

Vragen en antwoorden informatiebijeenkomst HOV Voorhout, 2 september 2021

Toelichting

De provincies Noord- en Zuid-Holland, regio Holland Rijnland, vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Noordwijk, Teylingen, Lisse en Haarlemmermeer willen de regionale bereikbaarheid vergroten. Dat geldt ook voor de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. De komende jaren werken deze partijen daarom samen aan een betere en frequentere hoogwaardige openbaar vervoerverbinding (HOV) tussen Noordwijk en Schiphol.

Op de website is hierover meer informatie te vinden: www.teylingen.nl/hov

Op 2 september 2021 is er een informatieavond gehouden over de aanpassingen in Voorhout. Dit was een digitale bijeenkomst. De vragen die tijdens deze bijeenkomst zijn gesteld, via de chat, zijn in dit document gebundeld en voorzien van een antwoord. Onderstaand zijn de vragen tekst in zwarte tekst opgenomen en het antwoord op die vraag daaronder in blauw.

Vragen en antwoorden

1	Dit was Pre-Corona, hoe relevant is dit nu nog, nu er veel meer thuis wordt gewerkt?
	Afgelopen anderhalf jaar (sinds het begin van de Corona-crisis) is het verkeersbeeld sterk anders dan voor Corona, als gevolg van strenge beperkingen en een dringend thuiswerkadvies. Dat is echter een tijdelijke situatie. De beperkingen zullen worden opgeheven en werknemers zullen na het vervallen van het thuiswerkadvies weer veel meer naar kantoor gaan. Op dit moment (najaar 2021) zien we alweer dat de verkeersdrukke toeneemt en ook het gebruik van het OV. Dat betekent niet dat er niet een structureel effect zal zijn na Corona; er wordt wel vanuit gegaan dat mensen meer dan voorheen zullen thuiswerken. De verwachting is echter niet dat dat effect dusdanig groot is dat er geen knelpunten meer zijn in ons vervoerssysteem. Bovendien is er ook sprake van veel ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouw in onze gemeente en in de regio) als gevolg waarvan het gebruik van zowel het wegennet als het OV verder zullen toenemen.
2	Ik zie bij de kruising Warmonderweg/Jagtlustkade in Sassenheim verkeerslichten staan. Ik had eerder begrepen dat de huidige rotonde daar gehandhaafd zou blijven.
	Uit de uitgevoerde planstudie blijkt dat, als gevolg van de groei van het verkeer, de huidige rotonde het verkeer op langere termijn niet meer kan verwerken en dat dan maatregelen nodig zijn. Een kruispunt met verkeerslichten kan dan veel meer verkeer verwerken. Omdat op dit punt nu nog geen doorstromingsproblemen optreden is aanpassing echter de komende periode nog niet aan de orde. Eerst worden daarom de maatregelen van de eerste fase uitgevoerd en zal hier pas sprake zijn van een aanpassing op langere termijn, als daar dan noodzaak voor is.

3	<p>Er zijn besluiten genomen in het verleden. De tijden en het dorp zijn veranderd. Is het niet efficiënter om de bus vanaf station Voorhout weer linksaf te laten slaan en dan de randweg te laten volgen tot aan Thea Hoogervorst? Dat scheelt een hoop aanpassingswerk (kosten) en voorkomt dat de bus over een zeer drukke straat (Oosthoutlaan) met veel overstekende mensen moet rijden tot aan Thea Hoogervorst.</p>
	<p>Dit zou voor de bus een flinke 'omrijslinger' zijn met extra reistijd tot gevolg en dat is voor de busreiziger niet aantrekkelijk. Bovendien willen we graag de halte Oosthoutplein aandoen, als belangrijke centrale halte in dit deel van Voorhout. De Oosthoutlaan is inderdaad een drukke straat, maar dat geldt ook voor de Schoutenlaan, dus in dat opzicht is de vraag of rijden via de Schoutenlaan onder de streep anders is dan via de Oosthoutlaan; ook daar steken fietsers en wandelaars over. Tot slot: per dag rijden over de Oosthoutlaan meer dan 8.000 auto's. Het aantal bussen ten opzichte van de auto's is heel beperkt en het gebruik door de bus leidt in dat opzicht niet tot een ander verkeersbeeld.</p>
4	<p>Waarom Zuidelijke Randweg niet gebruikt Oosthoutlaan is al veel te druk.</p>
	<p>Zie ook het antwoord op vraag 3. Als met deze vraag ook wordt bedoeld waarom de bus vanaf de Noordelijke Randweg niet rechtdoor rijdt over de Zuidelijke Randweg / Teylingerdreef, buitenom naar de Oosthoutlaan is daarop het antwoord dat uiteraard het uitgangspunt is dat de bus via NS-station Voorhout rijdt en zoals beschreven onder 3. Is het ook gewenst dat de bus via de halte Oosthoutplein rijdt.</p>
5	<p>En als de Oosthoutlaan al gebruikt moet worden voor de bus, hoe kan dan deze route wel voor automobilisten ontmoedigd worden zodat zij wel de Zuidelijke Randweg pakken? bijv. busluis?</p>
	<p>Het ontmoedigen van de Oosthoutlaan voor autoverkeer is geen doelstelling. De Oosthoutlaan is net als de Componistenlaan en Schoutenlaan een verbinding voor autoverkeer tussen de randweg en het centrum van Voorhout en verschillende woonwijken. Met die functie is de Oosthoutlaan belangrijk voor de goede ontsluiting en bereikbaarheid van Voorhout. Het 'ontmoedigen' van het verkeer via de Oosthoutlaan zou bovendien leiden tot verkeerstoenames op de andere ontsluitende routes; de Schoutenlaan, Componistenlaan en Herenstraat.</p>

