

## **Nr. 37 Informatiebrief**

Zaaknummer:	Z/25/098019
Documentnummer:	486444
Datum:	21 april 2026 / verzonden: 29 april 2026
Onderwerp:	Verkeersbesluit herinrichting kruispunt Grootte Vink en Leidseweg
Portefeuillehouder:	Wethouder Schokker
Bijlage(n):	1. Verkeersbesluit 2. Nota van beantwoording

Geachte Raad,

Via deze raadsinformatiebrief willen wij u informeren dat de colleges van Voorschoten en Leiden op 21 april 2026 een gemeenschappelijk verkeersbesluit hebben genomen voor de herinrichting Grootte Vink en de Leidseweg. Dit verkeersbesluit vloeit voort uit eerdere besluitvorming van uw raad en effect heeft op de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid van Voorschoten.

Het ontwerp verkeersbesluit heeft van 18 april 2025 tot en met 30 mei 2025 ter inzage gelegen. Er zijn vijf zienswijzen ingebracht. De zienswijzen hebben geleid tot aanpassingen aan het besluit, in die zin dat de van toepassing zijnde leden van artikel 2 van de Wegenverkeerswet expliciet zijn toegevoegd aan de besluittekst. In bijgevoegde 'nota van beantwoording' is per zienswijze een reactie gegeven.

Eén van de zienswijzen heeft betrekking op de inrichting van de Griffioenlaan en de Leidseweg-Noord als Gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (GOW30). In heel Nederland wordt momenteel gediscussieerd over de vraag of 30 km/uur de standaard maximumsnelheid binnen de bebouwde kom zou moeten worden. Sommige gemeenten, zoals Wassenaar, hebben deze snelheid op veel wegen al ingevoerd. Een dergelijke maatregel heeft echter ook gevolgen, onder andere voor de bereikbaarheid en aanrijtijden van hulpdiensten zoals ambulance, brandweer en politie, evenals voor het openbaar vervoer. Daarnaast is het van belang dat wegen zodanig worden ingericht dat weggebruikers zich vanzelf aan de geldende maximumsnelheid houden. Alleen het aanpassen van de maximumsnelheid is in de praktijk vaak niet voldoende; de inrichting van de weg moet hierop aansluiten. Wanneer dit niet het geval is dan handhaaft de politie niet.

De invoering van een maximumsnelheid van 30 km/uur wordt vastgelegd in een zogenoemd wegencategoriseringsplan. In dit plan wordt beoordeeld welke wegen hiervoor in aanmerking

**Gemeente Voorschoten**

komen en welke aanpassingen in de inrichting nodig zijn. In Voorschoten is de wegencategorisering opgenomen in het Verkeersplan 2017. Op dit moment zijn er geen plannen om het Verkeersplan 2017 te actualiseren. Gezien de discussie over de invoering van GOW30 is het verkeersplan inmiddels verouderd en heeft actualisatie.

Met vriendelijke groet,  
het college van burgemeester en wethouders,

E.A. van Watingen,  
gemeentesecretaris

mw. drs. N. Stemerding,  
burgemeester

Deze brief is digitaal vastgesteld. Hierdoor staat er geen fysieke handtekening in de brief.

# Gemeente Leiden en gemeente Voorschoten, verkeersbesluit diverse verkeersmaatregelen herinrichting kruispunt Groote Vink en Leidseweg

Zaaknummer Leiden: 5401645

Zaaknummer Voorschoten: Z/25/098019/487974

Burgemeester en wethouders van de gemeente Leiden en Burgemeester en wethouders van de gemeente Voorschoten,

Gelet op de bepalingen van artikel 18 van de Wegenverkeerswet 1994, het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990), de bepalingen van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer en de mandaatregelingen van burgemeester en wethouders van Leiden en Voorschoten en het daarop gebaseerde ondermandaatbesluit waarin de bevoegdheid tot het nemen van dit verkeersbesluit bij de gemeente Leiden is ondergemandateerd aan de afdelingsmanager Mobiliteit en binnen de gemeente Voorschoten is voorbehouden aan het college van burgemeester en wethouders van Voorschoten.

