

Inspraaknota

Reacties op de in maart 2021 voorgelegde voorkeursvariant voor de inpassing van de HOV in de Sportlaan / Waterkanten

Om te komen tot een verkeersveilige inpassing van de HOV-corridor in De Waterkanten is een planstudie uitgevoerd waarin met inbreng van de omgeving eerste ideeën zijn geïnventariseerd, die vervolgens zijn teruggebracht naar twee varianten. Deze twee varianten zijn weer voorgelegd aan de omgeving. De inbreng van de omgeving op de twee varianten heeft geleid tot een voorkeursoplossing, die in maart 2021 weer is voorgelegd aan de omgeving met de mogelijkheid daarop te reageren. In voorliggende nota zijn de ontvangen reacties uit de inspraak van maart 2021 gebundeld en voorzien van een reactie. Deze inspraaknota dient als uitgangspunt voor de verdere uitwerking van de maatregelen.

1	Het ontwerp ziet er goed uit. Wat jullie wellicht ook in het plan mee kunnen nemen is een zebrapad op de Oranjelaan thv de Trompstraat, zodat de kinderen die naar de basisschool gaan daar veilig kunnen oversteken. Ik heb nog een andere suggestie... omdat er wellicht meer verkeer door de Johan Zoutmanstraat gaat zou het wenselijk zijn om hier verkeersdrempels te plaatsen. Het is nu soms een racebaan (redelijk brede, lange rechte straat).
1a	De situatie op de Oranjelaan ter hoogte van de Trompstraat valt buiten deze studie. Deze studie gaat over de aanpassing van de Sportlaan ten behoeve van de buscorridor. Los daarvan is de aanleg van een zebrapad op dit punt niet aan te raden. Zebrapaden lijken te voorzien in een veilige oversteek, maar onderzoek toont aan dat dit onterecht is en zebrapaden vaak juist minder veilig zijn dan een oversteek uit de voorrang, zoals in de huidige situatie. Om die reden adviseren de landelijke ontwerprichtlijnen grote terughoudendheid in het toepassen van zebra's en adviseert de Politie in de regel ook negatief met betrekking tot het toepassen van zebra's. Het voorstel om een snelheidsremmer toe te passen in de Johan Zoutmanstraat ondersteunen wij en zullen we uitvoeren. Het is een relatief lange en rechte straat en gezien de lengte van de straat is een snelheidsremmer passend.
2	Zelf woon ik in de Meerenburgh en zit bij de brandweer, optie 1 is voor mij persoonlijk het beste als ik naar de brandweer moet en ik ben niet de enige. Alleen dat er een gezamenlijke weg langs de kazerne loopt is niet echt handig en veilig als er een uitruk is. Een eigen oprit/weg voor de brandweer is echt veel beter naar mijn idee.
2a	In een eerdere fase was sprake van twee varianten, waaronder een variant met een nieuwe aansluiting van de wijk op de Oranjelaan, ter hoogte van de brandweerkazerne. Deze variant heeft niet de voorkeur en we gaan voor het vervolg uit van de variant waarin de wijk via de Sportlaan ontsloten blijft. Zie hiervoor het ontwerp van de voorkeursoplossing op de website. De ontsluiting van de Brandweer wijzigt hierin niet en dit voldoet dus aan de wens.

3	Prima oplossing!
3a	Dank voor de reactie.
4	<p>Na het bekijken van het voorkeursplan en het filmpje. Mis ik toch het een en het ander in dit verhaal, en wel</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De Brug zelf wat gaat dat worden? 2. Een hoge brug, waar de wandelaars van op de dijk onderdoor kunnen lopen en het vracht/recreatie boten over de ringvaart niet gehinderd gaat worden? 3. Word het een ophaalbrug waar fietsers en bus voor iedere boot moeten wachten? Zeker in het zomerseizoen geen lolletje 4. Hoe gaat de oversteek van de bus/fietsbaan dan worden voor de vele wandelaars die dagelijks de dijk als honden vrijloop plek gebruiken. Is hier een aparte oversteek voor bedacht?
4a	<p>Deze vragen hebben met name betrekking op de nieuwe brug en niet zozeer op de aanpassing van de Sportlaan zelf. Het ontwerp van de brug ligt bij de provincie Noord-Holland. Op de website van de provincie is hierover informatie te vinden en voor het ontwerp worden ook informatiebijeenkomsten gehouden. De betreffende vragen over de brug zijn doorgezet aan de provincie Noord-Holland en hierover is contact opgenomen. Voor het ontwerp van de brug is ons uitgangspunt dat deze verbinding voor wandelaars in stand blijft: dit hebben we aan de provincie Noord-Holland al eis meegegeven.</p>

