

## **Participatieverslag – Herinrichting Noordeinde**

In 2021 heeft de gemeente Leiden het project Herinrichting openbare ruimte Noordeinde weer opgepakt. Toen hebben we het schetsontwerp uit 2017 verder uitgewerkt naar een voorlopig ontwerp (VO). Op dit voorlopig ontwerp hebben bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden in het najaar van 2021, tijdens corona, via DoeMee kunnen reageren. Hier zijn meer dan honderd vragen, opmerkingen en suggesties op gekomen. Naast reacties op DoeMee van bewoners en ondernemers hebben we ook reacties ontvangen van andere stakeholders waaronder de Historische Vereniging Oud Leiden, Het Platvorm Gehandicapten Leiden, Visio, de Fietsersbond, de Voetgangersbeweging en Klopt-als-een-bus. Veel reacties gaan over verkeersveiligheid, eenrichtingsverkeer, bussen, het fietsparkeerprobleem en de daardoor overvolle stoepen.

Naar aanleiding van alle reacties heeft het projectteam verder onderzoek gedaan naar onder andere de inrichting van de weg en een oplossing voor het fietsparkeerprobleem. De uitkomst van de aanvullende onderzoeken heeft voor een paar wijzigingen in het ontwerp gezorgd ten opzichte van het ontwerp in 2021: Er komt in het midden van het asfalt op het smalle deel van het Noordeinde een strook van klinkers, de kiosk verdwijnt, er komt toch een laad- en losplek en het klinkervlak op de weg bij het zebrapad bij het Rembrandtpark wordt kleiner.

Alle vragen en antwoorden op DoeMee zijn in een ‘Vraag en antwoorddocument’ verwerkt en dat document is in mei 2023 op DoeMee gezet. Iedereen die in 2021 op DoeMee heeft gereageerd, heeft daarover per e-mail bericht gehad. Met een aantal stakeholders hebben we daarnaast persoonlijke gesprekken gevoerd.

Op woensdag 24 mei 2023 is het aangepaste ontwerp tijdens een informatieavond in de stadsfoyer van het stadhuis toegelicht. Er is een presentatie over het ontwerp gegeven waarover aanwezigen vragen konden stellen. Tijdens het tweede deel van de avond konden aanwezigen aan verschillende tafels met leden van het projectteam in gesprek gaan over het ontwerp. Nieuwe vragen die we hebben ontvangen op deze bijeenkomst zijn toegevoegd aan het Vraag en antwoorddocument dat er al was. Het resultaat daarvan is dit participatieverslag. Dit verslag staat ook op DoeMee samen met de presentatie over het ontwerp, waar de informatieavond mee begon.

### **Leeswijzer**

In dit document leest u onze reactie op alle vragen, opmerkingen, suggesties etc. die zijn binnengekomen via DoeMee in 2021 en op de informatieavond van 24 mei 2023. Om de vele vragen en onze reactie daarop overzichtelijk weer te geven, hebben wij ze onderverdeeld in een aantal onderwerpen. De vragen met een lichtblauwe achtergrond zijn nieuwe, aanvullende vragen die we tijdens de informatieavond op 24 mei hebben gekregen.

Op de volgende bladzijde ziet u de onderwerpen.

## Onderwerpen

1. Bussen
2. Fietsparkeren en scooters binnen de projectgrenzen
3. Fietsparkeren en scooters buiten de projectgrenzen
4. Groen
5. Laden en lossen
6. Ontwerp
7. Openbare verlichting
8. Overgang van 50 km per uur naar 30 km per uur
9. Weg
10. Maatregelen die de snelheid remmen
11. Stoepen/voetgangers/zebrapaden
12. Weddesteeg
13. Overige onderwerpen

Vragen per onderwerp	Reactie projectteam
<b>1. Bussen</b>	
Blijven de lijnbussen rijden over het Noordeinde.	Ja.
Kunnen de grote lijnbussen worden vervangen door kleine shuttlebussen in en rond de binnenstad?	De gemeente Leiden heeft de provincie Zuid-Holland en de vervoerders laten weten dat we graag kleinere bussen op de stadslijnen zouden willen zien rijden. De provincie heeft de wens meegenomen in het programma van eisen van de nieuwe aanbesteding voor het openbaar vervoer. Het is uiteindelijk aan de busmaatschappij welk type bus er wordt ingezet op welke buslijn.
Hoeveel bussen rijden er per dag over het Noordeinde?	Dat zijn er bijna 180 per dag. Het gaat om de buslijnen 1, 3 en 5.
<b>2. Fietsparkeren en scooters binnen de projectgrenzen</b>	
Welke maatregelen worden er genomen om het probleem van het fietsparkeren op de stoep van het Noordeinde tegen te gaan? Dit probleem speelt voornamelijk op het smalle deel van het Noordeinde.	<p>Veel mensen hebben geklaagd over het grote aantal fietsen en soms ook brommers en scooters die op de stoep staat geparkeerd en de doorgang blokkeren. Hierdoor moeten voetgangers regelmatig uitwijken naar de weg. Het probleem is het grootst tussen het Rapenburg en de Oude Varkenmarkt, op het smalle deel van het Noordeinde. Doordat het grootste deel van de woningen geen achterom heeft, zetten bewoners hun fiets op de stoep voor hun huis. Op dit moment zijn er in de nabije omgeving onvoldoende alternatieve, formele fietsparkeerplekken, dus waar kunnen die fietsen van deze bewoners anders staan? Maar ook bewoners die wel een achterom hebben, zetten hun fietsen op de stoep.</p> <p>Helaas kunnen we de stoepen van het smalle deel van het Noordeinde niet breder maken om meer passeerruimte te maken voor voetgangers of om fietsenrekken te plaatsen.</p>

Want dan blijft er te weinig ruimte over voor de weg. Onder kopje 9. Weg leggen we uit waarom.

We hebben de bewoners en huiseigenaren tijdens de participatie op DoeMee gevraagd of ze ideeën hebben om het fietsparkeerprobleem te verkleinen en of zij een pand of andere ruimte beschikbaar hebben die kan worden gebruikt voor fietsparkeren. Helaas heeft dit tot nu toe geen ideeën opgeleverd die op korte termijn uitvoerbaar zijn.

We begrijpen dat we hierdoor binnen de grenzen van het project Herinrichting Noordeinde het fietsparkeerprobleem op het smalle deel niet oplossen. Ook niet met alleen handhaving op hinderlijk of gevaarlijk geparkeerde fietsen. Daarvoor zijn ook extra fietsenrekken en ander fietsparkeergedrag nodig.

Wat doen we als gemeente dan wel om de overlast van geparkeerde fietsen op de stoep tegen te gaan:

- Binnen de projectgrenzen, in het brede deel, komen er na de herinrichting acht fietsenrekken bij (= zestien fietsparkeerplekken) bij. Het zijn er nu vier, dus in totaal zijn er daar na de herinrichting twintig plekken.
- Voordat de herinrichting start vragen we de eigenaren van de studentenhuisen met een achterom om hun huurders te vragen voortaan geen fietsen meer op de stoep te parkeren, maar achterom te zetten. Ook gaan we zelf het gesprek aan met de studenten van deze studentenhuisen.
- Vanuit het project hebben we gezocht naar plekken buiten de projectgrenzen voor extra fietsenparkeerplekken voor de bewoners van het smalle deel van het Noordeinde. Want dat is nodig om hier de geparkeerde fietsen van de stoepen te krijgen. Een paar van die plekken is aan bewoners voorgelegd op [doemee.leiden.nl](http://doemee.leiden.nl). Daar zijn meerdere reacties van bewoners op gekomen waar we verder mee willen gaan. Helaas is er ook op andere plekken in de binnenstad overlast door geparkeerde fietsen. Dit probleem speelt dus niet alleen op het Noordeinde. Om dit fietsparkeerprobleem in de binnenstad beter aan te kunnen pakken heeft de gemeente kort geleden besloten om hier een apart project voor te starten. Vanuit dit nieuwe project zal worden gekeken hoe er ruimte op straat in de binnenstad gemaakt kan worden voor onder andere fietsparkeren en groen. De genoemde plekken voor het Noordeinde op DoeMee en uw reacties daarop worden meegenomen in dit nieuwe project.