## Overwegende dat:

- de Stevenshofdreef, Vinkweg, Haagweg en het noordelijke gedeelte van de Leidseweg gelegen zijn in de bebouwde kom van Leiden;
- de Griffioenlaan, Burgemeester Staatsenlaan en zuidelijk gedeelte van de Leidseweg gelegen zijn in de bebouwde kom van Voorschoten;
- het huidige kruispunt tussen de Stevenshofdreef, Vinkweg, Haagweg en Leidseweg als kruispunt de naam Groote Vink heeft;
- op de Leidseweg de gemeentegrens tussen Leiden en Voorschoten ligt;
- er in de gemeente Voorschoten het woningbouwproject 'Het Fortuyn van Voorschoten' is aangelegd;
- de ontsluiting van deze nieuwe woningen voorzien is via een nieuwe weg, de Griffioenlaan;
- in het bestemmingsplan, vastgesteld door de gemeenteraad van Voorschoten, is vastgelegd dat de Griffioenlaan de doorgaande weg (GOW50) wordt;
- de gemeenten Voorschoten en Leiden zijn overeengekomen om deze ontsluitende weg aan te sluiten op het Leidse wegennet ter hoogte van de Groote Vink;
- de nieuwe woningen langs de Griffioenlaan zo zijn gebouwd dat zowel lucht- als geluidskwaliteit zijn getoetst door de Omgevingsdienst en dat de woningen hierop door de ontwikkelaar zijn aangepast;
- de verkeersintensiteit van de Leidseweg in Voorschoten zal afnemen doordat deze voor auto's doodlopend wordt, waardoor de verkeersintensiteit op de Griffioenlaan toeneemt ten opzichte van de huidige situatie;
- in de regionale verkeersmodellen de verkeersintensiteiten op de verschillende wegen voor zowel de huidige als toekomstige situatie zijn berekend en passen bij de regels in het bestemmingsplan;
- de fietsoversteek over de Leidseweg, van en naar de Stevenshofdreef, bekend staat als verkeersonveilige locatie;
- deze oversteek tevens onderdeel is van een regionale fietsroute;

- de gemeente Leiden de verkeersveiligheid op dit punt en de herinrichting van het kruispunt als speerpunt heeft opgenomen in het Beleidsprogramma Fiets 2020-2030;
- het voor de verkeersveiligheid gewenst is langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk te scheiden;
- dit gerealiseerd kan worden door gemotoriseerd verkeer vanaf de nieuwe Griffioenlaan door de tunnelbak naast de Waddingerbrug te laten rijden;
- de Leidseweg daarmee geen doorgaande functie meer hoeft te hebben;
- daarom de Leidseweg ter hoogte van de Grootte Vink wordt heringericht als fietspad;
- op de Leidseweg, tussen de gemeentegrens met Voorschoten en de aansluiting naar de Vinkweg, panden gelegen zijn die bereikbaar moeten blijven;
- daarom de Leidseweg op dit stuk wordt ingericht als fietsstraat binnen een 30-zone;
- het gewenst is het huidige kruispunt tussen de Stevenshofdreef, Vinkweg en Haagweg overzichtelijker en verkeersveiliger te maken;
- het daarnaast gewenst is de doorstroming tussen het westen en oosten op peil te houden, ook bij een eventuele opening van de Waddingerbrug;
- het kruispunt daarom wordt heringericht als rotonde;
- voor de doorstroming een bypass wordt gerealiseerd naast de rotonde aan de zuidzijde;
- de herinrichting van de Leidseweg en het kruispunt leidt tot het wijzigen en instellen van een aantal verkeersmaatregelen;
- het op grond van artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 voor wat betreft het verzekeren van de veiligheid op de weg en het beschermen van weggebruikers en passagiers, het gewenst is om de genoemde verkeersmaatregelen onder 'besluiten' in te stellen of op te heffen;
- op grond van artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 de vrijheid van het verkeer ook gewaarborgd blijft, in dit geval hoofdzakelijk door de hoofdontsluitingsweg tussen Voorschoten en Leiden, in navolging van eerdere besluitvorming in Voorschoten, te verplaatsen van de Leidseweg naar de Griffioenlaan, maar ook doordat alle bestemmingen bereikbaar blijven;
- tav het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de 'Wet milieubeheer' het relevant is dat het verzekeren van de verkeersveiligheid zwaarder weegt en dat daarnaast de nieuwe Griffioenlaan alsmede de daaraan gelegen woningen geschikter wordt geacht om als ontsluitingsweg te fungeren dan de Leidseweg, hetgeen zoals eerder benoemd reeds is vastgesteld bij eerdere besluitvorming in Voorschoten;
- overleg is gepleegd met de (gemachtigde van de) korpschef van de politie, welke een positief advies heeft gegeven ten aanzien van de genoemde verkeersmaatregelen;
- de in het verkeersbesluit omschreven verkeersmaatregelen van 18 april 2025 tot 30 mei 2025 als ontwerpbesluit ter inzage heeft gelegen met de mogelijkheid voor belanghebbenden om een zienswijze in te dienen;
- er vijf zienswijzen zijn ingediend;
- dat de zienswijzen hebben geleid tot aanpassingen aan het besluit, in die zin dat de van toepassing zijnde leden van artikel 2 van de Wegenverkeerswet expliciet zijn toegevoegd aan de besluittekst;
- de uitgebreide reactie op de zienswijzen is gegeven in een 'nota van beantwoording zienswijzen', welke is toegevoegd als bijlage aan dit definitieve besluit;
- de onder 'besluiten' genoemde (delen van) wegen in beheer zijn bij de gemeente Leiden of Voorschoten;