5	<p>Ik heb de video en de plannen voor de busbaan enz bekeken. Vrij helder, maar ik vraag me nog wat dingen af: Het plein van het zwembad zal deels gebruikt worden voor de rotonde. Hier zijn op dit moment parkeerplaatsen gerealiseerd. Echter, als er evenementen bij het zwembad/sportcentrum en zelfs school zijn (afzwemmen, toernooien, open dag op het Fioretti College etc) stroomt niet alleen de garage en het plein vol met auto's, maar ook de rest van de wijk. Met als gevolg dat bewoners van de wijk dus niet meer kunnen parkeren.</p> <p>Door het plein deels te gebruiken voor die lus, zullen er dus parkeerplaatsen sneuvelen. Is hier een oplossing voor bedacht? Worden er ergens meer parkeerplaatsen gerealiseerd voor het zwembad en de school? Een extra parkeergarage? Borden dat enkel bewoners op de betreffende parkeerplaatsen mogen parkeren?</p> <p>Ik zie wel in het ontwerp dat er dus over nagedacht is dmv de wijk op één manier inkomen. Maar mijn vermoeden is dat dit het parkeerprobleem op bepaalde momenten juist groter maakt. Men zal nog sneller de wijk in gaan op zoek naar een parkeerplaats. Met als gevolg dat de bewoners van de wijk helemaal nergens meer een auto kwijt kunnen.</p> <p>Daarnaast de volgende vraag: De busbaan zal nu langs de huizen lopen. Hoe wordt de veiligheid van de kinderen beschermd? Hoe wordt de busbaan afgeschermd van de wijk zelf? Is dit d.m.v. het huidige groen of zullen er nog meer veiligheidsvoorzieningen komen (snelheid van de bus, het aantal bussen per uur etc?)</p>
5a	<p>Met betrekking tot het parkeren op het plein voor het sportcentrum: bekend is dat op drukke momenten het plein wordt gebruikt als parkeerterrein. Het uitgangspunt voor het ontwerp is dat het aantal parkeerplaatsen gelijk blijft. We kijken daarbij ook naar uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen langs de Waterman. Dit wordt in de volgende ontwerpfase verder uitgewerkt.</p> <p>Wij verwachten dat met de voorgestelde structuur het juist veel minder voor de hand ligt dat er door bezoekers aan het sportcentrum in de woonwijk wordt geparkeerd. Het is nu makkelijk om een stukje door te rijden en in de wijk te parkeren, maar in de voorgestelde oplossing hebben de woonwijk en het sportcentrum elk een eigen aansluiting op de rotonde en moet verkeer eerst rondrijden voordat het dan alsnog in de wijk kan parkeren. Dit ligt dan veel minder voor de hand.</p> <p>De afscherming tussen de woonwijk en de busbaan is in het ontwerp nu opgenomen als een haag. Hierdoor ontstaat een groene inpassing die tegelijk als fysieke grens werkt. Het gepresenteerde schetsontwerp is echter nog geen volledig uitgewerkt ontwerp. Dit wordt de komende periode uitgewerkt en daarin zal ook de afscheiding tussen de woonwijk en de busbaan meer in detail worden uitgewerkt, maar het uitgangspunt is wel dat hier een scheiding komt. Het ontwerp dat de komende periode wordt opgesteld zal ook weer aan de bewoners / de omgeving worden voorgelegd.</p>

6	<p>Bij deze wil ik reageren op de voorgestelde variant 2 in het ontwerpplan.</p> <p>Ik ben voorstander van deze variant, maar ik wil daar aan toevoegen dat het noodzakelijk is om de route door het woongebied éénrichtingsverkeer te maken, komend vanaf de nieuwe rotonde de wijk in. Vooral de Piet Heinstraat heeft door de in- en uitrit van de ondergrondse parkeergarage en de de ligging van de parkeervakken een groot risico op ongelukken als er van twee richtingen door de straat mag worden gereden. Het zicht op aankomende fietsers is vanuit de parkeergarage nu al zeer slecht en als er van twee kanten fietsers komen is dat nog erger.</p> <p>Eénrichtingsverkeer zou betekenen dat er langs de woningen aan de Sportlaan een kleine doorsteek moet komen aan de weg naar de rotonde. Deze heb ik met geel aangegeven. Ik hoop met deze opmerkingen de verkeersveiligheid in de wijk een beetje te kunnen verbeteren.</p>
6a	<p>Wat ons betreft is dit geen verbetering van de verkeersveiligheid. Om een aantal redenen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het instellen van eenrichtingsverkeer leidt vaak tot hogere snelheden omdat er geen tegenliggers meer zijn. 2. Met de voorgestelde maatregel ontstaat er bovendien een situatie waarin het autoverkeer gebruik moet maken van de busbaan en hier moet afremmen om af te slaan. 3. Het risico van eenrichtingsverkeer is daarnaast ook altijd dat niet iedereen zich er aan houdt en juist dan ontstaan er gevaarlijke situaties. 4. We zien daarnaast geen noodzaak voor deze aanpassing. Met de voorgestelde structuur is er geen doorgaande verbinding meer via de Piet Heinstraat en rijdt hier (in tegenstelling tot de huidige situatie) dan alleen nog een beperkte hoeveelheid bestemmingsverkeer voor de Piet Heinstraat zelf en het hofje van de Sportlaan. <p>We zien dus geen aanleiding voor de voorgestelde aanpassing (niet meer verkeer) en wel nadelen op de verkeersveiligheid.</p>