6	Is er met het maken van deze plannen niet alleen naar de snellere doorgang van bussen gekeken maar is er ook gekeken of de verkeersveiligheid verbetert?
	<p>Voor de duidelijkheid en zoals ook toegelicht tijdens de presentatie: het doel van de aanpassing is niet een 'snellere' doorgang van de bussen in die zin dat de bus dan harder mag rijden. De bus rijdt mee met het autoverkeer en dient zich, net als de rest van het verkeer, aan de geldende maximumsnelheid te houden. De aanpassing heeft tot doel om de vertraging die de bus nu oploopt, in de wachtrij op de Oosthoutlaan, weg te nemen, zodat de bus op tijd kan rijden en busreizigers op tijd op hun bestemming zijn en/of hun aansluiting op de trein kunnen halen. Verkeersveiligheid is daarin een zeer zwaarwegend punt; het ontwerp van de nieuwe situatie moet uiteraard verkeersveilig zijn. Om deze reden hanteren wij de landelijke ontwerprichtlijnen voor een veilige inrichting van de infrastructuur en hebben wij VVN en de Verkeersveiligheidsadviseur van de Politie in het ontwerpproces om advies gevraagd. Vervolgens is er ook een zgn. 'Verkeersveiligheidsaudit' uitgevoerd, om te toetsen of het ontwerp verkeersveilig is. De aanbevelingen daaruit zijn verwerkt in het ontwerp.</p>
7	Er gebeuren nu al veel ongelukken. Wij vinden dat onacceptabel. Wat vindt de gemeente?
	<p>Onduidelijk is of hiermee wordt bedoeld dat er veel ongelukken in de gemeente Teylingen plaatsvinden of specifiek op het kruispunt van de Schoutenlaan-Oosthoutlaan. Dat laatste is namelijk niet het geval; we zien op dit punt geen concentratie van ongevallen. Los daarvan, vindt de gemeente dat ieder ongeval er één teveel is en is de inzet gericht op het vergroten van de verkeersveiligheid en een reductie van het aantal verkeersongevallen. Om die reden is er een verkeersveiligheidsaudit op het ontwerp uitgevoerd en zijn de aanbevelingen hieruit verwerkt in het ontwerp van het kruispunt. Voor de Oosthoutlaan ten zuiden van de kruising geldt dat er juist aanpassingen worden gedaan ter verbetering van de verkeersveiligheid: een volwaardige zebra-oversteek bij de Elzenhorst en een veiliger oversteek bij het Oosthoutplein.</p>
8	Hoeveel mensen er momenteel (ongeveer) gebruik van deze busverbinding? Vaak zie ik maar enkele mensen in deze bus zitten. (Wanneer) is dat onderzocht? Voor of na Corona?
	<p>Op basis van tellingen in jan-feb 2020 (dus vóór Corona) maakten op een gemiddelde werkdag ca. 2.000 reizigers gebruik van Qliner 385. De gemiddelde bezetting van de ritten van Qliner 385 door Voorhout bedraagt in de spitsuren ca. 20 reizigers, in de dal- en avonduren zijn dit tussen de 5 en 10 reizigers per rit. In coronatijd is het aantal reizigers sterk gedaald. Inmiddels groeit het gebruik weer. Arriva verwacht in januari 2022 weer op 90% van het niveau van voor-corona te zitten.</p>