nemen, gelet op het voorgaande, de volgende

## **Besluiten:**

1. het opheffen van het verplichte fietspad langs de Korte Vliet ter hoogte van de Leidseweg door het verwijderen van borden G11 zoals bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990 ter hoogte van de Leidseweg;
2. het instellen van een verplicht fietspad langs de Korte Vliet vanaf de Leidseweg ter hoogte van de gemeentegrens naar de Korte Vliet door het plaatsen van borden G11 zoals bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990 ter hoogte van de Leidseweg en Griffioenlaan;
3. het opheffen van het verplichte fietspad naast de Leidseweg, tussen de gemeentegrens en de aansluiting met de Vinkweg, door het verwijderen van bord G11 zoals bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990 op de Leidseweg ter hoogte van de gemeentegrens;
4. het instellen van een voorrangsregeling op de Griffioenlaan ter hoogte van het kruisende fietspad ten noorden van de gemeentegrens, waarbij (fiets)verkeer op het fietspad voorrang moet verlenen aan verkeer op de Griffioenlaan, door het plaatsen van 2 borden B06 als bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990 ter hoogte van de kruising met de Griffioenlaan en het aanbrengen van haaiantanden zoals bedoeld in artikel 80 van het RVV1990;
5. het instellen van een gebod voor alle bestuurders het bord voorbij te rijden aan de rechterzijde ter hoogte van het middeneiland op de kruising van de Griffioenlaan en het kruisende fietspad ten noorden van de gemeentegrens, door het plaatsen van twee borden D02-ro als bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990;
6. het instellen van een zone met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur op de Leidseweg tussen de gemeentegrens en de aansluiting met de Vinkweg door het plaatsen van borden A01-30-ZB en A02-30-ZE op de Leidseweg ter hoogte van de gemeentegrens;
7. het opheffen van een gebod voor alle bestuurders het bord voorbij te rijden aan de rechterzijde ter hoogte van het middeneiland op de Leidseweg bij de gemeentegrens, door het verwijderen van een bord D02-ro als bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990;
8. het opheffen van een verbod voor bestuurders door te gaan bij nadering van verkeer uit tegengestelde richting op de Leidseweg ter hoogte van de gemeentegrens door het verwijderen van een bord F05 en F06 als bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990;
9. het opheffen van de voorrangsregelingen op de Leidseweg ter hoogte van de aansluiting met de Vinkweg door het verwijderen van de borden B01, B06 en B05 als bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990 en het verwijderen van de haaiantanden zoals bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990 op de kruising van de Leidseweg met de Vinkweg;
10. het opheffen van de voetgangersoversteekplaatsen op de kruising van de Leidseweg en Vinkweg door het verwijderen van borden L2 als bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990 en het verwijderen van de bijbehorende zebra-markering;
11. het opheffen van het eenrichtingsverkeer in oostelijke richting voor verkeer vanaf de Leidseweg richting de Haagweg door het verwijderen van bord C04 als bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990 op de Leidseweg ter hoogte van de Haagweg;
12. het opheffen van de voorrangsregeling op de kruising tussen de Leidseweg en de Haagweg door het verwijderen van de borden B06 als bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990 en het verwijderen van de haaiantanden als bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990;

13. het opheffen van de adviessnelheid van 30 kilometer per uur op de Vinkweg ter hoogte van de Leidseweg door het verwijderen van bord A04-30 als bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990;
14. het opheffen van de voorrangsregeling op de Vinkweg, waarbij verkeer vanaf de Vinkweg voorrang moet verlenen aan verkeer richting de Stevenshofdreef, door het verwijderen van bord B06 als bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990 en het verwijderen van de haaiantanden als bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990 bij de Vinkweg ter hoogte van de aansluiting met de Stevenshofdreef;
15. het instellen van een rotonde met een verplichte rijrichting op het kruispunt van de Stevenshofdreef, Vinkweg en Haagweg door het plaatsen van borden D01 als bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990 op de rotonde van de Stevenshofdreef, Vinkweg en Haagweg;
16. het instellen van gebod voor alle bestuurders het bord voorbij te rijden aan de rechterzijde op de Vinkweg en Stevenshofdreef ter hoogte van de aansluiting met de rotonde, door het plaatsen van twee borden D02-ro als bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990;
17. het instellen van voorrangsregelingen op de Stevenshofdreef, Vinkweg en Haagweg ter hoogte van de rotonde, waarbij verkeer op deze straten voorrang moet verlenen aan verkeer op de rotonde, door het plaatsen van borden B06 als bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990 en het aanbrengen van haaiantanden als bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990 op de Stevenshofdreef, Vinkweg en Haagweg ter hoogte van de rotonde;
18. het instellen van een voetgangersoversteekplaats op de Vinkweg, ter hoogte van de rotonde met de Stevenshofdreef en Haagweg, door het plaatsen van borden L2 als bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990 en het aanbrengen van de bijbehorende zebra-markering op de Vinkweg ter hoogte van de rotonde;
19. de in dit verkeersbesluit genoemde maatregelen uit te voeren zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende situatietekening;
20. de bekendmaking van dit verkeersbesluit te laten geschieden door plaatsing van het besluit in het Gemeenteblad.