7	<p>Via deze weg willen wij graag feedback geven op de uitgewerkte voorkeursvariant van de HOV-verbinding door de Waterkanten. Allereerst is het positief om te zien dat een aantal punten op een goede/acceptabele manier zijn doorgevoerd in het nieuwe ontwerp. Toch hebben wij nog een aantal vragen en suggesties:</p> <p>a. Oversteek busbaan/fietspad Er wordt op 2 plekken een oversteek gecreëerd waarbij wordt benadrukt dat veiligheid voorop staat. Kunt u beschrijven hoe deze veiligheid in de praktijk gerealiseerd wordt? Onze opmerking hierbij is dat er heel veel jonge kinderen uit de wijk veelvuldig gebruiken maken van het plein c.q. de voetbalkooi. Ons inziens is de meest veilige oplossing een ongelijke kruising (bijv. een tunneltje), zodat de verkeersstromen elkaar nooit tegenkomen.</p> <p>b. Bestemmingsverkeer voor de wijk Er wordt gesproken over een niet doorgaande weg voor bestemmingsverkeer om de wijk in en uit te komen. In de basis zien wij dit als een goede oplossing, echter weten wij ook dat bezoekers/ouders/medewerkers van het Fioretti/de Waterkanten zeer creatief zijn. Wat houdt hen in de praktijk tegen om toch niet deze route te kiezen om bijv. kinderen af te zetten of op te halen (denk hierbij aan slecht weer i.c.m. het ophalen – er staan meestal tientallen auto's te wachten veel meer dan de kiss & ride aankan)? M.a.w. hoe wordt er in de praktijk gezorgd voor een stevige ontmoediging van deze route c.q. blokkering voor niet-bestemmingsverkeer? Een "bordje of een streepje" is ons inziens niet voldoende.</p> <p>c. Parkeren in de Hofjes Enigszins aansluitend op het bovenstaande; de parkeermogelijkheden in de Hofjes zijn beperkt en voor de 10 woningen in het hofje alsmede ook enkele woningen aan de Sportlaan is dit ook de enige echte parkeeroptie. Hoe wordt in de praktijk parkeren in de Hofjes ontmoedigd voor niet-bestemmingsverkeer en voor bewoners van de Johan Zoutmanstraat en Piet Heinstraat?</p> <p>d. Sportveld achter/naast de Waterkanten/het Fioretti College Er wordt over het algemeen weinig gebruik gemaakt van het grasveld achter/naast de Waterkanten/het Fioretti College én als er dan gebruik van gemaakt wordt, is dat slechts voor een deel. Is er overwogen om (een gedeelte van) dit veld in te zetten om de verloren ruimte op het plein te compenseren, bijv. voor recreatie, speelgelegenheid, parkeren, schoolplein, fietsenstalling, etc.?</p> <p>e. Duidelijkheid principe "Ovonde" Ondanks dat wij positief zijn over het principe "Ovonde", het betreft echter wel een unieke situatie die voor verwarring zou kunnen gaan zorgen, m.n. het 2-richtingsfietsverkeer vanaf de Oranjelaan naar de Sportlaan en v.v. Wij vragen ons af of dit de verkeersveiligheid ten goede komt, nog naast het feit dat</p>
---	---

het de doorstroming vanuit de Sportlaan rechts richting de Oranjelaan niet verbetert, m.n. in de ochtend. Ook hier zou een ongelijke kruising (van het fietsverkeer vanaf de Oranjelaan met het autoverkeer) in onze optiek de veiligste oplossing zijn.

