

## Mobiliteitsagenda 2040

### Overzicht zienswijzen en reactie gemeente Noordwijk

Nr.	Zienswijze	Reactie gemeente Noordwijk
1	<p>Fietspad van Leidsevaart naar Gooweg.</p> <p>Onlangs is er een nieuwe fietsbrug geopend over de Leidsevaart. Het probleem is dat fietsverkeer richting Noordwijk op een gevaarlijk punt de van Berkelweg moet oversteken en bovendien moet een op- en afrit van de N206 worden overgestoken.</p> <p>Ik suggereer het aanleggen van een fietspad die de Leidsevaart met de Gooweg verbindt.</p> <p>Deze locatie heeft een aantal voordelen.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- er is al gedeeltelijk bestaande infrastructuur op deze route.</li><li>- er is al een viaduct bij de Bronsgeesterweg onder de N206</li><li>- deze route kan korter en/of veiliger zijn voor o.a. scholieren en strandgangers.</li><li>- deze route ontlast de fietspaden over de van Berkelweg en de 's Gravendamseweg.</li></ul>	<p>Een fietspad op deze locatie voegt in het netwerk weinig toe. Er liggen diverse parallelle fietsstructuren die hetzelfde doel dienen, namelijk de Van Berckelweg en de 's Gravendamseweg. Bovendien zou dit fietspad dwars door NNN gebied lopen, wat niet gezien de natuurwaarde van dit gebied niet mogelijk is.</p>

	<i>[1 zienswijze bewoner]</i>	
<b>2</b>	<p>Station Lisse-Noordwijkerhout</p> <p>De beste locatie van dit station is precies hemelsbreed tussen Noordwijkerhout en Lisse. De beste locatie van het station is, vanwege de ruimte, aan de oostkant van de Leidevaart met alleen een fiets- voetgangerstunnel richting Noordwijkerhout. Deze locatie heeft een aantal voordelen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- het is precies tussen station Voorhout en station Hillegom.</li> <li>- het station kan gebruikt worden t.b.v. de Keukenhof.</li> <li>- de fietsverbinding tussen de kernen van Noordwijkerhout en Lisse wordt een stuk korter.</li> </ul> <p>Om autoverkeer richting het station te ontmoedigen moet de Leidsevaart tussen de Schippersvaartweg en Lisse alleen nog maar toegankelijk worden voor bestemmingsverkeer.</p> <p><i>[1 zienswijze bewoner]</i></p>	<p>De in de zienswijze aangegeven locatie valt al binnen het zoekgebied voor het station. Bij de nadere uitwerking wordt gezocht naar de meest haalbare locatie, waarbij bereikbaarheid met fiets en openbaar vervoer, en mogelijk ook te voet, een uitgangspunt is. De gevraagde aanpassing wordt dus niet doorgevoerd.</p>
<b>3</b>	<p>Leidsevaart van prioriteit 2 naar 1 (Buitengebied)</p> <p><i>[1 zienswijze stichting/vereniging]</i></p>	<p>Naar aanleiding van deze zienswijze hebben we opnieuw gekeken naar de ongevallenstatistieken voor de Leidsevaart als geheel. Dit heeft ertoe geleid dat de Leidsevaart wordt geherprioriteerd, en in de Mobiliteitsagenda komt te staan als prioriteit 1.</p>

4	<p>Aanpassen rotonde Gooweg-Victoriberg van prioriteit 3 naar 1 (Noordwijkerhout)</p> <p><i>[1 zienswijze stichting/vereniging]</i></p>	<p>Het herprioriteren betekent dat andere projecten in tijd naar achteren moeten worden geschoven. Gezien het gegeven dat de huidige prioriteit 1 projecten voortkomen uit significante ongevalsrisico's, is het onverstandig om deze projecten naar achteren te schuiven. Voor deze specifieke zienswijze geldt dat hier wel meer aandacht vanuit beheer en onderhoud voor komt , zodat hagen minder zichtbelemmerend werken. De gevraagde aanpassing wordt dus niet doorgevoerd.</p>
5	<p>Bij Noordwijk Binnen bij NB 1 toevoegen aan 'in combinatie met aanpak parkeeroverlast' aanpak fiets- en voetgangersvriendelijker wegdek.</p> <p><i>[1 zienswijze stichting/vereniging]</i></p>	<p>In de Mobiliteitsagenda worden geen gedetailleerde uitspraken gedaan over de wijze waarop reconstructies van wegen worden uitgevoerd. Die uitwerking, inclusief benodigde communicatie en participatie, volgt lopende de voorbereiding van het feitelijke project zelf. De gevraagde aanpassing wordt dus niet doorgevoerd.</p>
6	<p>Naar aanleiding van de Mobiliteitsagenda 2040 zijn er ideeën / bezwaarpunten binnen gekomen van bewoners aan de Herenweg in Noordwijkerhout, uit naam van <b>[Persoonsgegevens gewist in het kader van de AVG]</b></p>	<p>In de Mobiliteitsagenda worden geen gedetailleerde uitspraken gedaan over de wijze waarop reconstructies van wegen worden uitgevoerd. Die uitwerking, inclusief benodigde communicatie en participatie, volgt lopende</p>

	<p>Wij willen ons graag afzetten tegen deze punten, wij kunnen ons hier totaal niet in vinden!!!</p> <p>Hierbij maken wij dan ook bezwaar tegen alle standpunten. Dit bezwaar wordt ondertekend door:</p> <p><b><i>[Persoonsgegevens gewist in het kader van de AVG]</i></b></p> <p>Uiteraard zijn wij bereid om te kijken naar oplossingen die de verkeersveiligheid kunnen verbeteren maar de punten die worden voorgesteld gaan veel en veel te ver. Tevens dragen ze niet bij aan de algemene veiligheid maar willen het probleem slechts verplaatsen naar plekken waar zij er zelf geen last van hebben.</p> <p><i>[1 zienswijze ondertekend door 8 bedrijven/ondernemingen]</i></p>	<p>de voorbereiding van het feitelijke project zelf. Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging.</p>
7	<p>In het kader van de mobiliteitsagenda 2040, zijn er door enkele bewoners van de Herenweg in Noordwijkerhout suggesties en bezwaren naar voren gebracht.</p> <p>Wij zijn zelf met ons agrarisch loonwerkersbedrijf gevestigd op <b><i>[Persoonsgegevens gewist in het kader van de AVG]</i></b> en zijn dus erg afhankelijk van de Herenweg voor alle bewegingen richting Noordwijkerhout.</p> <p>Wij staan als bedrijf daarom niet achter de eerder ingestuurde</p>	<p>In de Mobiliteitsagenda worden geen gedetailleerde uitspraken gedaan over de wijze waarop reconstructies van wegen worden uitgevoerd. Die uitwerking, inclusief benodigde communicatie en participatie, volgt lopende de voorbereiding van het feitelijke project zelf. Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging.</p>

