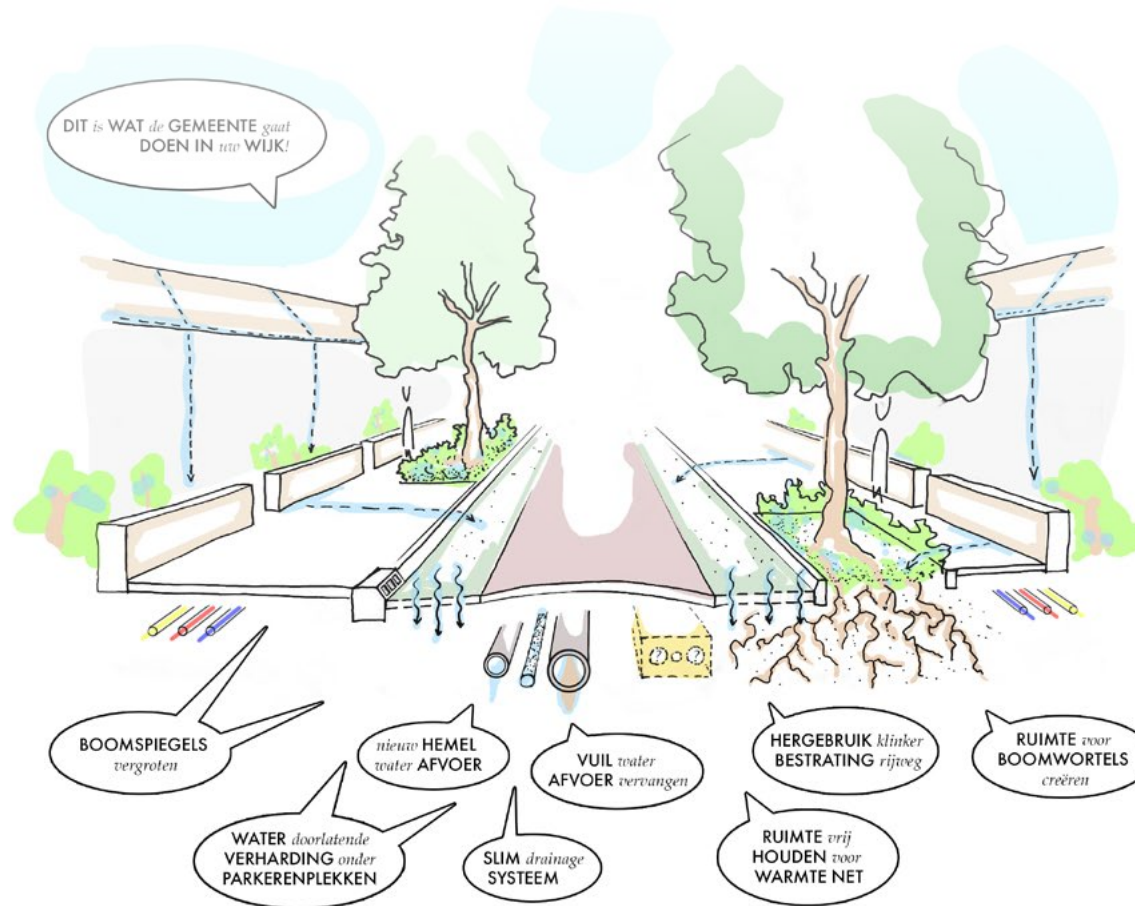


Vogelwijk en Raadsherenbuurt

Herinrichting openbare ruimte - Definitief Ontwerp



Colofon

Dit is een product van Gemeente Leiden

Formele naam: Toelichting op het definitief ontwerp voor de herinrichting van de openbare ruimte in de Vogelwijk en Raadsherenbuurt

Datum: oktober 2021
(datum van vaststelling in de vergadering van de gemeenteraad van Leiden volgt)

Opdrachtgever: Ashley North (bestuurlijk)
Lia Totte (ambtelijk)

Opdrachtnemer: David van Zanten - project manager

Ontwerpteam: Thibo Duifhuizen - landschapsontwerper,
Ton Heijnen - verkeersontwerper,
Michelle Sleenbos - stedenbouwkundige,
Ron Kardol - projectcoördinator,
Sven Huizer - stadsingenieur.

Contact: David van Zanten via telefoonnummer: 14071

Voorwoord

Voor u ligt de toelichting op het Definitief Ontwerp (DO) met de uitkomsten van de participatie. Dit document is opgesteld naar aanleiding van de uitkomsten van de participatie van het project Vogelwijk – Raadsherenbuurt, rioolvervangning en herinrichting openbare ruimte, fase 1.

Op 23 april 2020 is de Nota van Uitgangspunten met het schetsontwerp voor de Vogelwijk en Raadsherenbuurt vastgesteld in de gemeenteraad van Leiden. Dit schetsontwerp is verder uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp (VO) voor fase 1 en is geparticipeerd met de wijkbewoners en de werkgroep Vogelwijk en de werkgroep Raadsherenbuurt.

Het VO is verder uitgewerkt tot voorliggend definitief ontwerp en zal samen met een SSK-raming door middel van een uitvoeringsbesluit aan de raad ter behandeling worden aangeboden. Na vaststelling wordt het bestek en de tekeningen verder uitgewerkt en wordt het project via een aanbestedingsprocedure aan een aannemer gegund, die daarna zal starten met de uitvoering van de werkzaamheden.

Bij de opgave hoort ook het creëren van draagvlak voor de nieuwe plannen. Daarom is er hoog ingezet op participatie. Als gevolg van de uitbraak van het coronavirus is de participatie digitaal georganiseerd door middel van de volgende communicatiemiddelen:

1. een huis-aan-huis bewonersbrief met een uitnodiging om het VO te bekijken via Doemee en om deel te nemen aan de digitale bewonersavonden.
2. een projectpagina op de website van de gemeente Leiden.
3. een huis-aan-huis nieuwsbrief met uitleg over het participatietraject rond het voorlopig ontwerp.
4. een project op het platform Doemee. Bewoners konden hier het voorlopig ontwerp bekijken en hun reacties achterlaten. Daarnaast stonden er twee enquêtes op Doemee: één met drie varianten voor de herinrichting van het Rozenplein aan de Johan de Wittstraat en één met twee varianten voor de

kruising Nachtegaallaan – Rijnsburgerweg.

5. het VO is in dertien digitale bewonersbijeenkomsten via MSTeams gepresenteerd aan de bewoners, elke bijeenkomst ging over een aantal straten. Zo konden bewoners goed zien hoe het ontwerp voor hun directe leefomgeving eruit ziet en al hun vragen stellen.
6. Telefonisch spreekuur.
7. Voorbespreken DO met wijkcomite Vogelwijk en wijkverangning Raadsherenbuurt.
8. Een huis aan huis bewonersbrief met een uitnodiging om het DO te bekijken via Doemee.

In april, mei en juni is het Voorlopig Ontwerp op Doemee geplaatst en zijn er via Doemee en tijdens de digitale bewonersbijeenkomsten veel reacties binnengekomen. Om het voorlopig ontwerp verder te optimaliseren zijn met het wijkcomite Vogelwijk en de wijkvereniging Raadsherenbuurt extra werksessies met het projectteam uitgevoerd. Het aangepast voorlopig ontwerp is daarna nogmaals via Doemee aan de bewoners ter inzage voorgelegd. De vragen en opmerkingen op het aangepaste VO hebben als input gediend voor het DO en deze ontwerpverantwoording. Dit kenmerkt de enorme betrokkenheid van de bewoners in de Vogelwijk en Raadsherenbuurt. De uitkomsten van de participatie zijn samengevat in dit document. Deze uitkomsten hebben invloed gehad op het voorlopig ontwerp en soms ook op de uitgangspunten. Wat het effect op het ontwerp en de uitgangspunten is, staat in dit document beschreven.

Inhoud

VOORWOORD	3	5. TOELICHTING DO	25
INHOUD 4		5.1 Stedenbouw/architectuur	25
1. SAMENVATTING	7	5.2 Schoolomgevingen	25
2. INLEIDING	9	5.3 Parkeren	25
2.1 Aanleiding	9	5.4 Vergroening en biodiversiteit	27
2.2 Scope	9	5.5 Groenplan	27
2.3 Fasering	9	5.6 Fietsparkeervoorzieningen	31
2.4 Doel van het project	9	5.7 Lichtmasten	31
2.5 Nota van Uitgangspunten	9	5.8 Laadpalen	31
2.6 Participatie	11	5.9 Ondergrondse voorzieningen	31
3. KADERS	13	5.9.1 Glasvezel	31
3.1 Nota van Uitgangspunten	13	5.9.2 Afkoppelen regenpijp achterzijde woning	31
3.2 Uitgelichte uitgangspunten	13	5.9.3 Functioneren rioolsysteem	32
3.3 Aangescherpte kaders naar aanleiding van de participatie	13	5.9.4 Overstort	32
4. ANALYSE EN UITKOMSTEN	15	5.9.5 Slim drainage systeem	32
4.1 Ontsluiting	15	5.9.6 Auto wassen op straat	32
4.2 Waterinfiltratie in bodem	15	5.9.7 Strooizouten	32
4.3 Groenstructuur	15	5.10 Uitgangspunten nieuwe inrichting	34
4.4 Afvalinzameling	19	5.11 Aandachtspunten voor het uitvoeringsontwerp	36
4.5 Hergebruik materialen	19	5.12 Bezwaar maken	36
4.6 Klimaatadaptatie	19	6. PARTICIPATIE	38
4.7 Bovengronds	19	6.1 Wijzigingen op het eerste voorlopig ontwerp voor beide wijken na participatie	38
4.8 Ondergronds	19	6.1.1 Wijkcirculatie / eenrichtingsverkeer	38
4.9 Principe doorsnede huidige situatie	23	6.1.2 Aanbieden minicontainers	38
4.10 Principe doorsnede toekomstige situatie	23	6.2 Wijzigingen Raadsherenbuurt:	38
		6.2.1 Drempels en oortjes	38
		6.2.2 Parkeerplaatsen	39
		6.2.3 Johan de Wittstraat	39
		6.2.4 Rozenplein	39

6.2.5	Fagelstraat	41
6.2.6	Hoogerbeetsstraat	41
6.2.7	Van Oldenbarneveltstraat	41
6.2.8	Warmonderweg en Van Slingelandtlaan	41
6.2.9	Van Slingelandtlaan	41
6.2.10	Van Ledenberchstraat	41
6.2.11	Fase 2	42
6.2.12	Van Beuningenlaan	42
6.3	Wijzigingen Vogelwijk	42
6.3.1	Drempels	42
6.3.2	Ingang speeltuin Vogelwijk	42
6.3.3	Parkeerplaatsen	42
6.3.4	Nachtegaallaan	42
6.3.5	Kruising Nachtegaallaan – Rijnsburgerweg	43
6.3.6	Blauwe Vogelweg	45
6.3.7	Lijsterstraat	45
6.3.8	Roodborststraat en Merelstraat	45
6.3.9	Leeuwerikstraat	45
6.3.10	Grote groenveld	45
7.	VERSCHILLEN TABEL	46
7.1	Vogelwijk:	46
7.2	Raadsherenbuurt	51
	BIJLAGEN	55

WAT kunt U zelf DOEN voor het KLIMAAT in uw WIJK?

REGENTON aansluiten

TEGEL eruit GROEN erin

DIT is WAT de GEMEENTE gaat DOEN IN uw WIJK!

BOOMSPIEGELS vergroten

nieuw HEMEL water AFVOER

VUIL water AFVOER vervangen

RUIMTE vrij HOUDEN

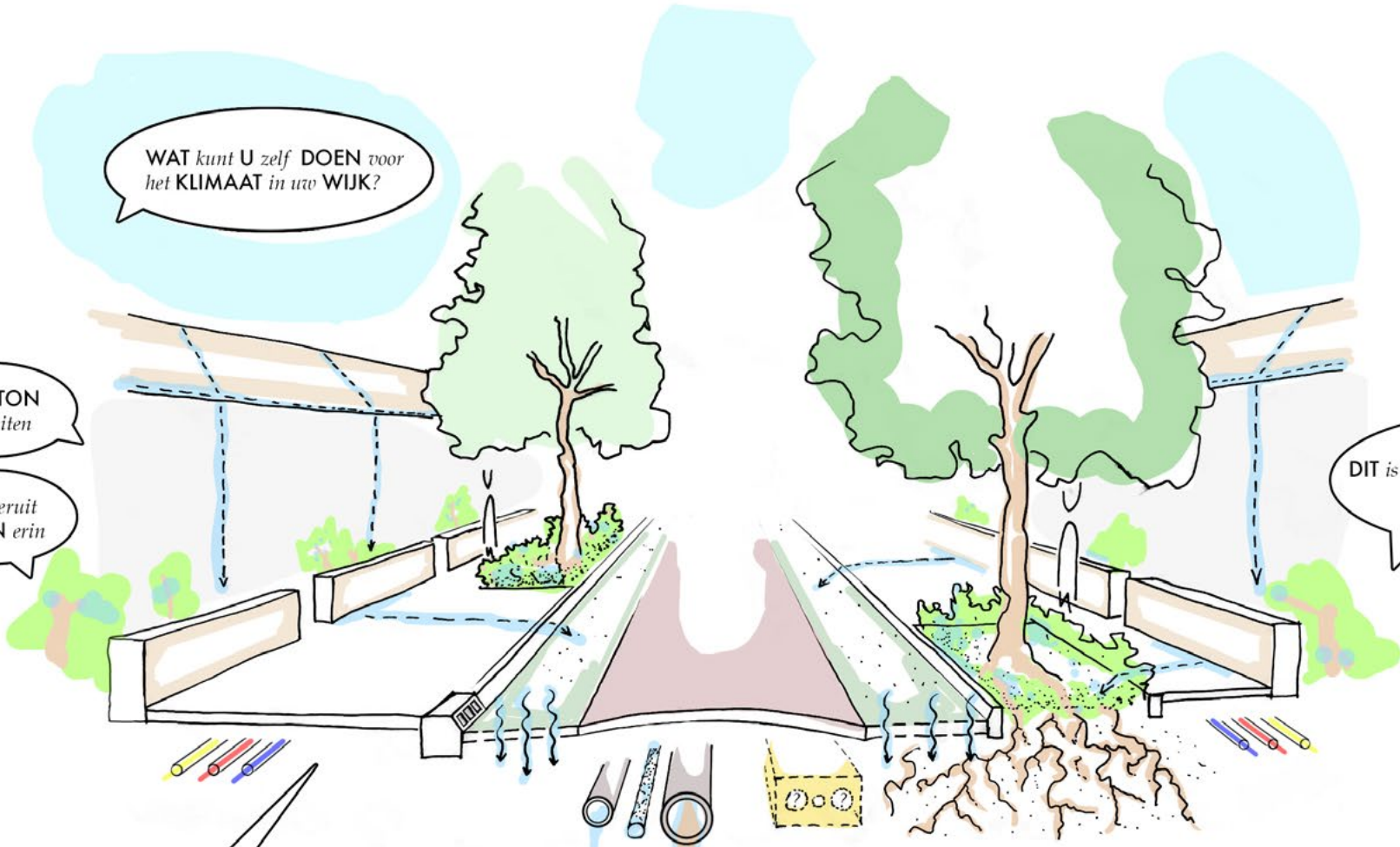
RUIMTE voor BOOMWORTELS creëren

WATER doorlatende VERHARDING onder PARKERENPLEKKEN

SLIM drainage SYSTEEM

HERGEBRUIK klinker BESTRATING

WATER doorlatende VERHARDING onder PARKERENPLEKKEN



1. Samenvatting

Voorlopig ontwerp

Het vervangen van de riolering biedt koppelkansen voor andere opgaven, zoals het vervangen van de verharding, de energietransitie, de aanleg van een klimaatrobuuste ondergrondse inrichting en een klimaatadaptieve bovengrondse inrichting en het vergroten van de biodiversiteit. Door deze opgaven onderling af te stemmen en waar mogelijk integraal uit te voeren, wordt werk met werk gemaakt, kosten bespaard en investeringen zo efficiënt mogelijk ingezet. Daarnaast wordt overlast voor bewoners tot een minimum beperkt.

De wijken moeten klimaatadaptief ontworpen en uitgevoerd worden, zodat ze voorbereid zijn op de klimaat van de toekomst met heftige regenbuien en langere periodes van droogte en hitte. In dit kader dient er, waar doelmatig, een gescheiden rioleringsstelsel aangelegd te worden. Vanuit het thema circulaire economie worden zoveel mogelijk gebakken klinkers uit de rijbanen en parkeervakken en natuurstenen trottoirbanden hergebruikt.

