

Verslag – 2^{de} ontwerpessie openbare ruimte rondom Motorhuislocatie (Vondelkwartier)

Datum:	8 december 2021
Tijd:	19.00 – 20.00 uur
Locatie:	Digitaal
Organisatie FSD:	Monique Verhoef / Fransje Sprunken / Nikander Hartemink / Richard Koek
Organisatie Gemeente:	Frank Kalshoven / Joost Klimbie / Marloes van der Meer
Deelnemers:	Wijkvereniging Lage Mors, Actiecomité SOS Mors, vertegenwoordiger van Portaal en LUMC en bewoners.

Opening

Monique Verhoef (dagvoorzitter) heet iedereen welkom en licht het programma van de avond toe.

Fransje Sprunken (ontwikkelaar) blikt terug op een mooi jaar waarin kennisgemaakt is met de omgeving. Op 3 maart heeft de eerste kennismaking digitaal plaatsgevonden. Daarna is op 23 juni breed geparticipeerd met de omgeving in The Field. Van daaruit is een ontwerpgroep voor de openbare ruimte gevormd. Deze ontwerpgroep denkt mee met de inrichting van de openbare ruimte rondom de Motorhuislocatie. Fransje vindt het belangrijk om de mensen die hier wonen hierbij te trekken. De ambitie is om de openbare ruimte zo groen mogelijk in te richten voor een fijne leefomgeving.

Frank Kalshoven (landschapsarchitect gemeente) geeft aan dat de ambitie van de gemeente ook een groene leefomgeving is. Niet zomaar groen, maar gefocust op duurzaam en biodivers groen. Er ligt een grote klimaatopgave doordat het droger en warmer wordt en er steeds vaker grote stortbuien vallen. Het is daarom belangrijk om water te bufferen, te vergroenen en schaduwplekken te creëren. Daarnaast zal met name inheems groen (wat hier thuishoort) geplaatst worden die goed is voor de ecologie. De gemeente is bezig om als stad te verduurzamen en klimaat adaptief in te richten om zo in te spelen op de veranderende weersomstandigheden. De bedoeling is om het pocketpark te verbinden met het Vossiusplein en door te trekken naar park Kweeklust. Om het Vossiusplein te vergroenen zal een oplossing voor de te compenseren parkeerplekken gevonden moeten worden. Hiervoor zijn diverse parkeeroplossingen in kaart gebracht met verschillende locaties. Deze zijn voorgelegd tijdens de 1^{ste} ontwerpessie. Daarnaast zijn in november de bewoners van de flats aan de Jan Luykenlaan en Muiderkring geraadpleegd over hun voorkeurslocatie. Op basis daarvan is een nieuwe variant/plattegrond gevormd. Dit wordt verder uitgewerkt op tekening zodat het goed binnen het gebied past.

Richard Koek (landschapsarchitect Rijnboutt) geeft aan dat het van belang is om met omwonenden in gesprek te blijven over gebruik en beleving. De belangrijkste conclusies die zijn opgehaald uit de verschillende gesprekken zijn:

- Garage ontsluiting aan de Vondellaan
- Vossiusplein vergroenen, minimaal 51 parkeerplaatsen compenseren bij de Muiderkring en Jan Luykenlaan
- Vondellaan groener en veiliger door middenberm
- Bus halteert op de rijbaan van de Vondellaan
- Gerard Brandstraat groener en tweezijdig wonen
- Aandacht voor laden en lossen
- Natuurlijkheid van de park- en tuinaanleg, met optimalisatie van ecologische waarden
- Robuuste speelplek
- Materiaalkeuze van beplanting en meubilair.

Fransje benadrukt dat al deze elementen meegenomen worden in de verdere uitwerking.

Er zijn een aantal gesprekken geweest en van daaruit wordt het voorlopig ontwerp verder uitgewerkt en zal er een definitief ontwerp opgeleverd worden in 2022. De groene verbinding bestaat uit park Kweeklust, de bermen en groenzones langs de Plesmanlaan en wordt vervolgens doorgetrokken naar het Pesthuis. Op niveau van de stad gaat deze ook onder het spoor door richting de binnenstad. Het park en de stad ontmoeten elkaar bij het park van Vondel en de Zwaan. Dit pocketpark (tussen de gebouwen) is eigenlijk een uitbreiding van park Kweeklust. De natuurlijke verbinding en het gebruik door mensen valt hier samen en moet zo ingericht worden. In de bewonersbijeenkomst van 23 juni is een aantal keuzes voorgelegd waarbij de keuze voor natuur naar voren is gekomen. Uit deze bijeenkomst kwam een lijst van ambities, aanvullend op het gemeentelijke programma van eisen. Deze worden meegenomen binnen het ontwerp.

