

thema

1	verkeer	opmerking/ideeen	reactie
1.01	snelheid	30 km per uur is een goed idee	De gemeente deelt dit standpunt. Het invoeren van 30 kilometer per uur helpt om doorgaand verkeer te ontmoedigen en om de verkeersveiligheid te verbeteren.
1.02	snelheid	Verkeer blijft hard rijden zonder drempels of andere snelheidsremmers	De rijbaan wordt smaller en bij de zijstraten moet straks voorrang worden verleend aan verkeer van rechts. Bovendien krijgt de weg een andere uitstraling, bijvoorbeeld door het wandelpad langs het water. Dit zorgt er allemaal voor dat het gemotoriseerd verkeer rustiger zal gaan rijden. Na de herinrichting zal een meting plaatsvinden om te bekijken wat precies de effecten zijn. Afhankelijk van de uitkomst van die meting kan het toepassen van extra maatregelen worden overwogen. Drempels zijn meestal een goede mogelijkheid om de snelheid van het verkeer te remmen en om kruispunten te accentueren. Er wordt nog bekeken op welke plaatsen drempels mogelijk zijn. Vanwege de manier waarop veel van de woningen langs de singels gefundeerd zijn zullen drempels echter niet snel toegepast kunnen worden. Ze zullen namelijk waarschijnlijk te veel trillingsoverlast geven voor omwonenden.
1.03	profiel	Er zullen opstoppingen ontstaan doordat de weg te smal wordt	De rijbaan is nog steeds voldoende breed voor verkeer om elkaar te passeren. Weggebruikers moeten daarbij wel meer rekening met elkaar houden en langzamer rijden. Dat is juist de bedoeling.
1.04	profiel	Liever gescheiden fietspaden	Bij een maximumsnelheid van 30 km/h is het goed mogelijk om fietsers en autoverkeer te mengen. Dat heeft zelfs de voorkeur omdat automobilisten dan beter rekening houden met fietsers en daardoor ook rustiger rijden.
1.05	profiel	Fietsers liever combineren met voetgangers op de promenade	Zie 1.04
1.06	veiligheid	Oversteek voor fietsers en voetgangers bij de heen- en weerbrug moet goed zichtbaar zijn voor autoverkeer	Dit wordt meegenomen als aandachtspunt bij de verdere uitwerking van het ontwerp. Er wordt onder andere gekeken naar het accentueren van het kruispunt en het toevoegen van verticale elementen (bv. een markante boom) zodat verkeer vanaf de andere kant van de brug al kan zien dat hier een bijzondere plek is.
1.07	veiligheid	Er is een veilige oversteek nodig voor fietsers en voetgangers tussen Driemanschapskade en Energiepark	Dit wordt meegenomen als aandachtspunt bij de verdere uitwerking van het ontwerp. Er wordt onder andere gekeken naar het accentueren van het kruispunt.
1.08	veiligheid	De aansluiting met de Marnixstraat is nu een gevaarlijk punt en moet veiliger worden.	Dit wordt meegenomen als aandachtspunt bij de verdere uitwerking van het ontwerp. Er wordt onder andere gekeken naar het accentueren van het kruispunt.
1.09	veiligheid	Er moet voldoende zicht zijn bij de zijstraten. Zeker bij zijstraten die nu schuin op de singel uitkomen is het soms lastig om voldoende zicht te krijgen.	Bij het aanpassen van de uitritten naar kruispunten zal het zicht iets worden verbeterd. Hiervoor wordt soms iets geschoven met de parkeerplaatsen. Wanneer ook de trottoirs volledig opnieuw ingericht kunnen worden (bij voldoende budget) is het mogelijk om de parkeerplaatsen helemaal opnieuw in te delen zodat het zicht nog verder kan worden verbeterd.

