



Leiden

Gemeente
Leiderdorp



Variantenonderzoek Ringweg Oost

Inspraaknota

Status: definitief

Leiden, 27 oktober 2008
Versie 3

Inhoudsopgave	Blz.
1. Inleiding	3
2. Algemeen beeld	4
3. Conclusies	6

Bijlagen:

1. Overzicht inspraakreacties
2. Verslag inspraakavond 27 augustus 2008
3. Thematische behandeling inspraakreacties

1. Inleiding

In juni 2008 hebben de Colleges van Burgemeester en Wethouders van Leiden en Leiderdorp de resultaten van het Variantenonderzoek Ringweg Oost vrij gegeven voor inspraak en in de periode 30 juni t/m 1 september 2008 voorgelegd aan de inwoners en andere belanghebbenden in Leiden en Leiderdorp. De stukken lagen ter inzage in het stadhuis en stadsbouwhuis in Leiden en in het gemeentehuis en de bibliotheek in Leiderdorp.

Op 9 juli 2008 heeft een informatieavond plaatsgevonden in het gemeentehuis van Leiderdorp; op 27 augustus 2008 vond een inspraakavond plaats bij De Zijl Bedrijven te Leiden.

Inspraakavond

Op de inspraakavond hebben ca. 140 personen de presentielijst getekend. Het verslag van deze avond is toegezonden aan de (geregistreerde) deelnemers en tevens op de website www.Leiden.nl/RingwegOost geplaatst. Op het verslag zijn 3 reacties binnengekomen. Het verslag is inclusief deze reacties als bijlage 2 aan deze nota toegevoegd.

Inspraakreacties

Deze inspraaknota geeft een overzicht van de ingekomen inspraakreacties. In totaal hebben 150 personen dan wel instanties een schriftelijke en 14 personen een mondelinge reactie op de inspraakavond ingediend. Bijlage 1 toont een overzicht hiervan.

Verwerking inspraakreacties

Veel onderwerpen zijn door meerdere insprekers aan de orde gesteld. De ingekomen reacties zijn daarom gebundeld in een aantal thema's en beantwoord door de Colleges van Burgemeester en Wethouders van Leiden en Leiderdorp. Omdat het Variantenonderzoek Ringweg Oost een gezamenlijk project is van Leiden en Leiderdorp is bij de behandeling van de reacties geen onderscheid gemaakt naar gemeente. Bijlage 3 bevat de thematische behandeling van de inspraakreacties.

In hoofdstuk 2 van deze inspraaknota wordt een algemeen beeld geschetst van de binnengekomen reacties. Hoofdstuk 3 bevat de conclusies die beide colleges aan de inspraakreacties ontleen met betrekking tot de tracékeuze en uitvoeringsvorm van Ringweg Oost.

Na behandeling in beide colleges wordt de inspraaknota toegezonden aan alle personen en instanties die een reactie hebben ingediend en wordt de nota op de website www.Leiden.nl/RingwegOost geplaatst.

2. Algemeen beeld

Van de 164 ingekomen reacties zijn er 134 afkomstig van individuele burgers, 7 van individuele bedrijven, 18 van bewonersorganisaties, 4 van bedrijvenorganisaties en 1 van een woningcorporatie.

De bewoners(organisaties) komen hoofdzakelijk uit de wijken die direct grenzen aan een van de tracés die in de inspraak zijn gebracht (variant Zijldijk en variant Sumatrastraat / Zijldijk):

- Kanaalweg en directe omgeving (waaronder flats Roomburg)
- Omgeving kruising Hoge Rijndijk – Kanaalweg (waaronder Utrechtse Jaagpad)
- De Waard (bedrijven en enkele bewoners)
- Zeeheldenbuurt
- De Kooi
- Waardeiland
- Zijldijk en directe omgeving
- Omgeving Rietschans / Engelendaal (enkele reacties)

De ondernemersorganisaties uit Leiden en Leiderdorp hebben bij monde van de Kamer van Koophandel, de Leiderdorpse Ondernemersvereniging en Bv.leiden.nl aangegeven de noodzaak van Ringweg Oost te onderschrijven, waarbij zij de nadrukkelijke voorkeur uitspreken voor variant Zijldijk, omdat deze de beste ontwikkelingskansen biedt voor bedrijventerreinen De Waard en De Baanderij in onderlinge samenhang. De Leiderdorpse ondernemers vragen daarbij aandacht voor de aansluiting Rietschans – Engelendaal – N445 en komen met enkele suggesties om de wegen anders aan te sluiten, in samenhang met de ontwikkeling van het ROC-terrein.

Ook woningcorporatie De Sleutels van Zijl en Vliet spreekt zijn duidelijke voorkeur uit voor variant Zijldijk, omdat deze variant goede ontwikkelkansen geeft voor De Kooi.

De reacties van individuele bedrijven spelen in het algemeen in op de gevolgen van (een bepaalde variant van) Ringweg Oost voor hun bedrijfsvoering. Sommige van deze bedrijven moeten worden gehersenswaardigd omdat het tracé van de ringweg over de bedrijfskavel loopt; andere bedrijven vrezen belemmering van de bedrijfsvoering omdat het tracé van Ringweg Oost de bereikbaarheid zou kunnen belemmeren.

De reacties van de zijde van de bewoners(organisaties) laten zien, dat er grote zorgen bestaan over de gevolgen van Ringweg Oost voor het woon- en leefklimaat langs en in de omgeving van de weg (luchtkwaliteit, geluidhinder, verkeersveiligheid, sluisverkeer, verkeersopstoppingen, aantasting van groen, waardevermindering van woningen).

Nut en noodzaak

Een aantal bewoners(organisaties) stelt dat nut en noodzaak van een Ringweg Oost niet of onvoldoende zijn aangetoond. Deze stelling wordt door de Colleges van Leiden en Leiderdorp niet onderschreven. De verkeersanalyses die in het kader van het variantenonderzoek zijn uitgevoerd hebben duidelijk aangetoond, dat bij het invoeren van autobeperkende maatregelen in de Leidse binnenstad (alleen bestemmingsverkeer op Hooigracht, eenrichtingsverkeer op Zijlsingel en Morssingel) een vervangende noord-zuidverbinding aan de oostkant van het centrum noodzakelijk is. Komt deze er niet, dan krijgt het wegennet van Leiderdorp een forse extra verkeersdruk te verwerken. De verkeersberekeningen tonen ook aan, dat het nieuw aan te leggen deel van Ringweg Oost tussen Hoge Rijndijk en provinciale weg N445 bijzonder goed wordt gebruikt en gaat functioneren als binnenstedelijke verdeelweg (binnenring). Het verkeer is een optelsom van een veelheid van verkeersrelaties met verschillende herkomsten en bestemmingen, overwegend binnen de Leidse regio.

Bij veel bewoners wekt het bevreemding, dat de verkeersbelasting van de Kanaalweg slechts in beperkte mate toeneemt. Dat geldt voor de situatie waarbij naast Ringweg Oost ook de Rijnlandroute is gerealiseerd. Zonder Rijnlandroute zou het verkeer op de Kanaalweg toenemen met ca. 40%. Ofwel: door Ringweg Oost komt er meer verkeer op de Kanaalweg, door de Rijnlandroute wordt verkeer van de Kanaalweg weggetrokken. Het saldo van deze effecten is dat de toename relatief gezien beperkt blijft.

Relatie met Rijnlandroute en RijnGouweLijn

Een aantal bewoners(organisaties) geeft aan, dat Ringweg Oost niet kan worden aangelegd zolang de Rijnlandroute niet is gerealiseerd en dat dit ook zou zijn gesteld door “de politiek”. Dit is niet juist. Er is steeds gesteld, dat de Rijnlandroute een onmisbaar onderdeel is van het “GVVP-pakket” aan maatregelen (Rijnlandroute, Ringweg Oost, autobeperkende maatregelen in Leidse centrum en op Engelendaal). Zonder Rijnlandroute is het niet verantwoord om vergaande autobeperkende maatregelen te nemen in het Leidse centrum. Mocht de Rijnlandroute niet gereed zijn op het moment dat de Hooigracht beschikbaar moet komen voor aanleg van de RijnGouweLijn, dan zijn in het centrum, behoudens het afsluiten van de Hooigracht voor doorgaand verkeer, verder geen autobeperkende maatregelen mogelijk. In deze context kan Ringweg Oost wel degelijk functioneren zonder Rijnlandroute, waarbij aangetekend dat in deze situatie de verkeersdruk op het centrum groot blijft.

