

Antwoordnota

Behorende bij de inspraak op het rapport “Aanvullende studie verkeersafwikkeling N208 Van Pallandtlaan”.

Context

De provincie Zuid-Holland en de gemeente Teylingen hebben in 2019 de verkeersafwikkeling op de N208 Van Pallandtlaan ter hoogte van Sassenheim onderzocht. Eind 2019 is het onderzoeksrapport “Aanvullende studie verkeersafwikkeling N208 Van Pallandtlaan” afgerond en beschikbaar gesteld aan de omgeving.

Op 10 december 2019 en op 17 februari 2020 zijn er informatiebijeenkomsten gehouden waarin een inhoudelijke toelichting is gegeven op de uitkomsten van het onderzoek. Tot 1 maart 2020 kon iedereen reageren op het onderzoeksrapport. De reacties hierop zijn bedoeld om te bezien tot welke vragen en opmerkingen dit onderzoek leidt en welke aanvullingen er nodig zouden zijn om het onderzoek volledig te maken.

Er is veelvuldig gebruik gemaakt van de mogelijkheid om op het rapport te reageren. In totaal zijn er 121 zienswijzen ontvangen, met daarin meer dan 300 vragen en/of opmerkingen. Alle vragen en opmerkingen zijn (geanonimiseerd) gebundeld en beantwoord in deze rapportage.

Vertaling naar vervolgstappen

Uit alle ontvangen inspraakreacties is een aantal duidelijke rode draden te halen. Dat wil zeggen dat er een beperkt aantal onderwerpen is waar heel veel reacties en vragen over zijn ontvangen. In de notitie “*Vertaling van de inspraak op het onderzoeksrapport N208 Van Pallandtlaan naar vervolgstappen en verdere uitwerking*” wordt hier nader op ingegaan (beschikbaar op de websites van de provincie Zuid-Holland en de gemeente Teylingen).

Voorliggende antwoordnota

In voorliggende antwoordnota zijn alle op het onderzoeksrapport ontvangen vragen en opmerkingen gebundeld en voorzien van een antwoord. Daarbij zijn steeds twee nummers opgenomen: het nummer van de inspraakreactie en het nummer van de vraag. Omdat sommige inspraakreacties uitgebreid zijn en ingaan op meerdere onderwerpen, zijn deze ten behoeve van de leesbaarheid opgesplitst in meerdere vragen.

Nummer inspraakreactie: 1

Nummer vraag: 1

Vraag:

Heeft u bij Arriva de busbezetting opgevraagd van de bus 385 Noordwijk -Sassenheim station en die van de bus 361 Sassenheim station -Schiphol Plaza? Zo ja, hoeveel mensen maken gebruik van die bussen en waar stappen ze in en uit? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Deze cijfers zijn bij Arriva opgevraagd en als bijlage bij deze beantwoording bijgesloten. Ook lijn 250 maakt gebruik van (een deel van) deze route. De cijfers over deze corridor zijn tevens opgevraagd en bijgesloten. Op de route van lijn 361 van Sassenheim Station naar Schiphol Airport zijn er gemiddeld 5,4 reizigers per rit. Op de route van Schiphol Airport naar Sassenheim Station zitten er op een werkdag gemiddeld 5,8 mensen per rit in de bus. Op de route van lijn 250 van Leiden Centraal naar Lisse Keukenhof zitten er op een werkdag gemiddeld 8,2 mensen per rit in de bus. In omgekeerde richting is dit gemiddeld 9,8. Op de route van lijn 385 van Noordwijk Picképlein naar Sassenheim Station reizen op een werkdag gemiddeld 5,6 mensen per rit met de bus. Vice versa is dat 5,2. In de spits liggen de aantallen per corridor uiteraard hoger en is de bezetting per rit in gemiddeld tussen de 25 en 40 personen.

Nummer inspraakreactie: 1
Nummer vraag: 2

Vraag:

Hoeveel mensen zitten er in de bus 361 als hij door de van Pallandtlaan rijdt? Of weet u dat niet?

Antwoord:

Op de route Schiphol Airport naar Sassenheim Station zitten er op een werkdag gemiddeld 4 mensen per rit in de bus bij de halte Van Pallandtlaan. In de ochtendspits is dit gemiddelde 4,5 per rit en in de avondspits 12,6 personen per rit. Op de route van Sassenheim Station naar Schiphol Airport zitten er op een werkdag gemiddeld 4,6 mensen per rit in de bus bij de halte Van Pallandtlaan. In de ochtendspits is dit gemiddelde 20,5 per rit en in de avondspits 5,3 personen. De bushalte Van Pallandtlaan maakt deel uit van een groter geheel. Om bij andere haltes op tijd te kunnen aankomen en betrouwbaarheid te bieden is het belangrijk dat de bus over de gehele route een voorspelbare doorstroming heeft.

Nummer inspraakreactie: 1
Nummer vraag: 3

Vraag:

Verwacht u daarin enige verbetering als de bus een HOV zou worden, zolang men de snellere trein, ook hoogwaardig openbaar voer, naar Schiphol kan nemen?

Antwoord:

De bus wordt niet (alleen) gebruikt voor het pendelen tussen het startpunt (Noordwijk) en eindpunt (Schiphol), maar met name als vervoersmiddel voor kortere afstanden op de corridor. Zo is er een duidelijke relatie tussen Lisse en Sassenheim en reizen er in de ochtendspits op een werkdag gemiddeld 31,9 mensen per rit vanuit Lisse naar Sassenheim station en meer dan 40 mensen vice versa. De corridor Noordwijk Schiphol vormt een belangrijk onderdeel van het regionale mobiliteitsbeleid en is bedoeld om de oost-west verbindingen in de regio robuuster te maken. Tevens zal de corridor de nieuw te bouwen woonwijk in de Haarlemmermeer gaan ontsluiten. De opwaardering van een reguliere bus tot HOV verbinding leidt in de regel tot een toename van 20% van het aantal reizigers.

Nummer inspraakreactie: 1
Nummer vraag: 4

Vraag:

Zijn er wettelijke regels omtrent vereisten die aan een fietstunnel gesteld moeten worden? Zo ja, wat zijn die? Is het niet zo, dat het veiligste is een tunnel met eenrichtingsverkeer, half boven de grond, zo kort mogelijk en zonder bochten?

Antwoord:

Wettelijke eisen aan fietstunnels zijn beperkt, wel zijn er diverse richtlijnen waaraan een goede fietstunnel moet voldoen. Deze richtlijnen worden voor Nederland opgesteld door het CROW en dienen nageleefd te worden tenzij er zwaarwegende argumenten zijn om dit niet te doen. De richtlijnen zijn gericht op (verkeers)veiligheid, sociale veiligheid en comfort. Op het gebied van veiligheid is het belangrijk dat het fietspad breed genoeg is (afhankelijk van de intensiteiten 4 of 4,5 meter voor een tweerichtingenfietspad). Verder dient de tunnel hoog genoeg te zijn (voor de veiligheid is ongeveer 3 meter voldoende). Het is van belang dat voldoende "schrikafstand" aanwezig is. Schrikafstand is de afstand die een fietser natuurlijk houdt vanaf een gesloten wand. Deze afstand is ongeveer 1 meter. Het fietspad moet dus ten minste 1 meter van de gesloten wand beginnen. Fietsverkeer en voetgangers dienen zich niet op dezelfde verharding bevinden (om botsingen te voorkomen).

Een ander punt is de sociale veiligheid, met als doel dat de tunnel ook als veilig wordt ervaren door de weggebruiker. Hiervoor is het belangrijk dat het "doorzicht" zo groot mogelijk is, dit betekent dat je zo veel mogelijk door de tunnel heen kunt kijken. Hoe rechter de tunnel, hoe verder je er doorheen kunt kijken en hoe meer licht in de tunnel, hoe beter je er doorheen kunt kijken. Daarnaast is het ook belangrijk dat het zicht vanuit de omgeving op de tunnel goed is, daarom worden vaak "wijkende wanden" toegepast. Deze wanden gaan niet recht omhoog, maar lopen onder een hoek van 45 graden omhoog, waardoor vanaf de zijkant makkelijker de tunnel ingekeken kan worden. Ten slotte moet ook voorkomen worden dat groepen mensen zich ophouden in de tunnel. Ook hiervoor zijn diverse mogelijkheden zoals anti-graffiti muren, wijkende wanden helpen hierbij ook en veel licht in de tunnel helpt ook bij het creëren van deze sociale veiligheid.

Al deze bovenstaande punten zijn aandachtspunten bij het ontwerp van een tunnel, maar geen verplichtingen. Eenrichtingstunnels zijn niet gebruikelijk, omdat dit vanuit sociale veiligheid minder wenselijk is en bovendien zijn de kosten hiervan hoger. Voor meer informatie: Ontwerpwijzer fietsverkeer (CROW publicatie 351)

Nummer inspraakreactie: 1
Nummer vraag: 5

Vraag:

Gaat de tunnel die u voor ogen heeft hieraan voldoen?

Antwoord:

Als uiteindelijk de keuze zou vallen op een variant waarin sprake is van de aanleg van een of meerdere fietstunnels zullen deze tunnels worden ontworpen in lijn met de landelijke (wettelijke) richtlijnen die hier voor gelden en de hierboven beschreven uitgangspunten. Bij de uitwerking van een dergelijke variant wordt de omgeving actief betrokken middels werkateliers, waarbij de ligging en het ontwerp van de tunnel het onderwerp zullen zijn.

Nummer inspraakreactie: 1
Nummer vraag: 6

Vraag:

Welke aandacht heeft u geschonken aan de leefbaarheid van omwonenden, zoals geluidsoverlast, fijn stof belasting, en stikstofbelasting? Zijn daar metingen over gedaan?

Antwoord:

Gezien de autonome groei van het autoverkeer in de komende 20 jaar (25%) en de functie van de N208 en N443 in de bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek, is de verwachting dat de hoeveelheid verkeer op de N208 en N443 sterk zal groeien. Deze ontwikkeling wordt gevoed door woningbouw, ontwikkeling van bedrijvigheid en onze behoefte ons te blijven bewegen. De toename van het verkeer de komende periode is dus een gegeven en deze toename zal gevolgen hebben op de leefbaarheid. De voorgestelde varianten uit de rapportage bieden verschillende korte- en lange termijn oplossingen om met deze toename van het verkeer om te gaan. Het realiseren van een bovenregionale oplossing heeft een gemiddelde ontwikkeltermijn van 20 jaar. We hebben daarom ook gekeken naar korte termijn oplossingen. De varianten in het onderzoek, zowel voor de korte als de lange termijn, zijn gericht op een betere doorstroming zodat de groei van het verkeer opgevangen wordt. Dit levert al een verbetering van de toekomstige leefbaarheid op. De toets op de onderwerpen waar u naar vraagt wordt in een volgende fase gedaan.

Doorgaans werken we naar 1 of 2 oplossingsrichtingen en rekenen daarna het ontwerp door op fijnstof, geluid etc. In deze fase van het project wordt wel rekening gehouden met zaken als bestemmingsplangrenzen (bij het vaststellen van een bestemmingsplan is leefbaarheid een onderdeel), verkeersveiligheid (snelheid, ruimte etc.) en mogelijkheden tot vergroening. Leefbaarheid wordt op zoveel mogelijk gebieden objectief en vergelijkbaar gemaakt. Het blijkt echter keer op keer dat wat voor de een verbetering van leefbaarheid betekent, voor een ander een verslechtering kan betekenen. Als overheid dienen we hierin het algemeen belang in het oog te houden. Mede op basis van uw zienswijze zal het onderwerp leefbaarheid beter aan bod komen in de verdere uitwerking. Hierbij wordt geprobeerd om per variant de gevolgen voor de leefbaarheid (o.a. geluid en luchtkwaliteit) van de omgeving in kaart te brengen en te beschrijven voor zover we dat in deze fase in beeld kunnen brengen.

Nummer inspraakreactie: 1

Nummer vraag: 7

Vraag:

Zo nee, wanneer was u van plan dat te gaan doen.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 6 over leefbaarheid en de planning van de onderzoeken.

Nummer inspraakreactie: 1
Nummer vraag: 8

Vraag:

Waarom concludeert het plan Movares, dat een MER niet nodig zou zijn, terwijl de geluidsoverlast nu al erg hoog is en alleen maar hoger zou worden door de geplande aanpassingen?

Antwoord:

Er zijn geen geplande aanpassingen. De rapportage beschrijft een aantal varianten, waar de politiek uiteindelijk een oordeel over kan vellen. Een m.e.r. rapportage is niet bedoeld om de gevolgen van een project voor geluid op de woonomgeving in kaart te brengen. Een m.e.r.-procedure is noodzakelijk als een besluit wordt genomen over een activiteit waarbij belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Desondanks hebben we besloten om het begrip leefbaarheid in aanvullend onderzoek beter in kaart te gaan brengen (zie ook beantwoording vraag 6).

Nummer inspraakreactie: 1

Nummer vraag: 9

Vraag:

Waarom wordt er maar zijdelings gerefereerd aan de leefbaarheid van omwonenden, en klakkeloos geaccepteerd dat die in dit plan slechter zal worden?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 6 over leefbaarheid en de planning van de onderzoeken. De leefbaarheid wordt niet slechter "door een plan": de leefbaarheid hangt samen met de groei van het verkeer en die groei van het verkeer is een gegeven. Om die groei op te vangen en de bereikbaarheid op peil te houden zijn maatregelen mogelijk en in de verdere uitwerking van die maatregelen zal het aspect leefbaarheid beter dan nu gedaan in beeld worden gebracht.

Nummer inspraakreactie: 1
Nummer vraag: 10

Vraag:

Welke oplossingen heeft u om ervoor te zorgen dat de Vogelbuurt, een wijk zonder enige voorzieningen, ook geen lagere school, niet totaal geïsoleerd raakt van de rest van de bebouwde kom van Sassenheim? Per auto is het nu al moeilijk om de wijk te verlaten, straks wordt dat vrijwel onmogelijk, en u wilt de bushalte (ook door de bus 50 en 51 gebruikte) op de van Pallandtlaan ook al laten vervallen.

Antwoord:

De N208 kent de status van provinciale weg. Door woningbouw in het verleden zijn diverse provinciale wegen inmiddels in de bebouwde kom gegroeid. Dat maakt echter niet dat de functie van de weg is vervallen. De N208 en de N443 zijn heel belangrijk voor de bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek. We zoeken daarom een balans tussen doorstroming van het verkeer en ontsluiting van de omliggende wijken.

De N208 vormt een barrière tussen de Vogelbuurt en de rest van Sassenheim. Gezien de te verwachten autonome toename van het verkeer in de komende periode zal deze barrièrewerking toenemen. Als er geen maatregelen worden genomen is de verwachting dat er in en rond de spits structureel lange files zullen ontstaan zoals beschreven in het rapport. Dat heeft tot gevolg dat bewoners van de Vogelbuurt op die tijden lastig de wijk kunnen verlaten via de Nachtegaallaan richting de rotonde Hoofdstraat. Er moet immers ingevoegd worden op de file die vanuit Lisse staat richting de rotonde.

De rapportage stelt een aantal varianten voor die de doorstroming in het dorp op korte termijn kunnen verbeteren, waardoor de mogelijkheden om de wijk te verlaten via de Nachtegaallaan worden vergroot. Dit aspect kan ook worden uitgewerkt in de verdere detaillering van één of meerdere varianten in een vervolg van het project, zodat aanpassingen juist ook leiden tot een betere ontsluiting voor de Vogelbuurt.

De N208 is ook een barriere voor fietsers en voetgangers. De N208 wordt overgestoken door fietsers en voetgangers van/naar de Vogelbuurt, maar ook door middelbare scholieren, forsenzen, recreanten etc. Dit heeft tot gevolg dat er een grote stroom aan fietsverkeer (waaronder schoolgaande kinderen) bestaat over de N208 heen. De meeste fietsers steken de N208 over bij rotonde Hoofdstraat. Dit is nu al een lastige oversteek voor langzaam verkeer, met gevaarlijke situaties tot gevolg. Uit de wijk komt het signaal dat sommige ouders hun kinderen liever met de auto naar school brengen vanwege de gevaarlijke oversteek. Gezien de te verwachten toename van het verkeer zal dit probleem groter worden. Om die reden en met het doel om te voorzien in een veilige oversteek voor fietsers en voetgangers, wordt door een deel van de belanghebbenden gepleit voor de aanleg van een of meerdere fietstunnels. Ook de directie van de Sophia basisscholen pleit hiervoor, met het oog op de veiligheid van schoolgaande kinderen. In de rapportage staan varianten waarin wordt uitgegaan van aanpassing van een of beide rotondes en aanleg van een of meerdere fietstunnels. Op deze manier wordt de verbinding tussen de Vogelbuurt en de kern van Sassenheim voor langzaam verkeer versterkt en wordt de barriere van de N208 voor fietsers en voetgangers weggenomen.

Varianten die voorzien in een (gedeeltelijke) randweg of andere nieuwe bovenregionale weg zorgen waarschijnlijk ook voor een betere ontsluiting van de Vogelbuurt omdat er dan naar verwachting minder verkeer over de Van Pallandtlaan gaat. Een dergelijke oplossing heeft wel een ontwikkeltermijn van minimaal 20 jaar.

Met betrekking tot de halte aan de Van Pallandtlaan. Dit is geen gegeven. Er is sprake van het laten vervallen van de huidige halte als deze door aanpassingen hier niet meer zou passen. Er kan dan worden bezien of er in de directe omgeving een andere halte kan komen. Afhankelijk van de gewenste aanpassing van de N208, moet worden bezien wat dit betekent voor de mogelijke inpassing van de haltes.

Nummer inspraakreactie: 1
Nummer vraag: 11

Vraag:

Waarom heeft u de nu al zeer gevaarlijke oversteek voor mensen wonende aan de Teylingerlaan/N443, welk gevaar bij drukker verkeer alleen maar zal toenemen, niet bij uw plan betrokken, zodat er geld is om ook voor hen een goede veilige oplossing te bedenken? Hier is al eens een dodelijk ongeval van een kind in een kinderwagen voorgevallen....

Antwoord:

De N443 is een provinciale weg met een belangrijke functie in de bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek. De verwachting is dat door de groei van het verkeer de komende periode er extra verkeersaanbod zal ontstaan, ook op de N443. Die toename staat los van mogelijke aanpassingen aan de rotondes in de N208; de verkeersgroei is een gegeven. Duidelijk is dat met betrekking tot de inrichting en de verkeersveiligheid er sprake is van een aantal knelpunten op de N443. Mede om die reden geldt hier een maximumsnelheid van 60 km/u in plaats van de reguliere snelheid van 80 km/u voor een provinciale weg buiten de bebouwde kom. De provincie Zuid-Holland (Dienst Beheer Infrastructuur) is verantwoordelijk voor de staat en inrichting van de N443. De provincie is voornemens om in 2022 groot onderhoud te plegen op de N443 en daarbij wordt gezien welke maatregelen kunnen worden getroffen, ter verbetering van de verkeersveiligheid. Dit gebeurt in de vorm van een zgn. Trajectstudie waarin maatregelen worden onderzocht en beschreven. Duidelijk is dat door de specifieke omstandigheden (beperkte ruimte, woningen langs de weg) er beperkingen zijn in wat haalbaar is. De plannen voor de N208 en het groot onderhoud op de N443 worden op elkaar afgestemd, maar eventuele aanpassingen aan de N443 betreffen wel een ander project. Met omwonenden van de N443 is eerste kwartaal 2020 middels een separate informatieavond gepraat over deze problematiek. Hierbij waren ook vertegenwoordigers aanwezig van de provinciale afdeling Dienst Beheer Infrastructuur (DBI). Met omwonenden van de N443 is afgesproken dat de gevolgen van de toename van het verkeer op de N443 een plaats krijgen in de rapportage en dat omwonenden betrokken worden bij dit gedeelte van het onderzoek.

Nummer inspraakreactie: 1
Nummer vraag: 12

Vraag:

Zijn de secondes van een meestal lege HOV bus over de N208 zo allesoverheersend van belang, dat alle belangen van en de leefbaarheid voor de mensen in de omgeving volledig in het niet vallen?

Antwoord:

Het project heeft drie kerndoelen: het opvangen van de groei van het autoverkeer ten behoeve van de bereikbaarheid, het bieden van een volwaardig Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en vergroten van de verkeersveiligheid. Deze doelen hebben gevolgen voor inrichting van de infrastructuur en de leefbaarheid. De provincie heeft daarnaast als een van haar kerntaken / plicht het bieden van goed en betrouwbaar openbaar vervoer. Hiervoor zijn 2 redenen:

1. Op deze manier bieden we mensen die zijn aangewezen op de bus de mogelijkheid om betrouwbaar en comfortabel te reizen.
2. Bij een verbeterde fiets- en OV-infrastructuur zal het gebruik van de auto afnemen, wat de leefbaarheid ten goede komt.

Nummer inspraakreactie: 1
Nummer vraag: 13

Vraag:

(...) denkt u echt dat door te proberen het verkeer over de N208 sneller te laten rijden binnen de bebouwde kom van Sassenheim u een veilige, duurzame en toekomstbestendige “no regret” oplossing voor de verkeersproblemen in de regio heeft gevonden?

Antwoord:

De doelstelling van het project is niet om het verkeer sneller te laten rijden maar om de doorstroming (en daarmee o.a. luchtkwaliteit en veiligheid) op peil te houden. Als wegbeheerder van de N208 heeft de provincie als taak schone, hele en veilige wegen te waarborgen. Gezien de toename van het autoverkeer in de komende jaren, zijn maatregelen noodzakelijk om deze garanties te kunnen geven. Dat de N208 de status heeft van provinciale weg, betekent dat deze weg bovenregionaal verkeer afwikkelt en van groot belang is voor de ontsluiting van de Duin- en Bollestreek. Deze status is en blijft onveranderd. Daar komt bij dat op korte termijn (20 jaar) geen alternatieve wegen beschikbaar zijn voor dit verkeer. Dit betekent dat een korte termijn oplossing op basis van no-regret (op de huidige N208) naast een eventuele lange termijn oplossing kan bestaan.

Nummer inspraakreactie: 2
Nummer vraag: 14

Vraag:

Wij constateren dat aan ons verzoek om minder verkeer over de Van Pallandtlaan te sturen geen uitwerking is gegeven. Wij vroegen u om e.e.a. regionaal (zuidelijke) bollenstreek-wijd te bekijken.

Antwoord:

Er is regionaal mobiliteitsbeleid voor de Duin- en Bollenstreek en dit beleid is door de regio vastgesteld. Aanpassingen aan de N208 zijn onderdeel van dit beleid. Het betreft het Programma Ontsluiting Greenport dat in 2011 is vastgesteld door Holland Rijnland en in 2016 is geactualiseerd. Dit programma omvat, onder andere, invoering van de HOV-corridor Noordwijk Schiphol, aanpassingen aan de rotondes N208, aanleg van de Duinpolderweg, Rijnlandroute en de Noordelijke Randweg Voorhout en aanpassingen van het kruispunt Nagelbrug. Recent is Holland Rijnland gestart met een actualisatie / aanvulling van het regionale bereikbaarheidsbeleid voor de komende jaren. Dit programma komt tot stand met inbreng van de samenwerkende overheden in de regio. Een eventuele nieuwe bovenregionale verbinding, die verlichting zou kunnen brengen op de Van Pallandtlaan, zou daar plaats in kunnen krijgen. Het is goed om op te merken dat de ontwikkeltermijn van een nieuwe weg minimaal 20 jaar bedraagt. Daarmee blijft de vraag welke aanpassingen aan de N208 nodig en mogelijk zijn in de periode om in de periode tot 2040 de bereikbaarheid op peil te houden.

Nummer inspraakreactie: 2
Nummer vraag: 15

Vraag:

Wij stellen (...) vast dat er niet is gesproken met Noordwijkerhout, Noordwijk, Lisse, Katwijk, provincie Noord Holland, Holland Rijnland en Haarlemmermeer, allemaal bestuursorganen die belang hebben bij een pan-regionale benadering

Antwoord:

Er is regelmatig overleg tussen de door u genoemde partijen en er zijn diverse overeenkomsten tussen meerdere van deze partijen met als doel gezamenlijk de bereikbaarheid in de regio te verbeteren. De door u genoemde overheidsinstellingen in Zuid-Holland zijn allen vertegenwoordigd in Holland Rijnland, waar het regionale mobiliteitsbeleid wordt opgesteld en vastgesteld. Daarnaast hebben 8 partijen zitting in de Stuurgroep HOV corridor Noordwijk Schiphol. De verslagen van deze Stuurgroep vindt u hier: <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/openbaar-vervoer/r-net/buslijn-noordwijk/>

Nummer inspraakreactie: 2
Nummer vraag: 16

Vraag:

Wij stellen (...) vast dat dat er niet opnieuw is gekeken naar een N207-N206 en de N208-N206 koppeling

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 14 over een regionale mobiliteitsvisie.

Nummer inspraakreactie: 2
Nummer vraag: 17

Vraag:

Wij stellen (...) vast dat dat er maar niet aangepakt wordt met het aansluiten van de Tweede Poellaan naar de A44 (uiteraard in samenwerking met Haarlemmermeer)

Antwoord:

De verbinding van de Tweede Poellaan naar de A44 vormt onderdeel van het project Duinpolderweg en heeft een eigen planning. De Duinpolderweg is een gezamenlijk project van Noord- en Zuid-Hollandse partijen. Het project Duinpolderweg is opgenomen in de beleidsvoornemens van de provincie Zuid-Holland, de regio Holland Rijnland, de Vervoerregio Amsterdam en de betrokken gemeenten (Lisse, Hillegom en Haarlemmermeer). In het nieuwe coalitieakkoord van Noord-Holland (2019-2023) is het project Duinpolderweg echter niet meer 1op1 opgenomen. De betrokken partijen zijn met elkaar in overleg over wat het coalitieakkoord Noord-Holland betekent voor het project.

Nummer inspraakreactie: 2
Nummer vraag: 18

Vraag:

Wij stellen (...) vast dat dat er niet alleen in de gemeente Teylingen maar ook in alle gemeenten om ons heen ambitieuze bouwplannen bestaan. Wij weten niet in detail, anders dan uit de krant, om hoeveel woningen het gaat en of deze aantallen compleet en correct in het Movares rapport zijn opgenomen, anders dan dat deze additionele verkeersbewegingen gewoon over de Van Pallandtlaan zouden moeten.

Antwoord:

In het rapport van Movares is een prognose opgesteld van de toekomstige verkeersintensiteiten voor het planjaar 2040. Deze prognose is gemaakt op basis van het door de regio vastgestelde regionale verkeersmodel. In dit verkeersmodel is rekening gehouden met toekomstige woningbouwontwikkelingen in Teylingen en de omliggende regio, in de periode tot 2040. Deze ruimtelijke ontwikkelingen, samen met de autonome groei van het verkeer, zorgt voor de verkeerstoename op de N208 en N443 waarvan wordt uitgegaan. Uitgaande van de huidige structuur en gezien de functie van de N208 en N443 voor de bereikbaarheid van de regio, komt die toename logischerwijs ook terecht op de N208 en N443.

Nummer inspraakreactie: 2
Nummer vraag: 19

Vraag:

Wat (...) geheel ontbreekt. anders het niet meer dan het woord 'leefbaarheid' op 10 december, is aandacht voor de leefkwaliteit van aan- en omwonenden van de Van Pallandtlaan. Geluidsoverlast, luchtkwaliteit (CO2 en fijnstof) zijn niet onderzocht/gemeten en ook werden geen deskundigen geraadpleegd in gerelateerde disciplines (hart-, long-, luchtweg-, slaap- en/of stress specialisten).

Antwoord:

De N208 loopt door de bebouwde kom van Sassenheim en de toenemende verkeersdruk leidt naar verwachting tot een toename van overlast in de directe omgeving. De provincie en gemeente hebben hier aandacht voor en hebben dit ook tijdens de avond van 10 december benoemd. Op eerdere avonden is ook benadrukt dat er oog is voor de druk die de weg uitoefent op de omgeving. Ook in de tientallen gesprekken die inmiddels zijn gevoerd met omwonenden en overige belanghebbenden was leefbaarheid een belangrijk thema. Op 7 november is gesproken met omwonenden van de rotonde Hoofdstraat over geluid. Een vertegenwoordiger van het Burgercomité Van Pallandtlaan was bij dit gesprek aanwezig. Tijdens deze ontmoeting is gesproken over de mogelijkheden om geluidsoverlast voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Een brief met een uitgebreide beantwoording inzake de gestelde vragen over geluid is op 3 oktober aan een vertegenwoordiger van het Burgercomité Van Pallandtlaan verstuurd uit naam van wethouder Volten.

Er zijn veel vragen over de gevolgen van de verschillende varianten op de leefbaarheid van omwonenden. Wat voor de een leefbaar is kan voor de ander onaanvaardbaar zijn. Of wat voor de een een verbetering van leefbaarheid betekent kan voor de ander een verslechtering betekenen. Op basis van uw zorgen en vraag zal in de rapportage het onderwerp leefbaarheid beter aan bod komen. Hierbij wordt geprobeerd om per variant de gevolgen voor de leefbaarheid van de omgeving in kaart te brengen en te beschrijven. Graag gaan wij als projectorganisatie met het Burgercomité in gesprek om samen te praten over hoe dit op de beste manier in de rapportage kan worden opgenomen. Zie ook antwoord bij opmerking nr. 6

Nummer inspraakreactie: 2
Nummer vraag: 20

Vraag:

Zowel N208 als N443 hebben reeds nu veel te hoge geluidsniveaus. Dit blijkt uit de geluidscontourenkaart van de provincie Zuid Holland, met de geluidsbelasting van 2018. Hierin zijn uiteraard niet opgenomen de prognoses voor de toekomst van vliegverkeerhinder. Immers de N443 met in het verlengd de N208 is een Schiphol aanvliegeroute. Bij deze dus formeel bezwaar/klacht over de geluidsniveaus;

Antwoord:

Voor wat betreft geluid als gevolg van de beschreven varianten uit de rapportage, zie beantwoording bij vraag 19. Het geluid dat wordt veroorzaakt door vliegverkeer valt buiten de scope van dit project.

Nummer inspraakreactie: 2
Nummer vraag: 21

Vraag:

de luchtkwaliteit laat niet alleen te wensen over. Er zijn bewoners rondom de Van Pallandtlaan en rotondes met ademhalingsaandoeningen. Dus bij deze formeel bezwaar/klacht over de luchtkwaliteit (CO2 maar vooral fijnstof)- Met ook hier overlast van het weg- en vliegverkeer.

Antwoord:

Voor wat betreft luchtkwaliteit als gevolg van de beschreven varianten uit de rapportage, zie beantwoording bij vraag 19. Overlast van vliegverkeer valt buiten de scope van dit project.

Nummer inspraakreactie: 2
Nummer vraag: 22

Vraag:

Wij zien de in het rapport gepresenteerde omleidingsroutes als rondjes om de kerk. Wij staan voor om, vanuit Noordwijk gezien, een omleiding te krijgen die, ook vanuit Noordwijk gezien, veel eerder aftakt en met een grote boog aansluit op de Tweede Poellaan en A44, waarmee het verkeer de bollenstreek ook echt uit kan. Tegelijkertijd kan de Van Pallandtlaan de status van provinciale weg worden ontnomen en als weg van de gemeente Teylingen, naar eigen goeddunken, worden ingericht. Met daarbij passende verkeersmaatregelen op de rotondes, 'zebra's' voor de voetgangers, snelheidsbeperkingen etc. Twee vliegen in een klap!

Antwoord:

Zie antwoord op vragen 14 (regionale mobiliteitsvisie) en 31 (status Van Pallandtlaan).

Nummer inspraakreactie: 2
Nummer vraag: 23

Vraag:

bent u bereid, heel serieus, naar het bovenstaande voorstel te kijken?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 14 over een regionale mobiliteitsvisie.

Nummer inspraakreactie: 2
Nummer vraag: 24

Vraag:

naar aanleiding van de bijeenkomst van 16 april 2019 hebben wij een petitie ingediend. Wij hebben geen enkel zicht op de voortgang daaromtrent;

Antwoord:

Indiener heeft van de griffie bevestiging van ontvangst gekregen. Daarbij is ook aangegeven dat de vragen en opmerkingen zoals opgenomen in de petitie worden meegenomen in het vervolg van het project. De in de petitie opgenomen vragen en opmerkingen komen veelvuldig aan de orde in de reactie op het rapport van Movares, zoals vastgelegd in voorliggend document. Alle ontvangen reacties worden voorzien van een antwoord zodat voor het vervolg sprake is van een zo compleet mogelijk overzicht van de vragen en reacties bij het rapport.

Nummer inspraakreactie: 2
Nummer vraag: 25

Vraag:

wanneer gaat u in overleg met de bollensteekgemeenten en komt er overleg met de provincies Noord- en Zuid Holland?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 15 over de lopende overlegstructuren.

Nummer inspraakreactie: 2
Nummer vraag: 26

Vraag:

wanneer komt er een echt overkoepelend toekomstbestendig plan voor de verkeersmatige ontsluiting van de hele zuidelijke bollenstreek?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 14 over een regionale mobiliteitsvisie.

Nummer inspraakreactie: 2
Nummer vraag: 27

Vraag:

de heer (geanonimiseerd) kreeg van u reeds de toezegging dat er op de N443 bij de rotonde Noord geluidsmetingen komen. Maakt de Commissie zich sterk dat ook voor de N208 gedaan te krijgen?

Antwoord:

Op 3 oktober jl. is een brief verstuurd aan de heer (geanonimiseerd) met daarin een uitgebreide toelichting op zijn vragen omtrent geluid. Vervolgens is eind 2019 een gesprek gevoerd over geluid met direct omwonenden van de rotonde Hoofdstraat. In dit gesprek is door de provincie Zuid Holland, de gemeente Teylingen en de Omgevingsdienst West Holland toegelicht wat de wet- en regelgeving is inzake geluid als gevolg van verkeer. Er is geen toezegging gedaan dat er een geluidsmeting komt en er is uitgelegd waarom bij het bepalen van huidige en toekomstige geluidsniveaus er wordt gerekend met akoestische modellen. Wel komt er in een volgende fase van het project akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting van de gekozen variant. Op basis van uw vraag zal in de rapportage het onderwerp geluid beter aan bod komen. Graag gaan wij als projectorganisatie met het Burgercomité in gesprek om samen te praten over hoe dit op de beste manier in de rapportage kan worden opgenomen.

Nummer inspraakreactie: 2
Nummer vraag: 28

Vraag:

wanneer mogen wij de luchtkwaliteitsmetingen tegemoet zien?

Antwoord:

Luchtkwaliteit, als onderdeel van het begrip leefbaarheid, zal nader worden onderzocht. Dit gebeurt in overleg met de Omgevingsdienst West Holland (ODWH), de instantie die hiervoor verantwoordelijk is. Met het Burgercomité is afgesproken hen te betrekken in deze nadere uitwerking.

Nummer inspraakreactie: 2
Nummer vraag: 29

Vraag:

De hoeksteen van dit hele plan lijkt een paradepaardje van de provincie te zijn te weten een Hoogwaardige OV lijn, de 361. Niemand is tegen het investeren in het openbaar vervoer, ook wij niet, vele omwonenden zijn zelfs fervent gebruiker van het OV. Wij vragen u echter moet het miljoenen euro's gaan kosten om seconden winst te boeken voor een lege bus? Een bus die minutenlange – extra - wachttijden heeft geïntroduceerd op stations Voorhout en Sassenheim alsook frequente inlas-stops bij de Nachtegaal? Als kers op de taart worden dan ook nog de bushaltes op de Van Pallandtlaan voor de bewoners weggehaald.

Antwoord:

Zie antwoorden 1, 2, 3 en 12.

Nummer inspraakreactie: 2
Nummer vraag: 30

Vraag:

Bij insprek-acties tijdens commissievergaderingen is opgeroepen het mobiliteitsvraagstuk breder en integraal op te pakken, in samenwerking met de buurgemeenten Lisse, Hillegom, Noordwijk, Noordwijkerhout en Katwijk. Wij zijn verbaasd en teleurgesteld dat wij hierover nog niets hebben gehoord van u. Wij horen wel over steeds nieuwe plannen van onze en vooral omliggende gemeentes om nog meer woningen te gaan realiseren. Gemeentes die ervan uitgaan dat hun forensen wel ergens in de Bollenstreek de weg naar hun werk zullen vinden. We delen allemaal de overtuiging dat er iets moet gebeuren m.b.t. de mobiliteit in onze streek. Meerdere partijen zullen tot elkaar moeten komen om tot een structurele oplossing te kunnen komen. Hierbij zijn essentieel het Rijk, provincie Noord-Holland, provincie Zuid-Holland en de hierboven genoemde gemeenten. De vraag is wanneer gaat U hiermee beginnen?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 14 over een regionale mobiliteitsvisie.