1.10	veiligheid	De straatverlichting moet bijdragen aan de nieuwe verkeerssituatie.	Nieuwe verlichting zou een mooie aanvulling zijn op de herinrichting. Dit kan bijdragen aan een andere sfeer die beter past bij de nieuwe verkeerssituatie. Er wordt op dit moment gewerkt aan een nieuw verlichtingsconcept voor de Maresingel en de Rijnsburgersingel. Een van de ideeën is om langs het wandelpad Leidse lantarens te plaatsen, de lichtmasten die ook in de binnenstad staan. Omdat deze vrij weinig licht geven moeten dan ook aan de kant van de woningen nog lichtmasten worden geplaatst. Hierdoor zouden veel lichtmasten nodig zijn om te zorgen voor een acceptabel verlichtingsniveau. Het is nog niet zeker of dit financieel haalbaar is. Omdat het verlichtingsconcept nog niet bekend zal vooralsnog de huidige verlichting behouden blijven. Er worden wel al voorzieningen getroffen om de verlichting eenvoudig aan te passen, bijvoorbeeld door mantelbuizen aan te leggen onder de rijbaan zodat het asfalt niet hoeft te worden opengemaakt voor de aanleg van elektriciteitsleidingen.
1.11	veiligheid	Waarom geen klinkers om het verkeer langzamer te laten rijden?	Door het bochtige verloop van de singels krijgt de rijbaan te maken met veel wringende krachten. Klinkers komen dan snel los te zitten. Asfalt kan dat soort krachten veel beter opvangen. Daarnaast draagt asfalt veel meer bij aan een parkachtige uitstraling.
1.12	veiligheid	De weg is vroeger juist verbreed. Waarom wordt deze nu weer smaller gemaakt.	Hierover is niet zo veel teruggevonden. De singel is ooit verbreed om deze geschikt te maken voor autoverkeer. Later is de rijbaan een keer aangepast bij de vervanging van de brug bij het slachthuis door een dam en bij het bouwen van de riooloverstort ter hoogte van de Marnixstraat. Op die plekken is de rijbaan toen iets breder geworden om het verkeer beter te laten doorstromen. Het is in iedere geval duidelijk dat de rijbaanbreedte op dit moment niet meer voldoet aan de huidige richtlijnen voor veilig wegontwerp. Om de weg in te richten als een veilig 30 km/h gebied is het nodig om de rijbaan smaller te maken zodat de snelheid laag blijft en automobilisten en fietsers meer rekening houden met elkaar.
1.13	schoolzone	Het is wenselijk om bij de school een Kiss&Ride zone te creëren. Hiervoor is misschien ruimte tussen de school en de voormalige directeurswoning in het Marepark.	Er zal met de Vrije School Mareland bekeken worden wat de mogelijkheden zijn om hier een Kiss&Ride zone in te passen. Daarbij is het van belang dat fietsers vanuit de Pasteurstraat en kinderen die met de auto gehaald en gebracht worden veilig langs elkaar heen kunnen.
1.14	routes	Vrachtverkeer wordt nu de singel 'opgestuurd' aan het begin van de 7,5 ton zone.	Ook vrachtverkeer zwaarder dan 7,5 ton mag de 7,5 ton zone binnen rijden. Zij moeten zich dan wel aan de hoofdroutes houden (o.a. Hooigracht-Langegracht route). Deze regeling is bekend bij de verschillende brancheorganisaties van leveranciers, waaronder Transport en Logistiek Nederland.
1.15	routes	Door de herinrichting van de Maresingel en de Rijnsburgersingel gaat mogelijk meer doorgaand verkeer via de Molenwerf-Lammermarkt en Langegracht rijden.	De Maresingel en de Rijnsburgersingel zijn nu eigenlijk alleen interessant voor doorgaand verkeer tussen de Rijnsburgerweg en de Willem de Zwijgerlaan. Door de herinrichting van de Maresingel en de Rijnsburgersingel zal dit verkeer al eerder gebruik maken van de Willem de Zwijgerlaan door via de Schipholweg te rijden. De Langegracht is daarvoor geen logisch alternatief. Daarnaast rijdt er nu veel verkeer via de Maresingel en de Marnixstraat omdat de Kooilaan nog niet volledig is aangesloten op de Willem de Zwijgerlaan. Zodra deze aansluiting gereed is is het wenselijk om het verkeer tussen de binnenstad en de Willem de Zwijgerlaan via de Kooilaan te laten rijden. De herinrichting van de Maresingel en de Rijnsburgersingel draagt daar aan bij.