	<p>Zie ook kopje 3. Fietsparkeren en scooters binnen de projectgrenzen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vanuit <u>handhaving</u> is er ook meer aandacht voor overlast door fietsparkeren. Zie het antwoord op de volgende vraag.</li> </ul>
Kan er 'fiets fout-fiets weg' worden toegepast op het Noordeinde?	<p>Nee, dat staat nu niet in de planning. Het handhaven op fiets fout-fiets weg vraagt om veel capaciteit (lees: menskracht en kosten) van Handhaving. Dit is voor het stationsgebied wel geregeld, maar daarbuiten op dit moment niet.</p> <p>Wel is er vanuit handhaving meer aandacht voor overlast van fietswrakken en weesfietsen. Met het extra geld dat vorig jaar voor handhaving beschikbaar is gesteld, wordt de handhaving op fietsen uitgebreid. Inmiddels worden alle wrakfietsen al direct uit de stad verwijderd en als volgende stap wordt de gehele stad aangewezen als een gebied om (te lang geparkeerde/onbeheerde) weesfietsen weg te halen.</p> <p>Hoeveel dit helpt bij het oplossen van het fietsparkeerprobleem op het Noordeinde valt nu niet te zeggen.</p> <p>De inzet van Handhaving alleen zal het probleem rond de stalling van fietsen in de binnenstad niet voldoende oplossen. Daarvoor zijn ook extra fietsparkeergelegenheden en ander fietsparkeergedrag nodig.</p>
Als de gemeente op het Noordeinde geen fiets fout-fiets weg toepast, heeft de herinrichting dan wel zin?	<p>Ja. Ook al wordt dit niet toegepast op het Noordeinde, toch heeft de herinrichting wel degelijk zin. Het gaat om meer dan het oplossen van het fietsparkeren op de smalle stoepen:</p> <p>De weg moet worden vervangen, het asfalt is versleten. De Singelparkroute wordt doorgetrokken. Op het brede deel van het Noordeinde wordt groen toegevoegd.</p> <p>De bushaltes worden voor iedereen toegankelijk gemaakt. De putten in de straat worden opnieuw aangesloten. Dunea moet delen van de waterleiding vervangen en Liander een deel van zijn gasleiding.</p> <p>Daarnaast worden de stoepen net zoals in de rest van de binnenstad aangelegd in gebakken klinkers en er komen Leidse lantaarns. Dit zorgt ervoor dat ook het Noordeinde qua uiterlijk echt bij de binnenstad hoort.</p>
Kunnen de stoepen worden verbreed zodat de overlast door fietsparkeren afneemt?	<p>Nee, door ruimtegebrek op het Noordeinde is dat helaas niet mogelijk. De weg moet minimaal zes meter worden. De overige ruimte is beschikbaar voor de stoepen. Zie ook 9. Weg en 11. Stoepen/voetgangers/zebrapaden.</p>
Kunnen er maatregelen worden genomen die ervoor zorgen dat mensen	<p>Dit is op dit moment niet mogelijk. Het is moeilijk te bewijzen van wie een fiets is die op de stoep staat geparkeerd. Is die fiets van iemand die wel of niet een</p>

met een achterom hun fietsen niet langer op de stoep parkeren?	achterom heeft? Pas als er voldoende alternatieve fietsparkeerplekken voor iedereen zijn, kan worden afgedwongen dat mensen hun fiets niet meer op de stoep parkeren.
Waar kunnen bewoners van het toekomstige nieuwe appartementen-complex hun fiets parkeren?	Hiervoor gelden dezelfde mogelijkheden als voor andere bewoners.
Als de kiosk verdwijnt, kan deze plek dan worden gebruikt voor een fietsenstalling?	De plek bij de gesloten kiosk is ook onderzocht als mogelijke locatie voor fietsparkeren. Conclusie van dit onderzoek is dat het aantal extra fietsparkeerplaatsen niet veel zou toenemen. Ook is de loopafstand van deze plek tot aan het 'probleemgebied', de kop van het Noordeinde, te groot. Bewoners waar deze plekken voor zijn bedoeld, maken er naar verwachting geen gebruik van.
Kunnen er dubbellaags fietsenrekken in en om het Noordeinde worden geplaatst?	Nee. In het <u>smalle deel</u> van het Noordeinde is daar geen plek voor. Op het <u>brede deel</u> van het Noordeinde worden aan weerszijden van de weg fietsparkeerplekken gemaakt. De nieuwe middenberm op het brede deel is te smal voor het veilig inpassen van fietsparkeerplekken. Dubbellaagse fietsenrekken zijn niet geschikt voor losse plaatsing in de openbare ruimte (door de ruimte die zo'n fietsenrek inneemt en het past niet bij de wensen van de gemeente voor de uitstraling van het gebied). Deze fietsenrekken worden vooral toegepast in afgescheiden ruimten, op plekken waar steeds veel fietsen worden gestald, al dan niet in bewaakte fietsenstallingen, bijvoorbeeld bij treinstations.
Waarom komt er geen fietsparkeer-verbod op het smalle deel van het Noordeinde	Verbieden en handhaving hierop heeft alleen zin als er voldoende alternatieve fietsparkeerplekken zijn binnen een loopafstand van 75 meter. Die zijn er nu niet.
Kunnen weesfietsen en/of wrakken om de zoveel tijd van het Noordeinde worden verwijderd door de gemeente?	Ja, in 2022 is hiervoor beleid vastgesteld en is er geld beschikbaar gesteld door de gemeenteraad. Het streven is om in de loop van 2023 de aanpak van weesfietsen en fietswrakken uit te breiden in de binnenstad. Daar valt het Noordeinde ook onder. Via onze website <a href="http://www.leiden.nl/melding">www.leiden.nl/melding</a> kunt u het melden als er in de buurt een wrakfiets staat.
Is het een idee om in ieder studentenhuis een kamer op de begane grond te gebruiken als fietsenstalling. Zo komt dan de overlast van de fietsen op het bord van de verhuurders.	Het is niet mogelijk om dit af te dwingen in bestaande studentenhuisen. Tijdens de participatie in het najaar 2021 hebben we alle eigenaren van panden aan het Noordeinde, dus ook van de studentenhuisen, aangeschreven en gevraagd of ze mogelijkheden zien voor bijvoorbeeld inpandig fietsparkeren. Dit heeft niets opgeleverd.
Kunnen eigenaren van studentenhuisen worden verplicht ruimte te creëren voor inpandig fietsparkeren en kan bij aanhoudende overlast van fietsparkeren op straat de verkameringsvergunning dan worden ingetrokken? Biedt het	Nee, eigenaren kunnen daartoe niet worden verplicht. Het verkameringsbeleid biedt geen mogelijkheden om bij aanhoudende overlast de vergunning in te trekken. Bovendien is het moeilijk te bewijzen van wie een fiets is die op de stoep fout staat geparkeerd.

