

Inspraakreactie Ruimtelijke uitgangspunten Lammenschansweg, 3 juni 2025

Beste raadsleden,

Ik woon in de Professorenwijk en ik ben verkeersprofessional met dertig jaar ervaring. Ik werk bij de provincie Zuid-Holland bij het team Openbaar Vervoer. Ik spreek hier niet namens de provincie, da's natuurlijk duidelijk, maar via LinkedIn kan iedereen vinden waar ik werk dus ik maak het u even gemakkelijk.

De Lammenschansweg is geen probleem in de spitsuren maar juist als het rustig is: dan rijden veel auto's te hard of geven ze geen voorrang aan voetgangers en fietsers. De drukte in de spits is het gevolg van de keuze om de Hooigracht een rol voor doorgaand autoverkeer te geven. In het verkeersonderzoek beschrijft DTV dat wat wollig: er zijn maatregelen op netwerkniveau nodig om minder verkeer op de Lammenschansweg te krijgen. Eigenlijk zegt DTV: te veel auto's is een keuze!

De Lammenschansweg is een belangrijke weg voor het regionaal én het lokaal openbaar vervoer. Maar in de ruimtelijke uitgangspunten staat geen duidelijke stellingname vóór het openbaar vervoer. De vrije busbanen die nu snel openbaar vervoer mogelijk maken, zijn geen keihard uitgangspunt. Er staat wel: "Er is nu nog geen file zichtbaar op de Lammenschansweg". Kom kom, voor iedereen is die file wel degelijk zichtbaar, bv. stad in tussen de Lorentzkade en de Zoeterwoudsesingel, en stad uit tussen het spoorviaduct en het Lammenschansplein. Zonder vrije busbanen heeft het openbaar vervoer geen snelle route meer en is de busreiziger de pineut. Wilt u dat echt?

In de Omgevingsvisie van de gemeente staat herhaaldelijk hoe belangrijk het openbaar vervoer is voor een compacte stad en duurzaamheid. En begin januari schreef de voltallige gemeenteraad, middenin het kerstreces, een brief aan de provincie: het openbaar vervoer is essentieel voor onze stad. Beste mensen, als jullie een snelle en betrouwbare bus echt belangrijk vinden, voeg dan de daad bij het woord en kies duidelijk voor het OV. En vraag een deskundige van de TU Delft om een onafhankelijke beoordeling van de plannen, de TU kán dat.

Dan nu de rol van de voetganger op de Lammenschansweg. Vooral op het noordelijk deel is het druk op de stoep. We weten niet hoe druk, want de gemeente houdt dat niet bij. In de ruimtelijke uitgangspunten staat, ik citeer: "de Lammenschansweg als belangrijke route voor

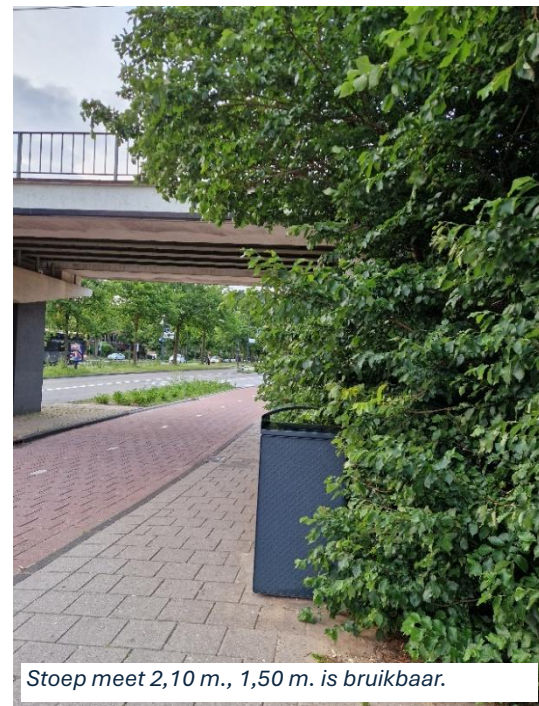
alle modaliteiten". Er volgen stukjes over auto en ov op de hoofdrijbaan, over de fiets, en over auto's op de ventwegen. De voetganger komt er niet in voor. Dat is toch raar?



Wat verderop staat een kopje 'voetgangersnetwerk' maar dat gaat alleen over de omgeving van het treinstation en het Bètaplein.

Op een kaartje staan véél ontbrekende looproutes, maar zonder enige onderbouwing van hun nut en noodzaak.

Er is kritiek op de relatief smalle stoep onder het spoorviaduct. Er is geen kritiek op het wilde groen vlakbij het viaduct dat niet wordt



gesnoeid. Er is geen kritiek op de gemeente die zelf een grote afvalbak op die smalle stoep heeft gezet!

Ik mis ook de opmerking dat bij het station fietsen worden geparkeerd op de blindengeleidestrook. Handhaving reageert hooguit op klachten maar controleert niet uit eigen beweging. Dat kan beter: voer een verbod in op het plaatsen van fietsen buiten de rekken en

handhaaf dat verbod. Geef aan waar scooters en kratfietsen kunnen staan en handhaaf die regels. In de APV staan regels over fietsparkeren op stoepen en bij blindengeleidestroken. Zorg dat de APV geen dode letter wordt. U snapt dat mensen dat gek vinden: er zijn wel regels maar er is geen handhaving!



In de nota Voetgangersbeleid staat als actiepoint de drempelloze toegang tot bushaltes. Geldt dat dan niet voor de oversteekplaatsen bij die bushaltes? En hoe zit het met andere

oversteekplaatsen over de Lammenschansweg? Mensen met een buggy of rollator of anderen die slecht ter been zijn hebben veel moeite met deze gemene randjes. Misschien een kleinigheid in het grotere probleem van de Lammenschansweg, maar moeten kleinigheden dan eerst groot worden door een serie ongelukkige valpartijen?



Niet verlaagde trottoirband bij Zeemanlaan.



Niet-verlaagde trottoirband bij Koninginnelaan.



Niet verlaagde trottoirbanden bij Leliestraat / Lorentzkade.

Voor de fietser staat in de uitgangspunten dat er fietsstraten kunnen komen. De fietsstraat die is gemaakt tussen Kastanjekade en Tomatenstraat is een treurig voorbeeld hoe het niet moet. Overal in Nederland hebben fietsstraten een goed wegdek, uiteraard, als je wat voor fietsers wilt doen. Alleen Leiden kiest voor gebakken klinkers, de absolute killer onder de verhardingen. Gebakken klinkers zijn spekglad bij regen of sneeuw en staan garant voor gemene valpartijen. Wie maakt er in vredesnaam zulke keuzes?

Tot slot de bouwwerkzaamheden. Bouwen in de Lammenschansdriehoek betekent jarenlang dat er geen stoep is. Bouwen bij de Lorentzhof betekent een stoep die het sloopbedrijf aan gruzelementen heeft gereden. Dit is voor voetgangers bijna het drukste deel van de Lammenschansweg. Maar als de gemeente de voetgangers niet telt, dan tellen ze ook in beleid of handhaving niet mee.