Participatie

In april is het voorlopig ontwerp (VO) aan de bewoners van de Vogelwijk en Raadsherenbuurt gepresenteerd in verschillende online bewonersavonden per straat. Een deel van de bewoners van zowel de Vogelwijk als de Raadsherenbuurt kon zich niet vinden in het gepresenteerde voorlopig ontwerp. De belangrijkste bezwaren waren eenrichtingsverkeer in de smalle straten en de reductie van het aantal parkeerplaatsen als gevolg van de opstelplaatsen van de minicontainers in de trottoirs. In overleg is besloten om extra werksessies in te plannen met een werkgroep namens het wijkcomité van de Vogelwijk en de wijkvereniging Raadsherenbuurt om het ontwerp te optimaliseren naar aanleiding van de vele reacties.

De extra werksessies met de beide werkgroepen hebben geresulteerd in het aangepast voorlopig ontwerp (VO+), dat in juni via Doemee is gepresenteerd aan de bewoners. Naast het nieuwe voorlopig ontwerp (VO+) is er per wijk een cijferoverzicht van de verschillen tussen het VO en dit nieuwe VO+ gemaakt. Hiermee is snel te zien wat de verschillen zijn op het gebied van aantal parkeerplaatsen, bomen, fietsparkeerplaatsen en eventueel aanbodplekken voor de minicontainers. In het volgende hoofdstuk vindt u de verdere toelichting van de verschillen tussen het VO en VO+.

Het VO+ wordt verder uitgewerkt naar het definitief ontwerp (DO). Wanneer dit gereed is, komt dit ook op Doemee te staan. Het is dan niet meer mogelijk om grote wijzigingen aan te brengen. Wel is er ruimte om eventuele onnauwkeurigheden op te lossen en om vragen te stellen die niet zijn opgenomen in deze notitie. Ook bij het DO kunnen bewoners een reactie plaatsen.

FASE één

RIJNSBURGERweg

FASE twee

WASSENAARSEweg

2. Inleiding

2.1 Aanleiding

De riolering in de Vogelwijk en Raadsherenbuurt is ongeveer 45 jaar oud en moet vanwege de slechte kwaliteit vervangen worden. Het huidige gemengde rioolstelsel wordt vervangen door een gescheiden stelsel, dat het regenwater direct afvoert naar het oppervlaktewater en alleen het vuilwater afvoert naar de Afvalwater Zuiveringsinstallatie (AWZI).

De rioolvervanging is een goede aanleiding om ook de straten, trottoirs en het groen op te knappen en deze voor te bereiden op heftige regenbuien en langere periodes van droogte en hitte.

2.2 Scope

De scope van het project bevat de Vogelwijk en Raadsherenbuurt.

De Vogelwijk ligt tussen de Rijnsburgerweg en het Pomonapad. Aan de westzijde wordt de wijk begrensd door de Nachtegaallaan, aan de oostzijde door Nieuweroord en het Bos van Bosman met de Blauwe Vogelweg. In verband met de rioleringswerkzaamheden wordt de Blauwe Vogelweg tot aan de Wassenaarseweg meegenomen in het project. Vanwege de opgave om de verkeersveiligheid op fietsroute over de Nachtegaallaan te verbeteren, maakt de hele Nachtegaallaan - vanaf de Rijnsburgerweg tot aan Wassenaarseweg - deel uit van het project.

De Raadsherenbuurt wordt aan de noordzijde begrensd door het stadspark de Leidse Hout en het sportpark Leidse Hout dat ten zuiden daarvan ligt. De Van Slingelandtlaan valt, op de kruisingen met de Johan de Wittstraat en de Fagelstraat na, buiten de scope. De Van Beuningenlaan, Antonie Duycklaan, Adriaan Pauwstraat en Paulus Buysstraat vallen binnen de scope van het project en worden uitgewerkt in fase 2. De zuidgrens is de Rijnsburgerweg, langs de Warmonderweg worden alleen het trottoir en de parkeervakken tot de gemeentegrens met Oegstgeest meegenomen.

De Rijnsburgerweg zelf valt buiten de scope. Dit geldt ook voor het gedeelte van de Vogelwijk met nieuwbouw: IJsvogelhof, Mezenstraat (deels), Bosuilstraat, Groene Spechthof en Vinkenstraat (deels).

2.3 Fasering

Voor dit project zijn twee fases opgenomen. Fase 1 betreft de Vogelwijk met als grens de Blauwe Vogelweg en de Raadsherenbuurt tot de Van Beuningenlaan. Fase 2 betreft de Van Beuningenlaan, Antonie Duycklaan, Adriaan Pauwstraat en de Paulus Buysstraat en wordt apart van fase 1 uitgewerkt. Vanwege de nadere verkenning van sluijverkeer in de spits, de relatie met het masterplan Houtkwartier en de toekomstige aanpassing van de Posthofrotonde gaat fase 2 later van start.

2.4 Doel van het project

Het doel van het project is een duurzame en toekomstgerichte herinrichting van de wijk door:

- Aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel (HWA en VWA);
- Klimaatadaptieve inrichting van gevel tot gevel;
- Ondergrondse ruimtereservering voor een toekomstig energienet;
- Vergroten biodiversiteit;
- Verbeteren grondwaterbeheersing;
- Waar mogelijk toevoegen van extra groen in de straten;
- Draagvlak creëren voor het toekomstig ontwerp door middel van burgerparticipatie.

2.5 Nota van Uitgangspunten

De beleidskaders en -uitgangspunten uit de Nota van Uitgangspunten zijn gehanteerd bij de verdere uitwerking en totstandkoming van het voorlopig ontwerp. Het schetsontwerp leverde ontwerpprincipes op die als basis hebben gediend voor het voorlopig ontwerp van de openbare ruimte.



2.6 Participatie

Het definitief ontwerp is opgesteld in samenwerking met de betrokken stakeholders. Zowel het concept schetsontwerp als het concept voorlopig ontwerp zijn via Doemee en (digitale) bewonersavond(en) voorgelegd aan de buurtbewoners. De input van bewoners is naderhand waar nodig verwerkt en teruggekoppeld. Er is een notitie opgesteld van de uitkomsten van dit proces, deze is als bijlage aan dit rapport toegevoegd.

Daarnaast hebben we bewoners, gebruikers en eigenaren geïnformeerd over de noodzaak om klimaatadaptieve maatregelen te nemen, niet alleen in de openbare ruimte maar ook in de rest van de wijk (tuinen van particulieren). De gevolgen en maatregelen met betrekking tot klimaatverandering gelden immers niet alleen voor de openbare ruimte, maar ook voor de private delen van de wijken. De gemeente is in gesprek geweest met de VVE van het Jan Ballegoplein in de Raadsherenbuurt (plein met garageboxen). De gemeente heeft advies geleverd hoe dit plein klimaat adaptief aan te pakken. Omdat dit plein niet op gemeente grond ligt wordt het niet in dit definitief ontwerp verder behandeld.



3. Kaders

3.1 Nota van Uitgangspunten

Op 23 april 2020 is het Kaderbesluit met de Nota van uitgangspunten (NvU) en het schetsontwerp van dit project vastgesteld in de vergadering van de gemeenteraad van Leiden.

3.2 Uitgelichte uitgangspunten

In deze fase van het project wordt het voorlopig ontwerp getoetst op de volgende uitgangspunten vanuit het NvU:

- Er komen parkeervakken op de plekken waar nu op de rijbaan wordt geparkeerd. Het rijvlak dat overblijft, wordt de rijbaan.
- Klimaatadaptatie toepassen door het reduceren van verhard oppervlak en het aanbrengen van waterberging op straat, waterdoorlatende verharding en waterberging in parkeervakken.
- Bestaande bomen zoveel mogelijk behouden. Op plekken waar dit mogelijk is, worden zo groot mogelijke groenstroken gerealiseerd (vergroten boomspiegels).
- Vanuit de circulaire gedachte is het wenselijk om het aanwezige gebakken bestratingsmateriaal opnieuw te gebruiken voor de rijbanen. Ook natuurstenen opsluitbanden, lichtmasten (voor zover die voldoen aan de eisen) en overig straatmeubilair wordt hergebruikt. De trottoirs worden in de tegels van het handboek uitgevoerd. Het uitgangspunt is om in parkeerstroken zoveel mogelijk hemelwater te infiltreren. Waar dit mogelijk is, wordt daarom een infiltrerende verharding in parkeerstroken toegepast. De wegen in beide wijken zullen hun huidige wegcategorie van erftoegangsweg behouden met een maximumsnelheid van 30km/u.
- Het uitbreiden van het aantal parkeerplekken voor fietsen zal onderdeel uitmaken van de participatie. Daarbij wordt gekeken naar de invulling van de overcapaciteit in parkeervakken.
- In beide woonwijken zal het parkeren worden aangeduid door parkeervakindeling aan te brengen. Bijzondere parkeerplaatsen zullen worden aangeduid met behulp van ingestraat wit kruis. De gereserveerde voor mindervaliden (1) en elektrisch parkeren (2) zullen worden teruggebracht.

- Het aantal terug te brengen parkeerplaatsen wordt bepaald op basis van het werkelijke aantal geparkeerde voertuigen. Daarbij wordt rekening gehouden met een overcapaciteit van 20 procent.
- In overleg met de scholen in de wijken wordt bekeken of er betere of aanvullende maatregelen kunnen worden getroffen om de verkeersveiligheid en bereikbaarheid te verbeteren. De openbare ruimte faciliteert het gebruik zoals dat nu ook plaatsvindt.
- Bestaande locaties voor afvalinzameling worden behouden. Er zijn geen plannen om het aantal ondergrondse containers verder uit te breiden in beide wijken.
- Er zal een gescheiden rioolstelsel worden aangelegd. Het VWA (vuilwaterafvoer) voert af naar de zuivering en het HWA (hemelwater) zal naar het oppervlaktewater worden afgevoerd door middel van een aantal uitstroomvoorzieningen.
- De openbare ruimte gaat primair infiltreren in de ondergrond. Voor piekbuien wordt aangesloten op het hemelwaterriool (indien mogelijk ook op het oppervlaktewater) en zoveel mogelijk van de voorkant van de dakvlakken. Bewoners zullen gestimuleerd worden om hieraan mee te werken.
- De kabels en leidingen zijn geïnventariseerd in de wijken door middel van een KLIC melding.
- Er wordt rekening gehouden met de consequenties van de energietransitie. Dit doen we door bij de aanleg van het nieuwe gescheiden rioolstelsel onder de rijbaan ruimte te reserveren.

3.3 Aangescherpte kaders naar aanleiding van de participatie

Na de participatie zijn twee kaders voor het VO aangescherpt om tegemoet te komen aan de buurtbewoners:

- Voor straten blijft het tweerichtingsverkeer bij wijze van proef gehandhaafd.
- Minicontainers in parkeervakken komen terug op plekken waar ze al staan.

Zie voor verdere uitleg over deze twee punten hoofdstuk 6 participatie.



JOHAN DE WITSTRAAT

JOHAN DE WIT 1823 - 1871 BURGERSGRABEN

BRANDSCHE

30

4. Analyse en uitkomsten

In het NvU document van dit project is een uitgebreide analyse van de wijken en de openbare ruimte gemaakt. Dit was nodig om een goed beeld te krijgen van de kansen en knelpunten in de wijken. In dit hoofdstuk zal er een korte samenvatting en antwoord worden gegeven op openstaande vraagstukken.

4.1 Ontsluiting

In de NvU is gesteld dat het parkeren wordt geformaliseerd in parkeervakken op de plekken waar nu op de rijbaan geparkeerd wordt. Het rijvlak dat overblijft wordt de rijbaan. Dit betekent dat de rijbaan op sommige plekken eigenlijk te smal is voor tweerichtingsverkeer. Op aandringen van bewoners wordt bij wijze van proef toch tweerichtingsverkeer op straten toegestaan die voor eenrichtingsverkeer zijn ontworpen, omdat dit in de bestaande situatie ook functioneert. Ter aanvulling: mochten er in de toekomst verkeersproblemen ontstaan, dan kan er alsnog eenrichtingsverkeer in smalle straten worden ingevoerd.

Ook was het uitgangspunt dat het aantal terug te brengen parkeerplaatsen wordt bepaald op basis van het werkelijke aantal geparkeerde voertuigen. Daarbij werd rekening gehouden met een overcapaciteit van 20 procent. Dit uitgangspunt is losgelaten om de extra parkeerdruk in de wijk als gevolg van de bezoekers voor het Leidse Hout en de Leidse atletiekvereniging en de tennisvereniging en de reddingsbrigade op te vangen. In overleg met de wijkvereniging is op basis van de parkeerdruk per straat bepaald waar parkeervakken terug komen met behoud van de bomen. Toch worden de wijken vergroend, omdat de parkeerplaatsen worden voorzien van grasbetontegels.

Bijzondere parkeerplekken werden voorheen altijd voorzien van een wit kruis. Dit is niet meer de norm in het handboeken en wordt daarom niet toegepast maar middels bebording.

4.2 Waterinfiltratie in bodem

Uit het onderzoek 'Vogelwijk en Raadsherenbuurt; ontwerp grondwatervoor-

zeningen voor integraal vervangingsplan' is gebleken dat in de zomersituatie in fase 1 van het projectgebied sprake is van een lage grondwaterstanden omdat dit het hier een oude zandduin betreft. Het toepassen van de maatregelen voor infiltratie van regenwater is daarmee een uitermate geschikte optie.

Na beoordeling van de ontwateringsdiepte in fase 2 is geconcludeerd dat infiltratie daar niet wenselijk is. Ook in de straten Van Beuningelaan, Houtlaan en Nachtegaallaan, in verband met een te kleiige ondergrond. In deze straten worden de parkeervakken op afschot gelegd waardoor hier geen infiltratie plaats vindt. In de overige straten kunnen wel infiltratiemaatregelen toegepast worden, indien dit wordt gecombineerd met een drainage voor grondwaterbeheersing in de natte wintersituatie.

4.3 Groenstructuur

In de brede straten van beide wijken zijn nadrukkelijk eerste grootte bomen gebruikt. Voor de smalle straten zijn tweede en of derde grootte bomen gebruikt. Elke straat heeft een ander type boom. Bij het aanplanten van nieuwe bomen wordt bekeken of de boom past bij de straat en of de groenstructuur wordt versterkt.

De huidige bomen in de Leeuwerikstraat staan op het trottoir vrij dicht langs de muurtjes van de voortuinen. Dit beïnvloedt de toegankelijkheid van het trottoir. Ook hebben de bomen weinig kwaliteit en is de conditie slecht. Op basis van deze informatie is in overleg met de bomenbond besloten om de bomen van de Leeuwerikstraat te vervangen en tussen de parkeervakken nieuwe te planten, zodat er een volwaardig trottoir gemaakt kan worden en de nieuwe bomen goed kunnen uitgroeien.

In de Hogerbeetsstraat zijn de bomen niet inpasbaar met het nieuwe rioolontwerp (Vervangen vuilwaterriool en toevoeging van hemelwaterriool riool). Daarnaast ervaren bewoners veel overlast van deze watercipressen. Daarom worden ook deze bomen vervangen voor bomen die passen in groenstructuur van de Raadsherenbuurt.

In de Bomen Effecten Analyse (BEA) zijn bomen gesignaleerd met een slecht conditie. Deze bomen zijn met rood aangegeven op de kaarten op de volgende bladzijde en zullen worden vervangen.





4.4 Afvalinzameling

Er is getracht om de locaties voor de minicontainers te behouden. De capaciteit blijft gelijk, maar de locaties zijn in sommige gevallen wel verschoven. Dit voorkomt dat de vuilniswagons in de toekomst achteruit moeten rijden, wat gevaarlijke situaties op kan leveren.

Op de overzichtskaart op pagina 18 is te zien waar de afval aanbiederlocaties zijn veranderd ten opzichte van de huidige situatie in fase 1.

4.5 Hergebruik materialen

Vanuit de circulaire gedachte worden de gebakken straatklinkers zoveel mogelijk hergebruikt in de rijbanen. Er is in beeld gebracht hoeveel klinkers er zijn en waar deze terugkomen. Ook is er een inventarisatie gemaakt van de natuursteen trottoirbanden die ook zoveel mogelijk worden hergebruikt. Doordat de bochtstralen in het nieuwe ontwerp veranderen kunnen de natuursteen bochtbanden helaas niet hergebruikt worden in dit project.

In de Nachtegaal worden nieuwe dikformaat gebakken klinkers gebruikt t.b.v. het comfort van de fietsroute.

In het doodlopende stuk van de Van Oldenbarneveltstraat worden waalformaat klinkers gebruikt om het woonerf te markeren.

Om de schoolzone te markeren worden de gele keiformaat klinkers gebruikt.

In de overzichtskaarten op pagina 20 en 21 is te zien waar welk type verharding wordt gebruikt.

4.6 Klimaatadaptatie

Klimaatadaptatie is het aanpassen van de omgeving aan klimaatverandering en de effecten daarvan. Dit om de schade die gepaard kan gaan met klimaatverandering te beperken.