- zoveel mogelijk groen toepassen
- regenwater vasthouden
- verkoeling bieden
- biodiversiteit en natuurwaarden versterken
- gezondheid bevorderen
- autoverkeer beperken
- fietsroute inpassen
- sport- en spelgelegenheden bieden
- ontmoetings- en verblijfsruimte creëren

Joost Klimbie (verkeerskundig adviseur gemeente) geeft aan dat voor het project Vondel en de Zwaan ook gekeken wordt naar het opnieuw inrichten van de Vondellaan en Gerard Brandtstraat. Uit de participatie is de wens naar voren gekomen de parkeergarage direct te ontsluiten aan de Vondellaan i.p.v. het Vossiusplein. Daardoor is er minder verkeersbeweging in de Gerard Brandtstraat en meer ruimte voor groen aan de kop van het park Kweeklust. Dit doordat men direct vanuit de Vondellaan de parkeergarage in kan rijden. De gemeente heeft samen met FSD een verkeersstudie laten uitvoeren om inzichtelijk te maken wat daarvoor nodig is. Op de Vondellaan zal een middenberm van 5 meter aangebracht moeten worden voor het veilig in en uitrijden van de parkeergarage. Hierdoor moet wel de bus gaan halteren op de rijbaan: er blijft onvoldoende ruimte over voor bushaltekomen waar de bus buiten het autoverkeer kan staan. Uit een aanvullende verkeersstudie blijkt dat het halteren op de rijbaan ook voldoende verkeersveilig is. Daarnaast wordt een boomlaanstructuur toegepast waarbij meer bomen en groen worden geplaatst. Hiervan is een eerste ontwerp gemaakt waarbij de aansluiting met de Gerard Brandtstraat nog verder uitgewerkt moet worden. Fransje benadrukt dat dit het antwoord is op het verzoek om auto's uit de wijk te houden.

Richard geeft aan dat aansluiting met de Gerard Brandtstraat belangrijk is omdat die aansluit op het bouwplan. Aan weerszijden wordt straks gewoond. De bestaande beplanting zal niet overal blijven maar daar komt wel groen voor terug. Er wordt nog onderzocht hoe dit precies moet i.v.m. de kabels en leidingen. Dit laatste is van invloed op de beplantingskeuze en indeling van de weg. Er zijn twee verschillende indelingen waarvan er één verder uitgewerkt zal worden wanneer er bekend is wat mogelijk is.

Voorlopig ontwerp Openbare Ruimte Motorhuislocatie

Het huidige boombestand is conditioneel helaas niet allemaal even sterk. Veel bomen zijn klein en conditioneel slecht. De bomen op het parkeergedeelte van het Vossiusplein zullen zoveel mogelijk worden gespaard. Bij een natuur inclusief ontwerp wordt ruimte geboden voor diverse diersoorten. De kwaliteiten worden door middel van beplanting en reliëf geboden. Zo worden o.a. beplanting tegen de gevel, nestvoorzieningen en boomsoorten als heesters toegepast.

Binnen het Vossiusplein en pocketpark worden in de groenzone verschillende hoogtes/verdiepingen toegepast. Dit is vergelijkbaar met een Wadi, een verdiepte plek waar water kan bezinken in de ondergrond. Hierdoor ontstaat een ondiep laagje permanent water, waarmee een biotoop ontstaat voor salamanders en kikkers, maar ook een avontuurlijke en natuurlijke speelplek. Binnen het profiel van de Gerard Brandtstraat wordt gekeken naar bredere groenstroken waarbij kleurrijke vasten planten gebruikt worden die belangrijk zijn voor vogels, vlinders en insecten.

Ook aan de Vondellaan wordt gekeken naar brede groene berm die goed zijn voor de biodiversiteit. Door het plan moeten 43 bomen wijken en binnen het plan komen er 93 terug met meer diversiteit in soorten. Er wordt ongeveer 5500 m² meer groen aangelegd dan dat er nu is. Dat is gedeeltelijk op de Motorhuislocatie zelf en daarnaast op het Vossiusplein.

Slidovraag: Welke stijl straatmeubilair spreekt je het meeste aan? (keuze uit robuust/kleurrijk/verfijnd)

- Voorkeur voor robuust (63%)

Samengevat worden onderstaande punten verder uitgewerkt.

- Bomencompensatie met 93 nieuwe bomen.
- Biodiversiteit passend bij de omgeving.
- Beplantingskeuze kleurrijk, gevarieerd, basis is inheems (met name bomen).
- Beplantingskeuze houdt rekening met schaduw.
- Hoogteverschillen voor aanleiding voor ontmoeting, spel en beweging.
- 3 keuzes voor materiaal en meubilair.

Op het verzoek om de verkeerstudie te delen bevestigt Fransje dat dit kan. Daarbij zit een filmpje waarop alle verkeersbeweging in beeld zijn gebracht waardoor helder is hoe dat verloopt. Deze wordt op de website van FSD (www.vondel.red) geplaatst.

Op de vraag hoe afvalinzameling ingericht wordt, geeft Frank aan dat er ondergrondse afvalinzamelingsplekken komen, ook voor kleding en glas. Deze plek is ingetekend en ligt nu aan de Gerard Brandtstraat richting de Muiderkring. Daar kan de vuilniswagen zonder probleem tijdelijk staan.

