de Oosthoutlaan en bij de kruising Schoutenlaan verdwijnen. Dit zorgt ervoor dat oversteken, wat nu al vaak heel lastig is, bijna onmogelijk wordt. Daarnaast worden de bochten verruimd waardoor er sneller gereden kan worden. Ik snap dat dit niet de bedoeling is, maar het zal wel gebeuren. Men houdt zich nu eenmaal niet aan de max. snelheid. Kortom de zwakkere verkeersdeelnemers worden helemaal vogelvrij. Dit zijn oversteekplaatsen die ook door kinderen gebruikt worden. Er moeten veilige gelegenheden geboden worden voor voetgangers om over te steken. NB: ik ben pro openbaar vervoer en snap het doel, maar ben het niet eens met de uitvoering.</p>	<p>T.a.v. de bochtverruiming; de drie noordelijke bochten worden verruimd omdat deze op dit moment te krap zijn vormgegeven. Hierdoor worden de bermten kapotgereden en hiervoor zijn de binnenbochten al voorzien van bestrating. Deze situatie leidt nu ook tot een niet-ideale situatie. De bochten worden weliswaar verruimd, maar binnen de normen die gelden voor 50 km/u-wegen dus er wordt niet ontworpen op een hogere snelheid dan de op de Oosthoutlaan geldende maximumsnelheid.</p> <p>T.a.v. de zebra's: onderdeel van het maatregelpakket is dat een aantal zebra's op de Oosthoutlaan in Voorhout komt te vervallen. De zebra's die wel blijven liggen worden beter en veiliger uitgevoerd. Ten onrechte is soms de gedachte dat de zebra's worden weggehaald ten gunste van de doorstroming en de snelheid van de bus. Dit is niet het geval. Aangezien de Oosthoutlaan onderdeel is van de HOV-corridor en hier ook andere maatregelen zijn voorzien, is dat aanleiding geweest om ook naar de zebra's te kijken.</p> <p>Op de Oosthoutlaan blijven op twee plaatsen de zebra's liggen: bij het Oosthoutplein/Rietpad en bij de Venkelhof/Bloemenschans. Dit zijn druk gebruikte</p>



		<p>oversteekplaatsen (schoolroutes) die overzichtelijk zijn en waar automobilisten overstekende voetgangers verwachten. Het middeneiland van de oversteek bij het Oosthoutplein is in de huidige situatie te smal waardoor fietsers hier niet comfortabel kunnen opstellen. Deze oversteek wordt aangepast en veiliger gemaakt, in samenhang met de aanleg van de HOV-halte op deze plek.</p> <p>De andere zebra's zijn veel minder druk gebruikt en qua ligging en uitvoering niet veilig en kunnen daardoor juist tot onveilige situaties leiden.</p> <p>Onderbouwing: Een zebra (formeel: voetgangsoversteekplaats of VOP) is een voorziening, gericht op het bieden van een oversteek voor voetgangers, met voorrang ten opzichte van het kruisende autoverkeer. In het verleden zijn op veel plaatsen zebra's neergelegd. Op basis van onderzoek naar de veiligheid op zebra's is het beleid tegenwoordig anders dan vroeger en wordt aanbevolen zeer terughoudend om te gaan met het toepassen van zebra's.</p> <p>Dit is niet om het voor voetgangers minder makkelijk te maken om over te steken maar omdat uit onderzoek is gebleken dat het verkeerd toepassen van zebra's juist leidt tot onveilige situaties. Dit lijkt misschien onlogisch maar is goed te verklaren. Op plaatsen waar relatief weinig voetgangers oversteken, verwachten automobilisten geen voetgangers en gaat het vaak mis. Daarin speelt ook mee dat een voetganger niet altijd goed voor een automobilist zichtbaar is en/of duidelijk is dat de voetganger gaat oversteken.</p>
--	--	---



		<p>Een voorwaarde voor een veilige situatie is dat deze overzichtelijk is en dat de situatie door alle verkeersdeelnemers kan worden ingeschat. Als in het donker een voetganger een zebra opstapt, of als een voetganger vanaf de stoep opeens zijn looprichting verandert en de zebra opstapt, is dit voor een automobilist niet te zien of in te schatten en kan hij daar niet op anticiperen. Andersom heeft een voetganger in de regel wel zicht op een auto en is duidelijk welke kant die opgaat. Uit onderzoek is gebleken dat om deze redenen er relatief veel ongevallen plaatsvinden met voetgangers op zebra's. Ook is van belang dat het tot onduidelijkheid leidt als voetgangers met een zebra in de voorrang zitten en op dezelfde plek fietsers geen voorrang hebben. Onderzoek laat zien dat een onevenredig groot aantal aanrijdingen van voetgangers plaatsheeft op zebrapaden.</p> <p>Om die reden geven de landelijke verkeerskundige ontwerprichtlijnen (van CROW) aan dat zeer terughoudend met zebra's moet worden omgegaan en ze alleen moeten worden toegepast op plaatsen waar de situatie overzichtelijk is, waar veel voetgangers oversteken en waar voetgangers in twee etappes kunnen oversteken (met een middeneiland).</p> <p>De verkeersadviseur van de Politie, die in de planstudie nadrukkelijk is betrokken, heeft om deze redenen ook geadviseerd zeer terughoudend om te gaan met het toepassen van zebra's.</p>
--	--	---



Nr	Inspraak	Antwoord
04	<p>1. De fietsers die oversteken vanaf de Oosthoutlaan naar de Schoutenlaan toe. Ze rijden zonder kijken de Schoutenlaan op. Dit geeft gevaarlijke situaties. Geregeld fietsers, brommers en auto's tegen elkaar aan. Ook veel 'bijna' ongevallen. Kinderen die oversteken moeten echt drie keer kijken voor ze oversteken (ook volwassenen natuurlijk). Of verkeersremmende maatregelen of duidelijkheid in de vorm van haaietanden zou op zijn plaats zijn.</p> <p>2. Parkeerplaatsen bij nummer 24 tot en met 30 overdwars maken, waardoor meer plekken beschikbaar zijn. Op de stoep of langs de berm parkeren hoeft dan niet meer waardoor een veiligere situatie ontstaat.</p> <p>3. Oversteekplaatsen in de vorm van zebrapaden. Wij leren de kinderen oversteken bij zebrapaden. Onduidelijkheid als er geen zebrapad is, ook voor de automobilisten. Sommigen zullen stoppen voor overstekende personen, anderen niet waardoor meer kans op ongevallen met auto's.</p>	<p>1. De voorrangregeling ter hoogte van de kruising wordt duidelijk gemaakt met markering en bebording. Er wordt een plateau toegepast om de snelheid te reguleren en de attentie te verhogen. Er kan uiteraard niet volledig worden voorkomen dat weggebruikers zich niet aan de regels houden of niet goed opletten. Weggebruikers hebben hierin zelf een verantwoordelijkheid.</p> <p>2. Uitgangspunt is in ieder geval om het bestaande aantal parkeerplaatsen terug te brengen. In het definitief ontwerp zal worden gezien of het mogelijk is de parkeerplaatsen dwars te maken en het aantal uit te breiden.</p> <p>3. Zie reactie en antwoord nummer 3.</p>
05	<p>1. Kruising Schoutenlaan - Oosthoutlaan. Boom in de bocht (richting Station) weghalen. Bocht is erg krap voor grote voertuigen.</p> <p>2. Sassenheim - Hoofdstraat. Bocht vanaf Wasbeekerlaan naar Hoofdstraat lijkt op de tekening erg krap. Auto's voor verkeerslichten staan te dichtbij.</p> <p>3. Sassenheim - Raadhuis. Bocht vanaf dorp richting Station is te krap. Paaltjes en stenen zijn hinderlijk en de bocht is te smal.</p> <p>4. Sassenheim. Halte creëren voor Van der Valk Hotel. Graag waakzaam zijn dat bus voorrang krijgt bij verkeerslichten. Er komen nu wel veel verkeerslichten in Sassenheim.</p>	<p>1. Deze kruising wordt aangepast. Uitgangspunt voor het ontwerp is dat alle bewegingen goed mogelijk zijn.</p> <p>2. Het ontwerp is reeds getoetst op rijcurves. Dit zal in de verdere uitwerking ook gebeuren. Indien nodig wordt het verdere ontwerp daarop aangepast.</p> <p>3. Deze bocht wordt ook iets aangepast. Overigens wel dusdanig dat niet wordt uitgenodigd tot hoge snelheden, gezien de overstekende fietsers en voetgangers.</p> <p>4. Een halte bij Van der Valk is vooralsnog niet voorzien en is ook zowel door de busvervoerder (Arriva) als Van der Valk niet genoemd. Onderdeel van het maatregelpakket is prioriteit voor de bus bij de verkeerslichten.</p>



Nr	Inspraak	Antwoord
06	<p>1. Mijn broer is verstandelijk gehandicapt en woont op de Speenkruidhof. Om naar de Kruidenschans te komen, maakt hij gebruik van de zebra tussen Kruidenschans (vanaf nummer 2) en Bloemenschans. Wanneer deze zebra er niet meer is, dan moet hij lopen naar de zebra die gebruikt wordt voor de basisscholen (de Achtbaan et cetera). Hiervoor dient hij dan over het fietspad te lopen. Dit is gevaarlijk. Ik stel voor om er een voetpad aan te leggen om de veiligheid te bevorderen.</p> <p>2. Het zebrapad op Oosthoutlaan/Fuchsiastraat gaat verdwijnen. Mensen die op het Spectrum werken maken gebruik van deze oversteek om de bus naar Noordwijk te nemen. Ik vrees voor de veiligheid van deze mensen. Wat gaat de gemeente doen om deze veiligheid te waarborgen? Ik snap dat men doorstroming van het verkeer wil, maar dit mag nooit ten kosten van voetgangers gaan!</p> <p>3. Ook vraag ik me af hoe het met de veiligheid van overstekende voetgangers op de kruising Schoutenlaan/Oosthoutlaan zal gaan. Mensen vanuit de Kruidenschans en Dragonweg moeten ergens oversteken richting Station. Waar kan dat veilig gebeuren?</p>	<p>Ten aanzien van de onderbouwing van het weghalen van een aantal zebra's: zie reactie en antwoord nummer 3.</p> <p>1. en 2. Er kan nog steeds overgestoken worden op de plekken waar nu de zebra's liggen. Het verschil is dat de overstekende voetganger geen voorrang meer heeft. Dit lijkt onveilig, maar zoals toegelicht onder 3. is dit in werkelijkheid veiliger. De maatregel wordt dan ook getroffen ten behoeve van de veiligheid en niet de doorstroming.</p> <p>De behoefte aan een voetpad tussen de Bloemenschans en het Rietpad wordt wel onderkend, in combinatie met deze maatregel. De gemeente doet onderzoek naar de aanleg hiervan, naast het fietspad, zodat voetgangers (ook nu al) niet over het fietspad hoeven te lopen.</p> <p>3. Bij de kruising Schoutenlaan-Oosthoutlaan: op de genoemde plekken blijven oversteekmogelijkheden. Deze worden uitgevoerd met een middeneiland zodat in twee etappes kan worden overgestoken.</p>