In deze herinrichtingsopgave is voornamelijk gekeken naar oplossingen voor de problematiek die voortkomt uit extreme of langdurige buien, langdurige droogte en hitte en de veranderingen in de biodiversiteit. In de NvU van dit project is uitvoerig beschreven hoe deze problematiek zich uit. In dit document gaan we vooral in op de oplossingen die we hiervoor aandragen.

4.7 Bovengronds

Het regenwater wordt straks via de parkeervakken geïnfiltreerd middels grasbetonstenen. Doordat er grasachtige soorten in de holle ruimtes groeien, brengen we meer groen in de straten en dat zorgt voor verkoeling. Ook worden de huidige bomen zo veel mogelijk gehandhaafd.

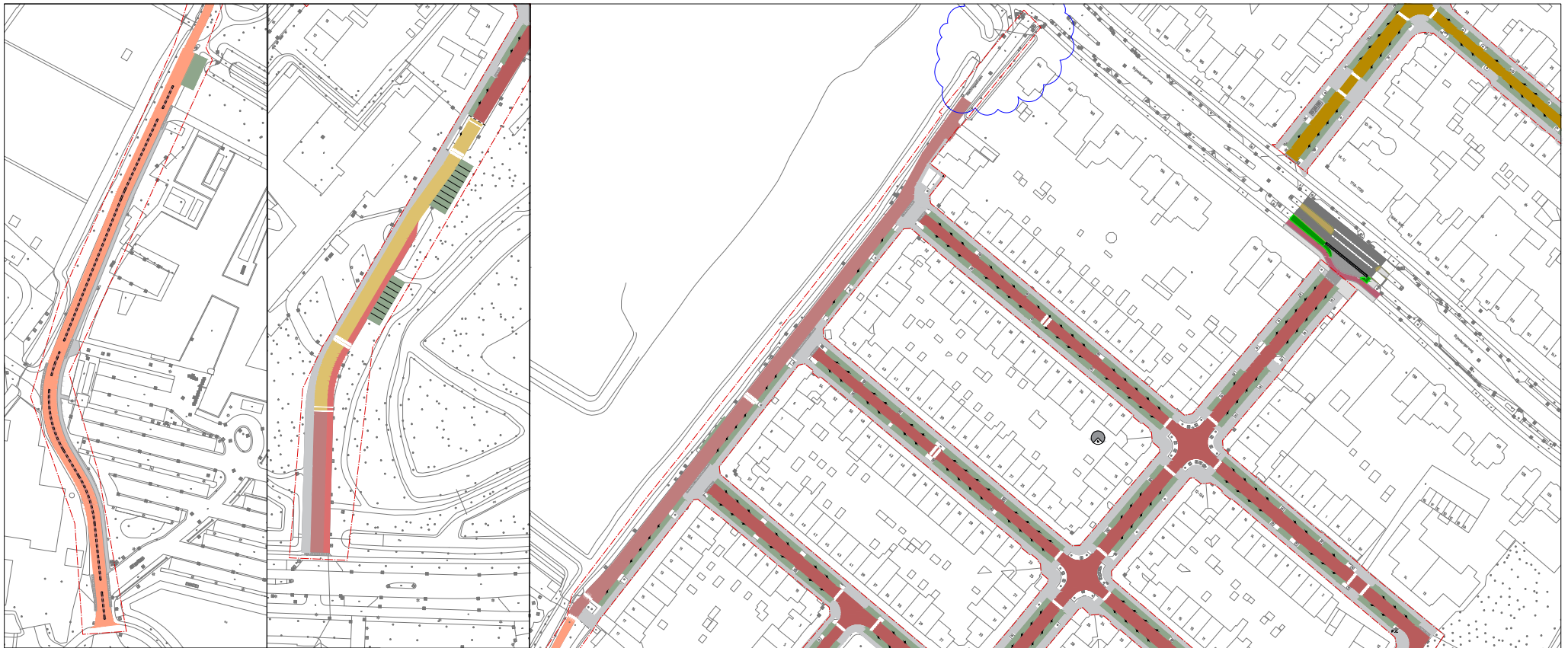
Doordat er parkeervakken tussen de bomen komen met een standaardafmeting ontstaan er soms restruimtes die worden gebruikt voor het vergroten van boomspiegels. Deze boomspiegels krijgen een groene invulling. In de participatie hebben we de bewoners gevraagd wie er graag een boomspiegel zou willen adopteren. Met het participatieproject Samen aan de slag van de gemeente Leiden wordt dit verder uitgedacht. Na de aanleg van het nieuwe plan worden de boomspiegels met de bewoners ingevuld. Alle andere boomspiegels zullen ook een groene invulling krijgen.

4.8 Ondergronds

Door de aanleg van grasbetonstenen zal het water via de parkeervakken in de ondergrond stromen. Samen met een slim drainagesysteem zal het grondwater op peil worden gehouden. Wanneer er te veel neerslag valt, bijvoorbeeld bij piekbuien of langdurig regenval en het water kan niet voldoende de ondergrond instromen, zal het middels straatkolken die als overstort werken via het hemelwaterriool (HWA) worden afgevoerd naar het oppervlaktewater.

In de ondergrond zal met name het gescheiden waterafvoer een bijdrage leveren aan het klimaat. Het hemelwater zal worden afgevoerd naar het dichtstbijzijnde oppervlaktewater. Zo blijft het water in het gebied en het grondwaterpeil op niveau. Het groenveld langs de Lijsterstraat wordt nog behandeld om de waterdoorlatendheid van de bovenste laag te verbeteren, zodat het water hier voldoende kan infiltreren in de ondergrond. De hoogte en de inrichting blijft conform de wensen van de buurt ongewijzigd.

Op dit moment is nog niet bekend wanneer en welk energiesysteem straks als alternatief ingezet kan worden voor de huidige gasaansluitingen. In het project houden we alvast rekening met de toekomstige aanleg van een nieuw energienet door bij de aanleg van het nieuwe gescheiden rioolstelsel onder de rijbaan ook ruimte te reserveren voor de aanleg van het nieuwe energienet.



Nachtegaallaan

Blauwe Vogelweg

Legenda

- Projectgrens fase 1
- Projectgrens fase 2
- Hergebruik Keiformaat rood
RfB: 647 m² Vv: 6070 m²
- Hergebruik Keiformaat geel
RfB: 1114 m² Vv: 621 m²
- Hergebruik Dikformaat geel
RfB: 2997 m²
- Nieuw Dikformaat rood
RfB: 2613 m² Vv: 1495 m²
- Hergebruik Waalformaat rood
RfB: 475m², Vv: 257m²
- Parkeren, GreenStone grasbetontegel
RfB: 3257m², Vv: 3510m²
- Rijweg, asfalt, kleur rood
Vv: 1275 m²
- Trottoir, tegels
RfB: 7145 m² Vv: 6365 m²

Voor
Vogelwijk - Raadsheerbuurt
Verlegelijk Ontwerp - verhardingsplan
Vogelwijk

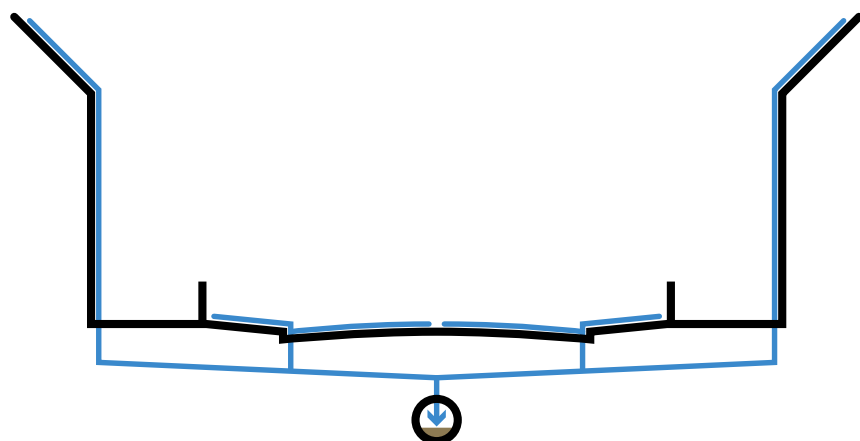
Projectnummer	17	2	1	1	1
Titel	Rijweg	Verlegelijk	Verlegelijk	Verlegelijk	Verlegelijk
Datum	05-10-2020	07	11-06	11-06	11-06
Ontwerper	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen
Beoordelaar	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen

Geen
Lelid
Lelid



4.9 Principe doorsnede huidige situatie

In de huidige situatie wordt het regenwater dat op straat valt direct afgevoerd richting de afvalwaterzuiveringsinstallatie. Op deze manier is de ondergrond kwetsbaar en kan het weinig klappen opvangen bij langdurige droogte of hevige regenbuien. In de NvU is uitvoerig beschreven waarom het nodig is om deze situatie om te buigen naar een klimaatadaptieve inrichting van de openbare ruimte.

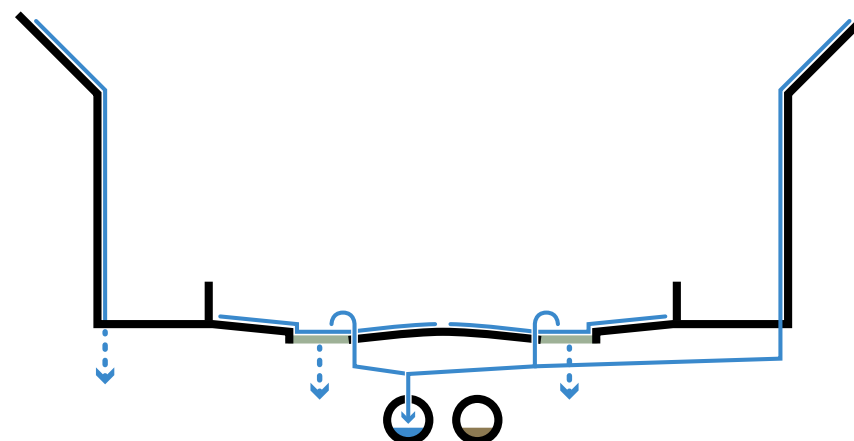


Figuur 1. Huidig afwatersysteem

4.10 Principe doorsnede toekomstige situatie

In de toekomstige situatie wordt het water op straat via de waterdoorlatende grasbetonstenen in parkeervakken in de ondergrond geïnfiltreerd en wordt het water langer in de wijk vastgehouden. Het grondwaterpeil wordt gereguleerd door de aanleg van het drainagesysteem. Het is straks daarom niet meer mogelijk om chemische middelen te gebruiken om bijvoorbeeld de auto te wassen. Dit zal in de ondergrond en het grondwater terecht komen. Bewoner zijn bij de participatie van het VO hiervan op de hoogte gesteld en dit zal extra onder de aandacht worden gebracht bij de verder uitwerking van het project.

Bij hevige of langdurige regenval kan het voorkomen dat het water niet snel genoeg wegstroomt. Daarom worden straatkolken gebruikt die op afschot liggen in de rijbaan. Zij vangen overtollig water op en voeren het af naar naastgelegen oppervlaktewater. Om zo veel mogelijk water te laten infiltreren in de parkeervakken zal waar dit kan, deze strook vlak liggen.



Figuur 2. Toekomstig afwatersysteem



- Legenda**
- Projectgrens fase 1
 - Projectgrens fase 2 (wordt nog geparticipeerd)
 - Rijweg, straatbaksteen dikformaat
 - Rijweg, schoolzone ingestraat
 - Parkeren, straatbaksteen waalformaat
 - Drempeel, straatbaksteen
 - Rijweg, asfalt, kleur rood t.b.v. fietsst
 - Trottoir, tegels
 - Parkeren, water doorlatende verh.
 - Groenvak
 - Bestaande bomen
 - Nieuwe bomen
 - Te verwijderen en compenseren boom
 - Te vervangen boom
 - Fietsnietjes tbv fietsparkeren
 - Mini container aanbiedplaatsen
 - Laadpaal terugplaatsen
 - Verlichting terugplaatsen in nieuwe situatie
 - Boomspegel 1 G1 Bloemrijk graslandmengsel lev. Cruyd Hoek
 - Boomspegel 2 schaduw soorten, Dagkoekebloem, Look-zonder-look, Geel nagelkruid, Stinkende gouwe
 - Boomspegel 3 Adoptiegroen, Samen aan de slag

5. Toelichting DO

In bijlage vindt u het definitief ontwerp van Raadsherenbuurt en de Vogelwijk met de bijbehorende beplantingsplannen (A0 - schaal 1:500) in PDF. In dit hoofdstuk wordt het ontwerp verder beschreven.

5.1 Stedenbouw/architectuur

Bij een herinrichting horen nieuwe inrichtingsprincipes. Omdat het doel is te vergroenen, bomen te behouden en er voldoende parkeerplekken in de wijk terug moeten komen, is een inrichtingsprincipe vanuit het Handboek Openbare Ruimte gekozen dat vaak afwijkt van de originele structuren. Ook met de huidige CROW-regels is het streven om veilige en goed begaanbare wijken te maken die duurzaam en toekomstbestendig zijn.

De natuursteen trottoirbanden zijn geïnventariseerd en daardoor weten we precies hoeveel er in het gebied zijn die we in de nieuwe situatie willen terugbrengen. Omdat de bochten in het ontwerp veranderen van straal = 9 meter naar straal = 6 meter kunnen de natuursteen bochten niet worden hergebruikt voor dit project. De oude betonnen banden zullen we vervangen voor nieuwe trottoirbanden die een basalt splitlaag hebben en daarmee mooi aansluiten en de natuursteenlook versterken. De huidige betonbanden en opsluitbanden gaan we niet hergebruiken vanwege de verschillende kleuren, de ouderdom en daarmee de kans op breuk bij het weghalen.

Verder leggen we de huidige gebakken keiformaat straatbakstenen zo veel mogelijk terug in de rijweg, zodat de uitstraling grotendeels behouden blijft. Voor de parkeerplekken geldt een ander principe omdat we in deze zone juist het water willen laten infiltreren in de ondergrond. Om deze reden zal een ander waterdoorlatend verhardingsmateriaal worden aangelegd in de parkeervakken. Omdat we de trottoirs goed begaanbaar willen maken en omdat de huidige tegels ongelijk en versleten zijn, worden er nieuwe tegels gelegd. Hiermee ontstaat ook een eenduidige vormgeving van het trottoir voor de hele wijk. De nieuwe trottoirtegels die enkele jaren geleden zijn aangelegd, worden wel hergebruikt.

5.2 Schoolomgevingen

Aan de Blauwe Vogelweg in de Vogelwijk ligt een school voor speciaal onderwijs, De Thermiek. Het halen en brengen van de kinderen vindt veelal op eigen terrein plaats met (rolstoel toegankelijke) busjes. Het eigen terrein is echter niet groot genoeg om alle busjes tegelijkertijd te laten parkeren en dus is er een overloop op de Blauwe Vogelweg nodig. In samenspraak met de school is de weg in het voorlopig ontwerp zo goed mogelijk ingericht met functies die passen bij deze situatie. Aan de oostzijde van de Blauwe Vogelweg komt een opstelzone voor de taxibusjes waar ze kunnen wachten tot ze het eigen terrein op kunnen voor het halen of brengen van kinderen.

In de Raadsherenbuurt bevinden zich aan de Antonie Duycklaan kinderdagverblijf de Krullebaar en het Bonaventuracollege (middelbaar onderwijs). Aan de Adriaan Pauwstraat bevindt zich De Leidse Houtschool (lager onderwijs). De maatregelen die we hier gaan toepassen worden uitgewerkt in fase 2 van het project. Hierover zal aparte participatie nog plaatsvinden.

5.3 Parkeren

In beide woonwijken vindt parkeren veelal 'langs de band' plaats en is betaald parkeren ingevoerd. Het eerste houdt in dat er of op straat geparkeerd wordt of in parkeerstroken zonder parkeervakindeling. Een aantal parkeerplaatsen is gereserveerd voor mindervaliden (op kenteken 1 st.; algemeen 1 st.) en elektrisch parkeren (5 st.). Deze komen terug in het nieuwe ontwerp.