Reactieronde deelnemers: de deelnemers wordt naar een reactie gevraagd en de panelleden reageren daarop

1. Er wordt veel groen gebruikt, dat is hoopgevend. De aanvullende parkeerplaatsen lijken een beetje in tegenspraak ten opzichte van meer groen.
 - o Op basis van de parkeertellingen van de afgelopen jaren zijn er 51 parkeerplaatsen nodig. Er komen parkeerplaatsen bij aan de westzijde van de Muiderkringflat en er verdwijnen een aantal aan het Vossiusplein. De voorgestelde compensatieplekken zijn gepresenteerd als "kale" modellen nog zonder extra bomen of struiken. De inpassing van de compensatie parkeerplekken zal plaatsvinden in de DO fase.
 - o Mochten mensen het leuk vinden kunnen ze een stukje groen voor hun deur 'adopter' en beheren. Dit kan men aanvragen bij de gemeente.
2. Enthousiast dat er goed wordt nagedacht over het groen en over de verbinding. Wel opvallend dat het pocketpark wat schaduwrijk is en hoe dat groen ingericht zal worden. Ligt de oversteek van park Kweeklust naar het Vossiusplein in de bocht en is dat veilig?
 - o De echte schaduw zit tegens het zuidblok aan. Daarbinnen zal een goede keuze gemaakt moeten worden in soorten beplanting. Dit zal betekenen dat de kleurrijke beplanting vooral in de zonnige zones zal zitten.
 - o De Gerard Brandtstraat en de straten erna zijn 30km/u wegen. Voor veiligheid wordt de Gerard Brandtstraat iets versmald. Op de huidige tekening (VO) wordt de parkeersituatie aan het Vossiusplein nog aangepast en een verkeersveilige oversteek bij de Muiderkring nader uitgewerkt.
3. Verrast door het ontwerp. Wel nog een aantal aandachtspunten, maar in het geheel mooi dat groen, ook op gebied van ecologie goed wordt bekeken. Wel zorgen over nazorg van nieuwe bomen en beplanting. Wellicht leuk om een dennenboom te plaatsen in het pocketpark.
 - o Als bomen worden geplant krijgen ze nog minimaal 2 jaar nazorg. Over het algemeen valt 5% van de nieuwe aanplant uit. Het verplanten en verplaatsen van een boom van de kwekerij naar zijn nieuwe locatie is niet zonder risico. Bomen die uitvallen worden altijd ingeboet. Door het toepassen van inheemse soorten is de overlevingskans groter dan bij een exotisch exemplaar.

- Aangezien een dennenboom niet helemaal past binnen de inheemse soorten voor dit gebied zal deze kans vrij klein zijn.
4. Gedeeltelijk positief over de plannen. Begrip dat er gebouwd moet worden, maar ziet voor zijn eigen omgeving dat er groen weggehaald wordt en er meer parkeerplaatsen komen. Tevens zorgen over de parkeeroverlast van Naturalis bezoekers.
 - Er komen niet meer parkeerplekken, minder zelfs, maar ze worden anders ingepast. Door groen en bomen aan te brengen bij de parkeerplekken wordt geprobeerd om dit goed in te passen.
 - Er komen minder en niet meer parkeerplekken aan het Vossiusplein. Tijdens de eerste ontwerp sessie is opgehaald dat een deel van de parkeerplaatsen aan het Vossiusplein, maar niet alles, weggehaald zou kunnen worden. Toen is ook gezegd dat de mensen van Muiderkring betrokken moesten worden. Daarom is aanvullend onderzoek uitgevoerd door de gemeente onder de bewoners aan de flats van Jan Luykenlaan en Muiderkring. Die opbrengsten worden nog meegenomen.
 - Door het aantal parkeerplekken aan het Vossiusplein omlaag te brengen, hoopt men de aantrekkelijkheid van deze locatie te verlagen. Daarnaast wordt een parkeergarage gebouwd bij Naturalis waardoor bezoekers in de toekomst daar zullen parkeren.
 5. De parkeerplaatsen aan het Vossiusplein zouden wellicht meer laadpalen worden, zoals besproken tijdens de 1^{ste} sessie, zodat hier minder overlast van uitlaatgassen is. Kunnen ambulancediensten ongehinderd doorrijden?
 - De intentie is om daar ook laadpalen toe te passen.
 - Uit overleg met ambulancediensten is gebleken dat zij ongehinderd door kunnen rijden. De bushaltes zijn in het ontwerp van de Vondellaan geplaatst voorafgaand aan de locatie waar de ambulances met prioriteit uitrukken. Een halterende bus hindert de ambulances daarmee niet.
 6. Een redelijke voortzetting van de positieve gesprekken zoals die geweest zijn in september. Een aantal zaken zijn nog niet helder. Ook de parkeeroplossing waarbij parkeerplekken dicht tegen de Muiderkring geplaatst worden verdient een mooiere/betere uitwerking. Tot slot ook jammer dat het 30 km/u niet toegepast wordt op de Vondellaan.
 - Op dit moment is in het gemeentelijke beleid de Vondellaan tussen Plesmanlaan en Lage Morsweg gecategoriseerd als een 50 km/u weg. Voornaamste reden hiervoor is dat de Vondellaan een belangrijke uitrukroute is voor de RAV die met prioriteit snel moeten kunnen rijden.