Nr	Inspraak	Antwoord
07	<p>Beslist geen verhoging op het kruispunt van de Wasbeekerlaan/Jagtlustkade. De vele vrachtwagens en veel te hard rijdende bussen zorgen voor teveel trillingen in huis. Maak er zoals eerder beloofd, een optische verhoging van.</p>	<p>De gemeente heeft in voorbereiding de herinrichting van de Wasbeekerlaan. Dit is echter geen onderdeel van het HOV-project. Het doel is om te komen tot een verkeersveilige inrichting en het voorkomen van overlast door trillingen. In de planvorming voor de herinrichting van de Wasbeekerlaan zijn en worden aanwonenden nadrukkelijk betrokken en in dit proces worden deze opmerkingen meegenomen.</p>



Nr	Inspraak	Antwoord
08	Geen maatregelen bij Kwekersweg terwijl dit een heel gevaarlijk punt is. De bussen rijden veel te hard. Daardoor veel last van trillingen en scheuren. Vaak bijna ongelukken.	Zie reactie en antwoord nummer 7.
09	Graag uw aandacht voor het uitrijden vanuit de twee opritten aan de Hoofdstraat 63. Als stoplichten niet juist staan afgesteld kan het zijn dat wij er niet uitkunnen!	Hierover is reeds met de betreffende bewoners gesproken en het ontwerp is hier op aangepast in de vorm van een kruis ter hoogte van de uitrit. Dat laat onverlet dat de uitritconstructie nabij de kruising niet ideaal is, maar dat geldt ook in de huidige situatie. Er moet voorrang worden verleend aan het verkeer op de Hoofdstraat.
10	Vanuit de Zandslootkade is afslaan naar Lisse zonder stoplichten niet te doen. Men komt vanuit laag naar hoog de brug op en de bomen ontnemen zicht. Dit is met de auto. Voor mij fietsende kinderen richting Lisse/dorp/Bibliotheek is de snelheid op de Hoofdstraat een probleem. Dit geldt voor veel bewoners uit de Oranjobuurt. Keuze is er niet want Julianalaan en Zandsloot zijn éénrichtingsverkeer.	Voor deze kruising zijn beide mogelijkheden gepresenteerd. Mede op basis van de reactie uit de inspraak is het uitgangspunt in het advies om de verkeerslichten op deze kruising te laten staan. De verkeerslichten worden dan wel vervangen door moderne verkeerslichten (met prioriteit voor de bus) zodat het verkeer vlot kan worden afgewikkeld.
11	Flexdrempel bij zebra's Oosthoutlaan Voorhout.	Gemeente heeft geen voorkeur voor het toepassen van flexdrempels, gezien de hoge kosten voor aanleg, beheer en onderhoud ten opzichte van vaste plateaus. Gewone plateaus zijn voor regulier autoverkeer net zo effectief. De op de Oosthoutlaan blijvende zebra's worden voorzien van een plateau.



Nr	Inspraak	Antwoord
12	<p>Als je ruimere bochten gaat maken in de Oosthoutlaan gaan automobilisten harder rijden. Er steken dagelijks veel fietsers/voetgangers over, dus plaats alsjeblieft drempels. 1. Idee om de bus door de Schoutenlaan te laten rijden in plaats van de Oosthoutlaan. Mensen fietsen/lopen toch ook naar het station, dus dan kunnen ze ook naar de bushalte Schoutenlaan lopen. 2. Maak het aantrekkelijker om de auto's zoveel mogelijk via de randweg te laten rijden in plaats van door de Oosthoutlaan. 3. Duidelijke oversteekplaats maken op de Oosthoutlaan met een verhoging in de weg.</p>	<p>T.a.v. de bochten: de drie noordelijke bochten worden verruimd omdat deze op dit moment te krap zijn vormgegeven. Hierdoor worden de bermen kapotgereden en hiervoor zijn de binnenbochten al voorzien van bestrating. Deze situatie leidt nu ook tot een niet-ideale situatie. De bochten worden weliswaar verruimd, maar binnen de normen die gelden voor 50 km/u-wegen dus er wordt niet ontworpen op een hogere snelheid dan de op de Oosthoutlaan geldende maximumsnelheid.</p> <p>1. Het laten rijden van de bus via de Schoutenlaan in plaats van de Oosthoutlaan leidt voor de bus tot een grote omrijdbeweging. Bovendien steken op de Schoutenlaan ook fietsers en voetgangers over, net als op de Oosthoutlaan.</p> <p>2. Doordat de randweg buiten de kom ligt (hogere snelheid) en weinig kruispunten heeft is deze route al aantrekkelijker dan de Oosthoutlaan. Voor veel inwoners van Voorhout is de Oosthoutlaan echter de meest logische en kortste route. De Oosthoutlaan is nodig voor een goede bereikbaarheid van Voorhout kan dit verkeer ook goed verwerken.</p> <p>3. Zie ook reactie en antwoord nummer 3: op die plekken waar een oversteek in de vorm van een zebra blijft, wordt deze overzichtelijk en met een plateau uitgevoerd.</p>

Nr	Inspraak	Antwoord
13	<p>Het laten vervallen van de stoplichtinstallatie op het kruispunt Parklaan-Narcissenlaan en het vervallen van de zebrapaden zal tot zeer onveilige situaties leiden plus opstoppingen op de Narcissenlaan in de spits.</p>	<p>T.a.v. de verkeerslichten op de Narcissenlaan: zie reactie en antwoord nummer 1.</p> <p>T.a.v. de zebra's: zie reactie en antwoord nummer 3.</p>



Nr	Inspraak	Antwoord
14	Het lijkt mij niet verstandig zoveel zebrapaden te verwijderen, want oversteken als voetganger is nu al een probleem. Als er geen zebrapaden meer zijn wordt het zeker problematisch en helemaal als de gemiddelde snelheid toeneemt als de bochten in de Oosthoutlaan verruimd worden, dan kan er makkelijker nog harder gereden worden. Auto's rijden daar nu al te hard. Ik begrijp dat er beter/sneller openbaar vervoer moet komen, maar ik denk niet dat dat ten koste van de veiligheid van voetgangers moet gaan.	Zie reactie en antwoord nummer 3.
15	Goed plan!	Reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
16	Het is een goed plan dat Rnet er komt. Zal de bus tot 's avonds laat gaan rijden? Want ik ga iedere zaterdagavond altijd naar Noordwijk om te stappen en dan kan ik langer gaan stappen en veilig en goedkoop thuis komen.	De dienstregelingstijden van R-net zijn in deze fase nog niet in detail bekend, maar zullen overeenkomen met die van de huidige lijn 361.
17	De vastgestelde maatregel maakt toegang van de Postwijkkade en Zandslootkade richting dorp, bij enige drukte op de Hoofdstraat lastig. De situatie is vergelijkbaar met de situatie waarin de huidige verkeerslichten knipperen. Mijn vragen worden versterkt voor de situatie voor jongere, minder ervaren fietsers. Mijn voorstel zou zijn om in meerdere seizoenen (zomer, herfst, winter) gedurende één volledige week de verkeerslichten te laten knipperen om een vergelijkbare situatie te creëren. Dus geen toets gedurende de vakantieperiode tussen 10.00 uur en 11.00 uur 's ochtends!).	Zie reactie en antwoord nummer 10.



Nr	Inspraak	Antwoord
18	Een grote grap. Geldverspilling	Reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Nr	Inspraak	Antwoord
19	<p>Laat ik vooropstellen dat ik een goed openbaar vervoer van de Bollenstreek naar Schiphol een goede zaak vindt! En dat ik hoop dat de prognoses voor de verhoging van de reizigersaantallen om tot een HOV te komen zullen uitkomen. Voor de Voorhouters is een goede treinverbinding al een prima zaak, en daarom ben ik benieuwd wat de verwachtingen zijn van de passagiers die zullen opstappen op de bus en dus niet de trein zullen nemen. Ook omdat er in Sassenheim een directe treinverbinding naar Schiphol is die qua tarieven vast niet veel duurder zal zijn dan de hoogwaardige bus.</p> <p>De aanpassingen die voorgesteld worden kosten veel geld, laten we daarom streven naar een goede besteding ervan en alles zo goed mogelijk in 1x goed doen! (we hebben denk ik wel wat geleerd van de aanpassingen van de Herenstraat toch?). Ik wil ervoor waken dat ik straks niet Voorhout ga zien in een aflevering van Kanniewaarzijn!</p> <p>U heeft in het bestuurscentrum een aantal aanpassingen genoemd ook in combinatie met de aanpassingen op de Nagelbrug. Degene die ik heb onthouden en waar ik vragen/opmerkingen/aandachtspunten over heb zal ik in ieder geval benoemen.</p> <p>1.U gaf aan dat de aanpassingen die voor ogen staan bij het maatregelpakket HOV Teylingen zullen pas uitgevoerd worden NADAT de aanpassingen op de Nagelbrug zijn uitgevoerd. Op de Nagelbrug zijn alle voorzorgsmaatregelen voor de HOV al genomen waardoor er straks geen nagekomen feiten komen die extra geld kosten heeft u bevestigd. Ook zegde u toe dat de Gemeente Teylingen zorgt dat de toegang tot Voorhout altijd maar op 1 toegangsweg tegelijkertijd gesloten zal zijn. We hebben eerder</p>	<p>Het gaat om het bieden van goed en betrouwbaar openbaar vervoer. Daarbij hoort ook een betrouwbare overstap tussen bus en trein. Het doel is niet om mensen uit de trein en in de bus te krijgen, maar om bus en trein goed te verknopen zodat voor meer mensen het openbaar vervoer (de totale keten) een goed alternatief wordt voor de auto. Voorhout en Sassenheim hebben beide een treinstation, maar op verschillende lijnen. Op de relatie tussen Voorhout (en Noordwijk) en Sassenheim is een goede busverbinding daarom van belang om een goede aansluiting te kunnen bieden op station Sassenheim.</p> <p>1. In de uitvoering van de maatregelen zullen de maatregelen onderling en ten opzichte van andere projecten worden afgestemd, dusdanig dat de bereikbaarheid op peil blijft. Er zal uiteraard wel hinder zijn op die plek waar wordt gewerkt, maar dat is onvermijdelijk bij aanpassingen.</p> <p>2. Gemeente is het er mee eens dat de Herenstraat smal is en de het HOV daar idealiter niet doorheen rijdt. Terecht wordt aangegeven dat na openstelling van de Noordelijke Randweg de HOV daarover gaat rijden. Tot het zover is, is er echter geen alternatief. Het centrum en station van Voorhout moeten immers wel worden bediend.</p> <p>3. Zie ook reactie en antwoord 3. Niet alleen de zebra bij het Oosthoutplein blijft liggen, ook die bij de Venkelhof/Bloemenschans.</p>