In de hele stad is parkeren in parkeervakken het uitgangspunt dat begin 2021 door de gemeenteraad is vastgesteld, wanneer er een herinrichting plaatsvindt. Hierdoor wordt een helder onderscheid gemaakt tussen de rijbaan waar gereden wordt en de parkeervakken waar geparkeerd mag worden. In straten met een hoge parkeerdruk staan, bij het parkeren op straat, de auto's soms tot in de bocht geplaatst waardoor de hulpdiensten, vuilniswagens of andere grotere voertuigen niet meer door de bocht kunnen. In het belang van de veiligheid van alle wijkbewoners moeten de woningen bereikbaar zijn voor hulpdiensten



Nachtegaallaan

Blauwe Vogelweg

- Legenda
- Projectgrens fase 1
 - Projectgrens fase 2 (wordt nog geparticipeerd)
 - Rijweg, straatbaksteen dikformaat
 - Rijweg, schoolzone ingestraat
 - Parkeren, straatbaksteen waalformaat
 - Drempel, straatbaksteen
 - Rijweg, asfalt, kleur rood t.b.v. fietsstraat
 - Trottoir, tegels
 - Parkeren, water doorlatende verh.
 - Groenvak
 - Bestaande bomen
 - Nieuwe bomen
 - ✗ Te verwijderen en compenseren boom
 - ✗ Te vervangen boom
 - Fietsnietjes tbv fietsparkeren
 - Mini container aanbiedplaatsen
 - Laadpaal terugplaatsen
 - ✳ Verlichting terugplaatsen in nieuwe situatie

- Boomspiegel 1 G1 Bloemrijk graslandmengsel lev. Cruyd Hoeck
- Boomspiegel 2 schaduw soorten, Dagkoekoeksbloem, Look-zonder-look, Geel nagelkruid, Stinkende gouwe
- Boomspiegel 3 Adoptiegroen, Samen aan de slag

Vogelwijk - Raadsheerbuurt					
Wijkontwerp					
Vogelwijk					
Projectnummer	10	Revisie	07	Stadium	Concept
Datum	11-10-2020	Uitschets	1:500	Jahr	2
Gemeente Leiden			Landschap Architectuur		

en daarom is het onderscheid tussen parkeervakken en de weg zo belangrijk. De parkeervakken hebben een minimale maat van 1,8 meter breed en 5,5 meter lang, zodat auto's er goed in passen en er genoeg ruimte is om in en uit te parkeren. Zie principe details op blz. 30.

De parkeervakken zijn ook onderdeel van de klimaatopgave. Zie hoofdstuk 'Klimaatadaptatie'. Grasbetonstenen zijn bij uitstek een goed waterdoorlatend verhardingstype. Het projectteam heeft in nauw overleg met de beheerders het type Greenston van Klostermann gekozen. Deze grasbetonsteen is vlak en heeft uitsparingen van 45x45mm. Met deze grasbetonstenen blijven de parkeervakken goed begaanbaar. Het groenbeeld dat ontstaat met dit type steen zal gevarieerd zijn, het zal geen strak gazon worden.

Het groen dat door de stenen heen komt, gaat hittestress in de straten tegen. Door de open ruimte en het bodemleven dat zal ontstaan, zullen de bestaande en nieuwe bomen beter kunnen uitgroeien. Ook dit heeft een positieve uitkomst op en het tegengaan van hittestress en de biodiversiteit. Hierbij wordt rekening gehouden met esthetiek, waterdoorlaatbaarheid, beheer, onderhoud en (geo)technische aspecten. Samen met de beheerders wordt een onderhoudsplan opgesteld, zodat de functie van de verharding gewaarborgd blijft. Er kan niet op elke plek water geïnfiltreerd worden. Daarom worden op deze plekken de grasbetontegels op afschot gelegd. Vanwege uniformiteit gebruiken we wel dezelfde verharding in de parkeervakken.

In de straten die vallen in fase 2, zoals de Van Beuningenlaan en de Antonie Duycklaan, is de ondergrond onvoldoende waterdoorlatend. Daarnaast is de grondwaterstand te hoog, waardoor de parkeervakken op afschot worden gelegd. Wel komt er in deze straten een drainagesysteem om het grondwaterpeil te reguleren.

5.4 Vergroening en biodiversiteit

In de parkeervakken komen grasbetonstenen, waar in de uitsparingen gras groeit, en de boomspiegels worden vergroot en ingericht met biodiverse planten en bloemen. Dit levert meer vierkante meters groen in de woonstraten op. Er is samen met de Stadsecoloog, beheerders van gemeente Leiden en de

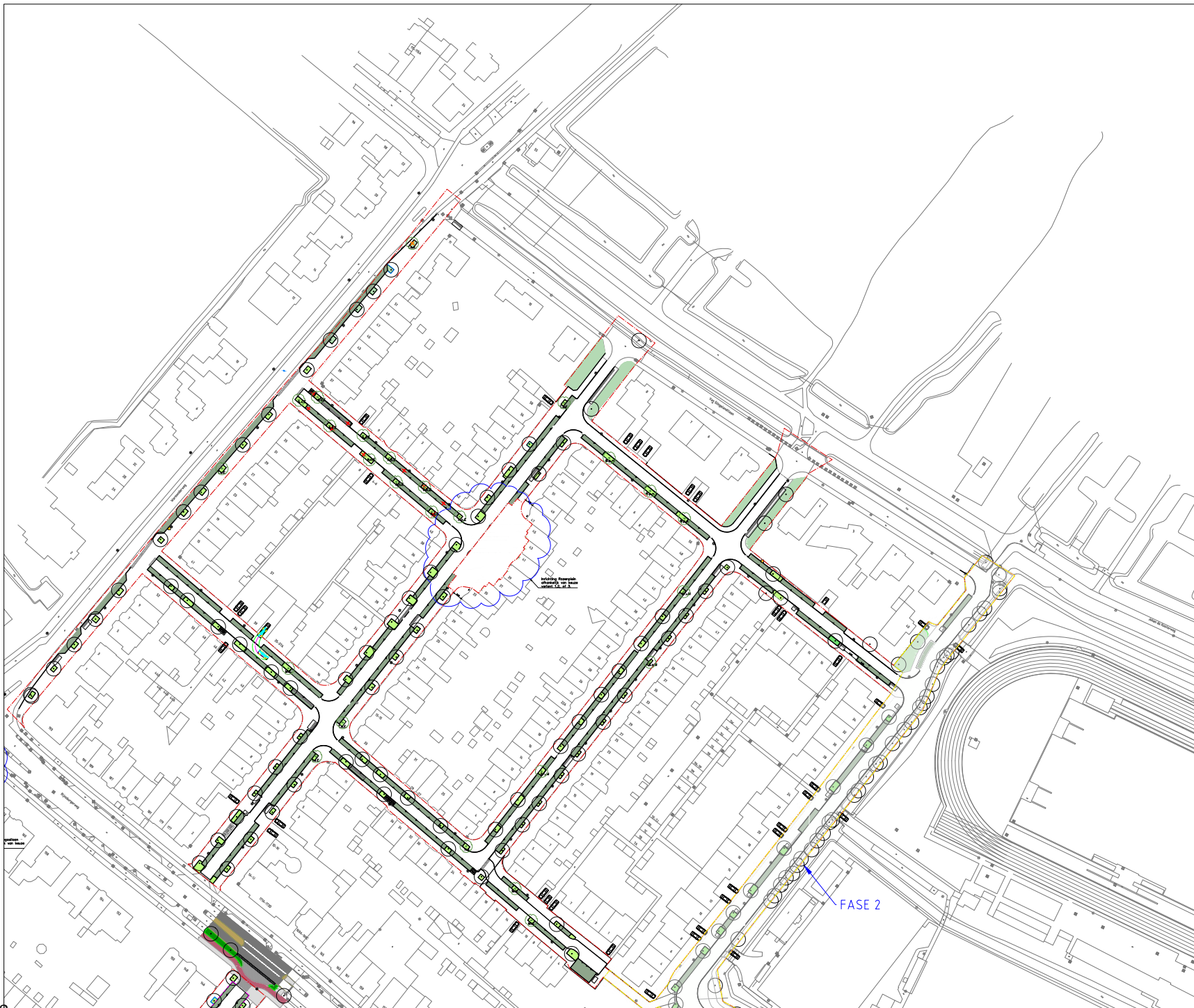
Bomenbond een beplantingsplan opgesteld met als doel om de biodiversiteit in de wijken te vergroten. Dit willen we onder andere doen door bloemrijke grasmengsels in te zaaien in de boomspiegels en langs het bosplantsoen op het grote veld van de Vogelwijk. De boomspiegels met veel schaduw willen we voorzien van plantensoorten zoals dagkoekoeksbloem, look-zonder-look, geel nagelkruid en stinkende gouwe die van nature voorkomen in het Bos van Bosman en Leidse Hout. Omdat we het overgrote deel van de huidige bomen laten staan en er genoeg parkeervakken (van 5,50 meter lang) terug moeten komen, ontstaat er restruimte die we toevoegen aan de boomspiegels. Hierdoor kan het formaat van de boomspiegels verschillen. De boomspiegels zullen samen met de parkeervakken groene linten in de straten vormen.

5.5 Groenplan

In het ontwerp wordt de huidige groenstructuur versterkt met nieuw aan te planten bomen. Daarbij is onderzocht of er genoeg ruimte is in de ondergrond (kabels en leidingen). D.m.v. te graven proefsleuven worden extra controles gedaan of bomen kunnen worden aangeplant.

Voor de aanplant van nieuwe bomen is naar de bestaande groenstructuur van beide wijken bekeken. De groenstructuur laat zien dat in de brede straten eerste grootte bomen staan en in de smalle straten tweede of derde grootte bomen. Elke straat zijn eigen soort boom. Met de aanplant van nieuwe bomen brengen we zo veel mogelijk dezelfde soort aan. Uitzonderingen zijn de Leeuwerikstraat en de Hoogerbeetsstraat, omdat de soorten niet goed aansluiten op de standplaats of gebruik. In de Leeuwerikstraat worden Sorbus aria 'Magnifica' aangeplant en in de Hoogerbeetsstraat Acer campestre 'Elsrijk'. Deze soorten dragen bij aan de biodiversiteit.

Er komt totaal 1900m² in beide wijken aan groen bij. (dit is exclusief de te handhaven groenvakken). In de Raadsherenbuurt 1130m² en 770m² in de Vogelwijk. 46 nieuwe bomen worden geplant waarvan 27 in de Vogelwijk en 19 in de Raadsherenbuurt. 34 bomen worden gekapt en gecompenseerd waarvan 20 in de Vogelwijk en 14 in de Raadsherenbuurt. Als we de grasbetonstenen mee rekenen waarvan we 40% tot groen kunnen rekenen komen de volgende vierkante meters er nog bij: 1060m² in de Raadsherenbuurt en 1316m² in de Vogelwijk. Op de volgende pagina's vind u het overzicht.



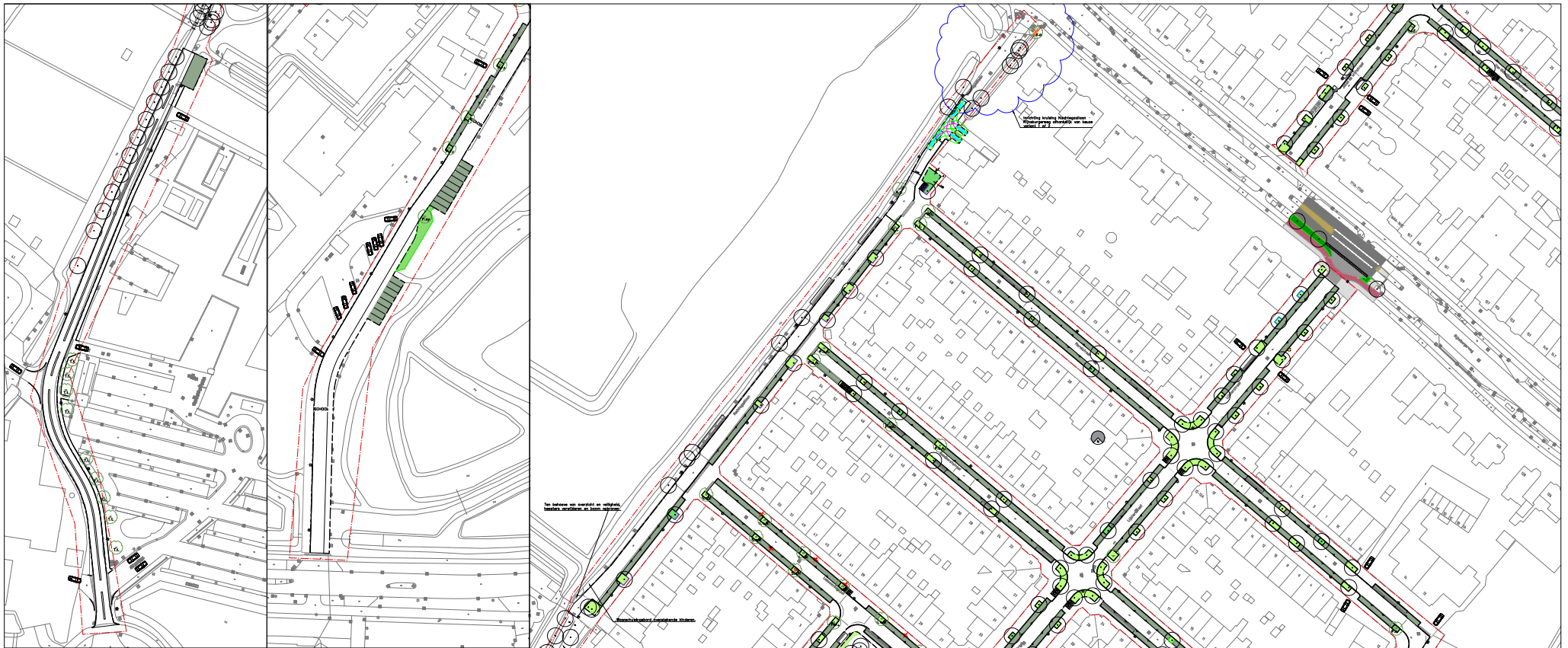
Legenda beplantingsplan

- Projectgrens fase 1
- Projectgrens fase 2
- Parkeervakken, grasbetonsteen, type 4 lev. Klostermann, inzaaien met graszaai- en schaduwminnend soort
- Nieuwe boom, code:
 - A.c.E Acer campestre 'Elsrijk'
 - A.p. Acer pseudoplatanus
 - A.c. Alnus glutinosa
 - B.n. Betula nigra
 - M.k. Magnolia kobus
 - P.s.A. Prunus subhirtella 'Autumnalis'
 - P.c. Prunus cerasifera 'Nigra'
 - P.a. Pinus sylvestris
 - S.a.M. Sorbus aria 'Magnifica'
 - T.t. Tilia tomentosa 'Brabant'
 - T.e. Tilia x europaea 'Euchlora'
- Boomspeel 1 G1 Bloemrijk graslandmengsel lev. Cruyd Hoeck
- Boomspeel 2 schaduw soorten, Dagkoekoeksbloem, Look-zonder-look, Geel nagelkruid, Stinkende gouwe
- Boomspeel 3 Adoptiegroen, assortim Samen aan de slag
- Nieuwe haag, Fagus sylvatica (var. 2 Rozenpleintje)
- Bestaand groenvak handhaven
- Bestaande bomen handhaven
- Te verwijderen en compenseren boom
- Te vervangen boom

Project
 Vogelwijk - Roadsherenbuurt
 Verloopig Ontwerp - Beplantingsplan
 Roadsherenbuurt

Revisie nr.	Wijziging	Doel	Datum	Beplantings	Concept	Bevestigingsdatum
01			11-09-2021			
02			11-09-2021			

Commissie Leiden
 Gemeente Leiden
 Leden



Nachtegaallaan

Blauwe Vogelweg

Legenda beplantingsplan

Projectgrens fase 1

Projectgrens fase 2

Parkeervakken, grasbetonsteen, type Greenston lev. Klostermann, inzaaien met graszaad van zon- en schaduwminnend soort

Nieuwe boom, code:

- A.c.E Acer campestre 'Elsrijk'
- A.p. Acer pseudoplatanus
- A.c. Alnus glutinosa
- B.n. Betula nigra
- M.k. Magnolia kobus
- P.s.A. Prunus subhirtella 'Autumnalis'
- P.c. Prunus cerasifera 'Nigra'
- P.a. Pinus sylvestris
- S.a.M. Sorbus aria 'Magnifica'
- T.t. Tilia tomentosa 'Brabant'
- T.e. Tilia x europaea 'Euchlora'

Boomspegel 1 G1 Bloemrijk graslandmengsel lev. Cruyd Hoek

Boomspegel 2 schaduw soorten, Dagkoekebloem, Look-zonder-look, Geel nagelkruid, Stinkende gouwe

Boomspegel 3 Adoptiegroen, assortiment Samen aan de slag

Nieuwe haag, Fagus sylvatica (var. 2 Rozenpleintje)