	<p>suggesties en bezwaren. Wel zijn wij vanzelfsprekend bereid mee te denken over maatregelen die de verkeersveiligheid daadwerkelijk verbeteren.</p> <p>De aangedragen voorstellen schieten echter hun doel voorbij: zij dragen niet bij aan een structurele oplossing, maar zorgen er juist voor dat de verkeersdruk en bijbehorende problemen worden afgewenteld op andere weggebruikers en bewoners. Dit achten wij onjuist en onrechtvaardig.</p> <p><i>[1 zienswijze bedrijf]</i></p>	
8	<p>Pact van Teylingen.</p> <p>In de mobiliteitsagenda zijn o.a. ruimte innemende plannen genoemd, maar hierbij missen de eventuele gevolgen voor het Pact van Teylingen. In dit Pact zijn dwingende afspraken gemaakt door de Provincie Zuid Holland en gemeenten in de Bollenstreek over het behoud van hoogwaardige bollengrond. Het aantal ha liggen vast.</p> <p><i>[1 zienswijze bewoner]</i></p>	<p>Dank voor deze suggestie, Het Pact van Teylingen is is inmiddels opgevolgd door de ISG (Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport). De ISG is nog steeds van toepassing. Op dit moment zijn de Bollenstreekgemeenten druk bezig met het herijken van die ISG. De verwachting is dat dit nieuwe Programma Landelijk Gebied Duurzame Greenport in december 2025 wordt vastgesteld. wij nemen het Pact van Teylingen als beleidsdocument mee in de Mobiliteitsagenda.</p>

<p><b>9</b></p>	<p>Doorfietsroutes (blz. 13/14 en kaartje op blz. 54)</p> <p>Het kaartje is nogal onduidelijk zodat niet goed te zien is waar de routes gepland zijn, maar aanleg van een fietspad ten koste van bollengrond is in strijd met het Pact van Teylingen en een tracé waar weinig bescherming van huizen e.d. is, voelt onveilig en dat is geen goede zaak, waardoor schrappen van zo'n fietspad waarschijnlijk het beste is en de kosten van aanleg en onderhoud niet opwegen tegen het waarschijnlijk beperkt gebruik.</p> <p><i>[1 zienswijze bewoner]</i></p>	<p>De routes van het betreffende tracé zijn indicatief weergegeven, en zijn dan ook niet vastgelegd. Gedurende de nadere uitwerking van deze doorfietsroute, die in regionaal verband als 'zeer kansrijk' worden beoordeeld, wordt uiteraard gekeken hoe een routing past binnen de vigerende regelgeving en beleidskaders, en vindt verdere communicatie en participatie plaats. Ook bij de uitwerking volgt aparte participatie. Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging.</p>
<p><b>10</b></p>	<p>Verbeteren van de verkeersveiligheid (Blz. 70 e.a.)</p> <p>Waar gesproken wordt over herinrichting van wegen doet zich de vraag voor of hier ook versmalling (al dan niet éézijdig) en verhogingen in het wegdek bedoeld worden.</p> <p>Dergelijke maatregelen geven al snel problemen voor de bereikbaarheid van winkels/bedrijven en de aanrijdtijden van brandweer en ambulances. Eézijdige versmallingen nodigen vaak uit tot extra gasgeven en slalommen, zowel door auto's als door brommers/fatbikers. Bovendien is stilstaan met draaiende motor om tegemoetkomend verkeer voor te laten gaan, niet</p>	<p>Bij het nemen van snelheidsremmende maatregelen spelen de benoemde zaken altijd een belangrijke rol. De bereikbaarheid verandert er in principe niet door. Hier wordt per locatie een afweging gemaakt, en waar nodig wordt geparticipeerd. Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging.</p>

	<p>milieuvriendelijk, ook niet als iedereen elektrisch zou rijden. De maatregelen voor de verbetering moeten nog wel uitgewerkt worden, maar aandacht voor bovengenoemde punten is wenselijk.</p> <p><i>[1 zienswijze bewoner]</i></p>	
<p><b>11</b></p>	<p>Verkeersveiligheid (blz. 91)</p> <p>Dagelijks langs de Leidsevaart fietsend valt op dat een deel slecht wegdek heeft, maar doordat het overal smal is en er regelmatig passeerstroken zijn, het niet als onveilig ervaren wordt op 1 punt na. Het kruispunt Pilarenlaan/Leidsevaart. Doordat daar een heg hoog is, is het niet goed mogelijk om het verkeer vanaf de Pilarenlaan en de Leidsevaart vanaf het noorden te zien. Hier zou op korte termijn actie ondernomen moeten worden. Prioriteit 1.</p> <p>(Gesprek met de eigenaar van de heg om deze drastisch te snoeien of het plaatsen van een goede spiegel?)</p> <p><i>[1 zienswijze bewoner]</i></p>	<p>Naar aanleiding van deze zienswijze hebben we opnieuw gekeken naar de ongevallenstatistieken voor de Leidsevaart als geheel. Dit heeft ertoe geleid dat de Leidsevaart wordt geherprioriteerd, en in de Mobiliteitsagenda komt te staan als prioriteit 1.</p>

12	<p>Voor wat betreft NB10 en NB11 heb ik verder geen vragen en ben ik blij dat ze op de agenda staan, specifiek het vormgeven en omvormen wat mij betreft echt de moeilijkheden zijn van de betreffende rotondes. De vorm en de verschillende rijrichtingen bemoeilijken het overzicht enorm.</p> <p><i>[1 zienswijze bewoner]</i></p>	<p>De benoemde punten worden zo goed mogelijk meegenomen worden in nadere uitwerking. Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging.</p>
13	<p>Verder ben ik blij dat NB12 Beeklaan/Schiewei =&gt; zie onderzoek doorstroming toegangswegen - alzijdige aansluiting N206 ook op de agenda staan. Hier heb ik echter wel vragen over. vanuit de enquête komen daarin twee aandachtspunten naar voren: ontsluiting van de N206 richting Noordwijkerhout enerzijds, ontsluiting van de wijk Offem-Zuid anderzijds. Bij het monitoren van de enquête zijn veel reacties gericht op het gebrek aan ontsluitingen in de wijk, zeker gezien de omvang. In de toelichting staat dan ook:</p> <p>" De huidige situatie bij kruispunt Beeklaan/Schiewei (NB12) betreft de ontsluiting van de wijk Offem, waar momenteel slechts één weg de wijk in leidt. Om de doorstroming van de hoofdwegen te verbeteren, is het essentieel om te kijken naar de aanleg van een alzijdige aansluiting op de N206."</p>	<p>Er wordt onderzoek gedaan naar de aanleg van een alzijdige aansluiting op de N206 aan de Beeklaan. Indien een dergelijke aansluiting haalbaar blijkt, en mogelijk ook uitgevoerd wordt, kan er verkeerstechnisch ruimte ontstaan om een extra ontsluiting van/naar Offem Zuid te maken aan de Verlengde Beeklaan. Hiervoor is nog wel uitgebreid onderzoek noodzakelijk. Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging.</p>

	<p>Het vetgedrukte gedeelte geeft hier invulling aan, in de verdere toelichting gaat het echter vooral over de ontsluiting van de Beeklaan en de N206. Hoe zien jullie hierin een oplossing voor wellicht een extra ontsluiting van Offem-Zuid? Moet ik dat lezen onder de zin: "Zodra een volledige aansluiting op de N206 word gerealiseerd zijn er mogelijke meekoppelkansen om het netwerk verder te optimaliseren en robuuster te maken."? Let overigens op dat wordt hier met dt is.</p> <p><i>[1 zienswijze bewoner]</i></p>	
<p><b>14</b></p>	<p>1. Fietsroutes en invloed van wind</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Door het huidige ontwerp van fietspaden en (het gebrek aan) groen wordt het gebruik van de (elektrische) fiets sterk ontmoedigd. Fietsers hebben veel last van windbelasting, zeker langs open trajecten.</li> <li>o Fietsroutes zijn hierdoor onaantrekkelijk en worden minder gebruikt.</li> <li>o Specifieke knelpunten zijn: <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Route richting Voorhout en verder naar station Sassenheim: harde wind, ligging langs een zeer drukke weg en een gebrek aan groen (veelal gemaaid gras en groen asfalt).</li> </ul> </li> </ul>	<p>Het karakter van de streek maakt dat fietspaden in het buitengebied ook geregeld door open gebied liggen. Dit is ook de kracht van de Bollenstreek. Hier is in het kader van de Mobiliteitsagenda weinig aan te doen. Wel zetten we ons in om fietspaden zo comfortabel en veilig mogelijk te maken. dat stimuleert het gebruik ervan. Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging.</p>