Afronding

Fransje geeft aan trots te zijn op de stappen die zijn gemaakt met de buurt, de gemeente en de ontwerp teams. Belangrijk om met elkaar in gesprek te blijven. FSD wenst de derde bewonersbijeenkomst op 19 januari 2022 in The Field te organiseren. We onderzoeken of dit haalbaar is in de planning en met de huidige Corona maatregelen. Het vervolg en de planning is als volgt:

- Voorlopig ontwerp gereed 22 december 2021
- Volgende (brede) bewonersavond 19 januari 2022 (onder voorbehoud)

Monique bedankt iedereen voor zijn aanwezigheid en sluit de avond af.

Vragen en opmerkingen in de chat (waarvan deels al beantwoord tijdens de sessie)

7. Bewonersonderzoek naar parkeerplekken? Wie is bevraagd? Er zou door Portaal een inventarisatie worden gemaakt van benodigde parkeerplekken? Wat is daar de uitkomst van? Is dat meegenomen?
 - De gemeente heeft na overleg met Portaal de bewoners van de flats aan de Jan Luykenlaan en Muiderkring een brief gestuurd. Daarin is het voorstel opgenomen zoals ook is getoond tijdens de eerste ontwerp sessie aan de deelnemers. In de brief is aangegeven dat bewoners tijdens een aantal telefonische gesprekken en per mail hun voorkeur/aandachtspunten mee konden geven aan de gemeente. In totaal hebben er 18 bewoners gereageerd. De uitkomst hiervan was meer een voorkeur voor locaties 3, 4. Vanuit de bewoners van de Gerard Brandtstraat e.o. is tijdens de 1^e ontwerp sessie

- aangegeven dat zij geen voorkeur hebben voor locatie 5. Om voldoende compensatie parkeren te realiseren heeft de gemeente een voorkeur voor locatie 1: deze ligt het minst in het zicht van bewoners en kan voorzien in een groter aantal plekken om zodoende meer te kunnen vergroenen bij het Vossiusplein. Bovenstaande input wordt meegenomen bij de verdere uitwerking van het ontwerp, welke nog niet is vastgesteld. De bewoners van de flats zullen geïnformeerd worden over het vervolg en worden uitgenodigd voor de volgende bijeenkomst welke FSD zal organiseren.
- Vanuit het parkeeronderzoek uit voorgaande jaren, waarbij in september dit jaar een aanvullende telling heeft plaatsgevonden, is naar voren gekomen dat er 51 parkeerplekken moeten terugkomen t.o.v. de 94 plekken die het Vossiusplein nu heeft.
8. Hoeveel m² groen wordt er meer aangelegd dan dat er nu is?
 - Er wordt ongeveer 5500 m² meer groen aangelegd dan dat er nu is. Dat is gedeeltelijk op de Motorhuislocatie zelf en daarnaast op het Vossiusplein.
 9. Hoe kom je straks vanuit Kweeklust naar het Vossiusplein? Komt er een oversteekplaats in de bocht van de Gerard Brandtstraat / Muiderkring? Is dat de veiligste plek?
 - Dit is zeker een aandachtspunt en wordt nog nader bekeken en verder uitgewerkt.
 10. Is er geanticipeerd op de trend om 30 kilometer in te voeren in de steden?
 - De gemeente volgt de landelijke discussie over meer integrale invoering van 30 km/u binnen de bebouwde kom actief: mocht het zover komen dat dit integraal wordt ingevoerd, zal opnieuw beschouwd worden wat de maximumsnelheid van de Vondellaan gaat worden in relatie tot het belang van de RAV qua uitrukroute. In principe zal de inrichting zoals de Vondellaan nu is vormgegeven en ontworpen niet gaan wijzigen bij invoering van 30 km/u: daar zijn de optredende verkeersintensiteiten simpelweg te hoog voor.
 11. Waar gaat de afvalverzamelingsplek (papier, glas, textiel) van dit nieuwe 'dorp' komen. Komt dat ook in het groen van het Vossiusplein, of krijgt het een andere plek?
 - Er komen ondergrondse afvalinzamelingsplekken, tevens voor kleding en glas. Deze plek is ingetekend en ligt aan de Gerard Brandtstraat richting de Muiderkring. Daar kan de vuilniswagen zonder problemen tijdelijk staan.
 12. Een middenberm is toch niet nodig bij een 30 km per uur weg?
 - In 30 km/u zones waar weinig verkeer rijdt (minder dan 5000 á 6000 autobewegingen per dag) klopt het dat een middenberm niet nodig is. Dit soort wegen richten we ook bij voorkeur in met klinkers, en gemengd gebruik van auto en fietsverkeer. Zoals de Lage Morsweg. Op de Vondellaan, vooral het laatste deel tot aan de Plesmanlaan, wordt in de toekomst ruim drukker dan 6000 autobewegingen per dag. Dan is een voorrangsregeling en het scheiden van gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer noodzakelijk. Alhoewel een middenberm niet verplicht is bij standaard inrichting van wegen met dergelijke intensiteiten, is voor de afwikkeling van uitwisselend verkeer met zijstraten een middenberm noodzakelijk. En de Vondellaan willen we graag een groen en uitnodigend karakter geven. In het ontwerp met drie rijen bomen. De middenberm verbetert ook de oversteekbaarheid.
 13. Mogen we de uitkomsten van deze verkeerstudie krijgen?
 - Deze worden gedeeld op vondel.red door FSD. De onderzoeken zullen als bijlage bij het op te stellen bestemmingsplan worden opgenomen om aan te tonen dat de ontwikkeling in het kader van een goede ruimtelijke ordening uitvoerbaar is.
 14. Is er nog contact geweest met de RAV. De afwijking tav de gebiedsvisie voor het verleggen van de rooilijn 8,5 meter naar achteren zie ik nu niet terug. Kan ik dan concluderen dat de RAV blijft zitten en dat de Vondellaan er tussen moet worden 'gepropt'
 - Westelijke Investments, de eigenaar, heeft in overleg met de RAV besloten dat de RAV op deze locatie blijft zitten gedurende het lopende huurcontract. Het is aan de eigenaar om binnen de kaders invulling te geven aan bouwvlak 3 en 4. Met een teruglegging van de rooilijn van de gebouwen, zoals aangegeven in de gebiedsvisie, wordt aangesloten op het groene laanprofiel verderop in de Vondellaan. De ambitie van de gemeente is dat er een doorgang tussen de bouwvlakken komt, wanneer de RAV-locatie vrijkomt in de toekomst. Er is door de keuze om de bussen te laten halteren