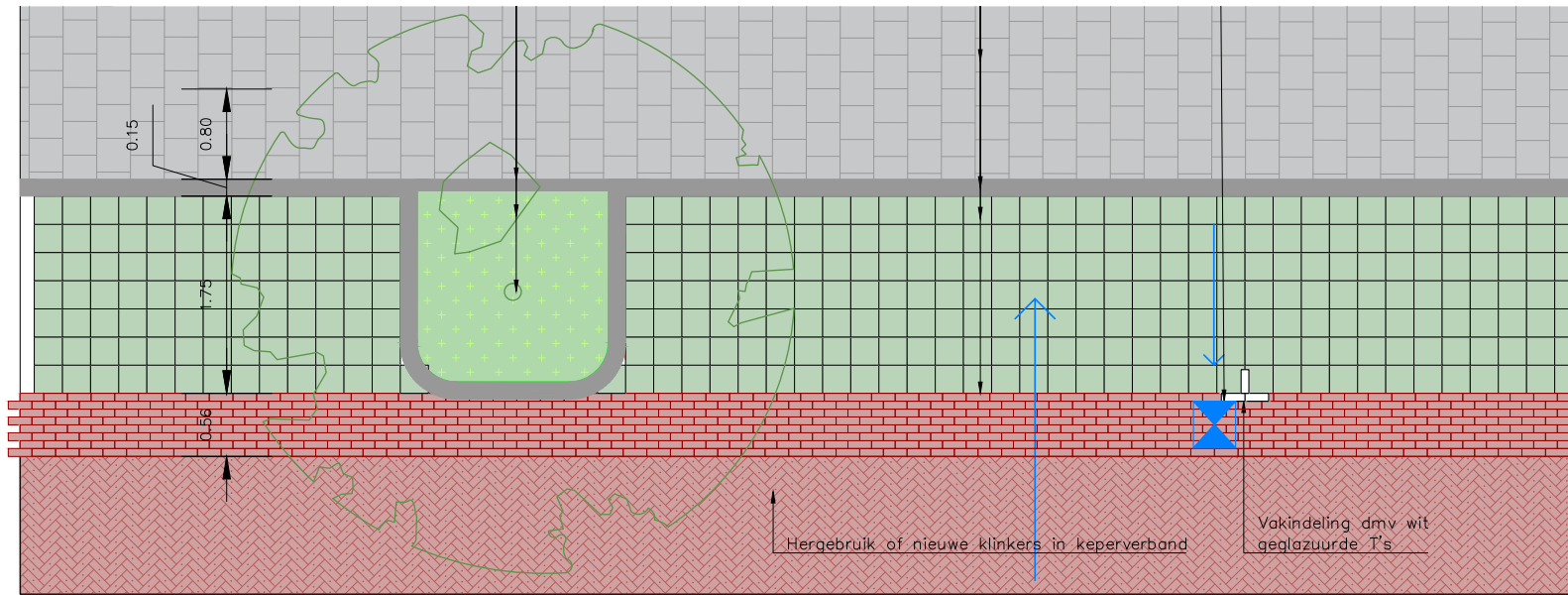
Bestaand groenvak handhaven

Bestaande bomen handhaven

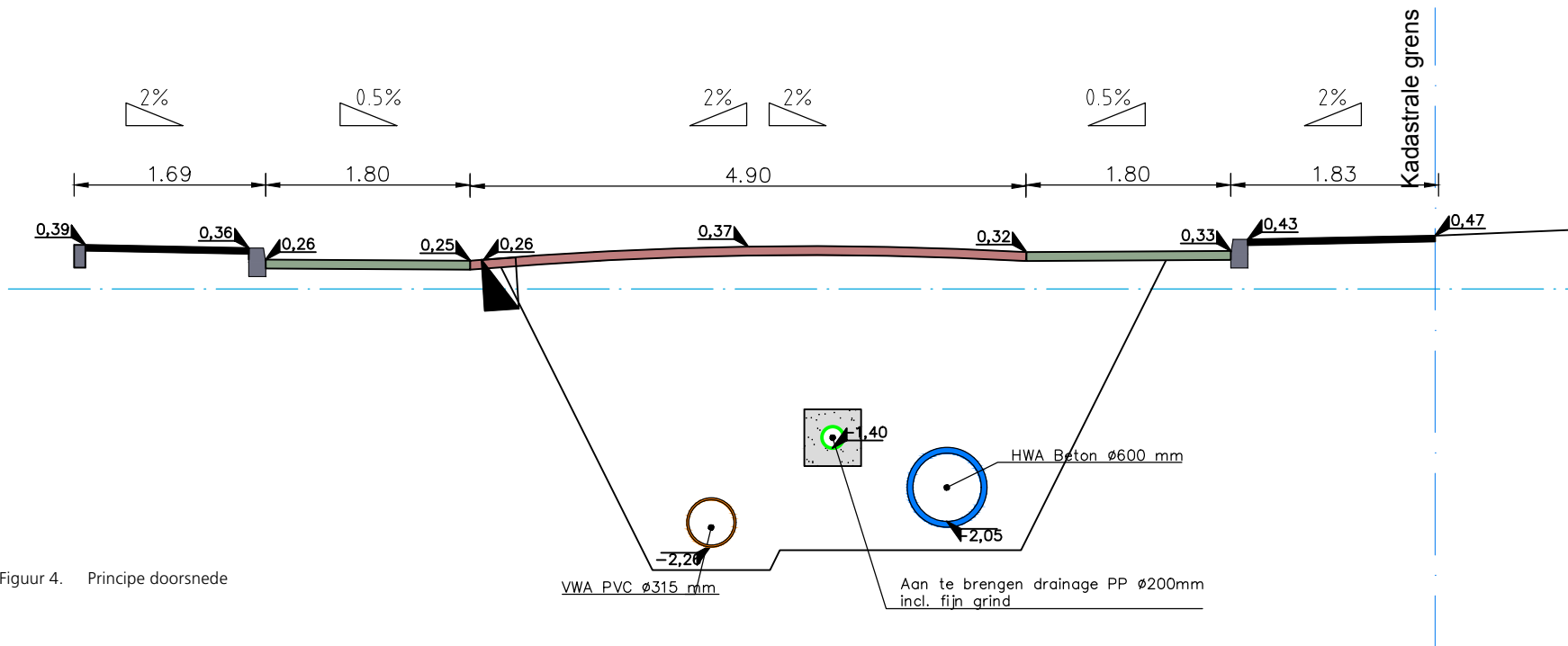
Te verwijderen en compenseren boom

Te vervangen boom

Vogelwijk - Roadsherenbuurt			
Verplicht Ontwerp - Beplantingsplan			
Vogelwijk			
Projectnummer	17	2	Beplanting
Datum	11-10-2020	107	AKK
Scale	1:500		
Author	Gemeente Leiden		



Figuur 3. Principe detail parkeervak



Figuur 4. Principe doorsnede

5.6 Fietsparkeervoorzieningen

In beide wijken zijn woningen die geen voor- of (met de fiets toegankelijke) achtertuin hebben en daarom de fietsen niet anders dan op straat kwijt kunnen. De gemeente Leiden wil fietsgebruik waar mogelijk stimuleren. Het veilig kunnen stallen van een (elektrische) fiets is een belangrijke randvoorwaarde voor veel mensen voor het gebruik van de fiets. Daarom komen er op deze plekken fietsparkeervoorzieningen, zodat ook deze bewoners een kans hebben om de fietsen veilig te kunnen stallen. Het voorzien in fietsparkeervoorzieningen kan er daarnaast voor zorgen dat het rommelige beeld van fietsen die de stoep (deels) blokkeren, wordt verbeterd. Het trottoir is beter begaanbaar voor rolstoelgebruikers, rollators en kinderwagens. Aangezien de wijk voor de komende decennia wordt heringericht, is het de bedoeling om ook op plekken waar de huidige bewoners de behoefte aan stallingsplekken nu misschien niet hebben, toch fietsparkeervoorzieningen aan te brengen.

In de huidige situatie zijn er nauwelijks fietsparkeerplekken aanwezig. Bewoners hebben dit vaak inpandig of op eigen terrein geregeld. In het voorlopig ontwerp zijn op specifieke plekken fietsparkeerplekken toegevoegd, zoals bij woningen zonder voortuin en achterom.

5.7 Lichtmasten

De lichtmasten in beide wijken zijn halverwege hun levensduur, ze hoeven pas over ongeveer twintig jaar vervangen te worden. Ook dan worden ze vervangen voor normale lichtmasten en niet voor historische lichtmasten, zoals in de binnenstad. Het beleid van de gemeente is dat deze alleen in de binnenstad worden geplaatst. Het nadeel van de historische lichtmasten is dat ze veel minder licht afgeven. Er zouden er twee keer zoveel geplaatst moeten worden om aan dezelfde hoeveelheid verlichting te komen en dat past moeilijk in de drukke onder- en bovengrond. De lichtmasten worden wel geschilderd in antraciet grijs (RAL 7016). Op deze manier zullen ze minder opvallen en beter passen in het straatbeeld.

De lichtmasten in de Vogelwijk en in de Raadsherenbuurt zijn volledig ver-LED op de bestaande masten en ze komen in de nieuwe situatie op ongeveer dezelfde locaties als waar ze nu staan.

5.8 Laadpalen

Tijdens de participatie zijn er meerdere vragen gekomen of er meer laadpalen voor elektrische auto's kunnen komen in de openbare ruimte. Hierin kan de gemeente helaas geen uitkomst bieden. Er moet eerst een aanvraag komen voordat de leverancier van de laadpalen en Liander (nutsbedrijf) een investering doen voor het plaatsen van een laadpaal en deze aansluiten op het elektriciteitsnet. De aanvraag moet door bewoners die over een elektrische auto beschikken gedaan worden. Op basis van kenteken kan er een aanvraag worden ingediend.

De huidige aanwezige laadpalen worden bij hetzelfde parkeervak teruggeplaatst.

5.9 Ondergrondse voorzieningen

Energienet

Om voorbereid te zijn op de toekomst wordt in de ondergrond een profiel van vrije ruimte gereserveerd voor de aanleg van het toekomstige energienet. Dit energienet zal niet met dit project worden aangelegd, omdat op dit moment nog niet bekend is welke energiebron en welk energienet hier wordt toegepast.

5.9.1 Glasvezel

Het projectteam is met KPN in gesprek om glasvezel in beide wijken te laten aanleggen. We hebben goede hoop dat KPN hier invulling aan gaat geven en dat dit gecombineerd kan worden in dit project.

5.9.2 Afkoppelen regenpijp achterzijde woning

Om de regenpijp aan de achterzijde van woningen af te koppelen van het gemengde rioelstelsel en op het hemelwaterriool aan te sluiten is een dure en niet efficiënte oplossing. Over het algemeen zijn er geen aparte regenwaterleidingen van de achterzijde naar de voorzijde gelegd. Afkoppeling van de achterzijde kan daarom alleen door een aparte leiding van de achterzijde onder het huis door naar de voorzijde van de woning te leggen. Dit is een forse

ingreep en daarom een niet voor de hand liggende oplossing. Het afkoppelen van het dakoppervlak aan de achterzijde van de woning kan beter en efficiënter opgelost worden door het regenwater op te vangen in een regenton gecombineerd met een overloop van keien en grind om het overtollige water (als de regenton vol is) in de ondergrond te laten lopen. Meer informatie vindt u op riool info:

<https://www.riool.info/regen-opvangen-in-de-tuin>

De regenpijp aan de voorzijde van de woningen kan wel afgekoppeld worden, omdat deze afvoeren aan de straatkant zitten en redelijk eenvoudig op het nieuwe hemelwaterriool aangesloten kunnen worden. Elke woning is uniek en afhankelijk van bestaande objecten in uw voortuin. Om als bewoner een bijdrage te leveren aan het klimaatbestendig maken van de wijk en uw woning kunt u uw regenpijp afkoppelen van het vuilwaterriool en aansluiten op het hemelwaterriool. De gemeente brengt de aansluiting op het hemelwaterriool aan tot de erfgrans. Het is de keuze en de verantwoordelijkheid van de woningeigenaar om de regenpijp af te koppelen en aan te sluiten op de aansluiting van het hemelwaterriool en deze investering zelf te bekostigen. Meer informatie vindt u op GaGoed Leiden:

www.gagoed.nl/een-gescheiden-riool-tegen-wateroverlast-bekijk-hoe-dat-werkt/

5.9.3 Functioneren rioolsysteem

De capaciteit van het nieuw aan te leggen riool is berekend op zware buien. Het hemelwaterriool kan een bui 10 aan en het vuilwaterriool een bui 8. Dit voorkomt water op straat. De overstorten van het vuilwaterriool zullen door de maatregelen veel minder vaak overstorten. Dit heeft een gunstig effect op de waterkwaliteit die bij een overstort van het vuilwaterriool ernstig verstoord wordt. Het niet afkoppelen van de achterzijde van de woningen heeft ook een gunstig effect op het vuilwaterriool. Door het inspoelende regenwater wordt het vuil in de riolen schoongespoeld.

De parkeerplaatsen zijn voorzien van grasbetontegels die ervoor zorgen dat het regenwater van de meeste buien infiltreert in de ondergrond. Echter vallen er ook middelmatige en zware buien met teveel water om te infiltreren in de

ondergrond. Om water op straat te voorkomen en als back-up worden kolken aangebracht om het teveel aan regenwater op te vangen. Deze kolken worden aangesloten op het Hemelwaterriool dat loost op de omringede sloten. Uit de droge voetentoets is gebleken dat dit met de huidige waterpartijen en duikers mogelijk is met een bui 10. Met bui 0 t/m 10 wordt de hydraulische capaciteit van rioolstelsels beoordeeld.

5.9.4 Overstort

Uit de berekeningen is gekomen dat met de aanleg van het nieuwe rioolstelsel er zeer weinig overstorten van het vuilwaterriool plaatvinden. Het stelsel kan een bui 8 aan. Door het uit laten stromen van regenwater in de sloten zal er een betere doorstroming ontstaan van het oppervlaktewater.

5.9.5 Slim drainage systeem

In fase 1 wordt in de straten van het projectgebied een drainagesysteem aangebracht om het grondwaterpeil te kunnen reguleren. In periodes van droogte, als de grondwaterstand zakt, is er de mogelijkheid om water uit de sloot in te laten in de drainagebuizen die voorkomen dat het grondwater daalt. In periodes van hevige buien of lange periode van regen bestaat de kans dat de ondergrond verzadigd raakt. Op dat moment voorkomt het drainagesysteem dat het grondwaterpeil stijgt door het overtollig grondwater af te voeren naar het oppervlaktewater.

5.9.6 Auto wassen op straat

Het wassen van uw auto voor de deur is na aanleg van een hemelwaterriool niet wenselijk. De zeepresten komen in het oppervlaktewater terecht wat voor vervuiling zorgt. Over het algemeen bevatten auto's roet en oliedeeltjes die met het wassen van de auto of in de grond verdwijnen of mee spoelen naar het oppervlaktewater. Om vervuiling te voorkomen, is het verstandiger om de auto in een daarvoor bestemde wasstraten te wassen. In onze nieuwsbrieven zullen wij hier nader over informeren.

5.9.7 Strooizouten

Het gebruik van strooizouten zal een tijdelijke vervuiling in het oppervlaktewater teweeg brengen. Dit weegt echter niet op tegen de voordelen van een hemelwaterriool. De gemeente is zich bewust van dit probleem (het gebruik van dooizouten is een landelijk probleem) maar een gemengd stelsel veroorzaakt veel meer vervuiling door overstoren in oppervlaktewater. De keuze voor een gescheiden stelsel met lozing direct op het oppervlaktewater is daarom gunstiger voor het milieu.

5.10 Uitgangspunten nieuwe inrichting

Onderdeel	Uitgangspunt	Specificatie
Rijbaan smalle straten	Minimaal 3,80 meter	Voorzien van hergebruikte keiformaat klinkers in kerperverband met strek. Zelfde kleur en type zullen zo veel mogelijk terug worden gebracht conform de huidige situatie.
Rijbaan brede straten	Minimaal 4,80 meter	Voorzien van hergebruikte keiformaat klinkers in kerperverband met strek. Zelfde kleur en type zullen zo veel mogelijk terug worden gebracht conform de huidige situatie.
Parkeervakken	Langsparkeervakken minimaal 5,50 x 1,80 meter	Worden voorzien van waterdoorlatende grasbetontegels van het type Greenston 250x250x80mm, kleur grijs, lev. Klostermann. De keuze van dit type is afgestemd met beheer in het beheerurtje van 24 juni 2021
Afwatering Trottoir	Rijbaan kolken op afschot met schijnmolgoot. Er is getracht om overal min. 1,80 meter breedte aan te houden. Op sommige dwangpunten, zoals bij bestaande bomen of groen, kan het voorkomen dat het plaatselijk versmald wordt naar min. 1,20 m. Om een eenduidig beeld te creëren is er besloten om de huidige tegels niet te hergebruiken maar nieuwe tegels te plaatsen.	Aquaway S 1250 GB1 (Struyk Verwo) 300x300mm Lavarò 402 type handboek
Bestaande bomen	Bestaande bomen worden zo veel als mogelijk gehandhaafd. In de Hogerbeetsstraat en Leeuwerikstraat wordt een uitzondering gemaakt.	In hoofdstuk 4 onder groenstructuur staat verder beschreven waarom de bomen niet gehandhaafd kunnen worden.