<p>slechte ervaringen gehad met een Leidsevaart die een paar dagen was afgesloten en tegelijkertijd de Jacoba van Beierenweg geasfalteerd werd en zo zijn er nog wel een paar voorbeelden te noemen van de afgelopen jaren. Ook tijdens een braderie op een zaterdag in september die de hele Herenstraat afsluit en de kermis in diezelfde week zorgen ervoor dat toegangswegen niet altijd optimaal gebruikt worden (overigens geldt dit ook voor de bus!). Denk ook aan de aan- en afvoer van de Dokterspost op de BNS qua informatievoorziening en bewegwijzering. Niet iedereen uit het verzorgingsgebied van de Dokterspost is in Voorhout goed bekend.</p> <p>2. De bus zal door de Herenstraat blijven rijden en rechts verkeer blijft voorrang krijgen. Dit levert nu al verkeersproblemen op, vooral in de spits. De opmerking dat die straat te smal is voor al dat grote verkeer, ook laden- en lossen is een gegeven. Alternatieven zijn er volgens u vooralsnog niet voorhanden. De hoop ligt op de Randweg begreep ik, maar die komt pas over een paar jaar. Over die Randweg zal dan de bus gaan rijden.</p> <p>3. Zebra's kunnen in de Herenstraat, Schoutenlaan en Oosthoutlaan weg volgens de politiewoordvoerder. Alleen de zebra bij de Chinees/scholen op de Oosthoutlaan zou nog blijven bestaan. Reden: de meeste ongelukken gebeuren op de zebra's omdat de overstekers niet goed uitkijken.</p> <p>Ik wil voorstellen dat Veilig Verkeer Nederland hier nog eens kritisch naar kijkt. Deze organisatie heeft de nodige kennis van verkeerssituaties en kan daarbij wellicht nog tips/adviezen geven die nu nog niet bekeken zijn. Ik heb ze alvast gevraagd mee te denken.</p> <p>Eerlijk gezegd zou ik niet graag in de Kruidenbuurt bij bijv. de Peperstraat of Vissenbuurt wonen en mijn (kleine) kind naar de school op de Distelweg laten gaan zonder zebra's. Ouders met kleinere kinderen maken zich nu veel zorgen over het veilig kunnen laten oversteken van hun kind.</p> <p>Goede communicatie en begeleiding is hierbij echt heel belangrijk. En ik vraag me echt op basis van het verleden af of dit wel hoog op het lijstje van aandacht staat?</p> <p>De politiewoordvoerder gaf aan dat tzt op de scholen en met besturen van medezeggenschapsraden zal worden gecommuniceerd over evt. inzet van</p>	<p>4. Eens. Dit is ook de aanleiding voor deze maatregel.</p> <p>5. De oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers wordt in deze kruising goed opgelost doordat deze een eigen verkeerslicht krijgen. De veiligheid voor fietsers en voetgangers in een dergelijke situatie is veel beter dan bij een turborotonde, waarbij fietsers en voetgangers meerdere rijstroken (uit de voorrang) moeten oversteken.</p> <p>Juist omdat rekening wordt gehouden met de groei van het verkeer de komende jaren (als gevolg van woningbouw, bedrijventerreinontwikkeling, zoals genoemd) zijn verkeerslichten nodig, aangezien die meer verkeer kunnen verwerken dan een rotonde.</p> <p>Zie ook reactie en antwoord nummer 55.</p> <p>Er wordt geen pilot gedaan met nieuwe concepten. Het zijn moderne, vraagafhankelijke verkeerslichten die veel verkeer kunnen verwerken, maar deze worden al op grote schaal toegepast in andere gemeenten en zijn beproefd.</p> <p>6. Een rotonde is op deze plaats niet mogelijk omdat de Bonekruidstraat dan niet meer kan worden aangesloten en gezien de grote ruimtelijke impact: daarvoor zijn tuinen van de omliggende woningen nodig.</p> <p>Het beschreven effect van een wachtrij tot op de rotonde bij de Componistenlaan wordt niet verwacht. Op basis van uitvoerige tellingen is er gerekend aan de verkeersafwikkeling van de voorgestelde oplossing. Daaruit blijkt dat deze met de voorgestelde oplossing beter is dan met de huidige lay-out van het kruispunt. Uiteraard zullen op de richtingen die voorrang moeten verlenen op drukke momenten wachtrijtjes ontstaan, maar dat is nu ook het geval en past bij zo'n situatie.</p> <p>De verkeersdruk zal door woningbouw in Voorhout inderdaad fors</p>
--	--



<p>verkeersbrigadiers en de opleiding ervan.</p> <p>4.De 3 bochten in de Oosthoutlaan zullen worden verbreed. Op basis van de huidige situatie is dit absoluut een verbetering</p> <p>5.De destijds duur aangelegde rotonde bij de Oosthoutlaan/Rijksstraatweg (thv Esso station) zal worden verwijderd en hiervoor komt een high-tech verkeerslichteninstallatie die moet waarborgen dat er een goede doorstroming van het verkeer van de Oosthoutlaan, het verwachte verkeer van de Post.nl distributiepunt en verkeer vanaf Sassenheim zal plaatsvinden. Ik hoop oprecht dat de fietsers en wandelaars hierin niet vergeten worden. We hebben immers voor ogen dat Nederlanders zo lang mogelijk moeten kunnen blijven fietsen en lopen, dus vooral geen onveilige situaties voor hen op de Oosthoutlaan en bij het verkeerslicht. Overigens zult u vastgesteld hebben dat lang niet iedereen overtuigd is van een verbetering door er een verkeerslichtinstallatie. Zijn alle berekeningen goed uitgevoerd, met een groei van verkeer rekening gehouden, etc etc. Wij als burgers zitten niet te wachten op sloop van het ene, bouw van het andere en dus later weer terugbrengen naar de oude situatie! Dit kost weken/maanden belemmeringen op de wegen en vooral veel kapitaalvernietiging!! En verhoging van de gemeentelijke belastingen wil geen Teylinger zien agv fouten die in dit traject gemaakt zijn/worden. Ik stel dan ook voor dat hier niet een of andere pilot van een nieuwe installatie wordt uitgetest maar een waar al gedegen mee is gewerkt en waar de kinderziektes uit zijn gehaald!</p> <p>6. De kruising Schoutenlaan/ Oosthoutlaan wordt gewijzigd. Verkeer van de Oosthoutlaan gaat met een bocht naar links en krijgt daarmee voorrang op het verkeer op de Schoutenlaan. Een flink aantal mensen voorzien hier grote problemen. Een rotonde is volgens u niet mogelijk omdat de grond niet geheel van de gemeente is en een rotonde ook niet altijd de oplossing is. Mijn zorgen gaan over het verkeer wat vanaf de Herenstraat komt, het spoor overgaat en bij de rotonde van de Jacoba van Beierenweg naar rechts de Schoutenlaan op gaat. Dit verkeer gaat stagneren als er iemand uit deze rijrichting bij de kruising van de Oosthoutlaan rechtdoor moet en niet tussen de stroom verkeer kan komen (en ik voorzie hierin een grote kans bij de</p>	<p>toenemen. Zoals door inspreker is aangegeven wordt met de aanleg van de Noordelijke Randweg een nieuwe ontsluiting geboden waarmee de bestaande routes worden ontlast.</p> <p>7. Met het oog op de woningbouw in Hooghkamer en de constatering dat de argumenten die eerder reden waren voor de knip nog steeds gelden, is heroverweging hiervan nu niet aan de orde. De inzet is om zo snel mogelijk de Noordelijke Randweg te realiseren.</p>
---	--



	<p>spitstijden!). Dan hebben we het nog niet over de overstekende fietsers/wandelaars die vanuit de Schoutenlaan de overkant moeten zien te halen voor school etc.</p> <p>Tevens gaat de Schoutenlaan nog drukker worden met verkeer omdat er in de Engelse tuin en Hoogkamer nog bijna 1000 woningen gebouwd worden waar de automobilisten ook naar dorp,station etc. moeten. U geeft aan verlichting te verwachten als de randweg wordt doorgetrokken naar de Componistenlaan (over ca 2 jaar) en als de Randweg naar Noordwijk klaar is en hierover de bus zal gaan rijden.</p> <p>Ik begreep toch dat de bus dan niet meer door het dorp gaat rijden?</p> <p>7. Het openen van de Jacoba van Beierenweg is volgens u geen optie, ook niet voor tijdelijk. Volgens mij zitten er veel minder leerlingen op deze scholen als pakweg 4 jaar geleden (reden waarom die straat toen gesloten moest worden) en zou ik toch willen voorstellen dit te heroverwegen totdat de Randweg opengaat, eventueel als eenrichtingsverkeer.</p>	
--	--	--

Nr	Inspraak	Antwoord
20	<p>Op 3 juni jl. was ik niet in de gelegenheid om naar de inloopbijeenkomst over de HOV te komen. Graag zou ik de volgende informatie krijgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Het dienstrooster van de busverbinding: aantal ritten per uur, per dag, werkdagen, weekends? -De prognoses van het reizigersaanbod (Noordwijk – Schiphol v.v.): werkdagen, weekends, zomer, winter? 	<p>Deze achterliggende informatie is reeds aan inspreker beschikbaar gesteld.</p>

Nr	Inspraak	Antwoord
21	<p>Langs deze weg willen wij bezwaar maken tegen het wijzigen van de Ronde naar een verkeerskruispunt met stoplichten waarbij de uitrit van H&B bouw bijna onmogelijk gaat worden.</p> <p>Na overleg met U en met de bewoners en ter plaatsen van de presentatie is er alleen op het plan wat kleine wijzigingen doorgevoerd maar dat is voor ons niet</p>	<p>Ten aanzien van de onderbouwing van het plaatsen van verkeerslichten op deze kruising: zie reactie en antwoord nummer 55.</p> <p>Ten aanzien van de specifieke situatie voor deze inspreker</p>



<p>afdoende. Wij denken dat het oversteken van onze bedrijfswagens met of zonder aanhanger richting Voorhout en Sassenheim een zeer gevaarlijk situatie gaat opleveren.</p> <p>Het is nu al een waagstuk om over te steken, maar bij realisatie van jullie plannen een onmogelijkheid. De praktijk zal leren dat de voor ons gereserveerde vlakken bezet zullen worden door auto's die wachten voor de stoplichten.</p> <p>Als onze bedrijfswagens met aanhanger willen oversteken blokkeren wij het rechter en linker verkeer op de Rijksweg en er dus opnieuw een gevaarlijk situatie oplevert die niet acceptabel is.</p> <p>Wij verzoeken u ook een onderzoek te doen naar de extra luchtvervuiling die ontstaat door de auto 's zoals met starten/optrekken en wachten voor de stoplichten voor de 4 omliggende bewoners.</p> <p>Wij zien dus niet in wat ,zoals eerder aangeven in het overleg, wat de meerwaarde is van de stoplichten, sterker nog, het zal alleen maar gevaarlijker en onfrisser worden op de Rijksweg. Alternatief plan naar ons inzicht is met u besproken ter plaatsen van de uitleg. Wij verzoeken u het plan nogmaals te overwegen en met betere alternatieven te komen want dit plan is niet acceptabel.</p>	<p>(bedrijf) geldt dat wordt onderkend dat het opgestelde ontwerp niet leidt tot een ideale situatie qua ontsluiting. Gemeente is in overleg met inspreker om hier verder op in te zoomen en te komen tot een voor alle partijen goede oplossing.</p> <p>Uitgangspunt hierbij is echter wel de voorgestelde reconstructie van het kruispunt naar een kruising met verkeerslichten, om de beschreven zwaarwegende redenen van het op peil houden van de doorstroming en daarmee de bereikbaarheid van Voorhout en Sassenheim.</p>
---	--