Nummer inspraakreactie: 2
Nummer vraag: 31

Vraag:

Er wordt gewezen op de ontbrekende veiligheid voor het langzaam verkeer in Sassenheim Noord. In plaats van ervoor te zorgen dat de Van Pallandtlaan en Teylingerlaan dorpswegen worden waar voetgangers en fietsers veilig over zebrapaden hun weg kunnen vervolgen plant de gemeente en provincie nog meer verkeer met dan als langzaam verkeeroplossing een of meer verkeerstunnels. Wij vragen U, moeten die provinciale wegen niet gewoon het dorp uit?

Antwoord:

Uw verzoek om minder verkeer over de Van Pallandtlaan te sturen is op korte termijn niet in te vullen. De N208 is een provinciale weg die al decennialang deze status heeft. De weg vervult een belangrijke functie als een van de weinige bovenregionale oost-west verbindingen in de Duin- en Bollenstreek. Het is daarmee van belang dat de doorstroming op deze weg op peil blijft, zolang daarvoor geen alternatief is. Gezien de groei van het autoverkeer in de komende periode is de verwachting dat de hoeveelheid verkeer op N208 sterk zal groeien. Deze ontwikkeling wordt gevoed door woningbouw, ontwikkeling van bedrijvigheid en onze behoefte ons steeds soepeler te bewegen. De voorgestelde varianten uit de rapportage bieden verschillende korte- en lange termijn oplossingen om met deze toename van het verkeer om te gaan.

Nummer inspraakreactie: 2
Nummer vraag: 32

Vraag:

Movares mocht als z.g. "onafhankelijke partij" enige regionale infrastructurele varianten onderzoeken op hun in April 2019 gepresenteerde voorkeursoplossing. Enige potentiële varianten werden niet onderzocht, andere hadden foute aannames (m.b.t. bijvoorbeeld maximum snelheden), zijn geen oplossing (men had vergeten dat de Hellegatpolder beschermd is), vergeten voor het gemak dat er ook nog mensen aan de N443 en N208 moeten wonen of zien niet in dat mensen die in Sassenheim Noord wonen ook hun wijk en grondstuk willen verlaten om naar hun werk, familie of winkel te kunnen. Verder wordt een voor de hand liggende oplossing: een weg van de N443 via de N208 naar afrit 2 van de A44 helemaal niet onderzocht. Wij vragen U wat heeft dit rapport nu eigenlijk aan inzichten gebracht?

Antwoord:

De rapportage probeert en zo compleet mogelijk beeld te schetsen van de problematiek met betrekking tot de verkeersdoorstroming op de N208. Het betreft een conceptversie, die zal worden aangepast op basis van de ingekomen zienswijzen. Movares is als onafhankelijk ingenieursbureau door de provincie ingehuurd om advies te geven in dit project. Uw punt met betrekking tot maximum snelheden nemen we mee. U geeft aan dat de Hellegatpolder beschermd gebied is. Het gebied valt onder de natuurschoonwet, die stamt uit 1928 en voorziet in fiscale tegemoetkomingen aan eigenaren van onroerende zaken, als deze eigenaren hun onroerend goed als landgoed in stand houden en daarmee het natuurschoon bevorderen en extra faciliteiten indien het landgoed voor het publiek wordt opengesteld. Formeel biedt de wet geen beschermde status aan een gebied (daar waar Natura2000 dat wel doet). Wel is de rapportage beschreven dat de variant die uitgaat van aanleg van een weg hier, een zeer grote landschappelijke impact heeft. We wijzen er ook op dat deze variant is benoemd door de omgeving, met het verzoek om hiervan de effecten in beeld te brengen. U geeft aan dat er geen oog is voor de situatie van aanwonenden van de N208 en N443. Daarom is, mede op basis van uw zienswijze, besloten is om in de rapportage per variant in kaart te brengen wat de gevolgen zijn voor leefbaarheid. Zie ook antwoord nr. 6.

De bereikbaarheid van de Vogelbuurt (Sassenheim Noord) is een punt van aandacht en zal, mede op basis van uw zienswijze, aandacht krijgen in de rapportage. Zie ook antwoord nr. 10.

U vraagt om een onderzoek naar een nieuwe verbindingsweg van de N443 naar de A44. Deze door u voorgestelde nieuwe weg vormt geen onderdeel van het huidige mobiliteitsbeleid. Recent is Holland Rijnland gestart met een actualisatie van het regionale mobiliteitsbeleid. De verwachting is dat deze actualisatie eind 2020 beschikbaar is. Een eventuele nieuwe bovenregionale verbinding, die verlichting kan brengen op de Van Pallandtlaan, zou daar plaats kunnen krijgen. Een dergelijke oplossing heeft wel een ontwikkeltermijn van minimaal 20 jaar. Door de projectorganisatie is bij Holland Rijnland aandacht gevraagd voor de druk die de N208 uitoefent op omwonenden.

Nummer inspraakreactie: 2
Nummer vraag: 33

Vraag:

In het Movares rapport zijn de effecten op leefbaarheid niet gedefinieerd, laat staan gekwantificeerd en is ook met geen woord gerept over het feit dat de huidige situatie reeds onaanvaardbaar is. Daar waar de landelijke politiek ondanks juridische geitenpaadjes en andere pogingen gedwongen wordt rekening te gaan houden met fijnstof en stikstof overlast denkt onze gemeente Teylingen dat dit niet zo'n vaart loopt. En dat terwijl het RIVM wel degelijk over verontrustende cijfers beschikt over de milieubelasting van dat gebied (<https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten> kaarten baseren zich op oude data uit 2017 en zijn exclusief de invloed van het vliegverkeer boven N443 en N208!).

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 6 over leefbaarheid.

Nummer inspraakreactie: 2
Nummer vraag: 34

Vraag:

Dat leefbaarheid een ondergeschikte rol heeft gespeeld in de conclusies (blz. 72) blijkt uit het feit dat alle varianten met een rondweg weliswaar op dat punt beter scoren, echter niet worden aanbevolen.

Antwoord:

In april 2019 is een Voorkeursvariant gepresenteerd voor de N208 (aanpassing van de rotondes in Sassenheim en het tussenliggende wegvak). Dit leidde tot veel vragen en de roep tot het onderzoeken van alternatieven. Op basis hiervan hebben de provincie en gemeente besloten om het voorkeursalternatief in te trekken en de mogelijkheid te bieden om varianten aan te dragen. De onderzochte varianten voor een randweg zijn in het participatieproces aangedragen door deelnemers aan dit proces.

De rapportage probeert een zo compleet mogelijk beeld te schetsen van de problematiek met betrekking tot de verkeersdoorstroming op de N208. Momenteel is er geen conclusie getrokken of variantkeuze gemaakt en dus ook geen sprake van een voorkeursalternatief. Het rapport van Movares is een inventarisatie naar de mogelijke oplossingsrichtingen. Daarom zijn de verschillende varianten zo objectief mogelijk in kaart gebracht. Het is aan de politiek om te bepalen welke oplossingsrichting nader uitgewerkt wordt.

Nummer inspraakreactie: 2
Nummer vraag: 35

Vraag:

Voor het aanpassen van de huidige rotondes geeft men aan dat er geen MER beoordelingsplicht lijkt (zie bijlage IV), terwijl er voor de rondweg alternatieven wel zo'n plicht is. Dat is hoogst merkwaardig omdat juist bij varianten 1 en 2 sprake is van een verwachte verslechtering van de leefbaarheid en juist daar wel veel mensen wonen.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 8 over de m.e.r.

Nummer inspraakreactie: 2
Nummer vraag: 36

Vraag:

Wij vragen u: denkt u dat met het afwikkelen van nog meer verkeer de leefkwaliteit beter wordt? Wij verlangen dat die belasting van onze leefkwaliteit door u door passende maatregelen omlaag gebracht worden opdat de gezondheid van uw burgers niet langer aan deze risico's worden blootgesteld. De meest eenvoudige weg om dat te bereiken is om de status van provinciale weg op te heffen en de gemeente de regie terug te geven. Ook zal welk plan dan ook getoetst moeten worden aan de MER. leefkwaliteit beter wordt?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 6 over leefbaarheid en de planning van de onderzoeken. Zie eerdere beantwoording over de groei van het verkeer en de functie van de N208 en N443 in de huidige structuur. Zie beantwoording bij vraag 8 voor wat betreft de m.e.r.

Nummer inspraakreactie: 3
Nummer vraag: 37

Vraag:

Vindt u het moreel nog acceptabel om mee te werken aan een aanpassing van de rotondes en provinciale wegen zodat een continue stroom doorgaand verkeer door de bebouwde kom van Sassenheim rijdt?

Antwoord:

Zie ook de eerdere antwoorden over de functie van de N208 en de N443 en de toename van het verkeer. De ligging van de provinciale wegen ten opzichte van de bebouwde kom van Sassenheim is niet ideaal en leidt in de directe omgeving tot aantasting van de leefbaarheid. In de huidige situatie en in de huidige structuur hebben de N208 en de N443 echter wel die belangrijke functie voor de ontsluiting en de bereikbaarheid van dit deel van de Duin- en Bollenstreek, inclusief Voorhout en Sassenheim. Om die reden is het vastgestelde regionale bereikbaarheidsbeleid opgenomen dat er maatregelen zijn voorzien om de doorstroming op de N208 op peil te houden. De toename van het verkeer is geen (beleids)keuze, maar een gegeven. Als er geen maatregelen worden genomen om de doorstroming op peil te houden heeft dat grote gevolgen voor de regionale bereikbaarheid. Daarbij is ook de vraag of de directe omgeving daarbij gebaat is want filevorming en lange rijen wachtende auto's hebben ook een negatieve impact op de (leefbaarheid in de) directe omgeving. Zolang er geen alternatief is voor het verkeer dat nu via de N208 en N443 rijdt en zolang de N208 en N443 hun huidige belangrijke functie voor de regionale bereikbaarheid hebben, ligt het voor de hand (conform het vastgestelde regionale beleid) om maatregelen te onderzoeken waarmee de komende periode de doorstroming op deze wegen op peil wordt gehouden.

Nummer inspraakreactie: 3
Nummer vraag: 38

Vraag:

Vindt u het moreel acceptabel dat u inwoners van de Vogelbuurt in heel veel situaties de mogelijkheid ontnemt om met de auto veilig de wijk te verlaten?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 10 over de ontsluiting van de Vogelenbuurt ed. Ook hier wordt benadrukt dat de toename van het verkeer, die in de periode tot 2040 wordt verwacht, geen (beleids)keuze is, maar een gegeven. Daarvan uitgaande is de vraag welke maatregelen mogelijk en wenselijk zijn om de situatie qua bereikbaarheid en verkeersveiligheid op peil te houden.

Nummer inspraakreactie: 3
Nummer vraag: 39

Vraag:

Vindt u het bestuurlijk aanvaardbaar om woningbouwplannen in Voorhout, Noordwijk, Noordwijkerhout en Lisse niet tegen te werken zodat u er mede verantwoordelijk voor bent dat in de toekomst een nog grotere verkeersstroom door de bebouwde kom van Sassenheim wordt geperst?

Antwoord:

Zie ook antwoord nr. 37. De N208 en N443 zijn provinciale/regionale wegen met een belangrijke functie voor de regionale bereikbaarheid. Een toename van het verkeer hier heeft impact op de directe omgeving van die wegen, maar dat doet niets af aan de functie van deze wegen en het feit dat met aanpassingen deze verkeersgroei kan worden opgevangen. Er wordt ook op gewezen dat zowel Teylingen als de regio een forse woningbouwopgave hebben.

Nummer inspraakreactie: 3
Nummer vraag: 40

Vraag:

Op heel veel plaatsen is (...) een randweg om de bebouwde kom gelegd en werd de provinciale weg in de bebouwde kom een lokale weg. Waarom kan dit niet in Sassenheim?

Antwoord:

In de rapportage worden een aantal varianten beschreven waarin het verkeer over een (stuk) randweg wordt geleid.

Nummer inspraakreactie: 3
Nummer vraag: 41

Vraag:

Ik woon in de Vogelbuurt. Deze wijk kent voor de auto twee ontsluitingen, nl. bij de Nachtegaallaan en bij de Willem Warnaarlaan. Ik vraag me af of de ontsluitingsproblematiek van de woonwijk in het rapport voldoende belicht is.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 10 over de ontsluiting van de Vogelenbuurt.

Nummer inspraakreactie: 3
Nummer vraag: 42

Vraag:

En heel belangrijk is de situatie als de Keukenhof open is. Vanaf de 3e week van maart tot de 3e week van mei is het nog veel drukker. Die piek kom ik overigens in het onderzoeksrapport niet tegen, er wordt niks over gezegd

Antwoord:

De Keukenhof zorgt voor een piekbelasting op het wegennet in de genoemde periode. Bij het ontwerpen van wegen wordt uitgegaan van een goede doorstroming in de spits bij een situatie zonder calamiteiten of speciale omstandigheden (Keukenhof, vakantieperiode etc.).

Nummer inspraakreactie: 3
Nummer vraag: 43

Vraag:

Dan de ontsluiting bij de Willem Warnaarlaan. De rotonde Parklaan verwerkt na 16.00 uur een continue stroom doorgaand verkeer afkomstig vanaf de A44. En als er al eens een gaatje is dan rijdt het verkeer vanaf de Parklaan er op richting Noordwijkerhout. Kortom de wijk uit via deze rotonde is heel lastig. En met de voorspellingen van de toename van het autoverkeer zal dit in de toekomst voor ons als bewoners van de Vogelwijk alleen maar erger worden.

Antwoord:

Mede op basis van uw zienswijze is besloten om in de rapportage meer aandacht te besteden aan de ontsluiting van de Vogelbuurt. Zie voor verdere beantwoording vraag 10.

Nummer inspraakreactie: 3
Nummer vraag: 44

Vraag:

Overigens is er ook nog de ontsluiting via de 3^e Poellaan in Lisse. Deze weg is niet breed en er staan aan twee kanten auto's geparkeerd. Zodat er maar een smalle rijstrook over is. Als er een tegenligger komt moet je 100 meter achteruit rijden tot aan de Lijsterlaan. En heb je geen tegenliggers dan heb je daarna weer hetzelfde probleem als bij de kruising Nachtegaallaan/Hoofdstraat.

Antwoord:

De 3e Poellaan is een woonstraat met een beperkte breedte. Dat kan op drukke momenten leiden tot de beschreven situatie dat verkeer op elkaar moet wachten, maar dat is de situatie zoals hij is. De beschikbare ruimte (tussen de voortuinen aan beide zijden van de straat) is beperkt en daarmee zijn er geen mogelijkheden tot het aanpassen/verbreden van de weg. Dit is overigens ook niet per sé wenselijk want zou ook kunnen leiden tot hogere snelheden en vermindering van de verkeersveiligheid.

Nummer inspraakreactie: 3
Nummer vraag: 45

Vraag:

Toen het vliegveld Valkenburg werd gesloten en er bouwplannen ontstonden voor tenminste 5000 woningen is er door Katwijk gesteld: eerst bewegen en dan pas bouwen. Uiteindelijk heeft dat er in geresulteerd dat de Rijnlandroute nu wordt gebouwd. Waarom neemt u in Holland Rijnland verband niet een dergelijk standpunt in samen met de buurgemeenten. De provincie is verantwoordelijk voor het interlokale verkeer. Dring er gezamenlijk op aan dat er een rondweg komt om Sassenheim heen.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 34 over de status van de rapportage en antwoord 37 over de functie van de N208 en N443 in relatie tot mogelijke regionale alternatieven.

Nummer inspraakreactie: 3
Nummer vraag: 46

Vraag:

Ik vind eigenlijk niets terug over de geluidshinder en de luchtvervuiling. Onze achtertuin ligt ca. 50 meter ten zuidoosten van de Hoofdstraat. Door de overheersende zuidwestelijke winden hoor ik een constante herrie, afkomstig van de auto's. En we zitten ook precies in de uit- en aanvliegeroute van de Kaagbaan. Het geluid komt van alle kanten. En mij lijkt dat er toch ook wel een flinke luchtvervuiling aanwezig is. Hoe ga je daarmee om? Ja, er komen meer elektrische auto's, dat scheelt herrie en viezigheid. Maar er komen ook in absolute zin meer auto's. Weegt dat tegen elkaar op? Ik wil eigenlijk minder hinder ontvangen nu het wagenpark stiller en schoner wordt.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 6 over leefbaarheid en de planning van de onderzoeken. Geluid dat wordt veroorzaakt door vliegverkeer valt buiten de scope van het project.

Nummer inspraakreactie: 3
Nummer vraag: 47

Vraag:

In het rapport is ook een tabel met plussen en minnen opgenomen van de verschillende varianten. Wat ik daaraan wonderlijk vind is dat er in onderling verband geen gradatie is tussen belangrijk en minder belangrijk. Alle varianten liggen allemaal op dezelfde weegschaal. Zo mag je niet vergelijken.

Antwoord:

Wat voor de een als belangrijk wordt bestempeld kan voor de ander van minder belang zijn. De varianten zijn op een aantal criteria beschreven, zonder conclusies te verbinden aan deze beschrijving. Deze taak ligt bij de politiek. Voor verdere beantwoording, zie antwoord op vraag 34 over de status van de rapportage.

Nummer inspraakreactie: 3
Nummer vraag: 48

Vraag:

Werk niet mee aan aanpassingen van de provinciale wegen en rotondes maar zet u in voor een rondweg om de bebouwde kom.

Antwoord:

Uw zienswijze is genoteerd.

Nummer inspraakreactie: 3
Nummer vraag: 49

Vraag:

Mobiliseer de buurgemeenten en Holland Rijnland om de druk op de provincie op te voeren en een rondweg te bepleiten. Maak zo nodig bezwaar tegen nieuwe woningbouwplannen van de burens maar ook die in Voorhout. Eerst de zekerheid hebben het woonmilieu voor inwoners rond de Van Pallandtlaan en de Hoofdstraat/Vogelwijk te verbeteren in plaats van te verslechteren.

Antwoord:

Zie antwoord op de vragen 14 en 15.

Nummer inspraakreactie: 4
Nummer vraag: 50

Vraag:

De gedeputeerde was niet aanwezig werd gemeld zonder excuses of reden, lijkt veel op minachting van de aanwezigen. Van welke partij is Floor Vermeulen?

Antwoord:

De heer Vermeulen is lid van de VVD.

Nummer inspraakreactie: 4
Nummer vraag: 51

Vraag:

Ik heb een gemeenteraadsvergadering gevolgd waarbij de gehele gemeenteraad tegen deze rotondes was en deze plannen net niet in de papiervernietiger deed belanden Nu komen de heren en dame met nagenoeg hetzelfde voorstel ter overweging Zijn ze hardleers of luisteren zij niet naar de gemeenteraad?

Antwoord:

In april 2019 is de raad geïnformeerd over de verkeersstudie en mogelijke aanpassingen aan de N208 en is besloten om de omgeving hierover te informeren. Naar aanleiding van de informatieavond in april 2019 is besloten om het voorkeursalternatief in te trekken en in een aanvullende studie alle gestelde vragen te beantwoorden. Het is op basis daarvan aan de politiek om daarover een besluit te nemen, op basis van alle beschikbare informatie. Er ligt momenteel geen voorstel ter overweging en er is geen voorkeursalternatief benoemd. De rapportage brengt een aantal varianten in beeld en beschrijft de gevolgen van deze varianten zonder hier een conclusie aan te verbinden. In een later stadium kan de politiek zich op basis van de rapportage uitspreken over een variantkeuze.

Nummer inspraakreactie: 4
Nummer vraag: 52

Vraag:

Het antwoord van Rogier over gevaar op de rotonde was eigenlijk te dom voor woorden. Iedereen weet dat scholieren op een fiets levensgevaarlijk zijn, of dit nu op een rotonde is of voor de Hema. Dat de onderwijzers voor een tunnel zijn begrijp ik, het veiligste voor scholieren van die leeftijd is een tunnel vanaf huis tot school. Wilt u een overzicht geven van de afgelopen 20 jaar inzake ongevallen op deze rotonde? Verkeersslachtoffers blijven altijd en overal bestaan.

Antwoord:

Helaas vallen er in Nederland jaarlijks bijna 700 verkeersdoden te betreuren. Scholieren vormen een extra kwetsbare groep in het verkeer. Bij de rotonde Hoofdstraat kruist een grote groep van deze kwetsbare verkeersdeelnemers met veel gemotoriseerd verkeer. Dit leidt tot gevaarlijke situaties, waarbij gelukkig tot nu toe voor zover bekend nog geen zware ongelukken hebben plaatsgevonden. De provincie Zuid Holland is als wegbeheerder verantwoordelijk voor schone, hele en veilige wegen. We kijken hierbij naar de toekomstige verkeersstromen. De toename van het verkeer (zie antwoord op vraag 10) noopt tot maatregelen voor de kwetsbare deelnemers. De provincie heeft daarom advies gevraagd aan de scholen en de fietsersbond, die zich hebben aangesloten bij deze wens.

Nummer inspraakreactie: 4
Nummer vraag: 53

Vraag:

Met ondertunneling wordt een nieuw gevaar en verkeersopstopping elders geschapen. Kunt u aangeven waar dit nieuwe gevaar verwacht wordt?

Antwoord:

U stelt dat er een nieuw gevaar ontstaat en nieuwe verkeersopstoppingen gaan plaatsvinden als gevolg van de eventuele aanleg van een tunnel. Het is ons onbekend op welk gevaar en opstopping u concreet doelt, wat het beantwoorden van deze vraag lastig maakt.

Nummer inspraakreactie: 4
Nummer vraag: 54

Vraag:

Rogier liet een filmpje zien, wat ontbrak was een filmpje over nagenoeg lege bussen van lijn 361 die op tijd van en naar Schiphol rijden. Graag een telling bij de Steenfabriek hoeveel mensen er nu daadwerkelijk vanaf Schiphol tot de steenfabriek vervoerd worden? De busmensen uit Noordwijk kunnen zo via het station naar Schiphol.

Antwoord:

Op het gedeelte tussen Schiphol Airport en Hillegom Steenfabriek bedraagt het gemiddeld aantal reizigers per uur op een werkdag 8,2. Vice versa is dat 7,0. In de spits liggen de gemiddelden tussen de 25 en 40 reizigers. Zie verder het antwoord op vraag 1.

Nummer inspraakreactie: 4
Nummer vraag: 55

Vraag:

Extra buslijn veroorzaakt vervuiling en overlast. Dus weg ermee. De mensen die dit bedacht hebben zijn duidelijk ontspoord of het spoor bijster.

Antwoord:

U stelt dat er een extra buslijn komt en dat deze overlast en vervuiling veroorzaakt. Dit project betreft echter de opwaardering van een bestaande buslijn tot Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en geen nieuwe buslijn. Vervoer per bus is minder vervuilend en zorgt voor minder overlast voor de omgeving dan vervoer per auto. Vandaar dat de provincie Zuid Holland veel investeert in bus (en trein en fiets) als alternatief voor de auto.

Nummer inspraakreactie: 4
Nummer vraag: 56

Vraag:

De verkeersprognose + 1 % per jaar voor de komende 20 jaar. Wonderbaarlijk zo een prognose hoe kan je het bedenken Ik ben geen helderziende degene die het berekend heeft wel?

Antwoord:

Door prognoses te maken (berekenen) kunnen we in projecten voorsorteren op de toekomst, in plaats van pas handelen als het al te laat is. De toenames van het verkeer naar de toekomst toe komen tot stand op basis van verkeersmodellen die landelijk en regionaal worden vastgesteld, op basis van gegevens van de planbureaus.

Nummer inspraakreactie: 4
Nummer vraag: 57

Vraag:

Ik begrijp best dat als er nieuwe woningen in Noordwijk en Noordwijkerhout gebouwd worden dit verkeer met zich meebrengt. Dus laat deze gemeenten een weg betalen die niet dwars door de woonwijk van een buurgemeente gaat. Eerst woningen bouwen en dan pas de benodigde wegen is natuurlijk waanzin en de gegeven antwoorden sloegen nergens op. Je moet je niet neerleggen bij gemaakte fouten in het verleden maar deze oplossen. Hoe denkt u dat op te lossen?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 14 en 37 over een regionale mobiliteitsvisie.

Nummer inspraakreactie: 4
Nummer vraag: 58

Vraag:

Er werd nog opgemerkt daar gaan wij niet over. Zorg dat datje wel die invloed krijgt, doe er iets aan.

Antwoord:

Binnen dit project wordt geen beleid gemaakt maar uitgevoerd. Aanpassingen aan de N208 zijn op dit moment onderdeel van het vastgestelde regionale beleid. Het ontwikkelen van nieuw beleid is een taak die elders binnen de provincie Zuid Holland (en Holland Rijnland) is belegd. Zie tevens antwoord op vraag 14 over een regionale mobiliteitsvisie.

Nummer inspraakreactie: 4
Nummer vraag: 59

Vraag:

Commentaar kan op je www enz kwijt. Dan gaat het zeker in digitale bak waarvan de inhoud niet door de raadsleden helemaal tot zich genomen wordt? Er kan dan selectief mee omgegaan worden. Het is eerlijker alle post via de raad en wethouder te communiceren. Wilt u dit volgende keer zo regelen svp?

Antwoord:

De overheid is verplicht om alle binnengekomen vragen en zienswijzen te publiceren en te voorzien van een antwoord. Alle informatie is publiekelijk, maar anoniem beschikbaar. Het staat u vrij om uw reactie per post of digitaal te versturen.

Nummer inspraakreactie: 4
Nummer vraag: 60

Vraag:

De heer (geanonimiseerd) verwoordde het weer uitstekend dat het Gemeentebestuur moet zorgen voor de inwoners en deze belangen verdedigen. En niet moet toestaan dat op deze punten meer geluidsoverlast, fijnstofvervuiling en andere overlast plaats vindt.

Antwoord:

Zie ook antwoord nr. 37. De N208 en N443 zijn provinciale/regionale wegen met een belangrijke functie voor de regionale bereikbaarheid en tegelijkertijd heeft dat verkeer gevolgen voor de leefbaarheid in de directe omgeving. De toename van het verkeer is echter geen beleidskeuze, maar een gegeven. Gemeente en provincie dienen in hun afwegingen alle belangen zorgvuldig af te wegen; zowel die van de directe omgeving, als die van de bredere omgeving. Het gaat dan onder meer om omwonenden, bewoners van Sassenheim en Voorhout in het algemeen, bewoners van omliggende dorpen, fietsers van en naar de Vogelbuurt die de N208 oversteken, middelbare scholieren, voetgangers, het bedrijfsleven, verenigingen, etc. etc. Op basis van alle relevante informatie en inzicht in alle belangen, kan dan een besluit worden genomen.

Nummer inspraakreactie: 4
Nummer vraag: 61

Vraag:

Ik vond de insteek van de heren niet neutraal en heb het idee dat we er voor de show bijzaten en onze bezwaren met nietszeggende argumenten bestreden worden.

Antwoord:

Het is jammer dat u de insteek als niet neutraal heeft ervaren. Gepoogd is om zo goed mogelijk inhoudelijk antwoord te geven op alle vragen.

Nummer inspraakreactie: 4
Nummer vraag: 62

Vraag:

Uiteraard is een directe verbinding vanaf het Soldaatje buiten de bewoonde gebieden naar de A44 de enige oplossing. Het budget moet niet bepalend zijn aangezien je voor heel weinig rente voor 20 jaar kan lenen. Er kan dan tenminste een goede oplossing geregeld worden en geen zinloze geldverslindende.

Antwoord:

Uw zienswijze is genoteerd.

Nummer inspraakreactie: 4
Nummer vraag: 63

Vraag:

Is dit al het tweede onderzoek, dus de eerste was waardeloos? Wat voor waarde moeten we weer aan dit onderzoek toekennen?

Antwoord:

Naar aanleiding van het eerste onderzoek zijn vragen gesteld door politiek en bewoners. Het tweede, uitgebreidere onderzoek, geeft een antwoord op die vragen. Door de omgeving is bijvoorbeeld gevraagd om de effecten in beeld te brengen van een "randweg" om Sassenheim heen. Deze vraag en andere vragen vanuit de omgeving, zijn meegenomen in het rapport. U heeft nu de mogelijkheid mee te lezen in dit onderzoek zodat we alle vragen voldoende kunnen beantwoorden.

Nummer inspraakreactie: 4
Nummer vraag: 64

Vraag:

Wat betreft ons woonhuis wijs ik erop dat ik een veilige bereikbaarheid eis en geen toename van overlast in wat voor vorm dan ook. Uiteraard houd ik jullie hiervoor aansprakelijk.

Antwoord:

De bereikbaarheid van alle percelen is belangrijk. U vraagt om een veilige toegang tot uw perceel. Uw veiligheid en die van alle verkeersdeelnemers is voor ons van groot belang. Bij een eventuele variantkeuze voor aanpassing van de rotonde bij uw huis wordt u betrokken bij de verdere invulling daarvan.

Nummer inspraakreactie: 5
Nummer vraag: 65

Vraag:

Hoewel het onderzoek zegt een integrale oplossing te bieden wordt er voornamelijk gefocust op twee rotondes in een zeer krap gekozen plangebied terwijl deze rotondes zich in een groter systeem bevinden. Hierdoor wordt mogelijk een oplossing voor het probleem van HOV gevonden, maar kan ons inziens geen sprake zijn van een conclusie over doorstroming, leefbaarheid en veiligheid in de omgeving buiten het plangebied.

Antwoord:

In het onderzoek worden een aantal varianten onderzocht en de gevolgen daarvan inzichtelijk gemaakt binnen het projectgebied. De doorstroming, leefbaarheid en veiligheid buiten het projectgebied vallen formeel gezien buiten de scope van de studie. Wel probeert de provincie als wegbeheerder zoveel mogelijk zaken te combineren om zo te komen tot een integraal plan. Om die reden zijn de Duinpolderweg en de effecten daarvan opgenomen in de verkeersberekeningen. In de studie is gekeken naar een aantal vermeende knelpunten in de directe omgeving (rotonde Soldaatje, rotonde A44). Tevens heeft de provincie een aantal zaken in de directe omgeving in onderzoek en worden de zaken zoveel mogelijk op elkaar afgestemd (kruising N207/N208, groot onderhoud N443, bereikbaarheid Keukenhof). In de verdere uitwerking zal bovendien meer dan is gedaan worden ingegaan op de effecten op de N443.

Nummer inspraakreactie: 5
Nummer vraag: 66

Vraag:

De veiligheid wordt flink onderbelicht. Bewoners hebben aangegeven dat de weg op diverse punten nu al levensgevaarlijk is. Dit wordt ook onderschreven door een vrij duidelijk rapport van de ANWB waar de N443 donkerrood kleurt. Ook in het afgelopen jaar zijn er op de N443 diverse (bijna) verkeersongevallen geweest. Het gebrek aan handhaving van de snelheid helpt in dit opzicht ook niet. Het lijkt dan ook een vreemde keuze om niet te kiezen voor juist een verlaging van de verkeersdruk.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 11 over de functie van de N443.

Nummer inspraakreactie: 5
Nummer vraag: 67

Vraag:

Waar de scenario's met enkel de rotondes uitgaan van een verbetering van de verkeersveiligheid, geldt dit alleen voor de verkeersveiligheid binnen het plangebied. De verkeersveiligheid net buiten het plangebied (zoals o.a. op de N443 richting het soldaatje, en de Heereweg ten noorden van de rotonde) gaat zonder extra maatregelen echter drastisch achteruit. Immers ook het onderzoek van Movares bevestigt dat ook buiten het plangebied de verkeersintensiteit en de doorstroming zal toenemen. Bovendien concluderen zij dat wanneer de doorstroming wordt verhoogd, de oversteekbaarheid (en daarmee de veiligheid) zonder extra maatregelen achteruit gaat. De huidige roep van inwoners is juist dat dit nu al een probleem is. Dit staat haaks op de ambitie van de provincie van 0 verkeersslachtoffers.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 11.

Nummer inspraakreactie: 5
Nummer vraag: 68

Vraag:

Voor wat betreft de huizen die langs de N443, tussen de verschillende rotondes en spoorwegovergang in staan, geldt dat er op het overgrote deel zelfs geen buffer in de vorm van een voet- of fietspad aanwezig is. Voor deze mensen is het nu al moeilijk maar wordt het bij een verhoogde doorstroom onmogelijk gemaakt hun huis veilig te verlaten.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 11.

Nummer inspraakreactie: 5
Nummer vraag: 69

Vraag:

In het huidige rapport lijkt de HOV en de gemiddelde snelheid op het tracé van de HOV de boventoon te voeren. Wij ontkennen het belang van HOV voor Teylingen en de regio niet, maar wordt er ook gekeken naar de prijs die we er als gemeente voor willen betalen? Hoeveel last vinden wij voor de betrokken gemeente inwoners acceptabel in verhouding tot voordeel voor omliggende gemeenten en de provincie?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 12 over de kernthema's in het project.

Nummer inspraakreactie: 5
Nummer vraag: 70

Vraag:

Wij maken ons grote zorgen over de stapeling van projecten met toenemende impact op de leefbaarheid. Binnen vrij korte tijd staan wij voor de uitdaging op de hoogte te blijven van projecten als de Ruïne van Teylingen, verhogen doorstroom van Pallandtlaan, bijstelling normwaardes geluidsoverlast en een veranderde voorgenomen belasting van het hoogspanningsnet dat de N443 kruist. Hoewel de verschillende overheden dit als verschillende projecten beschouwen betekent dit voor de bewoners een opeenstapeling van gezondheidsrisico's, hinder en onrust. Bovendien wordt het langzamerhand topsport om (naast een fulltime baan) de ontwikkelingen bij te houden, de informatie tot begrijpelijke taal te vertolken en toch op tijd te zijn voor iedere inspraak/bezwaarmogelijkheid. Ook op dit punt is nadrukkelijk gevraagd een totaalbeeld te schetsen van alle lopende projecten op dit tracé en de wisselwerking tussen deze projecten.

Antwoord:

Daar waar mogelijk probeert de overheid projecten te combineren en/of op elkaar af te stemmen. Specifiek voor de situatie op- en om de N443 betekent dit dat de plannen voor de N208 zoveel mogelijk worden afgestemd met het geplande groot onderhoud op de N443 uit 2022 (zie ook antwoord nr. 11). Tevens voert de provincie nauw overleg met de gemeente Teylingen (en overige omliggende gemeenten) over de koppeling tussen provinciale en gemeentelijke projecten. Dat gezegd hebbende realiseren we ons dat het veel informatie kan zijn en soms lastig te doorgronden materie betreft.

Nummer inspraakreactie: 5
Nummer vraag: 71

Vraag:

Er is nadrukkelijk gevraagd (en toegezegd door de wethouder en de werkgroep) om een totaalbeeld te schetsen van de benodigde ingrepen. Er wordt nu te veel gefocust op de twee rotondes waarbij andere benodigde maatregelen (en de kosten hiervoor) ontbreken, terwijl dit wel vergeleken wordt met de kosten van een volledige randweg.

Antwoord:

Het project probeert oplossingen te zoeken binnen het projectgebied. Dit gebied is afgebakend, net als bij ieder project. Dat betekent niet dat de provincie en gemeente blind zijn voor plannen (of de effecten daarvan) elders in de regio. Het door u gevraagde totaalbeeld wordt daarbij zoveel mogelijk geschetst. Tegelijkertijd willen we voorkomen dat we middels dit project honderden pagina's aan rapportage produceren waarin de hele regio wordt beschreven. Dat is een lastige balans om te maken. Op basis van de binnengekomen zienswijzen (waaronder de uwe) zal de rapportage toch verder uitgebreid gaan worden om een nog completer beeld te schetsen. Zie ook het antwoord op vraag 14.

Nummer inspraakreactie: 5
Nummer vraag: 72

Vraag:

Over de hele lengte van de N443 op iedere kruising waar nu nog geen rotonde ligt zal de verhoogde doorstroom acuut tot problemen leiden. Zonder extra maatregelen kan op al deze punten niemand de weg meer af, op, of over zonder gevaar of stremming. De kosten van deze extra maatregelen zijn nergens beschreven terwijl die meegenomen dienen te worden in alle scenario's waarbij de doorstroom op de N443 wordt verhoogd in plaats van verlaagd. Is ook in dit totaalplaatje de randweg nog steeds duurder?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 11.

Nummer inspraakreactie: 5
Nummer vraag: 73

Vraag:

Wederom ontbreekt de prognose voor de plannen van de Ruïne van Teylingen. In dit project worden nu scenario's uitgewerkt voor zowel het business plan inclusief het benodigde aantal bezoekers als extra maatregelen die daar nodig zijn voor toe- en uitrit. Dit is in zijn geheel niet meegenomen. Het roept bij ons de vraag op of er nog andere projecten zijn waarover weliswaar nog niet besloten is maar die wel ook een impact gaan hebben?