<p>verkameringsbeleid van de gemeente mogelijkheden?</p>	
<p>Ter hoogte van Noordeinde 2 komen er fietsenrekken. Dit kan los geparkeerde fietsen aantrekken (wordt rommelig) die ook tegen de gevel worden geplaatst, met beschadigd schilderwerk als mogelijk gevolg. Bovendien wordt het uitzicht van de appartementen op de begane grond ernstig belemmerd. Bij deze herinrichting wordt het fietsprobleem van verderop (smalle deel) eigenlijk alleen maar verplaatst naar een ander deel van de straat. Naar onze mening moet de oplossing zijn dat beter gehandhaafd wordt, daar waar het probleem zich voordoet en niet in het verplaatsen naar onze locatie.</p>	<p>Het smalle deel van het Noordeinde, daar waar het probleem het grootst is, ligt te ver weg van deze nieuwe fietsenrekken. Er wordt hier geen probleem opgelost dat verderop, in het smalle deel speelt. Deze nieuwe fietsenrekken zijn voor algemeen gebruik, maar in het bijzonder voor de fietsen die nu in dit deel regelmatig los op de stoep worden geparkeerd. We willen dit op deze wijze ordenen.</p> <p>De inzet van alleen Handhaving zal het probleem van het fietsparkeren niet oplossen. Daarvoor zijn ook extra fietsparkeergelegenheden en ander fietsparkeergedrag nodig.</p> <p>Het probleem van de rondslingerende fietsen in de stad is een probleem waar de gemeente stap voor stap aan werkt door extra menskracht te regelen en te communiceren over het gewenste en ongewenste parkeergedrag. Dit vraagt om geld, tijd, ruimte op straat en medewerking van bewoners, bezoekers en ondernemers.</p>
<p>Fietsparkeren bij Noordeinde 5: In het voorlopig ontwerp van 2021 op DoeMee komen er fietsenrekken tussen de voordeur van Noordeinde 5 en de bushalte. Bewoners voorzien blokkade door fietsen voor de voordeur en deur van de berging, en overlast voor de bewoner op de begane grond, aangezien fietsen nu al lukraak worden geparkeerd. Op dit moment zijn er fietsenrekken iets verder van het pand, aan de andere kant van de bushalte en de doorgang naar het Singelpark. Kan het fietsparkeren blijven zoals het nu is?</p>	<p>In het ontwerp staan fietsenrekken getekend aan de zijde van de weg en niet meer langs de gevel. In het nieuwe ontwerp maken we de gevel obstakelvrij. De gevel dient namelijk als gidslijn voor blinden en slechtzienden. De fietsenrekken zijn zodanig ingepast dat ze geen belemmering zijn voor de ruimte voor de voetganger (met kinderwagen, rolstoel of rollator). Het bushokje wordt op dezelfde locatie teruggeplaatst.</p> <p>De huidige twee fietsenrekken (plek voor vier fietsen) staan vlak langs de gevel. Op de nieuwe plek is ruimte voor vier fietsenrekken (plek voor acht fietsen), die ruimte is er niet aan de andere (huidige) kant van de bushalte, langs de weg.</p> <p>Het probleem van het lukraak neerzetten van fietsen in de stad is een probleem waar de gemeente stap voor stap aan werkt. Zie ook de beantwoording van de vraag hierboven.</p>
<p><b>3. Fietsparkeren en scooters buiten de projectgrenzen</b></p>	
<p>Is het mogelijk om extra fietsenrekken te plaatsen in de Valkensteeg zodat het Noordeinde wordt ontlast?</p>	<p>Dit idee voor deze plek wordt meegenomen in een ander nieuw project. Om het fietsparkeerprobleem in de binnenstad beter aan te kunnen pakken, heeft de gemeente kort geleden besloten om hier een apart project voor te starten. Vanuit dit nieuwe project zal worden gekeken hoe er ruimte op straat in de binnenstad gemaakt kan worden voor onder andere fietsparkeren en groen. U wordt hier op een later moment nader over geïnformeerd.</p>

<p>De overlast van gestalde fietsen op het Noordeinde kan worden verminderd door de twee oplaadplaatsen voor elektrische auto's op de Oude Varkenmarkt te verhuizen richting Groenhazengracht. Op de vrijgekomen ruimte kan dan een houten fietsvlonder worden geplaatst zoals die ook elders in de stad te zien zijn, waar studenten die in het Noordeinde wonen hun fietsen moeten stallen.</p>	<p>Dit idee voor deze plek wordt meegenomen het nieuw project dat de gemeente nu aan het opstarten. Zie het antwoord op de eerste vraag van dit hoofdstuk.</p>
<p>Wij zouden het fijn vinden als nadrukkelijk wordt aangegeven dat fietsparkeren niet overal in de Oude Varkenmarkt is toegestaan en de vormgeving van de openbare ruimte daarop aan te passen door bijvoorbeeld het plaatsen van plantenbakken. Voor bezoekers van stad en horeca kan wellicht een bewaakte stalling ter hoogte van Noordeinde 1a een oplossing zijn.</p>	<p>Ook deze ideeën worden meegenomen in het andere, nieuwe project. Zie het antwoord op de eerste vraag van dit hoofdstuk 3.</p>
<p>Niet nog meer fietsen parkeren op de Nova Passage. Daar geen fietsparkeer locatie van maken. Kies voor een nagenoeg autovrije Oude Varkenmarkt.</p>	<p>Ook deze ideeën worden meegenomen in het andere, nieuwe project. Zie het antwoord op de eerste vraag van dit hoofdstuk 3.</p>
<p>Kan er een drijvende fietsparkeergarage komen, bijvoorbeeld aan 't Galgewater.</p>	<p>In principe niet. Vanuit Erfgoed Leiden wordt negatief geadviseerd op drijvende elementen in de watergangen zoals terrasboten en vlonders.</p> <p>Toch zal dit idee worden meegenomen in het andere, nieuwe project. Zie het antwoord op de eerste vraag van dit hoofdstuk 3.</p>
<p>Bij het pleintje aan het Arsenaal is heel veel ruimte. Het gebouw van de universiteit aldaar beschikt al over heel veel bestaande fietsparkeerplekken. Kan ook een oplossing komen voor scooters?</p>	<p>Deze plek ligt te ver af van het 'probleemgebied': de kop van het Noordeinde. De loopafstand is te groot voor de bewoners waar deze plekken voor bedoeld zijn, waardoor ze er geen gebruik van gaan maken.</p> <p>Wel wordt dit idee meegenomen in het andere, nieuwe project. Zie het antwoord op de eerste vraag van dit hoofdstuk (3).</p>
<p><b>4. Groen</b></p>	
<p>Let op groen (bomen en beplanting) op de middenberm in relatie tot de zichtbaarheid gebruikers zebrapad.</p>	<p>Het is natuurlijk belangrijk dat het zicht op en rond de middenberm goed is. Bij het kiezen van de beplanting wordt hier rekening mee gehouden. De maximale hoogte van de onderbeplanting is 60 cm.</p> <p>Bij het bepalen van de plek, soort en hoogte van de boom wordt rekening gehouden met waar de straatverlichting komt, zodat overstekende mensen goed zichtbaar zijn voor ander verkeer en zichzelf goed zicht op de weg hebben.</p>