Leiden, 21 april 2026

Voorschoten, 21 april 2026

burgemeester en wethouders van Leiden

burgemeester en wethouders van Voorschoten

Namens dezen,

F.J.H. Douglas  
Afdelingsmanager Mobiliteit

J. van Haaster  
Loco Gemeentesecretaris

mw. drs. N. Stemerding  
burgemeester

## Reageren?

Het verkeersbesluit is vanaf 1 mei 2026 te vinden in het Gemeenteblad op de website [www.overheid.nl](http://www.overheid.nl). Een papieren versie van het verkeersbesluit ligt van 2 mei 2026 tot en met 12 juni 2026 in het Leidse Stads kantoor (Bargelaan 190 te Leiden). Geopend van maandag tot en met vrijdag 8:30-17:00 uur. Op donderdag ook geopend van 17:00-20:00 uur en zaterdag van 9:00-12:30 uur.

Voor dit verkeersbesluit is de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht) gevolgd. Tegen dit verkeersbesluit kan binnen zes weken na datum van publicatie in het Gemeenteblad beroep worden ingesteld bij de rechtbank Den Haag, sector bestuursrecht, postbus 20302, 2500 EH Den Haag. Beroep kan worden ingesteld door belanghebbenden die al eerder een zienswijze naar voren hebben gebracht en door belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij geen zienswijzen naar voren hebben gebracht. Bij een spoedeisend belang kan daarbij tevens bij de Voorzieningenrechter van de rechtbank Den Haag, sector bestuursrecht, postbus 20302, 2500 EH Den Haag, een verzoek om voorlopige voorziening worden gedaan om het verkeersbesluit te schorsen.

# Nota van beantwoording

Betreft ontwerp verkeersbesluit diverse verkeersmaatregelen herinrichting kruispunt Groote Vink en Leidseweg

Er zijn vijf zienswijzen ontvangen. De zienswijzen hebben betrekking op de diverse aspecten van het ontwerp verkeersbesluit. Deze omvatten met name punten over de bereikbaarheid van (panden aan) de Leidseweg en het geplande gebruik van de Griffioenlaan en de bijbehorende gevolgen.

Bespreking van de zienswijzen per thema:

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
1	Verzoek om een inrit aan te brengen bij een woning op de Haagweg.	Particuliere inritten kunnen worden aangevraagd middels een vergunningsaanvraag en is geen onderdeel van het project Groote Vink.	Geen
2	Op de Haagweg ontstaat een gevaarlijke situatie wanneer automobilisten de verkeerde afslag hebben genomen en direct na de brug keren op de Haagweg. Verzoek om een bord te plaatsen dat dit verboden is.	Na de herinrichting van de Haagweg zijn alle richtingen via de rotonde te bereiken. Het is minder waarschijnlijk dat mensen de verkeerde afslag nemen en moeten keren op de Haagweg. De herinrichting voorziet dus al in een oplossing voor het beschreven probleem. Toevoegen van extra bebording is in onze ogen dus ook overbodig.	Geen
3	Verzoek om een voetgangersoversteekplaats aan te brengen over de Haagweg ter hoogte van huisnummer 245.	De beschreven locatie valt buiten de projectscope van het project de Groote Vink en zal dan ook niet door het project meegenomen worden.  Middels het invullen van een meldingenformulier op de website van de gemeente Leiden kan deze aanvraag buiten het project om worden beoordeeld.	Geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
4	<p>Verzoek voor het invoeren van een maximumsnelheid van 30 km/u (GOW30) op zowel de Leidseweg-Noord als de Griffioenlaan.</p>	<p>Geruime tijd geleden is besloten dat de Griffioenlaan wordt ingericht als gebiedsontsluitingsweg (GOW) met een snelheidsregime van 50 km/u. Deze keuze is vastgelegd in het bestemmingsplan 'Korte Vliet-Leidseweg noord deel noord', welke door de gemeenteraad van Voorschoten is vastgesteld op 29 april 2021. Bij de vaststelling van dit bestemmingsplan is ook zorgvuldig de positionering van de woningen ten opzichte van de Griffioenlaan meegewogen. De Griffioenlaan heeft een belangrijke verkeersfunctie en binnen de bebouwde kom past daar een maximumsnelheid van 50 km/u bij.</p> <p>Recent, nadat het bestemmingsplan voor het Fortuyn van Voorschoten al was vastgesteld, zijn door het CROW landelijke conceptvoorstellen gedaan voor de inrichting van een GOW30. Deze voorstellen gaan uit van specifieke inrichtingsprincipes. De Griffioenlaan voldoet op meerdere punten niet aan deze principes. De GOW30 is vooral bedoeld als oplossing voor bestaande "grijze wegen" waar gemotoriseerd verkeer en fietsers dezelfde rijbaan gebruiken zonder fysieke scheiding. De Griffioenlaan is echter als nieuwe weg ingericht volgens de richtlijnen voor een GOW50, met een duidelijke scheiding tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers. Fietsers beschikken over een aparte rijbaan, waardoor de weg voldoet aan de geldende inrichtingseisen voor een veilige 50 km/u-weg.</p> <p>De Leidseweg-noord, deel noord, heeft als gevolg van het omklappen van de gebiedsontsluitingsweg naar de Griffioenlaan, geen gebiedsontsluitende functie meer, zoals ook vermeld staat in het Verkeersplan 2017 van de gemeente Voorschoten. Met het ontbreken van deze ontsluitende functie krijgt de weg uiteindelijk een snelheidslimiet van 30 km/u. De uitvoering zal samenvallen met rioolwerkzaamheden aldaar.</p>	Geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
5	<p>Verzoek eenrichtingsverkeer in te voeren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkeer van Leiden naar Voorschoten via de Leidseweg-Noord</li> <li>- Verkeer van Voorschoten naar Leiden via de Griffioenlaan</li> </ul> <p>Dit vermindert verkeersdruk en verhoogt de veiligheid zonder de bereikbaarheid te schaden.</p>	<p>Voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan zijn drie ontsluitingsvarianten onderzocht en besproken. Een ontsluiting via de Leidseweg-Noord, een ontsluiting via de Griffioenlaan, en een combinatievariant waarbij éénrichtingsverkeer wordt toegepast op zowel de Leidseweg-Noord als de Griffioenlaan. De gemeenteraad van gemeente Voorschoten heeft uiteindelijk gekozen voor de huidige tweerichtingsstructuur, passend bij de functie van de Griffioenlaan als gebiedsontsluitingsweg. Deze keuze is vastgelegd en heeft geleid tot verdere uitwerking, besluitvorming en uitvoering.</p>	Geen
6	<p>De herinrichting van de kruisingen Trompweg en de Groote Vink aan te passen, zodat die aansluiten bij het voorstel (zie <i>punt 5</i>) voor eenrichtingsverkeer op zowel de Leidseweg en de Griffioenlaan.</p>	<p>Het kruispunt bij de Groote Vink, gelegen in de gemeente Leiden, zal in 2027 volledig worden heringericht. Deze nieuwe inrichting zal voldoen aan de geldende richtlijnen en zal een aanzienlijke verbetering zijn ten opzichte van de huidige situatie.</p> <p>Het kruispunt van de Griffioenlaan met de Trompweg, gelegen in de gemeente Voorschoten, is recent heringericht en voldoet aan de volledige inrichtingseisen voor een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 50 km/u (GOW50).</p> <p>Aangezien de gemeentes Voorschoten en Leiden niet meegaan in het, in punt 5 benoemde, plan voor eenrichtingsverkeer op de Griffioenlaan en Leidseweg-noord, deel noord, is het herinrichten van de kruispunten Groote Vink en Trompweg om aan te sluiten op dit plan niet nodig.</p>	Geen
7	<p>Aanvullend onderzoek uit te voeren naar aanvullende netwerkmaatregelen, zoals het openstellen van de Hoflandbrug voor autoverkeer. Dit zorgt voor een evenrediger verdeling van het verkeer over het gebied en vermindert knelpunten.</p>	<p>Het openstellen van de Hoflandbrug voor autoverkeer is niet wenselijk. Het leidt tot ongewenste verschuiving van verkeersstromen; verkeer dat nu via de Haagweg rijdt, zou dan via de Griffioenlaan en de Hoflandbrug naar de Vijf Meilaan en Churchillaan in Leiden een kortere route krijgen. Deze kortere route is aantrekkelijk voor automobilisten en zou juist tot extra verkeersdruk op de Griffioenlaan leiden.</p>	Geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
8	<p>In het ontwerp verkeersbesluit wordt aangegeven dat de verkeersmaatregelen genomen zijn 'overeenkomstig artikel 2 van de Wegenverkeerswet'. In het verkeersbesluit ontbreekt op welke precieze grondslag(en)/doeleinden de voorgenomen herinrichting berust. In het verkeersbesluit dient deugdelijke motivering te worden gegeven welke doelstelling(en) met het verkeersbesluit worden beoogd.</p>	<p>In het ontwerp verkeersbesluit is inderdaad niet expliciet benoemd op welke precieze grondslagen van artikel 2 van de Wegenverkeerswet de voorgenomen herinrichting is gebaseerd. Wel worden in het ontwerp verkeersbesluit de overwegingen benoemd die hebben geleid tot het voorgenomen besluit. De overwegingen zijn op de volgende leden van artikel 2 van de Wegenverkeerswet van toepassing:</p> <p><b>1a)</b> het verzekeren van de veiligheid op de weg;</p> <p><b>1b)</b> het beschermen van weggebruikers en passagiers;</p> <p><b>1c)</b> het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;</p> <p><b>1d)</b> het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.</p> <p><b>2a)</b> het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de <a href="#">Wet milieubeheer</a>;</p> <p><b>2b)</b> het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.</p> <p>Ook in initiatief- en ontwerpfase van het project, alsmede de door beide gemeenteraden genomen besluiten, zijn deze punten meegewogen, tegen elkaar afgewogen en onderbouwd. Daarmee alle benodigde grondslagen gegeven.</p>	<p>In het definitieve verkeersbesluit zijn de specifieke doeleinden die zijn meegewogen bij het nemen van het besluit toegevoegd.</p>