op de rijbaan voldoende ruimte, tussen de gevel van het RAV gebouw en de woningen langs de westzijde van de Vondellaan. Zowel voor een goede inpassing van alle verkeersfuncties van de Vondellaan, alsook om de laanstructuur qua bomen te kunnen versterken.

15. Bij de inrichting van het kruispunt Gerard Brandtstraat: er zijn veel oversteekplaatsen op de Vondellaan. Is 30km dan niet veiliger dan 50km?
 - o Een snelheid van 30 km/u is vanzelfsprekend veiliger. De remweg wordt immers een stuk korter voor situaties zoals bij oversteekplaatsen. Dat geldt dus ook voor de Vondellaan. Dit is ook de reden waarom in Nederland breed nu discussie onder verkeersdeskundigen wordt gevoerd over een meer integrale invoering van 30km/u als standaard en dat de 4 grote steden deze stap ook willen gaan maken. De huidige verkeerswetgeving als juridisch kader is hier echter niet op ingericht, daar moet dan een wijziging voor komen. Er spelen daarnaast ook belangen vanuit de bekostiging van het openbaar vervoer en dat hulpdiensten hun tijden voor het uitrukken naar calamiteiten blijven behalen.
16. Onze eigen wethouder wil ook 30 kilometer per uur.
 - o Afgelopen najaar heeft wethouder North een aanpak bekendgemaakt om de komende jaren de resterende wegen welke met bestaand beleid al zeker 30 km/u gemaakt kunnen worden, dat nu ook echt te gaan doen. Leiden heeft nog geen beleid t.a.v. het invoeren van 30 km/u op wegen die vanuit de huidige richtlijnen voldoen aan een 50 km/u inrichting, maar welke bij integrale invoering van 30 km/u in aanmerking komen voor 30 km/u op een doorgaande weg (in vaktermen wordt dit de GOW30 genoemd).
17. Schakel Piet Oudolf in voor de groene 'berm'
 - o Dank voor de suggestie.
18. Hoe zien jullie in het pocketpark beplanting tegen de gevel die geheel in de schaduw ligt? wordt dat dan klimop, of ook een diverse beplanting?
 - o Dat wordt nog nader bepaald, maar er zijn diverse klimplanten die het in de schaduw goed doen.
19. Hoeveel jaar moet je wachten op een boom van 10-12 meter? zoals in de doorsneden?
 - o Dat is afhankelijk van het soort. Er wordt gewerkt met handboek openbare ruimte waarbij eisen gesteld wordt aan de minimale grootte. Daarbij zijn de bomen meestal 7 á 10 jaar oud en geen sprietjes.
20. Wat voor beplanting is er mogelijk op de Vondellaan. Op dit moment slaan de bomen op de Vondellaan ook niet aan (blijven heel klein)
 - o Bij de herinrichting van de Vondellaan zullen bomen worden gekozen die het goed doen op deze locatie. De ondergrond voor de nieuwe bomen zal worden geoptimaliseerd zodat hij goed kan groeien. De huidige bomen zijn helaas niet goed aangeslagen. Dit zal nog onderzocht gaan worden in een boomeffectanalyse.
21. Worden huidige bomen herplant in het gebied?
 - o Waarschijnlijk niet, maar er zal nog een onderzoek naar worden gedaan. De grotere bomen zijn waarschijnlijk niet verplantbaar.
22. Ik denk voor een schaduwrijk pocketpark goed moet worden nagedacht over welke inrichting daarbij past. Veel hout en robuust kan glad worden door mos en vocht
 - o Schaduwrijk betekent niet dat het donker en vochtig is. De ruimte krijgt voldoende licht
23. Zijn de 93 bomen extra bomen of is dit een compensatie voor de bomen die moeten worden gekapt voor de ontwikkeling. Gaan jullie 1 op 1 compenseren?
 - o Er worden, zoals we het nu zien, 43 bomen verwijderd. Daarvoor in de plaats komen 93 nieuwe bomen terug
24. De wijkvereniging lage mors ontvangt graag de verkeersvisie: wv@wvlagemors.nl.
 - o FSD zal de simulatie op de website vondel.red zetten. De onderzoeken zullen als bijlage bij het op te stellen bestemmingsplan worden opgenomen om aan te tonen dat de ontwikkeling in het kader van een goede ruimtelijke ordening uitvoerbaar is.