Is er extra vergroening mogelijk in de vorm van plantenbakken en stoeptegels?	Binnen het project komt blijvend groen, dus niet in plantenbakken. Ter hoogte van het Singelpark komen een groene middenberm, plantvakken langs de weg en extra bomen. Op sommige plekken is er op de stoep van het brede deel van het Noordeinde ruimte voor geveltuinen. Als bewoner dit willen kan de gemeente die tijdens de herinrichting gratis aanleggen. Op het smalle deel van het Noordeinde is helaas geen enkele ruimte voor extra vergroening op de smalle stoepen, zelfs niet in de vorm van plantenbakken of groen tegen de gevels door het weghalen van stoeptegels.
Twee jaar geleden is er een boom voor Noordeindeplein 1 weggehaald, deze boom is niet vervangen.	In het verleden stond hier inderdaad een boom die weggehaald moest worden in verband met werkzaamheden. Ondergronds ligt hier onder andere een gasleiding. Daarom is er geen boom terug geplant.
Is er ook een Boom Effect Analyse (BEA) gemaakt voor de Julianaboom, voor het nieuwe pad bij de nieuwe voetgangersentree Rembrandtpark? (BEA: onderzoek naar de effecten van voorgenomen werkzaamheden op de boom)	Ja, dit is aanleiding geweest om het ontwerp aan te passen.
<b>5. Laden en lossen en mindervalideparkeerplaats</b>	
Komt het laad-losvak ter hoogte van de voormalige bloemenkiosk na de herinrichting terug?	In het voorlopig ontwerp op DoeMee was deze plek komen te vervallen. Naar aanleiding van reacties van bewoners op DoeMee wordt er in het definitief ontwerp toch een laad- en losplek opgenomen. De nieuwe laad- en losplek komt ongeveer op dezelfde plek terug als waar die nu is.
Kan de laad- en losplek venstertijden krijgen?	Nee, de gemeente vindt dat de laad- en losplek de hele dag gebruikt moet kunnen worden en verbindt hier geen venstertijden aan. Voor een laad- en losplek geldt dat er de hele tijd sprake moet zijn van laden en lossen. Daarna moet men meteen weer vertrekken, zodat iemand anders gebruik kan maken van de plek om te laden en te lossen.
Kan er een laad- en losplek komen waar men maximaal 15 minuten mag staan, zodat wordt voorkomen dat men er uren achtereen parkeert?	Voor laad- en losplekken geldt geen maximumtijd, maar gelden andere regels: er moet de hele tijd sprake zijn van laden en lossen. Dit duurt in de regel korter dan 15 minuten, maar soms duur het langer (bv. verhuizing). Parkeren is hier natuurlijk niet de bedoeling. Daar kan de gemeente op handhaven.
Is er een oplossing voor laden en lossen op de weg van het smalle deel van het Noordeinde?	Voor leveranciers worden in het smalle deel van het Noordeinde nieuwe regels voorgesteld: Voor het smalle deel wordt het huidige stilstaanverbod uitgebreid. Het stilstaanverbod geldt nu alleen aan de kant met even huisnummers, maar wordt uitgebreid naar beide kanten van de straat. Hier worden dan weer venstertijden aan toegevoegd, zodat in bepaalde uren (=venstertijden) bevoorraden toch mogelijk blijft. Op die manier kunnen de drukste uren van de dag voor fietsers en busverkeer

	<p>worden ontzien. De exacte venstertijden worden nog bepaald.</p> <p>Er is fysiek geen ruimte om een apart laad- en losvak op het smalle deel van het Noordeinde in te passen.</p>
<p>Kan er ter hoogte van de Oude Varkenmarkt een laad-en losvoorziening voor vrachtverkeer worden ingepast met venstertijden? Op het voorlopig ontwerp lijkt het erop dat er daar ruimte voor is.</p>	<p>Nee. Ook al is er hier iets meer ruimte, die is toch te klein om een laad- en losvak en een begaanbare stoep aan te leggen. Ook zou door een laad- en losvak de ingang naar de Oude Varkenmarkt worden geblokkeerd.</p>
<p>Waar moet de verhuishwagen/-bus staan als je gaat verhuizen?</p>	<p>Op het brede deel kan een kleinere verhuishwagen gebruik maken van de laad- en losplek. Op het smalle deel is er geen laad- en losplek. Alleen binnen de venstertijden mag men dan laden en lossen op de weg of men moet van tevoren een ontheffing aanvragen bij de gemeente.</p>
<p>Blijft de huidige mindervalide parkeerplaats gehandhaafd?</p>	<p>Ja, deze komt terug op ongeveer dezelfde plek.</p>
<p><b>6. Ontwerp</b></p>	
<p>Waarom wil de gemeente het Noordeinde opnieuw inrichten?</p>	<p>De weg moet worden vervangen, het asfalt is versleten. De Singelparkroute wordt doorgetrokken. Op het brede deel van het Noordeinde komt extra groen. De bushaltes worden voor iedereen toegankelijk gemaakt. De putten in de straat worden opnieuw aangesloten. Dunea moet delen van de waterleiding vervangen en Liander een deel van zijn gasleiding.</p> <p>Daarnaast worden de stoepen net zoals in de rest van de binnenstad gemaakt van gebakken klinkers en er komen Leidse lantaarns. Dit zorgt ervoor dat ook het Noordeinde qua uiterlijk echt bij de binnenstad hoort.</p>
<p>Welk materiaal komt er op de weg?</p>	<p>Het Noordeinde is in het project opgesplitst in twee delen: het <u>smalle</u> deel - ter hoogte van Noordeinde nr. 11-54 en het <u>brede</u> deel - ter hoogte van Noordeinde nr. 1-7. Op het smalle deel wordt de weg van zwart asfalt en komt er in het midden een strook van klinkers waar je overheen kunt rijden. Op het brede deel wordt de weg voor een deel zwart asfalt en voor een deel gebakken klinkers.</p>
<p><b>7. Openbare verlichting</b></p>	
<p>Waarom komt er wandverlichting in plaats van verlichting aan spandraden?</p>	<p>De verlichting aan spankabels wordt in de binnenstad op termijn afgebouwd. Op het Noordeinde wordt net zoals in de rest van de binnenstad de Leidse lantaarn gebruikt. Hiermee sluiten we aan op de verlichting van de Breestraat en wordt het doorlopende karakter van de Rijndijk versterkt. Op het smalle deel komt, net als op de Hogewoerd, verlichting aan de muren. Hier kunnen we geen lantaarnpalen plaatsen, omdat de stoepen daar te smal voor zijn. Op het brede deel van het Noordeinde komen Leidse lantaarnpalen.</p>
<p>Er komt wandverlichting op het smalle deel van het Noordeinde. Schijnen de lampen de woning? Hoelang duurt het ophangen?</p>	<p>De verlichting wordt geplaatst op het metselwerk en niet recht voor ramen. De lampen kunnen als het nodig is aan de achterzijde afgeplakt worden, zodat er geen licht naar achteren, richting de woning, straalt.</p>

	Op dit moment is nog niet aan te geven hoeveel tijd de bevestiging van de lampen in beslag neemt. Wanneer er meer duidelijkheid is over de planning van de uitvoering kan hier meer over gezegd worden.
<b>8. Overgang van 50 km per uur naar 30 km per uur</b>	
Ter hoogte van de Wittebrug: Waar komt de overgang van 50 km p/u naar 30 km p/u te liggen?	De huidige 30 km per uur-zone wordt uitgebreid. De overgang tussen 50 km per uur en 30 km per uur wordt verschoven van halverwege het Rembrandtpark richting de Witte singel. Het gehele Noordeinde, van de Wittepoortsbrug tot aan de Breestraat, wordt een 30 km per uur-zone. Het begin van de 30 km per uur-zone komt net voor de Wittepoortsbrug. Hier komt een grote verkeersdrempel (dat heet een verkeersplateau) om de overgang tussen 50 km per uur en 30 km per uur aan te geven. Door de combinatie van het verkeersplateau met de brug over het water wordt de weggebruiker duidelijk gemaakt dat men de binnenstad inrijdt waar een lagere maximumsnelheid geldt.
Waarom wordt de Haagweg tot aan het spoor niet ook 30 km p/u?	Op de Haagweg rijdt veel meer verkeer dan op het Noordeinde. De Haagweg is (zeker ook met oog op de spoorwegovergang en de vele drukke kruispunten) ongeschikt om een 30 km per uur-weg van te maken.
<b>9. Weg</b>	
Waarom komt er asfalt op de weg en geen klinkers?	De voorkeur gaat uit naar klinkers, omdat dit beter past bij een 30 km-inrichting. Alleen heeft onderzoek uitgewezen dat er kans is op trillingsoverlast en -schade door het toepassen van klinkers op het smalle deel van het Noordeinde. Daarom wordt de weg op dit deel van het Noordeinde van asfalt. Enige uitzondering daarop is het bredere deel ter hoogte van Noordeinde nummer 1 bij de oversteek. Daar komt wel een klinkervlak. Volgens het onderzoek kan dat hier, omdat de bebouwing hier verder weg ligt van de weg. Met klinkers willen we hier benadrukken dat je komende vanaf de Haagweg van een 50 km asfaltweg naar een 30 km weg/gebied gaat.
Hoe breed wordt de weg op het smalle deel van het Noordeinde?	De weg wordt hier zes meter breed, smaller kan niet.
Kan Noordeinde een eenrichtingsverkeerweg worden voor al het gemotoriseerd verkeer, zodat er meer ruimte komt voor bredere stoepen en fietsers op de weg?	Nee. In 2021 jaar is de Agenda Autoluw vastgesteld. In deze agenda wordt de toekomst voor het geleidelijk autoluw maken van de binnenstad vastgelegd. Eén van de maatregelen is het afsluiten van de Turfmarkt voor doorgaand autoverkeer. Hetzelfde geldt voor de Langebrug. Het Noordeinde blijft door deze maatregelen een belangrijke schakel in het netwerk voor de bereikbaarheid van de omliggende wijken. Om die reden zal het Noordeinde in twee richtingen open moeten blijven. Daarnaast is er een onderzoek gaande naar het mogelijk verleggen van busroutes. Het Noordeinde blijft in