9	Tijdens de ontwikkeling van het plan was de verkeersdrukke op de Oosthoutlaan aanzienlijk minder dan de hedendaags. Om de doorstroom te verbeteren is toen der tijd een rotonde gemaakt (was een kruispunt). Nu staan er verkeerslichten gepland, verslechtert dit niet de doorstroom?
	Een rotonde is een verkeersveilige kruispuntvorm die flink wat verkeer kan verwerken. Om die reden worden rotondes op veel plaatsen toegepast, ook in Teylingen. De hoeveelheid verkeer die door een rotonde kan worden verwerkt is echter eindig/beperkt. Als het te druk wordt, kan een rotonde het verkeer niet meer verwerken. Er ontstaan dan wachtrijen en vertragingen. Een kruispunt met verkeerslichten kan meer verkeer verwerken en biedt een oplossing voor drukke kruispunten waar een rotonde niet meer voldoende doorstroomt. Dit verbetert dus juist de doorstroming.
10	Busverbinding vanuit Noordwijk door Voorhout heen: waarom moet die bus door Voorhout heen?
	Het doel van de bus is uiteraard om voor mensen die met het openbaar vervoer reizen, te voorzien in een verbinding tussen belangrijke herkomsten en bestemmingen. Het centrum van Voorhout (voorzieningen) en het treinstation (overstap trein-bus) zijn dan belangrijke plaatsen waar veel reizigers in- en uitstappen. Als de bus niet door Voorhout zou rijden, zouden deze belangrijke bestemmingen niet worden bediend.
11	Overweegt de gemeente 30 km per uur in te stellen voor se bebouwde kom? Conform motie tweede kamer?
	<p>In de Tweede Kamer is inderdaad een motie over 30 km/u in de bebouwde kom opgenomen. De tekst hier van is als volgt: <i>(...) verzoekt de regering, in overleg met gemeenten en SWOV een afwegingskader te ontwikkelen waarbij een maximumsnelheid van 30 km/uur in de bebouwde kom als leidend principe gehanteerd wordt met de mogelijkheid om op doorgaande wegen hiervan af te wijken als het veilig kan, en gezamenlijk hiervoor een plan op te stellen.</i></p> <p>Dit afwegingskader is nu nog niet beschikbaar. Dit zal door de landelijke instellingen moeten worden opgesteld en vastgesteld en worden vertaald in wet- en regelgeving, zodat alle gemeenten daarmee op een uniforme wijze aan de slag kunnen en dit kunnen vertalen naar hun eigen situatie. Dat zal op dat moment ook voor Teylingen gelden uiteraard.</p>
12	Wat is de belangrijker voor de gemeente? Doorstroming of veiligheid?
	De gemeente heeft zowel ten aanzien van verkeerdoorstroming en bereikbaarheid (voor alle groepen verkeersdeelnemers) als ten aanzien van verkeersveiligheid een belangrijke taak en verantwoordelijkheid. Daarbij is het niet een keuze tussen het één of het ander. Uitgangspunt voor het ontwerp en de inrichting van de openbare ruimte en infrastructuur is dat deze verkeersveilig is, in overstemming met de daarvoor geldende richtlijnen. Zie ook het antwoord op vraag 6.