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
9	<p>Het vervallen van de directe ontsluiting van de Leidseweg richting Leiden, zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van bedrijfsruimte aan de Leidseweg onevenredig wordt geschaad in verhouding tot de doelen die worden gediend met de herinrichting en daarbij gemaakte ontwerpkeuzes. Het verkeersbesluit ontbeert ten onrechte een evenwichtige belangenafweging waarin de belangen van indieners zijn onderzocht en meegewogen. Het ontwerpverkeersbesluit is daarmee in strijd met artikel 3:4, eerste en tweede lid, van Algemene wet bestuursrecht.</p>	<p>Gesuggereerd wordt dat de directe ontsluiting van adressen aan de Leidseweg richting gemeente Leiden komt te vervallen door dit verkeersbesluit. Dit is niet het geval. Er is nog steeds een directe ontsluiting richting Leiden via de Trompweg en Griffioenlaan voor autoverkeer, deze is alleen (voor de meest noordelijk gelegen kavels) circa 1,2 kilometer langer dan nu het geval is. De lengte van de ontsluiting naar het zuiden blijft gelijk aan de huidige situatie. Dit is ook meegewogen in het uitvoeringsbesluit (Rv 23.0132) waar de gemeenteraad van Leiden mee heeft ingestemd. In dit uitvoeringsbesluit is een belangenafweging gemaakt waarbij 'het schaden van de bereikbaarheid' afgewogen is tegen bijvoorbeeld verkeersveiligheid en ruimtegebruik. Dit ontwerp verkeersbesluit is een direct voortvloeisel van de in het uitvoeringsbesluit gemaakte keuze. Hiermee zijn wij van mening dat een er een goede belangenafweging heeft plaatsgevonden en dat de belangen voor bedrijven aan de Leidseweg niet onevenredig worden geschaad.</p>	Geen
10	<p>De aan de Leidseweg gelegen bedrijfsruimten zijn enkel nog via de zuidelijke kant van de Leidseweg bereikbaar. De functie en aantrekkelijkheid van deze bedrijfsruimte als vestigingslocatie voor de huidige en toekomstige gebruikers komt hierdoor onder druk te staan. De afhankelijkheid van slechts één ontsluitingsroute maakt de locatie kwetsbaar voor verkeersongevallen, hinder of wegwerkzaamheden op de enige resterende ontsluitingsroute. Er is dan geen uitwijkmogelijkheid meer voor verkeer.</p>	<p>Eén ontsluiting voor autoverkeer is inderdaad kwetsbaarder dan twee ontsluitingen. Calamiteiten, zoals een verkeersongeval, waarbij de volledige weg afgesloten moet worden, zijn echter zeldzaam. De kans daarop neemt ook nog eens af wanneer de verkeersintensiteit afneemt. Wanneer het wel zou gebeuren, wordt ingezet op het regelen van het verkeer. Hierdoor kunnen ook alternatieve routes, die normaliter niet beschikbaar zijn voor autoverkeer, open worden gesteld voor autoverkeer. Er valt niet te ontkennen dat er bij een grootschalige calamiteit hinder zal worden ondervonden. Voor (grootschalige) wegwerkzaamheden dient een plan te worden gemaakt voor de bereikbaarheid van kavels. Dit is altijd onderdeel van de planvorming. Hierbij kunnen alternatieve routes beschikbaar worden gesteld door bijvoorbeeld inzet van verkeersregelaars of kleinschalige aanpassingen aan de infrastructuur.</p>	Geen