Nr	Inspraak	Antwoord
22	<p>1. Ik heb een bezwaar met dit hele plan voor een rotonde op de narcissenlaan. Als hier een rotonde komt wordt het zo gevaarlijk dat het wachten wordt voor dat er iemand omkomt.</p> <p>2. Ik heb ook bezwaar voor het weghalen van de rotonde bij het motel van der valk. Als hier stoplichten komen wordt de doorstroming alleen maar minder en creëer je alleen maar opstoppingen. Ik rij zelf dagelijks over deze rotonde en heb nu weinig last van opstoppingen en wil dit graag zo houden.</p> <p>3. Ik heb ook bezwaar voor het weg halen van de stoplichten bij de zandsloot. Hoe komen de mensen ooit naar hun werk als er geen stoplichten zijn? En alle fietsers die daar fietsen heen en terug weg dat is ook gewoon wachten op een</p>	<p>1. Op de Narcissenlaan is geen rotonde voorzien.</p> <p>2. Zie reactie en antwoord nummer 55, ten aanzien van de onderbouwing van het toepassen van verkeerslichten.</p> <p>3. Zandsloot; zie reactie en antwoord nummer 10 van deze nota.</p> <p>4. Wasbeekerlaan: nu staat verkeer op de Wasbeekerlaan soms lang te wachten op verkeer op de Hoofdstraat. Met een verkeerslicht wordt dit geregeld.</p>



	<p>dode.</p> <p>4. Dan nog de verkeerslichten die jullie willen plaatsen bij de vliegeniersweg en Wasbeekerlaan zorgt alleen maar voor meer oponthoud en dat allemaal voor 1 bus waar weinig mensen gebruik van maken. Het licht niet aan mij dat weet ik heel zeker dit hele plan is te belachelijk voor woorden.</p> <p>En wat een geld verspilling is dit hele plan überhaupt dingen veranderen en het alleen maar gevaarlijker voor de fietsers en voetgangers en dit allemaal voor 1 bus die dan "sneller" door ons dorp kan laat ze lekker de trein nemen vanaf station Sassenheim scheelt een hoop gedoe.</p>	
--	--	--

Nr	Inspraak	Antwoord
23	<p>Wij zijn bewoners van de J. vd Jagtstraat en we maken regelmatig gebruik van één van de zebrapaden op de hoek van de Schoutenlaan/Oosthoutlaan. Regelmatig steek ik daar 's morgens rond 8.00 uur en 's middags rond 17.00 uur over. Een drukke tijd en ik ben dan ook blij dat ik, door de zebrapaden, veilig kan oversteken.</p> <p>Tijdens de informatie avond is verteld dat zebrapaden een schijnveiligheid hebben, dat ouders kinderen moeten leren goed te kijken voor ze gaan oversteken. De kans is alleen groot dat je wel heel lang moet wachten voordat je kan oversteken zonder een zebrapad met als groot risico dat het niet veilig is. Als je kinderen leert dat ze bij een zebrapad pas over mogen steken als de auto's stil staan dan kunnen ze veilig oversteken. Aan de ene kant wordt er over schijnveiligheid gesproken maar aan de andere kant blijft het zebrapad bij de Aldi wel liggen. Geldt die schijnveiligheid hier niet?</p> <p>De bus zal vanaf de Schoutenlaan voorrang krijgen en de bocht zal daar minder scherp worden met als gevolg dat er harder gereden gaat worden. Hoe gaan jullie het regelen dat je hier veilig kan oversteken?</p> <p>Ik pleit ervoor dat er minimaal 2 van de 3 zebrapaden blijven liggen (bij hoek Schoutenlaan/Oosthoutlaan) zodat er hier veilig overgestoken kan worden.</p>	<p>Ten aanzien van de onderbouwing voor het weghalen van een aantal zebra's: zie reactie en antwoord 3.</p> <p>Voor de duidelijkheid: op de genoemde plekken blijven oversteekmogelijkheden. Deze worden uitgevoerd met een middeneiland zodat in twee etappes kan worden overgestoken. De gemeente onderkent de schijnbare tegenstrijdigheid, maar volgt ten behoeve van de verkeersveiligheid de richtlijnen van kennisinstituut CROW en het advies van de Politie.</p>



Nr	Inspraak	Antwoord
24	<p>Ik zie dat vanwege de HOV de aansluiting Parklaan/Narcissenlaan gewijzigd gaat worden. De aansluiting zal dan veranderd worden in een uitrit.</p> <p>Ik vrees door deze optie te kiezen dat het lastiger wordt vanuit de wijk de Parklaan op te rijden en juist lijdt meer onveilige situaties met name in de ochtend. Zowel richting de hoofdstraat als richting de Total. Zeker in combinatie met het hoog aantal fiets wat rond betaalde tijdstippen hier rijdt ivm het RLS Ik denk persoonlijk dat de Floris Schoutenstraat en de Bijdorpstraat juist meer gebruikt gaan worden als sluipverkeer om dit punt te vermijden. Is het niet mogelijk om een rotonde op deze locatie te maken?</p>	<p>Zie reactie en antwoord nummer 1.</p>

Nr	Inspraak	Antwoord
25	<p>Ik begrijp dat u contact heeft gehad met dhr. Toon Peters van de Achtbaan. Ook wij (basisschool de Emmaüs) hebben geen uitnodiging gehad voor de inloopavond. De tijd om te reageren is ook zéér kort, maar er gaat zeker een reactie komen.</p> <p>U kunt het niet maken om de zebrapaden bij de Oosthout- en schoutenlaan weg te halen. Er is zeker geen sprake van schijnveiligheid. Wij gebruiken deze oversteekplaatsen om met onze leerlingen naar de gymzaal te komen. Als die er niet meer zijn, kunnen wij niet meer met de hele groep oversteken in één keer oversteken. Door het aanpassen van de weg worden de bochten verflauwd en zal er dus veel harder gereden kunnen (en gaan) worden, dat lijkt mij niet bevorderlijk voor de verkeersveiligheid. Maar waarschijnlijk moet er eerst een dode vallen.....</p>	<p>Ten aanzien van de onderbouwing voor het weghalen van een aantal zebra's: zie reactie en antwoord 3. Op de twee drukke oversteken voor de scholen, blijven de zebra's wel liggen.</p> <p>De betreffende school is per brief uitgenodigd voor de besloten bijeenkomst over de Oosthoutlaan en uiteraard ook voor de openbare inloopbijeenkomst (via publicaties).</p> <p>Met de betreffende school en andere basisscholen in Voorhout heeft op basis van deze reactie inmiddels nader overleg plaatsgevonden, waarin de onderbouwing van de maatregel is toegelicht.</p> <p>De navolgende reacties (nummers 26 t/m 54) zijn ingediend naar aanleiding van de oproep van de school om te reageren op de voorgestelde maatregelen.</p>



Nr	Inspraak	Antwoord
26	Belachelijk voor woorden. Kinderen die naar school moeten en over een zebrapad over moeten steken zijn straks zonder zebrapaden een gewillig doel voor grote en snelrijdend verkeer.	Zie reactie en antwoord 3.
27	Bij deze wil ik graag bezwaar aantekenen tegen de plannen mbt de aanpassingen die men wil doorvoeren op de Oosthoutlaan in Voorhout ten behoeve van de snelbus Noordwijk - Schiphol. De wijk Oosthout is een zeer kinderrijke wijk en het is onverantwoord om zoveel zebrapaden weg te halen ten behoeve van een BUS! Snelrijden door een woonwijk is niet verstandig, dus laat de bus een andere route nemen of stop met de aanpassingen. Die bus kan echt wel 2 minuten langer over de reis doen....en dus gewoon met maximaal 50 door de wijk gaan en af en toe stoppen voor een zebrapad, niets mis mee!	Zie reactie en antwoord 3.
28	Bij deze wil ik bezwaar maken tegen de veranderingen van de oosthoutlaan voor de buslijn. Mijn kinderen moeten elke dag hier 3 x oversteken. En nu de weg eindelijk 30 km is geworden!! Zoals jullie kunnen zien is deze snelheid aanpassing gedaan vanwege de vele verkeersongelukken. Ik stem dus tegen deze onnodige verandering er is genoeg het station voorhout en sassenheim en leiden. Onze veiligheid in het kleine dorp moet voorop blijven staan.	Zie reactie en antwoord 3.
29	Ik wil bij deze mijn bezwaar aangeven omtrent de geplande wijzigen op de Oosthoutlaan en Schoutenlaan. Ik vind het verschrikkelijk en onbegrijpelijk dat dit soort zaken zomaar wordt gedaan! Ik ben zelf woonachtig aan de Oosthoutlaan en heb kleine kinderen. Dagelijks zie ik de gevaren en de snelheid	Zie reactie en antwoord 3.



<p>waarmee de auto's door de staat rijden. Ondanks de zebrapaden en de limiet. Ik hoop oprecht dat u uw beslissing nogmaals onder de loep neemt voordat er straks nog meer gevaarlijke situaties ontstaan.</p>	
--	--

Nr	Inspraak	Antwoord
30	<p>Hierbij wil ik graag bezwaar aantekenen tegen de aanleg van de HOV dwars door ons dorp.</p> <p>De maatregelen om een HOV aan te leggen dwars door ons dorp met minimale tijdsinstaan gaan ten koste van de verkeersveiligheid op de Oosthoutlaan / Schoutenlaan / Componistenlaan.</p> <p>1. Langs alle straten bevinden zich scholen en kinderen die de straten over moeten steken. Nu al worden we met enige regelmaat geconfronteerd met ongelukken die vaak maar net goed aflopen. Het reduceren van het aantal zebrapaden maakt de voetganger tot een kansloze verkeersdeelnemer. Het verruimen van bochten en kruispunten om de doorstroming te bevorderen zal leiden tot het creëren van een race baan van Voorhout West - Voorhout Oost.</p> <p>2, Het is altijd al de bedoeling geweest om verkeer om Voorhout heen te leiden en ik raad dan ook aan om de HOV over de randweg te laten rijden. Het aansluiten van de HOV op het centraal station lijkt mij niet echt nuttig. Het doel is om een HOV van Noordwijk naar Schiphol te creëren en niet een extra busverbinding van opstapplaatsen naar Stations. Ik kan mij ook niet voorstellen dat in de ramingen een hoog percentage mensen vanuit via station Voorhout naar Schiphol zullen gaan.</p> <p>3. Als laatste tip. Langs de Randweg zal de ruimte voor een fietsenstalling naast de haltes ook voldoende zijn om het aantal fietsen te kunnen stallen. Dit voorkomt dat we binnen een jaar door succes met een fietsenchaos rondom de HOV haltes zitten.</p> <p>4. Ik vind het overigens wel een goed idee om een HOV Noordwijk - Schiphol aan te leggen maar niet dwars door een dorp zoals Voorhout. Ook in Sassenheim denk ik dat ie prima van het Station ->snelweg - Noordelijke</p>	<p>1. T.a.v. de bochtverruiming en zebra's: zie reactie en antwoord nummer 3.</p> <p>2. De HOV-verbinding gaat via de Noordelijke Randweg rijden als deze gereed is. Om het centrum van Voorhout en het NS-station te bedienen moet er uiteraard ook door Voorhout zelf gereden worden. Het buitenom rijden via de Zuidelijke Randweg is om die reden niet mogelijk. Het doel is juist om de NS-stations aan te doen omdat hier drukke overstappen zitten tussen bus en trein. Er zullen waarschijnlijk weinig reizigers zijn die van Noordwijk tot Schiphol in de bus zitten. Het gaat om reizigersstromen op deeltrajecten, zoals van Noordwijk naar Voorhout-NS en Sassenheim -Ns en van Voorhout naar Sassenheim-NS et cetera.</p> <p>3. Het realiseren van voldoende fietsenstallingen bij de haltes is onderdeel van de halteontwerpen. Mocht het gebruik alle prognoses overstijgen dan zal de mogelijkheid van extra stallingen worden bezien.</p> <p>4. Zie ook hierboven: de HOV-verbinding doet de centra en stations van Sassenheim en Voorhout juist aan om een deze gebieden goed te ontsluiten.</p> <p>5. Dit effect is beperkt. Op drukke momenten rijdt er met de rotonde nu een continue stroom auto's richting de snelweg. Met verkeerslichten is sprake van een andere afwikkeling, per</p>