Antwoord:

In de studie is een prognose opgesteld van het verkeersbeeld in 2040. Hierin is rekening gehouden met bijvoorbeeld woningbouwplannen die in de periode tot 2040 hun beslag krijgen. Als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen en autonome groei van het verkeer, wordt een forse toename van het verkeer verwacht. De ontwikkeling van de Ruïne van Teijlingen is hierin niet specifiek meegenomen omdat dit nog geen vastgesteld beleid betreft. Kijkend naar de mogelijke bezoekersaantallen, ten opzichte van de huidige verkeersintensiteiten en de verwachte groei van het verkeer, betreft het overigens een ontwikkeling met zeer beperkt effect, dat valt binnen de marges/onzekerheden die gelden voor de prognoses voor 2040.

Nummer inspraakreactie: 5
Nummer vraag: 74

Vraag:

In het verslag van 10 december jl. worden twee punten genoemd van nog lopend onderzoek danwel een “ander project”. Het gaat dan om het gebied rondom het Soldaatje en het doortrekken van de duinpolderweg tot in Noordwijkerhout. Het lijkt ons van belang dat dit in de scenarioschetsen was meegenomen en voor zover wij begrepen was dit ook toegezegd.

Antwoord:

De rotonde Soldaatje is in onderzoek bij de wegbeheerder van de N443, de Dienst Beheer Infrastructuur (DBI) van de provincie Zuid Holland. Er staat groot onderhoud gepland aan de N443 in 2022, waarbij ook de rotonde Soldaatje in onderzoek is. Met de effecten van de Duinpolderweg is rekening gehouden in de rapportage. Het betreft dan de weg van de Tweede Poellaan naar Abbenes, voortkomend uit het huidige regionale mobiliteitsbeleid. Het doortrekken van de Duinpolderweg naar Noordwijkerhout vormt geen onderdeel van dit huidige beleid. Binnen dit project wordt geen beleid gemaakt maar uitgevoerd. Het ontwikkelen van nieuw beleid is een taak die elders binnen de provincie Zuid Holland (en Holland Rijnland) is belegd. Vanuit het project is recent in gesprekken met Holland Rijnland wel aandacht gevraagd voor de situatie in Sassenheim en voor de druk die de N208 en N443 uitoefenen op de omgeving. Een eventuele nieuwe regionale oost-west verbinding, zoals door u voorgesteld, zou plaats kunnen krijgen in de mobiliteitsvisie van Holland Rijnland. Wel is het goed om op te merken dat de uitvoeringstermijn van een dergelijke weg naar schatting 20 jaar is.

Nummer inspraakreactie: 5
Nummer vraag: 75

Vraag:

Er zijn nu te veel variabelen niet of ondergeschikt meegewogen wat een vertekend beeld geeft (ten faveure van scenario 1 en 2) op de voor en nadelen van de verschillende scenario's. De voor- en nadelen zoals onder andere gepresenteerd in de overzichtstabel op pagina 72 van het rapport is daarmee misleidend.

Antwoord:

Wat voor de een als belangrijk wordt bestempeld kan voor de ander van minder belang zijn. De varianten zijn op een aantal criteria beschreven, zonder conclusies te verbinden aan deze beschrijving. De rapportage zal op een aantal onderdelen worden aangepast en poogt een compleet en neutraal beeld te geven van de verschillende mogelijkheden. De keuze ligt bij de politiek.

Nummer inspraakreactie: 5
Nummer vraag: 76

Vraag:

Door de veel te beperkte scope van het plangebied voelt dit toch een beetje alsof we als directe omwonenden buitenspel gezet worden terwijl we wel degelijk belanghebbende zijn. De hele route van de N443 vanaf de van Pallandtlaan tot in Noordwijk zijn direct belanghebbend. Naar onze mening zouden zij actief moeten worden geïnformeerd en bij deze discussie worden betrokken.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 11.

Nummer inspraakreactie: 5
Nummer vraag: 77

Vraag:

Het is van wederzijds belang om samen zorgvuldig de mogelijkheden en onmogelijkheden te verkennen waarbij iedere partij zijn expertise kan inzetten. Het is voor de burger niet te begrijpen hoe simulaties werken; aan de andere kant zijn wij wel de ervaringsdeskundigen als het gaat om de uitdagingen voor onze eigen deur.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 11.

Nummer inspraakreactie: 5
Nummer vraag: 78

Vraag:

Het is ons niet helemaal duidelijk wat nu het verdere voorgenomen stappenplan is ten opzichte van de oorspronkelijke voorgenomen serie van 4 werkateliers en de beoogde tijdlijn. Is het de bedoeling (hoewel nu vertraagd) deze werkateliers alsnog te plannen of wordt er nu voor verdere uitwerking, oordeels- en besluitvorming alleen nog gebruik gemaakt van de schriftelijke input?

Antwoord:

Het project bevindt zich momenteel in de beeldvormende fase. Meninge worden opgehaald en op basis daarvan wordt de rapportage, indien noodzakelijk, aangepast. Om iedereen in de gelegenheid te stellen om een zienswijze in te dienen is de sluitingstermijn van zienswijzen opgerekt naar 1 maart 2020. Op basis van de ontvangen zienswijzen wordt de rapportage aangepast daar waar noodzakelijk. Daarna worden de zienswijzen, beantwoording en aangepaste rapportage gedeeld met de politiek en omgeving. Vervolgens is het aan de politiek om een besluit te nemen over de verder te volgen koers. Als gekozen wordt voor een van de in de rapportage beschreven varianten zal deze variant in nauw overleg met de omgeving verder worden uitgewerkt (werkateliers).

Nummer inspraakreactie: 5
Nummer vraag: 79

Vraag:

Wij zouden expliciet willen vragen deze werkateliers vervolg te geven voorafgaand aan verdere planning, oordeels- danwel besluitvorming om te voorkomen dat we enkel reactief kunnen handelen.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 78.

Nummer inspraakreactie: 6
Nummer vraag: 80

Vraag:

Het is een verkeerd uitgangspunt dat al het verkeer dat zich aandient vanuit Noordwijkerhout en Lisse via de van Pallandtlaan naar de A44 moet worden geleid. Alle varianten gaan daar van uit, of het nu via de twee bestaande rotondes gaat of via de nieuw aan te leggen randwegen. De oprit naar de A44 vanaf de van Pallandtlaan zijn veel te kort en smal om op een verantwoorde manier het extra verkeersaanbod te verwerken. Deze oprit kunnen door de stenen bruggen waar ze tussenin zitten geklemd niet worden verlengd en verbreed. De gevaarlijke oprit en de smalle Kaagbrug en zeker de smalle stenen brug over de Hoofdvaart bij Abbenes zijn dermate gevaarlijk dat het elk jaar leidt tot verkeersongelukken op dit stuk snelweg en zelfs tot dodelijke verkeersslachtoffers. Het rapport gaat alleen over het lokale verkeer dat drukker wordt. Dat zal ook voor de snelweg zelf gelden vanuit Den Haag of Amsterdam, maar daar wordt in het rapport niet over gesproken. Kortom, in alle varianten wordt het verkeersaanbod naar het gevaarlijkste deel van de A44 geleid, dat alleen maar gevaarlijker wordt.

Antwoord:

De N208 vormt een van de belangrijke oost-west verbindingen in de Duin- en Bollenstreek en leidt verkeer uit Noordwijkerhout, Sassenheim en Lisse naar de A44. Er zijn momenteel geen alternatieven voorhanden voor deze verbinding. De staat van de A44 en de capaciteit van deze weg in het verwerken van verkeersaanbod is een taak en verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat. In de rapportage is onderzocht of er een verband bestaat tussen de doorstroming op de A44 en die op de N208. Dit verband lijkt er alleen te zijn bij calamiteiten. Bij het ontwerp van een weg wordt niet gerekend met de doorstroming bij calamiteiten maar met de doorstroming in de spits onder normale omstandigheden. Alle berekeningen geven aan dat de N208 op korte termijn het verkeersaanbod niet meer aankan, ongeacht de doorstroming op de A44. Het is de taak van de provincie om de doorstroming op provinciale wegen zoveel mogelijk op peil te houden. Een van de kerndoelen van dit project is het garanderen van een goede openbaar vervoer verbinding in de regio. Daarvoor is het belangrijk dat de doorstroming op de provinciale wegen zoveel mogelijk gegarandeerd is. Tevens vormt verkeersveiligheid een belangrijke component van dit project. Beide laatstgenoemde doelen staan los van de doorstroming op de A44.

Nummer inspraakreactie: 6
Nummer vraag: 81

Vraag:

Daarom is het een verkeerd uitgangspunt dat alle varianten het verkeersaanbod van buiten de gemeente naar deze oprit leiden. Als voor een structurele oplossing buiten de van Pallandtlaan wordt gezocht zijn alle problemen van verkeersveiligheid voor de fietsers en de bewoners tussen de twee rotondes, een nieuwe weg door het bollenland, een nieuwe weg door de polder via de Derde Poellaan ook niet meer aan de orde.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 14 en 37.

Nummer inspraakreactie: 6
Nummer vraag: 82

Vraag:

De aantrekkelijkheid voor verkeer uit Noordwijkerhout en Lisse om via de van Pallandtlaan naar Den Haag of Amsterdam te gaan moet juist sterk worden teruggedrongen. Dat verkeer moet goede alternatieven worden geboden door de huidige structuur sterk te verbeteren en optimaal van de geplande Duinpolderweg ten zuiden van de Poelpolder gebruik te maken. De schade die wordt aangebracht door voor de korte termijn oplossingen via Sassenheim te kiezen weegt niet op tegen een eventueel iets in de tijd uitlopende aanleg van de Duinpolderweg.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 14 en 37.

Nummer inspraakreactie: 6
Nummer vraag: 83

Vraag:

Bijlage 1 laat een structurele oplossing zien voor het verkeer uit Noordwijk en Noordwijkerhout dat naar Amsterdam wil. Dat verkeer kan via een opgewaardeerde Loosterweg/Essenlaan naar de 2e Poellaan Duinpolderweg naar oprit 2 worden geleid. Als die wegen sterk worden opgewaardeerd is dat voor die automobilisten een aantrekkelijke en veiliger alternatief dan via Sassenheim naar de (slechte) oprit 3. Omdat er bij de rotonde bij het Soldaatje een knelpunt ligt zou overwogen kunnen worden de weg achterlangs aan te leggen (rode stippellijn in bijlage), zodat zowel dat knelpunt als de Z in de weg wordt voorkomen. Een ander knelpunt ligt tussen de Essenlaan-2e Poellaan. Dat zou opgelost kunnen worden door een rechte weg op dit beperkt deel (eveneens gestippelde rode lijn) in plaats van via de Catharijnelaan). Maak het kiezen van de huidige route via Sassenheim onaantrekkelijk door een versmalling en er een kruispunt van te maken met stoplichten die sterk vertragend werken.

Antwoord:

Het opwaarderen van de Loosterweg en Essenlaan op deze schaal (tot een ontsluitingsweg met bijbehorende inrichting) is een zeer forse ingreep en investering die niet op zichzelf kan worden beschouwd, maar waarvoor regiobreed zal moeten worden gekeken naar de effecten. Het betreft immers een nieuwe verbinding met gevolgen voor de ontsluiting van het hele zgn. 'middengebied' van de Duin- en Bollenstreek: Noordwijkerhout, Noordwijk, Voorhout, Sassenheim, Lisse. Hiervoor geldt dat dit een variant kan zijn die kan worden onderzocht in het kader van de regionale bereikbaarheidsstudie door Holland Rijnland (zie ook antwoord nr. 14) maar daarmee is ook duidelijk dat een dergelijke oplossing (los van inhoudelijke kansrijkheid) vele jaren op zich zal laten wachten. En daarmee blijft eveneens de vraag welke maatregelen mogelijk en gewenst zijn voor de kortere termijn.

Nummer inspraakreactie: 6
Nummer vraag: 84

Vraag:

Bijlage 2 laat zien dat het verkeer uit Noordwijk en Noordwijkerhout dat richting Den Haag wil via de N444 bij de Sikkens moet worden geleid. Dat verkeer kiest nu voor de route via de van Pallandtlaan omdat er nu een slechte doorstroming is bij de Sikkens door het verkeer dat naar Amsterdam wil. Het verkeer naar Den Haag moet vervolgens via een slecht ingerichte oprit (kruising met een doodlopende weg) naar de A44 (oprit 6). De beste invoegstrook op het A44 traject van opritten 2 t/m 6) wordt het slechtst ontsloten. De afwikkeling van het verkeer dat daar naar Amsterdam is veel te slecht doordat deze automobilisten het verkeer moet kruisen dat de A44 afwil richting Sassenheim.

Antwoord:

Zowel de N444 als de N208/N443 vormen een oost-westverbinding tussen de A44 en de N206. Beide verbindingen betreft een provinciale/regionale verbinding die van groot belang is voor de ontsluiting van dit deel van de Duin- en Bollenstreek. Het verkeer kiest de snelste en meest logische route, afhankelijk van herkomst en bestemming. Het afwaarderen van de route via de N208/N443 ten gunste van het gebruik van de route via de N444 is een grootschalige maatregel die niet op zichzelf kan worden beschouwd, maar die in breed regionaal verband zal moeten bezien. Prognoses laten zien dat ook op de N444 het verkeer de komende periode nog sterk zal groeien. Het afwentelen van het verkeer naar de N444 heeft langs deze weg ook grote gevolgen en zal hier tot forse aanpassingen moeten leiden, zoals een verdubbeling en aanpassing van kruispunten. Hiervoor geldt dat dit een variant kan zijn die kan worden onderzocht in het kader van de regionale bereikbaarheidsstudie door Holland Rijnland (zie ook antwoord nr. 14) maar daarmee is ook duidelijk dat een dergelijke oplossing (los van inhoudelijke kansrijkheid) vele jaren op zich zal laten wachten. En daarmee blijft eveneens de vraag welke maatregelen mogelijk en gewenst zijn voor de kortere termijn.

Nummer inspraakreactie: 6
Nummer vraag: 85

Vraag:

Bijlage 3 geeft als extra ontlasting van het verkeer vanuit Lisse de optie om de N 205 vanuit Nieuw Venneep aan te sluiten op de Duinpolderweg via Lisserbroek. Het verkeer dat vanaf die weg naar Den Haag wil, hoeft dan niet met een omweg via de randweg van Lisse langs de van Pallandtlaan. Dat verkeer kiest nu niet de route via de snelweg bij Leimuiden (dat is veel te ver weg).

Antwoord:

Dit betreft een nieuwe verbinding met gevolgen voor de ontsluiting van het hele zgn. 'middengebied' van de Duin- en Bollenstreek: Noordwijkerhout, Noordwijk, Voorhout, Sassenheim, Lisse. Hiervoor geldt dat dit een variant kan zijn die kan worden onderzocht in het kader van de regionale bereikbaarheidsstudie door Holland Rijnland (zie ook antwoord nr. 14) maar daarmee is ook duidelijk dat een dergelijke oplossing (los van inhoudelijke kansrijkheid) vele jaren op zich zal laten wachten. En daarmee blijft eveneens de vraag welke maatregelen mogelijk en gewenst zijn voor de kortere termijn.

Nummer inspraakreactie: 6
Nummer vraag: 86

Vraag:

Het is opmerkelijk dat het beleid waar Teylingen zich over buigt onbekend was bij de inwoners van Lisse (de Vogelbuurt, de Derde Poellaan, de Herenweg). Terwijl zij de negatieve gevolgen ondervinden van de variant Oostelijke randweg.

Antwoord:

De bewoners van het deel van de Vogelbuurt dat onder Lisse valt, de 3e Poellaan, Ter Beek etc. zijn ook uitgenodigd voor de informatiebijeenkomst van december 2019. Begin 2020 is bovendien besloten om de termijn waarop op het onderzoeksrapport kon worden gereageerd te verlengen en ook inwoners van bijv. Noordwijkerhout en Lisse hier op te wijzen door middel van een bericht in de media in Lisse en Noordwijkerhout. De oproep en mogelijkheid tot reactie heeft zich dus niet beperkt tot de gemeente Teylingen.

Nummer inspraakreactie: 6
Nummer vraag: 87

Vraag:

Een overleg van de gemeente Teylingen met Noordwijk, Noordwijkerhout en Lisse over de afwikkeling van het verkeer vanuit die gemeente is zeer gewenst. Teylingen moet zich niet passief opstellen en de problemen als een gegeven te zien die ze intern moet oplossen.

Antwoord:

Zie antwoorden 15 en 68.

Nummer inspraakreactie: 7
Nummer vraag: 88

Vraag:

Als bewoner van de gemeente Lisse vind ik dat de plannen breder gedragen moeten worden dan alleen de Gemeente Teylingen en er derhalve met omliggende gemeentes alsook met de provincies Noord – en Zuid Holland gesproken dient te worden. Ik vind dat wij als bewoners van de Gemeente Lisse in het betreffende gebied direct betrokkenen en actief persoonlijk benaderd en ingelicht moeten worden met mogelijke veranderingen.

Antwoord:

Zie antwoorden 15 en 68.

Nummer inspraakreactie: 7
Nummer vraag: 89

Vraag:

Voorts is er een plan neergelegd voor een Oostelijke Randweg. De mogelijke aangeduide ligging is niet alleen aangegeven in een natuurschoonwet beschermd gebied maar houdt ook geen rekening met de direct omwonenden. Het plan lost geen problemen op maar verlegt deze.

Antwoord:

De natuurschoonwet stamt uit 1928 en voorziet in fiscale tegemoetkomingen aan eigenaren van onroerende zaken, als deze eigenaren hun onroerend goed als landgoed in stand houden en daarmee het natuurschoon bevorderen en extra faciliteiten indien het landgoed voor het publiek wordt opengesteld. Formeel biedt de wet geen beschermde status aan een gebied (daar waar Natura2000 dat wel doet). Dat neemt niet weg dat heel zorgvuldig moet worden gekeken of een nieuwe doorsnijding door een natuurgebied wenselijk is. Deze keuze ligt bij de politiek, op basis van de in de rapportage beschreven varianten. Bij een eventuele keuze voor een verdere uitwerking van een variant met een randweg zal nader gekeken gaan worden naar de gevolgen van een dergelijke nieuwe doorsnijding. Op basis van binnengekomen inspraakreacties zijn een aantal varianten van randwegen alleen verkennend onderzocht. In de rapportage zijn alle varianten op basis van dezelfde criteria met elkaar vergeleken. Uiteraard veroorzaakt een nieuwe doorsnijding overlast en blijvende gevolgen voor de omgeving. Daarom is, mede op basis van uw zienswijze, besloten is om in de rapportage in kaart te brengen wat de gevolgen zijn voor leefbaarheid.

Nummer inspraakreactie: 7
Nummer vraag: 90

Vraag:

Tevens wordt er geen rekening gehouden met verkeersveiligheid en ontsluiting van (het tweede gedeelte van) de 3e Poellaan en Elbalaan tevens zal het voor een bepaald woongebied (o.a. 3e Poellaan. Ter Leedelaan, Willem Warnaarlaan, Elbalaan en Rooversbroekdijk) meer geluidsoverlast gaan geven.

Antwoord:

Zie antwoord 89 over de status van deze variant; het betreft een verkennende doorrekening, die is uitgevoerd omdat deze door de omgeving naar voren is gebracht. Zie tevens antwoord nr. 6 ten aanzien van het in beeld brengen van effecten op leefbaarheid.

Nummer inspraakreactie: 7
Nummer vraag: 91

Vraag:

Een eerder ingediend voorstel en op de gemeenteraadsvergadering commissie ruimte dd 14 januari wederom ter sprake gebracht door Heer De Boer om de afslag twee op de A44 aan te sluiten op de N206 en door te trekken naar de kust vind ik een prachtige regionale oplossing en lijkt mij zeker realiseerbaar. Ook ben ik van mening dat diverse aan- en afritten van de A44 van bv Teylingen en Voorhout (AKZO) moeten worden aangepast.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 14 over een regionale mobiliteitsvisie.

Nummer inspraakreactie: 7
Nummer vraag: 92

Vraag:

De provincie moet met een integraal verkeersplan voor de hele regio komen en afzien van verdere studies voor het aanleggen van turbo-rotondes in de van Pallandtlaan. (Het rapport van Movares terzijde leggen.) De mogelijke aanleg van een randweg overwegen na een grondige analyse en een daarop gebaseerd verkeersplan voor de hele regio. Waarbij mijn/ons uitgangspunt is dat deze randweg NIET op de aangeven plaats mag en kan komen liggen. Indien deze punten in acht worden genomen, kan er pas een goede afweging worden gemaakt.

Antwoord:

Uw zienswijze is genoteerd.

Nummer inspraakreactie: 8
Nummer vraag: 93

Vraag:

In de plandocumenten is aanleg van een fietspad mee met een HOV baan met brug over de Ringvaart bij Lisserbroek opgenomen inclusief aanhechting van de brug aan het fietsnet te Lisse/Lisserbroek. De Fietsersbond is daar mee ingenomen, maar stelt ook vast dat er geen budget voor is gereserveerd. De kans is dus nog groot dat de fietsverbinding alsnog vervalt. We roepen de partners betrokken bij de HOV studie Noordwijk-Schiphol op om de fietsverbinding kader stellend vast te leggen.

Antwoord:

De aanpassing van de Sportlaan te Lisse, inclusief ruimte voor de fiets, is onderdeel weliswaar onderdeel van dezelfde HOV-corridor maar niet van dit project waarin wordt gekeken naar mogelijke aanpassingen aan de N208 in Sassenheim.

Nummer inspraakreactie: 8
Nummer vraag: 94

Vraag:

Een tweede aandachtspunt is de drukke rotonde Heereweg/ van Pallandtlaan, waar in de huidige situatie de fietsers uit de voorrang moeten oversteken. In de planverkenningen wordt dit verkeersplein ontvlochten en komt er een ongelijkvloerse fietspassage. Het gevaar en het oponthoud voor alle verkeer wordt daarmee sterk verkleind. De Fietsersbond steunt deze maatregel die als no-regret maatregel kan gelden. Het is wel van belang dat de fiets passage (brug of tunnel) voldoet aan de CROW inrichtingseisen en daarin ook toekomstvast ontworpen gelet op het snel toenemende en steeds soortenrijker wordende fietsverkeer. Wij verwijzen in dit stadium naar CROW 351 Ontwerpwijzer Fietsverkeer par. 6.3.3.3. en tabel 6.6. De effectieve breedte van een fiets/bromfietspad in een tunnel moet met 4 meter of meer een toekomst vaste capaciteit bieden. Overigens zouden brommer er geweerd moeten worden.

Antwoord:

Uw zienswijze is genoteerd.
Momenteel is er geen variantkeuze gemaakt en dus ook geen sprake van een voorkeursalternatief. Als uiteindelijk de keuze zou vallen op een variant waarin sprake is van de aanleg van een of meerdere fietstunnels zullen deze tunnels worden ontworpen in lijn met de landelijke richtlijnen die hier voor gelden. Bij de uitwerking van een dergelijke variant worden belanghebbenden actief betrokken middels werkateliers, waarbij de ligging en het ontwerp van de tunnel het onderwerp zullen zijn.

Nummer inspraakreactie: 8
Nummer vraag: 95

Vraag:

Derde aandachtspunt is de rotonde van Pallandtlaan/ Parklaan/ Warmaalaan. Hier worden minder fietsers geteld dan bij de rotonde Heereweg, en er is ook een onoverzichtelijke en plekgewijs oncomfortabele/ gevaarlijke inrichting. Als no-regret maatregel zijn verbeteringen voor de fietsers aan te bevelen. We denken dan aan bredere fietspaden en vervanging van de verticaal gerichte opsluitbanden door vergevingsgezinder randen van fietspaden. Voorts aan vervanging van de tegels door asfalt, de fietspaden met minder haakse hoeken en extra markering die op de naderingsrichtingen van het autoverkeer bij elke over te steken rijbaan attendeert.

Antwoord:

Bij een keuze voor een variant waarbij de rotonde Parklaan is betrokken zal, in overleg met de omgeving, worden gekeken naar mogelijke verbeteringen voor fietsverkeer op- en rond de rotonde.

Nummer inspraakreactie: 8
Nummer vraag: 96

Vraag:

Vierde aandachtspunt betreft de fiets op de wegvakken van en langs de N208 in de kom. Hier vinden we parallelwegen met oude klinkers, die tot fietsstraat kunnen worden opgewaardeerd met rood asfalt en voorrang bij zijstraten. Het aan bovengenoemde rotonde aansluitende fietspad aan de noordoostflank van de rijbaan van Pallandtlaan kan van tegels naar asfalt en verbreding en vergevingsgezinde opsluitbanden.

Antwoord:

Dank voor de aanbeveling voor de inrichting van de parallelstructuur. Dit kan wat ons betreft onderdeel zijn van de verdere uitwerking van een eventueel (bestuurlijk) te kiezen voorkeursoplossing.

Nummer inspraakreactie: 9
Nummer vraag: 97

Vraag:

Hierbij wil ik als belanghebbende van bloembollenbedrijf Theo de Boer B.V, 's-Gravendamsew/eg 38 te Voorhout en als bewoner van Huis ter Leede bezwaar maken tegen de plannen inzake betere doorstroming bij de rotondes aan de van Pallandtlaan. Als deze plannen zouden doorgaan verschuift u het probleem naar de 's-Gravendamseweg waar dan nog grotere files zullen ontstaan vóór de Piet Gijzenbrug. Vooral rond 4 en 5 uur is het al vaak overvol op deze weg.

Antwoord:

Uw zienswijze is genoteerd.

Nummer inspraakreactie: 9
Nummer vraag: 98

Vraag:

Overwegende dat er in Noordwijkerhout nog ca. 2.000 woningen bijkomen is er dus een nieuwe weg nodig vanaf de A44, vanaf de bestaande afrit 2 (De Kaag), rechtstreeks naar de N206 die van Katwijk naar De Zilk loopt. Deze nieuw aan te leggen weg voorzien van enkele tunnels en enkele afritten voor Lisse-Zuid en Noordwijkerhout-Noord. Beter nog is het om deze nieuwe weg door te laten lopen tot de duinen, mede in verband met de vele recreanten en de 2.000 nieuwe woningen in Noordwijkerhout. Met deze aanleg wordt hopelijk het verkeer via de van Pallandtlaan iets minder en kunnen ook de bewoners van de Vogelwijk nog redelijk uit deze woonwijk rijden.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 14 over een regionale mobiliteitsvisie.

Nummer inspraakreactie: 9
Nummer vraag: 99

Vraag:

Het alternatieve plan om een schuine aftakking te maken van de N208, dus vóór de rotondes zal niet lukken omdat de weilanden achter en naast Huis ter Leede zijn geregistreerd als NSW gebied (natuurschoonwet 1928). Een plattegrond/situatietekening heb ik bijgevoegd. Alles binnen de bolletjeslijn is natuur.

Antwoord:

De natuurschoonwet stamt uit 1928 en voorziet in fiscale tegemoetkomingen aan eigenaren van onroerende zaken, als deze eigenaren hun onroerend goed als landgoed in stand houden en daarmee het natuurschoon bevorderen en extra faciliteiten indien het landgoed voor het publiek wordt opengesteld. Formeel biedt de wet geen beschermde status aan een gebied (daar waar Natura2000 dat wel doet). Dat neemt niet weg dat heel zorgvuldig moet worden gekeken of een nieuwe doorsnijding door een natuurgebied wenselijk is. Deze keuze ligt bij de politiek, op basis van de in de rapportage beschreven varianten.

Nummer inspraakreactie: 10
Nummer vraag: 100

Vraag:

Er is vandaag de dag geen zebrapad die het mogelijk maakt voor de voetganger van de Vogelwijk de weg N208 over te steken om de dorpskern veilig te bereiken. Idem voor de fietser. Een onveilige situatie.

Antwoord:

De N208 is een provinciale weg. Op een provinciale weg steekt langzaam verkeer (fietsers, voetgangers) altijd uit de voorrang over. Die keuze is juist gemaakt om redenen van verkeersveiligheid. In een aantal varianten die zijn onderzocht wordt uitgegaan van een of meerdere fietstunnels, om zo de veiligheid voor het langzaam verkeer te verbeteren.

Nummer inspraakreactie: 10
Nummer vraag: 101

Vraag:

Als automobilist die in de spits op de Van Warneolaan de Parklaan moet bereiken is het een kunst de twee rijbanen te trotseren om überhaupt op de rotonde te komen. Niet zelden, als de flow van auto's niet stopt en ik geen kans heb om "over te steken", sla ik rechtsaf richting rotonde N208/Herenweg en keer om richting Parklaan! Voor de mensen die de wijk uit moeten komen vanuit de Van Warneolaan gaat meer verkeer betekenen niet meer uit de wijk kunnen komen. De cijfertjes uit het rapport geven alleen aan hoeveel mensen binnen een bepaald tijdstip de wijk verlaten maar niet hoelang ze moeten wachten om veilig op de rotonde te kunnen komen.

Antwoord:

Zie ook antwoord nr. 10. Mede op basis van uw zienswijze is besloten om in de rapportage aanvullend nader aandacht te besteden aan de ontsluiting van de Vogelbuurt.

Nummer inspraakreactie: 10
Nummer vraag: 102

Vraag:

Ook wil ik mijn zorgen uiten over de extra trillingen die gaan ontstaan als er nog meer verkeer komt, wat gaat dit doen met het huis? En nog meer fijnstof, nog meer geluid? Is het dan nog leuk om aan de Van Pallandtlaan in Sassenheim te wonen? Of is deze vraag onzinnig omdat de waarde van het huis zo gedaald is dat verkoop geen optie is of gewoonweg omdat niemand meer hier wil wonen?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 6 over leefbaarheid en uitbreiding van het onderzoek op dit punt.

Nummer inspraakreactie: 10
Nummer vraag: 103

Vraag:

Ik verbaas me over het feit dat er eerst beslissingen genomen worden (meer huizen bouwen) en dat men pas daarna zich afvraagt op welke wegen deze auto's dan moeten rijden? Ik begrijp ook niet dat het verkeer dat uit Noordwijk of Noordwijkerhout moet komen uitsluitend het probleem van Sassenheim en zijn inwoners moet zijn. Ik moet toch ook even de Keukenhof in Lisse vermelden en de congestie die het veroorzaakt in Sassenheim en omliggende gemeentes.

Antwoord:

Zie antwoord 39.

Nummer inspraakreactie: 10
Nummer vraag: 104

Vraag:

Twee turborotondes in Sassenheim gaan niets aan het verkeer in de regio oplossen. Ik pleit er dan ook voor om geen pleister te plakken maar een operatie te ondergaan. De verkeersproblemen die er nu zijn en zich nog verder gaan ontwikkelen zijn een regionaal probleem en moeten dan ook zodanig opgepakt worden.

Antwoord:

Er zijn momenteel geen plannen voor de aanpassing van twee rotondes tot turborotondes. Er ligt een rapportage die een aantal varianten beschrijft, waaronder ook varianten met een aanpassing van rotondes. De uiteindelijke keuze ligt bij de politiek. Zie ook antwoord op vraag 14 voor wat betreft de regionale mobiliteitsvisie.

Nummer inspraakreactie: 11
Nummer vraag: 105

Vraag:

De autonome groei van het verkeer. Landelijk gemiddelde is momenteel 1% per jaar. Opmerking: Dit zal in Bollenstreek eerder hoger dan lager cijfer zijn.

Antwoord:

De prognose voor het toekomstige verkeersbeeld is opgesteld met het vastgestelde regionale verkeersmodel. Dit verkeersmodel is op zijn beurt weer gebaseerd op de modellen die het Rijk opstelt voor het maken van verkeersprognoses. Hierin verwerkt zijn de prognoses voor de ontwikkeling van het verkeer van de planbureaus. De toename op de N208 en de N443 zal het gevolg zijn van de autonomen verkeersgroei en van de toename als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouw e.d.) samen.

Nummer inspraakreactie: 11
Nummer vraag: 106

Vraag:

De aansluiting van de A44 ten zuiden van Leiden op de A4 zal (denken wij) een aanzienlijke verandering (lees meer verkeer) laten zien in de regio in de komende jaren. Wij verwachten daardoor een hogere druk op o.a. de aansluiting no. 3 bij de smalle Kaagbrug. Dat komt de verkeerdoorstroming daar niet ten goede (en dus ook niet in het achterland).

Antwoord:

De doorstroming op de A44 is een verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat. In de rapportage is onderzocht of er een verband bestaat tussen de doorstroming op de A44 en die op de N208. Dit verband lijkt er alleen te zijn bij calamiteiten. De rotonde onder de A44 functioneert als een rotonde met grote overcapaciteit, wat betekent dat de verwachting is dat deze ook nog goed zal functioneren bij een groter aanbod aan verkeer.

Nummer inspraakreactie: 11
Nummer vraag: 107

Vraag:

Meer verkeer zal de verkeersbarrière tussen de Vogelbuurt en de rest van Sassenheim ernstiger maken. Met alle gevaarlijke situaties van dien. Zoals al op de avond in Het Onderdak (10 december j.l.) duidelijk werd getoond.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 10 over de ontsluiting van de Vogelenbuurt ed.

Nummer inspraakreactie: 11
Nummer vraag: 108

Vraag:

De aanpak van alleen twee rotondes in Sassenheim Noord leidt niet tot een oplossing van de problematiek. (De twee rotondes zijn slechts een deel van een veel groter systeem van verkeersafwikkeling. De verkeersveiligheid en de leefbaarheid van de wijken wordt hier niet echt beter van.)

Antwoord:

Voor de duidelijkheid wordt vermeld dat er geen voorkeursalternatief is benoemd. Het onderzoek beschrijft het effect van verschillende varianten. Met betrekking tot de constatering dat de beide rotondes onderdeel zijn van een groter systeem: zie antwoord nr. 65.

Nummer inspraakreactie: 11
Nummer vraag: 109

Vraag:

De te realiseren oplossing voor de verkeersafwikkeling moet in hoge mate toekomstbestendig zijn voor lange periode jaren.

Antwoord:

Als criterium wordt gehanteerd dat een op redelijk kort te realiseren maatregel de komende 20 jaar moet functioneren. Vandaar dat wordt gekeken naar 2040 als planjaar. Voor de langere termijn wordt op regionaal niveau nagedacht over oplossingen en het op peil houden van de regionale bereikbaarheid; zie antwoord 14. Deze studie richt zich ook echter juist op de vraag of maatregelen nodig en mogelijk zijn in de periode tot 2040.

Nummer inspraakreactie: 11
Nummer vraag: 110

Vraag:

Gedurende twee maanden in het voorjaar is er extra verkeer in de regio vanwege "De Keukenhof". Gezien het succes van "De Keukenhof" zal ondanks de maatregelen die "De Keukenhof" heeft genomen toch de verkeersdruk in Sassenheim toenemen.

Antwoord:

De Keukenhof zorgt voor een piekbelasting op het wegennet in de genoemde periode. Bij het ontwerpen van wegen wordt uitgegaan van een goede doorstroming in de spits bij een situatie zonder calamiteiten of speciale omstandigheden (Keukenhof, vakantieperiode etc.). Door de verdere structurele groei van het verkeer, zullen ook de wachttijden in de reguliere spits (buiten het keukenhofseizoen) de komende periode toenemen. De Keukenhof werkt met de gemeente in de regio en met de provincie overigens ook aan maatregelen om die piekdruk te vangen.

Nummer inspraakreactie: 11
Nummer vraag: 111

Vraag:

In de zomer is er veel verkeersdruk van recreatieverkeer.

Antwoord:

Bij het ontwerpen van wegen wordt uitgegaan van een goede doorstroming in de spits in een reguliere situatie, dus zonder tijdelijke pieken of speciale omstandigheden (Keukenhof, drukke stranddagen, etc.).

Nummer inspraakreactie: 11
Nummer vraag: 112

Vraag:

De plannen van de Gemeente Teylingen om de Ruïne van Teylingen te ontwikkelen tot een recreatieve trekpleister zal vele extra verkeersbewegingen opleveren.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 73

Nummer inspraakreactie: 11
Nummer vraag: 113

Vraag:

Bewoners van wijken moeten op een veilige manier hun wijk in en uit kunnen.

Antwoord:

In uw zienswijze is niet geheel duidelijk of uw zorgen een specifieke wijk betreffen. We gaan in deze beantwoording in op de bereikbaarheid van de Vogelbuurt. Zie daarvoor het antwoord op vraag 10.

Nummer inspraakreactie: 11
Nummer vraag: 114

Vraag:

Er is een brede blik nodig van alle betrokkenen. Wij zien dit in een ruim verband, te weten: burger van de Gemeente Teylingen, de gemeentes in de Bollenstreek en niet in de laatste plaats het Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland, de Provincie Zuid Holland, de Provincie Noord Holland en Rijkswaterstaat. Alleen dan kan de Bollenstreek bloeiend blijven.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 14 over een regionale mobiliteitsvisie.

Nummer inspraakreactie: 11
Nummer vraag: 115

Vraag:

Bij ongewijzigde plannen zullen Hulpdiensten in toenemende mate te maken krijgen met verkeersdrukke aan de noordzijde van Sassenheim. De aanrijtijden worden dus langer.