Als aanvulling op onze reactie zou ik graag nog het volgende idee aandragen met betrekking tot de fietsers op de ovonde in twee richtingen.

f. Is het nog een optie om de fietsstrook eerder samen te voegen. De fietsers die vanuit Hillegom komen, zouden bij de rotonde Lisse in al samen kunnen komen op een fiets pad links van de weg. Dit zou een twee richtings fietspad kunnen zijn. Dit betekent dat er een stroom minder samen te voegen is op de ovonde. En verkeer vanuit de Sportlaan, rechtsaf Lisse uit, betere doorstroom heeft.

g. Dan is er ook nog de optie om de fietsers eerder te doen laten afslaan, namelijk een straat eerder linksaf. Zo komen ze achter het sportveld bij het zwembad uit. Hier zou een toegang gemaakt kunnen worden, zodat de fietsers aan de achterkant het fioretti opkomen. Deels zou daar ook de stalling kunnen komen, die nu op de plek van de busbaan staat vlak voor de oversteek met het water. Op deze manier is er een hele andere routing.

Voordelen. Fietsers gescheiden van auto's, minder verkeersstromen bij de ovonde, kiss & ride beter begaanbaar, veiliger, meer ruimte op het plein, gelijk een oplossing voor de fietsenstalling, fietsers vanuit Lisserbroek hebben te maken met minder tegenliggers. Minder verkeersstromen op het plein ook voor de spelende kinderen.

7a	<ul style="list-style-type: none"> a. De busbaan zal worden gebruikt door vier bussen per richting per uur. Doordat de busbaan niet door ander verkeer wordt gebruikt en met de geldende maximumsnelheid van 30 km/u, is de situatie overzichtelijk. Ten opzichte van de huidige oversteek van de Sportlaan, waar de verkeersintensiteit nu veel hoger is, levert dat een verbeterde oversteek op. De uitgevoerde verkeersveiligheidsaudit geeft ook niet aan dat hier bijzondere maatregelen nodig zijn ten behoeve van de verkeersveiligheid. In de aankomende fase wordt het ontwerp verder uitgewerkt van schetsontwerp (SO) naar voorlopig ontwerp (VO). Als onderdeel hiervan zullen we het VO ook weer laten toetsen door middel van een onafhankelijke verkeersveiligheidsaudit en daarin advies vragen met betrekking tot de oversteken en de aanbevelingen hierover in het ontwerp verwerken. Een tunnel is wat ons betreft niet aan de orde: hiervoor is om de beschreven redenen geen noodzaak (dan zijn er vele andere oversteken in Lisse waar een tunnel veel eerder zou worden aangelegd) en los daarvan is een tunnel ook niet inpasbaar en verwachten we een negatieve doorwerking op de sociale veiligheid en overlast. b. Wij verwachten dat met de voorgestelde structuur het juist veel minder voor de hand ligt dat er in de woonwijk wordt geparkeerd. Het is nu makkelijk om een stukje door te rijden en in de wijk te parkeren, maar in de voorgestelde oplossing hebben de woonwijk enerzijds en het sportcentrum en de school anderzijds elk een eigen aansluiting op de rotonde en moet verkeer eerst rondrijden voordat het dan alsnog in de wijk kan parkeren. We realiseren ons echter wel dat dit geen garanties biedt en het dan alsnog kan optreden dat er in de wijk wordt geparkeerd. Dat is dan geen gevolg van de voorgestelde aanpassing, maar van de ligging van de wijk ten opzichte van de school en het sportcentrum. Het ligt wat ons betreft voor de hand om – na de voorgestelde aanpassing – de parkeersituatie te blijven monitoren en maatregelen te overwegen als daar aanleiding voor is. Het ligt niet voor de hand om nu op voorhand op basis van aannames al maatregelen te treffen. c. Zie onder b. d. Het sportveld wordt als sportveld gebruikt, waarvoor het is bedoeld. Er zijn nu geen plannen om dit te wijzigen of her andere functies naartoe te verplaatsen. Op basis van de huidige informatie heeft het ontwerp gevolgen voor de fietsenstallingen, maar kan dit aan de voorzijde van het gebouw worden opgelost. Er is dus ook geen noodzaak voor een verplaatsing van functies. e. Deze situatie is niet heel erg “uniek” in die zin dat er veel andere voorbeelden zijn van situaties waarin fietsers in twee richtingen over een rotonde fietsen. De verwachting is dat als het ontwerp zo wordt gemaakt dat fietsers in één richting om de rotonde moeten fietsen, veel fietsers komend uit de richting Hillegom niet om de rotonde zouden fietsen, maar alsnog zouden oversteken over de noordtak van de rotonde, tegen de richting in. Daarvan uitgaande, is het veiliger om dit dan te faciliteren met een breed fietspad voor twee richtingen. Daarbij: als er rond de rotonde een fietspad in één richting zou lopen zou dit fietsverkeer uit de richting Hillegom richting Sportlaan drie takken passeren, waar het voorrang heeft op het autoverkeer. Met het ontwerp met het fietspad in twee richtingen is dat maar één tak. Zie over de afwikkeling van de rotonde ook vraag en antwoord 8. f. Dit vraagt de aanleg van een breed vrijliggend fietspad in twee richtingen langs de Oranjelaan. Helaas is hier niet eens de ruimte voor in één richting bereden vrijliggende fietspaden, laat staan in twee richtingen. Dit is dus niet mogelijk (los van de vraag wat dit zou doen met de veiligheid ter hoogte van de zijstraten van de Oranjelaan die dan door een fietspad in twee richtingen zouden worden gekruist). g. Dit is wat ons betreft geen verbetering (even los van of fietsers dan ook deze route zouden gebruiken). Het voordeel van het ontwerp met de rotonde/ovonde is dat de drukke fietsersstroom van en naar het Fioretti op dit punt de Oranjelaan oversteken. Dat is dan wel een druk punt met veel overstekende fietsers, maar met de aanleg van de rotonde is de snelheid van het autoverkeer hier laag, hebben fietsers voorrang en kan rondom de rotonde een ruim fietspad worden aangelegd. Een oversteek van de Oranjelaan ter hoogte van de Melkweg of Waterman betekent voor fietsers een
----	--