Onderdeel	Uitgangspunt	Specificatie
Nieuwe bomen	Nieuwe bomen zelfde boomsoort als wat er al in de straat staat. Met uitzondering van Hogerbeetsstraat, Johan de Wittstraat en Leeuwerikstraat. Daar worden nieuwe soorten voorgesteld.	Hogerbeetsstraat: Acer campestre 'Elsrijk' (Vredesesdoorn) – 2e grootte boom, draagt bij aan biodiversiteit, Leeuwerikstraat: Sorbus aria 'Magnifica' – 2e grootte boom, draagt bij aan biodiversiteit, Johan de Wittstraat: Tilia x europaea 'Euchlora' (Krimlinde), heeft minder last van bladluis. De overige nieuwe bomen zijn ter aanvulling van de huidige groenstructuur en worden met de zelfde soort aangeplant.
Boomspiegels	De boomspiegels worden vergroot en krijgen een groene invulling.	De boomspiegels die worden geadopteerd krijgen een invulling vanuit participatieproject Samen aan de slag. De boomspiegels op zonnige locaties worden ingezaaid met bloemrijk grasmengsel G1 van lev. Cruyd Hoeck. Op schaduwlocaties worden de boomspiegels ingeplant met een mix van dagkoekoeksbloem, look-zonder-look, geel nagelkruid en stinkende gouwe.
Openbare verlichting Raadsherenbuurt	Bestaande lichtmasten zijn opnieuw geschilderd in RAL7016 en worden teruggeplaatst op ongeveer dezelfde plek in de nieuwe situatie.	Type LightWell - Friso Kramer, LED
Openbare verlichting Vogelwijk	Bestaande lichtmasten zijn opnieuw geschilderd in RAL7016 en worden teruggeplaatst op ongeveer dezelfde plek in de nieuwe situatie.	Philips - Luma Micro RGP615, LED
Afwatering	Voornamelijk via de waterdoorlatende verharding in de parkeervakken of naastgelegen sloot. Overstort door middel van straatkolken in de rijbaan.	Straatkolk STR-9736/9737 volgens handboek
Opsluiting	Huidige natuursteen trottoirbanden zo veel als mogelijk hergebruiken. Overige banden volgens handboek.	Type 130/150x250 mm, kleur zwart met een uitgewassen deklaag van basalt. Opsluitbanden type 100x200 mm, kleur grijs.

5.11 Aandachtspunten voor het uitvoeringsontwerp

Voor de volgende fase zijn er een aantal zaken die nog aandacht vragen in het ontwerpproces:

- Keuzevariant uitwerken van het Rozenplein, na raadsbesluit
- Keuzevariant uitwerken van aansluiting Nachtegaallaan – Rijnsburgerweg, na raadsbesluit.
- Participatie proces fase 2. In deze fase zal verdere invulling worden gegeven over de inrichting van de Van Beuningenlaan, Anthonie Duycklaan, Adriaan Pauwstraat en Paulus Buystraat.
- Peilenplan, in het uitvoeringsontwerp zal er goed moeten worden aangesloten op huidige hoogtes van dorpels en aansluitingen op paden van voortuinen. Afstemming met beheer op welke manier de kolken gaan dienen als overstort.

5.12 Bezwaar maken

Bewoners mogen bezwaar maken op alle besluiten, dus ook tegen het kappen van bomen, een verkeersbesluit of het uitvoeringsbesluit. Ze moeten dit binnen 6 weken doen nadat een besluit is genomen. In onderstaande link staat een brochure, daar staat uitgelegd hoe dit werkt. Ook mogen bewoners inspreken in de commissie, maar dat is geen formeel bezwaar. Meer informatie kunt u vinden op de volgende website:

<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bezwaar-en-beroep/documenten/brochures/2015/04/14/bezwaar-en-beroep-tegen-een-beslissing-van-de-overheid>

6. Participatie

6.1 Wijzigingen op het eerste voorlopig ontwerp voor beide wijken na participatie

6.1.1 Wijkcirculatie / eenrichtingsverkeer

Veel straten in beide wijken voldoen op dit moment niet aan de landelijke en gemeentelijke richtlijnen voor tweerichtingsstraten. Bij de herinrichting kunnen we, door de bestaande situatie zoals bijvoorbeeld de bomen, op veel plaatsen geen rijbaan maken die volgens die richtlijnen breed genoeg is om op een goede manier verkeer in twee richtingen te laten rijden. Omdat wij als gemeente en wegbeheerder verantwoordelijk zijn en worden gehouden voor de bereikbaarheid van de wijk door de hulpdiensten, moeten we aan een minimale eis voldoen (3,5 meter vrije ruimte). Daarnaast willen wij ervoor zorgen dat fietsers en auto's gezamenlijk van de straat gebruik kunnen maken. Daarom moeten alle straten een minimale rijbaanbreedte krijgen van 3,8 meter, buiten de parkeervakken om. Volgens de richtlijnen zijn deze straten eigenlijk alleen geschikt voor eenrichtingsverkeer (fietsers in twee richtingen). Op de bewonersbijeenkomsten bleek dat een (groot) deel van de wijkbewoners de sterke voorkeur heeft voor behoud van tweerichtingsverkeer. In de huidige situatie zijn wegen al te smal, maar de wijkbewoners geven aan dat hierdoor eigenlijk nooit problemen ontstaan. Daarom heeft de gemeente voorgesteld om bij wijze van proef voor een aantal straten (de straten waarbij veel extra meters omgereden moet worden als er eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd) verkeer in twee richtingen toestaan op een voor eenrichtingsverkeer ingerichte straat. Mocht in de praktijk blijken dat deze straten net zo goed functioneren als in de huidige situatie, dan handhaven we dit. Mocht blijken dat het in de praktijk toch problemen geeft, dan voeren we alsnog eenrichtingsverkeer in. Straten waar wel een wegprofiel in past voor tweerichtingsverkeer, met behoud van bomen en de parkeergelegenheid, worden volgens richtlijnen ingericht. Het projectteam heeft een voorstel voor dit plan besproken tijdens de overleggen met de werkgroepen Raadsherenbuurt en Vogelwijk, dat is uitgewerkt in het DO.

6.1.2 Aanbieden minicontainers

De dienst Afvalinzameling van de gemeente Leiden wilde graag dat in de nieuwe situatie de minicontainers op de stoep aangeboden worden, en niet meer in de parkeervakken. Hiermee wordt schade aan auto's bij het ophalen van de minicontainers voorkomen en is de beschikbaarheid van de aanbiedplaatsen beter gegarandeerd. Echter hebben we ook geconstateerd dat dit per straat meerdere parkeerplaatsen kost. Het projectteam heeft op verzoek van beide wijkcomités, met de afvalinzameling gekeken naar de juiste uitgangspunten, die voor zowel de afvalophaaldienst als de buurtbewoners een prettige situatie opleveren. Als uitgangspunten zijn gekozen: de situatie mag niet slechter worden dan de huidige situatie, dus niet méér containers in de parkeervakken dan op dit moment het geval is. Daarnaast moet voorkomen worden dat de vuilniswagen achteruit te moet rijden om een aanbiedplaats te bereiken. Als laatste uitgangspunt geldt dat de aanbiedplaats niet op kruisingen mag liggen, want daar ontnemen de minicontainers het zicht op zijstraten. In samenspraak met de werkgroepen Vogelwijk en Raadsherenbuurt is er een goede balans gevonden tussen parkeren en aanbiedplaatsen voor minicontainers, waarbij aan alle uitgangspunten is voldaan en er meer parkeerplekken zijn teruggekomen dan in het eerdere VO waren opgenomen.

6.2 Wijzigingen Raadsherenbuurt:

6.2.1 Drempels en oortjes

Alle kruisingsvlakken worden voorzien van een verkeersplateau met uitzondering van de kruisingen Nachtegaallaan en Lijsterstraat - Leeuwerikstraat. De plateaus remmen de snelheid, net als drempels doen, en benadrukken de kruisingen. Hierdoor zijn verkeersdeelnemers zich bewuster van verkeer van rechts waar zij voorrang aan moeten verlenen. In het eerder gepresenteerde VO waren de drempels helaas niet zichtbaar door een fout in de presentatietekening. De drempel tussen Hoogerbeetsstraat en Ledenberchstraat komt niet terug in het ontwerp omdat we drempels aanleggen op de kruisingen t.b.v.

veilig gelijkvloers oversteken. Deze drempel zal te veel achtereenvolgend worden omdat er ook een drempel aanwezig is op de kruising van de Ledenberchstraat. Deze ruimte kan daarom beter gebruikt worden voor parkeerplekken en aanbied locaties voor minicontainers. Het streven van de gemeente is om tussen snelheidsremmers (drempels en plateau's) ongeveer 50 tot 100 meter aan te houden. De straten met een langere rechtstand dan dat (Roodborststraat, Merelstraat, Nachtegaallaan en Blauwe Vogelweg) krijgen daarom drempels.

6.2.2 Parkeerplaatsen

Door de wijzigingen in de uitgangspunten, voornamelijk die van de opstelplaatsen van de minicontainers, zijn er meer mogelijkheden om parkeervakken aan te leggen. Hierdoor gaan er veel minder parkeerplekken verloren dan in het eerder gepresenteerde VO. Voor fase 1 van de Raadsherenbuurt (dus exclusief de Van Beuningelaan, Adriaan Pauwstraat, Antonie Duycklaan en Paulus Buysstraat) zijn in het nieuwe voorlopig ontwerp 208 parkeerplekken opgenomen. In de huidige situatie zijn er volgens de parkeertelling 210 parkeerplekken aanwezig, dit betekent een verlies van maar twee parkeerplaatsen binnen deze straten.

6.2.3 Johan de Wittstraat

De Johan de Wittstraat begint aan de Rijnsburgerweg en gaat als zichtlijn helemaal door richting de Leidse Hout. Deze straat wordt gekarakteriseerd door grote linde bomen, klinkerbestrating, natuursteen banden en drempels met oortjes. In het participatieproces is verzocht deze karakteristieke elementen zo veel mogelijk te behouden. In het nieuwe ontwerp komen de drempels met oortjes op twee locaties terug. Op drie locaties in de straat is ruimte om bomen aan te planten. Omdat de huidige bomen overlast geven in de zomer door het bladluis die een kleverige substantie uitscheidt, is voor de nieuwe bomen gekozen voor de zilver lindesoort die niet vatbaar zijn voor bladluis. In de gemeente Leiden is een proef gaande met lieveheersbeestjes om de bladluis te bestrijden. Het projectteam zal onderzoeken of dit ook mogelijk is in de Johan de Wittstraat.

6.2.4 Rozenplein

Het Rozenplein aan de Johan de Wittstraat in de Raadsherenbuurt krijgt ook een nieuwe inrichting. In overleg met de direct omwonenden ontwikkelde de gemeente twee varianten voor het plein. De eerste variant is met behoud van de rijbaan, vier parkeervakken in het trottoir en geveltuintjes; de tweede variant is zonder rijbaan, maar met verbreed trottoir, een vergroot rozenperk en voortuinen ter hoogte van huisnummers 35 t/m 45. Tijdens de participatie van het VO met de wijk is hier een derde variant bijgekomen, met behoud van rijbaan en vergroting van het rozenperk door de parkeervakken aan de Johan de Wittstraat te laten vervallen. Op Doemee zijn de drie varianten gepresenteerd waarop bewoners konden stemmen. De uitkomsten van deze enquête worden samen met een advies opgenomen in het uitvoeringsbesluit en namens het college van B&W voorgelegd aan de gemeenteraad. De gemeenteraad zal het uitvoeringsbesluit op 27 januari 2022 behandelen en hierover besluiten.

Er zijn 138 stemmen uitgebracht, dat is een representatieve uitslag. 11 voor variant 1, 67 voor variant 2 en 60 voor variant 3.

Variant	Aantal stemmen	Herkomst deelnemers
1	11	- 10 wonen in de Raadsherenbuurt - 1 woont buiten deze wijken
2	67	- 44 wonen in de Raadsherenbuurt - 10 wonen in de Vogelwijk - 13 wonen buiten deze wijken
3	60	- 53 wonen in de Raadsherenbuurt - 4 wonen in de Vogelwijk - 3 wonen buiten deze wijken
Totaal	138	



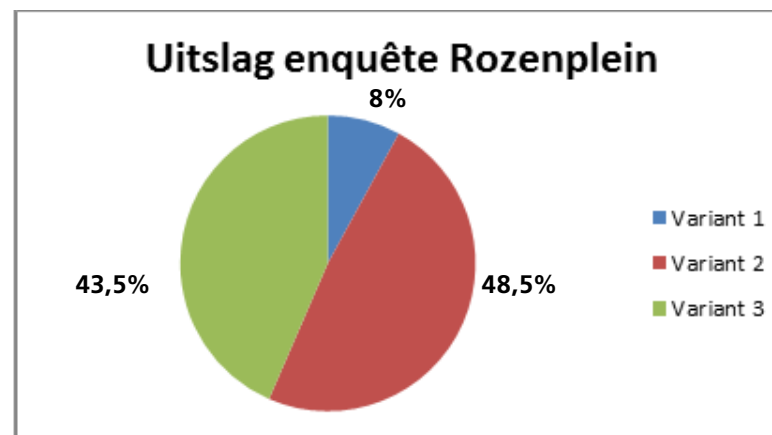
Figuur 5. Variant 1



Figuur 7. Variant 3



Figuur 6. Variant 2



6.2.5 Fagelstraat

Voor de Fagelstraat is naar aanleiding van de participatie over het vorige ontwerp gekozen voor een ander straatprofiel. We laten de lange parkeerstrook aan de oneven kant van de straat liggen. Hierdoor kunnen aan deze kant bijna even veel parkeervakken worden gerealiseerd als in de huidige situatie aanwezig zijn. Aan de even kant van de weg worden de parkeervakken wel tussen de bomen geschoven, waardoor de straat breder wordt en daarmee toegankelijk voor hulpdiensten en de vuilniswagen. In de straat komen twee drempels met oortjes te liggen, waardoor de straat makkelijker gelijkvloers overgestoken kan worden. De huidige opstelplaats van de minicontainers die in de Van Oldenbarneveltstraat ligt, wordt verplaatst naar het begin van de Fagelstraat, zodat de vuilniswagen geen onveilige manoeuvre hoeft uit te halen met achteruit rijden.

In de huidige situatie blijft er water staan op kruising Fagelstraat/Van Slingelandtlaan. Dit probleem zal met de nieuwe inrichting opgelost worden. De kolken worden herschikt en waar nodig worden kolken bijgeplaatst.

6.2.6 Hoogerbeetsstraat

Met de aanleg van een gescheiden riolering in de Hoogerbeetsstraat kunnen de huidige bomen niet worden gehandhaafd. Ook geven deze watercipressen overlast aan de bewoners door wortelopdruk en bladverlies van kleine naalden op ongewenste plekken. De bomen zijn in de jaren disproportioneel uitgegroeid in deze relatief smalle straat. De Hoogerbeetsstraat is een tussenstraat van de Johan de Wittstraat en de Warmonderweg. Beide typeren zich met grote lindebomen terwijl de tussenstraten (zoals de Van Oldenbarneveltstraat) juist kleinere soort bomen heeft. Dit past ook beter in dit smalle straatprofiel. Daarom willen we tweede grootte bomen terugplaatsen die passen in deze groenstructuur. De bomen worden vervangen voor boomsoort *Acer campestre* 'Elsrijk'. Deze veldesdoorn boomsoort wordt ongeveer 8 tot 12 meter hoog, draagt bij aan de biodiversiteit, kan goed tegen verharde situaties en past beter in de bestaande groenstructuur van de Raadsherenbuurt.

6.2.7 Van Oldenbarneveltstraat

Het doodlopende deel van de Van Oldenbarneveltstraat zal worden ingericht als woonerf. Dit betekent dat dit gedeelte van de straat een maximumsnelheid

krijgt van 15 km/u en dat er geen trottoirbanden meer aanwezig zullen zijn. De straat zal volledig met hergebruikte waalformaat straatbakstenen worden ingericht. De parkeervakken worden, net als elders in de wijk, met grasbetontegels aangelegd. Het grootste deel van de parkeerplaatsen zal door deze inrichting weer terug kunnen worden gebracht. Ook worden er twee extra bomen bij gepland.

Met het nieuw in te richten stuk van de Van Oldenbarneveltstraat werd er door de buurt gevraagd of het mogelijk is om de hele wijk in te richten als woonerf en daarmee 15 km/u te maken. Dit is helaas niet mogelijk, omdat alleen doodlopende straten kunnen worden ingericht als woonerf.

6.2.8 Warmonderweg en Van Slingelandtlaan

Er komen geen wijzigingen in de inrichting van de Warmonderweg (hier wordt wel het trottoir vernieuwd en de parkeervakken voorzien van waterdoorlatende verharding) en de Van Slingelandtlaan (het riool ligt in de Van Ledenberchstraat). Bewoners aan de Warmonderweg kunnen wel hun regenpijp afkoppelen en lozen in de voortuin, maar kunnen niet afkoppelen op het regenwaterriool omdat dit hier niet wordt aangelegd.