25. Compenseren lijkt me evenwichtiger als er evenveel blad en tak wordt gecompenseerd en niet 1 boom tegen 1 boom
 - We streven naar een robuuste groenstructuur waar de aangeplante bomen en overig groen goed zal aanslaan en oud kan worden. Het compenseren in bladvolume is geen onderdeel van de Leidse boomverordening.
26. Komt er een spiegel op de nieuwe fietsoversteekplek bij de Gerard Brandtstraat?
 - De gemeente is voornemens om verkeerssituaties zodanig in te richten dat spiegels niet nodig zijn. Alleen in zeer uitzonderlijke bestaande situaties, en dan meestal alleen bij uitritten of echte dode hoeken, worden spiegels toegepast.
27. Hoe maak je de parkeerplaatsen exclusief voor de Muiderkring. Zodat niet de bezoekers van Naturalis er gaan staan?
 - Naturalis krijgt een eigen parkeergarage, voor ca. 500 auto's. Deze is naar verwachting begin 2023 klaar. Daarnaast is de gemeente voornemens om het dubbeltjestarief in woongebieden af te schaffen. Dit moet nog nader uitgewerkt worden. Ook de omvang van het Vossiusplein neemt af en wordt meer verspreid gecompenseerd rondom de Muiderkringflat. Dit maakt het ook minder aantrekkelijk in gebruik voor bezoekers van Naturalis.
28. Zoveel oversteekplaatsen op 1 vierkante meter lijkt me niet veilig met 50km per uur
 - Een aantal oversteekplaatsen zijn vormgegeven dat voetgangers geen voorrang hebben. Dit is doorgaans veiliger. Fietsers moeten op rechte wegvakken van 50 km/u altijd uit de voorrang geplaatst worden, anders is dit onveilig. Voor de oversteek bij de verbinding naar het pocketpark, waar ook beide bushaltes gelegen zijn, wordt een zebra voorgesteld. In de verdere uitwerking / vervolgsessie willen wij beschouwen hoe deze exact ingericht wordt: er moet voldoende zicht zijn op overstekende voetgangers.
29. Halverwege de Vondellaan is er al een adviessnelheid 30
 - Op het centrale deel van de Vondellaan wordt het verkeersaanbod rustiger, en is vermoedelijk vanuit omgevingskwaliteit een adviessnelheid van 30 km/u geplaatst. De passages van de middeneilanden bij de kruispunten zijn hier ook doelbewust krap ontworpen. Formeel gezien is de weg nog steeds een 50 km/u weg.
30. Als de GB wordt versmald, kan de bus de draai de GB in nog maken?
 - De bus kan de draai in- en uitgaand voor de GB straat maken. Daar heeft de bus wel de volledige rijbaanbreedte voor nodig, zoals dat nu ook het geval is. Dit is standaard bij 30 km/u zones waar bussen komen te rijden.
31. Zet als gemeente ook snelheidscontrole palen langs de Plesmanlaan. 50 km/u is nu de ondergrens van het snelverkeer
 - Dit is geen bevoegdheid van de gemeente: hier gaat het Openbaar Ministerie over. Er gelden strenge regels / normen voor de plaatsing hiervan. Er moet aangetoond worden dat er qua ernst en aantal van daadwerkelijke ongevallen er een onveilige situatie is, er veel noodlichtnegatie plaatsvindt bij een verkeerslicht en/of structureel harder wordt gereden dan het snelheidslimiet.
32. Tussen Jan Luykenlaan en Muiderkring wordt nu groen opgeofferd voor parkeren. Is dit afgetrokken van het te creëren groen?
 - De compensatie parkeerplekken zijn nog geen onderdeel van de groenbalans. Dit betreft ongeveer 1000 m² aan totaal oppervlak. In een vervolgsessie gaat nog gekeken worden naar de materialisatie van de parkeerplaatsen: een optie is om deze in halfverharding/grasbetontegels aan te leggen. Daarmee weegt dit totaal aan verharding iets minder zwaar mee qua verhard oppervlak.

Nagestuurde vragen

33. Waar komen de ondergrondse vuilcontainers, waar komen welke bomen, wat voor stamdiameter hebben deze. Welke bomen worden verwijderd? Een voetbalveld aan groen wordt toegevoegd maar waar en hoeveel dan precies? (Pocketpark, Vossiusplein, Vondellaan en berm van 4 meter langs de Gerard Brandtstraat)? Hoe is

het fietspad gesitueerd door het stukje groen op het Vossiusplein, hoe de oversteek voor fietsers, komen er wandelpaden?