	<p>oversteek van een wegvak (niet bij een kruispunt of rotonde) waar de snelheid van het autoverkeer veel hoger is en waar geen opstelruimte is voor de wachtende en overstekende fietsers. Dit is veel onveiliger. Bovendien zou het alleen een alternatief zijn voor fietsers van/naar het noorden en is er dan nog steeds een veilig kruispunt nodig bij de aansluiting van de Sportlaan voor de fietsers van/naar de andere richtingen.</p>
--	---

8	<p>Graag willen wij reageren op de voorkeursvariant m.b.t de HOV-verbinding door de Waterkanten. Goed om te lezen dat er goed gekeken/geluisterd is naar onze reacties om te komen tot deze voorkeursvariant.</p> <p>We hebben nog wel wat aandachtspuntjes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wat is de snelheid waarmee de bus door de wijk gaat rijden? Vanwege de verkeersveiligheid voor de fietsoversteek en de voetgangersroutes vanuit de wijk over de busbaan naar de school of naar de voetbalkooi lijkt ons een 30km zone zeer wenselijk - Verkeersbelemmeringen op de 'ovonde' als men vanuit de wijk rechtsaf wil slaan richting Oranjelaan/N207. De fietsers komen met grote groepen vanuit de Oranjelaan over de fietsstraat richting school. De auto's die rechtsaf willen richting de Oranjelaan/ N207 moeten op de rotonde wachten vanwege de grote stroom fietsers. Zijn stoplichten misschien een optie? - In de notitie zien we nog steeds geen antwoord op de volgende gestelde vraag tijdens de bewonersavond: waarom is besloten voor de HOV-verbinding op deze plek? Welke afweging, onderbouwing is hiervoor geweest om als gemeente Lisse met dit besluit in te stemmen, al wetende dat er een woonwijk, middelbare school en een sportcentrum wordt gerealiseerd. In de notitie staat dat de gemeente deze zorg deelt, waarom is dit dan besloten? Kunt u alsnog onze vraag beantwoorden?
8a	<ul style="list-style-type: none"> - Uitgangspunt voor het ontwerp is een snelheid van de bus van 30 km/u. - De verkeersafwikkeling van de rotonde/ovonde is getoetst door middel van een zgn. "dynamische simulatie". Daarin wordt de verkeersafwikkeling gemodelleerd met een hoog detailniveau, rekening houdend met de hoeveelheid autoverkeer en fietsers en de herkomst- en bestemmingsrichtingen van het auto- en fietsverkeer. De conclusie van deze doorrekening is dat de verkeersafwikkeling goed is. Op drukke momenten, met name in de ochtendpits als er ook veel fietsers zijn, kunnen wel korte wachtrijen ontstaan, maar ook dan is de afwikkeling voldoende. In de aankomende fase wordt het ontwerp verder uitgewerkt van schetsontwerp (SO) naar voorlopig ontwerp (VO). Daar waar aan de orde, worden de resultaten van de inspraak hierin verwerkt. Als onderdeel van het opstellen van het VO zal ook (op basis van het verder uitgewerkte ontwerp) nogmaals de verkeersafwikkeling d.m.v. een simulatie worden getoetst. - Het besluit over de komst van de buslijn en de route via de Sportlaan is al eerder genomen. Dat wij de zorg hebben dat dit op een veilige manier gebeurt, door middel van aanpassing van de situatie, doet daar niets aan af. In de gedeelde zorg van de omwonenden, de school en de scholieren en de gemeente ligt de aanleiding voor de aanpassingen ter verbetering van de verkeersveiligheid met het voorgestelde ontwerp. Het eerdere besluit over de route van de bus via de Sportlaan is gebaseerd op een studie naar verschillende route-varianten. We zullen (de samenvatting) van deze informatie toevoegen aan de projectinformatie op de website.