De keuze voor een tracé van de RijnGouweLijn via Hooigracht en Langegracht impliceert dat een directe relatie is ontstaan tussen RijnGouweLijn en Ringweg Oost. Hierbij wordt opgemerkt, dat ook bij het oorspronkelijke RGL-tracé via de Breestraat de Hooigracht een belangrijke functie zou krijgen voor het openbaar vervoer. Het beleidsvoornemen om kwetsbare centrumstraten zoals de Hooigracht en de Zijlsingel minder te belasten met intensief autoverkeer staat los van de tracékeuze van de RijnGouweLijn. Met andere woorden: ook bij een RGL

door de Breestraat zou het autoverkeer door de binnenstad worden beperkt en een Ringweg Oost noodzakelijk zijn. De koppeling in de uitvoeringsplanning zou dan echter minder hard zijn.

Tracé van Ringweg Oost

Naast bewoners(organisaties) die aangeven helemaal niets te zien in een Ringweg Oost over de Kanaalweg en De Waard, zijn er ook velen die zich kunnen vinden in een Ringweg Oost volgens het tracé van variant Zijldijk, met dien verstande dat zij naast een tunnel onder de Zijl ook een tunnel onder Hoge Rijndijk en Nieuwe Rijn noodzakelijk vinden, en dan bij voorkeur zonder extra brug over de Nieuwe Rijn.

Een eerste reactie hierop is, dat Ringweg Oost deel uitmaakt van de binnenring, een weg met een belangrijke verdeelfunctie. In dat licht is een aansluiting van de Hoge Rijndijk op Ringweg Oost noodzakelijk. Het verkeer moet daar tussen beide wegen kunnen uitwisselen, omdat het bijvoorbeeld niet langer mogelijk is via Hooigracht of Zijlsingel van zuid naar noord te rijden.

De resultaten van het variantenonderzoek tonen aan, dat een tunnel onder Hoge Rijndijk en Nieuwe Rijn, in combinatie met een brug over de Nieuwe Rijn, een betere verkeersafwikkeling op de kruising tussen Ringweg Oost en Hoge Rijndijk mogelijk maakt (met minder ruimtebeslag) dan een gelijkvloerse oplossing. Daarbij moet wel worden bedacht, dat een tunnel op deze plek fors duurder is en bij aanleg ook veel risico's met zich meebrengt voor de direct naastliggende bebouwing. Bovendien zou van alle verkeersbewegingen over het kruispunt slechts 15 tot 20% onder de grond verdwijnen, omdat veel verkeer op de kruising afslaat en het verkeer op de Hoge Rijndijk ook boven de grond blijft. De milieuvoordelen van een tunnel moeten daarom niet worden overschat.

Ten opzichte van de autonome ontwikkeling ("niets doen") neemt het aantal verkeersbewegingen op de kruising Ringweg Oost – Kanaalweg toe met ca. 11%. De verkeersbewegingen over het kruispunt veranderen daarbij aanzienlijk qua oriëntatie; zo neemt het verkeer op de Hoge Rijndijk ten westen van de kruising fors af, omdat veel verkeer uit oostelijke richting de ringweg opgaat richting De Waard.

Bij opening van de Wilhelminabrug wordt de verkeersafwikkeling op de Hoge Rijndijk ernstig verstoord, zoals ook nu het geval is. Ringweg Oost biedt daar geen oplossing voor. Het aantal brugopeningen in de spitsuren moet tot een minimum worden beperkt (conform de vigerende afspraken met de provincie) en voldoende lange opstelstroken op de ringweg moeten ervoor zorgen dat het doorgaande verkeer op de ringweg zo min mogelijk wordt gehinderd.

Zoals eerder opgemerkt, vrezen vele bewoners voor de negatieve gevolgen van Ringweg Oost voor het woon- en leefklimaat in de omgeving van de weg. Bij de uitwerking van het voorkeustracé is daarom veel aandacht nodig voor een zorgvuldige inpassing van de weg (geluidhinder, groen, verkeersveiligheid) en voor de verkeerscirculatie in de aangrenzende wijken (bereikbaarheid, sluipverkeer). Op het gebied van luchtkwaliteit worden op termijn geen knelpunten meer verwacht. De situatie op het moment van realisatie van de weg moet nader worden bekeken, waarbij wordt aangetekend dat op dat moment ook een deel van de autonome groei van het verkeer nog niet zal zijn opgetreden.

Over variant Sumatrastraat / Zijldijk zijn zeer veel negatieve reacties binnengekomen. Deze hebben betrekking op de gebrekkige doorstroming (bruggen) en negatieve gevolgen voor het woon- en leefklimaat in De Kooi en langs de Zijldijk (luchtkwaliteit, geluidhinder, sluipverkeer, verkeersveiligheid, barrièrewerking). Deze variant wordt in feite collectief afgewezen. De door de bewoners(organisaties) genoemde negatieve gevolgen van deze variant zijn in het Variantenonderzoek Ringweg Oost overigens onderkend en worden meegewogen bij de besluitvorming.

Sommige bewoners(organisaties) pleiten voor andere varianten, zoals een rondweg buiten het stedelijk gebied (parallel aan A4), de Nulplusvariant (door Leiderdorp) of Ringweg West. Deze varianten hebben met elkaar gemeen, dat zij geen functie blijken te kunnen vervullen als onderdeel van de Leidse binnenring die het verkeer binnen het stedelijk gebied om het centrum heen moet leiden en verdelen. De verkeersanalyses hebben dat duidelijk aangetoond. Beide colleges zien dan ook geen aanleiding om deze varianten opnieuw in onderzoek te nemen. Wel is het wenselijk verdere verbeteringen (naast Ringweg Oost) in de verkeersstructuur aan de oostkant van de agglomeratie te onderzoeken, zoals de aangedragen suggestie om de Willem van der Madeweg door te trekken naar Leiderdorp om de ontsluiting van Leiderdorp te verbeteren en de suggestie om het verkeer vanaf de N11 niet via de Hoge Rijndijk de stad in te leiden maar daarvoor een alternatief te zoeken.

Aandachtspunten bij de verdere uitwerking

De inspraak heeft een flink aantal aandachtspunten opgeleverd voor de uitwerking van de huidige schetsontwerpen tot definitieve ontwerpen:

- verkeersveiligheid, met name voor fietsers die de ringweg moeten oversteken (Julius Caesarbrug, Hoge Rijndijk, Lage Rijndijk in variant Sumatrastraat / Zijldijk);
- inpassing en afscherming van de weg in verband met visuele hinder, behoud van groen en geluidhinder (Kanaalweg, De Waard, Zijldijk, Rietschans e.o.);
- effecten op het gebied van luchtkwaliteit en geluidhinder, niet alleen in de eindsituatie (2020), maar ook direct na realisatie van de weg, waarbij ook de effecten van het scheepvaartverkeer worden meegenomen;
- de doorstroming op de ringweg:
 - o op de Kanaalweg (oversteekplaatsen, verkeerslichten, spoorwegovergang);
 - o op de kruising Ringweg Oost - Hoge Rijndijk bij een gelijkvloerse oplossing (capaciteit, brugopening);
 - o bij de aansluiting op het Lammenschansplein (capaciteit);

- op het traject rond de Lage Rijndijk bij variant Sumatrastraat / Zijldijk (bruggen);
- bij de aansluiting Rietschans – Engelendaal (capaciteit);
- de verkeerscirculatie in de aangrenzende wijken, waarbij een balans moet worden gezocht tussen bereikbaarheid en het vermijden van sluipverkeer.