	<p>randweg kan.</p> <p>5. Het vervangen van de rotonde Oosthoutlaan-Rijksstraatweg voor intelligente stoplichten heeft een vervelend bijeffect: Het verkeer ri. de snelweg Den Haag komt niet meer gedoseerd de snelweg op maar in groepen auto's. Hierdoor zullen er wederom gevaarlijke situaties en files ontstaan terwijl we daar net een klein jaar vanaf zijn na de herinrichting van de kruisingen bij de Akzo. Door deze herinrichting staat er sowieso nauwelijks nog verkeer te wachten om de rotonde op te gaan.</p>	<p>richting, maar dit effect wordt voor een groot deel teniet gedaan door de afstand tussen de kruising en de oprit van de A44. Dat neemt evenwel niet weg dat de invoegsituatie op de A44 niet ideaal is, maar staat los van de beoogde maatregel bij de kruising.</p>
--	---	---

Nr	Inspraak	Antwoord
31	<p>Middels deze mail wil ik bezwaar maken tegen het besluit van aanpassingen aan de oosthoutlaan, en diverse kruisingen in Oosthout voor de komst van een snelbus. Ik heb begrepen dat een aantal zebra's op de Oosthoutlaan verdwijnt en bochten worden verruimd zodat de snelbus beter kan doorrijden. Dit komt mijns inziens de verkeersveiligheid niet ten goede. Ik ben in Oosthout gaan wonen vanwege o.a. de kindvriendelijkheid, deze wordt met de aangekondigde aanpassingen sterk verminderd. Rondom de Oosthoutlaan liggen diverse scholen, en er zijn heel veel kinderen die moeten oversteken om bij school te komen. Bovendien zullen automobilisten ook eerder geneigd zijn harder te gaan rijden door deze aanpassingen. Kan de route van de bus niet verlegd worden over de Schoutenlaan/zuidelijke randweg en bij de rotonde bij Thea Hogervorst aansluiten op de Oosthoutlaan?</p>	<p>T.a.v. de maatregelen op de Oosthoutlaan: zie reactie en antwoord 3.</p> <p>T.a.v. de route van de bus: het laten rijden van de bus via de Schoutenlaan in plaats van de Oosthoutlaan leidt voor de bus tot een grote omrijdbeweging. Bovendien steken op de Schoutenlaan ook fietsers en voetgangers over, net als op de Oosthoutlaan.</p>

Nr	Inspraak	Antwoord
32	<p>Vanuit de Emmausschool zijn wij als ouders geïnformeerd omtrent de aangekondigde wijzigingen in de verkeerssituatie hoek Oosthoutlaan/Schoutenlaan. Het lijkt ons dat e.e.a niet alleen de verkeersveiligheid van de kinderen als scholieren negatief beïnvloedt maar ook die van de kinderen op hun weg naar het Sportpark als zij het fietspad volgen aan de Schoutenlaan en de Oosthoutlaan willen oversteken. Wij verzoeken u dus de zebra's te handhaven op de huidige locaties alsmede de vluchtheuvels.</p>	<p>Zie reactie en antwoord 3.</p>



Nr	Inspraak	Antwoord
33	<p>Hierbij deel ik U mede dat mijn familie en ik bezwaar hebben tegen de herinrichting van de Oosthoutlaan en Schoutenlaan. Met name het verdwijnen van alle zebrapaden op 1 na is onacceptabel ivm met alle schoolgaande kinderen die de toch al drukke Oosthoutlaan proberen over te steken op de meest veilige manier namelijk via de zebrapaden. Mijn zoon zit op de Emmausschool en moet iedere dag deze drukke weg oversteken omdat wij op de Distelweg wonen. Ook het verruimen van de bochten vanwege de snelheid is onacceptabel er zijn al veel mensen die te snel door de bochten rijden met alle gevolgen van dien. Beter zou het naar mijn idee zijn om de bus de totale Schoutenlaan af te laten rijden en via de rotonde en de rondweg te laten rijden. Deze route is veel minder gevaarlijk en er komen veel minder voetgangers en fietsers in gevaar op die manier.</p> <p>Daarom hoop ik dat U afziet van de wijzigingen zoals voorgesteld in uw plannen met name het verwijderen van zebrapaden en verbreden van de bochten om de snelheid te verhogen.</p>	<p>Zie reactie en antwoord 3.</p>

Nr	Inspraak	Antwoord
34	<p>Wij hebben zojuist geschokt van onze school de Emmaus vernomen dat de gemeente Teylingen voornemens is de verkeerssituatie in de omgeving van de Oosthoutlaan te wijzigen, ten nadele van de veiligheid van voetgangers en specifiek (schoolgaande) kinderen. De huidige verkeerssituatie is reeds precair hetgeen zich uit in een veelvoud aan ongelukken op deze doorgaande weg. Wij vinden het onbegrijpelijk dat de gemeente overweegt deze situatie nog onveiliger te maken met voorgestelde maatregelen. Het betreft hier de veiligheid van onze kinderen!</p>	<p>Zie reactie en antwoord 3.</p>



Nr	Inspraak	Antwoord
35	<p>Hierbij tekenen wij bezwaar aan tegen de aanpassingen die om en rond de Schoutenlaan/Oosthoutlaan worden gerealiseerd om een snelle doorvoer van verkeer mogelijk te maken. Met als gevolg dat de Oosthoutlaan een racebaan wordt en onveilig zal zijn voor met name kinderen, maar ook volwassenen die over willen steken. Financiële belangen kunnen en mogen nooit voor gaan op de veiligheid!</p>	<p>Zie reactie en antwoord 3.</p>

Nr	Inspraak	Antwoord
36	<p>Ik wil graag via deze weg mijn bezwaar kenbaar maken tegen een aantal geplande aanpassingen in voorhout als gevolg van de hov noordwijk schiphol. Ik heb bezwaar tegen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het verdwijnen van een aantal zebra's op de Oosthoutlaan in Voorhout, de Oosthoutlaan is een gevaarlijke weg om over te steken. Terwijl dit door de ligging van de scholen voor veel kinderen meerdere malen per dag noodzakelijk is. Door het verdwijnen van een aantal zebra's ontstaat een gevaarlijke situatie en wordt het onveilig voor kinderen om over te steken. Vaak wordt de keuze gemaakt om vanuit oosthout de oosthoutlaan over te steken om binnendoor naar het dorp van voorhout te gaan, omdat de situatie op de herenstraat ongeschikt is voor kinderen om te fietsen. 2. Het verruimen van een drietal bochten op de oosthoutlaan en schoutenlaan om de bus hier sneller door te kunnen laten rijden. Het negatieve bijeffect hiervan is dat ook auto's sneller door de bochten kunnen. Daar waar de bochten nu juist zorgen voor het temperen van de snelheid en bijdragen aan het aanpassen van de snelheid door de automobilisten is straks het tegenovergestelde mogelijk. Overigens verwacht ik dat het verruimen van de bochten in combinatie met het verdwijnen van een aantal zebra's een racebaan maken van de Oosthoutlaan. <p>Graag zie ik dat mijn bezwaren worden meegenomen bij de overwegingen tot aanpassing.</p>	<p>Zie reactie en antwoord 3.</p>



Nr	Inspraak	Antwoord
37	<p>Via de Emmaeus school ben ik geïnformeerd over het voornemen van de gemeente Teylingen om de verkeerssituatie aan de Oosthoutlaan aan te passen.</p> <p>Ik ben er onaangenaam door verrast. Hierbij geef ik u enkele overwegingen en bezwaren mee en hoop dat de gemeente de plannen kan heroverwegen en in ieder geval niet alleen voor de reiziger maar ook voor de bewoners het geheel prettig kan houden.</p> <p>Een aantal zebrapaden op de Oosthoutlaan zal gaan verdwijnen. Er blijft er maar 1 behouden.</p> <p>Dit betekent dat niet alleen de gemiddelde snelheid omhoog gaat maar ook de snelheid in het algemeen en daarbij minder mogelijkheden om over te steken. Bedenk dat er behoorlijk wat ouders met hun kinderen minimaal 2 x per dag maar waarschijnlijk veel vaker deze weg moeten oversteken. Dat betekent een behoorlijke omweg maken of voor de gevaarlijke variant kiezen om zonder zebrapad over te steken. Beiden niet erg wenselijk en naar mijn idee overbodig.</p> <p>De bochten op de Oosthoutlaan en Schoutenlaan worden verruimd, zodat de bus er sneller door kan rijden. Een aangepaste snelheid lijkt mij in een woonwijk geen overbodige luxe, daar past geen aangepast racecircuit bij maar eerder een 30 km zone of drempels. Dat is beiden niet het geval op de Oosthoutlaan maar nu zijn er in ieder geval nog genoeg zebrapaden.</p> <p>Ik wens u sterkte toe in de beslissingen en hoop niet dat u meer onveiligheid en mogelijke ongelukken op de koop toe neemt bij het installeren van een snelle busverbinding.</p>	<p>Zie reactie en antwoord 3.</p>

Nr	Inspraak	Antwoord
38	<p>Ook wij zijn zeer geschokt over het nieuws betreft de aanpassingen op de Oosthoutlaan. Deze weg is reeds gevaarlijk, maar u dreigt dit nog gevaarlijker te maken met name voor schoolgaande kinderen. Wij willen u verzoeken om dit plan te nogmaals te bekijken, maar ook overleg te houden met de</p>	<p>Zie reactie en antwoord 3.</p>



	buurtbewoners. Hier moet een andere oplossing voor komen voor er (dodelijke) ongelukken vallen.	
--	---	--

Nr	Inspraak	Antwoord
39	Hierbij willen we bezwaar aantekenen tegen de plannen m.b.t. de snelbus en aanpassingen aan de Oosthoutlaan/Schoutenlaan. Wij vinden dat de uitvoering van deze plannen ten koste gaan van de veiligheid van de vele ouders en kinderen die dagelijks oversteken op de Oosthoutlaan en Schoutenlaan. Dan doet de snelbus er, wat ons betreft, maar 'een minuutje' langer over.	Zie reactie en antwoord 3.

Nr	Inspraak	Antwoord
40	Is er onderzoek gedaan hoeveel passagiers er met de bus mee gaan ? uit mijn eigen onderzoek 's ochtens 5.50 uur geen hoeveel tijdwinst wordt er gemaakt buiten de spits om ? en kan de bus niet over de zuidelijke randweg rijden naar Schoutenlaan van af Sassenheim ? vanaf het station heeft de bus geen oponhoud de oosthout laan op . de schouten laan hoeft dan niet aangepast worden scheelt weer geld en verkeers leed in de spits voorrang geven en zo.	Ja, er is onderzoek gedaan naar het aantal passagiers dat gebruik maakt van deze verbinding. Om 5:50 's ochtends zijn er niet veel passagiers, net zo min als er op dat tijdstip veel autoverkeer en fietsers zijn. De piek van de ochtendspits ligt later, zowel voor OV als voor het autoverkeer. T.a.v. de route van de bus: het laten rijden van de bus via de Schoutenlaan in plaats van de Oosthoutlaan leidt voor de bus tot een grote omrijdbeweging. Bovendien steken op de Schoutenlaan ook fietsers en voetgangers over, net als op de Oosthoutlaan.