13	Bushaltes op de Componistenlaan. Gaan deze stilstaande bussen de wachtende mensen die bij de oversteek-plekken willen oversteken uit het zicht halen zoals bij de meeste bushaltes op de Herenstraat. Waar je als voetganger achter de bus moet oversteken.
	Precies om de genoemde reden (dat de stilstaande bus het zicht ontnemt op overstekende voetgangers die vanachter de bus komen) wordt de situatie bij de halte op de Oosthoutlaan aangepast en gaat dus bus halteren voor de oversteek. Bij de nieuwe haltes aan de Componistenlaan liggen de haltes tegenover elkaar, dus één voor de oversteek en één na de oversteek. Voor een veilige oversteek van fietsers en voetgangers ligt hier een middeneiland zodat overstekers in twee etappes kunnen oversteken. Daarin zit een groot verschil met de Herenstraat.
14	Heeft de gemeente onderzoek gedaan naar wat de impact van de aanpassing van de bocht is op belasting van de Oosthoutlaan? lijkt mij dat als je de richting verandert je een verhoging van de belasting krijgt op een nu al drukke en onveilige weg. Kan de gemeente die onderzoeken delen en hoe die impact gemitigeerd wordt?
	We verwachten niet dat de aanpassing van de bocht tot een heel ander verkeersbeeld op de Oosthoutlaan leidt. In de meeste gevallen kiezen automobilisten de voor hen kortste route en dat verandert niet met deze aanpassing. De aanpassing van de voorrangssituatie zal voor een deel van de automobilisten wellicht aanleiding geven om hun route aan te passen, maar dat leidt dan voor de Oosthoutlaan tot verschillende effecten (die elkaar ook deels weer opheffen); voor verkeer komend vanaf het centrum dat nu rechtdoor rijdt over de Schoutenlaan, wordt het wat aantrekkelijker om dan via de Oosthoutlaan te gaan rijden (al slaat nu ook al het grootste deel van dat verkeer rechtsaf de Oosthoutlaan op), maar anderzijds zal door de wijziging een deel van het verkeer dat nu vanaf de Schoutenlaan komt en linksaf slaat de Oosthoutlaan op dat minder aantrekkelijk vinden en via de Schoutenlaan en de randweg gaan rijden. Enige verschuiving is dus mogelijk wel te verwachten, maar de verwachting is niet dat dit tot een significant ander verkeersbeeld op de Oosthoutlaan leidt.
15	Is er ook gekeken naar het effect van dit plan op de aanliggende T-splitsing Schoutenlaan-afslag naar AH (bij zebrapad)?
	Op dit punt is geen aanpassing voorzien ten behoeve van de HOV-corrider. Met de indiener van deze vraag is naderhand een afspraak gemaakt om de situatie ter plekke te bekijken en te bezien welke mogelijkheden er zijn om de veiligheid hier te vergroten. Dit wordt nu uitgewerkt en zal worden teruggekoppeld aan de indiener.
16	In het ontwerp v/h kruispunt zijn nu solitaire drempels opgenomen voorafgaand aan het kruispunt. Zijn dit 50 km/u drempels?
	Het betreft geen solitaire drempels; het kruispunt ligt net als in de huidige situatie in z'n geheel verhoogd op een plateau. De plateau-markering aan de binnenzijde is uitsluitend visueel (omdat een kruispuntplateau een gelijkwaardig kruispunt suggereert en hier dus niet past). Net als in de huidige situatie betreft het een plateau op basis van de ontwerprichtlijnen voor een 50 km/u-weg.

17	De tussenopstelruimte 'in de bocht' is nu kleiner dan 5m breedte ontworpen. Kan het ontwerp nog geoptimaliseerd worden zodanig dat één personenauto zich goed kan opstellen in de middengeleider?
	Het ontwerp is dusdanig dat hier ruimte is voor het opstellen van één auto.
18	Kunnen de bushaltes op de Schoutenlaan direct na het kruispunt ook toegankelijk gemaakt worden in het project? Er zijn geen perrons aanwezig om normaal in te kunnen stappen op bus 57.
	Het betreft 'tijdelijke' haltes, die er inmiddels wel al enkele jaren liggen (nadat een eerder plan voor een bushaltepaar halverwege de Schoutenlaan het enkele jaren geleden niet heeft gehaald). Arriva geeft aan dat met de ingebruikname van de nieuwe route door Voorhout (via de Noordelijke Randweg en Componistenlaan naar het station) het waarschijnlijk is dat ook de lijnvoering van lijn 57 wordt aangepast en deze dan niet meer via de Schoutenlaan gaat rijden. Het ligt daarmee nu niet voor de hand om hier nu definitieve haltes aan te leggen.
19	De fietsoversteek in de voorrang op de Schoutenlaan is correct qua standaard voorrangsvormgeving conform de richtlijnen van het CROW, maar ligt op de Schoutenlaan in een rechtdoorgaande beweging voor het autoverkeer. Het maakt voor mij wel de kanttekening dat busdoorstroming blijkbaar belangrijker gevonden wordt dan basale verkeersveiligheid. Het lijkt mij wenselijk dat de 2-ri fietsoversteek in de voorrang op een flink verkeersplateau wordt geplaatst welke het autoverkeer goed remt bij benadering van de oversteek. Dit zit nu niet in het ontwerp. Kan dit nog overwogen worden?
	Alleen de fietsoversteek over de oosttak van de Schoutenlaan ligt in de voorrang. Deze ligt niet in de doorgaande richting van het autoverkeer want deze tak zit in het ontwerp uit de voorrang. De voorrang voor de fiets, met de bocht mee, is dus gelijk aan de voorrangrichting voor het autoverkeer. Verkeer dat over de Schoutenlaan uit oostelijke richting aanrijdt moet voorrang verlenen aan zowel het autoverkeer als het fietsverkeer. Overigens ligt er voor de oversteek een plateau, om het aanrijdende autoverkeer af te remmen.
20	Wat is de verwachting dat door de aanpassing van de kruising Oosthoutlaan - Schoutenlaan het sluipverkeer vanaf de A44 naar Noordwijk gaat toenemen?
	Die verwachting is er niet. Wij herkennen niet het beeld dat er sprake zou zijn van sluipverkeer via het centrum van Voorhout, tussen de A44 en Noordwijk.
21	Komt er nog een informatie avond/online over de nieuwe situaties rondom station/componistenlaan?
	Bij het opstellen van het hele maatregelenpakket voor de aanpassingen in Voorhout zijn er verschillende informatieavonden geweest, waar de ontwerpen van de aanpassingen, en dus ook van deze nieuwe haltes, zijn gepresenteerd. Als duidelijk is wanneer het project in uitvoering gaat, zal er opnieuw hierover met de omgeving worden gecommuniceerd (fysiek dan wel digitaal).