Antwoord:

Er is momenteel geen variantkeuze gemaakt en dus ook geen voorkeur voor een van de in de rapportage beschreven varianten. De doelstelling van het project is om de doorstroming op peil te houden en de veiligheid van voor alle verkeersdeelnemers te verbeteren. Juist als er niet wordt ingegrepen zullen in en rond de spits lange files ontstaan op de N208 in Sassenheim, met negatieve gevolgen voor de aanrijtijden van hulpdiensten.

Nummer inspraakreactie: 11
Nummer vraag: 116

Vraag:

De verplaatsing van het doorgaande verkeer naar buiten bebouwde kommen zal binnen de kommen positief uitwerken op: geluidsoverlast, luchtkwaliteit, fijnstof, veiligheid van bewoners etc. en ook op het verkeer.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 6 over leefbaarheid en uitbreiding van het onderzoek op dit punt.

Nummer inspraakreactie: 12
Nummer vraag: 117

Vraag:

Ik vind het een slecht idee om de Van Pallandtlaan te verbreden en het huis Hyacintha van mijn opa Koos van Reisen te slopen.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 34.

Nummer inspraakreactie: 13
Nummer vraag: 118

Vraag:

Uw bewoners en misschien u zelf ook, genieten van de polder de landschappen, natuur, de molen en de boerderij met de dieren die zomers lekker buiten lopen. Wij zouden het erg jammer vinden als er een weg gaat komen door uw/onze prachtige rustige polder!

Antwoord:

Zie antwoord nr. 34.

Nummer inspraakreactie: 14
Nummer vraag: 119

Vraag:

Omdat in het Movares rapport het begrip “leefbaarheid” niet is gekwantificeerd heb ik een poging gedaan om op basis van cijfers van het RIVM data te achterhalen omdat volgens mijn waarnemingen de “leefbaarheid” nu al ver te zoeken is door het langsrazende of juist stilstaande wegverkeer. De fijnstof belastingen zitten net op of boven de veilige norm van de WHO voor een gemiddelde jaarbelasting.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 6 over leefbaarheid en uitbreiding van het onderzoek op dit punt.

Nummer inspraakreactie: 14
Nummer vraag: 120

Vraag:

De geluidsbelasting werd als zeer slecht beoordeeld. Dit zijn slechts de cijfers voor de gemiddelde situatie. Er is ook een norm voor uurbelastingen en dagbelastingen. Gezien de filemomenten en het Keukenhof of strandseizoen zou het goed zijn om ook deze gegevens erbij te betrekken. Helaas zijn die cijfers er niet voor momentane geluidsbelasting, maar gezien het hoge jaargemiddelde zijn onaanvaardbare pieken te verwachten. En zo ervaren wij dat ook. Zeker wanneer er weer eens een vliegtuig besluit om niet boven de Kaag te vliegen, maar gewoon een shortcut richting zee te nemen over ons huis heen. Ik begrijp niet waarom ook daar niet tegen opgetreden kan worden.

Antwoord:

Geluid dat wordt veroorzaakt door vliegverkeer valt buiten de verantwoordelijkheid van dit project. Leefbaarheid is een lastig criterium om objectief te maken. Wat voor de een leefbaar is kan voor de ander onaanvaardbaar zijn. Of wat voor de een een verbetering van leefbaarheid betekent kan voor de ander een verslechtering betekenen. Mede op basis van uw zienswijze zal in de rapportage zal het onderwerp leefbaarheid beter aan bod komen. Hierbij wordt geprobeerd om per variant de gevolgen voor de leefbaarheid van de omgeving in kaart te brengen en te beschrijven. Zie ook antwoord nr. 6.

Nummer inspraakreactie: 14
Nummer vraag: 121

Vraag:

Het Movares rapport geeft aan dat de verkeersstromen verder gaan toenemen en de “leefbaarheid” verslechtert bij de opties met aanpassing van de rotondes. Wat dat concreet betekent voor de overlast valt niet op te maken, maar gezien het feit dat fijnstof al net op de grens zit en geluid nu al volkomen onaanvaardbaar is verwacht ik weinig goeds.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 6 over leefbaarheid en uitbreiding van het onderzoek op dit punt.

Nummer inspraakreactie: 15
Nummer vraag: 122

Vraag:

Hierbij maak ik bezwaar tegen de plannen van de snelle HOV-busverbinding en de turborotonden. Ook de alternatieve omleidingsroute richting de H.H. Engelbewaarderskerk te Lisse, via het weiland bij de Ter Leedebrug, van de [geanonimiseerd] is geen optie. Het lijkt mij zeer onverstandig om dit plan door te laten gaan. Zeker door meer bovenmatige verkeers- overlast met het daarmee de toenemende broeikasgassen CO₂. Dit komt de toch al de moeizame Klimaatdoelstellingen van 2030 niet ten goede. Het beoogde weiland is milieutechnisch zeer waardevol, grasland ouder dan 20jaar neemt evenveel CO₂ op als een bos met de zelfde oppervlakte. Samen met het bos van Huis ter Leede en de andere weilanden een grote natuurlijke CO₂-buffer, deze mag niet verdwijnen. Bomen en planten zijn de toekomst!

Antwoord:

Zie ook antwoord 34. Mocht de keuze in een later stadium vallen op een variant waarbij sprake is van een randweg dan zullen de gevolgen hiervan voor het milieu nader in beeld worden gebracht middels een milieu effect rapportage.

Nummer inspraakreactie: 15
Nummer vraag: 123

Vraag:

Ook voor de bewoners van de Van Pallandtlaan en omgeving zijn deze plannen niet gewenst. Het toenemen van verkeer met geluidshinder, milieuoverlast en onveiligheid zal de leefbaarheid niet ten goede komen.

Antwoord:

Zie antwoord 6.

Nummer inspraakreactie: 15
Nummer vraag: 124

Vraag:

Dit miljoenen kostende project kan geen oplossing bieden, en zonde van het geld. Er zal eerst maar eens moeten afgewacht, wat er over de Duinpolderweg wordt beslist.

Antwoord:

De verbinding van de Tweede Poellaan naar de A44 vormt onderdeel van het project Duinpolderweg. De Duinpolderweg is een gezamenlijk project van Noord- en Zuid-Hollandse partijen. Het project Duinpolderweg is opgenomen in de beleidsvoornemens van de provincie Zuid-Holland, de regio Holland Rijnland, de Vervoerregio Amsterdam en de betrokken gemeenten (Lisse, Hillegom en Haarlemmermeer). In het nieuwe coalitieakkoord van Noord-Holland (2019-2023) is het project Duinpolderweg echter niet meer 1 op 1 opgenomen. De betrokken partijen zijn met elkaar in overleg over wat het coalitieakkoord Noord-Holland betekent voor het project. De Duinpolderweg is echter in alle berekeningen uit de rapportage meegenomen en biedt onvoldoende verlichting op de N208 om de doorstroming aldaar te garanderen. Dus ook als de Duinpolderweg er komt, zijn maatregelen aan de N208 noodzakelijk.

Nummer inspraakreactie: 16
Nummer vraag: 125

Vraag:

Hierbij maak ik bezwaar tegen de plannen van de snelle HOV-busverbinding en de turborotonden. Ook de alternatieve omleidingsroute richting de H.H. Engelbewaarderskerk te Lisse, via het weiland bij de Ter Leedebrug, van de [geanonimiseerd] is geen optie. Het lijkt mij zeer onverstandig om dit plan door te laten gaan. Zeker door meer bovenmatige verkeers- overlast met het daarmee de toenemende broeikasgassen CO₂. Dit komt de toch al de moeizame Klimaatdoelstellingen van 2030 niet ten goede. Het beoogde weiland is milieutechnisch zeer waardevol, grasland ouder dan 20jaar neemt evenveel CO₂ op als een bos met de zelfde oppervlakte. Samen met het bos van Huis ter Leede en de andere weilanden een grote natuurlijke CO₂-buffer, deze mag niet verdwijnen. Bomen en planten zijn de toekomst!

Antwoord:

Zie ook antwoord 34. Mocht de keuze in een later stadium vallen op een variant waarbij sprake is van een randweg dan zullen de gevolgen hiervan voor het milieu nader in beeld worden gebracht middels een milieu effect rapportage.

Nummer inspraakreactie: 16
Nummer vraag: 126

Vraag:

Ook voor de bewoners van de Van Pallandtlaan en omgeving zijn deze plannen niet gewenst. Het toenemen van verkeer met geluidshinder, milieuoverlast en onveiligheid zal de leefbaarheid niet ten goede komen.

Antwoord:

Zie antwoord 6.

Nummer inspraakreactie: 16
Nummer vraag: 127

Vraag:

Dit miljoenen kostende project kan geen oplossing bieden, en zonde van het geld. Er zal eerst maar eens moeten afgewacht, wat er over de Duinpolderweg wordt beslist.

Antwoord:

De verbinding van de Tweede Poellaan naar de A44 vormt onderdeel van het project Duinpolderweg. De Duinpolderweg is een gezamenlijk project van Noord- en Zuid-Hollandse partijen. Het project Duinpolderweg is opgenomen in de beleidsvoornemens van de provincie Zuid-Holland, de regio Holland Rijnland, de Vervoerregio Amsterdam en de betrokken gemeenten (Lisse, Hillegom en Haarlemmermeer). In het nieuwe coalitieakkoord van Noord-Holland (2019-2023) is het project Duinpolderweg echter niet meer 1 op 1 opgenomen. De betrokken partijen zijn met elkaar in overleg over wat het coalitieakkoord Noord-Holland betekent voor het project. De Duinpolderweg is echter in alle berekeningen uit de rapportage meegenomen en biedt onvoldoende verlichting op de N208 om de doorstroming aldaar te garanderen. Dus ook als de Duinpolderweg er komt, zijn maatregelen aan de N208 noodzakelijk.

Nummer inspraakreactie: 17
Nummer vraag: 128

Vraag:

Hierbij maak ik bezwaar tegen de plannen van de snelle HOV-busverbinding en de turborotonden. Ook de alternatieve omleidingsroute richting de H.H. Engelbewaarderskerk te Lisse, via het weiland bij de Ter Leedebrug, van de [geanonimiseerd] is geen optie. Het lijkt mij zeer onverstandig om dit plan door te laten gaan. Zeker door meer bovenmatige verkeers- overlast met het daarmee de toenemende broeikasgassen CO₂. Dit komt de toch al de moeizame Klimaatdoelstellingen van 2030 niet ten goede. Het beoogde weiland is milieutechnisch zeer waardevol, grasland ouder dan 20jaar neemt evenveel CO₂ op als een bos met de zelfde oppervlakte. Samen met het bos van Huis ter Leede en de andere weilanden een grote natuurlijke CO₂-buffer, deze mag niet verdwijnen. Bomen en planten zijn de toekomst!

Antwoord:

Zie ook antwoord 34. Mocht de keuze in een later stadium vallen op een variant waarbij sprake is van een randweg dan zullen de gevolgen hiervan voor het milieu nader in beeld worden gebracht middels een milieu effect rapportage.

Nummer inspraakreactie: 17
Nummer vraag: 129

Vraag:

Ook voor de bewoners van de Van Pallandtlaan en omgeving zijn deze plannen niet gewenst. Het toenemen van verkeer met geluidshinder, milieuoverlast en onveiligheid zal de leefbaarheid niet ten goede komen.

Antwoord:

Zie antwoord 6.

Nummer inspraakreactie: 17
Nummer vraag: 130

Vraag:

Dit miljoenen kostende project kan geen oplossing bieden, en zonde van het geld. Er zal eerst maar eens moeten afgewacht, wat er over de Duinpolderweg wordt beslist.

Antwoord:

De verbinding van de Tweede Poellaan naar de A44 vormt onderdeel van het project Duinpolderweg. De Duinpolderweg is een gezamenlijk project van Noord- en Zuid-Hollandse partijen. Het project Duinpolderweg is opgenomen in de beleidsvoornemens van de provincie Zuid-Holland, de regio Holland Rijnland, de Vervoerregio Amsterdam en de betrokken gemeenten (Lisse, Hillegom en Haarlemmermeer). In het nieuwe coalitieakkoord van Noord-Holland (2019-2023) is het project Duinpolderweg echter niet meer 1 op 1 opgenomen. De betrokken partijen zijn met elkaar in overleg over wat het coalitieakkoord Noord-Holland betekent voor het project. De Duinpolderweg is echter in alle berekeningen uit de rapportage meegenomen en biedt onvoldoende verlichting op de N208 om de doorstroming aldaar te garanderen. Dus ook als de Duinpolderweg er komt, zijn maatregelen aan de N208 noodzakelijk.

Nummer inspraakreactie: 18
Nummer vraag: 131

Vraag:

Bijgaand stuur ik u enkele overwegingen bij de voorstellen N208. Het Leidsch Dagblad meldt mbt de N208 dat het verkeer vastloopt, als we niets doen. Ik durf de stelling aan dat het verkeer ook vastloopt als de van Pallandtlaan wordt aangepakt en wel om de volgende reden. Het gaat om de doorstroming van het autoverkeer van Noordwijk naar de A44. dit traject bevat de volgende aandachtspunten.

Dit is een wegvak van 6 km. Op dit wegvak bevinden zich 7 rotondes. Er is de kruising met de N 206. De kruising met de spoorbaan met ca 12 treinpassages per uur; dus elke 4 minuten.

De aan te leggen T kruising bij de Bergamolaan Minstens vier gevaarlijke kruisingen met langzaam verkeer: Teylingerlaan, Oude Herenweg, Prinsenweg, Leidse Vaart bij Piet Gijs.

Woningbouwplannen in Teylingen, Lisse en Noordwijk. Dit zijn allemaal knelpunten voor de doorstroming. Alle berekeningen ten spijt zullen maatregelen op de van Pallandtlaan vrijwel niet dan wel helemaal geen verbetering in de doorstroming opleveren.

Antwoord:

Alle cijfers geven aan dat de N208 nu al problemen heeft met de afwikkeling van het verkeer in de spits en op korte termijn het verkeersaanbod niet meer aankan. Het is de taak van de provincie om de doorstroming op provinciale wegen zoveel mogelijk op peil te houden. Overige knelpunten in de directe omgeving zijn (middels separate projecten) bij de provincie in onderzoek (voor zover het provinciale wegen betreft). Tussen de verschillende provinciale projecten vindt regelmatig overleg plaats en worden maatregelen onderling afgestemd. Voorbeelden hiervan zijn het meenemen van de effecten van de beoogde Duinpolderweg (Tweede Poellaan) in de studie van Movares en het afstemmen van het geplande groot onderhoud op de N443 met de plannen voor de N208. Dat laat onverlet dat de provincie maatregelen op korte termijn aan de N208 noodzakelijk acht om de doorstroming en verkeersveiligheid te kunnen garanderen.

Nummer inspraakreactie: 18
Nummer vraag: 132

Vraag:

Ik geef in u in overweging in gezamenlijk beraad in de regio eerst een behoorlijke totaalvisie voor de regionale verkeersstromen te ontwikkelen.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 14

Nummer inspraakreactie: 18
Nummer vraag: 133

Vraag:

Het betreft een onderdeel van de HOV van Noordwijk naar Schiphol. Wanneer u goed naar de kaart kijkt kunt u zien dat op het traject Noordwijk -station Sassenheim mogelijk enige tijdswinst te halen is. Op het traject van Sassenheim in de richting Lisse/ Hillegom lijkt dit absoluut niet het geval, gezien het gekronkel langs rotondes en bochten op dit traject. Tegelijkertijd is het mogelijk om toch iets concreets te doen en de het deel van de HOV route Noordwijk- station Sassenheim nu al aan te leggen.

Antwoord:

De bus wordt niet (alleen) gebruikt voor het pendelen tussen het startpunt (Noordwijk) en eindpunt (Schiphol), maar met name als vervoersmiddel voor kortere afstanden op de corridor. Zo is er een duidelijke relatie tussen Lisse en Sassenheim en reizen er in de ochtendspits op een werkdag gemiddeld 31,9 mensen in de drukste rit vanuit Lisse naar Sassenheim station en in de middagspits reizen deze reizigers terug naar Lisse. De corridor Noordwijk Schiphol vormt een belangrijk onderdeel van het regionale mobiliteitsbeleid en is bedoeld om de oost-west verbindingen in de regio robuuster te maken. Tevens zal de corridor de nieuw te bouwen woonwijk in de Haarlemmermeer gaan ontsluiten. De opwaardering van een reguliere bus tot HOV verbinding leidt in de regel tot een toename van 20% van het aantal reizigers.

Nummer inspraakreactie: 19
Nummer vraag: 134

Vraag:

Vernomen dat er gestudeerd wordt op een betere doorstroming bij de van Pallandtiaan te Sassenheim. Indien u het plan dat er ligt zou realiseren is het gevolg dat de opeenhoping of file van auto's wordt verschoven naar de 's-Gravendamseweg in Voorhout tussen 't Soldaatje en de spoorwegovergang bij de Piet Gijzenbrug. Het is nu soms al moeilijk om, komende van ons bedrijf, op de 's-Gravendamseweg te komen, en dan vooral in de spitsuren. Een goed alternatief zou zijn: maak een nieuwe provinciale weg vanaf de A44-afrit 2 rechtuit naar de provinciale weg 206 (dus een traject ten zuiden van Lisse en ten noorden van Noordwijkerhout). Beter is nog om deze nieuwe weg door te trekken tot het bestaande Langervelderslag-strand. Het toenemend aantal recreanten zal daar graag gebruik van maken. Wij hopen dat u rekening wilt houden met alle bedrijven en bewoners aan de 's-Gravendamseweg.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 14.

Nummer inspraakreactie: 20
Nummer vraag: 135

Vraag:

Hartelijk dank voor de verlenging van de termijn om inbreng te kunnen leveren op het 'rapport Movares' naar aanleiding van de op 16 april vorig jaar door de provincie gepresenteerde plannen met de N208 en de twee bijbehorende rotondes in de bebouwde kom van Sassenheim. Ik heb een vraag die in twee delen uiteen valt. Het betreft zgn 'omrijders'. Dat zijn automobilisten die niet de kortste, meest voor de hand liggende route kiezen om zich te verplaatsen maar om de een of andere reden een andere route kiezen. Het eerste voorbeeld daarvan in de zuidelijke bollenstreek zijn de automobilisten die vanuit Noordwijk niet via de N444 rijden om via het 'Postviaduct' (bij AKZO) naar de A44 te gaan doch vanuit Noordwijk via de Gooweg de N443 prefereren om dan via de van Pallandtlaan aansluiting te krijgen op de A44. Vermoedelijk betreft het hier vooral verkeer richting Amsterdam. Het tweede voorbeeld betreft automobilisten uit Lisse (in het bijzonder Poelpolder) die op weg naar de A4 niet via de N208 en daarna de N207 de aansluiting op de A4 zoeken maar de voorkeur geven aan de N208 in zuidelijke richting en dan ook via de van Pallandtlaan naar de A44 gaan. Waarschijnlijk gaat het hier om verkeer in zowel zuidelijke als noordelijke richting. Het punt van de omrijders komt niet rechtstreeks in het rapport van Movares aan de orde. Wel wordt, losjes, gesteld dat het zuidelijke deel van de zgn. Duinpolderweg, de Tweede Poellaan, eenmaal via de Haarlemeermeer doorgetrokken naar de A44 'nauwelijks vermindering van het verkeer op de van Pallandtlaan zal hebben'. Dit is bij de presentatie van het onderzoeksrapport in december 2019 in 'Het Onderdak' ook met zoveel woorden gezegd. Mijn vraag is of de opvatting terzake de Tweede Poellaan ergens op stoelt. En zo ja op welk onderzoek, welke waarnemingen?

Antwoord:

Ten behoeve van de studie naar de afwikkeling van het verkeer op de N208 in en rond Sassenheim is in 2019 in opdracht van de provincie door Movares een specifiek verkeersmodel gebouwd. Het verkeersmodel biedt de mogelijkheid om het verkeer in het jaar 2040 te simuleren. Dit model bevat de wegen in en om Sassenheim en houdt tevens rekening met alle aangekondigde projecten in de komende periode (wegen- en woningbouw). Een van deze projecten betreft de verbinding van de Tweede Poellaan naar de A44, aansluiting Abbenes (onderdeel van het project Duinpolderweg). In het verkeersmodel is in alle gevallen rekening gehouden met de effecten van deze nieuwe verbinding en is de conclusie dat de Duinpolderweg onvoldoende verlichting biedt op de N208 in Sassenheim. De Duinpolderweg leidt wel tot minder verkeer vanuit Lisse door Sassenheim naar de A44 (v.v.) maar de ruimte die deze afname van het verkeer biedt wordt opgevuld door een toename van het verkeer op de N443. Uit alle berekeningen uit de verkeersstudie komt naar voren dat ook met de aanleg van de Duinpolderweg er forse files in en om Sassenheim zullen ontstaan. In een situatie waarin de Duinpolderweg geen deel uitmaakt van de berekeningen wordt dit scenario negatiever (meer files in Sassenheim en een bredere spits) en treden deze effecten sneller op.

Nummer inspraakreactie: 20
Nummer vraag: 136

Vraag:

En voorts of dit onderzoek, deze waarnemingen ook kunnen worden losgelaten op het verkeer uit Noordwijk (eerste voorbeeld). Anders geformuleerd: kunt u en wilt u (verder) onderzoek doen naar de zgn. omrijders met de bedoeling om er achter te komen waarom men dit doet? Waarschijnlijk omdat de niet gekozen, meest voor de hand liggende route niet werkt door drukte of opstopping. Wanneer dat is opgehelderd zou tot de conclusie gekomen kunnen worden dat knelpunten elders (het 'Postviaduct' bij Sassenheim en het knooppunt N208 en N207 bij Hillegom) op zijn minst mede oorzaak zijn voor de verkeersdrukke op het stuk N208/van Pallandtlaan. Ik hoop dat de vraagstelling duidelijk is en dat verder onderzoek zal leiden tot het beter begrijpen van de verkeersstromen in de bollenstreek en zal leiden tot aanpak van de werkelijke knelpunten.

Antwoord:

Verkeer heeft een vrije keuze als het gaat om de te volgen route. Het netwerk van N-wegen in Nederland is specifiek bedoeld om (boven)regionaal verkeer af te wikkelen. Ook de N208 en N443 zijn regionale wegen en vervullen een dergelijke functie als het gaat om het afwikkelen van (boven)regionaal verkeer. Net zoals de N444 zijn de N208 en N443 belangrijke oost-westverbindingen die van belang zijn voor een goede ontsluiting van de Duin-en Bollenstreek. Kort en wel gezegd: deze wegen zijn juist bedoeld om dit verkeer af te wikkelen. Inwoners van Noordwijk die via de N208 naar de A44 willen rijden mogen dat doen en maken daarbij correct gebruik van de weg. Hetzelfde geldt voor verkeer tussen Lisse en de A44. Er is derhalve geen sprake van "omrijders". Het zouden juist omrijders (sluipverkeer) worden op het moment dat er opstoppingen ontstaan op de provinciale wegen en men gaat zoeken naar sluiproutes via lokale/onderliggende wegen. Dat wil de provincie voorkomen en daarom wordt gezocht naar maatregelen om de doorstroming op de provinciale wegen op peil te houden. Als er knelpunten ontstaan wordt gezocht naar oplossingen. Dit zoeken naar oplossingen betreft onder andere het varianten onderzoek uit de studie N208 van Movares maar ook de lopende onderzoeken naar overige knelpunten op provinciale wegen rond Sassenheim (trajectstudie N443, studie kruising N207/N208, studie bereikbaarheid Keukenhof etc.). Op basis van al deze onderzoeken komt de provincie met maatregelen per knelpunt om de doorstroming op peil te houden.

Nummer inspraakreactie: 21
Nummer vraag: 137

Vraag:

Ja, het is druk. En het zal inderdaad drukker worden. De toelichting van het waarom was duidelijk. De oplossingen waren creatief doch enkel op papier en dat is geduldig. Niets concreets. Niets wat er op wijst dat er binnen redelijke termijn een reëel plan zal worden voorgelegd. 15 Jaar wachten op een oplossing is niet irreëel. Er is wel een oplossing, maar deze veel te duur. EUR 300 mio. Alternatief is kennelijk de Duinpolderweg. Edoch deze houdt op waar het juist van belang is dat deze wordt doorgetrokken. Pure geldverspilling.

Antwoord:

De studie voorziet in een aantal varianten. U refereert aan de ondertunneling (300 miljoen euro). Deze variant is inderdaad te duur. Voor nieuwe bovenregionale verbindingen geldt dat deze voor de langere termijn een oplossing kunnen bieden, maar deze hebben een ontwikkeltermijn van minstens 20 jaar. Dergelijke verbindingen zijn lange-termijn plannen die thuishoren in nieuw te ontwikkelen regionaal mobiliteitsbeleid. Aanpassingen aan de N208 maken deel uit van de huidige regionale mobiliteitsvisie in de (zuidelijke) Duin- en Bollenstreek. Het betreft het Programma Ontsluiting Greenport dat in 2011 is vastgesteld door Holland Rijnland en in 2016 is geactualiseerd. Zie ook antwoord 14.

Nummer inspraakreactie: 21
Nummer vraag: 138

Vraag:

Tijdens de presentatie werden twee filmpjes getoond over de (on)veilige situatie van overstekende fietsers. trouwens een alledaags beeld en representatief voor vele situaties in heel Nederland. De inleider van deze filmpjes was heel erg begaan met de onveiligheid. Hij werd er zelfs emotioneel onder. Wat een toneelspel. Als deze man hier zo emotioneel onder is, dan is vanaf nu zijn primaire taak: **MAAK HET VOOR DE FIETSERS EN VOETGANGERS VEILIG. LEG PER DIRECT EEN TUNNEL AAN.** Ga samen met mevrouw M. Volten morgen een aannemer benoemen die dit gaat realiseren. Maar dat gebeurt weer niet.

Antwoord:

Het project bundelt drie doelen: verkeersveiligheid, openbaar vervoer, verkeersdoorstroming. Het klopt dat de rotonde Hoofdstraat wordt gezien als een gevaarlijke oversteek. Daarom worden er varianten onderzocht om dit te verbeteren. Op basis van alle informatie kan hierover dan een besluit worden genomen.

Nummer inspraakreactie: 21
Nummer vraag: 139

Vraag:

Na afloop was mijn conclusie dat de provincie helemaal geen belangstelling heeft voor de toenemende verkeersdruk. Er is geen enkel concreet plan gepresenteerd. Vele met mij hadden het idee dat deze presentatie gewoon voor de Bühne was. De enige die de lachende derde is, zijn de opstellers van het rapport. Het enige wat ik heb meegekregen is dat er vanuit het zogenaamde hoogwaardige openbaar vervoer waarschijnlijk klachten zijn ingediend bij de Provincie inzake hun fileleed. Waarschijnlijk omdat dit hoogwaardig openbaar vervoer mogelijk niet aan hun SLA verplichtingen kunnen voldoen. Trouwens zo hoogwaardig is dit openbaar vervoer ook weer niet. 1. Regelmatig zie de bussen bij de stoplichten kruising Parklaan/Kerklaan door rood licht rijden. 2. Regelmatig komt het voor dat de bus te vroeg wegrijdt bij de Van Pallandtlaan. Bus gemist. Trein gemist. 3. Er is een gebrekkige aansluiting in tijden bij het Centraal Station Sassenheim. Vaak rijdt de bus voor je neus weg. 4. Ze rijden als gekken. Veel optrekken en heel veel remmen. In deze bussen zou de aanwezigheid van een veiligheid riem en veiligheidshelm niet misstaan.

Antwoord:

Het klopt dat er geen concreet plan is gepresenteerd, in die zin dat verschillende mogelijke oplossingen zijn/worden onderzocht en in de studie de effecten hiervan zijn beschreven. Er is nog geen voorkeursoplossing: die keuze is aan het bestuur op basis van alle beschikbare informatie. De studie wordt echter wel gedaan om dat de toenemende verkeersdruk aanleiding geeft tot maatregelen, er in de regio afspraken zijn gemaakt om de doorstroming op peil te houden en de provincie en gemeente die afspraken graag willen nakomen. Voor wat betreft het openbaar vervoer het volgende: de provincie besteedt het openbaar vervoer middels een concessie aan. De huidige concessiehouder is vervoerder Arriva. We hebben uw klachten over het rijgedrag aan Arriva doorgegeven.

Nummer inspraakreactie: 22
Nummer vraag: 140

Vraag:

Aanvullende studie verkeersafwikkeling N208 Sassenheim

Antwoord:

Op basis van uw zienswijze is het niet mogelijk om een inhoudelijke beantwoording te formuleren.

Nummer inspraakreactie: 23
Nummer vraag: 141

Vraag:

Beste mensen, Goede bereikbaarheid is in het belang van iedereen, of het nu gaat om fiets, auto of OV. In het noorden van de Bollenstreek ligt daartoe een plan voor de Duinpolderweg, als verbinding van den N206 via de N207 naar de A4. Dit plan is nog niet breed omarmd, maar duidelijk is wel dat het besluit van de provincies voor een weg langs Lisse, Lisserbroek en Abbenes niet langer opportuun is.

Antwoord:

Voorliggend project waarin maatregelen aan de N208 in Sassenheim worden onderzocht is een ander project dan de Duinpolderweg. Er is samenhang tussen beide in die zin dat een nieuwe regionale verbinding gevolgen heeft op de verkeersintensiteiten op de N208. Dit is in het rapport beschreven. Het beschreven standpunt met betrekking tot een nieuwe verbinding door de Poelpolder wordt hier voor kennisgeving aangenomen.

Nummer inspraakreactie: 23
Nummer vraag: 142

Vraag:

Platform Poelweg heeft met andere partijen uit het maatschappelijk middenveld alternatieven bij de projectgroep van de provincies Zuid- en Noord-Holland neergelegd. Onderdeel van die plannen is ook het optimaliseren van de N208, waar wij heel effectieve ideeën voor hebben en ook voorstellen voor hebben gedaan. Dit sluit aan bij de ontwikkelingen op de N208 Van Pallandtlaan en de N443. Het brede maatschappelijk middenveld is het erover eens dat flankerende maatregelen onlosmakelijk onderdeel moeten zijn van optimalisatie tussen Noordwijkerhout en de A44. Dat betekent dat verkeer uit Voorhout en centrum Sassenheim door middel van deze flankerende maatregelen via oprit 4 naar de A44 moet worden geleid. Verkeer uit Noordwijkerhout via de Delfweg (in upgradevorm) naar de N207. Wij verwijzen naar het ontwikkelplan 'Op de Goede Weg' dat voor ligt bij Provincie Noord-Holland. Deze .bijlage ontvangt u separaat via e-mail. Op de N208 zijn spitsstroken nodig tussen de op- en afrit A44 nummer 3 en de kern Sassenheim en tussen de 2e Poellaan en de kruising N207/N208 in Lisse.

Antwoord:

Voorliggend project waarin maatregelen aan de N208 in Sassenheim worden onderzocht is een ander project dan de Duinpolderweg e/o een studie naar een mogelijke nieuwe regionale verbinding. Zie ook vraag 14 over de regionale bereikbaarheidsstudie. Een nieuwe regionale verbinding heeft een lange ontwikkeltermijn. Het doel van voorliggende studie is om te onderzoeken met welke maatregelen de bereikbaarheid op de N208 en N443 in de periode tot 2040 op peil kan worden gehouden. Uw zienswijze met betrekking tot gewenste aanpassingen aan de N208/N443 is helder.

Nummer inspraakreactie: 23
Nummer vraag: 143

Vraag:

Er is echter meer nodig en dan komen we bij de HOV-verbinding en de upgrade van de rotondes op de Van Pallandtlaan. Platform Poelweg deelt met de Teylingse gemeenteraad dat de HOV-verbinding Noordwijk<>Schiphol een doodlopende bus is. Uit Noordwijk komend stappen reizigers bij het uitstekende station Sassenheim op de trein naar Schiphol. Uit Lisse en Lisserbroek gebeurt hetzelfde bij station Nieuw-Vennep. Tussen Sassenheim en Lisse maatregelen nemen voor de, op zich niet bijzondere bus, treft geen doel en wordt een desinvestering. Stop nu met dat plan.

Antwoord:

De bus wordt niet (alleen) gebruikt voor het pendelen tussen het startpunt (Noordwijk) en eindpunt (Schiphol), maar met name als vervoersmiddel voor kortere afstanden op de corridor. Zo is er een duidelijke relatie tussen Lisse en Sassenheim en reizen er in de ochtendspits op een werkdag gemiddeld 31,9 mensen per rit vanuit Lisse naar Sassenheim station en meer dan 40 mensen vice versa. De corridor Noordwijk Schiphol vormt een belangrijk onderdeel van het regionale mobiliteitsbeleid en is bedoeld om de oost-west verbindingen in de regio robuuster te maken. Tevens zal de corridor de nieuw te bouwen woonwijk in de Haarlemmermeer gaan ontsluiten. De opwaardering van een reguliere bus tot HOV verbinding leidt in de regel tot een toename van 20% van het aantal reizigers. Daarnaast heeft de provincie tot kerntaak het bieden van aantrekkelijk openbaar vervoer als alternatief voor de auto.

Nummer inspraakreactie: 23
Nummer vraag: 144

Vraag:

Wel is optimalisatie van de Van Pallandtlaan nodig uit veiligheidsoverweging en zijn andere maatregelen nodig om verkeer slimmer te sturen. In de 'Aanvullende studie verkeersafhandeling N208 Sassenheim' worden varianten benoemd. Het rapport is klip en klaar. Variant 5 (Oostelijke Randweg Sassenheim) is op alle punten de beste oplossing om verkeer uit de richting Lisse naar de A44 te leiden. Deze weg moet zo snel mogelijk worden aangelegd. In combinatie met variant 3 (Westelijke Randweg Sassenheim) ontstaat een ring aan de noordzijde van Sassenheim die enorm bijdraagt aan verkeersveiligheid en doorstroming vanuit Noordwijkerhout, Voorhout-Noord en Lisse naar de A44. Hiermee kan de huidige Van Pallandtlaan geoptimaliseerd en veiliger worden gemaakt. Platform Poelweg roept Gemeente Teylingen en Provincie Zuid-Holland op om voortvarend met de aanleg van deze randweg van start te gaan.

Antwoord:

Uw zienswijze is genoteerd

Nummer inspraakreactie: 23
Nummer vraag: 145

Vraag:

Daarnaast is het zaak om in Bollenstreek-verband en met de provincies Zuid- en Noord-Holland zo snel mogelijk de optimalisatiepunten uit het alternatievenpakket 'Op de Goede Weg' in uitvoering te brengen, zodat een ruit om de Bollenstreek ontstaat, die veilig, vlot en toekomstbestendig is. Investeren in echt goed, snel en goedkoop openbaar vervoer is evident. Nog belangrijker is het stimuleren van gebruik van de E-bike voor afstanden tot 15 kilometer per uur. Gemeenten hen provincie hebben een belangrijke taak om hiertoe veilige, vrij liggende en brede snelfietspaden aan te leggen. Het rijk stimuleert fietsgebruik, het is nu aan gemeente en provincie om dat ook veilig mogelijk te maken. Hier is in het maatschappelijk middenveld breed draagvlak voor. Resumerend stellen wij het volgende voor:

- Kies voor variant 5, zo mogelijk in combinatie met variant 3 en leg deze voortvarend aan.
- Leg spitsstroken aan op de N208, kern Sassenheim<>A44, en 2e Poellaan<>N207.
- Ontwikkel snelfietspaden tussen alle kernen in de Bollenstreek en de streek uit.
- Neem flankerende maatregelen in Noordwijkerhout, Voorhout-Noord en Lisse om het verkeer naar het hoofdwegennet (N207 en N206) te leiden. Neem de alternatieven in het pakket 'Op de Goede Weg' serieus en ontwikkel deze om een ruit om de Bollenstreek definitief mogelijk te maken.

Platform Poelweg streeft naar vlotte en veilige wegen in de Bollenstreek en Haarlemmermeer op de juiste plaatsen waar knelpunten moeten worden opgelost. Wij wensen u veel succes bij uw keuze en denken graag mee als gesprekspartner.

Antwoord:

Uw zienswijze is genoteerd

Nummer inspraakreactie: 24
Nummer vraag: 146

Vraag:

Het is een goede zaak dat de gemeente naar andere alternatieven kijkt dan de rotonde en fietstunnel van en naar de wijk waar wij wonen. Ik vind de tunnel helemaal geen goede zaak: zowel mijn dochters die op het Rijnland zitten, als ik fietsen regelmatig over de rotonde en fietstunnels geven ons geen veilig gevoel. Daarnaast is er helemaal geen ruimte om een grotere rotonde of tunnel aan te leggen, zonder een grote inbreuk te doen aan het woongenot in de omgeving.