- Ondergrondse vuilcontainers langs de Gerard Brandtstraat richting Muiderkring.
 - Situatie nieuwe bomen volgens tekening. Soortkeuzes zijn aan de gemeente voorgelegd. Aanplantdiameters conform handboek openbare ruimte van de gemeente.
 - De berekende 5.500 m² toevoeging van groen volgt uit het verschil te berekenen tussen de hoeveelheid groen nu en in het ontwerp.
 - De fietspadaansluiting op de Gerard Brandtstraat wordt in het definitief ontwerp uitgewerkt. Dit hangt sterk af van de wijze van aansluiten van de Gerard Brandtstraat op de Vondellaan. Er is meer informatie over de ondergrondse situatie van kabels en leidingen nodig voordat hier verder aan ontworpen kan worden.
34. De uitgangspunten (inheems en vergroten van de biodiversiteit) zijn prima maar hoe zit het met de sociale veiligheid, (verlichting, zichtlijnen)
- Lichtniveau zal (moeten) voldoen aan de gemeentelijk eisen en veiligheid.
 - Er zijn voldoende entrees aan het parkje om sociale veiligheid te bevorderen.
35. Hoe zijn de looppaden gepland naar en vanuit de nieuwbouw en hoe worden deze gefaciliteerd? Hoe gaan bezorgdiensten de levering verzorgen (parkeerplaatsen en ingangen van de woningen)? Dat laatste betreft zeker ook de openbare ruimte waar de participatie over ging afgelopen sessie.
- De entrees van alle appartementen liggen aan de Vondellaan en de Plesmanlaan. Deze gebouwentrees hebben ook een uitgang naar het park, maar daar zit niet de voordeur (en bel). Pakketbezorging gebeurt vanaf de Vondellaan. Er wordt daarvoor een ruime laad- en losplaats aangelegd voor pakketbezorging en verhuizingen.

Nieuwe nagestuurde vragen

36. Complimenten voor de toevoeging van een half voetbalveld aan groen aan onze wijk. Daar heeft de wijk voor nu en in de toekomst een blijvende groene waarde aan. Mijn vraag hierover: op bestaand groen worden nu parkeerplaatsen gerealiseerd voor met name bewoners van de Muiderkring. Is de toevoeging een netto toevoeging van groen aan de wijk, of moet de parkeerruimte en het vervallen van groen hier nog van worden afgetrokken?
- Zie antwoord van vraag 32.
37. In de vorige sessie was besloten dat de Portaal ging inventariseren hoeveel parkeerplaatsen er werkelijk nodig waren voor de bewoners van de Muiderkring die nu gebruik maken van de parkeermogelijkheden van het Vossiusplein. Heeft Portaal deze aantallen parkeerplaatsen die nu in het plan voorliggen ook naar de gemeente gecommuniceerd?
- Zie antwoord van vraag 7.
38. Hoe wordt voorkomen dat de Jacob Catslaan de doorvoerlaan van de toekomstige parkeerders tussen de Muiderkring en de Jan Luykenlaan gaat worden? Worden daarvoor eventueel nog extra voorzieningen getroffen in de vorm van verkeersontmoedigende maatregelen?
- Wij verwachten dat de meeste auto's die op dit parkeerterrein gaan parkeren zullen rijden via de Cruquiuslaan / Jan Luykenlaan komende vanaf de Dr. Lelylaan, of via de Vondellaan / Gerard Brandtstraat / Muiderkring komende vanaf de Plesmanlaan. Er zijn geen aanvullende maatregelen nodig in de Jacob Catslaan hiervoor.
39. Bestaan er gegevens van gemiddeld gemeten kilometers per uur op de Vondellaan?
- Uit het archief hebben wij een snelheidsmeting tussen de Gerard Brandtstraat en Plesmanlaan kunnen terugvinden uit het jaar 2015. Hieruit is een 85% snelheid (V85) gemeten van 47,9 km/h. Deze V85 is hoe landelijk de gemiddelde snelheid beoordeeld wordt. Deze ligt onder de 50 km/h en daarmee houdt het autoverkeer zich gemiddeld aan de maximumsnelheid.
40. Wethouder North heeft in september 2021 aangegeven dat Leiden op veel plekken 30 kilometer per uur gaat rijden om zo een leefbaarder en veiliger wijk te realiseren. Wat is de achterliggende gedachte dat dit niet gaat gelden voor de Vondellaan maar bijvoorbeeld al geruime tijd is ingevoerd op de Sitterlaan. Op de Sitterlaan bestaat immers ook een openbare buslijn. Zonder aanpassing van de wegsituatie is daar de 30 kilometerzone geïntroduceerd. Juist nu zou met enige ambitie ook hier 30 kilometer per uur kunnen worden geïntroduceerd.