	<p>2. Hoofdfietsroute naar Leiden: onaantrekkelijk door weinig groen en blootgesteld aan wind.</p> <p>3. Oude Zeeweg: onaantrekkelijk ingericht en eveneens sterk blootgesteld aan wind.</p> <p>o Verzoek: realiseer aantrekkelijke en beschutte fietsroutes, met meer divers groen en betere bescherming tegen wind.</p> <p><i>[1 zienswijze bewoner]</i></p>	
<p><b>15</b></p>	<p>2. Verbindingen richting stations</p> <p>o De OV-verbindingen richting de stations Leiden en Sassenheim zijn zeer matig.</p> <p>o De bus doet er te lang over omdat deze eerst meerdere dorpen aandoet. Hierdoor wijken veel mensen uit naar de auto.</p> <p>o Het is een gemiste kans dat het R-net langs de N206 niet is doorgetrokken, waardoor een snelle verbinding met Leiden ontbreekt.</p> <p>o Er ontbreekt bovendien een goede fietsverbinding vanuit Noordwijk richting zowel Leiden als station Voorhout / station Sassenheim. De huidige routes zijn onaantrekkelijk door windbelasting, omrij-kilometers, ligging langs drukke wegen en eentonige groeninrichting.</p>	<p>In de Mobiliteitsagenda is de aanleg van een HOV busbaan tussen Noordwijk en Leiden benoemd. Deze is al vergevorderd in onderzoek. Daarnaast worden bestaande fietsverbindingen onder de loep genomen, en nieuwe verbindingen onderzocht. De aansluitingen van deze verbindingen met openbaar vervoervoorzieningen zoals stations vormen daarbij een belangrijk aandachtspunt. Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging.</p>

	<p>o Verzoek: zorg voor directe en snelle verbindingen met stations, zowel via OV als per fiets.</p> <p><i>[1 zienswijze bewoner]</i></p>	
<p><b>16</b></p>	<p>3. Vergroening en aantrekkelijke routes</p> <p>o In het mobiliteitsplan wordt slechts zeer beperkt aandacht besteed aan vergroening en aantrekkelijke routes. Dit staat haaks op de ambitie om prettige en leefbare verbindingen te realiseren.</p> <p>o Het huidige groenbeleid is nog steeds gericht op “maaien en snoeien”, zoals decennia geleden ingevoerd. Dit leidt tot monotone en onaantrekkelijke routes.</p> <p>o Verzoek:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Voeg meer natuurlijk en divers groen toe langs belangrijke routes (bijvoorbeeld langs wegen waar momenteel alleen gemaaid gras is, of rond de Kerkstraat die nu erg versteend is en enkel bloembakken kent).</li> <li>2. Voer een natuurlijker groenbeheer in (minder “maaien en snoeien”), passend bij het karakter van Noordwijk als kuuroord. Dit draagt bij aan leefbaarheid en aantrekkelijkheid.</li> </ol> <p>o Het huidige overmatige beheer is kostbaar en weinig effectief.</p>	<p>Leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van de leefomgeving maken deel uit van de Mobiliteitsagenda. Niet als specifiek onderdeel, maar verweven in het gehele document. De Mobiliteitsagenda 2040 is in eerste instantie een beleidsvisie voor mobiliteit, verkeer, en vervoer. Bij uitvoering van projecten uit de Mobiliteitsagenda zal de overige inrichting inclusief groen meegenomen worden. Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging.</p>

	<i>[1 zienswijze bewoner]</i>	
17	<p>4. N206 en regionale ontsluiting</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o De regionale ontsluiting van Noordwijk baart zorgen. Het terugplaatsen van stoplichten bij Katwijk/Valkenburg en het toevoegen van een extra rotonde op de N444 bij Voorhout verminderen de doorstroming aanzienlijk.</li> <li>o Dit is zorgwekkend, zeker gezien de toevoeging van 5.000 woningen in Katwijk/Valkenburg, wat onvermijdelijk leidt tot slechtere bereikbaarheid van Noordwijk.</li> <li>o Het is bovendien verrassend dat het R-net langs de N206 niet is doorgetrokken. Hierdoor draagt Noordwijk de lasten van regionale woningbouw, zonder dat daar een volwaardige OV-verbinding tegenover staat.</li> <li>o De potentiële doorsteken naar de A44 lijken nog niet gerealiseerd te worden, waardoor de ontsluiting verder verslechtert.</li> <li>o Verzoek: lobby steviger bij de provincie voor betere ontsluitingsoplossingen voor Noordwijk. De huidige keuzes van de provincie zetten Noordwijk op achterstand.</li> </ul> <p><i>[1 zienswijze bewoner]</i></p>	<p>Regionale ontsluiting en bereikbaarheid van Noordwijk vanuit het achterland is al vastgelegd in hoofdstuk 8.3. Omdat dit buiten de gemeentelijke grenzen valt, is hier een sterke lobby noodzakelijk. Deze wordt (al jaren) actief gevoerd, en middels deze Mobiliteitsagenda wordt de lobby ook beleidsmatig bestendigd. Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging.</p>

<p><b>18</b></p>	<p><b>Stappen (lopen)</b></p> <p>Wij constateren dat ‘Lopen’ in de Mobiliteitsagenda 2040 uitgewerkt is met een wensbeeld dat focust op scholen, sportlocaties, winkelcentra en zorglocaties. Daarbij worden het op orde brengen van trottoirs en oversteekplaatsen, het bevorderen van toegankelijkheid en het verbeteren van recreatief wandelen genoemd. Dit is een goede basis voor verdere uitwerking en programmering. Een goede vervolgstap is het opstellen van een integrale voetgangersnetwerkkkaart. De momenteel opgenomen kaarten lijken onderling niet volledig vergelijkbaar en niet volledig dekkend. Een uniform en integraal voetgangersnetwerk geeft richting aan prioritering (veiligheid, toegankelijkheid, verblijfswaarde) en maakt programmering en monitoring eenvoudiger.</p> <p><i>[1 zienswijze overheidsinstelling]</i></p>	<p>Omdat de Mobiliteitsagenda een integraal document is, worden specifieke onderdelen van mobiliteit aangestipt, maar niet tot in detail uitgewerkt. Dit geldt dus ook voor het voetgangersnetwerk.</p>
------------------	--	---