Nr	Inspraak	Antwoord
41	Hierbij teken ik bezwaar aan tegen de voorgenomen aanpassingen in de verkeerssituatie aan de oosthoutlaan ivm een snelbusverbinding. Onze zoon moet hier elke dag oversteken om naar school te gaan (hij zit op de achtbaan) en het lijkt ons geen veilig idee als hier een snelbus komt te rijden waarbij ook nog eens de wegen worden verbreed en zebra's worden weggehaald zodat al het verkeer hier harder kan rijden.	Zie reactie en antwoord 3.



	Wij hopen dat de gemeente in het belang van de veiligheid van de kinderen zal handelen en niet akkoord gaat met deze snelbusverbinding en aanpassingen.	
--	---	--

Nr	Inspraak	Antwoord
42	<p>I am writing to protest against the proposed changes to the Oosthoutlaan in Voorhout. My family has recently moved to Voorhout, and one of the reasons was to avoid the dangerous traffic situation surrounding our previous house. These proposed changes may have influenced our decision to move here had it been known earlier.</p> <p>I think that the proposed changes will increase the number of accidents on this road, and i am particularly concerned about the vulnerable members of society such as the children trying to get to school, many of which will have to cross the Oosthoutlaan. The removal of all but one zebra crossing is a decision that will have a severe impact on the ability of residents to cross the road safely. The amount of people crossing the Oosthoutlaan will not decrease, therefore the bus will not have to stop less frequently. It does not therefore make sense to reduce the number of crossings.</p> <p>In addition, if the bus has to go between Noordwijk and Schiphol, I assume the bus will have to go through the Herenstraat. I fail to see the what the significant gain in time will be made from making the traffic faster in the Oosthoutlaan when it will have to go through the bottleneck of the 30 km/hour zone in the Herenstraat.</p> <p>In short, in these times when road safety is a major public concern, I do not understand why a possible financial gain is put above a public safety issue. Also i think it is unfair that the convenience of Noordwijk residents is put above the safety of Voorhout residents.</p>	Zie reactie en antwoord 3.

Nr	Inspraak	Antwoord
43	Wij hebben vernomen dat de gemeente Teylingen de verkeerssituatie in de omgeving van de Oosthoutlaan wil wijzigen. Dit is ons inziens ten nadele van de veiligheid van voetgangers en specifiek (schoolgaande) kinderen. De huidige	Zie reactie en antwoord 3.



	<p>verkeerssituatie is al gevaarlijk wat blijkt uit de hoeveelheid ongelukken, die gebeuren op deze doorgaande weg. Door de voorgestelde maatregelen zal de weg alleen maar onveilig worden. Omdat het om de veiligheid van onze kinderen gaat, vragen wij u deze plannen te heroverwegen.</p>	
--	--	--

Nr	Inspraak	Antwoord
44	<p>Middels deze mail wil ik bezwaar maken tegen de maatregelen die voorgesteld worden ten behoeve van de toekomstige HOV-buslijn.</p> <p>Het gaat hierbij specifiek om de maatregelen die voorgesteld worden binnen Voorhout.</p> <p>Voorgesteld wordt om de voorrangssituatie bij de kruising Oosthoutlaan-Schoutenlaan te wijzigen, een aantal bochten te verruimen en zebrapaden te verwijderen.</p> <p>De redenen waarom deze maatregelen voorgesteld worden zijn mijns inziens niet valide.</p> <p>Het primaire uitgangspunt dat van belang is, is de veiligheid van de mensen die binnen de bebouwde kom wonen en werken en kinderen die naar school gaan.</p> <p>De voorgestelde maatregelen binnen de bebouwde kom van Voorhout leveren daar geen bijdrage aan, maar verslechteren de veiligheidssituatie.</p> <p>Het verruimen van bochten vergroot de snelheid van het verkeer, waardoor de remweg die nodig is om ongelukken te voorkomen flink toeneemt. Het weghalen van zebrapaden zorgt er voor dat de verkeerssituatie minder overzichtelijk wordt, waardoor risico's verder vergroot worden. De oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers neemt flink af terwijl in dit deel van Voorhout, vanwege de scholen die zich er bevinden, juist een grote behoefte is aan veilige oversteekplaatsen.</p> <p>Het argument van de gemeente Teylingen, gericht op het zorgen dat de bus op tijd, comfortabel én frequent kan rijden, slaat de plank mis.</p> <p>Naast het ontbreken van de focus op (verkeers)veiligheid is de onderbouwing die de gemeente geeft niet deugdelijk.</p> <p>De verkeersdruk op de Oosthoutlaan is gedurende de spits (ochtend en</p>	<p>Ten aanzien van de aanpassingen op de Oosthoutlaan: zie reactie en antwoord 3.</p> <p>Ten aanzien van de aanpassing aan de kruising Oosthoutlaan-Schoutenlaan: deze wordt niet ruimer gemaakt dan nodig is om het verkeer dat hier gebruik van maakt, deze draai te kunnen laten maken.</p>



	<p>avond) zodanig dat de voorgestelde maatregelen binnen de bebouwde kom van Voorhout niet zullen leiden tot een betere tijdigheid, comfort of frequentie van de HOV-buslijn. De bus zal gewoon aansluiten in de rij.</p> <p>Buiten de spitsmomenten is er geen sprake van verkeersdrukte, waardoor de voorgestelde maatregelen niets zullen verbeteren aan de tijdigheid, het comfort of de frequentie.</p> <p>De argumenten comfort en frequentie zijn sowieso oneigenlijk in dit kader, omdat het comfort (en dan kan alleen het comfort van de inzittenden van de bus bedoeld zijn) bepaald wordt door de bus zelf en de frequentie bepaald wordt door de commerciële uitgangspunten van het busbedrijf.</p> <p>Het is mijns inziens niet zo dat er niets gewijzigd zou kunnen worden.</p> <p>Er is volgens mij wel wat te zeggen voor het verwijderen van een van de twee zebrapaden ter hoogte van de Elzenhorst, omdat deze twee dicht bij elkaar liggen en dit niet ten koste van de verkeersveiligheid zou gaan.</p> <p>Ook de voorrangssituatie wijzigen bij de kruising Oosthoutlaan-Schoutenlaan leidt volgens mij tot een betere doorstroming van het verkeer. Echter dit behoort niet in combinatie met het verruimen van de bocht plaats te vinden, omdat daarmee de verkeersveiligheid achteruit gaat.</p>	
--	--	--

Nr	Inspraak	Antwoord
45	<p>Via onze school verneem ik van de plannen van de gemeente om in Voorhout de Schoutenlaan en Oosthoutlaan tot een snelweg te maken. En dat alleen voor een bus. U bent wellicht aan het feit voorbijgegaan dat het verruimen van de bochten ook tot snelheidsverhoging van andere gebruikers zal leiden?</p> <p>Daarnaast wilt u ook nog eens een aantal voetganger oversteekplaatsen verwijderen, waardoor geen enkele automobilist nog meer hoeft te remmen, en dus lekker z'n voet op het gaspedaal kan houden? Of gaat u achteraf dan weer, puur voor de werkverschaffing verkeersdrempels inbouwen?</p> <p>Ik heb 2 kleine kinderen die ik nu met een gerust gevoel buiten laat spelen, en waarbij ik mijn oudste zoon zelfstandig de Oosthoutlaan laat oversteken om 3x</p>	<p>T.a.v. de aanpassingen aan de Oosthoutlaan: zie reactie en antwoord 3.</p> <p>T.a.v. de routing; de HOV-verbinding gaat ook via de Randweg lopen als deze gereed is. Om het centrum van Voorhout en het NS-station te bedienen moet er uiteraard ook door Voorhout zelf gereden worden.</p>



	<p>per week naar z'n hockey te gaan. Dit zal dan dus over zijn. Jammer dat u alleen aan het belang van een bus (economisch) en niet aan het belang van uw inwoners (veiligheid).</p> <p>Daarnaast snap ik het hele concept van deze HOV niet, waarom deze er perse moet komen en dan nog wel via het NS-station. Laat hem lekker over de rondweg naar Schiphol gaan! We hebben al een busverbinding en een trein. Zat toch?</p>	
--	---	--

Nr	Inspraak	Antwoord
46	<p>Op de ontwerptekeningen wordt aangegeven dat er op de Oosthoutlaan drie voetgangersoversteekplaatsen c.q. zebrapaden worden verwijderd. Ook worden de voetgangersoversteekplaatsen op de kruising Schoutenlaan-Oosthoutlaan veranderd - op de ontwerptekeningen is aangegeven dat hier oversteekplaatsen zonder brede witte zebrastrepen worden gerealiseerd. Er staan alleen verticale dunne witte strepen ingetekend - ook wel kanalisatiestrepen genoemd.</p> <p>Kanalisatiestrepen hebben geen juridische status. Op de kruising Schoutenlaan-Oosthoutlaan is er dan geen sprake meer van een oversteek waar bestuurders conform artikel 49.2 van de RVV 1990 voetgangers en bestuurders van een gehandicaptenvoertuig, die op een voetgangersoversteekplaats oversteken of kennelijk op het punt staan zulks te doen, voor moeten laten gaan.</p> <p>Uit onderzoek van Veilig Verkeer Nederland is gebleken dat kanalisatiestrepen voor veel onduidelijkheid (en dus gevaarlijke situaties) zorgen en bestuurders niet weten wanneer zij wel of niet moeten stoppen.</p> <p>Er blijven dus op het tracé Oosthoutlaan tussen de Schoutenlaan en de rotonde met de Zuidelijke Randweg nog maar twee officiële zebrapaden over.</p> <p>Alleen de zebrapaden nabij het Oosthoutplein blijven behouden. Vooral voor kinderen en oudere mensen worden hierdoor de oversteekmogelijkheden in mijn ogen te sterk beperkt.</p> <p>Mensen worden namelijk gedwongen om grotere afstanden te lopen om veilig over te kunnen steken OF het risico te nemen om op een andere punt over te</p>	<p>Zie reactie en antwoord 3 over de onderbouwing van de maatregelen aan de Oosthoutlaan.</p> <p>Ten aanzien van de positie van de bushalte ten opzichte van oversteek (zebra): als er voetgangers op de zebra lopen, is dit goed zichtbaar voor de bus en moet de chauffeur voorrang verlenen, net als het overige autoverkeer. In dat opzicht maakt het niet uit of de halte voor of na de zebra ligt: in alle gevallen moet de oversteek goed zichtbaar zijn voor de bus (en het overige verkeer) willen voetgangers hier veilig over kunnen steken.</p> <p>De reden om de halte niet vóór de oversteek te leggen ligt in het feit dat een stilstaande bus dan het zicht van een overstekende voetganger en fietser op de verkeersstroom uit de andere richting blokkeert, en vice versa (dus: autoverkeer op de andere rijstrook heeft ook geen zicht op overstekende voetgangers en fietsers).</p> <p>Goed zicht (over en weer) is een voorwaarde voor een veilige afwikkeling van het verkeer (los van wie voorrang heeft). Om deze reden is de halte achter de oversteek gepositioneerd.</p>