	deze onderzoeken ook een noodzakelijke schakel voor bussen in twee richtingen.
Kan het Noordeinde éénrichting verkeer worden de stad in voor gemotoriseerd verkeer behalve bussen? Bussen mogen dan wel in twee richtingen rijden en elkaar passeren op het brede stuk van het Noordeinde. Dan kunnen de stoepen op het smalle stuk breder worden en kunnen de verkeersstromen daardoor rustiger door het Noordeinde rijden/ fietsen.	Nee. Zie antwoord hierboven.
Kan een extra brug voor auto's van de Witte Singel naar de Groenhazengracht ervoor zorgen dat het Noordeinde eenrichtingsverkeer wordt. Of kan dit door de Weddesteeg voor auto's te maken?	Nee, dat kan niet. Het Noordeinde blijft altijd een belangrijke schakel in het netwerk voor de bereikbaarheid van de omliggende wijken en om die reden moet het Noordeinde ook in twee richtingen openblijven.
Komen er aparte fietsstroken op de weg?	Nee, omdat het Noordeinde wordt ingericht als een 30 km per uur-zone. Bij een 30 km per uur-regime maken alle weggebruikers (fiets, auto en bus) gebruik van dezelfde ruimte. We willen dat de inrichting van de straat meer een verblijfsgebied is en minder een verkeersweg om ervoor te zorgen dat mensen niet te snel rijden. Witte belijning hoort daar niet bij.
Komt er een inhaalverbod op de weg van het Noordeinde voor alle weggebruikers?	Nee. Er komt geen witte doorgetrokken lijn in het midden van de weg. We willen dat de inrichting van de straat meer een verblijfsgebied is en minder een verkeersweg om ervoor te zorgen dat mensen niet te snel rijden. Witte belijning hoort daar niet bij.
Kan de weg hetzelfde worden ingericht als de Breestraat?	Ja. Het smalle deel van het Noordeinde sluit aan op de inrichting van de Breestraat. Het ontwerp voor het smalle deel is aangepast. In het voorlopig ontwerp op DoeMee (2021) was er geen middengeleider in de weg zoals in de Breestraat. Dit leek toen technisch niet uitvoerbaar. Door het toepassen van een nieuwe techniek kan er nu toch een middengeleider met een klinkeruitstraling komen. Daarmee sluit het ontwerp meer aan op de inrichting van de Breestraat.
Kan de maximumsnelheid op het Noordeinde 15 km p/u worden, bijvoorbeeld net zoals de Breestraat? Op die manier kan dan ook trillingshinder door zwaar verkeer worden tegengegaan.	Nee. De in de Breestraat ingestelde maximumsnelheid van 15 km per uur werkt in de praktijk onvoldoende en is slecht handhaafbaar, omdat 15 km per uur alleen in een woonerf van toepassing is. Van een echte woonerf-inrichting is op het Noordeinde geen sprake, vanwege de hoeveelheid verkeer en de busroute. Daarmee vallen we toch noodzakelijkerwijs terug op de huidige en eenduidige maximumsnelheid van 30 km per uur.
Waarom wordt de weg geen fietsstraat, dus 'auto te gast'?	Omdat het er te druk blijft met autoverkeer kan het Noordeinde geen fietsstraat worden.

Is het mogelijk om op het Noordeinde geen doorgaand verkeer meer toe te staan?	Nee, dat kan niet. Het Noordeinde zal altijd een belangrijk schakel in het netwerk blijven voor de bereikbaarheid van de omliggende wijken en om die reden zal het Noordeinde ook in twee richtingen open moeten blijven voor doorgaand verkeer.
Kan er ter hoogte van de bushaltes ruimte komen zodat fietsers de stilstaande bus kunnen passeren?	Ja. Op het Parkplein komt een verhoogde middenberm met aan beide kanten een weg. Door deze scheiding van rijbanen, is het voor autoverkeer niet meer mogelijk de bus in te halen als deze stilstaat bij de halte. Door de breedte van de weg (3.40 meter) is het voor fietsers wel mogelijk de stilstaande bus te passeren.
De T-splitsing met de Witte Singel is onoverzichtelijk en daardoor gevaarlijk, wordt hier iets aan gedaan bij de herinrichting van het Noordeinde?	Nee. Er zijn mensen die het kruispunt Noordeinde met de Witte Singel onoverzichtelijk vinden. Dit lijkt veel te maken te hebben met de hoogteverschillen. Verder is het een logisch vormgegeven voorrangskruispunt, waar ruimte is voor fietsers om zich op te stellen en over te steken. Uit de ongevallencijfers blijkt ook geen aanleiding tot ingrijpen. Elk ongeval is er uiteraard een te veel, maar relatief gezien valt dit erg mee voor een voorrangskruispunt. Voor de volledigheid: dit kruispunt ligt grotendeels buiten de invloedssfeer van het herinrichtingsproject Noordeinde.
Wat gebeurt er op de weg om de verkeersveiligheid van fietsers te verbeteren?	Op het smalle deel komt er in het midden van de weg een strook van klinkers. Auto's hebben dan minder snel de neiging om fietsers in te halen. In het brede deel komen drempels. Zie ook onder kopje 10. Maatregelen die de snelheid remmen.
Waarom komen er geen aparte (afgeschermd) fietsstroken op de weg?	Het Noordeinde wordt ingericht als een 30 km per uur-zone. Op een 30 km per uur-weg maken alle weggebruikers (fiets, auto en bus) gebruik van dezelfde weg. Het toepassen van fietspaden of -stroken hoort eigenlijk niet thuis in 30 km per uur-zones. Bovendien werkt dit averechts. Witte lijnen geeft de straat meer een verkeerskarakter, dit nodigt uit om harder te rijden. We proberen juist met zoveel mogelijk inrichtingskenmerken het verblijfskarakter van de straat te benadrukken, om daarmee het gedrag van het autoverkeer zodanig te sturen dat men langzamer gaat rijden.
Kan de huidige fietssuggestiestrook vervangen worden door een apart fietspad, al dan niet in combinatie met eenrichtingverkeer?	Nee. Op een 30 km per uur-weg maken alle weggebruikers (fiets, auto en bus) gebruik van dezelfde ruimte. Bovendien is er geen ruimte voor een apart fietspad. In het ontwerp is de weg zes meter breed, de overige ruimte (ongeveer drie meter) is voor de stoepen. De stoepen zijn smal. Stel dat we hier aparte fietspaden en eenrichtingverkeer gaan maken, dan is daar minimaal een breedte van 7,60 meter voor nodig. Dit betekent dat er maar 1,40 meter overblijft voor de stoepen. Dat is veel te weinig.
Kunnen de bussen in het smalle deel van Noordeinde over één enkele weg, om en om, in beide richtingen rijden?	Nee, dit is niet mogelijk. Het zou onacceptabele vertraging voor het busverkeer opleveren. Daarnaast rijdt er ook vrachtverkeer en ander autoverkeer, dat in beide