3. Conclusie

De inspraakreacties die zijn ingediend over het Variantenonderzoek Ringweg Oost hebben wat betreft de tracékeuze geen nieuwe inzichten opgeleverd ten opzichte van de beschikbare onderzoeksresultaten. De conclusie blijft staan, dat de qua verkeersstructuur beste oplossing voor een Ringweg Oost wordt verkregen door middel van een tracé via de Sumatrastraat (met verkeer in beide richtingen), doch dat zowel een oplossing op maaiveldniveau als een oplossing met nagenoeg volledige ondertunneling van de Sumatrastraat niet haalbaar is. Een Ringweg Oost op maaiveldniveau heeft onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefmilieu in De Kooi; een ondertunnelde Sumatrastraat is financieel niet op te brengen.

Variant Zijldijk, met een tunnel onder de Zijl, is een goed alternatief. Het belangrijkste punt van discussie bij deze variant is de uitvoering van de kruising Ringweg Oost – Hoge Rijndijk. Een ongelijkvloerse oplossing, met een tunnel onder de Hoge Rijndijk en de Nieuwe Rijn, in combinatie met een brug over de Nieuwe Rijn, geeft de beste mogelijkheden voor een goede verkeersafwikkeling. Deze oplossing heeft echter zijn prijs, terwijl de voordelen voor het woon- en leefmilieu niet overschat moeten worden. Een zeer groot deel van het verkeer (meer dan 80% op etmaalbasis) zal namelijk bovengronds blijven. Dit is verkeer dat op de kruising afslaat of rechtdoor gaat op de Hoge Rijndijk. De meerkosten van een tunnel staan dan niet in verhouding tot de te bereiken voordelen. De precieze vormgeving van het kruispunt (optimalisatie van de capaciteit) en de wijze waarop het fietsverkeer over de kruising wordt geleid zijn belangrijke punten van aandacht voor de vervolgfase.

Variant Sumatrastraat / Zijldijk, met eenrichtingsverkeer op (delen van) de Sumatrastraat, de Lage Rijndijk en de Zijldijk, biedt een verbinding tussen Lammenschansplein en Willem de Zwijgerlaan, doch de kwaliteit van de verkeersafwikkeling is bijzonder matig en er zijn negatieve gevolgen voor het woon- en leefmilieu langs deze wegen. Deze variant is in de inspraak massaal afgewezen. Als tijdelijke oplossing in een faserings situatie achten beide colleges het gebruik van deze routes aanvaardbaar, mits deze fase in de tijd wordt beperkt tot maximaal 3 jaar.

Samengevat:

Gelet op de resultaten van het variantenonderzoek, de resultaten van de inspraakprocedure en de financiële mogelijkheden van beide gemeenten, kiezen beide Colleges van Burgemeester en Wethouders van Leiden en Leiderdorp voor **Variant Zijldijk** met een tunnel tussen De Waard in Leiden en de Zijldijk in Leiderdorp en met een gelijkvloerse oplossing bij de Hoge Rijndijk in combinatie met een brug over de Nieuwe Rijn. Een tijdelijke oplossing waarbij gebruik wordt gemaakt van Sumatrastraat, Lage Rijndijk en Zijldijk is aanvaardbaar indien deze niet langer duurt dan 3 jaar.

Bij de nadere uitwerking dienen de in hoofdstuk 2 genoemde aandachtspunten nadrukkelijk aan de orde te komen.

Bijlage 1. Overzicht inspraakreacties

Schriftelijke reacties

1. J.A. Fortuin, Leiden
2. Vereniging Professoren- & Burgemeesterswijk, Leiden
3. A. Moerman, Leiden
4. H.J. Oudshoorn, Leiden
5. Drs. W.J. Duinker, Leiden
6. Drs. H.R. Mondria, Leiden
7. W.G. Vingerhoed, Leiden
8. Drs. A. Lamain Gutow, Leiderdorp
9. R. Sperna Weiland, Leiderdorp
10. Dhr. en mevr. Hilgevoord, Leiderdorp
11. C.M. Koene, Leiden
12. Dhr. en mevr. Gerritsen, Leiden
13. L.H. van Unen, Leiden
14. F. Brinks en P. Brinks-Verduyn, Leiden
15. J.T. Dopper, Leiderdorp
16. M. van Rijn, Leiderdorp
17. Dhr. en mevr. Kuiper, Leiden
18. Dhr. en mevr. Dencher, Leiden
19. A.J. Boons en E.L.M. Boons-Koenraad, Leiden
20. R. Noomen en J.M.J. Noomen-Teunissen, Leiden
21. R.Q.S. Fles, Leiden
22. Dhr. P. de Regt en mevr. J. Zeeman, Leiden
23. R.G.M. Schuring, Leiden
24. Vereniging Waardeiland, p/a dhr. R.G.M. Schuring, Leiden
25. Kamer van Koophandel, Leiderdorp / Den Haag
26. Leiderdorpse Ondernemers Vereniging, Leiderdorp
27. T.J.N. Wurzer, Leiden
28. J.A. Heijndijk, Leiden
29. J.H. Tummers, Leiden
30. Mevr. J. Oostendorp, Leiden
31. T. Koet, Leiden
32. Mevr. J. van Bezeij-Heijlen, Leiden
33. Th. Bakker, Leiden
34. C.S. Leenheer, Leiden
35. Mevr. S. Jeurissen, Leiden
36. G. Los en A. Los van Otterloo, Leiden
37. A.H.F. Braam, Leiden
38. J.D. de Mooij en M.P. van den Driest, Leiden
39. W. van Egmond-Wassenaar, Leiden
40. Vereniging Een Brug Teveel, Leiden
41. M. Remmerswaal, Leiderdorp
42. J.R.J.H. Mulder, Leiden
43. P. van Aartsen, Leiden
44. J. van Houwelingen en C.D. van Houwelingen-Kruk, Leiden
45. M.I.E. Perez-Graafland, Leiden
46. J.A.A. Schrijer, Leiden
47. J.F. Beijer, Leiden
48. B. Blok en M. van der Starre, Leiden
49. F. Roders en V. van Tongeren, Leiden
50. T. Vrind en N. Wijn, Leiden
51. H. Pikaar en H. Pikaar-van Zijl, Leiden
52. M.N. Groeneveld, Leiden
53. C. Navis en J. Verheule, Leiderdorp
54. Dhr. Weijers, Leiden
55. F.C.A. van Haasteren, Leiden
56. Th. Juffermans, Leiden
57. H. Groeneveld, Leiden
58. Fam. Van der Mei, Leiden
59. Dhr. en mevr. Homan, Leiden
60. O.H.W. Holleman, Leiden
61. A.M. Vesters, Leiden
62. A. Vos en I. de Nooy, Leiden
63. A.M.C. Borst, Leiden