22	Is er bekend wat de verhouding is van verkeer richting Teylingerdreef t.o.v. richting Oosthoutlaan?
	We nemen aan dat hiermee wordt bedoeld de verdeling over beide richtingen van het verkeer dat uit de richting van het dorp komt. Dat verschilt voor de ochtend- en avondspits. 's Ochtends is de hoeveelheid verkeer die (rechts) afslaat richting de Oosthoutlaan ongeveer het dubbele van de hoeveelheid die rechtdoor rijdt over de Oosthoutlaan. In de avondspits is de verhouding circa 60-40 (rechtsaf-rechtdoor).
23	Hoe zal de geluidsoverlast toenemen door de verandering van de kruising? Immers de weg komt ook dichterbij de huizen te liggen?
	De weg komt niet dichterbij de huizen te liggen. De vorm van het kruispunt wordt aangepast, maar dat gebeurt binnen de huidige contouren van de weg. Uit akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd blijkt dat er geen sprake is van toename van de geluidsoverlast.
24	De aanpassing wat betreft de zebra's en fietspaden bij de Schoutenlaan maakt wel dat de drukte voor de bewoners die aan de kruising wonen (op de Schoutenlaan) toe lijkt te nemen. Deze straat is al erg druk met fietsverkeer. Is hier over nagedacht?
	We verwachten niet dat de aanpassing hier leidt tot meer drukte. Als gevolg van de aanpassing kan wel optreden dat fietsers en voetgangers ter hoogte van het kruispunt een andere route kiezen, bijvoorbeeld meer via de oosttak van de Schoutenlaan, in de voorrang ten opzichte van het autoverkeer. We zien echter geen reden waarom het aantal fietsers en voetgangers – en daarmee de drukte – zou wijzigen.
25	Indien de primaire route via de Oosthoutlaan wordt, zijn dan gegeven de belasting tijdens spits geen voetgangersoversteeklichten nodig om kinderen veilig naar de scholen te krijgen rond de spits?
	Met de verkeersintensiteiten op dit deel van de Oosthoutlaan zijn er in principe geen oversteeklichten nodig. Uiteraard moeten wandelaars en fietsers op drukke momenten soms even wachten voordat ze kunnen oversteken, maar die wachttijden zijn acceptabel. Oversteeklichten worden pas toegepast bij veel hogere verkeersintensiteiten. In dat opzicht is de situatie straks niet anders dan dat deze nu voor overstekende al is bij het kruispunt: fietsers hebben nu ook al geen voorrang op het autoverkeer bij het oversteken.
26	Hoe zit het met de verkeersveiligheid van de Componistenlaan thv het fietstunneltje?
	We nemen aan dat hiermee wordt bedoeld de oversteek voor fietsers en voetgangers van de Componistenlaan waar fietsers uitkomen als ze via het tunneltje onder het spoor fietsen en vervolgens een stukje parallel aan de Componistenlaan en dan oversteken ter hoogte van de Beethovenlaan. Hier ligt een oversteek voor voetgangers en fietsers, in twee etappes met een middeneiland en op een plateau. Hier zijn in het kader van de HOV-corrridor geen aanpassingen voorzien.