1.16	routes	Het is wenselijk om de fietsverbinding via het Energiepark tussen Leiden noord en de Binnenstad snel te realiseren.	Dat is zeker wenselijk. Dit is echter afhankelijk van de ontwikkelingen in het Energiepark. Als het park open kan voor iedereen dan wordt ook de fietsverbinding mogelijk. In eerste instantie kan dat via de dam. Wanneer de dam niet meer nodig is voor de energiecentrale kan deze vervangen worden door een brug.

1.17	laden en lossen	Bij de bakker en slager aan het Prins Hendrikplein is behoefte aan een laad- en losplaats langs de singel waar een vrachtwagen kan staan.	Dit wordt meegenomen in de uitwerking van het plan. Langs de singel zouden een paar parkeerplaatsen ter hoogte van de bakker en de slager overdag aangewezen kunnen worden als laad- en losplaats. Deze plekken kunnen dan 's avonds weer gebruikt worden als gewone parkeerplaatsen.
1.18	overige	Geen drempels in de straat. Deze geven trillingsoverlast	Zie 1.02

2	groen	opmerking/ideeen	reactie
2.01	bomen	Maresingel te smal voor twee rijen bomen	Er wordt nog onderzocht of een dubbele bomenrij haalbaar is maar de ruimte voor een dubbele bomenrij aan de kant van het water is inderdaad smal. Het is misschien ook een optie om aan de kant van de woningen nog bomen toe te voegen tussen de geparkeerde auto's op het moment dat ook de trottoirs volledig opnieuw ingericht worden (bij voldoende budget).
2.02	bomen	De elzen langs het water graag behouden	Dit wordt meegenomen als suggestie bij de uitwerking van het groenplan. Een aantal bomen zit aan het eind van hun levensduur. Deze bomen zullen binnenkort vervangen moeten worden. Bomen die nog goed zijn blijven staan.
2.03	bomen	De populieren kunnen beter weg. Bijvoorbeeld vervangen door rode zuilbeuken	Zie 2.02
2.04	energiehuis	Energiehuis (trafohuis) aan Maresingel 'oppimpen' in de sfeer van Singelpark	Dit wordt meegenomen als suggestie bij de uitwerking van het groenplan. Het trafohuis is niet in eigendom van de gemeente. Het aankleden kan alleen met instemming van de eigenaar.
2.05	echotuinen	Rood (energie) als thema voor groen echotuין tegenover Energiepark	Dit wordt meegenomen als suggestie voor de verdere uitwerking van de Echotuין. Hiervoor wordt nauw samengewerkt met de stichting Vrienden van het Singelpark. Er moet nog geld gevonden worden om de echotuinen in te vullen.
2.06	echotuinen	De ruimte bij de echotuין tegenover het energiepark is nog steeds vrij smal. Kan er een deel van de singel gedempt worden?	Dit is een interessante optie die veel extra ruimte op kan leveren. Het is echter ook een kostbare optie en het water zal ergens andere gecompenseerd moeten worden. In de toekomst is de dam daarvoor misschien een optie. De mogelijkheid zal in ieder geval worden besproken met het Hoogheemraadschap. Een andere optie is om de echotuין meer volume te geven door bijvoorbeeld drijvende tuinen aan te leggen. Zie verder 2.05.