Dit zou dan door verkeerslichten geregeld kunnen worden.	richtingen moet kunnen rijden. Tot slot is het op het Noordeinde zo smal, dat wachtende bussen het fietsverkeer blokkeren en mogelijk in gevaar brengen.
Kunnen de deksels van de straatkolken (riolering) zo worden aangebracht dat trillingen voor verkeer dat eroverheen rijdt worden voorkomen?	Ja. Tijdens de herinrichting worden de putdeksels opnieuw op dezelfde hoogte als de weg gemaakt om trillingen door verkeer zo goed mogelijk te voorkomen.
Komt er een stopverbod voor auto's en bestelbussen op het Noordeinde?	Nee. Voor leveranciers worden in het smalle gedeelte van het Noordeinde nieuwe regels voorgesteld. Voor het smalle deel wordt het huidige stilstaanverbod uitgebreid. Het stilstaan verbod geldt nu alleen aan de kant met even huisnummers, maar wordt uitgebreid naar beide kanten van de straat. Hier worden dan weer venstertijden aan toegevoegd, zodat in bepaalde uren van de dag bevoorraden toch mogelijk blijft. Op die manier kunnen de drukste uren van de dag voor fietsers en busverkeer worden ontzien. De exacte venstertijden worden nog bepaald.
Hoe weten we dat we met de inrichting van de weg aan alle wettelijke eisen voldoen?	Er zijn richtlijnen van het CROW voor de inrichting van wegen. Deze worden zoveel mogelijk gevolgd. Het CROW is het Nederlandse kennisplatform en netwerkorganisatie voor infrastructuur, verkeer(sveiligheid) en vervoer, openbare ruimte, aanbesteden en contracteren. Het CROW ondersteunt de overheid in het maken van beleid en de uitvoering ervan met onder andere online kennismodules, handboeken (richtlijnen) en meet- en ontwerpinstrumenten.
<b>10. Maatregelen die de snelheid remmen</b>	
Wat wordt er gedaan om de snelheid op het <u>smalle</u> deel te remmen? Kunnen er drempels komen op het smalle deel van het Noordeinde, bijvoorbeeld ter hoogte van de Oude Varkenmarkt?	Er komt een middengeleider met een klinkeruitstraling waar je overheen kunt rijden. Deze werkt snelheidsremmend waardoor auto's minder snel de neiging hebben om fietsers in te halen. De stoepen worden van klinkers gemaakt waardoor het Noordeinde meer het karakter van verblijfsgebied krijgt in plaats van een doorgaande weg. Hierdoor zal de weggebruiker zijn rijgedrag aanpassen.  Helaas kunnen we op het smalle deel van het Noordeinde geen drempels aanleggen. Uit onderzoek blijkt dat deze voor te veel trillingshinder zouden zorgen voor de omliggende panden. Ook kunnen we hier geen slinger in de weg of wegversmalling maken. Dit is te onveilig voor fietsers, want dan komen ze te veel in de verdrukking.
Wat wordt er gedaan om de snelheid op het <u>brede</u> deel te remmen?	Op het brede deel doen we verschillende ingrepen om de snelheid van het verkeer af te remmen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkeersplateau met zebrapad, tussen de Witte singel en de Wittepoortsbrug: Een verkeersplateau is een hele brede verkeersdrempel.</li> </ul>

	<p>Door dit plateau remmen automobilisten af die richting het centrum rijden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Middenberm, ter hoogte van het Rembrandtpark: de weg gaat om de middenberm heen en maakt daardoor een lichte bocht. Deze lichte bocht werkt snelheidsremmend.</li> <li>• Klinkervlak met zebrapad bij Rembrandtpark: het asfalt wordt bij de middenberm onderbroken door een klinkervlak. Het klinkervlak werkt snelheidsremmend.</li> <li>• Er komt een nieuw verkeersplateau vlak bij de Rembrandtstraat.</li> <li>• De nieuwe inrichting zorgt ervoor dat de straat straks meer lijkt op een woonstraat dan nu. Daardoor gaan de meeste mensen langzamer rijden.</li> </ul>
Als je van richting Haagweg/Witte singel komt: waarom komt er een drempel net voor de Wittepoortsbrug?	Op deze plek beginnen de milieuzone, de vrachtwagenverbodzone en straks ook de 30 km p/uur-zone. Met het zebrapad en de middengeleider is dit het punt om met ondersteuning van de drempel de overgang naar deze zones te benadrukken.
Is er onderzoek gedaan naar deze drempel (zie vraag hierboven).	Nee, dat wordt nog onderzocht en de resultaten worden met de belanghebbenden in de omgeving gedeeld.
Is er overleg geweest met de busmaatschappijen over het verkeersplan? Wat vinden ze van de nieuwe drempel op de Wittepoortsbrug?	Ja, er is overleg geweest met de busmaatschappijen over het verkeersplan. Deze partijen zijn in het algemeen tegen elke drempel of plateau. Daartegenover staat dat de politie stelt dat de 30 km/uur moet worden afgedwongen. Wij passen daarom een relatief busvriendelijke drempel toe.
Drempel Wittepoortsbrug. Nu bevindt de autoinrit naar Noordeindeplein 8a ter hoogte van de zebra. Blijft die inrit toegankelijk?	De inrit blijft bereikbaar via het zebrapad. In de huidige situatie is de inrit ook bereikbaar vanaf het zebrapad.
Betreft drempel Wittepoortsbrug. Is het mogelijk de drempel te leggen aan de andere kant van de brug? Bij het Rembrandtpark is geen probleem met trillingen, afwatering, etc.	Er zijn verschillende locaties voor het plateau onderzocht, zo ook de locatie aan de andere zijde van de brug. Dit was in verband met de locatie van de bushaltes en de nabijheid van de drempel ter hoogte van de Rembrandtstraat niet mogelijk en wenselijk.
Betreft drempel Wittepoortsbrug. Is er onderzoek gedaan naar trillingen van deze nieuwe drempel? De fundering van de brug is nu al trillingsgevoelig en we voelen bussen.	In het verleden lag de drempel op de brug. Hiervan is toen door de afdeling Stadsingenieurs en de afdeling Stedelijk Beheer aangegeven dat dit niet mogelijk was op de bestaande constructie van de brug.
Betreft drempel Wittepoortsbrug. Is er onderzoek gedaan naar de afwatering. Nu is er al wateroverlast bij regen omdat de twee bruggen verhoogd liggen.	Na de vaststelling van het inrichtingsplan volgt de technische detaillering en uitwerking van het ontwerp. Dit punt maakt onderdeel uit van die technische uitwerking.
Kan er een flitspaal/verkeerscamera komen op het Noordeinde om te hard rijden tegen te gaan?	Nee. Het is landelijk beleid om geen snelheidscamera's te plaatsen op een 30 km per uur-weg. Het landelijk Openbaar Ministerie is hiervoor verantwoordelijk, niet de gemeente.