64. Ph. Wassenaar, Leiden
65. F.R. Hoekstra en A. Hoekstra-Wagemans, Leiden
66. H.W.M. Timp, Leiden
67. C. van Arensbergen en S. Hauwert, Leiden
68. P.P. Laurijssens (namens 11 bewoners), Leiden
69. M.T. Uffink, Leiden
70. Mevr. I. Lebrocqy en dhr. F.X. Barbier, Leiden
71. De Ruijter De Wildt & De Vroom Advocaten, namens Du Prie Beheer BV en Joma II Beheer, Leiden
72. De Sleutels van Zijl en Vliet, Leiden
73. M. van der Meer, Leiden
74. C.J. van Es, Leiden
75. J.J. Dieles en C. Dieles-van den Bergen, Leiden
76. Drs. A.A.F. van der Drift, Leiden
77. M. van Kooperen en J. van Kooperen-Meijers, Leiden
78. D. Halfwerk, Leiden
79. Ir. A.B.M. van der Vooren en J.P. Slijp, Leiden
80. Mevr. dr. I.M. Jazet, Leiden
81. A. Florisson en I.H.T. Florisson-Hoogeveen, Leiden
82. R. en R.J. van der Kwast Holding BV, Leiden
83. Mr. H.V.D. Kuiper MBA, Leiden
84. R. Ruckert, Leiden
85. G.Th.M. van der Poel, Leiden
86. Bewoners Zijldijk (21 bewoners), p/a mevr. A. Lamain-Gutow, Leiderdorp
87. D. Tol en E. Bolten, Leiderdorp
88. Dr. ir. M. Schouten, Leiderdorp
89. Bewoners Zijloordkade/Zijllaan/Spanjaardslaan (36 bewoners), p/a A. van den Burgh, Leiderdorp
90. J. Pret, Leiderdorp
91. R.J. van Beek en H.J. van Haastrecht, Leiden
92. J. van Exel, Leiden
93. Mevr. M. van het Loo, Leiden
94. H. van den Steenhoven, Leiden
95. P.M.H. van Dijk en M.R. Oudshoorn, Leiden
96. Fam. Karel, Leiden
97. Ir. J.W.C. Trouwee, Leiden
98. Mevr. I.W. Sattler-Blaauw, Leiden
99. J.J. van de Geijn, Leiden
100. Mevr. M. Selier (namens 27 bewoners uit De Kooi), Leiden
101. P.M.M. Pardoel van Gog, Leiden
102. Vereniging Waardeiland, p/a mevr. M.G.M. Schilder, Leiden
103. Dhr. V.d. Veer, Leiden
104. Dr. J.H. Waszink, Leiden
105. C.G. Vis, Leiden
106. N.M.J. de Boer-Huiser en K. de Boer, Leiden
107. Mevr. P.J. Verdooren, Leiden
108. G. Ummels, Leiden
109. Empel Collections, R.J.J. van Empel, Leiden
110. Buurtvereniging Zeeheldenbuurt, p/a C. Arnoldus, Leiden
111. Mevr. S. van der Voort, Leiden
112. M.G. Maris, Leiden
113. Ton van der Meer Autoschade Service B.V., Leiden
114. M.J. Lankhout, Leiden
115. D. Schilder en M.G.M. Schilder, Leiden
116. J.I. Tieleman-Shamier, Leiden
117. Bv.leiden.nl, p/a A.D. Vels, Leiden
118. Kamer van Koophandel Rijnland, p/a B.J.G. Schuttenbeld, Leiden
119. Voorzittersoverleg Leiden-Noord, p/a H. Dijkerman, Leiden
120. Buurtcomité Kanaalweg, p/a M. van der Meer, Leiden
121. J. Limburg, Leiden
122. M. Erkelens en J. Stijger, Leiden
123. Mevr. Arbouw-Klaasman, Leiden
124. Mevr. H. Paulussen, Leiden
125. P. van Veelen, Leiden
126. Dhr. Van Walbeek, Leiden
127. M. Langezaal, Leiden
128. R. Pol, Leiden
129. S.H.K. Blok, Leiden
130. Stichting Wijkcomité De Kooi, p/a T. Steenberg, Leiden
131. H. v.d. Kaaij, Leiden
132. M. Slingerland, Leiden

133. E. van Veen, Leiden
134. Dhr./mevr. Reijnders, Leiden
135. J.P.M. van den Ing, Leiden
136. H. van Klaveren, Leiden
137. Dhr./mevr. Molenaar, Leiden
138. B.P. Esderts, Leiden
139. Fam. Bonthuis, Leiden
140. J. La Lau, Leiden
141. B. Heetveld, Leiden
142. Ph. F.J. van Egmond, Leiden
143. J. van Steenbergen, Leiden
144. Dhr./mevr. Ouwerkerk, Leiden
145. J.W. van Bekkum-Mulder, Leiden
146. Actieteam VLAM, p/a D. Andriessen, Leiderdorp
147. R. Wentink, Leiderdorp
148. DAS rechtsbijstand, namens T.A. Vrind, Leiden
149. Mevr. C.F.M. Roozen, Leiderdorp
150. J. Voogt, Leiderdorp

Reacties op inspraakavond 27 augustus 2008

901. Dhr. Andriessen, Leiderdorp
902. Dhr. Deckers, Leiderdorp
903. Dhr. Ropes, Leiden
904. Dhr. Hennekam, Leiden
905. Dhr. Van Duin, Leiden
906. Dhr. Neven, Leiden
907. Dhr. Duinker, Leiden
908. Dhr. Kanbier, Leiden
909. Dhr. Louters, Leiden
910. Mevr. Visser, Leiden
911. Mevr. Lamain-Gutow, Leiderdorp
912. Dhr. Koet, Leiden
913. Mevr. Beijne, Leiden
914. Mevr. Leenheer, Leiden

Bijlage 2. Verslag inspraakavond 27 augustus 2008

Verslag van de inspraakavond Ringweg Oost op **woensdag 27 augustus 2008** bij De Zijl Bedrijven, Le Pooleweg 11 in Leiden

Gespreksleider: de heer R. van Grieken, Nederlands Debat Instituut

Aanwezig namens de gemeente Leiden:

de heer J. Steegh (wethouder Verkeer en Milieu van Leiden)
de heer W. Homan (projectleider Ringweg Oost)

Aanwezig namens de gemeente Leiderdorp:

de heer P. Glasbeek (wethouder Verkeer en Vervoer Leiderdorp)
de heer W.P. Kaandorp (beleidsmedewerker gemeente Leiderdorp)

Insprekers:

de heren D. Andriessen, C. Deckers, D.C. Ropes, M. Hennekam, Th. van Duin,
C. Neven, W.J. Duinker, H. Kanbier, R. Lanthers, mevrouw M. Visser,
mevrouw A. Lamain Gutow, de heer T. Koet, mevrouw S. Beijne en
mevrouw S. Leenheer

Notulist:

de heer C. de Bouter (Notuleerservice Nederland)

De heer **Van Grieken** opent de bijeenkomst om 20.05 uur en stelt zich voor. Hij is werkzaam bij het Nederlands Debat Instituut en leidt deze inspraakavond over de Ringweg Oost. Uit de grote opkomst blijkt de belangstelling voor de plannen voor deze ringweg. Achter de tafel zitten de heren John Steegh, wethouder van Leiden, Peter Glasbeek, wethouder van Leiderdorp, Wim Kaandorp, beleidsmedewerker gemeente Leiderdorp en Willem Homan, projectleider Ringweg Oost. Vanavond is er een inspraakavond met een redelijk formeel karakter. Daarvoor gelden bepaalde regels. Hij zal hier later meer over zeggen. Er wordt een verslag gemaakt van alles wat gezegd wordt. De heer Homan zal vertellen hoe het proces tot dusver is verlopen en hoe het verder gaat.

Tot 22.30 uur is het woord aan de insprekers.