6.2.9 Van Slingelandtlaan

Er komen geen wijzigingen in de inrichting van de Van Slingelandtlaan (het riool wat wordt vervangen en de huisaansluitingen ligt in de Van Ledenberchstraat). De Van Slingelandtlaan is in 2016 al volledig heringericht. Wel zal er een doorsteek worden gemaakt om het nieuwe hemelwaterriool aan te sluiten op de sloot langs het Leidse Hout.

6.2.10 Van Ledenberchstraat

In het eerdere VO waren parkeerplekken ingetekend die niet pasten in de huidige situatie omdat aan weerszijde van de straat de hagen in de jaren groter zijn geworden. Daarom is er een extra inmeting gedaan om goed inzichtelijk te krijgen welke ruimte beschikbaar is. Daarop is een nieuwe situatie ingetekend om de het bestaande groen te sparen. Wel gaat dit ten koste van drie parkeerplekken. Omdat er met het nieuwe VO+ meer parkeerplekken zijn teruggekomen in bijna alle straten kunnen deze parkeerplekken makkelijk worden

opgevangen in de wijk. Totaal zijn er nu 210 parkeerplekken beschikbaar. In de nieuwe situatie zullen er 208 of 211 terug komen. Dit is afhankelijk van het besluit van de gemeenteraad voor variant Rozenplein.

6.2.11 Fase 2

De participatie voor de Van Beuningelaan, Antonie Duycklaan, Adriaan Pauwstraat en Paulus Buysstraat vindt later plaat's en wordt als een aparte fase van dit project voorbereid. Er zal nog een bewonersavond worden georganiseerd waar de plannen van deze straten zullen worden gepresenteerd.

6.2.12 Van Beuningelaan

De regenwaterafvoeren vanuit de woningen blijven zoals ze nu zijn. Het doel is afkoppelen en als dit al is uitgevoerd, blijven de huidige regenwaterafvoeren gehandhaafd.

6.3 Wijzigingen Vogelwijk

6.3.1 Drempels

Alle kruisingsvlakken worden voorzien van een verkeersplateau behalve op de Nachtegaallaan en Lijsterstraat -Leeuwerikstraat. In het eerder gepresenteerde VO waren de drempels helaas niet allemaal zichtbaar door een fout in de presentatietekening. In het voorlopig ontwerp (VO+) waren de locaties van de drempels wel te zien. In de verschillende sessies met de buurtbewoners is naar voren gekomen dat de drempels met een wegversmalling erg gewaardeerd worden. Niet alleen verlagen de drempels de snelheid van het autoverkeer, maar ze vormen ook een fijne oversteekplaats. Er is aandacht gevraagd voor dit oversteken, mede omdat er veel kinderen in de wijk wonen en spelen. Om deze reden is ervoor gekozen om in de Raadsherenbuurt de drempels met oortjes zo veel mogelijk terug te laten komen. In overleg met het wijkcomité Vogelwijk ging de voorkeur naar drempels zonder oortjes waardoor de parkeerstroken doorlopen.

6.3.2 Ingang speeltuin Vogelwijk

In gesprek met de speeltuin verenging Vogelwijk is besproken dat de bossage aan de noordzijde wordt weggehaald en op gesnoeid om meer overzicht te

creëren voor overstekende kinderen en voorbijgaande fietsers.

6.3.3 Parkeerplaatsen

Door de wijzigingen in de uitgangspunten, voornamelijk die van de opstelplaatsen van de minicontainers, zijn er meer mogelijkheden om parkeervakken aan te leggen. Hierdoor gaan er minder parkeerplekken verloren dan in het eerder gepresenteerde VO. Voor de Vogelwijk zijn in het definitief ontwerp 339 parkeerplekken opgenomen. In de huidige situatie zijn er volgens de parkeertelling 379 parkeerplekken aanwezig, dit betekent een afname van 40 parkeerplekken. Deze afname zit in het zuidelijk deel van de Blauwe Vogelweg.

6.3.4 Nachtegaallaan

De Nachtegaallaan is onderdeel van een hoofdfietsroute, maar is daar nog niet op ingericht. De laan bestaat uit drie delen:

- vanaf de Rijnsburgerweg is het een woonstraat en wordt het een woonstraat met voorrangregeling (klinkers, lengte 280 m);
- vanaf de Wassenaarseweg is het een toegangsweg en wordt het een fietsstraat (rood asfalt met klinker strook in het midden, lengte 240 m) tot een aantal bedrijven en het volkstuintencomplex;
- tussen beide delen ligt over een lengte van circa 80 meter een brom/fietspad van asfalt. Dit asfalt zal worden vervangen door rood asfalt.

De Nachtegaallaan in het Vogelwijk gedeelte blijft een woonstraat waar ook geparkeerd kan worden. Het parkeren zal tussen de bomen in vakken plaats vinden om voldoende rijwegbreedte van 4,80 meter over te houden voor de doorgaande fietsverbinding Rijnsburgerweg – Wassenaarseweg. De rijbaan zal t.b.v. comfort nieuwe gebakken klinkers krijgen. De berm wordt over de gehele lengte verbreed en daarnaast voorzien van een opsluitband zoals de bestaande situatie.

De aanbiedlocaties voor de afvalbakken kunnen niet terug op de T-Splitsing van de Merelstraat, omdat we hier ruimte nodig hebben om een minimale 3,50 meter rijweg te maken (minimale rijwegbreedte). Verder wordt er op deze locatie een nieuwe Zwarte els terug geplant omdat de oude boom in het verleden is omgewaaid. Voor de nieuwe bomen moet er ook een goede stamplaats

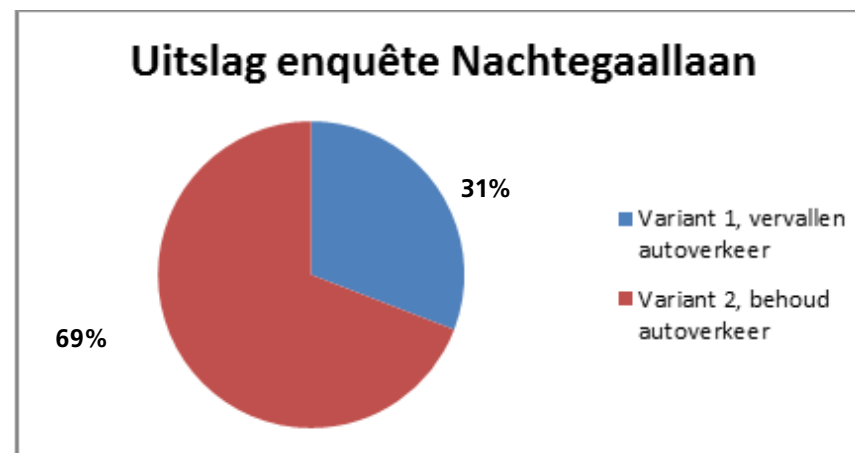
gecreërd worden. Daarom zal de aanbiedplek van de minicontainers niet terug komen op de kruising. Tussen nr. 1 en de Rijsburgerweg is het helaas niet mogelijk met de bestaande bomen om een volwaardig voetpad in te passen. De situatie blijft voor voetgangers ongewijzigd.

6.3.5 Kruising Nachtegaallaan – Rijsburgerweg

Vanuit de Vogelwijk is tijdens de participatie van het VO door de bewoners veel ongenoegen geuit over het afsluiten van autoverkeer vanaf de Nachtegaallaan naar de Rijsburgerweg. Om tegemoet te komen aan de buurt is er daarom een alternatief ontworpen met behoud van autoverkeer. Deze beide varianten (zie pagina 36) zijn voorgelegd in een enquête op Doemee, waar zowel wijkbewoners als verkeersdeelnemers van de Nachtegaallaan hun voorkeur konden uitbrengen. De uitkomsten van deze enquête worden samen met een advies namens het college van B&W aan de gemeenteraad voorgelegd, de gemeenteraad neemt op 27 januari 2022 hierin het uiteindelijke besluit.

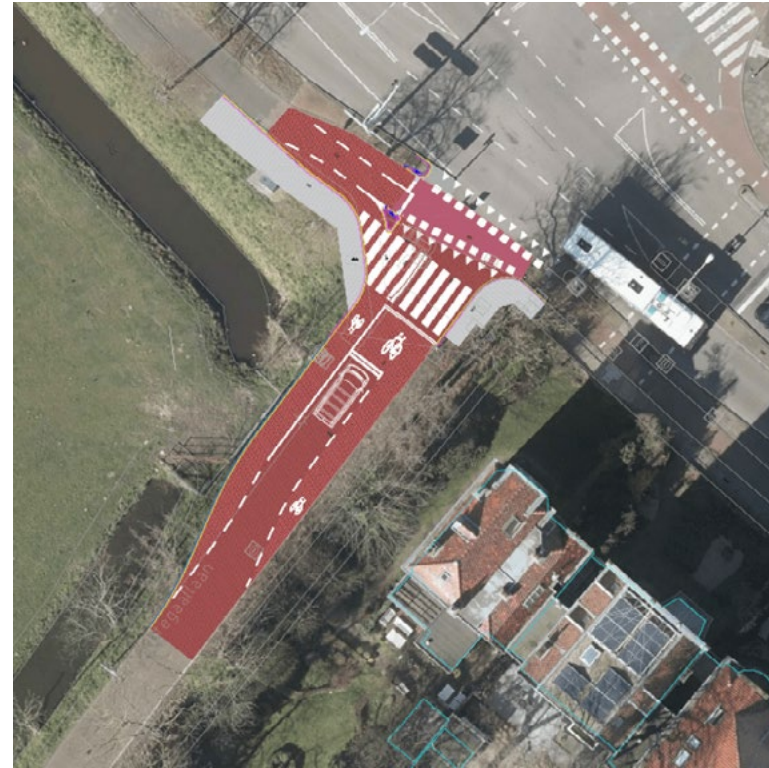
In totaal hebben 400 respondenten hun stem uitgebracht op de enquête Nachtegaallaan, dat geeft een representatieve uitslag. Daarvan hebben 123 voor variant 1 (vervallen autoverkeer) gestemd en 277 voor variant 2 (behoud autoverkeer).

Variant	Aantal stemmen	Herkomst deelnemers
1	123	<ul style="list-style-type: none"> - 20 woonachtig in de Raadsherenbuurt - 37 woonachtig in de Vogelwijk - 11 wonen elders - 55 fietst regelmatig over de Nachtegaallaan
2	276	<ul style="list-style-type: none"> - 28 woonachtig in de Raadsherenbuurt - 224 woonachtig in de Vogelwijk - 6 wonen elders - 18 fietst regelmatig over de Nachtegaallaan
2	1 (ontvangen per email vanwege inlogproblemen)	<ul style="list-style-type: none"> - woont in de Vogelwijk
Totaal	400	





Figuur 8. Variant 1 afsluiting autoverkeer, alleen fietspad



Figuur 9. Variant 2, gecombineert fiets en autovak

6.3.6 Blauwe Vogelweg

In het DO is de Blauwe Vogelweg op verschillende plaatsen aangepast. In het deel tussen de Roodborststraat en Leeuwerikstraat zijn de parkeerplaatsen teruggebracht. Daarnaast is het gehele zuidelijke deel aangepast naar aanleiding van gesprekken met de Mytylschool en het wijkcomité. In het zuidelijke deel van de Blauwe Vogelweg, tussen de Wassenaarseweg en de toegang tot de Mytylschool, zal het straatparkeren aan de westzijde worden verwijderd. Hierdoor kan aan de oostkant (tegen het Bos van Bosman aan) een strook worden aangebracht voor de wachtende taxibusjes. Door het straatparkeren op te heffen, blijft er een weg van vijf meter breed over, voldoende voor verkeer in twee richtingen zelfs als de taxibusjes staan te wachten. Deze strook zal helemaal worden doorgetrokken tot de toegang van de Mytylschool. In het noordelijkere deel, tussen de toegang van de Mytylschool en de Leeuwerikstraat, komt aan de westzijde een strook langsparkeerplaatsen. De haakse parkeervakken ter hoogte van de Mytylschool aan de zijde van het Bos van Bosman blijven gehandhaafd. In totaal zullen er fors minder parkeerplaatsen komen in het zuidelijk deel van de Blauwe Vogelweg, tussen Wassenaarseweg en Leeuwerikstraat. Met dit ontwerp wordt wel de bereikbaarheid van de wijk tijdens de haal- en brengmomenten gegarandeerd.

6.3.7 Lijsterstraat

Ongeacht welke variant gekozen wordt voor de Nachtegaallaan, zal de aansluiting van de Lijsterstraat op de Rijnsburgerweg aangepast worden. De voorgestelde aanpassingen zijn een verbetering van zowel de bereikbaarheid van de Vogelwijk als de verkeersveiligheid en bevordert de doorstroming van het invogende verkeer op de Rijnsburgerweg.

Op de kruisingen met de Merelstraat en Roodborststraat worden de plateaus met drempels teruggebracht met de mogelijkheid om gelijkvloers te kunnen oversteken. Dit wordt niet gedaan met de kruising van de Leeuwerikstraat om de verkeersveiligheid te vergroten dat de kruising met Mezenstraat en de Vinkenstraat ook een verkeersplateau krijgen en deze plateaus dan te dicht op elkaar komen te liggen. Voor de toegankelijkheid worden de trottoirs op de kruising aangelegd met een verlaagde band..

6.3.8 Roodborststraat en Merelstraat

De trottoirs in de straten blijven even breed als nu het geval is. De parkeervakken komen tussen de bomen, op gelijke hoogte met de parkeerplekken te liggen. Het grootste deel van de parkeerplaatsen zal door deze inrichting weer terug kunnen worden gebracht. In de participatie met de werkgroep Vogelwijk heeft de werkgroep haar voorkeur uitgesproken voor drempels zonder oortjes, waardoor ook de parkeervakken naast de drempels al parkeerplaats kunnen worden gebruikt. De voorkeur van de gemeente ging uit naar drempels met oortjes vanwege het veilig oversteken van de straat door ouderen en kinderen. Dit ging echter wel ten koste van vier parkeervakken per straat. Omdat drempels zonder oortjes niet verboden zijn en de gemeente participatie van groot belang vindt, is de voorkeur van de werkgroep in het voorlopig ontwerp opgenomen.

6.3.9 Leeuwerikstraat

De huidige bomen in de Leeuwerikstraat staan in het trottoir waardoor er een smalle doorgang tussen de boom en tuinmuur ontstaat. Ook is de kwaliteit van de bomen niet erg hoog omdat de standplaats niet optimaal is. Om in de nieuwe situatie voldoende en goede standplaatsen en trottoirbreedte te creëren is in overleg met de bomenbond besloten om de huidige bomen aan de Leeuwerikstraat te vervangen met nieuwe Sorbus aria 'Magnifica' bomen tussen de parkeervakken. Hierdoor komen er voldoende parkeerplekken en is het mogelijk om meer bomen aan te planten met goede standplaats. Vanwege de nieuwe verdeling met de bomen is het ook mogelijk om de rijweg te verbreden van 4,40 naar 4,80 meter, wat minimaal nodig is voor een tweerichtingsrijweg.

6.3.10 Grote groenveld

Het was de nadrukkelijke wens van de bewoners van de Vogelwijk om het grote groenveld te laten zoals het is. In het verleden zijn er participatietrajecten geweest waarna enkele speelobjecten aan het veld zijn toegevoegd. Het grote veld ligt al verdiept waardoor water de bodem in kan zakken. Er ligt een zoombeplanting van inheemse bomen en heesters om het veld, het voldoet al aan de gewenste versterking van de biodiversiteit. Wel is er de wens om de braamstruiken te verwijderen. Deze struiken zijn echter lastig te bestrijden en zijn vergroeid met ander heesters. Hier is helaas niet zo veel aan te doen. Ze zullen op ten duur terug groeien op eenzelfde manier.

7. Verschillen tabel

7.1 Vogelwijk:

In het algemeen geldt dat de verlichting in bijgevoegd in de plankaart.