	De straat wordt heringericht en daarbij worden zoveel mogelijk maatregelen genomen om de snelheid van het verkeer op een natuurlijke manier omlaag te krijgen.
<b>11. Stoepen/voetgangers/zebrapaden</b>	
Welk materiaal wordt er toegepast op de stoepen?	De stoep wordt gemaakt van gebakken klinkers. Dezelfde klinkers als in de rest van de binnenstad. Bijvoorbeeld in de Haarlemmerstraat en Breestraat.
Waarom worden de stoepen niet breder gemaakt?	<p>Het Noordeinde is in het project opgesplitst in twee delen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het <u>smalle</u> deel loopt van Noordeinde nummer 11 tot nummer 54. Dit deel is ongeveer 175 meter lang. Het Noordeinde is op het smalle deel maximaal negen meter breed. Op veel plekken zelfs nog smaller. Dit komt omdat de huizen niet allemaal netjes op een rij staan. Voor de weg is zes meter nodig. De weg kan niet smaller, omdat er in twee richtingen grote voertuigen doorheen gaan, zoals de elektrische lijnbussen. Daardoor blijft er maar ongeveer drie meter over voor de stoepen aan beide zijden. Dat is dus niet meer dan anderhalve meter per stoep. Er zijn ook plekken waar de stoep nog veel smaller is.</li> <li>• Het <u>brede</u> deel loopt vanaf de Witte singel tot Noordeinde 7. Dit deel is bijna 120 meter lang. Bij het brede deel van het Noordeinde is de stoep tenminste 1,80 meter breed. Daar waar er ruimte voor is, is de stoep breder.</li> </ul>
Kan de stoep aan de ene kant smaller worden zodat het aan de andere kant breder kan worden?	Dat gaat helaas niet. De stoepen zijn door ruimtegebrek nu al smaller dan we eigenlijk zouden willen. Bovendien zou het dan hooguit om een kleine verschuiving gaan, dat lost het probleem niet op. Zie ook bovenstaand antwoord.
Kan de weg van het smalle deel van het Noordeinde worden versmald zodat de stoep aan één of twee kanten verbreed kan worden?	Nee. In verband met het tweerichtingsverkeer is het niet mogelijk een smallere weg te maken dan zes meter.
Behalve fietsen, staan er op het smalle deel van het Noordeinde ook andere voorwerpen op de stoep. Mag dit?	<p>Voor fietsparkeren op de stoep: zie 2. Fietsparkeren en scooters binnen de projectgrenzen.</p> <p>Andere voorwerpen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Afvalcontainers en grof vuil: afvalcontainers mogen hier alleen op bepaalde tijden staan, zodat ze geleegd kunnen worden. Ook is het mogelijk dat bewoners hier (op afspraak) grofvuil aanbieden. Helaas kan het hier niet anders.</li> <li>• Uitstallingen van ondernemers: dit mag hier niet. Daar is geen ruimte voor. De stoepen zijn hier minder dan anderhalve meter breed.</li> <li>• Bouwsteigers: voor plaatsing van een bouwsteiger moet altijd een vergunning 'Gebruik openbare ruimte' aangevraagd worden. Dat gaat via deze link <a href="#">Verzoek tot gebruik openbare grond - Gemeente Leiden</a> .</li> </ul>

	<p>Vaak is een steiger waar je onderdoor kunt lopen niet mogelijk, omdat deze breder is dan de stoep en dan op de weg zou komen te staan. Bij een normale steiger wordt aan allebei de kanten van de steiger een bord geplaatst met 'voetgangers oversteken'.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De mindervalideparkeerplaats en paal met het verkeersbord dat er bij hoort worden een beetje verplaatst. Hierdoor staat het verkeersbord minder in de weg.</li> <li>• De drie paaltjes op de stoep bij Noordeinde 3 en 6 komen niet terug in het nieuwe ontwerp.</li> <li>• Verkeersborden. We proberen die op plekken te zetten waar ze niet in de weg staan. Soms hangen we een verkeersbord aan een gebouw.</li> </ul>
<p>Kan het afschot van de stoepen aan beide kanten van de straat maximaal 2% worden? (Afschot betekent dat de straat een klein beetje schuin wordt aangelegd om regenwater goed af te voeren.)</p>	<p>Nee, omdat niet alle panden om dezelfde hoogte liggen, lukt dat niet overal. In de huidige situatie ligt de stoep (met name in het smalle deel) op een aantal plekken onder afschot van meer dan 5%. In het ontwerp wordt zoveel mogelijk gestreefd naar een afschot van 2%. Waar dat niet kan, is dit maximaal 4%.</p> <p>In het algemeen wordt bij een ontwerp in de openbare ruimte een afschot tussen de 2% en 4% aangehouden voor de stoep.</p>
<p>Het zebrapad bij de Weddesteeg is te steil, dit kan gevaarlijk zijn voor de mensen op het zebrapad.</p>	<p>In het nieuwe ontwerp is de stoep en het zebrapad hier minder steil. De helling (dat wordt afschot genoemd) wordt maximaal van 4%. Minder lukt hier niet. 4% is normaal gesproken het maximale afschot dat wordt aangelegd, tenzij dat niet kan door te grote hoogte verschillen.</p>
<p>Komen er bij het zebrapad bij de Weddesteeg geleidelijnen? Geleidelijnen zijn speciale tegels met bijvoorbeeld ribbels in een andere kleur. Mensen die slecht zien, kunnen dan de ribbels voelen of het kleurverschil zien. Zo weten ze hoe ze moeten lopen.</p>	<p>Nee. In overleg met Visio en Platform Gehandicapten Leiden is er in het Handboek Kwaliteit Openbare ruimte een kaart voor de binnenstad opgesteld met daarin het gewenste geleidenetwerk. De voorzieningen worden aangebracht op bijvoorbeeld de drukste looproutes, tussen het openbaar vervoer en het winkelgebied.</p> <p>In het beleidsprogramma Voetganger 2020-2030 staat dat het aantal geleidingsroutes wordt uitgebreid. Het Noordeinde wordt hier niet in genoemd. Daarom wordt er bij de zebrapaden op het Noordeinde geen geleidevoorzieningen toegepast.</p>
<p>Kan het zebrapad bij de Weddesteeg verder worden verplaatst richting de Rembrandtstraat, zodat het zebrapad aansluit op de looproute vanuit de Rembrandtstraat? Daar is dan ook de stoep breder en waardoor het afschot niet zo groot is.</p>	<p>Nee. Wij verschuiven het zebrapad bij de Weddesteeg een klein stukje, zodat de fietsers en voetgangers die uit de Weddesteeg komen beter zicht krijgen op het verkeer op het Noordeinde. Maar we verschuiven het zebrapad niet nog verder richting de Rembrandtstraat, want dan komen we te dicht bij de kruising Noordeinde – Rembrandtstraat en andere zebrapaden. Dat is vanwege de verkeersveiligheid niet de bedoeling.</p>
<p>Bij het zebrapad bij het Rembrandtpark komen bomen in de middenberm. Wat</p>	<p>Het is natuurlijk belangrijk dat overstekende voetgangers goed zichtbaar zijn voor het verkeer en andersom ook. Bij</p>

doet de gemeente eraan om ervoor te zorgen dat overstekende voetgangers wel goed zichtbaar blijven voor het verkeer op de weg?	het kiezen van de beplanting voor de middenberm wordt hier rekening mee gehouden. De maximale hoogte van de planten is 60 cm. De bomen worden zo gesnoeid dat iedereen er goed onderdoor kan kijken. Ook houden we bij het bepalen van de plekken waar bomen komen rekening met lantaarnpalen. We willen dat iedereen ook in het donker goed zichtbaar blijft.
Kan de gemeente plekken aanwijzen waar je wel en niet je fiets of scooter mag parkeren, zodat geparkeerde fietsers/scooters niet langer de stoep voor de voetgangers blokkeren?	Op het smalle deel van het Noordeinde is er geen ruimte om fietsen of scooters te parkeren. In het brede deel komen er op twee plekken fietsenrekken. Daar mogen ook scooters parkeren. Zie ook nr. 2 en 3: Fietsparkeren en scooters binnen en buiten de projectgrenzen.
Er staat een paal met bord (mindervalideparkeerplaats) hinderlijk in het midden van de stoep, kan die verplaatst naar de zijkant?	De mindervalideparkeerplaats en bijbehorende paal met verkeersbord worden verplaatst in het definitief ontwerp.
Op het smalle deel staan veel voorwerpen op de stoep, waaronder twee paaltjes. Komen deze paaltjes na de herinrichting terug?	Nee, deze twee paaltjes komen na de herinrichting niet terug.
Kan het zebrapad na de herinrichting iets meer richting de kruising worden aangelegd, dan is hij beter zichtbaar voor mensen die hier de hoek om komen rijden.	Naar dit idee wordt nog gekeken.
<b>12. Weddesteeg</b>	
Wat wordt er gedaan om de veiligheid van fietsers en voetgangers die vanuit de Weddesteeg het Noordeinde opgaan en andersom te verbeteren?	Vanuit de Weddesteeg is het zicht op het verkeer op het Noordeinde niet goed. Ook voor het verkeer op het Noordeinde zijn de fietsers en voetgangers die uit de Weddesteeg komen niet goed zichtbaar. Pas op het laatste moment ziet men elkaar. Dit komt door de kleine afstand tussen het huis op Noordeinde nummer 4, de weg en de plek waar het zebrapad nu is. Om deze situatie te verbeteren veranderen we in het ontwerp de volgende dingen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dit zebrapad wordt een beetje richting de Rembrandtstraat verschoven. Hierdoor komt er meer afstand tussen het huis op Noordeinde nummer 4 en het zebrapad. Dit maakt het overzichtelijker.</li> <li>• Nu is de stoeprand over de gehele breedte van het zebrapad (vier meter) verlaagd, hierdoor is het makkelijk voor fietsers om in één keer de weg op te schieten. In het ontwerp gaat de verlaagde stoeprand van vier naar twee meter breed. Hierdoor worden fietsers verder van het huis op nummer 4 geleid.</li> <li>• Op de hoek met de Weddesteeg wordt er een lantaarnpaal gezet. Dit is ook bedoeld om de fietsers te sturen richting het zebrapad met de verlaagde stoeprand.</li> </ul>