De heer **Homan** geeft aan dat het goed is voor degenen die hier vanavond voor het eerst zijn, te weten wat er tot nu toe is gebeurd. Op 5 april 2007 is bij de kick off-bijeenkomst voor het project Ringweg Oost gevraagd aan vertegenwoordigers van bewoners- en ondernemersorganisaties om mee te denken in ateliers. Er is een probleemanalyse gemaakt, er is geïnventariseerd welke varianten denkbaar zijn en er is een selectie gemaakt uit de naar voren gekomen varianten. In juli 2007 hebben de gemeenteraden van Leiden en Leiderdorp een besluit genomen over nut en noodzaak van een Ringweg Oost. Maar mochten er alsnog geheel nieuwe inzichten op dit punt naar voren komen, dan zal daar serieus naar worden gekeken. In juni 2008 hebben de colleges van burgemeester en wethouders van Leiden en Leiderdorp hun voorlopige voorkeur uitgesproken voor een paar varianten waarover kan worden ingesproken. De officiële inspraakperiode loopt van 30 juni tot en met 1 september 2008. De stukken liggen ter inzage en staan op de website. Op 9 juli was er een informatieavond. Vanavond is een formele inspraakavond. Het formele verslag van deze inspraakavond moet binnen twee weken, dus uiterlijk op 10 september 2008, gereed zijn. De heer Homan vraagt de aanwezigen hun naam en adres op de in de zaal liggende presentielijsten in te vullen. Aan de aanwezigen zal het verslag van deze inspraakavond worden toegestuurd. Zij kunnen dan binnen een week, uiterlijk op 19 september, op het verslag reageren. Daarna gaan de twee gemeenten alle inspraakreacties beantwoorden in de inspraaknota. De reacties kunnen leiden tot een aanpassing van het voorstel. Alle insprekers krijgen een exemplaar van de inspraaknota. Tenslotte zullen de gemeenteraden van Leiden en Leiderdorp het plan gaan behandelen. Vóór 1 januari 2009 wil de Provincie Zuid-Holland, die een belangrijke financiële

bijdrage zal geven voor de aanleg van de Ringweg Oost, een besluit van de gemeenten hebben. Na de uitspraak van de gemeenteraden zal de uitwerking van het plan plaatsvinden, evenals de inpassing in de bestaande structuur en de aanpassing van bestemmingsplannen.

Er zijn -na eerste besluitvorming in de colleges- nog twee varianten in beeld voor de Ringweg Oost. De ene - via de Zijldijk - is de voorkeursvariant van de twee gemeenten. De andere - in één richting via de Sumatrastraat en in één richting via de Zijldijk - geldt voor Leiden als een 'second best' oplossing. Een besluit over de twee varianten wordt genomen na de inspraak.

De heer **Van Grieken** wijst erop voor degenen die vanavond voor het eerst aanwezig zijn bij de inspraak over de Ringweg Oost, dat het geen informatieavond is en ook geen debatavond. Tijdens deze inspraakavond kunnen de burgers formeel hun mening geven over het project. Alles wat de deelnemers zeggen wordt opgeschreven. Zij krijgen een schriftelijke reactie op wat zij gezegd hebben. De burgers kunnen ook schriftelijk hun opvatting kenbaar maken. Ook daarop komt een antwoord. Hij zal eerst inventariseren hoeveel mensen het woord willen voeren om de spreektijd vast te stellen. Ook degenen die al schriftelijk opmerkingen of vragen hebben ingediend, kunnen vanavond iets zeggen.

Op een vraag uit de zaal of de aanwezigen ook kunnen reageren op wat iemand zegt, antwoordt de heer **Van Grieken** dat dit niet kan. Maar de aanwezigen kunnen wel hun instemming laten blijken als iemand iets zegt. Tot en met 1 september 2008 kunnen de burgers schriftelijk reageren.

De in de hierboven opgenomen lijst van sprekers genoemde personen melden zich aan. In totaal zijn er veertien sprekers. De heer **Van Grieken** stelt de tijd op vijf minuten voor iedere spreker.

Op een vraag uit de zaal antwoordt de heer **Van Grieken** dat uiteindelijk de gemeenteraadsleden besluiten over de variant voor de Ringweg Oost. Zij zijn daarin volledig vrij.

Hij geeft het eerst het woord aan degenen die nog niet schriftelijk hebben gereageerd.

De heer **Andriessen** spreekt namens het Actieteam Plan Vogelwijk/Leiderdorp automild/Steden tegen sluipverkeer. Verkeer is als bloed, het kruipt waar het niet gaan kan. Er is nu een voornemen om de Van der Valk Boumanweg af te sluiten. Dat betekent dat het verkeer uit Leiderdorp-Zuid door zijn wijk komt. De gemeente moet ook maatregelen nemen om het sluipverkeer op lokaal niveau tegen te gaan. Hetzelfde geldt voor het afsluiten van de Van der Marckstraat en de Lijnbaan.

De Van der Valk Boumanweg moet open blijven als een soort ringweg voor Leiderdorp-West. (applaus)

De heer **Deckers** geeft zijn visie op de Ringweg Oost. Hij ziet bij de voorgestelde varianten hier en daar rommelige situaties ontstaan. Hij heeft daarom zelf een idee voor het gebied tussen de Waard en de Willem de Zwijgerlaan: leg een mooie weg aan tussen die twee via de Sumatrastraat. (boegeroep) Op de Sumatrastraat zouden minder zijstraten moeten uitkomen. Verder zal de kruising met de Lage Rijndijk moeilijk zijn. Hij denkt daarom aan een ongelijkvloerse verbinding onder de Ringweg Oost door, en eenrichtingsverkeer uit Leiderdorp naar Leiden.

De heer **Ropes** woont in de Hartmanstraat. Zijn vraag is wat met de mooie Kanaalweg gaat gebeuren. Nu is er een fraai uitzicht. Hij heeft daar zorgen over. (applaus)

De heer **Hennekam** heeft een paar vragen over het stuk inzake de Ringweg Oost.

Op bladzijde 4 onder de variant Zijldijk, wordt gesteld dat de effecten op het woon- en leefmilieugebied voor geluidhinder en luchtkwaliteit beheersbaar en beperkt zullen zijn, omdat de verkeersintensiteit slechts in beperkte mate toeneemt. Wat is beperkte mate? Op welke gegevens gebaseerd? Als er weinig effecten zijn door beperkte toeneming van de verkeersintensiteit, is er ook geen noodzaak voor deze weg. (applaus)

Gesteld wordt dat op de kruising met de Hoge Rijndijk 80 % van het verkeer afslaat. Zijn vraag is hoe de gemeenten aan dit cijfer komen. (applaus)

Gevolg van de aanleg van deze weg is zeer veel verkeer op de Kanaalweg en filevorming. In Leiden staan in de spits vaak bruggen open. In Amsterdam zijn de bruggen op spijstijden dicht. Dat zou ook in Leiden zo moeten zijn.

Hij is niet blij met deze variant. Zijn vraag is of het ontwerp nog wordt getoetst aan de normen voor lawaai en luchtkwaliteit. Welke aannames zijn gedaan? Zijn deze in te zien?

De heer **Van Duin** spreekt namens de Wijkvereniging Professoren- en Burgemeesterswijk die al schriftelijk heeft gereageerd. De vereniging heeft aangegeven dat haar leden begrijpen dat vanwege de doorstroming een ringweg nodig is, maar de ontwerpen komen niet uit de ateliers voort. Als men de Kanaalweg tot onderdeel van de ringweg wil maken, moet daar een goede doorstroming zijn en moet dus een tunnel worden aangelegd. Hij is verbaasd over de argumenten die worden gehanteerd om dat niet te doen: 'financieel' en 'niet nodig'. Hij begrijpt niet hoe men kan stellen dat 80 % van het verkeer afslaat op de kruising met de Hoge Rijndijk.

Verkeerscijfers zullen aantonen dat een tunnel nodig is, ook voor de leefbaarheid van de wijk.

Niemand zit te wachten op het opheffen van de groenstructuur.

Beide gemeenten zijn optimistisch over het te verwachten sluipverkeer door de wijk (o.a. De Sitterlaan en Burggravenlaan), omdat de maximumsnelheid 30 km/h is. Dit is naar zijn mening een te gemakkelijke veronderstelling. Het te verwachten sluipverkeer dient beter onderzocht te worden.

Men moet met een goede oplossing komen, een tunnel, of niet. De verkeerscijfers moeten beter onderbouwd zijn. (applaus)

De heer **Neven** woont in de Hartmanstraat. Hij heeft bezwaar tegen de snelle besluitvorming waarbij alleen in de zomer kan worden ingesproken. (applaus)

De besluitvorming over de Rijn-Gouwelijn en die over de Ringweg Oost zijn min of meer aan elkaar gekoppeld. Maar hij ziet het verband tussen de twee projecten niet. (applaus) Deze onderwerpen moeten elk als zodanig worden behandeld. Zijn vraag is wat de provincie zal doen als de gemeente besluit een van de twee niet aan te leggen.