<p>steken zonder voorrang te hebben.</p> <p>Voor oudere mensen kan dit problemen geven als zij geen grote afstanden meer kunnen lopen én op een ander punt niet snel genoeg kunnen oversteken om veilig aan de overkant te komen.</p> <p>En kinderen zullen vaker de neiging hebben om op een ander punt over te steken, simpelweg omdat ze geen zin hebben om om te lopen - waardoor oversteken ook voor hen onveiliger wordt.</p> <p>Zeker bij de bushaltes ter hoogte van de Anemoonstraat / Wijnruitstraat zullen door het weghalen van de zebrapaden veel mensen onveilig de weg over moeten steken. Zij stappen daar immers in en uit de (snel)bus en moeten dus per heen- en terugreis 1 keer aan de andere kant van de Oosthoutlaan zijn. De onveilige situatie qua oversteken wordt nog versterkt door de geplande drie bochtverbredingen. Want niet alleen de snelbus kan hierdoor sneller de bochten nemen, ook andere automobilisten kunnen daar sneller gaan rijden. Terwijl de Oosthoutlaan destijds juist op de huidige bochtige manier is aangelegd om de snelheid op deze weg te beperken. Dit veiligheidsargument lijkt nu ineens niet meer van belang te zijn?</p> <p>Op de Oosthoutlaan gebeuren in de huidige vorm al de nodige ongelukken - voor de gemeente is dit enkele jaren geleden ook de aanleiding geweest om 30 km borden te plaatsen nabij de kruising met de Bloemenschans. Worden deze borden straks dan weer weg gehaald?</p> <p>Mijn laatste punt betreft de aanpassing van de HOV haltes op de Oosthoutlaan ter hoogte van het Oosthoutplein. De bushaltes zijn nu net voor de zebrapaden gepland en de bus stopt hier op de weg.</p> <p>Voor voetgangers die bij het zebrapad willen oversteken, kan dit verwarrende en gevaarlijke situaties geven. Want zij weten niet zeker of de bus voor hun stopt of om mensen in- en uit te laten stappen.</p> <p>En als sprake is van in- en uitstappen, dan weten de overstekende voetgangers niet zeker of de buschauffeur hun wel goed gezien heeft en na het sluiten van de deuren blijft wachten tot zij zijn overgestoken. Zeker gezien het feit dat deze zebra bij twee scholen en een winkelcentrum ligt en hier dus veel mensen willen oversteken, kan dit voor problemen zorgen.</p>	
--	--



	<p>Ik hoop bovenstaand duidelijk genoeg te hebben aangegeven waar mijn bezorgdheid ligt. Graag ontvang ik een ontvangstbevestiging van deze mail. En ik hoop dat u mij ook kunt laten weten wat er met mijn reactie gedaan wordt c.q. of deze meegenomen wordt in het ontwerp.</p>	
Nr	Inspraak	Antwoord
47	<p>Hierbij reageren wij op de voornemens die zijn gemaakt voor de aanpassing van met name de Oosthoutlaan. Wij zijn erg verbaasd dat deze voornemens er zijn. Kort geleden was er nog sprake van dat de Oosthoutlaan autoluw zou worden gemaakt. Er is niet voor niets een randweg om Oosthout heen gemaakt, toch? Beseft u wel hoe gevaarlijk de Oosthoutlaan nu al is voor kinderen en dat dit door deze voornemens alleen nog maar gevaarlijker wordt? U heeft hier niet alleen te maken met schoolkinderen van drie scholen: Emmaus, Achtbaan en Regenboog, die deze weg moeten oversteken. Wat dacht u van de pubers die naar de KTS gaan? Deze fietsers halen nu al capriolen uit om snel over te kunnen steken. Er gebeuren nu al ongelukken door en dat zal alleen maar meer worden. Kinderen die van Oosthout naar de voetbal of hockey gaan, steken deze weg ook altijd over. Overigens de veranderingen bij de rotonde van de Oosthoutlaan en de Rijksstraatweg, zullen ons inziens niet bevorderlijk zijn voor de doorstroming vanuit Voorhout. Met name in de ochtendspits zal dit een probleem zijn. Heeft u nagedacht over de schoolkinderen die van de Zandslootkade naar het Rijnlands Lyceum moeten? Zij moeten dan zonder verkeerslichten de Hoofdstraat oversteken. Dat wordt levensgevaarlijk voor die kinderen. Zonder verkeerslichten kunnen ze door de drukte niet eens oversteken.</p>	<p>Zie reactie en antwoord 3.</p>



Nr	Inspraak	Antwoord
48	<p>Via de email wil ik ook graag bezwaar maken tegen uw plannen een snelbus door Voorhout te laten racen.</p> <p>Het idee om bochten te verruimen en cruciale oversteekplaatsen te verwijderen kan maar op 1 manier worden uitgelegd, en dat is dat de gemeente financiële belangen boven verkeersveiligheid stelt.</p> <p>Mag ik u er tevens aan herinneren dat de Oosthoutlaan nu al een dichtgeslibte verkeersader is? 's Ochtends en aan het einde van de middag is er al geen doorkomen aan en nu er ook nog een gigantisch PostNL depot is gebouwd met tientallen (zo niet honderden) busjes en vrachtwagens die af en aan rijden, is het idee om een snelbus door Voorhout te laten rijden eerder lachwekkend onder de burgers dan realistisch. En dan heb ik het nog niet eens over de nieuwe wijk die er komt.....</p> <p>Misschien is de route over de vaart een optie, maar zoals alle routes naar en door Voorhout staan die ook in bovengenoemde tijden vast...</p>	<p>Zie reactie en antwoord 3.</p>
49	<p>Alle maatregelen die worden genomen voor de snelheidsbus naar Schiphol vind ik onacceptabel. De veiligheid voor de kinderen wordt hiermee ernstig op de proef gesteld! Er zijn genoeg verbindingen , bijvoorbeeld met de trein, naar Schiphol. Moet er eerst iets ernstigs gebeuren voordat dit wordt beseft! Een snelblusser over de randweg lijkt mij een betere optie, niet midden door het dorp, lees de Oosthoutlaan. Ik ga ervan uit dat de veiligheid van vooral de kinderen voorop staat.</p>	<p>Zie reactie en antwoord 3.</p>
50	<p>Ik heb begrepen dat de Oosthoutlaan veranderd moet worden omdat de bus nu niet lekker door kunt rijden. Vreemd zo lijkt mij, want de bussen van de NZH hebben hier nooit last van gehad. Dus wat gaat er gebeuren: Flauwere bochten... Heeft u ooit weleens een paar uurtjes staan kijken hoe</p>	<p>Zie reactie en antwoord 3.</p>



	<p>mensen op de Oosthoutlaan kunnen rijden. De scherpe bochten hielden de vaart er nog een beetje uit. Nu wordt het helemaal een uitdaging om hart te rijden. En dan de zebrapaden. Het zebrapad dat ligt aan het begin van de Oosthoutlaan (gezien van de Schoutenlaan) wordt weggehaald, blijkbaar zijn de kinderen van de Emmaus minder belangrijk dan de bussen? Het zebrapad op het einde van de Oosthoutlaan, voor Thea, blijkbaar zijn de medewerkers van het industrieterrein die hier in en uitstappen minder belangrijk dan een bus. Worden ze veel gebruikt? Nee het zijn spits zebrapaden. Net zoals de bus.</p>	
--	--	--

Nr	Inspraak	Antwoord
51	De voorgestelde plannen voor veranderingen in de verkeerssituatie in Voorhout betreffende de Oosthoutlaan lijken mij zeer onwenselijk voor de verkeersveiligheid van inwoners van Voorhout. Met name ouders met kinderen of kinderen die zelfstandig veelvuldig de Oosthoutlaan moeten oversteken om bij de aanliggende scholen te komen, komen in een nog gevaarlijkere situatie op een weg waar nu al fietsers en voetgangers gemakkelijk in gevaar kunnen komen door snel verkeer. Laat snelheid van vervoer nooit boven verkeersveiligheid gaan van andere weggebruikers, daarom maak ik ernstig bezwaar tegen de gemaakte plannen.	Zie reactie en antwoord 3.

Nr	Inspraak	Antwoord
52	15 jaar geleden hier komen wonen in Voorhout. Toen bij de gemeente geïnformeerd naar de Oosthoutlaan; deze zou verkeersluw worden gemaakt. Nu wordt het de belangrijkste verkeersader van Voorhout. Wat wordt er tegen de geluidsoverlast gedaan?	Zie reactie en antwoord 3 over de aanpassingen aan de Oosthoutlaan. De functie van de Oosthoutlaan verandert niet met de plannen zoals die er nu zijn en daarmee verandert ook de geluidsbelasting niet als gevolg van dit voorstel.



Nr	Inspraak	Antwoord
53	<p>Wij hoorden over de ophanden zijnde plannen/wijzigingen rondom de verkeerssituatie aan de Oosthoutlaan. Als omwonenden willen we bezwaar aantekenen tegen deze plannen! Het zou de onveiligheid voor met name onze kinderen vergroten! Vriendelijk verzoek wij u deze plannen te heroverwegen.</p>	Zie reactie en antwoord 3.
54	<p>Naar aanleiding van de plannen rond het Hoogwaardig Openbaar Vervoer Noordwijk - Schiphol stuur ik u deze mail.</p> <p>Ik begrijp dat de kruising Oosthoutlaan - Schoutenlaan gewijzigd gaat worden. Er worden o.a. zebra's weggehaald. Elke schooldag gebruiken wij het zebrapad op de Schoutenlaan aan de noordkant van de kruising om onze zoon naar school te brengen. Als voetganger voelen wij ons regelmatig onveilig, omdat auto's vaak met een hoge snelheid aan komen rijden. Ik vermoed dat men door de bossages en de bushalte vlak voor de zebra, ons niet goed kan zien. Bovendien zullen automobilisten hun aandacht al op de drukke kruising met de Oosthoutlaan richten.</p> <p>Zou u bij het ontwerp van de nieuwe kruising rekening willen houden met de belangen van voetgangers? Deze kruising ligt vlakbij de Emmaus basisschool en wordt veel gebruikt door ouders en hun kinderen. De huidige situatie is al niet veilig. Ik hoop van harte dat er een veilige situatie voor terugkomt.</p>	Zie reactie en antwoord 3.
55	<p>Ik lees dat rotonde Oosthoutlaan-Rijksstraatweg omgebouwd gaat worden tot kruising.</p> <p>Vraag: eerst kruising, daarna rotonde en dan weer kruising maken is een dure actie. Waarom niet stoplichten bij de rotonde. Of komen er meer rijbanen bij? Zo ja, kan dat dan ook niet met de rotonde. Lijkt me een veel goedkopere oplossing. Als het niet werkt, kan je altijd nog naar een kruising (als die dan maar wel effect heeft).</p>	De huidige rotonde op de kruising Oosthoutlaan-Rijksstraatweg kan het verkeer niet meer verwerken. Het aanbod is op drukke momenten groter dan de capaciteit van de rotonde. Hierdoor ontstaan files. Een kruispunt met verkeerslichten, zoals dat voor deze kruising is voorzien (met een aparte rijstrook voor iedere richting en twee rijstroken rechtdoor richting A44) kan (veel) meer verkeer verwerken dan een rotonde.