2.07	echotuinen	Drijvende tuintjes in echotuין	Zie 2.05
2.08	echotuinen	Er zou een verbinding moeten komen tussen de Pasteurstraat en het Energiepark, bijvoorbeeld een brug of een pontje.	Zie 2.05
2.09	echotuinen	Kunnen er openingen komen in het hek langs het Marepark?	Dit zou zorgen voor meer interactie tussen het Marepark, de Maresingel en het Energiepark. Met de afdeling Monumenten van de gemeente zal worden besproken of het mogelijk is om openingen in het hek aan te brengen.
2.10	echotuinen	Wat gebeurt er met de ligplaatsen voor boten?	Dit is nog afhankelijk van de invulling van de Echotuinen. In eerste instantie wordt er daarbij vanuit gegaan dat de boten kunnen blijven liggen.
2.11	bomen	Liever geen bomen aan de kant van de woningen Hierdoor wordt het donkerder in de woningen en wordt het uitzicht ontnomen.	De extra bomenrij aan de kant van de gevels is een ambitie vanuit het Singelpark. Dit is nu nog een optie in het ontwerp. Er wordt nog bekeken met welk ritme de bomen geplaatst kunnen worden. Als hier bomen komen dan worden dit kleinere bomen dan aan de kant van het water.
2.12	bomen	Plaats de bomen aan de kant van de woningen voor de deuren. De ramen blijven dan vrij, waardoor bewoners nog steeds goed naar buiten kunnen blijven kijken.	Deze suggestie wordt meegenomen bij de uitwerking van het ontwerp. Er zal worden bekeken of er op deze manier nog een continue bomenrij overblijft.
2.13	bomen	Mensen zullen hun honden gaan uitlaten bij de bomen (aan de kant van de woningen). Daardoor komt er hondenpoep voor de woningen te liggen.	Binnen Leiden geldt een opruimplicht. Hondeneigenaren zijn zelf verantwoordelijk om te zorgen dat er geen poep achterblijft. Bij de bomen langs de gevels worden daarnaast boomroosters toegepast om een nette uitstraling te waarborgen.
2.14	geveltuintjes	Kunnen de geveltuintjes en bloembakken die mensen zelf hebben neergezet behouden blijven?	De geveltuintjes en bloembakken die aan de voorwaarden van de gemeente voldoen kunnen gewoon blijven. Zie www.leiden.nl/geveltuintjes voor de voorwaarden en voor meer informatie over dit onderwerp.

3	trottoir en parkeren	opmerking/ideeen	reactie
---	----------------------	------------------	---------

3.01	afwatering	In het verleden is veel waterschade geweest doordat het water afloopt naar de woningen. Inmiddels is dat verholpen. Als ook het trottoir wordt aangepast, en op één niveau komt met de rijbaan, dan ontstaan misschien weer opnieuw problemen.	De gemeente deelt dit standpunt, waterschade moet voorkomen worden. De afwatering veranderd alleen op het moment dat ook de trottoirs opnieuw worden ingericht (bij voldoende budget). Er is een specialistisch bureau ingeschakeld om te waarborgen dat de afwatering dan op orde blijft.
3.02	fietsparkeren	Ruimte op trottoir voor fietsparkeren tussen auto's is een goed idee	Bij de verdere uitwerking van het ontwerp zal worden bekeken waar fietsparkeren kan worden ingepast. Dit zal pas kunnen worden gerealiseerd wanneer ook de trottoirs opnieuw worden ingericht (bij voldoende budget). Als de trottoirs niet opnieuw worden ingericht dan is het misschien mogelijk om op een paar plekken al toch wat fietsparkeren toe te voegen.
3.03	fietsparkeren	Fietsparkeren geven de straat een rommelig beeld (zoals bij de fietsparkeerplek aan het begin van de Koningsstraat).	Dat is waarschijnlijk vooral afhankelijk van het volume van de fietsparkeerplek. In de Koningsstraat staan bijvoorbeeld een hoop fietsenrekken bij elkaar. Bij kleine volumes (1 of 2 rekken) zal het beeld naar verwachting veel minder snel rommelig worden. In het ontwerp wordt daarom zo veel mogelijk uitgegaan van fietsparkeren in kleine volumes op verschillende plekken.