Hij vraagt op welke wijze de infrastructurele maatregelen worden getoetst aan het beschermde stadsgezicht. Verder is hij benieuwd naar de resultaten van het geluidhinder- en luchtkwaliteitonderzoek. Hoe objectief is dat? Ten slotte vraagt hij wat de gemeente gaat doen tegen het sluipverkeer. (applaus)

De heer **Duinker** spreekt als vertegenwoordiger van de Vereniging Waardeiland en de Vereniging van Eigenaren Rijnstaete. Hij heeft al schriftelijk gereageerd op de voorstellen. Hij brengt de volgende punten naar voren.

1. Nog steeds is niet bij de gemeente Leiden bekend waarom een auto op de Kanaalweg rijdt. Het is essentieel een antwoord op deze vraag te krijgen voor besloten wordt over aanleg van de Ringweg Oost.
2. Een combinatie van de aanleg van de Rijn-Gouwelijn en van de Ringweg Oost is ongewenst. Aanleg van de RGL over de Hooigracht betekent dat het autoverkeer daar weg moet. Maar dat verkeer moet ergens anders heen. Het probleem wordt dus verplaatst. Het betekent dus geen oplossing voor de verkeersstromen. (applaus)
3. Het ziet er naar uit alsof er sprake zou zijn van een ringweg. Maar is er wel sprake van een functie voor die ringweg? Dat is niet het geval. Er zijn een aantal obstakels voor het verkeer op deze ringweg: bruggen, een spoorwegovergang en diverse zijwegen. Het wordt een rare ringweg. (applaus) Het is weggegooid geld. (applaus)
4. De gemeente zegt dat het met de luchtverontreiniging wel mee zal vallen, omdat over tien jaar de auto's schoner zullen zijn. Als men dit denkt, laat men zich in slaap sussen.
5. De variant Sumatrastraat is al van tafel, want die leidt tot gigantische problemen (applaus). De nieuwe weg over de kruising met de Hoge Rijndijk gaat door naar De Waard. De bewoners van het Waardeiland kijken nu uit op groen. Door de weg zullen bomen moeten worden opgeofferd. Het Waardeiland krijgt te maken met veel luchtverontreiniging en lawaai en krijgt een minder fraai uitzicht.

Hij concludeert: schrap ook dit plan, en denk na over alternatieven. (applaus)

De heer **Kanbier** is Leidenaar in hart en nieren en woont in de binnenstad. De binnenring moet vooral een ontsluiting voor de binnenstad zijn. Hij wil geen partij zijn, maar wil aangeven wat een weggebruiker uit de binnenstad ervan vindt. Aan de Rijn-Gouwelijn is niets meer te doen. Er moet een alternatief voor de Hooigracht worden gevonden. Hij wil beschikken over een goede verbinding van de binnenstad met interlokale wegen zoals de A4, de A44 en de N11. Hij voorziet dat straks alle verkeer naar en van de binnenstad via de Lage Rijndijk gaat. Als de bewoners van de binnenstad de ringweg niet kunnen bereiken, ontstaan er allerlei rare sluiptwegen. De belangrijkste vraag is voor hem, hoe de bewoners van de binnenstad verder weg gelegen wijken zoals Meerburg en wegen zoals de N11 kunnen bereiken.

De heer **Lanters** is bewoner van de Kanaalweg. Hij ziet allerlei creatieve ideeën voor de Ringweg Oost die bijna letterlijk in zijn voortuin en die van zijn burens dreigt te komen. Hij heeft de verschillende varianten gevolgd en constateert dat de twee gemeenten nu kiezen voor een gelijkvloerse kruising met de Hoge Rijndijk. Onlangs zag hij dat men nu op de Kanaalweg een rotonde wil aanleggen. Hij is hiervan erg geschrokken. Een dergelijke variant is op een aantal gronden onaanvaardbaar. Zij zal een negatieve invloed hebben op de gezondheid, de landschappelijke waarden en op de economische waarde van de woningen aan de Kanaalweg. Hij doet een dringend beroep op de gemeenten om de variant met een rotonde op de Kanaalweg uit de planvorming te halen. In elk geval moet er snel meer duidelijkheid komen. (applaus)

Mevrouw **Visser** woont in De Waard. De Ringweg Oost komt in alle varianten door haar achtertuin. Zij is gevoelig voor lawaai en voorziet dat zij moet verhuizen als de ringweg wordt aangelegd. Zij vraagt of de gemeente haar compensatie biedt voor het geval dat zij moet verhuizen en voor het waardeverlies van haar woning, ook die van anderen. Zij wil graag ondersteuning, minder lawaai en minder vervuiling. Zij is niet blij met de plannen. (applaus)

Mevrouw **Lamain Gutow** spreekt namens het Comité Zijldijk. De Zijldijk loopt naar de Boterhuispolder. Het is moeilijk zich voor te stellen dat de 'aanvliegroute' naar een recreatiegebied een ringweg is. Deze ringweg moet een aantal knelpunten in Leiderdorp ontlasten, zoals het Engelendaal en de Persant Snoepweg, maar daardoor verwordt een zeventiende-eeuwse dijk tot een stuk asfalt met geluidsschermen.

Als de 0+-variant niet wordt uitgevoerd, is een tunnel een betere oplossing. Wie betaalt de 25 miljoen euro voor de aanleg van die tunnel? Zij heeft de nota van wethouder Steegh van mei 2007 niet kunnen vinden. De notitie 'Verkenning Nut en Noodzaak Ringweg Oost' blijkt gewoon niet te bestaan. In hoofdstuk 2 Probleemanalyse van het Variantenonderzoek Ringweg Oost wordt gesteld dat nut en noodzaak van aanleg van de ringweg voldoende zouden zijn aangetoond. Maar er zijn alleen een opsomming van gegevens uit 2002 en 2003 en wat voorspellingen. Er is geen concrete analyse van gegevens.

Zij concludeert dat nut en noodzaak van de ringweg niet worden aangetoond. Zij stelt voor extra tijd te nemen voor beter onderzoek (applaus).

IKEA krijgt gastvrijheid in Leiderdorp met alle extra verkeer ten gevolge daarvan. De vestiging leidt tot 300.000 extra verkeersbewegingen per week en congestie op de A4. Dit leidt weer tot problemen op de Persant Snoepweg, terwijl het Engelendaal wordt versmald. Door uitbreiding van woningen en bedrijven ontstaan nog eens extra verkeersbewegingen. Je zou hier een bord kunnen zetten: 'you are entering the twilight zone'.

Er moet een gedegen onderzoek plaatsvinden. Zij dringt er bij de gemeente Leiderdorp op aan een eigen, degelijk en onafhankelijk verkeersonderzoek te laten doen en de conclusies aan de onderzoekers over te laten.

Ook is een milieueffectrapportage (MER) nodig. (applaus) Ten slotte moet op grond van artikel 49 van de Wet ruimtelijke ordening de planschade worden geraamd.

Goed inspraakmateriaal is cruciaal. Een zorgvuldige inspraakmethode is nodig om de politiek geloofwaardigheid te geven. Het Comité Zijldijk doet een beroep op het college van burgemeester

en wethouders van Leiderdorp om zijn burgers te verdedigen en op de bres te staan voor de inwoners.

De heer **Koet** is bewoner van de Lage Rijndijk. Hij vertelt het verhaal van de man die een radio had, maar bij de sport de beelden miste. Daarom kocht hij een tv, maar omdat hij niet veel geld had, een goedkope. Die gaf een slecht beeld, gaf storingen bij de burens. Een oud tante gaf de man geld, zodat aanschaf van een duurdere tv mogelijk werd. Maar de man hield het bij de goedkope tv en kocht voor het geld een hele boel andere dingen. Hij kon alleen zeggen: ik heb tv. (applaus) De gemeente wil een ringweg. Er is de keuze tussen een goedkope en een dure. Leiden heeft 40 miljoen euro gekregen in het kader van een tramlijn door de stad. Een betere variant is nu dus mogelijk, maar de gemeente kiest nog steeds voor de goedkope variant. (applaus)

Mevrouw **Beijne** is bewoonster van de Kanaalweg. Zij bedankt de voorgaande sprekers voor wat zij gezegd hebben. Het gevoel dringt zich aan haar op dat Leiden een ringweg wil omdat dat bij een grote stad hoort.