	<p>Hierbij houden we rekening met de groei van het verkeer de komende jaren als gevolg van woningbouw in Voorhout en Sassenheim en bedrijventerreinontwikkeling zoals aan de Oosthoutlaan (PostNL). De prognoses laten zien dat de verkeersdruk op dit deel van het wegennet (zuidelijk deel Oosthoutlaan, Rijksstraatweg en Warmonderweg) de komende jaren nog sterk zal groeien. Dit is logisch aangezien veel verkeer uit Sassenheim en Voorhout via deze route naar de A44 rijdt. De huidige rotonde op de kruising Warmonderweg-Jagtlustkade zal hierdoor ook te weinig capaciteit hebben om het verkeer nog goed te kunnen verwerken.</p> <p>Het plaatsen van verkeerslichten bij een rotonde levert niet meer capaciteit op, het verdeelt alleen de files anders over de richtingen.</p> <p>Eveneens is de aanleg van een turborotonde overwogen. Dit betreft een rotonde met meerdere stroken. Deze heeft beduidend meer capaciteit dan de (huidige) enkelstrooksrotonde, maar heeft een zeer groot ruimtebeslag en leidt voor overstekende fietsers en voetgangers tot een onveilige en niet-acceptabele situatie, aangezien zij dan twee keer twee rijstroken moeten oversteken en moeten anticiperen op verkeersstromen die niet goed in te schatten zijn. De landelijke ontwerprichtlijnen (CROW) geven aan dat dit geen acceptabele situatie is.</p> <p>In de kruising met verkeerslichten krijgen fietsers en voetgangers een eigen oversteek met een eigen licht. Met het oog op de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid is een kruising met moderne verkeerslichten daarom de beste oplossing.</p>
--	--



Nr	Inspraak	Antwoord
56	<p>Hierbij een reactie het maatregelpakket HOV zoals gepresenteerd op 3 juni in het bestuurscentrum en gepubliceerd op de website van de gemeente Teylingen.</p> <p>A) Item 08 Warmonderdam - A44 Het vervangen van een goed functionerende rotonde door stoplichten is voor mij een vorm van kapitaal vernietiging.</p> <p>B) Item 11 Hoofdstraat - Postwijkade - Zandslootkade Het verwijderen van de stoplichtinstallatie en het zebrapad zal een aantal consequenties hebben die denk ik niet gewenst zijn.</p> <ul style="list-style-type: none"> - autoverkeer vanaf de zandslootkade zal zeer moeizaam over kunnen steken richting centrum. Als gevolg hiervan zullen velen kiezen om via de Oranjebuurt en vervolgens Wilhelminalaan naar de Hoofdstraat te rijden. - Fietzers (vooral leerlingen van het Rijnlands) zullen snel kiezen om op de terugweg over te steken bij de stoplichten van de Zuiderstraat, om daarna tegen het verkeer in naar de Zandslootkade te rijden. - Oversteken zal voor voetgangers meer risico inhouden. <p>C) Iem 13 Parklaan - Narcissenlaan Het verwijderen van de stoplichtinstallatie en het zebrapad. Ik wil hier ernstig tegen protesteren.</p> <ul style="list-style-type: none"> -Bij deze kruising staat het Pallet waar veelal ouderen wonen. Om naar het centrum te komen steekt men daar over. Ik zag gisteren een mevrouw met rollator die al moeite genoeg had om dit met verkeerslicht installatie voor elkaar te krijgen. - Er zijn veel scholieren die hier oversteken naar het Rijnlands lyceum en de kinderburg (basisschool). Zoals een mevrouw deze week tegen mij zei, met verkeerslichten is dit al een avontuur op zicht voor velen. - Ontsluiting van de wijk voor autoverkeer. Dit wordt in de spits zeer moeilijk, zeker als men richting RK kerk wil. Vanwege het feit dat er ook maar 1 rijbaan overblijft zal het linksaf slaande verkeer ook opgehouden worden. Gevolg kan zijn dat autoverkeer in de spits ervoor kiest om via de Kwekersweg naar de 	<p>A) Zie reactie en antwoord 55.</p> <p>B) Zie reactie en antwoord 10.</p> <p>C) Zie reactie en antwoord 1.</p>



<p>A44 te rijden. Dat lijkt me een zeer ongewenste consequentie. Graag wil ik op de hoogte blijven van het verdere proces en indien mogelijk toelichting geven op mijn bezwaren.</p>	
--	--

Nr	Inspraak	Antwoord
57	<p>Hierbij mijn reactie op de door u voorziene aanpassingen aan het wegennet inzake HOV:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De bushaltes op de rijbaan van de Componistenlaan en de Oosthoutlaan (nu reeds op de Schoutenlaan en de Oosthoutlaan). <ul style="list-style-type: none"> • Waarom moet al het overige achteropkomende verkeer stoppen wanneer er één of meer passagier(s) willen in- of uitstappen? • Dit zorgt voor onnodige vertraging en opstoppingen en wat geeft dit allemaal niet aan extra brandstofverbruik en dito uitlaatgassen en hoe verhoudt zich dit tot de doelstellingen voor een "duurzaam Teylingen"? • Maak c.q. handhaaf de parkeerhavenhaltes. De bussen hebben zo wie zo voorrang wanneer zij wegrijden in de bebouwde kom (hoewel de meeste buschauffeurs denken dat ze dat ook buiten de bebouwde kom hebben). 2. Bochtverruiming in de Oosthoutlaan. <ul style="list-style-type: none"> • Deze bochten zijn in deze weg gelegd om de snelheid van het verkeer wat te temperen; dus wat gebeurt er wanneer deze verruimd worden? De snelheid gaat omhoog. • Er gebeuren nu al regelmatig ongelukken in die bochten en dat zal daardoor alleen maar toenemen met ernstigere gevolgen i.v.m. de hogere snelheid. • Zo heb ook minder tijd om de weg over te steken en zie je het verkeer niet op tijd aankomen wanneer ze de bocht om komen zeilen. Met name voor oudere wordt dit een Russisch roulette om de straat over te steken; zeker ook wanneer de meeste zebrapaden verdwijnen. 3. Bushaltes vóór het zebrapad en oversteekplaats op Oosthoutlaan. <ul style="list-style-type: none"> • Door deze plaatsing worden zowel het verkeer op de weg als degenen die over willen steken in het zicht belemmerd. Zeker ook met de onder 	<p>1. Het halteren gebeurt binnen de bebouwde kom in toenemende mate op de rijbaan. Op dit moment wordt bij een deel van de haltes op de Oosthoutlaan ook al op de rijbaan gehalteerd. Dit gebeurt mede op verzoek van de vervoerder ten behoeve van het comfort en de verkeersveiligheid. Achteropkomende auto's moeten dan even wachten. Dit duurt echter nooit lang en heeft ook voordelen, bijvoorbeeld dat er even een hiaat in de verkeersstroom ontstaat (ten gunste van overstekend of oprijdend verkeer verderop). Uitgaande van maximaal 4 bussen in een uur ten opzichte van honderden auto's in een spitsuur, is het effect minimaal.</p> <p>2. Zie reactie en antwoord 3.</p> <p>3. Ten aanzien van de positie van de bushalte ten opzichte van oversteek (zebra): als er voetgangers op de zebra lopen, is dit goed zichtbaar voor de bus en moet de chauffeur voorrang verlenen, net als het overige autoverkeer. Dit geldt ongeacht of de halte voor of achter de zebra ligt. De reden om de halte niet vóór de oversteek te leggen zit in het feit dat een stilstaande bus dan het zicht van een overstekende voetganger en fietser op de verkeersstroom uit de andere richting blokkeert, en vice versa (dus: autoverkeer op de andere rijstrook heeft ook geen zicht op overstekende voetgangers en fietsers). Goed zicht (over en weer) is een voorwaarde voor een veilige</p>



<p>punt 2 genoemde hogere snelheden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dus handhaaf de huidige parkeerhavenhaltes zoals onder punt 1 genoemd. <p>4. Vervanging van rotondes door kruispunten met stoplichten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dit is nog wel het meest onzalige plan van het geheel. • Een rotonde zorgt voor doorstroming gedurende 24 uur per dag. Een kruispunt zorgt voor onnodige vertraging en opstoppingen en dit geeft (zie punt 1) extra brandstofverbruik en dito uitlaatgassen en ook dit verhoudt zich niet met de doelstellingen voor een "duurzaam Teylingen". • Een rotonde is ook veel veiliger zoals de onderzoeken bewijzen. Bij een aanrijding is er hooguit wat blikshade dit in tegenstelling tot wanneer iemand op een kruising met hogere snelheid door rood rijdt; niet zelden heeft dit een dodelijke afloop. • Dus de huidige rotondes handhaven of uitbreiden met extra stroken en de kruising Rijksstraatweg - Warmonderweg vervangen door een rotonde. De fietspaden hierbij geen voorrang geven. Dit is beter voor de doorstroming en veiliger voor de (brom)fietsers. <p>5. Stoplichten Hoofdstraat - Wasbeekerlaan - Vliegeniersweg.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Door de extra lichten zouden er over een lengte van 1,5 km 5 stoplichten achter elkaar komen te staan (er vanuit gaande dat de lichten bij de zandslootkade verdwijnen); anders worden het er 6 op 1,7 km. • Door deze extra lichten zal veel extra verkeer de route via de Kwekersweg gaan nemen, wanneer je om de paar honderd meter moet stoppen en optrekken (duurzaam?). <p>6. Dus wat gaat u overhoop halen en wat gaat dit allemaal kosten – voor de op papier – 3 minuten tijdwinst voor enkele (in verhouding tot de overige verkeersdeelnemers) buspassagiers?</p>	<p>afwikkeling van het verkeer (los van wie voorrang heeft). Om deze reden is de halte achter de oversteek gepositioneerd.</p> <p>4. Zie reactie en antwoord 55.</p> <p>5. Nu staat verkeer op de Wasbeekerlaan soms lang te wachten op verkeer op de Hoofdstraat. Met een verkeerslicht wordt dit geregeld. Als er geen verkeer uit de Wasbeekerlaan komt of links afslaat naar de Wasbeekerlaan staat de lichten voor de Hoofdstraat gewoon op groen. Eveneens is hier van belang dat door fietsers en omwonenden juist positief wordt gereageerd op verkeerslichten, gezien de huidige oversteeksituatie voor fietsers. Terecht wordt geconstateerd dat er op de route Hoofdstraat-Rijksstraatweg dan veel verkeerslichten komen te staan. Dit is een gevolg van de opeenvolging van een aantal drukke kruispunten en een sterke groei van het verkeer de komende jaren op met name dit deel van het wegennet).</p> <p>6. Het gaat niet om 3 minuten tijdwinst voor de buspassagier. Het gaat om het aanbieden van een vlot en betrouwbaar OV-product. Het doel is een kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer door het vergroten van de betrouwbaarheid en de frequentie en het op die manier bieden van een multimodaal vervoersysteem waarin netwerken van auto, openbaar vervoer en fiets optimaal worden verknoopt. Op die manier wordt een alternatief voor de auto geboden. Als de bus 3 minuten vertraging heeft en iemand mist zijn aansluiting op de trein, is de vertraging effectief een half uur.</p> <p>De insteek daarbij is voor de maatregelen om te komen tot win-win: het nemen van maatregelen waarmee de capaciteit van kruispunten (fors) wordt vergroot zodat zowel bus als autoverkeer profiteren.</p>
--	--