	<b>Samenvatting ingekomen reactie</b>	<b>Commentaar van het college</b>	<b>Gevolg voor het besluit</b>
<b>11</b>	Het vervallen van de rechtstreekse auto-ontsluitingsroute vanuit Leiden leidt voor huidige huurders van bedrijfsruimten tot aanzienlijke hinder en belemmeringen in de bedrijfsvoering en zorgverleningstaken. Dit is niet alleen onwenselijk voor de huurders, maar zet ook druk op de aantrekkelijkheid als vestigingslocatie.	Zie beantwoording <b>punt 9</b> .	Geen
<b>12</b>	Vanwege de specifieke zorgverleningstaak van huurders, is een rechtstreekse auto-verbinding met Leiden voor huurder van zeer groot belang. De extra omrijdtijd kan het verschil betekenen tussen leven of dood. In voorkomende gevallen wordt een ambulance opgeroepen en extra omrijdtijd is daarom ongewenst.	In de planvorming is rekening gehouden met het beschikbaar houden van het fietspad tussen de Leidseweg en de Haagweg voor nood- en hulpdiensten. Hierdoor blijft er vanuit noordelijke richting een directe route beschikbaar voor ambulances om de Leidseweg te bereiken zonder hiervoor (significant) te hoeven omrijden. Deze optie is ook met de ambulancedienst besproken, welke heeft aangegeven hier geen problemen in te voorzien. In geval van een calamiteit betekent dit dus dat er geen (significant) tijdsverlies is door de aanpassingen zoals opgenomen in het verkeersbesluit.	Geen
<b>13</b>	Dat afstemming heeft plaatsgevonden met 'hulpdiensten', doet aan voorafgaande ( <i>punt 12</i> ) niet af. Bij zowel de raadsbesluiten als het ontwerpverkeersbesluit is geen schriftelijk advies van betreffende hulpdiensten toegevoegd. Als echter al zou worden aangenomen dat de hulpdiensten de bereikbaarheid van adressen in Voorschoten voldoende vinden in relatie tot hun voorkeursroutes en aanrijdtijden, dan laat onverlet dat de specifieke zorgverleningstaak van huurder een rechtstreekse autoroute van Leiden naar de locatie rechtvaardigt, juist omdat deze kortere en snellere route bij calamiteiten van levensbelang kan zijn.	Zie beantwoording bij <b>punt 12</b> .	Geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
14	<p>Dat hulpdiensten gebruik kunnen maken van het fietspad tussen Leidseweg en Griffioenlaan, vormt evenmin een valide argument om het verdwijnen van een rechtstreekse autoverbinding met Leiden aanvaardbaar te achten. Vanwege de smallere breedte van het fietspad, is dit niet of minder geschikt is voor ambulances of andere hulpverleningsvoertuigen. Daarnaast is een fietspad niet toegankelijk voor voertuigen die geen ontheffing hebben voor het rijden over een voet- of fietspad. Dergelijk verkeer heeft evengoed belang bij een zo vlot mogelijke verbinding naar de locatie. Een fietspad is geen volwaardige auto-ontsluitingsroute naar de locatie.</p>	<p>Het fietspad tussen de Haagweg en Leidseweg wordt ingericht om als alternatieve route voor nood- en hulpdiensten te kunnen dienen, niet het fietspad tussen Griffioenlaan en Leidseweg. Zo is er een alternatieve aanrijdroute beschikbaar vanuit noordzijde. Zie ook beantwoording bij <b>punt 12</b>.</p> <p>De belangen voor het overige verkeer, niet zijnde nood- en hulpdiensten, is meegewogen. Zie beantwoording bij <b>punt 9</b>.</p>	Geen
15	<p>Het verbeteren van de verkeersveiligheid kan ook worden bereikt als door het fietspad tussen de Leidseweg en de Griffioenlaan te vervangen voor een fietsstraat. Daarmee blijft een rechtstreekse verbinding naar Leiden mogelijk. Door het plaatsen van bijvoorbeeld een verkeersbord C1, in combinatie met onderborden 108 ('uitgezonderd bestemmingsverkeer' en 'uitgezonderd (brom)fietsers'), kan een te grote mening van auto- en fietsverkeer worden voorkomen.</p>	<p>De beschreven optie is uitgebreid meegewogen in het project. Uiteindelijk is de keuze in het uitvoeringsbesluit (Rv 23.0132) bij de gemeenteraad van de gemeente Leiden neergelegd en deze heeft gekozen voor de variant met het fietspad, zoals nu ook opgenomen in de situatietekening (zaaknummer: 5401645). De benoemde argumenten zijn onderdeel geweest van de afweging in dit uitvoeringsbesluit.</p>	Geen

	<b>Samenvatting ingekomen reactie</b>	<b>Commentaar van het college</b>	<b>Gevolg voor het besluit</b>
<b>16</b>	Met de in punt 15 benoemde maatregelen, kunnen de noordelijke kavels aan de Leidseweg bereikbaar blijven voor autoverkeer, zonder dat dit ten koste van de verkeersveiligheid gaat. Het aantal verkeersbewegingen is namelijk beperkt (circa 100 mvt/etmaal). Extra afslaand autoverkeer zal zich niet voordoen. Autoverkeer naar de noordelijke kavels slaat immers alleen af de t-splitsing van fietsstraten. Botsingen tussen afslaand autoverkeer en rechtdoor rijdende fietsers zullen niet plaatsvinden.	Zie beantwoording <b>punt 15</b> . In het uitvoeringsbesluit is benoemd dat de variant met fietsstraat weldegelijk verkeersonveiliger is dan de variant met fietspad. Dit doordat er menging van verkeersstromen is en omdat bij een fietsstraat er ook afslaand verkeer op het kruispunt van de fietsstraat met de Griffioenlaan zal zijn. Deze kruispuntvorm is weldegelijk verkeersonveiliger dan een kruispunt met alleen een fietspad, waar dus autoverkeer alleen rechtdoor gaat en fietsverkeer alleen rechtdoor hoeft over te steken. Het niet mengen van deze stromen op dit punt, is veiliger in te passen dan het wel mengen. Het gestelde: "zonder dat dit ten koste van de verkeersveiligheid gaat" is dus in onze ogen niet waar.	Geen
<b>17</b>	De extra verharding van een fietsstraat (tussen Leidseweg en Griffioenlaan) ten opzichte van een fietspad is zeer miniem. Dit doet dan ook geen afbreuk aan het groene karakter van het kruispunt.	Zie beantwoording <b>punt 15</b> .	Geen
<b>18</b>	Het aanleggen van een fietsstraat (met bijbehorende maatregelen om 'doorgaand verkeer' tegen te gaan) in plaats van een fietspad tussen de Leidseweg en Griffioenlaan, doet recht aan de belangen van indiener. De aanpassingen zijn ruimtelijk en verkeerstechnisch niet ingrijpend in verhouding tot het totale project. Verzoek om het beschreven alternatief over te nemen en het verkeersbesluit en inrichtingsplan aan te passen.	Zie beantwoording <b>punt 15</b> .	Geen