<p><b>19</b></p>	<p>Trappen (Fiets)</p> <p>Wij waarderen dat de gemeente rekening houdt met het provinciaal fietsnetwerk en inzet op doorfietsroutes. Daarnaast wordt gewerkt aan een actualisatie van het fietsplan. We blijven graag op de hoogte.</p> <p>Inhoudelijk geven wij u graag nog de volgende suggesties mee:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanvulling op p. 13 (Hoofdnetwerk provincie): benadruk dat dit vooral het interlokale verkeer tussen kernen bedient.</li> <li>• Op p. 14 lijken het aantal lijnen van het utilitaire provinciale netwerk in Noordwijk en Noordwijkerhout niet te kloppen. U kunt dit controleren en waar nodig corrigeren op basis van het Open Dataportaal Zuid-Holland.</li> </ul> <p><i>[1 zienswijze overheidsinstelling]</i></p>	<p>Dank voor deze suggesties, wij nemen deze over in de Mobiliteitsagenda.</p>
<p><b>20</b></p>	<p>Openbaar vervoer (OV)</p> <p>Wij constateren dat op de beoogde R-netverbinding (lijnen 20 en 21) op de Quarles van Uffordstraat en de Van de Mortelstraat kruising Duinwetering richting Boulevard, en op de parallel-Boulevard richting Picképlein, een snelheid van 30 km/uur wordt ingevoerd. R-net staat juist voor hogere betrouwbaarheid en reistijdfocus; een structurele 30 km/uur op de hoofdroutes past</p>	<p>GOW30 op de zogenoemde 'grijze wegen' is inmiddels een bekende maatschappelijke ontwikkeling. In de Mobiliteitsagenda 2040 zijn diverse wegen opgenomen die worden ingesteld als GOW30. Deze wegen kennen op dit moment al (veel) lagere gereden snelheden dan 50km/h. Dit, in combinatie met het frequent halteren van de bus, maakt dat de verwachte vertraging voor het</p>

	<p>daar niet goed bij. Dit geldt evenzeer voor de streeklijnen op de OV-routes in Noordwijkerhout. Wij adviseren om binnen het 30 km/uur-beleid specifieke OV-corridors te faciliteren met OV-infra en snelheidsbeperkende maatregelen die doorstroming niet onnodig hinderen. Rol van de gemeente (aanvulling paragraaf 6.3 OV). Wij stellen voor om op te nemen dat de gemeente ook via de aanleg van OV-infrastructuur en rijsnelheid-bevorderende maatregelen direct invloed kan uitoefenen op de kwaliteit en betrouwbaarheid van het OV.</p> <p><i>[1 zienswijze overheidsinstelling]</i></p>	<p>openbaar vervoer minimaal is. Wij achten het verkeersveiligheidsbelang van de snelheidsreductie als zeer hoog. Uiteraard bekijken wij maatregelen die we op de GOW30 wegen in het licht van routes voor busverkeer of vrachtverkeer. Dat houdt in dat er bijvoorbeeld geen of minder drempels worden aangebracht, of dat de weg voorrang houdt op de zijstraten. Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging.</p>
<p><b>21</b></p>	<p>Deelmobiliteit</p> <p>Wij constateren dat onder 2.4.1 en op pagina 58 benoemt wordt dat er een proef gestart wordt met deelfietsen van Donkey Republic bij bushaltes en dat dit een pilot betreft. Onze suggestie is om hiervan te maken: In het kader van de nieuwe ov-concessie zijn QBuzz deelfietsen van Donkey Republic bij bushaltes geplaatst. Deze deelfietsen maken het makkelijker om na een rit met het ov je eindbestemming te bereiken.</p> <p><i>[1 zienswijze overheidsinstelling]</i></p>	<p>Dank voor deze suggestie, wij nemen deze over in de Mobiliteitsagenda.</p>

<p><b>22</b></p>	<p>Station Noordwijkerhout</p> <p>Wij constateren dat de onderbouwing van nut en noodzaak voor een eventueel station Noordwijkerhout op dit moment beperkt is. Wij adviseren om de argumentatie te versterken met gedetailleerde vraagprognoses, ketenbereikbaarheid, ruimtelijke ontwikkeling en afstemming met regionale OV-plannen, alvorens verdere stappen te zetten.</p> <p><i>[1 zienswijze overheidsinstelling]</i></p>	<p>Het station Noordwijkerhout staat onder de kop Lobby (8.3). Het voert te ver om in de Mobiliteitsagenda, als visiedocument, zaken als gedetailleerde vraagprognoses op te nemen. Dat is voor de latere inhoudelijke uitwerking en onderzoek, wat voortvloeit uit het voeren van een lobby in dit kader. Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging.</p>
<p><b>23</b></p>	<p>Parkeren</p> <p>Wij ondersteunen het voornemen om het parkeerbeleid te actualiseren en hierbij expliciet het belang van woningbouwontwikkeling mee te wegen. Indien gewenst dragen wij graag bij met onze autobezitdata, beschikbaar per buurt, woningtype en woninggrootte voor uw gemeente. Deze data kunnen helpen bij een onderbouwde differentiatie in parkeernormen.</p> <p><i>[1 zienswijze overheidsinstelling]</i></p>	<p>Dank hiervoor. Gedurende de actualisatie van de Kadernota Parkeren in 2026/2027 wordt dit meegenomen. Deze zienswijze leidt nu niet tot een wijziging.</p>

<p><b>24</b></p>	<p>I/C-grenzen en duiding figuren</p> <p>In de Mobiliteitsagenda 2024 wordt een grenswaarde van 0,7 voor de intensiteit-capaciteitsratio gehanteerd als indicatie voor mogelijke congestie. Dat lijkt een strenge grens te zijn, zeker in deze regio. Vaker wordt 0,8 gehanteerd als indicatie voor mogelijke congestie. Dit is ook goed terug te zien in de figuren: 0,7 is niet opgenomen als grens, terwijl 0,8 dat wel is. Als ervoor gekozen wordt om 0,7 als grens te gebruiken, dan adviseren wij ook de figuren daar op aan te passen. Anders kan men al snel de indruk krijgen dat geel betekent dat er een probleem is, terwijl geel alles boven 0,6 weergeeft en niet vanaf 0,7. Daarnaast zeggen de gebruikte I/C-waarden alleen iets over de spits. In de beschrijving van de categorieën wordt bij 0,7–0,9 duidelijk vermeld dat er mogelijk congestie in de spits kan optreden. Bij de categorie 0,9 of hoger staat echter niet vermeld dat dit óók alleen de spits betreft. Daardoor kan de indruk ontstaan dat er ook buiten de spits congestie optreedt, maar dat kan onzes inziens op basis van deze data niet zo geconcludeerd worden.</p> <p><i>[1 zienswijze overheidsinstelling]</i></p>	<p>Dank hiervoor. We passen de beschrijving (duiding) aan zodat de toelichting overeenkomt met de legenda van de afbeelding:</p> <p>Over het algemeen kan gesteld worden dat bij een I/C-verhouding van:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>0 - 5.59 geen kans op congestie gedurende de spits</li> <li>0.6 - 0.79 beperkte kans op congestie gedurende spits</li> <li>0.8 - 0.89 mogelijk congestie gedurende de spits</li> <li>0.9 - 0.99 congestie gedurende de spits</li> <li>&gt; 1.00 theoretisch gezien rijdt er meer verkeer over dan de capaciteit, congestie gedurende de spits</li> </ul>
------------------	---	--