27	Als iemand met de auto op het CS is (of de Herenstraat) - wat is dan de route die de gemeente wil dat die auto bij voorkeur neemt, en hoe wordt hij daarvoor aangemoedigd? het lijkt nu Oosthoutlaan te zijn terwijl dat toch de randweg zou moeten zijn? Hoe kijkt de gemeente daarnaar?
	De Schoutenlaan, Componistenlaan en Oosthoutlaan zijn alle drie 50 km/u-wegen die een verbinding vormen tussen het centrum van Voorhout en de randweg rond Voorhout. Afhankelijk van iemands herkomst en bestemming kiest hij/zij de meest logische route. Zie ook het antwoord op vraag 5.
28	Welke snelheidsbeperkende maatregelen worden er genomen op de Oosthoutlaan?
	Op het kruispunt Schoutenlaan-Oosthoutlaan wordt met de aanpassing van de voorrangssituatie een plateau toegepast (zoals ook in de huidige situatie). Bij het Oosthoutplein wordt de situatie aangepast: de bussen gaan hier op de rijbaan halteren, vóór de oversteek (zie ook antwoord op vraag 13), het middeneiland wordt breder gemaakt en deze oversteek komt op een plateau te liggen. Bij de Elzenhorst wordt de situatie ook aangepast. Daar liggen nu twee VOPs (zebra-oversteken), beide slechts uitgevoerd met zebra-markering. Dit wordt aangepast naar één goede oversteek, met toepassing van een middeneiland en een plateau.
29	Kan de gemeente in 2021 het niet mogelijk maken om via mail of online een bezwaar in te dienen? nu moet het schriftelijk dacht ik?
	Dit is niet mogelijk: binnen de HLT gemeenten is de elektronische weg niet opgesteld en kan een bezwaarschrift dus alleen schriftelijk worden ingediend.
30	De VOP (voetgangersoversteekplaats) bij de Oosthoutlaan is ter hoogte van de school en de winkels?
	Ja, betreft de oversteek/VOP ter hoogte van de scholen en de winkels c.q. het Oosthoutplein.
31	Voor mijn deur (Begoniahof) staat nu al elke ochtend een file met gigantisch veel Benzeen uitstoot. Die doorstroom is hopeloos. Wat doe je aan de file?
	De file op de Oosthoutlaan in de ochtend, richting de A44, wordt veroorzaakt door de slechte doorstroming op de rotonde bij de Esso (kruispunt Rijksweg-Oosthoutlaan). Dit is ook één van de knelpunten die we in het kader van de HOV-corridor gaan oplossen, zodat de doorstroming op dit punt verbetert en het probleem van de files en wachtrijen wordt opgelost. Deze aanpassing is onderdeel van de tweede fase, waarin de maatregelen in Sassenheim worden uitgevoerd. Zie ook de informatie hierover op onze website: www.teylingen.nl/hov

32	Is er ruimte voor een auto om voor voetgangers en of fietsers te stoppen zonder het omhoogverkeer te blokkeren anders zou de fiets- en voetgangers oversteekplaats iets verder van het kruispunt geplaatst moeten worden.
	Ja, hiervoor is genoeg ruimte. Net als bij een rotonde met daaromheen een vrijliggend fietspad, wordt een lengte van 5 meter aangehouden tussen de rijbaan en de oversteek, om een auto hier te kunnen laten stoppen/opstellen.
33	Wordt de rotonde bij het station nog aangepast?
	Hiervoor zijn nu geen plannen en voor de HOV-verbinding is dit niet nodig. Op onze website (www.teylingen.nl/hov) is een overzicht van de aanpassingen te vinden.
34	De lancering van de fietsen op de ventweg. Hoe denken jullie daarover?
	Op de tekening is een plateau getekend op de plaats waar het fietspad aansluit op de ventweg. Dit is echter geen verhoogd plateau, maar een visueel plateau (niet verhoogd). Met de plateaumarkering wordt duidelijk gemaakt dat het fietspad hier aansluit op de ventweg en wordt de gelijkwaardigheid benadrukt maar een fysiek/verhoogd plateau is gezien het verkeersbeeld hier niet nodig.
35	Heeft er een herijking plaatsgevonden van het verkeer en zo ja van wanneer is deze?
	Niet duidelijk is wat wordt bedoeld? Wordt bedoeld op een herijking van het verkeer in verband met Corona? Zie daarvoor het antwoord op vraag 1.

- einde document -