Zij is verbijsterd omdat zij ondanks de uitspraak van het referendum, de inspraak en de ateliers over de Ringweg Oost nu een boekje krijgt waarin niets over de discussie in de ateliers wordt vermeld. Zijn de in de ateliers aangedragen ideeën in de prullenbak verdwenen? (applaus) Nu is er een aantal varianten, in feite maar twee of eigenlijk is er maar één gekozen. Hiermee moeten de burgers het doen.

Zij is ongelukkig omdat zij een drukke weg voor haar deur krijgt. Dit leidt tot verstoring van het woongenot, toename van de luchtverontreiniging, meer lawaai, vermindering van de veiligheid voor fietsende schoolkinderen en aantasting van een beschermd stadsgezicht. Zij vraagt welke alternatieven er zijn en voor welke de burgers moeten kiezen.

Het proces verloopt te snel. Veel mensen zijn nog met vakantie. Zij hoopt dat bij de besluitvorming milieu en groen voorop zullen staan. (applaus)

Mevrouw **Leenheer** woont aan het Utrechtse Jaagpad. Zij spreekt namens de vereniging Een brug te veel. Eigenlijk is alles al gezegd. Maar zij wil toch naar voren brengen dat zij grote zorgen heeft over haar woonplek. In het Leidsch Dagblad stond dat de Zijldijk een unieke locatie is. Dat geldt ook voor het Jaagpad. Wat kan de gemeente de bewoners bieden? Worden de woningen minder waard? Wat voor voorzieningen komen er? Wat gaat er gebeuren met de parkeergelegenheid, met de brug en met de geluidhinder? (applaus)

De heer **Van Grieken** deelt mee dat men nu aan het einde is gekomen van de formele inspraakavond. Alles komt op papier. Hij geeft het woord aan de wethouders.

De heer **Stegh** dankt de insprekers voor hun reacties, 14 in een zaal met 150 deelnemers. Er zijn al meer dan 70 schriftelijke reacties binnen, er komen waarschijnlijk nog meer. In de schriftelijke reacties treft hij veel argumenten aan die ook hier ter tafel zijn gekomen. Hij raadt de insprekers aan gebruik te maken van de beschikbare cd-rom. Daarop is veel informatie te vinden. Vele van de hier gemaakte opmerkingen zijn ook in de gemeenteraden aan de orde geweest. Er zijn wel een aantal expliciete vragen, zoals: het zou anders moeten en wat bedoelt men precies? Op deze vragen zal worden ingegaan in de inspraaknota. De gemeenten zullen precies moeten uitleggen hoe de verkeerssituatie er in de toekomst uit gaat zien, onder andere wat dat betekent voor de Kanaalweg. Compensatiemogelijkheden komen pas aan de orde als het definitief onvermijdelijk is geworden dat de weg er komt. De gemeenteraadsleden hebben geconstateerd dat de aanleg van de ringweg onvermijdelijk is. Naar aanleiding van een interruptie van een in de zaal aanwezig Leids gemeenteraadslid van de fractie van D66 zegt spreker dat nieuwe argumenten zeker aan de orde zullen komen in de gemeenteraad. Dat betekent dat de discussie over nut en noodzaak van de ringweg daar dan weer terugkomt, maar wel op basis van nieuwe argumenten. Deze avond heeft naar zijn mening geen nieuwe argumenten opgeleverd. Wel is er aanleiding te kijken naar de inpassing van de ringweg ten aanzien van de Kanaalweg en de gelijkvloerse kruising. De reacties van de burgers hebben veel materiaal geleverd voor de verdere discussie in de

gemeenteraden. Het waren voor hem bekende reacties en bekende vragen. De discussie in de gemeenteraden zal moeilijk worden.

Wat betreft de vraag waarom de inspraak in de vakantieperiode plaatsvindt, wijst hij erop dat de discussie al in 2007 is begonnen. Maar in Nederland doen we er vaak veel te lang over om tot een besluit te komen. Ook veel mensen hebben last van niet besluiten.

De heer **Van Grieken** vraagt of er raadsleden uit beide gemeenten aanwezig zijn. Er blijken enkele gemeenteraadsleden in de zaal te zijn. De heer Van Grieken adviseert de aanwezigen deze raadsleden na afloop van de bijeenkomst te benaderen om hen vragen te stellen.

De heer **Glasbeek** stelt vast dat het onderwerp ringweg ontzettend veel belangstelling heeft. Veel punten van zorg zijn naar voren gebracht. Er liggen nog twee opties open, niet één. Het wordt nog een moeilijke exercitie om een definitieve voorkeur aan te geven, ook gezien de financiële aspecten. Het project heeft ook een relatie met andere verkeersplannen, niet alleen voor de auto maar ook voor het openbaar vervoer.

In beide gemeenteraden zal straks een debat over de totale verkeersafwikkeling plaats moeten hebben. Ook van de kant van de gemeenteraden wordt voeling gehouden met wat er onder de bevolking leeft. Inhoudelijk komen de twee gemeenten schriftelijk op de aan de orde gestelde zaken terug. Hij dankt de deelnemers, ook die aan de ateliers voor hun bijdrage aan de discussie.

De heer **Van Grieken** heeft uit de zaal de vraag opgevangen waar men de verslagen van de ateliers kan vinden.

De heer **Homan** antwoordt dat deze op de website staan.

De heer **Glasbeek** vult aan dat deze verslagen ook op de website van de gemeente Leiderdorp te vinden zijn.

De heer **Van Grieken** heeft ook de klacht gehoord dat een aantal verslagen van Leidse raadscommissie niet te vinden zijn.

De heer **Homan** denkt dat er hier een misverstand moet zijn. Vorig jaar is een nota gepubliceerd op basis waarvan de besluitvorming over nut en noodzaak heeft plaatsgevonden. Deze nota staat op de website, maar mogelijk is de omschrijving verwarrend. De titel van het document is: Probleemanalyse, Aanzet tot beoordelingskader, Selectie van varianten. Onder deze naam staat het stuk op de website.

De heer **Van Grieken** geeft aan dat er een antwoord op de vraag komt. De formele titel van het stuk is wat anders dan de aanduiding die in de samenvatting is gehanteerd. Uiterlijk op 10 september komt er een verslag van de inspraakavond. Dit verslag wordt aan alle aanwezigen gezonden. Daarna komt er een nota met reactie op de inspraak. Vervolgens nemen de colleges van burgemeester en wethouders een besluit over het aan de gemeenteraden uit te brengen advies. De gemeenteraden beslissen. Hij wijst erop dat de deelnemers aan de bijeenkomst nu de mogelijkheid hebben om in debat te gaan met de aanwezige gemeenteraadsleden. Hij verontschuldigt zich voor de redelijk formele procedure voor de inspraak, maar door de bestaande regels kon dat niet anders. Hij wenst de aanwezigen veel succes bij de verdere gang van zaken. (applaus)

Hij sluit de bijeenkomst om 21.35 uur.

Gemeente Leiden,
Afdeling Ruimte- en Milieubeleid/Team Programma Bereikbaarheid
T.a.v. Mevrouw M.Liesting,
Postbus 9100,
2300 PC Leiden



RMBRM

Leiden, 18 september 2008

Betref: Reactie op verslag inspraakavond RWO

Geachte mevrouw Liesting,

Hierbij geven wij onze reactie op het verslag van de inspraakavond over de Ringweg Oost dd 27 augustus 2008.