	Al deze veranderingen zijn bedoeld om een grotere afstand tussen de gevel van Noordeinde nummer 4 en het zebrapad te maken.
Kan er een invoegstrook komen voor fietsers die vanuit de Weddesteeg het Noordeinde opgaan?	Nee, daar is geen ruimte voor.
Kunnen de voetgangers en fietsers die uit de Weddesteeg komen door een verhoogd zebrapad en fietsoversteekplaats voorrang krijgen?	Nee, het is niet mogelijk om hier een verhoogd zebrapad en fietsoversteek te maken, omdat een verhoging hier te veel trillingen voor de panden veroorzaakt. Voetgangers op het zebrapad hebben al voorrang.
<b>13. Overige onderwerpen</b>	
Kiosk: Blijft de kiosk behouden? Zo nee, waarom niet en wat gebeurt er dan met deze plek?	Vanuit de afdeling Vastgoed van de gemeente is onderzocht wat we met de kiosk op het Noordeinde 2b willen. De kiosk is lang verhuurd geweest als bloemenkiosk, tijdelijk gebruikt als opslagruimte voor derden en staat nu leeg. Er moest een afweging gemaakt worden of opnieuw verhuren wenselijk was. De kiosk is ongeveer 22 m2 groot, heeft geen rioolaansluiting en verkeert niet in goede staat. Het is niet meer van deze tijd iets te verhuren zonder rioolaansluiting. Dit alles heeft invloed op de verhuurbaarheid, maar ook op de uitstraling en de gebruikswaarde. De technische staat, het ontbreken van een rioolaansluiting en de plek maken dat de kiosk niet geschikt is voor bijvoorbeeld het plaatsen van openbare toiletten. Ook is de kiosk niet geschikt als bijvoorbeeld kantoorruimte of een atelier. De kiosk zal circulair worden gesloopt of worden hergebruikt ergens anders in de stad. Circulair betekent dat zoveel mogelijk materiaal weer opnieuw wordt gebruikt. Op de plek van de kiosk komt nieuw groen.
Oude stadspoort: Vroeger heeft ongeveer op de plek van de oude kiosk een van de oude stadspoorten van Leiden gestaan. Wordt hier in het ontwerp iets mee gedaan?	Er is niets in het ontwerp dat verwijst naar de plek waar vroeger de poort heeft gestaan. Op die plek komen er twee nieuwe bomen, aan iedere kant van de weg één, maar dat is toeval. Wel loopt er op dit moment loopt een initiatief van derden om in de openbare ruimte aandacht te besteden aan de oude stadspoorten van Leiden. Of dit alsnog tot een verwijzing naar de oude poort op het Noordeinde zal leiden, is nu nog niet bekend.
Billboard Noordeindeplein: Kan het billboard op de lichtmast op het Noordeindeplein (even zijde) hoger worden opgehangen zodat men er onderdoor kan lopen of worden verwijderd?	Dit ligt buiten het projectgebied. Vanuit het project wordt hier niets mee gedaan. De obstakelvrije ruimte aan de zijde van de weg is minimaal. De stoep aan de woningzijde heeft wel voldoende breedte. Dit type reclame-uiting is bedoeld om evenementen aan te kondigen en worden regelmatig verwisseld. Het is niet wenselijk/mogelijk dit type reclame-uiting hoger aan de mast te hangen.
Haagweg: Komende vanaf het Noordeinde, wat kan er worden gedaan voor fietsers om	Dit ligt buiten de opdracht van het project herinrichting Noordeinde. Vanuit het project wordt hier niets mee gedaan. Wel is de situatie bekend bij de gemeente en is er de wens om de situatie te verbeteren. Hier is nader

vanaf de Haagweg veilig af te slaan richting de Blauwe Tramstraat?	onderzoek voor nodig. Wanneer dit wordt opgepakt is op dit moment niet bekend.
T-splitsing Witte Singel: Wat wordt er gedaan om de T-splitsing vanaf de Witte Singel naar het Noordeinde (rechts) en Haagweg (links) veiliger te maken?	Het kruispunt Noordeinde met de Witte Singel wordt door sommige mensen als onoverzichtelijk gezien. Dit lijkt veel te maken te hebben met de hoogteverschillen, omdat het verder een logisch vormgegeven voorrangskruispunt is, waar ruimte is voor fietsers om zich op te stellen en over te steken. Uit de ongevallencijfers blijkt ook geen aanleiding tot ingrijpen. Elk ongeval is er uiteraard 1 te veel, maar relatief gezien valt dit erg mee voor een voorrangskruispunt. Voor de volledigheid: dit kruispunt ligt grotendeels buiten de invloedssfeer van het herinrichtingsproject Noordeinde.
Geluidsflitspaal: Komen er geluidsflitspalen aan het Noordeinde om geluidsoverlast van sportauto's en motoren tegen te gaan?	Nee, in Leiden worden geen geluidsflitspalen geplaatst.
Parkeerterrein Noordeinde 2: Waar komen de parkeerplekken van het appartementencomplex naast de Zeevaartschool dat wordt verbouwd?	Het parkeerterrein voor het pand Noordeinde 2 blijft op de huidige situatie gehandhaafd. De huidige in- en uitrit willen we verplaatsen richting het centrum. De in- en uitrit voor auto's wordt losgekoppeld van de voetgangersoversteekplaats en voetgangersentree van het park.
Rapenburg: Hoe kan de herinrichting van het Noordeinde meewerken aan het verbeteren van de verkeersveiligheid rondom Rapenburg?	Deze kruising valt buiten de opdracht van dit project. De herinrichting van het kruispunt Kort-Rapenburg-Noordeinde-Breestraat hoort bij de herinrichting Kort Rapenburg – Prinsessekade – Turfmarkt. Deze straten worden ook heringericht. Als de Turfmarkt in de toekomst afgesloten wordt voor doorgaand autoverkeer, en ook de bussen een andere route gaan rijden, dan wordt het kruispunt Noordeinde – Breestraat - Kort Rapenburg rustiger. Het ontwerp voor dit project is nog niet gemaakt.
Borden Leidse Loper: Kunnen er ter hoogte van de Weddesteeg/Rembrandtstraat en Oude Varkenmarkt borden van de Leidse Loper worden geplaatst?	Nee, gezien de geringe beschikbare vrije ruimte plaatst de gemeente het liefst zo min mogelijk voorwerpen in de straat.
Klopt het dat er een 30 km/uur-bord op de Haagweg staat, niet zover van het project Noordeinde?	Dit is niet bekend bij ons.
Wat betekent de harde knip bij de Rijnzichtbrug en Turfmarkt voor het aantal bussen dat over het Noordeinde gaat rijden.	Dat wordt op dit moment onderzocht, dus dat weten we nu nog niet. Het afsluiten van de Rijnzichtbrug is een losstaand project en de komende tijd krijgen we meer inzicht in de effecten daarvan. Zodra wij een plan hebben dat we kunnen presenteren, wordt dit met de omwonenden en belanghebbenden besproken.