9	<p>Allereerst zijn wij erg te spreken over het ontwerp met deze voorkeursvariant voor de HOV verbinding.</p> <p>Woonachtig aan de Sportlaan ** hebben wij als bewoners het vriendelijke verzoek om de huidige huisvuilcontainer aanbiedplek voor onze woning te verplaatsen naar een centraal gelegen locatie aan de Sportlaan.</p> <p>Ons voorstel is om de aanbiedplek aan de overzijde van de Sportlaan te creëren. Zou hier s.v.p. rekening mee gehouden kunnen worden bij de herinrichting van de Sportlaan i.v.m. de HOV buslijn.</p> <p>De huidige aanbiedplek voor de containers oogt rommelig, is niet voldoende groot voor alle containers van de Sportlaan en Piet Heinstraat en de tegels die er nu liggen zorgen er voor dat er onkruid tussen groeit en de containers snel omvallen bij wind. De andere aanbiedplek is sinds kort verplaatst ivm de oversteek naar het zwembad en deze wordt nu veel minder gebruikt, waarschijnlijk omdat het nu voor veel bewoners verder lopen is.</p> <p>Als bewoners zien we de aanbiedplaats dus graag verwijderd worden voor onze woning. Wij zijn van mening dat er een andere meer centrale plek beter is voor het aanzicht van de straat en efficiënter is voor alle bewoners van de Sportlaan.</p>
9a	<p>We nemen dit punt mee in het de verdere uitwerking van het ontwerp. Het nu gepresenteerde schetsontwerp (SO) is nog geen volledig uitgewerkt ontwerp. Dit wordt de komende periode uitgewerkt en daarin zal dit punt worden meegenomen. Het ontwerp dat de komende periode wordt opgesteld zal ook weer aan de bewoners / de omgeving worden voorgelegd.</p>