<p><b>25</b></p>	<p><b>Relatie MNDBS&amp;H</b></p> <p>Wij constateren dat het programma ‘Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer’ (MNDBS&amp;H) in de tekst beperkt is benoemd en veelal als ‘lobby’ wordt gepositioneerd. Gezien de stand van zaken achten wij het wenselijk om het overkoepelend programma en de relevante deelprojecten expliciet te benoemen en de samenwerking met alle partners concreet te maken.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• P. 59: overweeg de passage over MNDBS&amp;H aan te vullen met de betrokken partners en de koppeling met het overkoepelende programma (waarbinnen al stappen worden gezet).</li> <li>• Hfst. 8.2 (p. 83–84): overweeg om het programma MNDBS&amp;H en het deelproject N207–N206 met aantakking richting station Hillegom te benoemen.</li> <li>• Wij signaleren dat doorfietsroute 5a wordt genoemd; mogelijk bedoelt u hiermee ‘Nieuw-Vennep’ in plaats van ‘Hillegom’.</li> <li>• Hfst. 8.3 (p. 85): de corridorparagraaf plaatst de noordelijke en zuidelijke N206-corridor onder ‘Lobby’. De laatste alinea geeft aan dat het traject al gaande is. Wij adviseren om dit consistent</li> </ul>	<p>Dank voor deze suggestie, wij nemen deze over in de Mobiliteitsagenda.</p>
------------------	---	---

	<p>door te voeren in de voorafgaande tekst en de bestaande samenwerkingsafspraken te vermelden.</p> <p><i>[1 zienswijze overheidsinstelling]</i></p>	
<p><b>26</b></p>	<p>In het document staat dat er participatie heeft plaatsgevonden met individuele inwoners. Ook staat er dat de ondernemersverenigingen als onderdeel van de klankbordgroep drie keer bijeen zijn geweest en dat er een fietstocht langs knelpunten is georganiseerd. Wij herkennen ons niet in dit beeld van participatie en voelen ons in dit proces totaal niet betrokken. Op onze reactie hebben wij de volgende terugkoppeling ontvangen: ‘Op voorhand geef ik wel mee dat de inbreng vanuit project- en klankbordgroep steeds onderdeel is geweest van de drie interactieve sessies die met raadsleden hebben plaatsgevonden. Het is voornamelijk de uitkomst van deze drie sessies die in de mobiliteitsagenda nu is verwoord. Ik ga ervan uit dat je begrijpt dat het niet mogelijk is om daar wijzigingen in aan te geven’. De voorliggende Mobiliteitsagenda kent dus geen daadwerkelijke participatie en/of inspraak vanuit de ondernemerszijde. Dit vinden wij een gemis in het proces. Op een later moment reageren op een concept waarvan</p>	<p>In het document is, naar aanleiding van de eerdere contacten met de NOV, geen verwijzing meer opgenomen naar ondernemersverenigingen. Wij kunnen deze opmerking dan ook niet plaatsen. Ten aanzien van het participatieproces met ondernemers is diverse malen getracht de NOV bij de gesprekken te betrekken. De diverse leden van de NOV hebben aangegeven niet te willen deelnemen in het participatieproces dat wij hadden opgesteld. Zo heeft de NOV na herhaaldelijk aandringen vanuit de Gemeente afgezien van deelname in de brede klankbordgroep. Zij gaven aan hun belangen liever één op één aan de gemeente door te geven. In de gekozen participatiewijze zit de kracht juist in gezamenlijk overleg met diverse belanghebbenden, en niet in het één op één overbrengen van belangen. Overigens hebben ondernemers weldegelijk meegedaan in de</p>

	<p>op voorhand duidelijk is dat er geen wijzigingen meer in zullen worden doorgevoerd, is voor ons geen reële uitnodiging geweest en hebben wij daarom ook niet aangenomen. (...)</p> <p>Uiteraard zijn wij altijd bereid om als Noordwijkse Ondernemersvereniging mee te denken over een breed gedragen Mobiliteitsagenda. Op dit moment echter is de agenda zeker niet breed gedragen en is elke verwijzing naar ondernemersverenigingen in dit proces dan ook niet gepast. Wij hebben geen rol gespeeld in de klankbordgroep en ook niet als inwoner geparticipeerd.</p> <p><i>[1 zienswijze vereniging/bedrijven/ondernemingen ]</i></p>	<p>klankbordgroep en in de brede enquête, alleen niet bij monde van de NOV. Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging.</p>
<p><b>27</b></p>	<p>De maatregelen per kern in hoofdstuk 7 gaan in essentie uitsluitend over het terugbrengen van snelheden en het herinrichten van wegen. Nergens wordt concreet ingegaan op verbeteringen in parkeren of het toevoegen van parkeerplaatsen. De eerder door de gemeente gepubliceerde parkeerbalans is voor de komende jaren zeer negatief. De enige manier om deze meerjarig positief te krijgen, is door het ontwikkelplan bij Grand Hotel Huis ter Duin. Inmiddels is echter duidelijk geworden dat de realisatie daarvan door overheidsorganen op dit moment geen</p>	<p>Deze Mobiliteitsvisie gaat niet primair over parkeren. Wel is opgenomen dat we inzetten op parkeren onder de grond in toeristisch gebied, en op het verder professionaliseren van de Beach Shuttle. Beide zaken zijn een kwalitatieve verbetering van de (parkeer)bereikbaarheid en leefbaarheid. Een herijking en actualisatie van het parkeerbeleid volgt na vaststelling van deze Mobiliteitsagenda. Daaruit volgen mogelijk maatregelen om het parkeren op een andere</p>

	<p>doorgang kan vinden. Wat wij dan ook niet begrijpen, is dat deze informatie niet in de Mobiliteitsagenda is meegenomen. In de maatregelen per kern (hoofdstuk 7) en in de algemene maatregelen (hoofdstuk 8) zouden wij concrete stappen verwachten richting nieuwe oplossingen, zeker met de wetenschap dat de parkeergarage bij Grand Hotel Huis ter Duin niet doorgaat. Parkeren, bereikbaarheid en mobiliteit zijn van essentieel belang voor ondernemers in Noordwijk. Wij zijn hiervan in hoge mate afhankelijk. Het niet inspelen op de behoeftes van onze gasten, leveranciers en klanten zal ertoe leiden dat ondernemers het in deze economisch uitdagende tijden nog lastiger krijgen.</p> <p><i>[1 zienswijze vereniging/bedrijven/ondernemingen ]</i></p>	<p>wijze te reguleren, waardoor er ruimte ontstaat voor toeristisch parkeren en parkeren van bezoekers. Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging.</p>
28	<p>Hoofdstuk 10.1.2 Beleidskaders buurgemeenten</p> <p>In hoofdstuk 10.1.2 wordt gerefereerd aan de beleidskaders van buurgemeenten. Hierin worden de beleidskaders van Lisse niet genoemd. Gezien een ruim raakvlak in gemeentegrenzen en diverse netwerkverbindingen, verwachten wij dat het Mobiliteitsplan Lisse ook als beleidskader van een buurgemeente wordt benoemd.</p>	<p>Dank voor deze suggestie, wij nemen deze over in de Mobiliteitsagenda.</p>

	<i>[1 zienswijze overheidsinstelling]</i>	
<b>29</b>	<p>Hoofdstuk 6.3 Openbaar Vervoer / Hoofdstuk 8.3 Lobby</p> <p>Verrast hebben wij kennisgenomen van de ambitie voor een treinstation Noordwijkerhout, en de te voeren lobby daarvoor, zoals is benoemd in hoofdstuk 6.3 en 8.3. De gemeente Lisse heeft al langere tijd een vergelijkbare ambitie om een nieuw treinstation Lisse te realiseren langs de spoorlijn Haarlem-Leiden. Ten aanzien van de regionale mobiliteit is de gemeente Lisse een voorstander van een extra station. Hierover gaan wij graag in gesprek met de gemeente Noordwijk over hoe wij de gezamenlijke ambitie waar kunnen maken en hoe wij de lobby hiervoor gezamenlijk kunnen voeren. Gezien de spoorlijn Haarlem-Leiden, ter hoogte van Noordwijkerhout, voor grote delen binnen de gemeentegrenzen van Lisse ligt, is een goed overleg over deze ambitie in elk geval noodzakelijk. Wij nemen aan dat het verder uitwerken van deze gezamenlijke ambitie en de lobbyactiviteiten in goed overleg met de gemeente Lisse zullen plaatsvinden, en dat dit als zodanig wordt benoemd in uw Mobiliteitsagenda 2040.</p> <p><i>[1 zienswijze overheidsinstelling]</i></p>	Dank voor deze suggestie, wij nemen deze over in de Mobiliteitsagenda.