Antwoord:

Bij de bouw van fietstunnels wordt rekening gehouden met het aspect sociale veiligheid. Dat betekent een ruime tunnel, met wijkende wanden, voldoende doorzicht en goede verlichting. Als uiteindelijk de keuze zou vallen op een variant waarin sprake is van de aanleg van een of meerdere fietstunnels zullen deze tunnels worden ontworpen in lijn met de landelijke (wettelijke) richtlijnen die hier voor gelden. Bij de uitwerking van een dergelijke variant wordt de omgeving actief betrokken middels werkateliers, waarbij de ligging en het ontwerp van de tunnel het onderwerp zullen zijn.

Nummer inspraakreactie: 24
Nummer vraag: 147

Vraag:

Wij horen ook bij Sassenheim en een grote drukke weg zou ons helemaal van het dorp afsnijden.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 10.

Nummer inspraakreactie: 24
Nummer vraag: 148

Vraag:

Liever een alternatief zoals een omweg van de N208 naar de A44 achter de 3e Poellaan of de Randweg Lisse Zuid. Zeker gezien het feit dat het meeste verkeer vanuit Lisse komt, lijkt het mij geen goede zaak als Teylingen het probleem van Lisse gaat proberen op te lossen ipv te eisen dat Lisse dit zelf gaat doen.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 14.

Nummer inspraakreactie: 24
Nummer vraag: 149

Vraag:

Als laatste, er moet iets aan de A44 gedaan worden. De weg is te druk met te smalle bruggen waardoor er teveel ongelukken gebeuren. Zeker nu de A4 bij Leiden een groot probleem blijft, past de stroom autos over de A44 niet meer. De gemeente moet dit probleem bij de Rijksoverheid neerleggen die hier nu toch echt wat aan moet gaan doen.

Antwoord:

De doorstroming op de A44 is een verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat. In de rapportage is onderzocht of er een verband bestaat tussen de doorstroming op de A44 en die op de N208. Dit verband lijkt er alleen te zijn bij calamiteiten. Dat wil zeggen dat als het verkeer op de A44 bij een calamiteit vaststaat, dit kan terugslaan op de N208. Omgekeerd is het echter zo dat ook als het verkeer op de A44 doorstroomt, er wel wachtrijen optreden op de N208 in Sassenheim. De rotonde onder de A44 functioneert als een rotonde met overcapaciteit, wat betekent dat de verwachting is dat deze ook nog goed zal functioneren bij een groter aanbod aan verkeer.

Nummer inspraakreactie: 25
Nummer vraag: 150

Vraag:

Zoals het

Antwoord:

Het is op basis van uw inspraakreactie niet mogelijk om een adequaat antwoord te formuleren.

Nummer inspraakreactie: 26
Nummer vraag: 151

Vraag:

Bedrijfsleven Bollenstreek (BB) is een overlegplatform waarin vijf ondernemersverenigingen participeren. De aangesloten verenigingen zijn Noordwijkse Ondernemers Vereniging (NOV), Verenigd Bedrijfsleven Noordwijkerhout (VBN), Business Platform Teylingen (BPT), Alverha Lisse en Initiatiefrijk Hillegom (IRH). Bedrijfsleven Bollenstreek ziet de problemen voor ontsluiting van de Bollenstreek toenemen. In het Programmaplan Ontsluiting Greenport Duin en Bollenstreek versie april 2016 wordt een opsomming gegeven van de mogelijke oplossingen die dit voorziene probleem helpen oplossen. Bedrijfsleven ondersteunt ieder initiatief welke zal leiden tot een betere ontsluiting van de Bollenstreek op korte en lange termijn.

Antwoord:

Uw zienswijze is genoteerd.

Nummer inspraakreactie: 27
Nummer vraag: 152

Vraag:

Zolang de bruggen/viaducten op de A44 niet verbreed worden, heeft een snellere/grotere toevoer van verkeer vanuit Sassenheim geen enkele zin. Dus heeft het rapport helemaal voor niets voor een hele hoop commotie gezorgd. Bijvoorbeeld bij de oprit bij jachthaven Jonkman kan er maar 1 auto tegelijk invoegen om vervolgens meteen voor de Kaagbrug (2 baans) uit te komen. Waar is de logica?

Antwoord:

Zie antwoord 149.

Nummer inspraakreactie: 28
Nummer vraag: 153

Vraag:

Reactie op het rapport, heeft u er wel aan gedacht dat er via de oude Herenweg veel scholieren de n443 oversteken zowel in de ochtend en de middag/ avond.Zelf steken wij als bewoner daar ook over en ik moet u zeggen dat het nu al een zeer gevaarlijk punt is en dat ook vaak zie i.v.m. de scholieren, het verbaasd mij iedere keer dat het maar net goed gaat, want er wordt ook vaak veel te hard gereden door het verkeer over de n443. Daarom bedachten wij dat een stoplicht om daar over te steken zeker op zijn plaats zou zijn. Zeker ook gezien de aankomende drukte in de bollenstreek i.v.m. met het jaarlijks evenement de Keukenhof wat natuurlijk prachtig is, maar erg veel gevaar mee brengt met het oversteken van de n443 ook dat zie ik erg vaak dat het maar net goed gaat,afgelopen jaar stonden daar wel 50/60 mensen met fiets scooter enz om over te steken levens gevaarlijk. ik moet er dan ook niet aan denken dat dit nog erger gaat worden.Dus nogmaals als de doorstroming dus beter wordt voor de auto,s wordt het des te gevaarlijker om over te steken voor voetganger fietser,scooters enz nu is het vaak een probleem laat staan als er nog meer verkeer komt.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 11.

Nummer inspraakreactie: 29
Nummer vraag: 154

Vraag:

Een HOV verbinding met de bs naar schiphol is reinste onzin ; je stap idere 15 minuten op de trein .

Antwoord:

De bus wordt niet (alleen) gebruikt voor het pendelen tussen het startpunt (Noordwijk) en eindpunt (Schiphol), maar met name als vervoersmiddel voor kortere afstanden op de corridor. Zo is er een duidelijke relatie tussen Lisse en Sassenheim en reizen er in de ochtendspits op een werkdag gemiddeld 31,9 mensen per rit vanuit Lisse naar Sassenheim station en meer dan 40 mensen vice versa. De corridor Noordwijk Schiphol vormt een belangrijk onderdeel van het regionale mobiliteitsbeleid en is bedoeld om de oost-west verbindingen in de regio robuuster te maken. Tevens zal de corridor de nieuw te bouwen woonwijk in de Haarlemmermeer gaan ontsluiten. De opwaardering van een reguliere bus tot HOV verbinding leidt in de regel tot een toename van 20% van het aantal reizigers. Daarnaast heeft de provincie tot kerntaak het bieden van aantrekkelijk openbaar vervoer als alternatief voor de auto.

Nummer inspraakreactie: 29
Nummer vraag: 155

Vraag:

Daarnaast is het belachelijk dat inwoners van Sasseheim een oplossing moeten bieden voor woning bouw in westen , zoek een integrale oplossing , je kan en mag inwoners van Sassenheim hier het slachtoffer van laten worden , eerst nadenken over de infra structuur en dan pas bouwen niet anders om > dit kan en mag geen doorgang vinden net als die ondoordacht HOV ,

Antwoord:

Zie antwoord nr. 14.

Nummer inspraakreactie: 30
Nummer vraag: 156

Vraag:

Wij zijn woonachtig aan de 's-Gravendamseweg. Niet alleen in de spits is dit een zeer drukke weg ook op andere uren van de dag. Bij de weg op gaan hoop je dat iemand je de ruimte geeft om over te steken. Helaas hebben ze allemaal haast en duurt het even om over te steken. Deze weg is door de jaren heen vol geraakt en dat wordt alleen maar erger. We zijn blij wanneer de spoorbomen dicht gaan zodat we veilig kunnen oversteken. Het zou fijn zijn wanneer er een andere route naar de snelweg zou komen.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 11.

Nummer inspraakreactie: 31
Nummer vraag: 157

Vraag:

Ik vind dat er van een randweg moet worden afgezien. Vooral het oosterlijke gedeelte zou dan door prachtig en rustig natuurschoon gaan waar je geregeld o.a. zeldzame vogels kunt spotten en wat gelukkig nog 1 van de laatste stukjes onbebouwd Sassenheim is. Moet de natuur dan altijd maar weer wijken voor de economische groei? Ik vind dat daar wel eens een keer goed over nagedacht mag worden! Het mag best wel een hele 'makkelijk' oplossing zijn, zo'n randweg, maar we mogen nu wel eens een keer opkomen voor deze mooie natuur in Sassenheim/Lisse. Daarnaast zijn de aanlegkosten exorbitant hoog en zullen de positieve effecten van deze randweg (zoals in het rapport vermeldt) sterk afhangen van de (ruimtelijke) ontwikkelingen in de regio.

Antwoord:

Uw zienswijze is genoteerd

Nummer inspraakreactie: 32
Nummer vraag: 158

Vraag:

Is er ook gekeken naar een optie waarbij er vanaf rotonde parklaan richting A44 direct wordt voorgesorteerd voor richting amsterdam en richting leiden? Ik heb namelijk het gevoel dat de grootste oorzaak van de opstoppingen op de van pallantlaan ontstaat doordat de A44 volloopt. En doordat er pas bij de snelweg zelf gekozen kan worden voor de richting staat ook verkeer richting Leiden vast als de richting Amsterdam langzaam rijdt of stilstaat. Ik denk dat deze splitsing verlengen tot aan rotonde parklaan een groot deel van de verkeersdruk kan verlichten.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 149.

Nummer inspraakreactie: 33
Nummer vraag: 159

Vraag:

Meer doorstroming op de ,s gravendamseweg is niet voldoende er moet een nieuwe weg bij komen.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 14.

Nummer inspraakreactie: 34
Nummer vraag: 160

Vraag:

Ik ben geen direct betrokkene maar ben wel van mening dat niet alleen Teylingen moet opdraaien voor de toenemende verkeersstroom uit Voorhout en Noordwijk. Alle opties voor een betere oplossing moeten bestudeerd worden waarbij het uitgangspunt moet zijn dat deze verkeersstroom niet door het centrum van Sassenheim of enig ander dorp moet lopen. Deze fase hebben we nu wel gehad en we begrijpen allemaal dat het doorgaande verkeer uit de dorpskernen geweerd moet worden

Antwoord:

Zie antwoord nr. 14.

Nummer inspraakreactie: 35
Nummer vraag: 161

Vraag:

Complimenten voor het rapport. In de analyse lijken de juiste vragen gesteld en zijn meerdere varianten meegenomen. Mijn voorkeur gaat uit naar de variant van de westelijke randweg door de bollengronden. Dit in combinatie met de aansluiting op de A44 via de 2e poellaan. Min inziens heeft dit meerdere voordelen. 1. De huidige aansluitingen op de A44 loopt al snel vast. Bij een ongeluk of andere vertraging loopt alles vast. 2. Deze variant pakt de verkeersproblemen in de hele regio aan. De randweg om Voorhout, de Duinpolderweg, extra drukte voor Keukenhof, extra woningen in Katwijk. 3. Het zal verkeer bij de Pallandtlaan verminderen wat de veiligheid voor fietsers vergroot en dat de vogelbuurt niet wordt afgescheiden van de rest van Sassenheim. 4.. Ik ga wonen in Park OverTeylingen en deze variant levert de minste overlast op.

Antwoord:

Uw zienswijze is genoteerd.

Nummer inspraakreactie: 36
Nummer vraag: 162

Vraag:

Als je het echt goed wilt doen moet je alles ondertunnelen. Dat is de duurste optie maar dan ben je wel voor de komende 50 jaar klaar. De omgeving wordt gespaard. Natuur blijft behouden. Woongenot blijft behouden. Doorstroming is super. Doe je het simpeler dan moet je over 10 jaar (hoe lang is het ook al weer geleden dat de huidige stoplichten vervangen werden op Sassenheim Noord en de van Pallandtlaan?) weer herbezinnen en uitgeven. Mooi voorbeeld is Leidschendam A44 naar A4. Dat is in een keer goed aangepakt. Alles wat boven de grond gebeurd moet heel rap weer aangepast worden.

Antwoord:

Het klopt dat de tunnelvariant wegens kosten (en complexiteit + zware gevolgen van aanleg voor de omgeving) is afgevallen. We willen in de rapportage een beeld schetsen van de effecten van realistische varianten. Er is geen 300 miljoen euro beschikbaar om Sassenheim te ondertunnelen, net zo min als dat er geld is om heel veel andere wegen te ondertunnelen.

Nummer inspraakreactie: 37
Nummer vraag: 163

Vraag:

Ik ben voorstander van: 0. Een veilige oversteek voor voetgangers en fietsers 1. Een betere doorstroming, op welke manier dan ook. 2. Een betere ontsluiting van de hele streek 3. Een betere doorstroming van de A44 Ik vraag me af of de optie om voetgangers en fietsers door middel van een brug / bruggen - al dan niet in de vorm van een mooi kunstwerk - een veilige overgang te bieden.

Antwoord:

Uw zienswijze is genoteerd. Met betrekking tot een brug voor fietsers geldt dat de inpasbaarheid hiervan veel lastiger is dan van een tunnel. De doorrijdhoogte van een fietstunnel is ca. 2,50 meter, maar van een fietsbrug ca. 4,50 meter. De hellinglengtes zijn dus veel groter bij toepassing van een brug. Om deze reden worden bruggen veel minder toegepast dan fietstunnels.

Nummer inspraakreactie: 38
Nummer vraag: 164

Vraag:

a.u.b. laat het, hier bedoelde, mooie landschap ongemoeid.

Antwoord:

Uw zienswijze is genoteerd.

Nummer inspraakreactie: 39
Nummer vraag: 165

Vraag:

Goedemorgen. Zojuist een verontrustend bericht vernomen dat er een "plan 5" zou zijn voor een omleidingsweg via Ter Beek Lisse, richting de Pallandtlaan/À 44. Ter Beek is nog steeds Lisse. Weet Lisse dit ook? Ik begrijp dat het studies zijn, en dat er nog vele zaken zullen moeten afgewogen. Van beide gemeente's hebben wij nog niets vernomen over dit plan. Ik begrijp dat het verkeer vast gaat staan tijdens de ochtend, en in de middag, maar om voor die paar uur per dag een weg voor mijn (nu nog landelijke) deur te krijgen, is het mij niet waard. De boel blijft sowieso vast staan, zolang heel Nederland nog steeds vast blijft houden aan het van 9 tot 5 werken. Zelf werk ik onregelmatig, en rij meestal over een rustige snelweg. Het is niet voor iedereen, dat weet ik. Voor wat de toekomst zal brengen, hoop ik wel op een beetje communicatie richting bewoners. Het is niet mijn gewoonte om iedere dag even op de site van Teylingen te kijken, dus dit is mij ontgaan. Ik zag dat een reactie mogelijk was tot 1 februari, maar ik hoop dat u deze nog even mee neemt.

Antwoord:

Er ligt een aanleiding om studie te doen naar de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid op de N208 in Sassenheim. Hiervoor zijn verschillende maatregelen en varianten onderzocht. Deze zijn mede door de omgeving naar voren gebracht. Het betreft inderdaad een studie/verkenning en er is nog geen besluit genomen over een voorkeursoplossing. Hierover vindt afstemming met Lisse plaats. De bewoners van het deel van de Vogelbuurt dat onder Lisse valt, de 3e Poellaan, Ter Beek etc. zijn ook uitgenodigd voor de informatiebijeenkomst van december 2019. Begin 2020 is bovendien besloten om de termijn waarop op het onderzoeksrapport kon worden gereageerd te verlengen en ook inwoners van bijv. Noordwijkerhout en Lisse hier op te wijzen door middel van een bericht in de media in Lisse en Noordwijkerhout. De oproep en mogelijkheid tot reactie heeft zich dus niet beperkt tot de gemeente Teylingen.

Nummer inspraakreactie: 40
Nummer vraag: 166

Vraag:

Geachte heer/mevrouw, ik heb me verdiept in het geschreven rapport en maak hier het volgende op uit. De rotonde Heereweg zit tegen de eind capaciteit, uit de verkeerstellingen kan je opmaken dat de grootste stroom uit Lisse komt en naar de A44 wil zowel in ochtend- als avondspits. Er wordt geschreven "de wachtrij op de N443 ontstaat door het verkeer vanaf de N208 Heereweg dat richting de rotonde parklaan wil rijden", een goede conclusie lijkt mij uit de schouw. Kruisend verkeer met driekwart bewegingen geven problemen op rotondes. Verder in het rapport wordt er aangehaald dat er overal in de regio nieuwe turborotondes zijn aangelegd, het voorbeeld is een simpele turbo rotonde zoals de Nagelbrug en natuurlijk niet te vergelijken met het probleem van kruisende verkeersstromen door heel veel driekwart bewegingen. Ook viel mijn oog op de tabellen in hoofdstuk 4.3, mooie berekeningen over de verkeersintensiviteit tussen 2010 / 2040 met en zonder duinpolderweg. Naar mijn mening zit er een fout in tabel 3 deze tabel zou het effect moeten aan geven van de duinpolderweg 2010 zonder en 2040 met, maar de verschilpercentages zijn exact hetzelfde als tabel 2 die alleen het verschil weergeeft in 2040 met en zonder de duinpolderweg. Dit rapport geeft mij een aantal vragen; - De I/C berekening wordt alleen vermeld voor de situatie zonder duinpolderweg, hoe is deze dan als de nieuwe ontsluiting bij Lisse dan wel gemaakt is? - Waar is de aandacht voor de nadelen van meerbaans- of turborotondes? Een keer lees ik iets negatiefs over de turbo plannen en dat is dat de bus moeilijker zou kunnen oprijden op de nieuwe rotonde parklaan maar er voor de rest geen problemen zijn omdat de route van de bus zo is dat hier geen sprake van is op de rotonde Heereweg. Waar is de rest van het vrachtverkeer in deze beschouwing, of zwaardere personenauto's met aanhangers, of mensen die wat onzekerder zijn in het verkeer en niet zomaar in een opening 2 banen verkeer durven over te steken? Naar mijn mening is alles gelegen aan de te komen busverbinding het hele rapport legt daar ook weer de nadruk op. Met alle woningbouw lijkt me de ontsluiting hoofd aandachtspunt al lopen we eigenlijk achter de feiten aan met eerst bouwen en het verkeer later oplossen. Laten we nou kijken naar een breder plan dan alleen twee stukjes randweg om de van Pallandtlaan heen en 5 rotondes op een stukje van 5 minuten. Als er nieuwe wegen aangelegd moeten worden door de polder optimaliseer dan het stukje duinpolderweg Lisse zo dat deze echt effect heeft met eventueel een aansluiting naar de N443, er moet toch veel meer uit dat stukje weg te halen zijn als zoveel verkeer uit Lisse naar de A44 wilt. Verder heb ik een aantal situaties opgenomen die ik dagelijks tegen kom tijdens mijn werk, ik ben namelijk beroepschauffeur in de wegenbouw en rotondes blijven in mijn werk vaak vervelende obstakels. Graag zou ik u de praktijk laten zien door 3 situaties met driekwart verkeer in dit gemaakte YouTube filmpje: www.youtube.com/watch?v=kC_bSZAFk3A&feature=youtu.be Ik heb het bij de eerdere avonden ook al eens aangegeven ik ben heel benieuwd hoe de ingenieurs en hun rekenmodellen over deze situaties denken, dit is toch niet wenselijk bij ons in het dorp?

Antwoord:

U geeft aan het probleem te herkennen dat driekwartbewegingen op rotondes problemen geven met de doorstroming. De vergelijking met "gewone turborotondes" is daarom volgens u niet gegrond.

Een Knierotonde is echter zeer vergelijkbaar met een "gewone turborotonde", waarbij de doorgaande richting niet rechtdoor, maar afslaand is. Door de grotere capaciteit stroomt het verkeer vanaf het noorden richting het oosten beter af en ontstaan meer en grotere hiaten. De specifieke verkeersstromen op de rotonde Heereweg zijn extra gunstig voor dit type rotonde omdat de stromen vanaf de Hoofdstraat en N443 richting het noorden slechts zeer beperkt aanwezig zijn. Daarmee kan het overgrote deel van het verkeer op deze takken op de buitenste rijstrook blijven en hoeft geen rijstrook over gestoken te worden.

Met betrekking tot de afwikkeling van het verkeer op een turborotonde: of een turborotonde het verkeer goed kan verwerken en welke vormgeving daar dan het best bij past (en zijn verschillende vormen van turborotonde) hangt erg sterk af van de omstandigheden en de omvang van de verkeersstromen op de rotonde. Terecht wordt aangegeven dat linksafslaande / driekwartbewegingen veel capaciteit kosten. Om de verkeersafwikkeling van (turbo)rotondes te onderzoeken zijn er verschillende methodes. In deze studie is de afwikkeling op verschillende manieren onderzocht, zowel "statisch" als "dynamisch". Uit deze doorrekeningen blijkt dat met de beschreven vorm het verkeer kan worden afgewikkeld. Daarbij wordt ook rekening gehouden met bussen en vrachtverkeer. Dat wil niet zeggen dat een turborotonde overal een goede oplossing is. Afhankelijk van de zwaarte en richting van de verschillende verkeersstromen op een rotonde kan ook de conclusie zijn dat een (turbo)rotonde het verkeer niet meer goed kan verwerken en zijn andere oplossingen nodig (bijv. een kruispunt met verkeerslichten).

De percentages in tabel 3 in de rapportage zijn inderdaad per abuis gelijk aan de percentages in tabel 2. De percentages in tabel 3 zullen worden aangepast.

De I/C verhouding voor de rotonde bij intensiteiten met Duinpolderweg zullen zeer vergelijkbaar zijn met de aangegeven berekening zonder Duinpolderweg, zeker gezien het op een aantal relaties over de rotonde drukker zal worden bij aanleg van de Duinpolderweg.

Rotondes, en ook turborotondes worden in Nederland beschouwd als relatief veilige kruispunten. Door de lage snelheid die op een rotonde gehaald wordt komen conflicten minder vaak voor en als ze al voorkomen zijn ze minder ernstig. Het nadeel van de rotonde dat lange voertuigen moeilijker op kunnen rijden is een aandachtspunt bij het ontwerp, maar doorgaans blijft desondanks een (turbo) rotonde veiliger en beter voor de doorstroming dan andere mogelijkheden. Het wetenschappelijk instituut SWOV heeft hierover een factsheet gemaakt: <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/rotondes>

Met betrekking tot het filmpje: uw frustratie over deze turborotondes is begrijpelijk, aan diverse kanten van de kruising ziet u immers dat verkeer makkelijk en snel over de rotonde kan, maar dat geldt in dit geval niet voor u. Toch duiden de genoemde tijden op een zeer goede doorstroming. 45 seconden wachten voor een verkeerslicht zou bij een provinciale weg een zeer korte wachttijd zijn, de cyclustijd (tijd tussen 2x het begin van groen) van een verkeerslicht op het provinciale wegennet is over het algemeen ongeveer 90 seconden. Daarnaast is op het filmpje ook te zien dat overige weggebruikers zeer vergevingsgezind zijn richting een lange vrachtwagen, de stoptijd is kort door de lage snelheid, waardoor ongelukken voorkomen worden.

Nummer inspraakreactie: 41
Nummer vraag: 167

Vraag:

Absoluut tegen voorstel 5 en 6. Dit lost niets op, kost het polderlandschap en gaat veel te dicht langs de poellaan en ter beek. Overige opties ook niet ok. De oplossing moet noordelijker worden gezocht, van 2e poellaan naar a44

Antwoord:

Uw zienswijze is genoteerd.

Nummer inspraakreactie: 42
Nummer vraag: 168

Vraag:

Geachte heer/mevrouw, Hierbij wil ik mijn reactie geven op het rapport inzake de van Pallandtlaan. Met verbazing heb ik kennis genomen van het feit dat de problematiek omtrent de verkeersstromen door toename van dit verkeer vanuit onze regio, worden afgewenteld op de bebouwde kom van het dorp Sassenheim. Vanuit de regio moet een betere ontsluiting naar de A4 en de A44 tot stand gebracht worden. Daarnaast wordt het misschien eens tijd dat er aan de A44 iets gedaan wordt. Met name de Kaagbrug en het viaduct bij afslag Abbenes/Kaag zijn niet meer van deze tijd en zorgen dagelijks voor stagnatie op de A44. De situatie aldaar is de laatste 50 jaar niet meer aangepast. Belachelijk met de verschillen van toen en nu. Als met name de situatie bij A44 Abbenes/Kaag eens goed zou worden aangepakt, dan kan daar aansluitend een ontsluiting vanuit de regio worden gemaakt via de 2e Poellaan optie. In dat geval is er een goede ontsluiting tussen Hillegom en Lisse naar de A4 en daarnaast een goede ontsluiting tussen Sassenheim en Lisse naar de A44. De huidige directe verbinding vanaf Lisse naar de A44 is eveneens niet ruim genoeg. Wat nu voor ligt is een aanpassing van de van Pallandtlaan met alle gevolgen voor de aanwonenden tot gevolg.

Antwoord:

De verbinding van de Tweede Poellaan naar de A44 vormt onderdeel van het project Duinpolderweg. De Duinpolderweg is een gezamenlijk project van Noord- en Zuid-Hollandse partijen. Het project Duinpolderweg is opgenomen in de beleidsvoornemens van de provincie Zuid-Holland, de regio Holland Rijnland, de Vervoerregio Amsterdam en de betrokken gemeenten (Lisse, Hillegom en Haarlemmermeer). In het nieuwe coalitieakkoord van Noord-Holland (2019-2023) is het project Duinpolderweg echter niet meer 1 op 1 opgenomen. De betrokken partijen zijn met elkaar in overleg over wat het coalitieakkoord Noord-Holland betekent voor het project. De Duinpolderweg is echter in alle berekeningen uit de rapportage meegenomen en biedt onvoldoende verlichting op de N208 om de doorstroming aldaar te garanderen. Dus ook als de Duinpolderweg er komt, zijn maatregelen aan de N208 noodzakelijk.

Met betrekking tot de relatie met de doorstroming op de A44: zie antwoord nr. 149.

Nummer inspraakreactie:

Nummer vraag: 169

Vraag:

Een andere optie is nog veel onbegrijpelijker, zijnde de Oostelijke randweg. Deze Oostelijke randweg is geprojecteerd door een stukje beschermd gebied, waarbij deze status onomstotelijk vast stond en op basis waarvan bewoners uit de Vogelenbuurt mede daarop hun keuze hebben gebaseerd om aldaar tegen flinke meerprijs een huis te kopen. Het woongenot van de wijk wordt enerzijds bepaald door het vele groen en anderzijds door het uitzicht en de zeer nabije vrijheid om te kunnen genieten van een stukje Hollands groen en het bijbehorende dierenleven. Dit geeft de wijk een stuk meerwaarde in de bewoning. De oostelijke randweg brengt dat zeer ernstig in gevaar. De Vogelenbuurt wordt dan werkelijk volstrekt en zeer krap omsloten door drukke provinciale routes. Het woongenot zal daardoor enorm worden aangetast, met als gevolg een forse waardedaling van de huizen. Hierdoor ontstaat een enorme kapitaalvernietiging hetgeen bij de bewoners veel weerstand en schadeclaims zal opleveren. Daarnaast is de ruimte er nu niet voor het traject en moeten bewoners worden weggekocht om de route mogelijk te maken. Daarmee lijkt de oostelijke randweg een zekerheid te worden voor veel kapitaalvernietiging, zeer hoge kosten voor de aanleg en zeer veel weerstand en procedures aangespannen door de bewoners van de Vogelenbuurt en 3e Poellaan. Het bestemmingsplan voor het stukje Hollands groen oostelijk van de Vogelenbuurt hoort dan ook "beschermd gebied" te blijven. Indien het wel overwogen zou worden, krijgen we naar mijn idee een onbegrijpelijke ophoping van rotondes en moet al het verkeer nog steeds worden afgewikkeld naar de Kaagbrug situatie bij de A44. Dit is nu al veel te krap en dat wordt dan slechts erger. Voor eventuele nadere toelichting zijn we als bewoners van de Vogelenbuurt graag bereid om hierover in gesprek te gaan.

Antwoord:

In april 2019 is een Voorkeursvariant gepresenteerd voor de N208 (aanpassingen op de rotondes in Sassenheim en aan de Van Pallandtlaan). Dit leidde tot veel vragen en de roep tot het onderzoeken van alternatieven. Op basis hiervan hebben de provincie en gemeente besloten om het voorkeursalternatief in te trekken de mogelijkheid te bieden om varianten aan te dragen. De onderzochte varianten voor een randweg zijn in het participatieproces aangedragen door deelnemers aan dit proces. Een van deze varianten betreft de aanleg van een oostelijke randweg. Deze is vervolgens onderzocht en vergeleken met de andere varianten. Op basis van deze informatie kan de politiek in een latere fase een besluit nemen. Dat een "oostelijke randweg" grote landschappelijke impact zal hebben is evident en dit wordt goed in de afwegingen meegenomen, waarbij meer dan nu gedaan in de rapportage het aspect leefbaarheid beter wordt uitgewerkt.

Nummer inspraakreactie: 43
Nummer vraag: 170

Vraag:

Naar aanleiding van het interview met de projectleider in het LD van 30 januari zie ik een bevestiging van mijn eerdere standpunten in een door mij gestuurde brief. N.l. als je met de fiets de Hoofdstraat wil oversteken naar een aan te leggen fietstunnel moet je eerst een kilometer of twee richting Lisse want daar is het veilig genoeg. Dus de Hoofdstraat vanaf de rotonde tot halverwege De Engel is niet veilig. Dan krijg je dus aan beide kanten een in twee richtingen te berijden fietspad. Alle bewoners van dit deel van de Hoofdstraat moeten dan met hun auto vanaf eigen terrein eerst een stoep en dan een dubbel fietspad achteruitrijdend oversteken voordat ze op een veel te drukke en onveilige Hoofdstraat komen.

Antwoord:

Als gekozen zou worden voor een variant met een aanpassing van de rotonde Hoofdstraat betekent dat ook een aanpassing van de aanliggende fietsroutes. De specifieke uitwerking daarvan volgt in een volgend stadium, nadat een keuze voor een voorkeursvariant is gemaakt. In het geval van het fietsverkeer op de Hoofdstraat van en naar Lisse hangt de invulling daarvan sterk af van de locatie van de fietstunnel. Er zijn scenario's denkbaar waarbij alle fietsverkeer aan een kant van de weg wordt gebracht. De bereikbaarheid van percelen langs de Hoofdstraat is een punt van aandacht binnen het project. In een volgende fase, als er een keuze zou worden gemaakt voor een variant rotonde Hoofdstraat, wordt de omgeving actief betrokken (werkateliers) bij de verdere invulling van de plannen. Fietsverkeer, bereikbaarheid van percelen en verkeersveiligheid zijn hierbij uitgangspunten.

Nummer inspraakreactie: 43
Nummer vraag: 171

Vraag:

Dat geldt ook voor de bewoners van de Vogelwijk en de 3e Poellaan. De doorstromingswens van de provincie heeft tot gevolg dat de bewoners in de file in hun eigen wijk staan. Want dat is de keerzijde van het provinciaal beleid. Stop hier toch mee!

Antwoord:

Zie antwoord nr. 10.

Nummer inspraakreactie: 43
Nummer vraag: 172

Vraag:

Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Stop met het gesleuteld aan dit deel van de beide provinciale wegen. Die zijn volstrekt ongeschikt geworden. Er moet volgens mij een nieuwe provinciale weg komen vanaf de N 206 naar de A44. En verdubbel het Zuid-Hollandse wegdeel van de N207. Want vanaf de Keukenhof tot aan de N207 staat het in de spits vast. Maak daar dan een bypass van de N208 naar de N207 en veel bewoners uit Noordwijkerhout en Lisse die naar het oosten of noorden moeten kunnen dan doorrijden. Misschien vermindert dit ook de druk op de N443 en N208 zuid

Antwoord:

Zie antwoord 14.

Nummer inspraakreactie: 44
Nummer vraag: 173

Vraag:

Aan de Industriekade ondervinden wij in toenemende mate hinder van het langsrijdende verkeer op de N208. Sinds 2016 neemt het aantal voertuigbewegingen sterk toe en de laatste maanden staan er op werkdagen in de ochtend een file richting A44 en aan het eind van de middag richting rotonde Parklaan. Dit levert naast toenemende en zeer onacceptabele geluidsoverlast ook een toename op van fijnstof dat zich als zwart stof in mijn woonkamer afzet. Als ik kijk naar de waarden over 2017 voor stikstof, geluid en fijnstof zoals te vinden zijn op de website van het RIVM op de kaarten van <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten> tref ik zeer verontrustende waarden aan. Ik stuur de kaarten in een bijlage toe, maar daarop is overduidelijk waarneembaar dat toen al op 2 vlakken sprake was van een onaanvaardbare belasting van mijn gezondheid. Wat cijfers: Geluid 65-70 dB beoordeeld door RIVM als zeer slecht. Fijnstof 20 microgram/m³, wat net op de toelaatbare norm van de WHO zit. En dan gaat het hier alleen nog om jaargemiddelden, terwijl de toenemende files die iedere werkdag optreden toenemen en er door de Keukenhof en het strand ook momenten zijn in het jaar dat de uurwaarden sterk toenemen. Daarover bestaan wel data, maar mij ontbrak de tijd om dat nader uit te zoeken. Omdat het verkeer en de files de laatste 2 jaar duidelijk zijn toegenomen verwacht ik dat die waarden verder zijn verslechtert. Zoals het rapport van Movares aangeeft neemt het verkeer nog verder toe in opties 1 en 2 en neemt de leefbaarheid verder af. De gemeente zou zijn burgers daartegen moeten beschermen.

Antwoord:

Gezien de groei van het autoverkeer in de komende 20 jaar en het gebrek aan alternatieve routes in de Duin- en Bollenstreek is de verwachting dat de hoeveelheid verkeer op N208 sterk zal groeien. Deze ontwikkeling wordt gevoed door woningbouw, ontwikkeling van bedrijvigheid en onze behoefte ons steeds soepeler te bewegen. De voorgestelde varianten uit de rapportage bieden verschillende korte- en lange termijn oplossingen om met deze toename van het verkeer om te gaan. Het realiseren van een bovenregionale oplossing heeft een gemiddelde ontwikkeltermijn van 20 jaar, we hebben daarom ook gekeken naar korte termijn oplossingen. De varianten in het onderzoek, zowel voor de korte als de lange termijn, zijn gericht op een betere doorstroming zodat de groei van het verkeer opgevangen wordt. Dit levert al een verbetering van de toekomstige leefbaarheid op. De toets op de onderwerpen waar u naar vraagt wordt in een volgende fase gedaan. Doorgaans werken we naar 1 of 2 oplossingsrichtingen en rekenen daarna het ontwerp door op fijnstof, geluid etc. In deze fase van het project wordt wel rekening gehouden met zaken als bestemmingsplangrenzen (bij het vaststellen van een bestemmingsplan is leefbaarheid een onderdeel), verkeersveiligheid (snelheid, ruimte etc) en mogelijkheden tot vergroening. Leefbaarheid wordt op zoveel mogelijk gebieden objectief en vergelijkbaar gemaakt. Het blijkt echter keer op keer dat wat voor de een verbetering van leefbaarheid betekent, voor een ander een verslechtering kan betekenen. Als overheid houden we hierin het algemeen belang in het oog. Mede op basis van uw zienswijze zal in de rapportage zal het onderwerp leefbaarheid beter aan bod komen. Hierbij wordt geprobeerd om

per variant de gevolgen voor de leefbaarheid van de omgeving in kaart te brengen en te beschrijven voor zover we dat in deze fase in beeld kunnen brengen.

Nummer inspraakreactie: 45
Nummer vraag: 174

Vraag:

Het rapport ademt nog steeds de ouderwetse manier van denken uit en zoekt niet naar nieuwe wegen. Het is zoals veel denken een soort Pavlov-reactie: O, er komt meer verkeer, dus moeten de wegen groter, zodat al die auto's lekker vlot kunnen doorstromen. Als we echt duurzaam met miljoenen mensen op kleine oppervlakten willen leven, dan zullen we naar nieuwe manieren moeten zoeken om te bewegen of misschien soms moeten accepteren dat we niet zoveel kunnen bewegen. We leven in een maatschappij waar van alles moet kunnen, maar met het feit dat er zoveel mensen op dit stukje aarde willen leven betekent dat dat alles kunnen niet gerealiseerd kan worden zonder dat andere mensen daardoor ernstig in hun leefbaarheid worden beperkt. Dus dan moet je zoeken naar rigoreuzere maatregelen, mobiliteit moeten worden beperkt of op andere manieren worden ingevuld. Laat voorlopig de druk op de N208-N443 maar toenemen, hoe langer de vertraging wordt hoe meer alternatieven de mensen zelf wel gaan zoeken. Gebruik de komende jaren om echt toekomstgerichte oplossingen te vinden, waarbij het zeker is dat er meer verkeersstromen onder de oppervlakte gelegd moeten worden, maar daar moeten dan ook echte bedragen in worden geïnvesteerd. De rijnlandroute is een fantastische route, die veel verkeer, buiten de stads en dorpswegen houdt. De grootste misser in de plannen van de provincie is de "hoogwaardige" busverbinding tussen Noordwijk en Schiphol. Er is geen zinnig mens, die in de aanwezigheid van een veel hoogwaardiger treinverbinding (straks met een frequentie van 10 of misschien wel 5 minuten)tussen Sassenheim en Schiphol in een bus gaat zitten, die 10 keer stopt op de weg naar Schiphol, hoe vrijgemaakt die dan ook wordt. Een busverbinding Noordwijk-Sassenheim station is nog begrijpelijk, maar dan moet er een andere busverbinding Noordwijk, Noordwijkerhout (op N206), Lisse en via N207 naar Schiphol komen. Als de brug ten Noorden van Lisse over de ringvaart eindelijk verbreed is en de vierbaansweg van Noord Holland ook behoorlijk wordt afgewikkeld aan de Zuid-Holland zijde kan dat een vlotte verbinding zijn. Als wij naar Schiphol gaan vanuit Sassenheim Noord (wat we slechts eenmaal per jaar doen omdat voor vliegverkeer dezelfde beperking zou moeten worden opgelegd) dan doen we dat via ons onvolprezen eigen spoorwegstation met de bus lijn 50, die voor onze deur stopt, dus de andere richting op. Dus denk duurzaam en vernieuwend en durf ook eens te zeggen: genoeg is genoeg!