10	<p>Graag wil ik reageren op de huidige schets betreffende de Sportlaan/HOV. Zelf woon ik direct aan het traject, op de Sportlaan **.</p> <p>Mijn eerste reactie: wat fijn om te zien dat er zoveel wensen samen in een nieuwe schets gekomen zijn! Wij zijn als direct aanwonende best blij al met de huidige plannen. We hebben nog 3 vragen/verbeterpunten en 1 zorg (in de bijlage een tekening):</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Nummer 1 op de tekening/groene lijn: toen we de woning aan de Sportlaan 32 kochten, stond er op papier dat er een vrijliggende busbaan zou komen. In de huidige schets is de busbaan vrij van autoverkeer en fietsers, waarvoor enorme dank! Nu willen wij als nummer **, waar de bus een knik maakt dicht naar de woningen toe, graag iets meer opheldering over het groen op de schets. Is de enige scheiding tussen voetpad en busbaan gras en struikgewas? Indien ja, dan zouden wij heel graag een laag (1 meter?) hekwerk zien tussen de struiken/bosjes en de daadwerkelijke busbaan. Dit zal later door het groeien van de struiken niet meer zichtbaar zijn, maar alleen zo is de busbaan echt vrij en kan er geen kat, hond, bal of kind (en daar wonen er veel van op de Sportlaan, incl. onze eigen kleine kinderen) tussen de struiken door de busbaan op. b. Nummer 2 op de tekening: deze vraag heb ik ook gesteld in de werkgroep van de HOV-Provincie Noord Holland (ik ben werkgroeplid), maar helaas nog geen gedegen reactie op gehad. Als ik oversteek als voetganger, kind of 10 fietsende scholieren tegelijk, hoe kan ik dan op de brug kijken en zien of er een bus aankomt? Ik begreep dat de bus met 50 km/u vanuit Lisserbroek komt (snelheid is mijn volgende punt), kan ik dit goed inschatten hier? Wordt het visueel (knipperlicht?) zichtbaar dat er een bus aankomt? Heeft de chauffeur zicht op de oversteekplaats zodat hij/zij tijdig kan remmen? c. Nummer 3(0) op de tekening: de snelheid. Bij het vraagteken, het begin van de Sportlaan, staat wel een 30 km-zone tekentje. Tot waar loopt deze zone? Graag willen (eisen) wij als bewoners dat het hele stuk op de Sportlaan 30 km/u wordt voor de bus, tot de bus op de brug is en dan met 50 km/u door kan. Zo dus ook andersom, op de brug verminderd de bus vaart zodat vanaf de oversteekplaats t.h.v. de Piet Heinstraat de bus 30 km/u rijdt tot de halte. Waarom? Het is een woonwijk met veel jonge kinderen, er staat een school met veel scholieren, er zijn diverse oversteekplaatsen waar je goed zicht op moet hebben en op moet kunnen anticiperen, deze oversteekplaatsen zullen zeer frequent gebruikt worden, de bus rijdt vlak langs woningen en het geluid/de trillingen zijn bij 30 veel minder dan bij 50 en het remmen voor de halte is van 30 naar 0 een stuk minder belastend dan van 50 naar 0. Hopelijk kunnen jullie toezeggen! d. Nog een zorg m.b.t. de huidige schets: de ontsluiting Sportlaan-Oranjelaan met de nieuwe rotonde blijft voor het autoverkeer een opstopping op schooltijden en bij slecht weer. Bewoners van de Sportlaan, Piet Hein en Johan Zoutman die af willen slaan richting de N207 (en dat zijn de meeste bewoners) zullen nu nog steeds in de rij aansluiten bij de rode lijn op de busbaan, en de bus dus ook. Je gaat enorm in de file moeten staan omdat je nu niet alleen moet opletten op het verkeer van links en de fietsende scholieren, maar je moet ook nu ook voorrang geven op de auto's die uit Nassaupark komen en richting het Fioretti willen en voorrang geven op de auto's die van rechts van de Oranjelaan komen en naar het Fioretti willen. Aannemelijk is dat de meeste bewoners nu kiezen voor een ontsluiting via de Trompstraat en de van Speykstraat en via de Lisserbrug Lisse verlaten (zoals we nu ook doen bij slecht weer en rond schooltijden). Zo is de rotonde in deze schets misschien een verbetering voor de fietsers, maar zeker niet voor de automobilisten en de bus die de Oranjelaan op willen in spijstijden. Hopelijk kunnen jullie hier nog eens goed naar kijken. Idee: fietsers eerder op de Oranjelaan vanuit Hillegom al laten oversteken naar de kant van het Fioretti (zoals nu met de nieuwe rotonde ook beoogt is), maar de kruising wel een kruising te laten en geen rotonde. Zo haal je al veel fietsers van de kruising af!
----	--