<p><b>30</b></p>	<p>Hoofdstuk 10.1.2 Beleidskaders buurgemeenten</p> <p>In hoofdstuk 10.1.2 wordt gerefereerd aan de beleidskaders van buurgemeenten. Hierin worden de beleidskaders van Hillegom niet genoemd. Gezien een ruim raakvlak in gemeentegrenzen en diverse netwerkverbindingen, stellen wij voor om ook het Mobiliteitsplan Hillegom als beleidskader te benoemen.</p> <p><i>[1 zienswijze overheidsinstelling]</i></p>	<p>Dank voor deze suggestie, wij nemen deze over in de Mobiliteitsagenda.</p>
<p><b>31</b></p>	<p>Hoofdstuk 6.3 Openbaar Vervoer / Hoofdstuk 8.3 Lobby</p> <p>In hoofdstuk 6.3 en 8.3 wordt de ambitie benoemd voor een treinstation Noordwijkerhout, en de te voeren lobby daarvoor. In de eerdere diverse overleggen over de regionale mobiliteit is deze ambitie niet eerder gedeeld met de gemeente Hillegom, dus hier waren wij enigszins door verrast. Graag wijzen wij erop dat het MNBDSH-project Verbinding N206-N207 met aftakking station Hillegom, zoals benoemd op de Regionale Investerings Agenda (RIA) van Holland Rijnland, wellicht al een sterkere netwerkverbinding creëert tussen de gemeente Noordwijk en het treinstation Hillegom. In dit project zijn Noordwijk en Hillegom gezamenlijk de projectverantwoordelijken. Wij stellen voor om dit project en de mogelijk te voeren toekomstige lobby naar</p>	<p>Dank voor deze suggestie, wij nemen deze over in de Mobiliteitsagenda.</p>

	<p>aanleiding van de eerste onderzoeksresultaten te benoemen en deze resultaten binnen dit project af te wachten, voordat een lobby voor een nieuw treinstation wordt opgestart.</p> <p><i>[1 zienswijze overheidsinstelling]</i></p>	
<b>32</b>	<p>Hoofdstuk 3.3 Infrastructurele ontwikkelingen</p> <p>In hoofdstuk 3.3 mist ons inziens een vermelding van de ontwikkeling van de doorfietsroute Noordwijk-Hillegom-Nieuw-Vennep binnen het Holland Rijnland project Doorfietsroutenetwerk. De andere route tussen Noordwijk-Lisse-Nieuw Vennep wordt wel benoemd. Wij stellen voor om beide routes hier te benoemen.</p> <p><i>[1 zienswijze overheidsinstelling]</i></p>	<p>Dank voor deze suggestie, wij nemen deze over in de Mobiliteitsagenda.</p>
<b>33</b>	<p>Hoofdstuk 6.3 Openbaar Vervoer / Hoofdstuk 8.3 Lobby In hoofdstuk 6.3 en 8.3 wordt de ambitie benoemd voor een treinstation Noordwijkerhout, en de te voeren lobby daarvoor. Gezien de regionale ambities op het gebied van de regionale bereikbaarheid en duurzame mobiliteit, staat de gemeente Teylingen positief tegenover ontwikkelingen die hieraan kunnen bijdragen. Gezien de nabijheid van station Voorhout en het feit</p>	<p>Dank voor deze suggestie, wij nemen deze over in de Mobiliteitsagenda.</p>

	<p>dat een groot deel van de spoorlijn Haarlem-Leiden nabij Noordwijkerhout binnen de gemeentegrenzen van Teylingen ligt, is een goed overleg over deze ambitie wel noodzakelijk. Wij stellen voor om de noodzaak van goed overleg met de gemeente Teylingen over dit onderwerp te benoemen in uw Mobiliteitsagenda 2040.</p> <p><i>[1 zienswijze overheidsinstelling]</i></p>	
<p><b>34</b></p>	<p>De Herenweg in Noordwijkerhout vormt een vitale verbinding voor de agrarische sector in deze regio. Langs deze weg zijn tal van agrarische bedrijven gevestigd, en vanaf de Via Nova tot de Ruigenhoek bevinden zich vele toegangen naar percelen in de Hogeveense Polder. Deze verbinding is cruciaal voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Dagelijks woon- en werkverkeer van ondernemers en werknemers,</li> <li>· Seizoensgebonden transport, waaronder oogst- en plantwerkzaamheden,</li> <li>· Toeleveranciers en loonwerkers, die jaarrond gebruik maken van deze route.</li> </ul> <p>Daarnaast sluit de Herenweg aan op het Bulb Trade Park, waar recentelijk de in- en uitrit is gewijzigd naar een linksaf- en</p>	<p>In de Mobiliteitsagenda worden geen gedetailleerde uitspraken gedaan over de wijze waarop reconstructies van wegen worden uitgevoerd. Die uitwerking, inclusief benodigde communicatie en participatie, volgt lopende de voorbereiding van het feitelijke project zelf. Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging.</p>

<p>rechtsafconstructie. Ook dit verkeer maakt veelvuldig gebruik van de Herenweg in Noordwijkerhout. Wij onderschrijven het belang van een veilige Herenweg. De weg moet echter ook functioneel en begaanbaar blijven voor alle weggebruikers, inclusief zwaar en breed agrarisch verkeer. In de huidige Mobiliteitsagenda 2040 worden nog geen concrete maatregelen genoemd voor dit weggedeelte. Wij maken echter gebruik van dit moment om alvast de volgende punten in te brengen:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Onwenselijke maatregelen Wij zijn tegen vergaande maatregelen zoals drempels, eenrichtingsverkeer, versmallingen, structurele omleidingen of een 30 km-zone op dit traject. Dergelijke maatregelen zouden de bereikbaarheid en bedrijfsvoering van vele agrarische ondernemingen ernstig belemmeren.</li><li>2. Wel wenselijk Wat wél bijdraagt aan de verkeersveiligheid is adequate snelheidscontrole en handhaving. Wij verzoeken de gemeente hier structureel op in te zetten.</li><li>3. Samenwerking</li></ol>	
--	--

Wij staan altijd open voor overleg met zowel de gemeente als omwonenden. Wij zijn van mening dat een goed functionerende Herenweg in Noordwijkerhout hand in hand kan gaan met een veilige woonomgeving, mits maatregelen zorgvuldig worden afgewogen.