	<b>Samenvatting ingekomen reactie</b>	<b>Commentaar van het college</b>	<b>Gevolg voor het besluit</b>
<b>19</b>	Het verleggen van de doorgaande weg van de Leidseweg naar de Griffioenlaan zal voor een toename van verkeer op de Griffioenlaan zorgen wat voor aanzienlijke toename van geluids- en stankhinder en afname van de verkeersveiligheid zal zorgen voor de aanwonenden.	Reeds geruime tijd geleden is besloten om de ontsluitingsroute tussen Voorschoten en Leiden te verleggen van de Leidseweg naar de Griffioenlaan en deze weg in te richten als gebiedsontsluitingsweg (GOW) met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Daarbij zijn de effecten van gemotoriseerd verkeer, zoals geluidstoename en luchtkwaliteit, alsmede de afstand tussen de rijbaan en de woningen, zorgvuldig beoordeeld en afgewogen. Deze keuze is vastgelegd in het bestemmingsplan dat op 29 april 2021 door de gemeenteraad van Voorschoten is vastgesteld.	Geen
<b>20</b>	Er zijn twee speeltuinen gerealiseerd in de wijk Het Fortuyn van Voorschoten die in een open verbinding staan met de Griffioenlaan en een impact zullen ondervinden van dit nieuwe verkeer.	De Griffioenlaan is ingericht als gebiedsontsluitingsweg (GOW50) en voldoet aan de geldende richtlijnen voor verkeersveiligheid en inrichting. De speeltuinen in de wijk Het Fortuyn zijn zodanig gelegen dat zij niet direct aan de rijbaan grenzen. Tussen de speeltuinen en de Griffioenlaan bevinden zich groenstroken en trottoirs die zorgen voor een fysieke en visuele scheiding. Bovendien zijn ter hoogte van de belangrijkste oversteekpunten maatregelen getroffen om voetgangers, waaronder spelende kinderen, veilig te laten oversteken. Deze maatregelen zijn onderdeel van een ander verkeersbesluit dat op 3 juli 2024 is genomen (Gemeenteblad 2024, 297716). Op basis hiervan wordt niet verwacht dat de verkeersveiligheid rondom de speeltuinen negatief wordt beïnvloed door het voorliggende besluit.	Geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
22	Er wordt onvoldoende rekening gehouden met het woon- en leefbelang van de bewoners van het Fortuyn van Voorschoten. De, door het voorgenomen verkeersbesluit veroorzaakte, onevenredige toename van verkeersbewegingen door de Griffioenlaan is niet redelijk te noemen. Er is indieners voorgehouden dat deze nieuwe wijk een plek is waar hun kinderen in relatieve rust en veiligheid konden wonen. Op basis daarvan hebben zij een bewuste keuze gemaakt om in de wijk te komen wonen. Dit wordt nu volledig tenietgedaan door de in het verkeersbesluit beoogde verkeersmaatregelen.	Zie beantwoording <b>punt 19</b> . De toename van het verkeer door de Griffioenlaan is al vanaf vaststelling van het bestemmingsplan en voor de bouw van de woningen voorzien. De bijbehorende gevolgen voor de toekomstige bewoners, zijn afgewogen.	Geen
23	Uit vaste rechtspraak alsmede de wet vloeit voort dat een bestuursorgaan een verkeersbesluit kan nemen die kunnen strekken tot de doeleinden die zijn genoemd in artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: de Wegenverkeerswet). In het ontwerp verkeersbesluit is daarover slechts het volgende aangegeven: "deze verkeersmaatregelen genomen worden overeenkomstig artikel 2 van de Wegenverkeerswet". Het vorenstaande maakt echter niet duidelijk welke doeleinden, zoals genoemd in artikel 2 van de Wegenverkeerswet, daarmee precies worden bedoeld.	Zie beantwoording <b>punt 8</b> .	Geen
24	Het ontwerp verkeersbesluit had in het kader van behoorlijk bestuur en volgend uit vaste rechtspraak, nooit gepasseerd mogen worden door het bestuursorgaan. Dit gezien het feit dat er procedures lopen tegen andere besluiten die voor de voorgenomen wijzigingen een rol spelen.	Dit ontwerp verkeersbesluit is een apart besluit ten opzichte van de andere besluiten waar procedures tegen lopen. Het verkeersbesluit kan dus genomen worden, zonder dat dit andere besluit onherroepelijk is. Hoewel er een bepaalde afhankelijkheid tussen de besluiten zit, is het juridisch mogelijk de besluiten los van elkaar te nemen. Voorliggend verkeersbesluit wordt genomen teneinde de voorgenomen inrichting van de reeds vastgestelde besluiten, welke benoemd worden in de beantwoording van <b>punt 19</b> , te faciliteren.	Geen