10a	<ul style="list-style-type: none">a. De afscherming tussen de woonwijk en de busbaan is in het ontwerp nu opgenomen als een haag. Hierdoor ontstaat een groene inpassing die tegelijk als fysieke grens werkt. Het gepresenteerde schetsontwerp is echter nog geen volledig uitgewerkt ontwerp. Dit wordt de komende periode uitgewerkt en daarin zal ook de afscheiding tussen de woonwijk en de busbaan meer in detail worden uitgewerkt, maar het uitgangspunt is wel dat hier een scheiding komt. Uitvoering in de vorm van een hekje, waar het groen tegenaan wordt geplant is daarbij een goed denkbare oplossing. Een heg zal immers de periode na aanplant nog niet dicht genoeg zijn om als echt fysieke scheiding te werken en ook als de heg wel meer is volgroeid, is het niet gewenst dat hier toch makkelijk doorheen kan worden gelopen. We zullen dit verder uitwerken. Het ontwerp dat de komende periode wordt opgesteld zal ook weer aan de bewoners / de omgeving worden voorgelegd.b. Het uitgangspunt voor de Sportlaan is een maximumsnelheid van 30 km/u en dat geldt dus ook voor de busbaan / de bussen. Voldoende en tijdig zicht op een aankomende bus is een voorwaarde voor een veilige overstek. Een maximumsnelheid van 30 km/u is dan veiliger dan 50 km/u uiteraard. De exacte ligging en hoogteligging van de brug worden op dit moment uitgewerkt. Als die vastliggen kan worden getoetst of ter hoogte van de overstek het zicht op de aanrijdende bus goed genoeg is. Dat is uiteraard een voorwaarde. Zie ook andere inspraakreacties: we laten ook het op te stellen Voorlopig Ontwerp (VO) toetsen door middel van een onafhankelijke verkeersveiligheidsaudit (VVA). In dat kader is ook relevant de vraag van het Fioretti of te overwegen is om deze overstek niet in het verlengde van de Piet Heinstraat te leggen, maar iets naar het westen, zodat er meer afstand is tussen de brug en de overstek. Die afweging, in relatie tot de veiligheid/oversteekbaarheid, zullen we in de komende ontwerpfasen meenemen.c. Zie onder b.: voor de Sportlaan geldt 30 km/u.d. De verkeersafwikkeling van de rotonde/ovonde is getoetst door middel van een zgn. “dynamische simulatie”. Daarin wordt de verkeersafwikkeling gemodelleerd met een hoog detailniveau, rekening houdend met de hoeveelheid autoverkeer en fietsers en de herkomst- en bestemmingsrichtingen van het auto- en fietsverkeer. De conclusie van deze doorrekening is dat de verkeersafwikkeling goed is. Op drukke momenten, met name in de ochtendspits als er ook veel fietsers zijn, kunnen wel korte wachtrijen ontstaan, maar ook dan is de afwikkeling voldoende. In de aankomende fase wordt het ontwerp verder uitgewerkt van schetsontwerp (SO) naar voorlopig ontwerp (VO). Als onderdeel van het opstellen van het VO zal ook (op basis van het verder uitgewerkte ontwerp) nogmaals de verkeersafwikkeling d.m.v. een simulatie worden getoetst. Het al eerder naar één kant halen van de fietsers vraagt de aanleg van een breed vrijliggend fietspad in twee richtingen langs de Oranjelaan. Helaas is hier niet eens de ruimte voor in één richting bereden vrijliggende fietspaden, laat staan in twee richtingen. Dit is dus niet mogelijk (los van de vraag wat dit zou doen met de veiligheid ter hoogte van de zijstraten van de Oranjelaan die dan door een fietspad in twee richtingen zouden worden gekruist). Daarnaast: dit zou het alleen een alternatief zijn voor fietsers van/naar het noorden en is er dan nog steeds een veilig kruispunt nodig bij de aansluiting van de Sportlaan voor de fietsers van/naar de andere richtingen.
-----	---

11	<p>Alsnog wil ik aangeven dat we blij zijn met de aanpassing, door dit ontwerp zijn de verkeersstromingen van de verschillende deelnemers echt gescheiden. Wel heb ik nog de volgende opmerkingen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - De rijbaan waar de auto's te gast zijn, wordt dit wel breed genoeg dat automobilisten daar kunnen rijden zonder dat de fietsers hun om de oren vliegen? - Het Fio heeft af en toe excursies of reizen waarbij er bussen de straat in worden gereden. Mijn aanname dat deze dan de weg moet kiezen van de fietsstraat. Ik voorzie problemen als de bussen voor het Fio gaan staan en de ingang van de hofjes blokkeren. - De rotonde met het fietspad lijkt ons zelf wat druk en wellicht onduidelijk als fietsers van beide kanten voorrang hebben. Is dit bij een derde instantie getoetst op verkeersveiligheid?
11a	<ul style="list-style-type: none"> - Ja, deze is nu in het ontwerp opgenomen met een breedte van 4,5 meter. Dat is breder dan een fietspad en een maat die overeenkomt met de in de landelijke ontwerprichtlijnen opgenomen breedte voor een straat met autoverkeer en fietsverkeer. - In het ontwerp is voorzien dat de bussen gebruik maken van de "keerlus" op het plein voor het sportcentrum. Deze lus is zo ontworpen dat bussen deze draai kunnen maken en hier kunnen opstellen. In het volgende ontwerp (van het schetsontwerp nu naar een in meer detail uitgewerkt ontwerp) zal dit verder worden uitgewerkt zodat we goed kunnen laten zien hoe de bussen dan rijden en waar ze kunnen opstellen. - Het ontwerp, inclusief de rotonde aansluiting op de Oranjelaan) is getoetst door middel van een zogenaamde "verkeersveiligheidsaudit" (VVA). Dit betekent concreet dat een onafhankelijke en specifieke daartoe opgeleide verkeersveiligheidsauditor het ontwerp heeft beoordeeld. Op dit onderwerp zijn geen specifieke aandachtspunten benoemd. Wel zijn in de VVA aanbevelingen gedaan die zullen worden meegenomen in de uitwerking van het ontwerp van het schetsontwerp naar het Voorlopig Ontwerp (VO). Ook dit VO zal nogmaals in een VVA worden getoetst op verkeersveiligheid en dit ontwerp wordt ook weer voorgelegd aan de omgeving / omwonenden.