Wij zijn ons ervan bewust dat een groep bewoners zich eerder heeft uitgesproken voor maatregelen op de Herenweg. Wij respecteren en waarderen hun betrokkenheid om tot een veilige Herenweg te komen. We vinden het echter belangrijk dat de belangen van álle weggebruikers – en met name de agrarische sector die sterk afhankelijk is van deze verbinding – nadrukkelijk worden meegenomen in de besluitvorming.

*[1 zienswijze vereniging/bedrijven/ondernemingen]*

<p><b>35</b></p>	<p>We zijn ontzettend blij dat na vele jaren melden, bellen, mailen, overleggen en praten met de gemeente "ons" mooie, maar helaas zeer onveilige, stukje Herenweg nu eindelijk op de mobiliteitsagenda staat. In de mobiliteitsagenda 2040 staat "ons" stukje Herenweg met de volgende teksten omschreven:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>1. Verkeersveiligheid is op verschillende locaties een belangrijk aandachtspunt zoals op de Herenweg tussen Noordwijkerhout en Ruigenhoek</i></li> <li><i>2. B4 Verkeersveiligheid verbeteren op de Herenweg (Snelheid)</i></li> <li><i>3. De Herenweg (B4) is een wegvak dat nog net binnen de bebouwde kom van Noordwijkerhout ligt, maar waar het wegprofiel leidt tot hogere snelheden en risico's. De weginrichting moet worden aangepast</i></li> <li><i>4. Uitvoeringstermijn prioriteit 2, start tussen 4-8 (voor nu helaas)</i></li> </ol> <p>Met punt 1 t/m 3 zijn wij heel blij, en zijn wij ook helemaal mee eens, maar met punt 4 zijn wij helemaal niet blij, en het ook helemaal niet mee eens. "Ons" stukje Herenweg is al jaren onveilig, en wordt met de dag onveiliger door het veel te vele en te onnodige, zware, verkeer. Tevens wordt er bijna structureel veel te had gereden door auto's vrachtwagens, bussen en</p>	<p>Het herprioriteren betekent dat andere projecten in tijd naar achteren moeten worden geschoven. Gezien het gegeven dat de huidige prioriteit 1 projecten voortkomen uit significante ongevalsrisico's, is het onwenselijk om deze projecten naar achteren te schuiven. Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging.</p>
------------------	---	---

	<p>tractoren. Ook wordt het ontbreken van een voetpad, en een steeds drukker wordend fietspad steeds onveiliger. Dat er nog geen ernstig ongeluk heeft plaatsgevonden is eigenlijk een wonder, en deze onveilige situatie nog 4 tot 8 jaar aanhouden is voor ons echt onacceptabel. Daarom hierbij de zienswijze met het dringende verzoek de uitvoeringstermijn prioriteit 2, start tussen 4-8 jaar, aan te passen naar uitvoeringstermijn prioriteit 1, start tussen 0-4 jaar.</p> <p><i>[41 zienswijzen bewoners]</i></p>	
<p><b>36</b></p>	<p>Wij zijn overwegend positief over de inhoud van de mobiliteitsagenda. Het document is volledig, zorgvuldig onderbouwd en biedt veel kansen voor verdere uitwerking. Wel willen wij nadrukkelijk aandacht vragen voor het onderdeel parkeren en parkeerbeleid. In onze ogen verdient dit vraagstuk binnen de prioritering van de verschillende thema's meer aandacht en nieuw beleid. Zowel de parkeerdrukmetingen van uw organisatie als die van onze vereniging hebben al eerder de noodzaak van nieuw beleid aangetoond. In de oude dorpskern is niet alleen sprake van een structureel tekort aan parkeerplaatsen, het tekort leidt ook tot onveilige situaties in de</p>	<p>Het verzoek is genoteerd. Het parkeerbeleid staat al op prioriteit 1, voor start uitvoer in 2026. Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging.</p>

	<p>smalle straten. Hulpdiensten komen vast te staan, waardoor de hulpvragenden niet of vertraagd bereikt kunnen worden.</p> <p><u>Verzoek</u> Wij verzoeken het college om het parkeerbeleid in de mobiliteitsagenda een hogere prioriteit te geven, of dit thema op een andere wijze expliciet op te pakken.</p> <p><i>[1 zienswijze stichting/vereniging]</i></p>	
<p><b>37</b></p>	<p>1e Aandachtspunt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Parkeeroverlast/chaos/onveilige situatie rondom Noordwijkse School (NWS) aan de Hoogwakersbosstraat (HB) 14 door breng/haal verkeer.</li> <li>· 2*daags tussen ±8:15-8:30 en ±14:30-15:00</li> <li>· 200 dagen per jaar</li> <li>· NWS is min of meer een regionale basisschool, waardoor er meer kinderen met de auto/taxi/taxi-bus worden gebracht dan gemiddeld. Afstand school/wonen is volgens cijfers van het DUO van nov 2024; 2.131 m voor de NWS. Voor de andere basisscholen in Noordwijk is dit gemiddeld 1.271 m.</li> <li>· Van de 223 leerlingen wonen er 68% in de plaats Noordwijk (83% in de gemeente Noordwijk) Info DUO nov 2024. De overige leerlingen komen buiten de gemeente Noordwijk vandaan.</li> </ul>	<p>In het kader van de voorliggende Mobiliteitsagenda voert deze reactie te ver op de details, ook details die in de Mobiliteitsagenda niet (kunnen) worden aangestipt. In het algemeen kan gezegd worden dat verkeersproblematiek rond schoolzones en gebieden rond (basis)scholen aandacht krijgen bij reconstructies van wegen. Dit staat ook op diverse plekken benoemd in de Mobiliteitsagenda. Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging of aanvulling.</p>

· Voor de verleende Omgevingsvergunning voor de nieuwbouw van de NWS, wordt in de BOPA rapportage (noodzakelijk omdat het buiten het bestemmingsplan valt), een rapport gebruikt voor de berekening van de stikstof depositie in de Natura 2000 gebieden waarbij gerekend is met 115 leerlingen die met de auto naar de NWS worden gebracht/gehaald. Dit aantal is richting ODWH (vergunningverlener ) later bijgesteld naar 55, echter zonder onderbouwing. Tijdens de raadsvergadering van 19 dec 2024 waarin besloten werd tot het goedkeuren van het plan voor de nieuwbouw van de NWS en er budget beschikbaar werd gesteld voor het bouwen van de nieuwe NWS (9.345 milj. €) werd er door de verantwoordelijke wethouder dhr. Salman verwezen naar zijn collega, wethouder dhr. Alkemade voor het oplossen van de bovengenoemde parkeer/verkeer problemen toen dit door omwonenden werd aangekaart. In een rapportage opgesteld door de firma OLCO van 20 januari 2022 i.v.m. onderzoek naar de mogelijkheid voor uitbreiding van de NWS wordt gewezen op een “beperkte parkeercapaciteit” en in het document “voorbereiding planontwikkeling DPO-terrein (HB 12 waar het plan is sociale woningbouw te realiseren)” van 4 april 2024, opgesteld door de