Antwoord:

Het op peil houden van de bereikbaarheid in de provincie is een van de belangrijkste taken die de provincie heeft. Deze bereikbaarheid is onder andere van belang voor een goede economie in Zuid Holland. Dit project behelst drie kernthema's: afwikkelen van de toename van gemotoriseerd vervoer, doorstroming Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en verkeersveiligheid. Deze thema's hebben gevolgen voor inrichting van de infrastructuur en de leefbaarheid. De provincie heeft daarnaast als een van haar kerntaken / plicht het bieden van goed en betrouwbaar openbaar vervoer. Hiervoor zijn 2 redenen:

1. Op deze manier bieden we mensen die zijn aangewezen op de bus de mogelijkheid te reizen.
2. Bij een verbeterde fiets- en OV-infrastructuur zal het gebruik van de auto afnemen, wat de leefbaarheid ten goede komt.

De bus wordt niet (alleen) gebruikt voor het pendelen tussen het startpunt (Noordwijk) en eindpunt (Schiphol), maar met name als vervoersmiddel voor kortere afstanden op de corridor. Zo is er een duidelijke relatie tussen Lisse en Sassenheim en reizen er in de ochtendspits op een werkdag gemiddeld 31,9 mensen per rit vanuit Lisse naar Sassenheim station en meer dan 40 mensen vice versa. De corridor Noordwijk Schiphol vormt een belangrijk onderdeel van het regionale mobiliteitsbeleid en is bedoeld om de oost-west verbindingen in de regio robuuster te maken. Tevens zal de corridor de nieuw te bouwen woonwijk in de Haarlemmermeer gaan ontsluiten. De opwaardering van een reguliere bus tot HOV verbinding leidt in de regel tot een toename van 20% van het aantal reizigers. Daarnaast heeft de provincie tot kerntaak het bieden van aantrekkelijk openbaar vervoer als alternatief voor de auto.

Nummer inspraakreactie: 46
Nummer vraag: 175

Vraag:

Geen van varianten zijn een oplossing maar ik heb bezwaar tegen de oostelijke randweg. Dan krijg ik extra geluidsoverlast (nu al last van de heereweg en a44) er kan beter gekeken worden of er in lisse een betere aansluiting op de a44 kan worden gemaakt. Zodat het verkeer niet over Sassenheim komt maar al eerder naar de snelweg wordt geleid.En bij verbreding rotondes moeten er fietstunnels komen voor voetgangers en fietsers zodat ze veilig over kunnen steken.En het houdt ook in dat de vogelenbuurt helemaal wordt afgesloten van sassenheim. Ook niet de beste oplossing lijkt mij. De beste oplossing lijkt mij dat er betere aansluiting komt op de a44. Via een nieuwe weg via bv. 2e poellaan.

Antwoord:

Met betrekking tot de oostelijke randweg: zie antwoord nr. 169.

Met betrekking tot de Duinpolderweg: zie antwoord nr. 124.

Met betrekking tot de barrierewerking en ontsluiting van de Vogelbuurt; zie antwoord nr. 10.

Nummer inspraakreactie: 47
Nummer vraag: 176

Vraag:

Wij hebben bezwaar tegen de omleidingsweg door de polder en kruising derde poellaan. Wij gaan vrezen voor veel overlast, sluijpvkerkeer etc

Antwoord:

Uw zienswijze is genoteerd.

Nummer inspraakreactie: 48
Nummer vraag: 177

Vraag:

Wat ons betreft is punt 7.4 variant 5, de nieuwe oostelijke randweg, compleet onbespreekbaar. De voorgestelde nieuwe weg heeft een enorme impact op de leefbaarheid van de wijk en omgeving. Het landschap, wat nu een aantrekkelijk recreatief gebied is om te fietsen, vissen, wandelen, etc., wordt zeer negatief beïnvloed. Daarnaast zal er geluidoverlast zijn en impact op de luchtkwaliteit van de wijk 3e poellaan en Vogelbuurt. Een verbeterde doorstroming moet leiden tot een verbetering, niet tot een verslechtering, van de leefkwaliteit in Lisse/ Sassenheim. Zo niet, dan is het project niet geslaagd en zinloos.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 169.

Nummer inspraakreactie: 49
Nummer vraag: 178

Vraag:

Niet onze leef omgeving voor blik verprutsen! Overal moet je wachten, dus geduld en het scheelt echt niet veel in tijd! We hebben al zo weinig natuur hier, daar past geen extra autoweg bij!!!!!!

Antwoord:

Zie antwoord nr. 169.

Nummer inspraakreactie: 50
Nummer vraag: 179

Vraag:

Er moet niet meer maar minder verkeer in dit deel van sassenheim komen. Een integrale aanpak van alle omliggenden gemeenten. De ontsluiting van de bollenstreek in zijn geheel en niet 1 heel klein stukje. Dat is zeker niet toekomstbestendig.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 14.

Nummer inspraakreactie:

Nummer vraag: 180

Vraag:

Denk mn ook aan de aansluiting op de a44. Veel te korte in en uitvoegstroken waardoor het verkeer mn richting amsterdam snel vaststaat waardoor er zelfs bij de rotonde parklaan aan gilevorming ontstaat.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 149.

Numer inspraakreactie: 51
Numer vraag: 181

Vraag:

Ik maak mij ernstig zorgen. Ooit heb ik voor dit huis gekozen, ondanks de drukke weg, omdat ik de omgeving prachtig vond. Ik ben inmiddels bijna doodgereden 2 jaar geleden. Combinatie van hard rijden en geen goed zicht. IK heb het overleefd en nu bemerk ik dat mijn gemeente, mijn burgemeester en wethouders, van deze weg een racebaan willen maken. U vergeet dat er mensen wonen, die recht hebben op een veilige plek. Die leven en niet moeten overleven als je over wil steken. Waarover gaat dit, geld dat is helaas de enige reden \Geld en aanzien voor de gemeente en haar medewerkers. Jullie zijn onze vertegenwoordigers en geen burger kiest voor deze oplossing. Dat weten jullie en toch gaan jullie hiermee door zonder voldoende rekening te houden met de bewoners en jullie kiezers. Wat drijft jullie om deze beslissingen te willen nemen? Wees wijs, luister naar ons en sla een andere weg in voordat jullie verantwoordelijk geacht worden voor eventuele grote problemen die voort gaan komen uit de foute beslissing.

Antwoord:

Het is vervelend om te lezen dat u betrokken was bij een verkeersongeluk. Verkeersveiligheid is een van de drie doelen in dit project. Daarom wordt er in de studie ook juist gekeken naar mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren, bijvoorbeeld door middel van een tunnel voor fietsers en voetgangers onder de N208 door.

Het is niet de bedoeling om van de bestaande weg een racebaan te maken. Gezocht wordt naar mogelijkheden om het grotere verkeersaanbod in de Duin- en Bollenstreek goed af te wikkelen. De prognoses geven aan dat het verkeer op de N208 en N443 zal groeien. Dat is een gegeven. Deze wegen zijn van belang voor een goede bereikbaarheid van de regio en daarom wordt gezocht naar maatregelen om de doorstroming op peil te houden.

Tegelijkertijd is leefbaarheid van belang. Mede op basis van uw zienswijze is besloten om leefbaarheid als thema beter in kaart te brengen. Zie ook antwoord nr. 6.

Nummer inspraakreactie: 52
Nummer vraag: 182

Vraag:

Reactie CHG en SOS op plannen m.b.t. Van Pallandtlaan/HOV. Verkorte weergaven van inspreektest Alfred Pop tijdens commissievergadering 14 januari 2020. Kernvraag hier luidt, net zoals bij de Duinpolderweg, wat is het Nut en wat is de Noodzaak van de HOV? Laat uw College vragen naar cijfers personenvervoer bij Arriva over de afgelopen 5 jaar m.b.t. het traject Noordwijk - Schiphol.

Antwoord:

Het op peil houden van de bereikbaarheid in de provincie is een van de belangrijkste taken die de provincie heeft. Deze bereikbaarheid is onder andere van belang voor een goede economie in Zuid Holland. Dit project behelst drie doelen: afwikkelen van de toename van gemotoriseerd vervoer (en daarmee het op peil houden van de bereikbaarheid van de regio), doorstroming Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en verkeersveiligheid (doel: vermindering aantal slachtoffers in het verkeer).

De provincie heeft als een van haar kerntaken / plicht het bieden van goed en betrouwbaar openbaar vervoer. Hiervoor zijn 2 redenen:

1. Op deze manier bieden we mensen die zijn aangewezen op de bus de mogelijkheid te reizen.
2. Bij een verbeterde fiets- en OV-infrastructuur zal het gebruik van de auto afnemen, wat de leefbaarheid ten goede komt.

De bus wordt niet (alleen) gebruikt voor het pendelen tussen het startpunt (Noordwijk) en eindpunt (Schiphol), maar met name als vervoersmiddel voor kortere afstanden op de corridor. Zo is er een duidelijke relatie tussen Lisse en Sassenheim en reizen er in de ochtendspits op een werkdag gemiddeld 31,9 mensen per rit vanuit Lisse naar Sassenheim station en meer dan 40 mensen vice versa. De corridor Noordwijk Schiphol vormt een belangrijk onderdeel van het regionale mobiliteitsbeleid en is bedoeld om de oost-west verbindingen in de regio robuuster te maken. Tevens zal de corridor de nieuw te bouwen woonwijk in de Haarlemmermeer gaan ontsluiten. De opwaardering van een reguliere bus tot HOV verbinding leidt in de regel tot een toename van 20% van het aantal reizigers. Daarnaast heeft de provincie tot kerntaak het bieden van aantrekkelijk openbaar vervoer als alternatief voor de auto.

Nummer inspraakreactie: 52
Nummer vraag: 183

Vraag:

Het CHG-advies is: Wacht af wat er beslist wordt over de Duinpolderweg en zet de boel on-hold.

Antwoord:

Uw zienswijze is genoteerd. Zie ook antwoord 124 met betrekking tot de Duinpolderweg.

Nummer inspraakreactie: 52
Nummer vraag: 184

Vraag:

Wat de Oostelijk en Westelijke bypasses betreft m.b.t. de Van Pallandtlaan (de varianten 3 en 5), komt u het CHG vermoedelijk tegen. Oost, het gebied van de Krocht, gaat door eerste klas bollengrond. Dat zal volgens de ISG-regeling gecompenseerd moeten worden. De vraag is of dat lukt en tegen welke prijs. De westelijke bypass gaat door een landschappelijk waardevol groengebied met fauna-waarde. Afhankelijk van het traject kunnen cultuurhistorische waarden, als het oude zwembad, in gevaar komen. Een mogelijke verbrede Van Pallandtlaan heeft de aandacht van de Stichting Oud Sassenheim. De openbare waterpartij aan de Vijverlaan en Van Pallandtlaan behoorde toe aan het landgoed Huis ter Leede. Nu een Rijksmonument. De genoemde vijvers vallen onder het Paraplu Voorontwerp Bestemmingsplan Beeldbepalende Objecten, dat thans in voorbereiding is. Conclusie: Niet ontkent kan worden dat er een vervoersprobleem is in de regio, maar: 1. wacht eerst af wat er in dit verband beslist wordt over de Duinpolderweg en 2. vraag de personenvervoergegevens op bij Arriva over het traject Noordwijk/ Schiphol en 3. Er zijn cultuurhistorisch raakvlakken bij de Van Pallandtlaan (oude Vijvers) en bij de voorgestelde rondweg (te compenseren 1e klas bollengrond en weidelandschap).

Antwoord:

In april 2019 is een Voorkeursvariant gepresenteerd voor de N208 (aanpassingen op de rotondes in Sassenheim en aan de Van Pallandtlaan). Dit leidde tot veel vragen en de roep tot het onderzoeken van alternatieven. Op basis hiervan hebben de provincie en gemeente besloten om het voorkeursalternatief in te trekken de mogelijkheid te bieden om varianten aan te dragen. De onderzochte varianten voor een randweg zijn in het participatieproces aangedragen door deelnemers aan dit proces. De omgeving heeft gevraagd de mogelijkheden van een oostelijke en westelijke randweg te onderzoeken. Dit is gedaan en dit is beschreven in het rapport. Op basis van deze informatie kan de politiek in een latere fase een besluit nemen. Dat een randweg (zowel westelijk als oostelijk) grote landschappelijke impact zal hebben is evident en dit wordt goed in de afwegingen meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 53
Nummer vraag: 185

Vraag:

In zeer kort bestek: de gemeente Teylingen dient optimaal mee te werken aan bereikbaarheid van Sassenheim en omliggende plaatsen. De doorstroming van het verkeer moet worden bevorderd. In kader van het voorgaande zou de gemeente er goed aan doen in te stemmen met de provinciale plannen mbt de Van Pallandtlaan.

Antwoord:

Uw zienswijze is genoteerd.

Nummer inspraakreactie: 54
Nummer vraag: 186

Vraag:

Voor mij als bewoner van de Parklaan is het belangrijk dat de Parklaan blijft zoals deze nu is. Liefst minder verkeer en meer obstakels! Het is nu al een gevaarlijke weg die het dorp met de wijken aan de oostkant vd Parklaan verbindt. Oversteken is nu al vaak een drama laat staan als de plannen doorgaan. Ik ben dus tegen deze ontwikkeling!

Antwoord:

De Parklaan is een drukke weg in Sassenheim, die belangrijk is voor de ontsluiting van Sassenheim en de verbinding richting de N208 en A44. De verwachting is dat het verkeer hier verder zal toenemen. Die toename van het verkeer is geen keuze maar een gegeven. De Parklaan is - als hoofdontsluitingsweg in Sassenheim - juist bedoeld om relatief veel verkeer te kunnen verwerken. Dat dat verkeer impact heeft op de directe omgeving is duidelijk.

Nummer inspraakreactie: 55
Nummer vraag: 187

Vraag:

Parklaan moet intact blijven, onverandert

Antwoord:

Uw zienswijze is genoteerd.

Nummer inspraakreactie: 56
Nummer vraag: 188

Vraag:

Om te reageren op variant 5: Dit zou betekenen dat de rotonde vlak naast ons huis geplaatst zou worden. Tevens zou de randweg door een stuk natuurgebied gaan waar veel weidevogels aanwezig zijn en veel mensen dit stuk natuur gebruiken voor wandelen en recreatie. Ook word door deze variant de 3e Poellaan en de Vogelwijk compleet ingesloten tussen 2 drukke wegen. Omdat de Heereweg pal aan onze voordeur zit, hebben wij hier al extra maatregelen voor getroffen: 3 dubbel glas, luchtfilters etc. Maar met de aanleg van een extra weg (die alleen maar meer verkeer aantrekt, dus daarmee het eerste probleem niet oplost, slechts verergert) komt daar een extra kant van het huis bij. Ook heeft dit plan een negatieve invloed op de rust, lucht- en leefkwaliteit in en om het huis / de woonwijk.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 169.

Nummer inspraakreactie: 57
Nummer vraag: 189

Vraag:

Variant 5

Antwoord:

Zie antwoord nr. 169.

Nummer inspraakreactie: 58
Nummer vraag: 190

Vraag:

rondweg zorgt voor meer vervuiling in de woonwijk.en verstoort het kleine stukje natuur wat nu nog aanwezig is.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 169.

Nummer inspraakreactie: 59
Nummer vraag: 191

Vraag:

Dit rapport onderzoekt slechts een klein deel van het probleem, richt zich alleen op Sassenheim als oplossing van een regionaal probleem. Verder houdt het bijvoorbeeld geen rekening met de impact op het leefklimaat rond de van Pallandtlaan. Dit onderzoek en rapport is daarom niet geschikt voor een gedegen besluit die een echte structurele oplossing biedt voor de uitdagingen van onze regio. Ik wil als inwoner minder verkeer in Sassenheim en niet meer verkeer. Ik ben niet op een van de mooiste laantjes van Sassenheim komen wonen om uiteindelijk aan een "snelweg" te eindigen. Ik neem aan dat het leefbaarheid en woongenot van uw inwoners die net als ik om die reden Sassenheim als hun nieuwe thuis hebben gekozen door U beschermd worden. En dat u Sassenheim niet het "verkeers" afvoerputje van de regio laat worden. Het extra verkeer ten gevolge van de woninguitbreidingen van Voorhout en Noordwijkerhout nu en in de toekomst kan niet via de van Pallandtlaan opgelost worden.

Antwoord:

Uw verzoek om minder verkeer over de Van Pallandtlaan te sturen is op korte termijn niet in te vullen. De N208 is een provinciale weg die al decennialang deze status heeft. De weg vervult een belangrijke functie in de Duin- en Bollenstreek. Het is daarmee van belang dat de doorstroming op deze weg op peil blijft. Gezien de groei van het autoverkeer in de komende 20 jaar en het gebrek aan alternatieve routes in de Duin- en Bollenstreek is de verwachting dat de hoeveelheid verkeer op N208 sterk zal groeien. Deze ontwikkeling wordt gevoed door woningbouw, ontwikkeling van bedrijvigheid en onze behoefte ons steeds soepeler te bewegen. De voorgestelde varianten uit de rapportage bieden verschillende korte- en lange termijn oplossingen om met deze toename van het verkeer om te gaan.

Op regionaal niveau wordt nagedacht over de bereikbaarheid op de langere termijn (zie ook antwoord 14) Maatregelen waarmee de verkeersdruk in Sassenheim wordt vermindert, zouden hier onderdeel van kunnen zijn. Dit betreft echter langere termijn oplossingen, waarbij de vraag blijft welke mogelijkheden er zijn om in de periode tot 2040 de doorstroming op peil te houden. Leefbaarheid is een lastig criterium om objectief te maken. Wat voor de een leefbaar is kan voor de ander onaanvaardbaar zijn. Of wat voor de een een verbetering van leefbaarheid betekent kan voor de ander een verslechtering betekenen. Mede op basis van uw zienswijze zal In de rapportage zal het onderwerp leefbaarheid beter aan bod komen. Hierbij wordt geprobeerd om per variant de gevolgen voor de leefbaarheid van de omgeving in kaart te brengen en te beschrijven.

Nummer inspraakreactie: 59
Nummer vraag: 192

Vraag:

Een nieuwe randweg ten noorden van Sassenheim eventueel doorgetrokken tot Noordwijkerhout is wel degelijk een structurele oplossing voor nu en de lange termijn. Ik verwacht van mijn gemeenteraad dat ook zij een leefbaar dorp nastreven met een visie van minder en niet meer verkeer. En dat zij de moed heeft om nee te zeggen tegen het huidige plan. En daarna samen met de regio een echte structurele oplossing gaat onderzoeken.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 14 en 191.

Nummer inspraakreactie: 60
Nummer vraag: 193

Vraag:

Beste heer/mevrouw, los van de reactie op het rapport staan er voor ons nog een aantal vragen open waarop wij graag nog een antwoord gecomponeerd zouden zien. Velen hebben u gevraagd naar een integraal beeld van de verkeerssituatie, en ook een integraal beeld van de gevolgen van de scenario's op veiligheid, leefbaarheid en gezondheid. Vragen die wij los stelden en waar wij nog steeds graag een antwoord op zouden zien zijn: - wat is de relatie van dit project tot de duinpolderweg waar de provincie eenzijdig een halt toe riep? Welke extra belasting kunnen we verwachten als de duinpolderweg er niet komt maar ook: waarom zou de gemeente teylingen dan dit project niet stop kunnen zetten in de huidige vorm? - wij zijn als bewoners op zoek naar een totaalbeeld van wat er in de buurt/regio nu allemaal op stapel staat en wat dit voor impact heeft op ons. Ik denk dan in ieder geval aan: project hov, project ruime van teylingen waarvan de business case (en dus aantal bezoekers) nog niet vast staat, woningbouw binnen en rond teylingen, geluidsreducerende maatregelen bij woningen langs de n443, project rotonde soldaatje etc. Het is allemaal wel een beetje veel om bij te houden, laat staan met elkaar in verband te brengen. dat zouden we van u en de provincie mogen verwachten. Dit hoort in het rapport meegenomen te worden en dat missen we nu. - er wordt nog steeds niet gehandhaafd op snelheid op de n443. iedereen wijst naar elkaar. het klopt dat het OM de plaatsing van flitspalen bepaalt maar het OM zegt ook dit in samenspraak met politie en wegbeheerder (provincie in dit geval) te doen. Wij willen af van die hardrijders voordat wij nadenken over het faciliteren van meer verkeer! Dat staat nog los van de uitgesproken wens van diverse mensen om de n443 een gemeentelijke weg te maken en het hele provinciale karakter er vanaf te halen. snelheid om laag en een nieuwe randweg buiten de bebouwing om.

Antwoord:

De rapportage probeert zoveel mogelijk een integraal beeld te schetsen van de plannen en gevolgen daarvan binnen het projectgebied. In de verkeersmodellen zit alle woningbouw van de komende periode opgenomen. We zullen aan de rapportage een overzichtskaart toevoegen waarop deze woningbouw inclusief de aantallen staat vermeld. De door u gevraagde gegevens over de Duinpolderweg zijn reeds in het rapport verwerkt. In de rapportage staat een scenario met en zonder de Duinpolderweg beschreven. De conclusie is dat in beide gevallen de groei van het verkeer in de komende twee decennia verdere maatregelen op de N208 noodzakelijk maakt om de doorstroming op peil te houden. De verbinding van de Tweede Poellaan naar de A44 vormt onderdeel van het project Duinpolderweg en heeft een eigen planning. De Duinpolderweg is een gezamenlijk project van Noord- en Zuid-Hollandse partijen. Het project Duinpolderweg is opgenomen in de beleidsvoornemens van de provincie Zuid-Holland, de regio Holland Rijnland, de Vervoerregio Amsterdam en de betrokken gemeenten (Lisse, Hillegom en Haarlemmermeer). In het nieuwe coalitieakkoord van Noord-Holland (2019-2023) is het project Duinpolderweg echter niet meer opgenomen. De betrokken partijen zijn met elkaar in overleg over wat het coalitieakkoord Noord-Holland betekent voor het project. Het project voor de N208 kent (net als ieder project) een grens. De provincie probeert om verschillende projecten zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen. Een voorbeeld hiervan is het geplande groot onderhoud op de N443 en de studie naar de rotonde

Soldaatje. Deze worden uitgevoerd door de Dienst Beheer Infrastructuur (DBI) van de provincie. DBI is in nauw overleg met de projectorganisatie van de N208 om te kijken in hoeverre de verschillende ontwikkelingen op elkaar kunnen worden afgestemd. Op maandag 17 februari is door de provincie in overleg met de gemeente een avond georganiseerd voor aanwonenden van de N443 om de zaken nader met elkaar te bespreken. Een van de conclusies was dat er in de rapportage aandacht zal worden besteed aan de situatie op de N443. Wij zullen dit in overleg met een vertegenwoordiging van omwonenden vormgeven. De handhaving van snelheid op de N443 is inderdaad een taak van het OM. U kunt als omwonenden een aanvraag doen tot handhaving. Uw voorstel om de N443 af te lagen tot gemeentelijke weg en het verkeer elders via een nieuw te bouwen randweg te leiden vormt geen onderdeel van de scope van dit project. Wel zijn de rapportage een aantal varianten van randwegen beschreven die verlichting brengen in de kern van Sassenheim (N208).

Nummer inspraakreactie: 61
Nummer vraag: 194

Vraag:

Wij zijn woonachtig op de van (geanonimiseerd) in Sassenheim. Wij zitten al tussen twee drukke verkeersaders, de A44 en de van Pallandtlaan, en nu komt de variant 5 erbij. Het is naar onze mening geen verbetering aangezien al het verkeer alsnog op de van Pallandtlaan terecht komt. Met nog meer rotondes. Dit is al een veel te drukke weg waar wij last van hebben met kleine kinderen die niet eens over kunnen steken om naar school te fietsen. Met een maximum snelheid van 80km per uur wat eigenlijk veel te snel is voor het korte stukje van rotonde naar rotonde. Over fijnstoffen nog te zwijgen. Ook word er een prachtig stuk natuur vernield, in onze ogen voor niets. De A44 die in 1938 is aangelegd is vooral bij de op en afritten levensgevaarlijk en daar creëer je nog meer gevaarlijke situaties mee op deze manier. Bij de opritten kan er niet snel genoeg snelheid gemaakt worden omdat je vrijwel direct moet invoegen en verkeer met 100km per uur komt aanrazen. Suggesties: Volgens ons kan de gemeente en provincie beter de A44 bij de kaag brug en Sikkens vernieuwen. Of maak er een aquaduct van of kijk naar wat ze gedaan hebben bij de muiderbrug op de A1. De op en afrit zit ook te dicht op de Kaagbrug die bij open en dicht gaan bij een of twee boten, al veel files veroorzaakt ook op de van Pallandtlaan. Of verkeer vanuit Voorhout, Noordwijk en Noordwijkerhout over de bestaande infrastructuur laten gaan zoals Loosterweg en Essenlaan richting de 2e Poellaan in Lisse, waar een aansluiting kan komen op de Duinpolderweg naar de A44. Dan ben je een hoop verkeer in Sassenheim kwijt.

Antwoord:

Met betrekking tot de oostelijke randweg: zie antwoord nr. 169.

Met betrekking tot de Duinpolderweg: zie antwoord nr. 124.

Met betrekking tot de A44: zie antwoord nr. 149.

Nummer inspraakreactie: 62
Nummer vraag: 195

Vraag:

Na bestudering van het rapport kan ik niet anders dan concluderen dat de voorkeurs visie zoals deze in april 2019 is gepresenteerd niet is gewijzigd. Op voorspraak van omwonende is de wens geuit de verkeersintensiteit op de van Pallandtlaan niet te laten toenemen en bij voorkeur te verminderen. De overlast die wordt ervaren is al van dien aard dat een verdere toename niet acceptabel kan zijn. Vandaag de dag wordt aan het welzijn van mens, dier en natuur een steeds groter belang gehecht. (zie recente rechterlijke uitspraken die dat meer en meer onderstrepen). De impact van het verkeer op de van Pallandtlaan op het welzijn en de gezondheid van de omwonende is reeds (te) groot. Een toename van verkeer zal de overlast (geluid, luchtkwaliteit en trillingen) alleen maar verder doen toenemen. In het rapport wordt hier slechts zijdelings een enkele opmerking overgemaakt zonder dat verder op wordt ingegaan.

Antwoord:

Het rapport benoemt geen voorkeursvariant maar beschrijft een aantal varianten en de effecten daarvan. Gezien de te verwachten en niet te vermijden toename van het verkeer in de komende 20 jaar en het gebrek aan bestaande alternatieve bovenregionale routes in de Duin- en Bollenstreek is de verwachting dat een groot deel van dit extra verkeer onherroepelijk gebruik gaat maken van de N208. Dit zal gevolgen hebben voor de leefbaarheid van de omgeving van de N208. De voorgestelde varianten uit de rapportage bieden verschillende korte- en lange termijn oplossingen om met de toename van het verkeer om te gaan. Ook als er geen variant wordt gekozen zal het verkeer op de N208 sterk gaan toenemen (met forse filevorming op de N208 in Sassenheim en negatieve effecten voor de leefbaarheid tot gevolg). U geeft aan dat er in de rapportage onvoldoende aandacht wordt geschonken aan de effecten van de verschillende varianten op de leefbaarheid. Wij onderkennen dat en zullen de rapportage, mede op basis van uw zienswijze, hierop aanpassen door het toevoegen van een afweging over leefbaarheid per variant.

Nummer inspraakreactie: 62
Nummer vraag: 196

Vraag:

Daarnaast zal met het aanleggen van de turborotonde het moeilijker maken om met de auto veilig de wijk te kunnen verlaten.

Antwoord:

Het onduidelijk welke rotonde u bedoelt (Hoofdstraat of Parklaan) of welke specifieke wijk. We gaan in de beantwoording van uw zienswijze uit van de rotonde Hoofdstraat en de Vogelbuurt. Zie hiervoor het antwoord op vraag 10.

Nummer inspraakreactie: 62
Nummer vraag: 197

Vraag:

In het rapport worden een aantal varianten besproken en verrassend genoeg ook al gelijk varianten wegens kosten factoren terzijde geschoven. Zonder verder op de details in te gaan blijkt, mijns inziens, uit de conclusies die worden weergegeven dat de genoemde voorkeursvariant weer prevaleert. Het heeft de laagste kosten en minste negatieve neveneffecten, althans volgens het schema, waarbij echter het belangrijkste punt namelijk leefbaarheid de slechtste score van alle varianten haalt. Het dunkt mij dat de prioriteit van deze gemeente toch echt bij het welzijn van haar inwoners dient te liggen.

Antwoord:

Het rapport benoemt geen voorkeursvariant maar beschrijft een aantal varianten en de effecten daarvan. Het klopt dat de tunnelvariant wegens kosten afvalt. We willen in de rapportage een beeld schetsen van de effecten van realistische varianten. Er is geen 300 miljoen euro beschikbaar om Sassenheim te ondertunnelen. U geeft aan dat er in de rapportage onvoldoende aandacht wordt geschonken aan de effecten van de verschillende varianten op de leefbaarheid. Wij onderkennen dat en zullen de rapportage, mede op basis van uw zienswijze, hierop aanpassen door het toevoegen van een afweging over leefbaarheid per variant.

Nummer inspraakreactie: 62
Nummer vraag: 198

Vraag:

De beschouwingen in het rapport raken ook niet de echte knelpunten m.b.t. de doorstroming van verkeer. De meeste vertragingen treden op als gevolg van stagnatie van verkeer op de A44 en met name de opstopping van verkeer bij de aansluiting N208 - N207. Zonder dat deze verstoringen worden opgelost kan een aanpassingen sec aan de van Pallandtlaan geen enkel effect sorteren.

Antwoord:

Met betrekking tot de relatie met de A44: zie antwoord nr. 149.
De kruising N207/N208 is bij de provincie in onderzoek, met als doel hier de doorstroming te verbeteren. Dat doet echter niets af aan de conclusie dat ook maatregelen aan de N208 nodig zijn om hier de doorstroming op peil te houden.

Nummer inspraakreactie: 62
Nummer vraag: 199

Vraag:

Een vraag die verder bezig houdt is welke maatregelen omliggende gemeente nemen om deze problematiek te tackelen. De toename van verkeer wordt mede toegeschreven aan woning bouw in Noordwijkerhout en Noordwijk waarvan het verkeer voor een groot deel richting Sassenheim komt en hier de problemen veroorzaakt. Worden daar op voorhand geen maatregelen genomen om voor een goede ontsluiting te komen en zo niet dient dit dan niet eerst te geschieden alvorens met woning te beginnen. Ik mag aannemen dat de door ons als burgers gekozen vertegenwoordigers hun verantwoordelijkheid zullen nemen en de directe belangen van hun burgers zullen beschermen en ervoor zullen waken de leefomgeving van hun burgers te verslechteren.

Antwoord:

Zie antwoord 39.

Nummer inspraakreactie: 63
Nummer vraag: 200

Vraag:

bijlage (geanonimiseerd) gestuurd 26/1/2020 naar: N208sassenheim@teylingen.nl zie bijlage

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 64
Nummer vraag: 201

Vraag:

Middels dit reactieformulier, wil ik bezwaar maken tegen de eventuele aanleg van een oostelijke randweg, genoemd onder punt 7.4 variant 5, beschreven in het rapport van bureau Movares. Ik verwacht een achteruitgang van ons woongenot door verkeersgeluid, uitlaatgassen, ons uitzicht zal worden aangetast. Dit willen wij niet. met vriendelijke groet, (geanonimiseerd).

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 65
Nummer vraag: 202

Vraag:

Wij zijn zeer ontstemd dat wij via de burens hebben moeten vernemen dat het aanvankelijke voornemen om 2 rotondes aan te passen is uitgemond in onder meer een voorstel om een nieuwe weg aan te leggen door waardevol groen gebied.

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Het betreft voor de duidelijkheid geen "voorstel tot aanleg van een nieuwe weg", maar een doorrekening/verkenning daarvan. Dit is mede gedaan op verzoek van de omgeving, om de effecten van mogelijke alternatieven in beeld te brengen. Zie ook antwoord nr. 169.

Nummer inspraakreactie: 65
Nummer vraag: 203

Vraag:

Over het voornemen mbt de rotondes zijn de bewoners van 3e poellaan middels een bewonersbrief geïnformeerd door de gemeente. Dit geldt niet m.b.t het movares rapport en het daarin opgenomen voorstel voor de rondweg, terwijl dit veel ingrijpender is voor deze bewoners. Dit is onzorgvuldig.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 86.

Nummer inspraakreactie: 65
Nummer vraag: 204

Vraag:

De vraag is ook hoe groot het probleem nu eigenlijk is. Mijn ervaring is dat het verkeer met name vastloopt ter hoogte van de rotondes als het op de A44 vast staat. Verbetering van de aansluitingen en invoegstroken op de A44 zou dus ook een oplossingsrichting zijn. Verbreding van de Kaagbrug zou de doorstroming op de A44 eveneens ten goede komen.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 149.

Nummer inspraakreactie: 65
Nummer vraag: 205

Vraag:

Verder zou de N206 kunnen worden aangesloten op de N205.

Antwoord:

U geeft als suggestie mee om de N205 op de N206 aan te sluiten. Dat zou de aanleg van een nieuwe regionale verbinding betekenen. Zie ook ons antwoord op vraag 14.

Nummer inspraakreactie: 65
Nummer vraag: 206

Vraag:

De doorstroming en veiligheid ter hoogte van de rotondes zou al sterk verbeteren door de aanleg van fietstunnels. Zonodig zou hiervoor een deel van het terrein van de brandweer wellicht kunnen worden ingezet.

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Wel is duidelijk dat de aanleg van alleen (een) fietstunnel(s) niet voldoende effect heeft om de doorstroming op peil te houden, zoals in de rapportage beschreven.

Nummer inspraakreactie: 65
Nummer vraag: 207

Vraag:

De Polder is het enige groene en relatief rustige uitloopgebied in de omgeving. Dit moet behouden blijven ivm leefbaarheid vogelbuurt/3e poellaan. Agv randweg zal vogelbuurt/3e poellaan omsloten worden door drukke wegen, waardoor Geluidsoverlast en luchtvervuiling in deze wijk onaanvaardbaar zullen toenemen. Door randweg zal polder als recreatiegebied en wandelgebied verloren gaan. Betreft bovendien waardevol gebied voor weidevogels. Elke zomer wordt het gebied bezocht door o.a. grutto's en kieviten, maar ook door ooievaars en lepelaars. Ook de gemeente Teylingen is van mening dat dit een waardevol groen/agrarisch gebied is. Het heeft in het bestemmingsplan immers niet voor niets de bestemming "Agrarisch-waardevolle graslanden" met de dubbelbestemming "landgoedbiotoop". Gelet daarop is het onvoorstelbaar dat de gemeente Teylingen de toename van verkeer door nieuwbouwplannen in Voorhout en Noordwijkerhout gaat afwentelen op dit waardevolle groengebied en de bewoners van de vogelbuurt/3e poellaan.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 202.

Nummer inspraakreactie: 65
Nummer vraag: 208

Vraag:

Gelet op het belang van de polder voor de hele buurt zal de Rondweg leiden tot talrijke planschadeclaims van bewoners 3e poellaan en Elbalaan, niet alleen van diegenen die nu vrij uitzicht op de weilanden hebben. Bovendien zijn de oude woningen aan de 3e poellaan (daterend van 1915) niet bestand tegen de aanlegwerkzaamheden en het bouwverkeer voor de rondweg, hetgeen dus ook zal resulteren in schadeclaims

Antwoord:

Zie antwoord nr. 169.