- Het verder invoeren van 30km/u in Leiden waar wethouder North in september over gecommuniceerd heeft, zijn alle resterende wegen welke niet (kunnen) voldoen aan een minimale 50 km/u inrichting qua beschikbare fysieke ruimte. De Sitterlaan/Burggravenlaan is de enige doorgaande weg in Leiden waar 30km/u als wegvaklimiet is ingesteld, terwijl de inrichting van de weg voldoet aan 50 km/u volgens de landelijke richtlijnen vanuit het CROW en SWOV. Het gevolg is dat automobilisten massaal het 30 km/u limiet negeren en krijgen wij als gemeente hier veel klachten over. De politie weigert te handhaven op wegen die niet een correcte inrichting of representatief snelheidslimiet heeft. Op de Vondellaan is de RAV gevestigd is, welke een maatschappelijk belang heeft om korte uitruktijden in de gehele regio Holland Rijnland te behalen bij prio 1 oproepen. Verlaging van de maximumsnelheid ligt daarmee niet voor de hand op basis van het huidige verkeersbeleid en de belangen van de RAV.
41. Uit de vorige sessie met de gemeente heb ik onthouden dat er toestemming vanuit de gemeente Leiden is gegeven om een uitrit van de nieuwbouw te laten uitkomen op een 50 kilometer weg, terwijl dit een uitzondering op de bestaande regel is. Kunt u de schriftelijke argumenten die daarvoor zijn uitgebracht overleggen, zodat ik deze argumenten op inhoudelijkheid kan beoordelen?
- Verkeerskundig gezien heeft het de voorkeur om langs gebiedsontsluitingswegen (50 km/u wegen) geen losse privé-uitritten van verschillende percelen aan te sluiten. Dit is echter het ideaalbeeld. In de praktijk, waarbij wijken in de loop van de tijd gegroeid en ingedeeld zijn, kunnen we niet overal deze ideale situatie maken en wordt er een belangenafweging gemaakt. Het verkeerskundig onderzoek, welke FSD heeft laten uitvoeren, toont aan dat een veilige en functionerende aansluiting van de parkeergarage mogelijk is mits er een middenberm wordt gerealiseerd. Daarmee kan de gemeente dan ook akkoord gaan. Deze oplossing zorgt ervoor dat de Gerard Brandtstraat en de bewoners daar niet met meer verkeer geconfronteerd worden.
42. Kan de gemeente Leiden de prognose van het aantal vervoersbewegingen verdeeld over auto's en fietsen overleggen, zodat eenieder weet over hoeveel verkeer er over de Vondellaan zal worden verwerkt? Kan deze prognose beginnen met de meest recent getelde aantallen en gedocumenteerd worden aangevuld met de veronderstellingen die leiden tot deze prognose?
- In het externe verkeerskundige onderzoek wordt vermeld met welke aantallen vervoersbewegingen rekening wordt gehouden door de ontwikkeling van Vondelkwartier in de toekomst, en hoe zich dat verhoudt tot de autonome verkeerssituatie.
43. Over een afstand van ongeveer 400 meter wordt er vanaf de kruising Plesmanlaan nu een maximumsnelheid gehanteerd van 50 kilometer per uur. Vanaf de Kruising Vondellaan - Jacob Catslaan wordt een adviessnelheid gehanteerd van 30 kilometer per uur, die vervolgens na ongeveer 200 meter overgaat in een verlichte 30 zone op de Damlaan. Op deze afstand van 600 meter tel ik de volgende kruisingen komend vanaf de Plesmanlaan: (1) kruising naar het bedrijfspand van Heerema, (2) de kruising naar de Mercedesdealer, (3) de nieuw te realiseren uitrit door FSD vanuit de nieuwbouw, (4) de kruising met de Gerard Brandtstraat, (5) de afslag naar de parkeerplaats van de schaatsbaan, in de toekomst te vervangen voor een uitrit van de daar nieuw te realiseren woningen, (6) de kruising met de Coornhertstraat, (7) de kruising met de Jacob Catslaan en de PC Hoofthooflaan, (8) de kruising met de van Baerlestraat, en (9) tot slot de kruising met de Lage Morsweg. Is dit aantal kruisingen niet een belangrijk argument om toch een 30 kilometer per uur zone in te stellen? In de praktijk zal de 50 kilometer per uur nauwelijks haalbaar zijn met al deze kruisingen in combinatie met de te verwachten verkeerstoename.
- De Vondellaan is qua structuur een 'inprikker' van een wijk, soms ook wel een wijkverzamelweg genoemd. 'Dieper' in de wijk wordt de Vondellaan rustiger in verkeersaantallen. Hoe dichter je bij de Plesmanlaan komt, des te drukker. Over het geheel blijft de Vondellaan een rustigere 50 km/u weg in vergelijking tot andere doorgaande wegen. De Vondellaan is wel zodanig druk (meer dan 6000 voertuigen per dag) dat scheiding van autoverkeer met fietsverkeer nodig is, en dat de weg in gebruik meer als 'doorgaand' beschouwd wordt. Vanwege de 'verzamel functie' is het niet onlogisch dat de Vondellaan meerdere aansluitingen met diverse zijwegen heeft, deze 'voeden' de 'inprikker' van de wijk. Binnen het project Leidse Ring Noord worden (1) en (2) trouwens gecombineerd tot één aansluiting. De adviessnelheid van 30 km/u is vermoedelijk ingesteld vanwege de krappere vormgeving van de middeneilanden bij de kruisingen met de Jacob Catslaan en van Baerlestraat.