Straatnaam	VO	VO+	DO
Merelstraat	Parkeerplaatsen 3613, 3614: HUIDIG situatie; 66 NIEUW situatie; 57 Aantal bomen: HUIDIG situatie; 12 NIEUW situatie; 15 Aantal fietsparkeren: HUIDIG situatie; 0 NIEUW situatie; 20 8 in de Lijsterstraat Afval aanbodplekken: HUIDIG situatie; 74 NIEUW situatie; 72 2 in de Lijsterstraat	Parkeerplaatsen sectie 3613, 3614: HUIDIG situatie; 66 NIEUW situatie; 65 Aantal bomen: HUIDIG situatie; 12 NIEUW situatie; 14 Aantal fietsparkeren: HUIDIG situatie; 0 NIEUW situatie; 0 8 in de Lijsterstraat Afval aanbodplekken: HUIDIG situatie; 74 NIEUW situatie; 74	Afval aanbodplekken zijn verschoven van Lijsterstraat nr 13 naar, tussen Lijsterstraat nr 13 en Merelstraat nr. 15. De drempel t.h.v. nr. 2 is iets vergroot zodat de uitrit van de garageboxen beter uitkomt. Boomspiegels t.h.v. nr. 26 en 1k worden beschikbaar gesteld ter adoptie. Verder geen wijzigingen t.o.v. VO+

Straatnaam	VO	VO+	DO
Roodborststraat	Parkeerplaatsen sectie 4328, 4329: HUIDIG situatie; 73 NIEUW situatie; 53 Aantal bomen: HUIDIG situatie; 12 NIEUW situatie; 16 Aantal fietsparkeren: HUIDIG situatie; 0 NIEUW situatie; 10 8 in de Lijsterstraat Afval aanbodplekken: HUIDIG situatie; 82 NIEUW situatie; 76 6 in de Lijsterstraat	Parkeerplaatsen sectie 4328, 4329: HUIDIG situatie; 73 NIEUW situatie; 69 Aantal bomen: HUIDIG situatie; 12 NIEUW situatie; 16 Aantal fietsparkeren: HUIDIG situatie; 0 NIEUW situatie; 0 12 in de Lijsterstraat Afval aanbodplekken: HUIDIG situatie; 82 NIEUW situatie; 82 6 in de Lijsterstraat	Parkeerplaatsen sectie 4328, 4329: HUIDIG situatie; 73 NIEUW situatie; 67 Aantal fietsparkeren: HUIDIG situatie; 0 NIEUW situatie; 10 Eén parkeerplek is komen te vervallen omdat deze voor de uitrit van Blauwe Vogelweg nr. 6 was gesitueerd. En één parkeerplek t.h.v. nr. 52 t.b.v. 10 fietsparkeerplekken(besproken met wijkcomite). Boomspiegels t.h.v. nr. 43 en 16 worden beschikbaar gesteld ter adoptie. Verder geen wijzigingen t.o.v. VO+
Lijsterstraat	Parkeerplaatsen 3274, 3275 en 3276: HUIDIG situatie; 48 NIEUW situatie; 43 Huidige bomen blijven staan Aantal fietsparkeren: HUIDIG situatie; 0 NIEUW situatie; 8 Afval aanbodplekken: HUIDIG situatie; 22 NIEUW situatie; 30 Aanbodplekken van Roodborststraat en Merelstraat komen naar de Lijsterstraat.	Parkeerplaatsen 3274, 3275 en 3276: HUIDIG situatie; 48 NIEUW situatie; 46 Huidige bomen blijven staan Aantal fietsparkeren: HUIDIG situatie; 0 NIEUW situatie; 20 Afval aanbodplekken: HUIDIG situatie; 22 NIEUW situatie; 22	De groenvakken van de kruisingen zijn iets vergroot zodat de bestaande bomen behouden kunnen blijven. De fietsparkeerplekken iets verschoven aan de groenvak zijdes. Verder zijn de groenvakken iets verruimte t.h.v. nr. 22 en 36. Verder geen wijzigingen t.o.v. VO+

Straatnaam	VO	VO+	DO
Leeuwerikstraat	Parkeerplaatsen sectie 3215, 3214, 3213 en 3212:	Parkeerplaatsen 3215, 3214, 3213 en 3212:	Aantal fietsparkeren:
	HUIDIG situatie; 62	HUIDIG situatie; 62	HUIDIG situatie; 0
	NIEUW situatie; 59	NIEUW situatie; 61	NIEUW situatie; 6
	Aantal bomen:	Aantal bomen:	Geen wijzigingen t.o.v. VO+
	HUIDIG situatie; 18	HUIDIG situatie; 18	
	NIEUW situatie; 20	NIEUW situatie; 20	
	Aantal fietsparkeren:	Aantal fietsparkeren:	
	HUIDIG situatie; 0	HUIDIG situatie; 0	
	NIEUW situatie; 10	NIEUW situatie; 12	
	Afval aanbodplekken:	Afval aanbodplekken:	
HUIDIG situatie; 62	HUIDIG situatie; 62		
NIEUW situatie; 62	NIEUW situatie; 62		
Plus de 4 bestaande ondergrondse containers	Plus de 4 bestaande ondergrondse containers		
Mezenstraat	Parkeerplaatsen sectie 3623:	Parkeerplaatsen sectie 3623:	Boomspiegels t.h.v. nr. 5 en 11 worden beschikbaar gesteld ter adoptie.
	HUIDIG situatie; 11	HUIDIG situatie; 11	
	NIEUW situatie; 11	NIEUW situatie; 11	Verder geen wijzigingen t.o.v. VO+
	Aantal bomen:	Aantal bomen:	
	HUIDIG situatie; 3	HUIDIG situatie; 3	
	NIEUW situatie; 3	NIEUW situatie; 5	
	Afval aanbodplekken:	Afval aanbodplekken:	
	HUIDIG situatie; 0	HUIDIG situatie; 0	
	NIEUW situatie; 4	NIEUW situatie; 4	

Straatnaam	VO	VO+	DO
Vinkenstraat	Parkeerplaatsen sectie 5325: HUIDIG situatie; 11 NIEUW situatie; 12 Aantal bomen: HUIDIG situatie; 2 NIEUW situatie; 2 Afval aanbodplekken in langs gelegen straten	Parkeerplaatsen sectie 5325: HUIDIG situatie; 11 NIEUW situatie; 12 Aantal bomen: HUIDIG situatie; 2 NIEUW situatie; 3 Afval aanbodplekken in langs gelegen straten	Geen wijzigingen t.o.v. VO+
Bosuilstraat	Parkeerplaatsen 1147, 1148: HUIDIG situatie; 13 NIEUW situatie; 12 Afval aanbodplekken: HUIDIG situatie; 22 NIEUW situatie; 44 Aanbiedplekken van de 'nieuwe' Mezenstraat komen op de Bosuilstraat i.v.m. veiligheid, draaibewegingen vuilniswagen	Geen wijzigingen t.o.v. VO	Geen wijzigingen t.o.v. VO+
Nachtegaallaan	Parkeerplaatsen sectie 3757, 3758 en 3759: HUIDIG situatie; 28 NIEUW situatie; 22 Omdat we de bandenlijn om de bomen heen moeten verschuiven (voor het behouden van bomen) zullen hierdoor parkeerplekken komen te vervallen. Huidige bomen blijven staan, Vier extra bomen aan de kop van de Merelstraat, Roodborststraat en Leeuwerikstraat Afval aanbodplekken: HUIDIG situatie; 58 NIEUW situatie; 58	Aantal fietsparkeren: HUIDIG situatie; 0 NIEUW situatie; 6 Verplaatst van de Merelstraat naar de Nachtegaallaan t.h.v. nr. 1 Verder geen wijzigingen t.o.v. VO	Er is meer ruimte voor het trottoir gemaakt t.h.v. huisnummer 2 t/m 5 door de as van de rijweg iets te verschuiven. Het trottoir is nu tussen de 1,5m en 1,9m breed. Er zijn drempels toegevoegd t.h.v. nr. 4 & 7. De boomspiegels worden voorzien van stalen opsluitstrips zoals nu ook het geval. Boomspiegels t.h.v. nr. 10 en 1 worden beschikbaar gesteld ter adoptie. Verder geen wijzigingen t.o.v. VO+

Straatnaam	VO	VO+	DO
Blauwe Vogelweg	Parkeerplaatsen sectie 1055 en 1056 (t.h.v. woningen): HUIDIG situatie; 14 NIEUW situatie; 0 Huidige bomen blijven staan, Afval aanbodplekken in langs gelegen straten	Parkeerplaatsen sectie 1055 en 1056 (t.h.v. woningen): HUIDIG situatie; 14 NIEUW situatie; 14 Parkeerplaatsen sectie 1054 (t.h.v. De Thermiek): HUIDIG situatie; 53 NIEUW situatie; 26 + NIEUWE KISS EN RIDE ZONE Thermiek In goed overleg met de Thermiek en om de verkeerssituatie te verbeteren wordt er een nieuwe kiss en ride zone geïntroduceerd aan het einde van de Blauwe Vogelweg. Huidige bomen blijven staan, NIEUW situatie; 3 extra bomen Afval aanbodplekken in langs gelegen straten	Schoolzonemarkering en 1 boom is toegevoegd t.h.v. de Thermiek. Verder geen wijzigingen t.o.v. VO+
Totaal	Parkeerplaatsen: HUIDIG; 326 (exclusief zuiderlijk deel Blauwe Vogelweg) NIEUW; 269	Parkeerplaatsen: HUIDIG; 326 (exclusief zuiderlijk deel Blauwe Vogelweg) NIEUW; 312	Parkeerplaatsen: HUIDIG; 326 (exclusief zuiderlijk deel Blauwe Vogelweg) NIEUW; 311

7.2 Raadsherenbuurt

In het algemeen geldt dat de verlichting in bijgevoegd in de plankaart.

Straatnaam	VO	VO+	DO
Van Oldenbarneveltstraat - West	Parkeerplaatsen sectie 5143:	Parkeerplaatsen sectie 5143:	Geen wijzigingen t.o.v. VO+
	HUIDIG situatie; 24	HUIDIG situatie; 24	
	NIEUW situatie; 19	NIEUW situatie; 23	
	Aantal bomen:	Verder geen wijzigingen t.o.v. VO	
	HUIDIG situatie; 6		
	NIEUW situatie; 7		
	Aantal fietsparkeren:		
	HUIDIG situatie; 0		
	NIEUW situatie; 8		
	Afval aanbodplekken:		
HUIDIG situatie; 16			
NIEUW situatie; 16			
Van Oldenbarneveltstraat - Oost	Parkeerplaatsen sectie 5144, 5145:	Parkeerplaatsen sectie 5144, 5145:	Geen wijzigingen t.o.v. VO+
	HUIDIG situatie; 35	HUIDIG situatie; 35	
	NIEUW situatie; 23	NIEUW situatie; 34	
	Aantal bomen:	Aantal bomen:	
	HUIDIG situatie; 10	HUIDIG situatie; 10	
	NIEUW situatie; 12	NIEUW situatie; 13	
	Afval aanbodplekken:	Aantal fietsparkeren:	
	HUIDIG situatie; 52	HUIDIG situatie; 0	
	NIEUW situatie; 58	NIEUW situatie; 16	
	aanbodplekken ook voor Fagelstraat en Johan de Wittstraat	Afval aanbodplekken:	
	HUIDIG situatie; 52		
	NIEUW situatie; 12		
	40 aanbodplekken gaan naar het begin van de Fagelstraat		

Straatnaam	VO	VO+	DO
Johan de Witt-straat	Parkeerplaatsen secties 2646, 2647, 2648, 2649 en 2650: HUIDIG situatie; 59 NIEUW situatie; 59 Aantal bomen: HUIDIG situatie; 31 NIEUW situatie; 34 Afval aanbodplekken: HUIDIG situatie; 82 NIEUW situatie; 62 20 aanbodplekken in aangrenzende straten 3 ondergrondse containers	In de gemeente raad van 27 januari 2022 wordt besloten welke variant van het Rozenpleintje wordt uitgewerkt. Er zit alleen verschil in parkeerplaatsen t.o.v. het VO Variant 1 HUIDIG situatie; 59 NIEUW situatie; 63 Variant 2 HUIDIG situatie; 59 NIEUW situatie; 60 Variant 3 HUIDIG situatie; 59 NIEUW situatie; 61	Parkeerplek t.h.v. Rijnsburgerweg nr.2 is iets verschoven zodat de huidige bomen behouden kunnen blijven. De afval aanbodlocatie t.h.v. Van Slingelandtstraat 8 is verplaatst naar de overzijde. Dit i.v.m. logische aanrijdt route afvaldienst. Verder geen wijzigingen t.o.v. VO+
Hogerbeetsstraat	Parkeerplaatsen sectie 2447: HUIDIG situatie; 18 NIEUW situatie; 19 Aantal bomen: HUIDIG situatie; 8 NIEUW situatie; 9 Aantal fietsparkeren: HUIDIG situatie; 0 NIEUW situatie; 14 Afval aanbodplekken: HUIDIG situatie; 22 NIEUW situatie; 16	Parkeerplaatsen sectie 2447: HUIDIG situatie; 18 NIEUW situatie; 21 Aantal bomen: HUIDIG situatie; 8 NIEUW situatie; 10 Aantal fietsparkeren: HUIDIG situatie; 0 NIEUW situatie; 6 Afval aanbodplekken: HUIDIG situatie; 22 NIEUW situatie; 22	Parkeerplaatsen sectie 2447: HUIDIG situatie; 18 NIEUW situatie; 20 1 parkeerplek is komen te vervallen omdat deze gesitueerd was t.h.v. een garagebox van Warmonderweg nr. 10. Fietsparkeerplekken zijn verplaatst naast Warmonderweg nr. 37 Verder geen wijzigingen t.o.v. VO+

Straatnaam	VO	VO+	DO
Fagelstraat	Parkeerplaatsen sectie 1847, 1848: HUIDIG situatie; 46 NIEUW situatie; 42 Aantal bomen: HUIDIG situatie; 23 NIEUW situatie; 24 Afval aanbodplekken: HUIDIG situatie; 30 NIEUW situatie; 30	Parkeerplaatsen sectie 1847, 1848: HUIDIG situatie; 46 NIEUW situatie; 44 Afval aanbodplekken: HUIDIG situatie; 30 NIEUW situatie; 70 40 Aanbiedplekken van Van Oldenbarnevelt- straat zodat de vuilniswagen niet meer in het doodlopende stuk hoeft te komen. Verder geen wijzigingen t.o.v. VO+	Geen wijzigingen t.o.v. VO+
Van Ledenber- chstraat	Parkeerplaatsen sectie 5132, 5133: HUIDIG situatie; 28 NIEUW situatie; 28 Aantal bomen: HUIDIG situatie; 3 NIEUW situatie; 6 Aantal fietsparkeren: HUIDIG situatie; 0 NIEUW situatie; 12 Afval aanbodplekken: HUIDIG situatie; 20 NIEUW situatie; 20	Parkeerplaatsen sectie 5132, 5133: HUIDIG situatie; 28 NIEUW situatie; 25 Er komen 3 par- keerplekken te vervallen omdat vanuit een nieuwe inmeting is gebleken dat de eerder geplande parkeerplekken niet realiseerbaar zijn zonder de haag en boom aan te tasten van nr. 36 en 40. Verder geen wijzigingen t.o.v. VO	De fietsparkeerplekken zijn komen te vervallen. de groenvakken zijn vergroot. Boomspegel t.h.v. nr. 16 wordt beschikbaar gesteld ter adoptie. Verder geen wijzigingen t.o.v. VO+
Totaal	Parkeerplaatsen Van Oldenbarneveltstraat, Johan de Wittstraat, Hogerbeetstraat, Fagelstraat, Van Ledenberchstraat: HUIDIG; 210 NIEUW; 190	Parkeerplaatsen Van Oldenbarneveltstraat, Johan de Wittstraat, Hogerbeetstraat, Fagel- straat, Van Ledenberchstraat: HUIDIG; 210 NIEUW; 208	Afhankelijk welke variant van het Rozenpleintje wordt gekozen zal het nieuwe aantal parkeer- plekken tussen de 207 en 210 liggen.



Bijlagen

Los bijgevoegd als PDF:

1. Definitief ontwerp Raadsherenbuurt schaal 1:500
2. Definitief ontwerp Raadsherenbuurt - Beplantingsplan schaal 1:500
3. Definitief ontwerp Vogelwijk schaal 1:500
4. Definitief ontwerp Vogelwijk - Beplantingsplan schaal 1:500
5. Kap verantwoording

Checklist TACOR

De toets en Advies Commissie Openbare Ruimte (in het kort: TACOR) van Gemeente Leiden kijkt of plannen voor de openbare ruimte voldoen aan door de gemeente vastgesteld beleid, kwaliteitseisen en integrale afstemming.

De TACOR geeft over een schetsontwerp (SO) en voorlopig ontwerp (VO) een advies en bij het definitieve ontwerp (DO) een toets. Hiervoor moet een ontwerp aan bepaalde uitgangspunten voldoen. De checklists hiervoor zijn in deze bijlage opgenomen.

Algemene procedures van het plan

Voor de TACOR zijn een aantal algemene procedures van belang die de integraliteit van het ontwerp waarborgen. De volgende lijst toont deze onderdelen en of ze afgerond zijn of niet:

Procedures	Afgerond?	Toelichting
Planning	Ja	
Raming SI	Ja	
Verkeersbesluit	Nee	Volgt na DO fase
Groenplan	Ja	
Verlichtingsplan	Ja	Verlichtingsarmaturen worden terug geplaatst met enkele verschillen in de nieuwe situatie. Lichtberekening volgt in DO fase.
SI-toets	Nee	Volgt in DO fase
Beheertoets	Nee	
Watertoets	Ja	Droge voeten test
TACOR SO	Ja	
TACOR VO	Ja	
TACOR DO	Nee	