Nummer inspraakreactie: 65
Nummer vraag: 209

Vraag:

Waarom bewoners van de 3e poellaan opzadelen met asfalt in hun polder agv meer verkeer vanuit Noordwijkerhout en Voorhout? Dit is des te zuurder nu wij het woon-werkverkeer naar Schiphol en Den Haag met fiets en openbaar vervoer afleggen en de omgeving dus niet structureel belasten met autoverkeer.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 10, 34 en 169.

Nummer inspraakreactie: 65
Nummer vraag: 210

Vraag:

Waarom worden wij opgezadeld met het verkeer van en naar Voorhout en Noordwijkerhout in plaats van dat daar de oplossing wordt gezocht. Bijvoorbeeld door het verkeer vanuit Voorhout, Noordwijk en Noordwijkerhout over de bestaande infrastructuur zoals Loosterweg en Essenlaan richting 2e poellaan in Lisse, die wordt aangesloten op de A44 (flankerende maatregel Duinpolderweg) Meer asfalt is geen oplossing, stimuleren van fiets, ov, thuiswerken en flexibel werken wel.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 83.

Nummer inspraakreactie: 65
Nummer vraag: 211

Vraag:

Rondweg leidt immers tot belasten van nog meer omwonenden, want de weg door het dorp blijft druk volgens rapport. Is dus geen oplossing wat betreft doorstroming, geluid en luchtkwaliteit. Leidt waarschijnlijk juist tot meer verkeer (aantrekken sluipverkeer). De rondweg is voorzien op korte afstand van woningen, leidt tot geluid-en lichtoverlast, luchtvervuiling en aantasting uitzicht. Betekent dus Uitbreiding en verplaatsing van de overlast in plaats van een oplossing.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 169.

Nummer inspraakreactie: 66
Nummer vraag: 212

Vraag:

Wij realiseren ons dat dit een complexe materie is waarbij diverse partijen zijn betrokken, allen met hun eigen belangen. Wat betreft het rapport moeten wij helaas concluderen dat we geconfronteerd worden met een zeer uitgebreid rapport met allerlei details die de leesbaarheid voor de burgers niet ten goede komt. Er ontbreekt voor ons een goede samenvattende conclusie.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 34 over de status van de rapportage.

Nummer inspraakreactie: 66
Nummer vraag: 213

Vraag:

In onze beleving gaat het om 2 zaken: het verbeteren van de openbaar vervoer situatie (HOV plan 2011) en regionale doorstroom motorisch verkeer.

Antwoord:

Het project behelst drie doelen: verwerken van de toename van gemotoriseerd vervoer (ten behoeve van de regionale bereikbaarheid), doorstroming Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en verkeersveiligheid (doel minder slachtoffers in het verkeer).

Nummer inspraakreactie: 66
Nummer vraag: 214

Vraag:

Bij het HOV plan hebben wij de vraag in hoeverre dat nog actueel is gezien de ervaringen van de laatste jaren met het station Sassenheim als ontsluiting richting Schiphol. Hier wordt in onze mening door de gehele regio zeer veel gebruik van gemaakt. Is dan een snellere busverbinding, oa door Sassenheim, nog wel noodzakelijk?

Antwoord:

De bus wordt niet (alleen) gebruikt voor het pendelen tussen het startpunt (Noordwijk) en eindpunt (Schiphol), maar met name als vervoersmiddel voor kortere afstanden op de corridor. Zo is er een duidelijke relatie tussen Lisse en Sassenheim en reizen er in de ochtendspits op een werkdag gemiddeld 31,9 mensen per rit vanuit Lisse naar Sassenheim station en meer dan 40 mensen vice versa. De corridor Noordwijk Schiphol vormt een belangrijk onderdeel van het regionale mobiliteitsbeleid en is bedoeld om de oost-west verbindingen in de regio robuuster te maken. Tevens zal de corridor de nieuw te bouwen woonwijk in de Haarlemmermeer gaan ontsluiten. De opwaardering van een reguliere bus tot HOV verbinding leidt in de regel tot een toename van 20% van het aantal reizigers.

Nummer inspraakreactie: 66
Nummer vraag: 215

Vraag:

Wat betreft de doorstroming zien we andere gemeenten met dezelfde problematiek worstelen en oplossingen bedenken waarbij niet gekozen wordt voor het verbreden van wegen maar ondertunneling of rondwegen (Leiden, Maastricht). Hiermee onderkennen zij dat blijven verbreden dwars door woonkernen geen structurele oplossing is op de langere termijn.

Antwoord:

Het klopt dat de tunnelvariant wegens kosten is afgefallen. We willen in de rapportage een beeld schetsen van de effecten van realistische varianten. Er is geen 300 miljoen euro beschikbaar om Sassenheim te ondertunnelen. Ook in de toekomst is het niet realistisch om aan te nemen dat dergelijke investeringen kunnen worden gemaakt voor de oplossing van de verkeersproblematiek op de N208.

Nummer inspraakreactie: 66
Nummer vraag: 216

Vraag:

Nog beter doen gemeenten het die pas woningen bouwen als er goede infrastructuurplannen zijn voor zowel het openbaar vervoer als het gemotoriseerde verkeer. Hieraan kan de gemeente Teylingen een voorbeeld nemen. Samenwerking met andere partijen is uiteraard belangrijk, maar laat je als gemeente niet van je eigen principes afhouden, namelijk een veilige woonomgeving met een goede bereikbaarheid van de dorpskern en de voorzieningen voor alle inwoners, ook de niet gemotoriseerde bewoners! Graag lichten wij onze zienswijze mondeling toe.

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 67
Nummer vraag: 217

Vraag:

Overlast is nu al te groot. Bebouwde kom! Dus minder verkeer creëren! Er moet een nieuwe weg komen. Vanaf Soldaatje naar 2e Poellaan. De enig juiste oplossing.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 14 over mogelijke nieuwe regionale verbindingen.

Nummer inspraakreactie: 68
Nummer vraag: 218

Vraag:

Graag wil ik hierbij bezwaar aantekenen over de variant 5: mogelijke oplossing 'randweg-oost'. - De langdurige geschiedenis van de opbouw van een stuk landschappelijk schoon met heel special kenmerken zou met één pennestreek en onomkeerbaar teniet gedaan worden. Het te doorkruisen weidegebied is al jaren een kostbaar stuk beschermd historisch natuurgebied met recreatieve en veeteeld functie. - Het woongenot voor de aanwonenden zal sterk gereduceerd worden door verkeer, geluid, stank; - Deze optie lost vrijwel geen van de geschetste problemen op; de gesplitste verkeersstromen moeten een eind verder toch weer bij elkaar komen; - Deze optie zal de vogelwijk totaal isoleren tussen drukke wegen.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 169.

Nummer inspraakreactie: 69
Nummer vraag: 219

Vraag:

Zeer slecht idee ! Slecht voor de veiligheid. Slecht voor het woongenot van aanwonende. slecht voor het in en uit parkeren van aanwonende. Nog meer moeite met oversteken naar aangrenzend fietspad. Groot probleem met handhaving van de toegestane snelheid. Nog meer problemen met geluidsoverlast, (...)

Antwoord:

Het is in uw reactie helaas niet duidelijk welke variant of onderdelen uit het onderzoek u een slecht idee vindt.

Nummer inspraakreactie: 69
Nummer vraag: 220

Vraag:

(...) er loopt al een onderzoek. Gewoon de N207 bij Hillegom doortrekken naar de N206 en het vrachtverkeer weren op de N443 omdat deze weg eigenlijk door de bebouwde kom raast met een achterlijke te hoge snelheid. Wanneer gaan jullie nu eens luisteren naar de mensen die dit treft?

Antwoord:

U geeft als suggestie mee om het verkeer te leiden over een nieuw aan te leggen weg van de N207 naar de N206. Dat zou de aanleg van een nieuwe regionale verbinding betekenen. Zie ook ons antwoord op vraag nr. 14. Over de functie van de N443: zie antwoord nr. 11.

Nummer inspraakreactie: 69
Nummer vraag: 221

Vraag:

Uit het rapport Moraves Adviseurs en Ingenieurs Met de bevindingen in het rapport Oostelijke randweg 7.4 variant 5 die ik hieronder aanhaal ben ik het volledig eens. Wat ik daaraan wil toevoegen: als het gebied eenmaal is open gelegd, dan is verdere bebouwing niet meer tegen te houden. het is niet alleen de randweg, het gaat om het hele gebied. Oostelijke randweg 7.4 variant 5 Het effect op het landschap is in deze variant zeer negatief. Er moet een nieuwe doorsnijding door het landschap gemaakt worden. Dit landschap bestaat deels uit natuurgebied. Daarnaast moet tenminste één woning geamoveerd worden om deze weg aan te kunnen leggen. Door deze inbreuk op het landschap zijn ook diverse tijdrovende procedures noodzakelijk om de weg aan te leggen. De aanleg van de weg kan grotendeels gedaan worden zonder dat het verkeer op de huidige corridor daarvan ernstige hinder ondervindt. Het langzame verkeer profiteert slechts zeer beperkt van de aanleg van deze nieuwe weg, omdat het conflict in de huidige situatie vooral is met het verkeer op de N443. Dat verkeer blijft op de corridor door Sassenheim rijden. 9.7 Variant 5: Randweg oost E80-MLI-KA-1900393_1 / Proj.nr. RM006770 / Vrijgegeven / Versie 3.1 / 20 november 2019 71 De kosten van deze variant zijn door met name de grotere lengte dan de westelijke variant en de op te kopen percelen hoog. De maatregel scoort slecht op 'no regret' omdat deze een forse ruimtelijke ingreep en dito investering vergt; terwijl de positieve effecten van een randweg sterk afhangen van de (ruimtelijke) ontwikkelingen in de regio.

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 70
Nummer vraag: 222

Vraag:

Hierbij dien ik mijn bezwaar in met de volgende argumenten: het landschap zal negatief beïnvloed worden; meer geluidsoverlast; toename verkeer (sluipverkeer).

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 34 over de status van de rapportage.

Nummer inspraakreactie: 71
Nummer vraag: 223

Vraag:

Ik vind dat het verkeer richting Noordwijk - Noordwijkerhout via de A44 ter hoogte van AKZO over de bestaande weg, de Leidsevaart, die verbreed zou moeten worden moet worden geleid. Daar is nog ruimte genoeg voor uitbreiding en voorts moet er een aansluiting komen op de Duinpolderweg zodat er minder verkeer over de van Pallandtlaan in Sassenheim komt. Hier is geen ruimte voor uitbreiding vanwege de bestaande bebouwing.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 84.

Nummer inspraakreactie: 71
Nummer vraag: 224

Vraag:

Ook is het geen optie om de natuur ter hoogte van de 3e Poellaan voor wegen te bestemmen, er is al zo weinig natuur over door al die woningbouw !

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 71
Nummer vraag: 225

Vraag:

Als er vervolgens minder verkeer over de van Pallandtlaan komt, het verkeer wat van de grote weg (A44) op de rotonde vaart mindert door middel van een flitspaal, is er voldoende gelegenheid voor fietsers om over te steken. Het 30 km bord dat véél te veel in de bosjes staat, dient dan wél eerder zichtbaar te zijn. Ook moet er halverwege de afrit van de grote weg en rotonde Pallandtlaan/Parklaan ter hoogte van de oude palenhaven nog een bord 60 km komen. Men rijdt hier nog ook altijd véél te hard. Wij wonen al meer dan 30 jaar in deze wijk en dit is al heel lang onze mening!

Antwoord:

De verantwoordelijkheid voor het plaatsen van flitskasten ligt bij het Openbaar Ministerie (OM). Het wegvak tussen de A44 en de rotonde Parklaan is een 80 km/u-weg. Dit is de gebruikelijke/wettelijke snelheid op een provinciale weg buiten de bebouwde kom.

Nummer inspraakreactie: 72
Nummer vraag: 226

Vraag:

Als reactie op het onderzoek het volgende: Van zowel Provincie als de Gemeente Teylingen verwacht ik dat daar waar het onderzoek laat zien dat de leefbaarheid rondom de van Pallandtlaan niet gelijk blijft of er zelfs op achteruit gaat dat dit geen passende oplossing is en niet als alternatief zal worden opgenomen. Is het niet zo dat het belang van mensen voor gaat op dat van verkeer?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 6 over leefbaarheid.

Zie antwoord op vraag 60 over het wegen van (alle) belangen in de te maken afweging.

Nummer inspraakreactie: 72
Nummer vraag: 227

Vraag:

Het argument van veiligheid is een 'non' argument. In het geval dat het verkeer stil staat kan langzaam verkeer gemakkelijker naar de overkant dan wanneer het doorstroomt.

Antwoord:

De kinderen uit de Vogelbuurt zijn aangewezen op basisscholen die buiten de wijk liggen. Hetzelfde geldt voor middelbare scholen. Dit heeft tot gevolg dat er een grote stroom aan fietsverkeer (schoolgaande kinderen) bestaat over beide rotondes. Daarnaast maken veel scholieren uit Sassenheim die op het Fioretti College in Lisse naar school gaan gebruik van deze oversteken. Begin 2019 zijn fietstellingen gedaan. De meeste fietsers gebruiken de rotonde Hoofdstraat. Dit is nu al een lastige overstek voor langzaam verkeer, met gevaarlijke situaties tot gevolg. Helaas vallen er in Nederland jaarlijks bijna 700 verkeersdoden te betreuren. Scholieren vormen een extra kwetsbare groep in het verkeer. De provincie Zuid Holland wil als wegbeheerder graag iets aan de verkeersveiligheid op deze rotonde doen en heeft advies gevraagd aan de scholen en de Fietsersbond, die zich hebben aangesloten bij deze wens. Het punt dat wanneer het verkeer stil staat, langzaam verkeer makkelijker kan oversteken is een non argument want op veel momenten van de dag kan het autoverkeer wel goed doorrijden en is het lastig om goed over te steken. Bovendien is oversteken door een wachtrij/file ook allesbehalve comfortabel en veilig.

Nummer inspraakreactie: 72
Nummer vraag: 228

Vraag:

De extra kosten voor de alternatieven, die ook niet een heel fraaie oplossing zijn in plaats van een met twee provincies gekozen oplossing kunnen mogelijk ook gedeeltelijk worden voldaan door de gemeenten die graag willen uitbreiden.

Antwoord:

Het projectbudget voor de maatregelen op de N208 vormt onderdeel van de HOV corridor Noordwijk Schiphol. De middelen uit deze corridor komen van de Provincie en Holland Rijnland, waar de gemeenten in de regio in zijn vertegenwoordigd.

Nummer inspraakreactie: 73
Nummer vraag: 229

Vraag:

Geachte heer/mevrouw, Hierbij tekenen wij bezwaar tegen het plan van de gemeente Teylingen voor het aanleggen van een randweg tussen de Van Pallantlaan en de Heereweg. Wij hebben bezwaar tegen de variant 7.4 variant 5 omdat: - Het landschap zal zeer negatief beïnvloed worden. - Een Randweg zorgt voor geluidsoverlast en mogelijke opstoppingen elders. - De volledige 3e Poellaan en Vogelenbuurt zal worden ingesloten door Randwegen. - Geen structurele oplossing voor afname verkeer. Zal eerder meer verkeer uit Lisse gebruik van gaan maken.

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 74
Nummer vraag: 230

Vraag:

Ik wil bezwaar maken op de plannen 7.4 randweg tussen de van pallandtlaan naar heereweg

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 75
Nummer vraag: 231

Vraag:

Ik maak ernstig bezwaar tegen een randweg door onze prachtige polder zeker als de 3e Poellaan daar ook een aansluiting op krijgt. Het (veel te snelle) sluijverkeer van nu zal dan zeker nog meer toenemen op de 3e Poellaan. Onverantwoordelijk met de aan beide zijden geparkeerde auto's.

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 76
Nummer vraag: 232

Vraag:

Als bewoner van de 3e Poellaan dien ik bij deze bezwaar in tegen het plan. Het landschap zal negatief beïnvloed worden. De aanleg van de randweg zal voor veel geluidsoverlast en mogelijke opstoppingen op andere plaatsen zorgen. Veel meer sluijverkeer komen.

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 77
Nummer vraag: 233

Vraag:

niet volledig, wat ik nu gelezen heb is alleen een herhaling van de bijeenkomsten

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 34 over de status van de rapportage.

Nummer inspraakreactie: 78
Nummer vraag: 234

Vraag:

?

Antwoord:

Het is niet mogelijk om op deze zienswijze een inhoudelijke reactie te geven.

Nummer inspraakreactie: 79
Nummer vraag: 235

Vraag:

Geachte heer/mevrouw, Hierbij reageer ik op uw vraag voor reactie op het rapport over het onderwerp Van Pallandtlaan/N208 van December 2019. Ik heb recentelijk vernomen van de plannen en ontwikkeling van alternatieven op het bestaande infrastructuur en mogelijke randwegen aan te leggen. Ik wil hierbij mijn voorkeur uitspreken om te kijken naar de bestaande infrastructuur en niet naar nieuwe infrastructuur voor de oplossingen. Ik steun het No Regret beleid van de provincie, waar de alternatieven plannen haaks op staan. Ik zie hierbij de volgende redenen die worden ondersteund door het aanvullend rapport. Het landschap, de natuur en het leefgebied van dieren wordt zeer negatief beïnvloed. De oplossing draagt minder bij de verkeersveiligheid voor fietsers. De recreatieve doeleinden in het natuurgebied worden hierdoor ernstig aangetast voor de regio. De doorstroming van het verkeer is hierbij maar ten dele opgelost en dient niet afdoende als oplossing. De kosten voor deze alternatieven zijn vele malen groter afwegende de voordelen, waar het publieke geld beter kan worden besteed. Ik stel daarom voor om via de bestaande infrastructuur te kijken en de huidige rotondes aan te passen. Variant 2 lijkt daarbij een beter alternatief om te bekijken.

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 79
Nummer vraag: 236

Vraag:

Alternatieven kunnen eventueel ook worden gezocht door enkel fietstunnels te leggen en buiten de infrastructuur van focus te kijken zoals bij Sassenheim Zuid (Akzo Nobel), of de N206 beter te koppelen aan de N205.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 220.

Nummer inspraakreactie: 79
Nummer vraag: 237

Vraag:

Tevens zou ik graag bij verdere besprekingen de Gemeente Lisse betrokken zien waar het gaat om ontwikkelingen die bewoners raken van de randgemeente, zoals in het geval van alternatieven. Ik zal hier ook contact opnemen bij de Gemeente gezien ik verwacht zij hun bewoners dienen te vertegenwoordigen in deze gesprekken. Met vriendelijke groet, (geanonimiseerd)

Antwoord:

Zie antwoord nr. 165.

Nummer inspraakreactie: 80
Nummer vraag: 238

Vraag:

Stop alstublieft met de plannen omtrent de Hov via de Van Pallandtlaan. Deze bus is niet nodig en daardoor alle aanpassingen op de rotondes ook niet.

Antwoord:

Het project behelst drie doelen: verwerken van de toename van gemotoriseerd vervoer (ten behoeve van de regionale bereikbaarheid), doorstroming Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en verkeersveiligheid (doel minder slachtoffers in het verkeer). Het gaat dus niet alleen om aanpassingen voor de bus.

Daarnaast: de provincie heeft als een van haar kerntaken/plichten het bieden van goed en betrouwbaar openbaar vervoer. Hiervoor zijn 2 redenen:

1. Op deze manier bieden we mensen die zijn aangewezen op de bus de mogelijkheid te reizen.
2. Bij een verbeterde fiets- en OV-infrastructuur zal het gebruik van de auto afnemen, wat de leefbaarheid ten goede komt.

Nummer inspraakreactie: 80
Nummer vraag: 239

Vraag:

Pak het mobiliteitsprobleem integraal aan. Samen met de buurt gemeentes en provincies (Noord- en Zuid Holland). Toegang tot de a44 via een randweg buiten de bebouwde kom van Sassenheim.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 14 over een regionale mobiliteitsvisie.

Nummer inspraakreactie: 81
Nummer vraag: 240

Vraag:

Aan mevrouw Volten, wethouder gemeente Teylingen. Betreft: van Pallandtlaan en rotondes Sassenheim, 15 januari 2020 Beste mevrouw Volten, Als bewoner van de Willem Warnaarlaan die uitkijkt op de rotonde Parklaan/van Pallandtlaan ben ik zeer betrokken bij de plannen om de doorstroming van het verkeer over de van Pallandtlaan te bevorderen. Toen ik in 2002, nu 18 jaar geleden, in Sassenheim kwam wonen was de van Pallandtlaan een wat drukker weg met een kruispunt op de plek waar nu de rotonde is. Sindsdien is de verkeersdruk enorm toegenomen, voor ons te merken aan de geluidsoverlast waarmee dit gepaard gaat. De doorstroming is prima, dit is te danken aan de aanleg van de rotonde. Ik slaap de laatste jaren met oordoppen in, zodat ik niet wakker word van het verkeerslawaaai dat tot 's avonds laat en vanaf 6 uur 's ochtends zeer duidelijk aanwezig is. Hierbij komt in de zomer ook nog eens het vliegtuiglawaai 's avonds laat en 's morgens heel vroeg. Dat er nu plannen zijn om de van Pallandtlaan en rotondes zodanig aan te passen dat er nog meer verkeer kan passeren is voor mij een schrikbeeld.

Antwoord:

Er is momenteel geen voorkeursvariant benoemd. De rapportage beschrijft een aantal varianten die het hoofd bieden aan de autonome toename van het verkeer in de komende jaren. Zie antwoord op vraag 34 over de status van de rapportage.

Wij realiseren ons uiteraard ook dat de directe omgeving de hinder ondervindt van de weg. Zie ook antwoord nr. 37.

Nummer inspraakreactie: 81
Nummer vraag: 241

Vraag:

Waar ik bezorgd om ben geldt niet alleen voor de komende jaren, maar ook voor daarna. Als we nu kiezen om de N208/van Pallandtlaan de belangrijkste route van oost naar west in deze omgeving te maken, is het logisch dat op het moment dat er nog meer woningen in de regio gebouwd gaan worden, er weer nieuwe aanpassingen aan de weg gedaan worden. De stap daarvoor zal altijd kleiner zijn dan om na te denken over een integrale oplossing buiten de bebouwde kom van Sassenheim. Evenzo zullen de kosten van aanpassing van de N208/van Pallandtlaan altijd lager zijn dan het aanleggen van een randweg. Maar de vraag is of dit is wat U met ons dorp voor ogen heeft op de lange termijn?? Ik vraag van U om een lange termijn visie te tonen. Daar is het nu het moment voor!! Niet meer maar minder verkeer door de bebouwde kom van Sassenheim! Daarbij past de keuze voor een noordelijke randweg om Sassenheim heen. In mijn ogen komt daarvoor een aftakking van de N443 die aansluit op de te ontwikkelen Duinpolderweg/2de Poellaan en dan op de A44 prima in aanmerking. Dit zou de verkeersdruk binnen de bebouwde kom van Sassenheim enorm verminderen. Daarmee zijn leefbaarheid van onze woonomgeving, fietsveiligheid en doorstroming niet meer in gevaar, hoeveel huizen er in de regio in de komende 25 jaar ook nog bijgebouwd gaan worden. Ik wens U veel wijsheid met de besluitvorming en hoop als belanghebbende bij volgende stappen in het proces betrokken te blijven. Met vriendelijke groeten, (geanonimiseerd)

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 82
Nummer vraag: 242

Vraag:

Goed uitgebreid helder rapport, met echter de volgende vragen en opmerkingen. 1. Wel wordt gewezen op een verband met het project Duinpolderweg, maar niet wordt ingegaan op de, mogelijk onder meer, door mij in april 2019 ingediende optie voor een verbinding van de randweg west/oost aan de Duinpolderweg in de Rooversbroekpolder.

Antwoord:

U vraagt om een nieuwe bovenregionale verbinding. Dat is een lange-termijn ontwikkeling die thuishoort in nieuw te ontwikkelen regionaal mobiliteitsbeleid. De plannen voor de N208 maken deel uit van de huidige regionale mobiliteitsvisie in de (zuidelijke) Duin- en Bollenstreek. Het betreft het Programma Ontsluiting Greenport dat in 2011 is vastgesteld door Holland Rijnland en in 2016 is geactualiseerd. Zie ook antwoord nr. 14.

Recent is Holland Rijnland gestart met een actualisatie / aanvulling van dit beleid voor de komende jaren. De verwachting is dat deze actualisatie eind 2020 beschikbaar is. Een eventuele nieuwe bovenregionale verbinding zou daar plaats in kunnen krijgen. Het is goed om op te merken dat de ontwikkeltermijn van een nieuwe weg minimaal 20 jaar bedraagt.

Nummer inspraakreactie: 82
Nummer vraag: 243

Vraag:

2. In aanvulling op de ingediende optie voor een randweg en de vermelding dat daarmee een lange proceduretijd verbonden zal zijn het volgende. In afwachting van de realisatie van de randweg kan de gebruikscapaciteit van de rotondes zonder overlast voor bewoners in Sassenheim geoptimaliseerd worden door toepassing van twee doseringsinstallaties. Te weten één in de N208 bij de Beekbrug, met een mogelijkheid voor vrije passage van ov via het midden van de weg, en één in de N443 ter hoogte van de Oude Herenweg. Deze installaties kunnen snel geplaatst worden zonder lange proceduretijd en hebben snel effect op de doorstroming via intelligente sturing.

Antwoord:

De rotonde Doseerinstallatie (RDI) is een concept dat al bijna 20 jaar bestaat. Er is zowel in theorie als in de praktijk onderzoek gedaan naar de gevolgen van deze installaties op de doorstroming van het autoverkeer. Bij kleine rotondes leidt een dergelijke installatie vaak (in theorie) tot een betere verdeling over de verschillende takken van de rotonde, maar niet tot een algehele verbetering van de doorstroming. Bij grotere rotondes leidt de RDI (in theorie) over het algemeen tot een betere doorstroming in het algemeen. De praktijk blijkt weerbarstiger dan de theorie: in de praktijk zijn weliswaar enige positieve ervaringen, maar ook een aantal mislukte experimenten met RDI's. Bovendien zijn vraagtekens te plaatsen bij de verkeersveiligheid die met deze maatregel gepaard gaat: Wanneer een automobilist een verkeerslicht gepasseerd is dat duidelijk bij een kruispunt hoort, zal hij verwachten daarna voorrang te hebben. Toch moet hij voor eventuele auto's die hij tegenkomt op de rotonde wachten. Zeker in de combinatie met de grote hoeveelheden (schoolgaande) fietsers op de rotondes op de N208 kan dit mogelijk tot gevaarlijke situaties leiden. Bovendien is het aanleggen van een RDI geen voordelige maatregel. Het aanleggen van een dergelijke installatie kan al snel enige tonnen kosten. Dat is vrij kostbaar voor een maatregel die niet gezien wordt als definitieve situatie.

Nummer inspraakreactie: 82
Nummer vraag: 244

Vraag:

3. De doseerinstallatie in de N443 ter hoogte van de Oude Herenweg heeft als bijkomend voordeel, dat ze voor een veilige oversteek van langzaam verkeer uit Voorhout richting Lisse en vice versa kan zorgen. Dat zijn niet alleen lokale gebruikers, maar in de Keukenhofperiode ook tal van internationale bezoekers.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 243.

Nummer inspraakreactie: 83
Nummer vraag: 245

Vraag:

Variant 5 is wat mij betreft geen optie!

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 84
Nummer vraag: 246

Vraag:

Geachte, Graag wil ik aangeven bezwaar te maken tegen punt 7.4 variant 5 in het pllandtlaan rapport. Deze variant zal de woonsituatie in de prachtige vogelbuurt zeer negatief beïnvloeden en het natuurgebied aangrenzend vernietigen. Met vriendelijke groet [ano]

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 85
Nummer vraag: 247

Vraag:

Graag wil ik mijn zorgen uiten over diverse varianten die worden voorgesteld in het aanvullende rapport van Movares. Zowel variant 5 als variant 6 hebben grote gevolgen voor de leefbaarheid in de Vogelenbuurt. Deze buurt zal in beide varianten volledig worden omsloten door provinciale wegen. Dat heeft directe gevolgen voor de leefbaarheid (lucht en geluid) en daarnaast heeft dit voor de gehele wijk een impact op de woningwaarde (die zal enorm achteruit gaan). Daarnaast zou een toenemende verkeersdruk uit Lisse ook daar lokaal moeten worden aangepakt (ontsluiting Lisse via A44).

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 85
Nummer vraag: 248

Vraag:

Met het aanbrengen van een fiets- en voetgangerstunnel op beide bestaande rotondes, wordt al een groot probleem aangepakt.

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Wel is duidelijk dat de aanleg van alleen (een) fietstunnel(s) niet voldoende effect heeft om de doorstroming op peil te houden, zoals in de rapportage beschreven.

Nummer inspraakreactie: 85
Nummer vraag: 249

Vraag:

De huidige problematiek heeft nu al tot gevolg dat er bijzonder veel sluipverkeer door de Elbalaan komt. In het nieuwe plan zie ik graag dat de Elbalaan verkeersluw wordt gemaakt (bijv. aanbrengen bloembakken) en er wordt gehandhaafd op de 30-km zone en het verbod op zware voertuigen (scheurvorming in gevel).

Antwoord:

We beschikken niet over onderzoek naar sluipverkeer in de Elbalaan. Op zich is denkbaar dat hier een toename van sluipverkeer optreedt als de N208 niet goed doorstroomt en hier wachtrijen staan en een deel van het verkeer dit gaat vermijden. De oplossing zou dan moeten liggen in het beter laten doorstromen van de N208, zodat verkeer geen aanleiding heeft om door de wijk te gaan sluipen, en niet in aanpassingen op de Elbalaan zelf, die conform de richtlijnen als woonstraat / 30 km/u-zone is ingericht.

Nummer inspraakreactie: 86
Nummer vraag: 250

Vraag:

Tegen de aanleg van de randweg

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 87
Nummer vraag: 251

Vraag:

Randweg tussen Pallandtlaan en Hereweg en de impact is niet logisch en niet doordacht. Slecht voorstel dwars door de natuur. 2de poellaan via Lisse ligt de beste optie. Voorgestelde optie is echt niet logisch en zeer raar dat het dwars door het landschap.

Antwoord:

De verbinding tussen de 2e Poellaan en de A44 (Duinpolderweg) is in alle berekeningen uit de rapportage meegenomen en biedt onvoldoende verlichting op de N208 om de doorstroming aldaar te garanderen. Dus ook als de Duinpolderweg er ligt zijn maatregelen aan de N208 noodzakelijk. In april 2019 is een Voorkeursvariant gepresenteerd voor de N208 (aanpassingen op de rotondes in Sassenheim + tussenliggende Van Pallandtlaan). Dit leidde tot veel vragen en de roep tot het onderzoeken van alternatieven. Op basis hiervan hebben de provincie en gemeente besloten om het voorkeursalternatief in te trekken de mogelijkheid te bieden om varianten aan te dragen. De onderzochte varianten voor een randweg zijn in het participatieproces aangedragen door deelnemers aan dit proces. Een van deze varianten betreft de aanleg van een oostelijke randweg. Deze is vervolgens onderzocht en vergeleken met de andere varianten. Op basis van deze informatie kan de politiek in een latere fase een besluit nemen.

Nummer inspraakreactie: 88
Nummer vraag: 252

Vraag:

Betreft: Plannen Gemeente Teylingen, o.a. aanleg nieuwe randweg Oost. Geachte meneer, mevrouw, Movares heeft met variant 5 Oostelijke Randweg, een zeer slecht plan. Slecht idee om een nieuwe weg dwars door één van de mooiste en rustigste polders aan te leggen, dit poldergedeelte tussen de Elbalaan en de Ringsloot heeft een fantastische fauna. Hier broeden diverse soorten vogels, ook beschermde, en komen ze voor voedsel, er wonen ook hazen. Wij en vele natuurliefhebbers genieten hier dagelijks van. Nu door zo'n uniek stukje natuur een weg? Stikstof uitstoot verkeer, op 50 meter afstand staan stallen, daar een gedeelte van het vee ruimen. Nieuwe randweg levert weer nieuwe, toch niet te geloven. Autoverkeer zal al eerder andere uitvalswegen richting de A44 moeten krijgen, zowel vanaf Lisse als Noordwijkerhout. Hierbij tekenen wij ons bezwaar tegen een nieuwe Oostelijke Randweg, en wensen Gemeente Teylingen veel wijsheid in deze zaak. Met vriendelijke groet, (geanonimiseerd)

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 89
Nummer vraag: 253

Vraag:

oneens met de aanleg van de randweg

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 90
Nummer vraag: 254

Vraag:

Ik vindt het geen goed idee. Ik zit op de tweede verdieping en kan nu het mooie uitzicht zien. Ik laat regelmatig met een vriendin de hond uit bij die weiden en het zou alleen maar meer gevaar brengen omdat er meer auto's zouden komen. Het gaat er ook niet mooi uitzien. Zelf ben ik erg bewust van mijn gezondheid en ben ik echt blij met waar ik woon puur omdat er weinig co2 uitstoot is en ik echt een heel mooi uitzicht heb op de groene weide waar ik zo vaak langs ga. Ik vindt dit echt een naar idee en wil niet dat het gebeurt. Hopelijk gebeurt het niet. De weg die al gemaakt is werkt prima voor iedereen.

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 91
Nummer vraag: 255

Vraag:

Beste Gemeente, Wij zijn er fel tegen variant nummer 5 in het plan van Movares. Het ontnemt ons ons woongenot en rust. Met vriendelijke groet.

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 92
Nummer vraag: 256

Vraag:

De wachtrij bij de rotondes weegt niet op tegen natuurvernietiging bij de 3e Poellaan. Onze hele wijk word dan een eiland tussen 2 provinciale wegen. Ik woon hier nu 44 jaar en de natuur hier in de buurt, het is al zo weinig, en moet je niet oplossen met een provinciale weg door de weilanden! De hele charme van onze wijk word zo te niet gedaan. Weg rust , want de verkeersoverlast gaan wij hier dus duidelijk horen. Als iedereen gewoon rekening met elkaar houd, kan het blijven zoals het is! Dat is mijn innige wens.

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 93
Nummer vraag: 257

Vraag:

T voorstel om achter de vogelenbuurt door de enige weinige weilanden een randweg aan te leggen ongelooflijk.. de herrie, wat dachten we van CO2.. een wijk waar veel gezinnen wonen met kleine kinderen. Als we willen bouwen wordt er gekeken naar de flow van de bomen.. en nu T idee om een weg door een mooi gebied aan te leggen. Kortom wij zijn zwaar tegen deze plannen....

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 50
Nummer vraag: 258

Vraag:

Goede middag, ik ben TEGEN de randweg oost omdat het teveel de omgeving verstoort en aantast. Het wandelgebied wordt verstoort en de kruising 3e Poellaan en randweg wordt een ramp! Het geeft geluidsoverlast en vervuiling omdat ik ervan overtuigd ben dat het nog meer sluipverkeer aantrekt omdat het hier mogelijk wel doorrijdt.

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 94
Nummer vraag: 259

Vraag:

Ik denk dat de omliggende gemeentes mogelijkheden hebben om zelf het vermeende verkeersprobleem op te lossen. denk aan bv; Verkeer vanuit Voorhout, Noordwijk en Noordwijkerhout over de bestaande infrastructuur zoals Loosterweg en Essenlaan (Voorhout) richting de 2e Poellaan in Lisse, waar een aansluiting kan komen op de Duinpolderweg. - Verbetering verkeerssituatie bij aansluiting A44 ter hoogte van de Akzo. - Verbetering aansluiting Van Pallandtlaan/A44. Verbreden van de Kaagbrug en verbeteren van de opritten naar A44. - N206 noordelijk doortrekken naar N205, Driemereweg Sassenheim kan de fietstunnels aanleggen en één van de rotondes verbeteren door het terrein van de brandweer te herindelen en efficiënter in te delen. Nogmaals; tegen de randweg oost!

Antwoord:

U geeft als suggestie mee om het verkeer te leiden over een nieuw aan te leggen regionale verbinding. Recent is Holland Rijnland gestart met een actualisatie van het regionale mobiliteitsbeleid. De verwachting is dat deze actualisatie eind 2020 beschikbaar is. Een eventuele nieuwe bovenregionale verbinding, die verlichting kan brengen op de Van Pallandtlaan, zou daar plaats kunnen krijgen. Een eventuele nieuwe bovenregionale verbinding heeft, naar verwachting, een ontwikkeltermijn van 20 jaar en biedt dus alleen een oplossing op lange termijn. Dit valt buiten de scope van dit project (wat een uitvoering is van het bestaande beleid). In de rapportage is onderzocht of er een verband bestaat tussen de doorstroming op de A44 en die op de N208. Dit verband lijkt er alleen te zijn bij calamiteiten. Bij het ontwerp van een weg wordt niet gerekend met de doorstroming bij calamiteiten maar met de doorstroming in de spits onder normale omstandigheden. Alle berekeningen geven aan dat de N208 op korte termijn het verkeersaanbod niet meer aankan, ongeacht de doorstroming op de A44. Het is de taak van de provincie om de doorstroming op provinciale wegen zoveel mogelijk op peil te houden. Een van de kerndoelen van dit project is het garanderen van een goede openbaar vervoer verbinding in de regio. Daarvoor is het belangrijk dat de doorstroming op de provinciale wegen zoveel mogelijk gegarandeerd is. Tevens vormt verkeersveiligheid een belangrijke component van dit project. Alleen de aanleg fietstunnels heeft wel voordelen voor de verkeersveiligheid maar verbetert de doorstroming niet. Het langzaam verkeer steekt beide rotondes in de huidige situatie uit de voorrang over. Aanpassingen aan de weg om de doorstroming op peil te houden blijven derhalve noodzakelijk.