3.04	fietsparkeren	Er staan nu op sommige plekken fietsen in de berm. Die geven een rommelig beeld.	Zie 3.02
3.05	fietsparkeren	Er staan nu op sommige plekken fietsen in de berm. Dat is gunstiger dan fietsparkeren aan de kant van de woningen. Kan dit straks ook gerealiseerd worden als er een wandelpad is.	Zie ook 3.02
3.06	parkeren	Is het mogelijk om autoparkeerplaatsen te gebruiken voor fietsparkeren. Met de uitbreiding van het betaald parkeren zijn misschien minder autoparkeerplaatsen nodig.	De uitbreiding van het betaald parkeren biedt inderdaad misschien kansen om het aantal autoparkeerplaatsen te verminderen zodat ruimte ontstaat voor fietsparkeren. Aan de hand van de parkeerdruk in het gebied zal gekeken worden waar dit mogelijk is.

4	overige	opmerking/ideeen	reactie
4.01	bestrating	Wisselende bestrating 'aankomstplein' zorgt voor geluidsoverlast	In eerste instantie was bedacht om een vlak met klinkers aan te leggen bij de kruispunten. Dit zorgde echter voor een te grote onderbreking van de continuïteit van de singel en daarnaast geeft de overgang van asfalt naar klinkers waarschijnlijk te veel trillingen. In dit ontwerp is daarom een kruispunt opgenomen met een simpelere vormgeving in asfalt. Er wordt nog wel gekeken naar andere manieren om kruispunt te accentueren.
4.02	fasering	'Doorgroeimogelijkheden' het liefst meteen realiseren	Dit is afhankelijk van het beschikbare budget. Er is een extra subsidie aangevraagd bij Holland Rijnland en de provincie Zuid-Holland om ook de ambities van het Singelpark (de 'doorgroeimogelijkheden') te kunnen realiseren. De gemeente hoopt in juli daarover uitsluitsel te krijgen van de subsidieverstrekkingen.
4.03	fasering	Kan dit samen met de werkzaamheden aan de Lammermarkt en de Kooilaan.	De uitvoering van de herinrichting van de Maresingel en de Rijnsburgersingel wordt afgestemd met de overige projecten die in de omgeving spelen om de bereikbaarheid te waarborgen. De gemeente heeft hiervoor een verkeersregisseur aangesteld die hier op toeziet.
4.04	sociale veiligheid	Route daklozen via dam	Hier wordt aandacht aan besteed vanuit het project Energiepark. De dam zal pas worden opengesteld wanneer ook het Energiepark open gaat voor iedereen. Pas dan is er sprake van sociale controle, door alle fietsers die van de nieuwe route gebruik maken, door de functies die dan in de monumentale panden en de loods zitten, en door de bezoekers van het park. Daarnaast wordt er op dit moment al actief samengewerkt door de daklozenopvang, de gemeente en de politie om eventuele overlast te beheersen. Daarover vindt regelmatig overleg plaats tussen die partijen en omwonenden.
4.05	sociale veiligheid	Er is nu weinig verlichting tussen de Maresingel en de Pasteurstraat.	Dit wordt gemeld aan de afdeling van de gemeente die zich bezig houdt met de openbare verlichting. Ook zal worden bekeken hoe dit punt zich verhoudt met de wens van de school om op deze locatie een Kiss&Ride zone te realiseren (zie punt 1.13).
4.06	huisvuil	Kunnen er ondergrondse containers komen?	Er komen ondergrondse containers in de gebieden aangrenzend aan de singel, maar niet langs de singel zelf. Zie www.leiden.nl/ondergronds voor meer informatie.