gemeente NW wordt gesproken over “en de parkeerdruk op straat extreem hoog is”. Het probleem was/is dus bekend bij de gemeente Noordwijk, maar wij als omwonenden (ik ben niet de enige die overlast ervaart en een bezwaarschrift heeft ingediend) krijgen te horen dat de bestaande problemen niet worden opgelost en dat met het plaatsen van borden die aangeven dat de 8 parkeerplaatsen in de HB straat voor de NWS, laad en losplaatsen zijn op bepaalde dagen en tussen bepaalde uren, de problemen worden opgelost die ontstaan door de uitbreiding van de NWS. Wij als omwonenden weten uit ervaring dat deze 8 plaatsen (nu nog 6 kiss & ride en alleen s’ochtends) bij lange na niet genoeg zijn voor het breng en haal verkeer van de NWS. Met als gevolg dubbel parkeren, op de stoep parkeren, parkeren voor uitritten en als men fatsoenlijk is het zoeken van een parkeerplek in de Leon Senfstraat, Pieter Bedijnstraat of verder. Dat er nog geen ongelukken zijn gebeurd, is een klein wonder, maar hierdoor komt dit op een overzicht over ongelukken in Noordwijk niet naar voren. Ik kon in de mobiliteitsagenda hier niets over terug vinden en ik weet ook niet precies hoe ik (wij als omwonenden ) dit zouden kunnen agenderen, behalve dan nu

door het indienen van een zienswijze. In onze ogen (omwonenden) is de locatie voor de nieuwbouw van de NWS niet geschikt gezien de hoeveelheid breng/haal verkeer. Inmiddels is er een hoorzitting geweest van de bezwarencommissie Leidse Regio ( 5 sept 2025 ) en is het afwachten wat hieruit komt. Wij als omwonenden geloven niet dat de voorgestelde maatregelen een oplossing zijn. Het instellen van laad en losplaatsen vereist ook handhaving en of die wel voorhanden is wordt betwijfeld. Nu wordt er in ieder geval niet gehandhaafd i.v.m. het dubbel parkeren, het op de stoep parkeren of het parkeren voor uitritten van de omwonenden. Een andere locatie voor de nieuwbouw van de NWS zou beter zijn, voorzien van fatsoenlijke parkeerplaatsen op eigen terrein, zoals bijv. gedaan wordt bij een bouwmarkt of een supermarkt.

*[1 zienswijze bewoner]*

<p><b>38</b></p>	<p>2e Aandachtspunt (zienswijze)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Gebruik door vrachtverkeer van de HB straat als sluiproute voor de Quarlus van Uffort straat. Dit kan misschien opgelost worden door de HB straat verboden voor vrachtverkeer te maken</li> </ul> <p><i>[1 zienswijze bewoner]</i></p>	<p>In het kader van de voorliggende Mobiliteitsagenda voert deze reactie te ver op de details. Om te bepalen of er sprake is van sluiptverkeer door vrachtwagens, of dat deze vrachtwagens hun bestemming hebben in het gebied, is verder onderzoek nodig. Dat is in het kader van de Mobiliteitsagenda nu niet voorzien. Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging.</p>
<p><b>39</b></p>	<p>3e Aandachtspunt (zienswijze)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Te druk verkeer door de HB straat, welke eigenlijk alleen zou moeten fungeren als ontsluitingweg voor het “duinpark” en “kunstenaars buurt” Ook de “prinsessenbuurt”, “duinpark hoog” en het “wantveld” maken gebruik van de HB straat, terwijl deze daar eigenlijk niet voor is bedoeld. Mogelijke oplossing is het afsluiten van de HB straat voor doorgaand verkeer tussen de Leon Senf straat en de Oranje Nassau straat. Er blijven nog genoeg ontsluitingswegen over, zoals de Nortgodreef en de Quarlus van Uffort straat</li> </ul> <p><i>[1 zienswijze bewoner]</i></p>	<p>In het kader van de voorliggende Mobiliteitsagenda voert deze reactie te ver op de details. Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging.</p>

<p><b>40</b></p>	<p>4e Aandachtspunt (zienswijze)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Te hoge snelheid van, personenauto's, vrachtauto's, motoren, scooters, bakfietsen, fatbike's. Het instellen van een 30 km/h zone zoals nu is voorzien in de plannen, kan een oplossing zijn, hoewel ook weer afhankelijk van handhaving. De huidige drempels, mogelijk verkeer van rechts en versmallingen in de HB straat hebben niet echt effect. Een mogelijke oplossing door het afsluiten voor doorgaand verkeer zoals genoemd onder punt 3 kan een oplossing zijn, evenals nog meer drempels en/of versmallingen, maar dit kan lijden tot meer verkeerslawaaï (afremmen, optrekken) of camera's.</li> </ul> <p><i>[1 zienswijze bewoner]</i></p>	<p>In het kader van de voorliggende Mobiliteitsagenda voert deze reactie te ver op de details. De Hoogwakersbosstraat is bovendien al ingericht als een 30km zone. Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging.</p>
<p><b>41</b></p>	<p>5e Aandachtspunt (zienswijze)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· De toenemende (te) hoge snelheid van het overige verkeer. Er wordt erg veel nadruk gelegd op het verlagen van de snelheid van de auto, maar er wordt met geen woord gerept over de toename van de snelheid en in sommige gevallen de grootte van het overige verkeer, zoals;</li> <li>· Elektrische bakfietsen, waarin 2 of meer kinderen worden vervoerd door ouders die gehaast en met grote snelheid hun</li> </ul>	<p>Dank voor dit aandachtspunt. Wij bemerken ook dat het aantal varianten van weggebruikers toeneemt. In het kader van de voorliggende Mobiliteitsagenda staat verkeersveiligheid bovenaan. Daaronder valt ook het terugbrengen van snelheid van weggebruikers, en de handhaving daarop. Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging.</p>

grote bakfiets door het verkeer verplaatsen, op fietspaden die daar niet voor berekend zijn of op de openbare weg of voetpaden.

- Jongeren op fatbike's ( ergonomisch slecht ontworpen ) al dan niet opgevoerd die met hoge snelheid onverantwoorde capriolen uithalen, waarmee voetgangers en overig verkeer onverwacht worden geconfronteerd.

- Elektrische fietsen die veel te hard rijden en door hun snelheid voor onverwachte situaties zorgen. (te laat zichtbaar, niet aan horen komen)

- (Elektrische) Scooters die te hard rijden op de fietspaden terwijl daar eigenlijk geen ruimte voor is.

- (Cross) Motoren die te hard rijden en teveel lawaai maken.

In de auto zit men redelijk beschermd in een stalen kooi, het overige verkeer niet, maar of alleen het verlagen van de snelheid van de auto nu het probleem gaat oplossen, dat valt nog te bezien.

*[1 zienswijze bewoner]*

<p><b>42</b></p>	<p>6e Aandachtspunt (zienswijze)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Weinig aandacht voor “geavanceerd” hoog waardig openbaar vervoer. Wat te denken van een light rail verbinding van station Leiden, Voorhout, Hillegom, door de bollenstreek. Of een kabelbaan achtige verbinding tussen station Voorhout en het strand bij Noordwijk. (of buiten deze scope vallend, tussen station Lisse en de Keukenhof) Lijken futuristische ideeën die her en der waarschijnlijk op veel weerstand zullen stuiten, maar het gaat tenslotte om een mobiliteitsagenda tot in het jaar 2040, de toekomst.</li> </ul> <p><i>[1 zienswijze bewoner]</i></p>	<p>Dank voor deze toelichting. Er worden in regionaal verband diverse hoogwaardige openbaar vervoersoplossingen onderzocht. Zo is een HOV lijn tussen Leiden en Noordwijk aan Zee al vergevorderd in onderzoek. In de lobbyprojecten is ook al een station ter hoogte van Noordwijkerhout opgenomen als extra voorziening. Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging.</p>
------------------	---	--