Nummer inspraakreactie: 95
Nummer vraag: 260

Vraag:

Zelf maak ik dagelijks gebruik van de wegen rondom Sassenheim om naar mijn werk in Amsterdam te gaan. Ik ben opgegroeid in Lisse en fietse elke dag naar het Rijnlands in Sassenheim. Ik ben zodoende erg goed bekend met de situatie. Wat ik zorgelijk vind, is dat het erop lijkt dat niet de beste optie de voorkeur lijkt te hebben. Namelijk een tunnel. Dit is het veiligst voor de fietsers, levert geen extra oponthoud op en levert geen inbreuk op op het (toch al zeer schaars geworden) landschap. Dit laatste is zeker niet onbelangrijk.

Antwoord:

Onduidelijk is of wordt bedoeld op de aanleg van een fietstunnel onder de N208 door of het ondertunnelen van de N208 zelf. Zie beantwoording van beide antwoorden nr. 162 en nr. 248.

Nummer inspraakreactie: 95
Nummer vraag: 261

Vraag:

In een samenleving zoals Teylingen en de Bollenstreek waarin steeds minder natuur is en steeds meer bebouwing, moeten we samen blijven streven naar behoud van natuurgebieden. Deze gebieden zijn van belang voor ons leefklimaat in Teylingen en de Bollenstreek, voor de vogels die daar broeden en het milieu in het algemeen. Daarom vind ik het schokkend te noemen dat in deze tijd van klimaatbewustwording een optie benoemd is om een randweg om Sassenheim te maken die door het groene polderlandschap zou lopen. Ik herken de gemeente Teylingen als een gemeente die naar een dorps karakter blijft streven en die het klimaat en de natuur hoog in het vaandel heeft staan. Om deze reden verzoek ik de gemeente om deze optie(s) van een weg door het natuurgebied niet meer als optie op te nemen. Laten we in Teylingen natuurgebieden behouden.

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 51
Nummer vraag: 262

Vraag:

En, laten we eerlijk zijn..... de "files" vallen echt wel mee. Zoals ik schreef rijdt ik elke dag deze routes en hoewel kennelijk mensen een beperkt oponthoud in de ochtend en avond vervelend lijken te vinden, het valt allemaal wel mee. En als we met elkaar collectief en gezamenlijk toch een andere manier willen bekijken, laten we dan de natuurgebieden niet verder terugbrengen. Durf te kiezen voor de beste oplossing met het oog op de natuur en de toekomst.

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 96
Nummer vraag: 263

Vraag:

Volgens mij worden er wat denkfouten gemaakt. De drukte op de rotonde is voornamelijk vanwege het verkeer vanuit Lisse, Lisse heeft slechte aansluitingen met de A44-A4. De mensen uit de Poel gaan bijna allemaal over de heereweg/Sassenheim naar de snelweg toe. Daar ligt het probleem omdat de Poel een grote wijk is met een grote werkzame bevolking. Het zou misschien beter zijn om vanuit de Poel zelf een toerit op de A44 te maken, dan voorkom je heel veel problemen en drukte. Het is iedere ochtend een probleem namelijk vanuit richting de Poel om naar de A44/A4 te gaan. Via Lisserbroek geeft problemen, ook via richting Hillegom (langs Mc Donalds) geeft problemen. Lisse is te groot geworden met de Poel erbij om gebruik te blijven maken van de 'oude' toe en afritten. Tevens is Voorhout enorm gegroeid waarbij de infrastructuur enorm is achtergebleven. Mijns inziens los je alleen iets op als er een toe/afrit komt naar de A44 vanuit de Poel zelf. Zelfs Kaag/Abbenes hebben een 'eigen' af/toe rit!

Antwoord:

De verbinding van de Tweede Poellaan naar de A44 vormt onderdeel van het project Duinpolderweg. De Duinpolderweg is een gezamenlijk project van Noord- en Zuid-Hollandse partijen. Het project Duinpolderweg is opgenomen in de beleidsvoornemens van de provincie Zuid-Holland, de regio Holland Rijnland, de Vervoerregio Amsterdam en de betrokken gemeenten (Lisse, Hillegom en Haarlemmermeer). In het nieuwe coalitieakkoord van Noord-Holland (2019-2023) is het project Duinpolderweg echter niet meer 1 op 1 opgenomen. De betrokken partijen zijn met elkaar in overleg over wat het coalitieakkoord Noord-Holland betekent voor het project. De Duinpolderweg is echter in alle berekeningen uit de rapportage meegenomen en biedt onvoldoende verlichting op de N208 om de doorstroming aldaar te garanderen. Dus ook als de Duinpolderweg er komt, zijn maatregelen aan de N208 noodzakelijk.

Nummer inspraakreactie: 97
Nummer vraag: 264

Vraag:

Ik zou niet blij zijn met een nieuwe randweg vlak langs ons buurtje. De beste oplossing lijkt mij de optie om een aansluiting te maken op de Duinpolderweg. Op die manier ontlast je mijns inziens de Heerenweg/van Pallandtlaan.

Antwoord:

De verbinding van de Tweede Poellaan naar de A44 vormt onderdeel van het project Duinpolderweg. De Duinpolderweg is een gezamenlijk project van Noord- en Zuid-Hollandse partijen. Het project Duinpolderweg is opgenomen in de beleidsvoornemens van de provincie Zuid-Holland, de regio Holland Rijnland, de Vervoerregio Amsterdam en de betrokken gemeenten (Lisse, Hillegom en Haarlemmermeer). In het nieuwe coalitieakkoord van Noord-Holland (2019-2023) is het project Duinpolderweg echter niet meer 1 op 1 opgenomen. De betrokken partijen zijn met elkaar in overleg over wat het coalitieakkoord Noord-Holland betekent voor het project. De Duinpolderweg is echter in alle berekeningen uit de rapportage meegenomen en biedt onvoldoende verlichting op de N208 om de doorstroming aldaar te garanderen. Dus ook als de Duinpolderweg er komt, zijn maatregelen aan de N208 noodzakelijk.

Nummer inspraakreactie: 98
Nummer vraag: 265

Vraag:

Ik heb uw rapport gelezen. Als bewoner van de Volgelbuurt maak ik ernstig bezwaar tegen het voorstel een randweg te maken met aansluiting op de Van Pallandtlaan. Dit is m.i geen oplossing. Al het verkeer uit Noordwijk ,Noordwijkerhout,Lisse en Sassenheim moet dan weer samen komen op de Pallandtlaan en nog steeds fillevorming geven. Over deze variant is slecht nagedacht ! Een nieuwe ontsluiting via 2e Poellaan naar de A44 bij aflag Kaag/ Abbenes zou een veel betere oplossing zijn. Een rondweg door ons prachtige "beschermd weidegebiedl is een aanslag op de natuur , woon,wandel en fietsgenot. Is er wel eens gemeten hoeveel mensen hier wandelen, joggen en fietsen ? Een rondweg tussen en langs villa's en Huis Ter Leede enz. door is een complete verstering van woongenot. Met verontruste groet

Antwoord:

Zie antwoord nr. 264.

Nummer inspraakreactie: 99
Nummer vraag: 266

Vraag:

Ik ben enorm geschrokken van het rapport. Werkelijk? Een weg door het weinige groen wat we nog hebben en dan ook achter mijn achtertuin. Dan is de hele wijk ingeklemd tussen wegen!! Daarnaast wordt het probleem alleen maar verlegd en lost het de verkeersdruk niet op!!!

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 100

Nummer vraag: 267

Vraag:

Ik ben tegen een randweg zoals deze nu als optie is aangegeven.

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 101
Nummer vraag: 268

Vraag:

Wij willen GEEN randweg

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 102
Nummer vraag: 269

Vraag:

Ik en met mij de gezamenlijke bewoners van de 3e Poellaan in Lisse, maar waarschijnlijk ook de meeste bewoners van de Vogelbuurt, zijn tegen de varianten 3 t/m 6 uit het rapport. Deze varianten beïnvloeden het achterliggende, nu nog tuinbouwgebied, en het bollen- en polderlandschap. Dit poldergebied is voor ons een rustgevend wandelgebied, dat door de aanleg van een weg op ruwe wijze verstoort zal worden. Daarbij komt de gehele wijk geïsoleerd te liggen tussen de bestaande en de nieuw aan te leggen wegen, wat de rust, de gezondheid en de veiligheid niet ten goede komt. Ook de aangegeven snelheid van 80km/uur voor de nieuw aan te leggen wegen, zal een nieuwe bron van geluidsoverlast worden. Voor de Heereweg geldt een snelheid van 50 en 60km/uur. De effecten van de Duinpolderweg 2e Poellaan – A44 zijn, volgens het rapport, meegenomen. Wij betwijfelen dit ten zeerste, het verkeer van en naar Lisse zal, door deze verbinding sterk verminderen. Het probleem zit 'm vooral in de west-oost verbindingen van en naar Noordwijkerhout en Noordwijk. Het verbeteren van de beide bestaande wegen richting Den Haag via Katwijk (in uitvoering, maar misschien niet voldoende, de toekomst zal het leren) en Voorhout uitgevoerd, maar misschien niet voldoende. Een vierbaans Leidsevaart had hier beter geweest) zal ook een verbetering geven op de Van Pallandtlaan. Het verbreden van de N450 (Jacoba van Beierenlaan) en de omleidingsweg (Teylinderdreef) en Oosthoutlaan naar de beide aansluitingen op de A44, zal ook een oplossing kunnen zijn, voor het verspreiden van het verkeer richting Den Haag en Amsterdam. Hierbij teken ik officieel bezwaar aan tegen de aanleg van de varianten 3 t/m 6.

Antwoord:

Uw zienswijze met betrekking de varianten 3 t/m 6 wordt meegenomen. Zoals beschreven in de rapportage is in het verkeersmodel 2040 rekening gehouden met de effecten van de Duinpolderweg. Het opstellen van een prognose met het verkeersmodel is de beste manier om hiervan een betrouwbare prognose te maken. Het verdubbelen van de N450 en N444, zoals genoemd, zijn op dit moment geen onderdeel van de vastgestelde beleidsplannen. Zie ook antwoord 84.

Nummer inspraakreactie: 103
Nummer vraag: 270

Vraag:

Namens de Erven (geanonimiseerd) beheer ik de percelen grasland, kad. bekend Gem Lisse, Sectie B, de nummers (geanonimiseerd) en gemeente Sassenheim, Sectie A, de nummers (geanonimiseerd). In de oostelijke variant wordt een eventuele nieuwe weg dwars door voornoemde percelen grasland gelegd. Dit zal leiden tot versnippering en ondoelmatig gebruik van de landbouw. Daardoor zal waardevermindering overblijvende optreden. Het gebruik van genoemd areaal grasland is essentieel voor de huidige bedrijfsvoering van het melkveehouderijbedrijf en geliberaliseerde pachter (geanonimiseerd) te Lisse. De aanleg van deze weg zal leiden tot een enorme inbreuk op dit landelijk gebied en bovendien zal de aanleg van deze weg veel te kostbaar worden. Voorheen is door ruilverkaveling tot een betere verkaveling gekomen, heeft de Overheid deze landerijen als Monument aangewezen na bezwaren van eigenaren, hetgeen nadien weer is ingetrokken. Namens de huidige eigenaren kan ik u dan ook berichten er weinig voor te voelen, dat dwars door hun eigendom een weg aangelegd zal worden.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 169.

Nummer inspraakreactie: 104

Nummer vraag: 271

Vraag:

Bij deze dien ik zeker bezwaar aan tegen het aanleggen van een Randweg tussen de Van Pallandtlaan en Heereweg. Deze randweg is een verlegging van de verkeersdrukte en geen oplossing welke ook nog eens ten koste gaat van een uniek stukje polder en bollengrond.

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 105

Nummer vraag: 272

Vraag:

Een helder rapport met een goede waarneming betreffende de bedreigingen die op ons afkomen.

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 106

Nummer vraag: 273

Vraag:

wij zijn tegen het plan oostelijke randweg

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 106
Nummer vraag: 274

Vraag:

er is tevens gevraagd naar nieuwe suggesties: Verkeer vanuit Voorhout, Noordwijk en Noordwijkerhout over de bestaande infrastructuur zoals Loosterweg en Essenlaan (Voorhout) richting de 2e Poellaan in Lisse, waar een aansluiting kan komen op de Duinpolderweg.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 14 over een regionale mobiliteitsvisie en antwoord nr. 83 meer specifiek over de Loosterweg en Essenlaan.

Nummer inspraakreactie: 106

Nummer vraag: 275

Vraag:

Alleen de fietstunnels mogelijk maken op de rotondes om tot een beter doorstromen van het verkeer te komen. Dit komt ook ten gunste van de veiligheid.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 248.

Nummer inspraakreactie: 106

Nummer vraag: 276

Vraag:

Verbetering verkeerssituatie bij aansluiting A44 ter hoogte van de Akzo.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 84.

Nummer inspraakreactie: 106
Nummer vraag: 277

Vraag:

Rotonde Pallandtlaan/Parklaan verleggen richting de Brandweer en daarbij gebruik maken van het terrein van de Brandweer. Ook voor een mogelijke fietstunnel en tevens de ruimte rondom het Stormpad hiervoor te gebruiken. -

Antwoord:

Aanpassing van de rotonde N208-Parklaan is één van de verschillende varianten, die in het rapport worden beschreven. De uitbreiding waarvan sprake is in de variant waarin deze aanpassing wordt gedaan, past in principe binnen de beschikbare ruimte. Dit ontwerp ligt echter nog niet vast. Het voornemen is om samen met de omgeving et verdere ontwerp op te pakken van de variant die door het bestuur als voorkeursoplossing wordt besloten. Mocht er een besluit komen over aanpassingen aan de N208 en mocht dat ook een aanpassing van deze rotonde bevatten, dan kan in samenspraak worden verkend wat de mogelijkheden en effecten zijn van het opschuiven van de rotonde.

Nummer inspraakreactie: 106

Nummer vraag: 278

Vraag:

Verbetering aansluiting Van Pallandtlaan/A44. Verbreden van de Kaagbrug en verbeteren van de opritten naar A44. met vriendelijke groeten, (geanonimiseerd)

Antwoord:

Zie antwoord nr. 149.

Nummer inspraakreactie: 107
Nummer vraag: 279

Vraag:

Het landschap zal zeer negatief beïnvloed worden. Het zal voor veel geluidslast en opstoppingen op andere plekken zorgen.

Antwoord:

Hoewel u niet specifiek aangeeft dat u zich zorgen maakt over een randweg variant gaan we daar in de beantwoording wel van uit, gezien uw specifieke zorgen over de aantasting van het landschap. Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 108

Nummer vraag: 280

Vraag:

Ik maak bezwaar over Punt 7.4 variant 5. het is gepland over cultureel erfgoed - ernstige aantasting natuur in al dichtgebouwde streek - het verkeersprobleem wordt alleen 500m verplaatst richting Lisse - Vogelbuurt geheel ingesloten tussen doorgaande wegen.

-

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 108

Nummer vraag: 281

Vraag:

Alternatieve suggesties in volgorde prioriteit: - fietstunnels nabij huidige rotondes

Antwoord:

Zie antwoord nr. 248.

Nummer inspraakreactie: 108

Nummer vraag: 282

Vraag:

maak gebruik van bestaande wegen door ze te verbreden: verkeer uit Voorhout Noordwijk en Noordwijkerhout richting Den Haag via Akzo

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen. Zie ook antwoord nr. 84.

Nummer inspraakreactie: 108
Nummer vraag: 283

Vraag:

verbeteren en verkeer richting Amsterdam via geplande Duinpolderweg. Ik blijf graag op de hoogte na 1 februari. M vr gr (geanonimiseerd)

Antwoord:

De Duinpolderweg is in alle berekeningen uit de rapportage meegenomen en biedt onvoldoende verlichting op de N208 om de doorstroming aldaar te garanderen. Dus ook als de Duinpolderweg er ligt zijn maatregelen aan de N208 noodzakelijk.

Nummer inspraakreactie: 109

Nummer vraag: 284

Vraag:

laat de polder polder blijven!. Project is waanzin. Hebben we wat groen, moet dat ook weer wijken.

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 110
Nummer vraag: 285

Vraag:

Allereerst betreur ik het dat wij als bewoners niet op de hoogte worden gehouden van de plannen die op tafel liggen. Ik ben door een buurtbewoner op de hoogte gebracht. Dit had via jullie, of onze eigen gemeente, moeten gebeuren. Wij hebben een nee/nee sticker maar eisen wel op de hoogte gehouden te worden. We hebben een brief ontvangen over jullie metingen, maar nooit over de plannen die gemaakt zijn. Variant 5 is met name geen optie. Geen randweg door mijn achtertuin en door het prachtige gebied van de 3e poellaan. Een heerlijk stukje natuur vol met grutto's, lepelaars, valken en andere vogels. Een gebied waar veel mensen door heen hardlopen, wandelen met of zonder hond. Een stukje rust in een drukke buurt. Die, zo zeggen jullie zelf ook, al druk genoeg is. Ik woon de Heereweg, die is inderdaad druk. Maar niet druk genoeg voor zo'n ingrijpende maatregel. Aan de voorkant van ons huis hebben we luchtfilters/ rooster om schone lucht binnen te krijgen. Aan de achterkant kunnen wij de was buiten hangen. Hoe zit dat als er straks ook aan de achterzijde een drukke weg gaat komen? En dan hebben we het nog niet over het geluid. Ja het kan druk zijn, maar laten we eerlijk zijn. Hoe lang doe je er nou echt over om vanaf hier naar de snelweg te komen? Je staat langer te wachten bij het verkeerslicht bij de Hoofdstraat/Hoogvliet ;)

Antwoord:

Met betrekking tot de informatieverstrekking: zie antwoord nr. 165

Met betrekking tot uw standpunt over variant 5: uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 111
Nummer vraag: 286

Vraag:

Wil graag bezwaar maken!

Antwoord:

U geeft in uw zienswijze niet aan welke variant het betreft. Dat maakt het geven van een inhoudelijke reactie niet mogelijk.

Nummer inspraakreactie: 112

Nummer vraag: 287

Vraag:

Wij zijn het niet eens met variant 5 waarbij er gedacht wordt een randweg te maken door een stuk prachtig natuur. Het gaat niet helpen om verkeer vanuit Lisse deze kant op te sturen waardoor je weer een probleem gaat krijgen bij de nieuwe aangelegde rotonde aan de van pallandtlaan. Eigenlijk een belachelijk idee. Jullie moeten het eigenlijk voor lisse en noordwijkerhout niet aantrekkelijk maken om deze kant de snelweg op te gaan. Om het maar niet over de overlast te hebben die wij ervan zullen gaan krijgen! Wij zijn van mening dat jullie hiermee een probleem verleggen ipv op te lossen. Door een mooie stuk weiland en langs het oude zwembad moet gewoon geen optie zijn. Wij liggen er vaak met onze boot, genietend van de natuur en de rust met de kinderen. Zou zo zonden zijn als dit verloren gaat door mensen uit een ander dorp die hier de snelweg op willen.

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 113

Nummer vraag: 288

Vraag:

Hierbij teken ik bezwaar aan tegen de komst van een randweg tussen de Van Pallandtlaan en de Heereweg

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 114
Nummer vraag: 289

Vraag:

Beste dames en heren, Wat mij verbaast in het rapport is dat voor oplossingen wordt gekozen waarbij de verkeersdrukte wordt omgeleid, maar waarbij het verkeer in de ochtendspits vervolgens toch weer op de Van Pallandtlaan terecht komt. Daarmee wordt miskend dat de gevallen waarin er sprake is van verkeersdrukte op de Van Pallandtlaan, dat steeds het gevolg is van ongevallen op de A44 in de ochtenspits voor ofwel de Kaagbrug, ofwel voor de brug over de Hoofdvaart. Uit de actuele STAR ongevallenkaart (<https://www.starverkeersongevallen.nl/Map#1-9-0-0/16/52.2211/4.5292>) blijkt dat er in 2019 sprake was van 31 ongevallen op het wegvak van de a44 voor de Kaagbrug en van 22 ongevallen op het wegvak van de a44 rond de brug over de Hoofdvaart. In totaal zijn dat 53 ongevallen, wat neerkomt op meerdere ongevallen per week met de aantoonbare drukte op de Van Pallandtlaan tot gevolg op het wegvak tussen de rotonde Parklaan en de rotonde bij Jachthaven Jonkman. Het aanleggen van een randweg die dan weer uitkomt op de Van Pallandtlaan vóór de rotonde bij Jachthaven Jonkman - zoals voorgesteld in de varianten 5 en 6 - gaat dat probleem uiteraard niet oplossen. Dat geldt overigens ook voor de varianten 1 en 2.

Antwoord:

Zie antwoord nr. 149.

Nummer inspraakreactie: 114
Nummer vraag: 290

Vraag:

Voor variant 4 geldt dat het creëren van een ongelijkvloerse kruising Heereweg - Hoofdstraat ertoe zal leiden dat het verkeer vanaf de N443 (inclusief het omgeleide verkeer vanaf de Heereweg) met hoge snelheid de rotonde Parklaan zal benaderen. Dat is nu al het geval in de avondspits met het verkeer dat van de a44 afkomstig is waar uiteraard hard wordt gereden. Op de by-pass op de rotonde Parklaan wordt in de avondspits - maar ook in de ochtendspits - zodanig hard gereden dat de fietsoversteekplaats aan de zijde van de Vogelwijk op de rotonde Parklaan een zeer gevaarlijk punt is. Door de rotonde Heereweg te schrappen zal het verkeer van de N443 in de ochtendspits ook nog eens met hoge snelheid de rotonde Parklaan benaderen, waardoor de verkeerssituatie daar voor langzaam verkeer nog gevaarlijker zal worden. Dit terwijl de bottleneck (de twee bruggen op de a44) daarmee niet wordt aangepakt.

Antwoord:

In 2019 zijn tellingen uitgevoerd van het fietsverkeer over beide rotondes. De rotonde Hoofdstraat is verreweg de meest gebruikte oversteek en daarmee ook de meest gevaarlijke, gezien het gelijkvloers kruisen van langzaam verkeer met doorgaand gemotoriseerd verkeer. Indien variant 4 wordt ontwikkeld ontstaat er bij de rotonde Hoofdstraat een veilige oversteek voor langzaam verkeer. De huidige inschatting is dat er voor de rotonde Parklaan in dat geval niet veel verandert. Op basis van uw zienswijze zullen we dit nader onderzoeken en in de rapportage verwoorden.

Nummer inspraakreactie: 114
Nummer vraag: 291

Vraag:

De oplossing lijkt dan ook voor de hand te liggen: investeer in de snelle realisatie van de Duinpolderweg en trek die parallel aan de N443 door tot de rotonde bij 't Soldaatje. Daar komt de grote verkeersstroom uit de nieuwe wijken van Voorhout vandaan, dus die zal daar ook opgevangen moeten worden. Tegelijk wordt daarmee recht gedaan aan de metingen uit het rapport waaruit blijkt dat de grootste verkeersstroom op de rotonde Heereweg afkomstig blijkt te zijn uit de richting van Lisse. Die verkeersstroom wordt dan via de Duinpolderweg afgevoerd. Tevens zal een dergelijke ontsluitingsroute door dunbevolkt gebied lopen. Eventueel kan de bestaande infrastructuur (Loosterweg / Essenlaan) worden benut en uitgebreid. Door de Duinpolderweg op de a44 richting Amsterdam aan te laten sluiten na de brug over de Hoofdvaart, kan bovendien de filedruk op de a44 worden verminderd.

Antwoord:

De verbinding van de Tweede Poellaan naar de A44 vormt onderdeel van het project Duinpolderweg en heeft een eigen planning. De Duinpolderweg is een gezamenlijk project van Noord- en Zuid-Hollandse partijen. Het project Duinpolderweg is opgenomen in de beleidsvoornemens van de provincie Zuid-Holland, de regio Holland Rijnland, de Vervoerregio Amsterdam en de betrokken gemeenten (Lisse, Hillegom en Haarlemmermeer). In het nieuwe coalitieakkoord van Noord-Holland (2019-2023) is het project Duinpolderweg echter niet meer 1op1 opgenomen. De betrokken partijen zijn met elkaar in overleg over wat het coalitieakkoord Noord-Holland betekent voor het project. U geeft als suggestie mee om het verkeer te leiden over een nieuw aan te leggen regionale verbinding als uitbreiding op het bestaande project Duinpolderweg. Recent is Holland Rijnland gestart met een actualisatie van het regionale mobiliteitsbeleid. De verwachting is dat deze actualisatie eind 2020 beschikbaar is. Een eventuele nieuwe bovenregionale verbinding, die verlichting kan brengen op de Van Pallandtlaan, zou daar plaats kunnen krijgen. Een eventuele nieuwe bovenregionale verbinding heeft, naar verwachting, een ontwikkeltermijn van 20 jaar en biedt dus alleen een oplossing op lange termijn. Dit valt buiten de scope van dit project (wat een uitvoering is van het bestaande beleid).

Nummer inspraakreactie: 114
Nummer vraag: 292

Vraag:

Alternatief (en waarschijnlijk niet te voorkomen) is het verbreden van de Kaagbrug en de brug over de Hoofdvaart. Ter zijde: begin in ieder geval met het wit schilderen van de betonnen muren van de bruggen op de a44, zodat het optisch versmallend effect vermindert dat veel automobilisten uit koers brengt. Ik wens u veel wijsheid. Met vriendelijke groet, (geanonimiseerd)

Antwoord:

Alle berekeningen geven aan dat de N208 op korte termijn het verkeersaanbod niet meer aankan, ongeacht de doorstroming op de A44. Het is de taak van de provincie om de doorstroming op provinciale wegen zoveel mogelijk op peil te houden. Een van de kerndoelen van dit project is het garanderen van een goede openbaar vervoer verbinding in de regio. Daarvoor is het belangrijk dat de doorstroming op de provinciale wegen zoveel mogelijk gegarandeerd is. Tevens vormt verkeersveiligheid een belangrijke component van dit project. Beide laatstgenoemde doelen staan los van de doorstroming op de A44.

Nummer inspraakreactie: 115

Nummer vraag: 293

Vraag:

Wij maken bezwaar tegen het aanleggen van een randweg tussen de Van Pallandtlaan en de Heereweg. Die weg komt net als de andere wegen helemaal vast te staan en biedt totaal geen oplossing. Deze weg zal voor veel herrie en stankoverlast zorgen, zeker als het stilstaat. Verder tast het het mooie landschap aan en zijn de bewoners de dupe. Wij wonen hier lekker rustig maar als die weg er komt is het gedaan met de rust. Dan hoor je de hele dag het verkeer.

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 115
Nummer vraag: 294

Vraag:

Het echte probleem ligt volgens ons bij de Kaagbrug. Die is veel te smal waardoor mensen gaan afremmen vlak voor de brug met als gevolg veel ongelukken en opstoppingen.

Antwoord:

Alle berekeningen geven aan dat de N208 op korte termijn het verkeersaanbod niet meer aankan, ongeacht de doorstroming op de A44. Het is de taak van de provincie om de doorstroming op provinciale wegen zoveel mogelijk op peil te houden. Een van de kerndoelen van dit project is het garanderen van een goede openbaar vervoer verbinding in de regio. Daarvoor is het belangrijk dat de doorstroming op de provinciale wegen zoveel mogelijk gegarandeerd is. Tevens vormt verkeersveiligheid een belangrijke component van dit project. Beide laatstgenoemde doelen staan los van de doorstroming op de A44.

Nummer inspraakreactie: 116
Nummer vraag: 295

Vraag:

Goedendag, Graag wil ik bezwaar aan tekenen op het plan op het plan rondom de Pallandtlaan. Het landschap en natuurgebied zal negatief beïnvloed worden. Er moet een woning gesloopt worden voor de aanleg terwijl de huizenmarkt al schaars is. De volledige vogelbuurt en derde poellaan zal ingesloten worden door drukke wegen, laten we het vooral niet hebben over het verkeer en geluidsoverlast. Het plan zal zorgen voor toename van het verkeer in plaats van afname. Het sluipverkeer daar gelaten. Dit lijkt mij absoluut niet de bedoeling en bij deze teken en ik mijn vriend bezwaar aan. Namens ontzettend bezorgde buurtbewoners. (geanonimiseerd)

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen, aangenomen dat uw bezwaar betrekking heeft op de randwegvariant.

Nummer inspraakreactie: 117

Nummer vraag: 296

Vraag:

Bezwaar tegen variant 7.4 variant 5 Ik wil bezwaar maken tegen deze variant aangezien het onze buurt isoleert en de weg de polder doorkruist.

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 118

Nummer vraag: 297

Vraag:

als fietser vind ik dat een fietstunnel onder de Van Pallandtlaan in de toekomst echt nodig is

Antwoord:

Uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 119
Nummer vraag: 298

Vraag:

Lisse, december 2019 Geachte mevrouw, mijnheer. Naar aanleiding van de mogelijke aanpassingen aan het wegennetwerk voor het bevorderen van de verkeersstroom hierbij mijn protest tegen de randweg oost. Ik ben van mening dat u de betrokken omwonenden met betrekking tot de mogelijke aanleg van de randweg oost niet danwel onvoldoende hiervan op de hoogte heeft gebracht. Zo hebben wij bijvoorbeeld geen persoonlijke uitnodiging voor de bijeenkomst ontvangen en was het onderwerp meer op de wijzigingen van de beide rotondes gelegd. Ik ben van mening dat de aangedragen oplossing van de randweg oost niet bijdraagt aan een oplossing maar het verlegt het probleem naar een andere wijk cq omgeving met een minder dichte bevolking. (...) Randweg Oost betekent niet goeds voor de omgeving. Denk aan geluidsoverlast, het aanzicht, de flora en fauna en wat te denken van de kruising randweg 3e Poellaan? De wandel route wordt volledig verstoort! De Vogelbuurt wordt geheel ingesloten door drukke wegen! Het is het verleggen van het probleem! Zoals gezegd; ik ben tegen de randweg oost

Antwoord:

Met betrekking tot de informatieverstrekking: zie antwoord nr. 165

Met betrekking tot uw standpunt over variant 5: uw zienswijze wordt meegenomen.

Nummer inspraakreactie: 119
Nummer vraag: 299

Vraag:

Voor mij is het gestelde verkeersprobleem niet van dien aard dat hier actie voor moet genomen, niet nu maar ook niet in de toekomst. Als er naar aanpassingen wordt gezocht dan trekt het extra sluijverkeer aan en als het toch op den duur gaat dichtslibben dan zoekt het verkeer wel een andere route. De verkeers(on)veiligheid heeft mijn inziens meer te maken met het ongeduld van alle weggebruikers. Aanpassingen voor alleen het fietsverkeer en voetgangers zou hiervoor voldoende moeten zijn. Ik denk aan een goede fietstunnel en wellicht de voetgangers- en fietsoversteekplaatsen verder van de rotonde aanleggen.

Antwoord:

Alle cijfers geven aan dat de N208 nu al problemen heeft met de afwikkeling van het verkeer in de spits en op korte termijn het verkeersaanbod niet meer aankan. Het is de taak van de provincie om de doorstroming op provinciale wegen zoveel mogelijk op peil te houden. Een van de kerndoelen van dit project is het garanderen van een goede openbaar vervoer verbinding in de regio. Daarvoor is het belangrijk dat de doorstroming op de provinciale wegen zoveel mogelijk gegarandeerd is. Tevens vormt verkeersveiligheid een belangrijke component van dit project. Alleen de aanleg fietstunnels heeft wel voordelen voor de verkeersveiligheid maar verbetert de doorstroming niet. Het langzaam verkeer steekt beide rotondes in de huidige situatie namelijk uit de voorrang over en verstoort daarmee de doorstroming niet. Aanpassingen aan de weg om de doorstroming op peil te houden blijven derhalve noodzakelijk.

Nummer inspraakreactie: 119
Nummer vraag: 300

Vraag:

Voor een tunnel kan het terrein van de brandweerkazerne gebruikt worden alsook de groenstrook naast het Stormpad en wellicht kan dit terrein ook efficiënter worden gebruikt voor het verbeteren van de rotonde.

Antwoord:

Aanpassing van de rotonde N208-Parklaan is één van de verschillende varianten, die in het rapport worden beschreven. De uitbreiding waarvan sprake is in de variant waarin deze aanpassing wordt gedaan, past in principe binnen de beschikbare ruimte. Dit ontwerp ligt echter nog niet vast. Het voornemen is om samen met de omgeving et verdere ontwerp op te pakken van de variant die door het bestuur als voorkeursoplossing wordt besloten. Mocht er een besluit komen over aanpassingen aan de N208 en mocht dat ook een aanpassing van deze rotonde bevatten, dan kan in samenspraak worden verkend wat de mogelijkheden en effecten zijn van het opschuiven van de rotonde.

Nummer inspraakreactie: 119
Nummer vraag: 301

Vraag:

Men kan beter gebruik maken van de bestaande infrastructuur in Voorhout van de Loosterweg en Essenlaan. (...) De N206 aan de noordzijde kan worden doorgetrokken naar de N205.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 14 over een regionale mobiliteitsvisie en antwoord nr. 83 meer specifiek over de Loosterweg en Essenlaan.

Nummer inspraakreactie: 119

Nummer vraag: 302

Vraag:

De bestaande opritten naar de A44 bij de van Pallandtlaan verbeteren alsook de oprit bij de Akzo. Kaagbrug verbreden en de invoegstrook van Pallandtlaan / A44 verlengen.(over het water)

Antwoord:

Zie antwoord nr. 149.

Nummer inspraakreactie: 120
Nummer vraag: 303

Vraag:

Wij zijn op de Informatie avond geweest afgelopen december. Wij hebben gesproken met Rogier Gerritzen over de eventuele bereidheid tot meedenken van landeigenaren over het combinatie traject (rondweg-Noord). Graag maken wij een keer een afspraken om de mogelijkheden te bespreken alvorens er een volgende fase in gegaan wordt. Ik hoor graag je reactie, Mvg (geanonimiseerd)

Antwoord:

Er is momenteel geen variantkeuze gemaakt en dus ook geen voorkeur voor een van de in de rapportage beschreven varianten. De beschreven varianten zijn verkennend doorgerekend om te bezien wat hiervan de effecten zijn, mede in antwoord op door de omgeving gestelde vragen. Op basis van de huidige stand van zaken is het nog niet aan de orde om deze mogelijkheden te bespreken. Nadat de politiek zich heeft uitgesproken over een vervolg, zal worden bepaald of welke mogelijke varianten overblijven en zal op basis daarvan in een volgende fase gesproken met eigenaren van gronden en/of panden.

Nummer inspraakreactie: 121
Nummer vraag: 304

Vraag:

Beste gemeente Teylingen, provincie Zuid-Holland, Vrijwel dagelijks fiets ik van mijn woning in Sassenheim naar mijn werk in Lisse waarbij ik de N208 moet oversteken bij de rotondes Parklaan en Hoofdstraat. In de totale route moet ik nabij een vijftal rotondes de drukke N208 of zijwegen ervan oversteken met als opvallende overeenkomst dat bij geen van de rotondes fietsverkeer voorrang heeft op autoverkeer. Een opmerkelijke zaak in het licht van verduurzaming en streven naar schonere vormen van transport met een reductie in CO2 en NOx als gevolg. Uiteraard ondersteun ik de aanleg van een fietstunnel onder de N208 nabij rotonde Hoofdstraat en/of Parklaan. Graag daag ik u uit tot meer coherent beleid als het gaat om verduurzaming van de samenleving. Herinrichting van een stuk infrastructuur zou dan een afgeleide moeten zijn van coherent beleid met een duidelijke visie en concrete doelstellingen. met vriendelijke groet, (geanonimiseerd)

Antwoord:

Op provinciale wegen is het beleid om langzaam verkeer uit de voorrang te laten oversteken. Uit onderzoek blijkt dat dit veiliger is voor het langzaam verkeer. De provincie investeert momenteel veel middelen in het veiliger maken van (regionale) fietsroutes. Dit gebeurt onder andere door de aanleg van fietstunnels bij kruisingen met provinciale wegen. Tevens investeert de provincie veel in betere en bredere fietspaden en het gebruik van openbaar vervoer. Uw zienswijze met betrekking tot een fietstunnel onder de N208 wordt meegenomen.