- 1) Door de heer Van Grieken is bij de opening van de bijeenkomst gemeld dat de hele vergadering op tape is vastgelegd. Wij verwachten dan ook in het verslag een weergave van de door de sprekers werkelijk gesproken teksten. Bij het lezen van het verslag lijken de teksten geïnterpreteerd weergegeven te zijn.
- 2) De metafoor voor de RWO van de heer Koet komt zoals nu verwoord niet uit de verf. De essentie van deze metafoor is: Het is alsof je een goedkope televisie koopt. Een televisie die slecht beeld heeft, storingen veroorzaakt bij de burens en waarvoor je eigenlijk alleen kunt zeggen: ik heb een televisie die als radio werkt.
- 3) In de weergave van de heer Duinker ontbreekt de opmerking dat de ter discussie liggende varianten van de RWO niet functioneel zijn en niet werkelijk tot vermindering van de verkeersoverlast kunnen leiden.

Met vriendelijke groet,

R.G.M. Schuring,

Gedrukt op papier van de Vereniging
van Leiden



Correspondentie 695-124
Doc: DIV-14894 Post: DIV-2008-13968
BARC: 000154541 BT: B
RMBRM 22-9-2008 10:39:47

Voorzitter Vereniging Waardeiland

Drs. W.J. Duinker,
voorz. VvE Rijn-Staete en bestuurslid Ver.Waardeiland
Laan der Verenigde Naties 66
2314 GG LEIDEN

Ontvangstbewijs
WvE-Leiden



R.M.J.M.

Gemeente Leiden
Afd. Ruimte- en Milieubeleid/Team Programma Bereikbaarhe
T.a.v. Mevrouw M. Liesting
Postbus 9100
2300 PC LEIDEN



Correspondentie: 691-125
Doc: DIV-14034 Post: DIV-2008-13961
BARC: 000154545 BT: B
RWSRM 22-9-2008 10:43:49

Leiden, 18 september 2008.

Onderwerp: Reactie op verslag van Inspraakavond op 27.08.08

Geachte Mevrouw Liesting,

Het ontvangen verslag geeft mij aanleiding tot het maken van enkele opmerkingen.

Algemene opmerking: aan het begin van de avond werd aan de aanwezigen medegedeeld dat van alles wat die avond zou worden gezegd aantekeningen zouden worden gemaakt en dat bovendien ook alles nog eens op een band zou worden opgenomen. Iedereen die zijn naam etc. had genoteerd zou een verslag toegezonden krijgen. Zodoende had iedereen de indruk dat het verslag een woordelijke weergave zou worden van hetgeen die avond zou worden gezegd. Dat is duidelijk niet het geval. Het is een beknopte samenvatting geworden, waardoor soms essentiële zaken verdwenen zijn.

Specifieke opmerkingen: Het verslag geeft niet weer hetgeen ik letterlijk heb gezegd, waardoor een vertekend beeld ontstaat.

- ongewenst koppeling i.p.v. ongewenste combinatie RWO met RGL
- Hoe moet een Ringweg er uitzien wil deze als ringweg kunnen functioneren? Volgens mij is die vraag binnen de gemeente nog nooit gesteld. Hoe is het anders mogelijk dat serieus wordt gesproken over het traject RWO via de Kanaalweg? I.p.v. de eerste zinnen over dit punt in het verslag;
- Hoge Rijndijk is qua luchtverontreiniging volgens de gemeente één van de ergste straten van Leiden. Hoge Rijndijk staat zowel vanaf de Plantage als vanaf de Leiderdorpsebrug regelmatig vast a.g.v. een geopende Wilhelminabrug. En dan denkt de gemeente (nog) dat het verantwoord is om de Kanaalweg via een gelijkvloerse kruising en een nieuwe brug over de Nieuwe Rijn naar De Waard door te trekken. Inmiddels weet elk raadslid waar de Nieuwe Rijn ligt???? Hierna volgt pas de tekst uit het verslag;

- Op De Waard moeten 10 bedrijfspanden worden gesloopt en op de Hoge Rijndijk ook nog enkele panden. Hierna volgt tekst van verslag.
- Conclusie: verscheur variant en denk na over een plan dat tot vermindering van de verkeersoverlast kan leiden. Er zijn betere alternatieven naar voren gebracht. I.p.v. de tekst van het verslag.

Ik ga er vanuit dat u mijn bovenvermelde opmerkingen in de definitieve versie van het verslag van de Inspraakavond zult verwerken.

Hoogachtend,



W.J. Duinker

Bijlage 3. Thematische behandeling inspraakreacties

Onderscheiden thema's

- A. Nut en Noodzaak Ringweg Oost (RWO)
- B. Samenhang met Rijnlandroute (RR) en/of RijnGouweLijn (RGL)
- C. Verkeers- en milieuonderzoek
- D. Tracé Ringweg Oost: algemeen
- E. Tracé Zijldijk
- F. Tracé Sumatrastraat / Zijldijk
- G. Overige aspecten

In veel gevallen bevat een inspraakreactie verschillende onderwerpen die betrekking hebben op meer dan één van deze thema's. De verschillende onderwerpen zijn dan gesplitst en bij de betreffende thema's weergegeven. In de navolgende tabellen zijn de inspraakreacties samengevat en wordt bij elk onderwerp via de nummering verwezen naar de personen of instanties die de reactie of een deel daarvan hebben ingediend. Soms zijn daarbij argumenten van verschillende insprekers over het zelfde onderwerp bij elkaar gevoegd inzien deze argumenten in elkaars verlengde liggen.

In deze inspraaknota wordt verschillende malen gesproken over het "GVVP-pakket". Hiermee wordt bedoeld op het pakket van maatregelen dat wordt voorgesteld in het kader van het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) van Leiden om de autobereikbaarheid veilig te stellen en de leefbaarheid in de centra te verbeteren: Rijnlandroute, autobeperkende maatregelen in het Leidse centrum, afwaardering van het Engelendaal in Leiderdorp, Ringweg Oost. De verbreding van de A4 is onderdeel van de autonome ontwikkeling en zit derhalve in alle uitgevoerde berekeningen.

Thema A: Nut en Noodzaak Ringweg Oost (RWO)

	Samenvatting ingekomen reactie	Reactie van colleges van B&W van Leiden en Leiderdorp
A1	<p>De keuze voor de aanleg van een volledige ringweg rond Leiden, inclusief RWO, wordt ondersteund. De verkeersproblematiek vereist structurele oplossingen. Voor reacties op vorm en inhoud: zie overige thema's.</p> <p><i>Ingebracht door: 2, 905</i></p>	<p>Om de Leidse regio per auto bereikbaar te houden, mede in het licht van de ruimtelijk - economische ontwikkelingen in de komende jaren en de wens om de verkeersdruk op de centra te verlichten, is een hoofdwegennet met een buiten- en een binnenring noodzakelijk.</p> <p>Als onderdeel van de plannen worden in het centrum van Leiden autobeperkende maatregelen getroffen om ruimte te creëren voor openbaar vervoer en langzaam verkeer en de leefbaarheid te verbeteren. De Hooigracht is dan alleen nog bereikbaar voor bestemmingsverkeer (in verband met aanleg RGL) en straten als Zijlsingel en Morssingel krijgen eenrichtingsverkeer. Voor het autoverkeer dient vervangende capaciteit te worden geboden in de vorm van een verdeelweg rond het centrum, de binnenring. Ringweg Oost maakt daar deel van uit en vult de ontbrekende schakel in tussen Kanaalweg en Willem de Zwijgerlaan / provinciale weg N445.</p>
A2	<p>De voorkeur van de bewoners van de Zijldijk gaat uit naar het handhaven van de bestaande situatie. De gemeente Leiderdorp dient vanuit haar eigen verantwoordelijkheid zelf een onafhankelijk onderzoek in te stellen naar alle effecten van Ringweg Oost voor de inwoners van Leiderdorp (leefklimaat, milieu, veiligheid, waardevermindering huizen). Bovendien is er geen samenhangend verkeers- en vervoersbeleid met doorwerking van het nationale en provinciale beleid, zoals de Planwet Verkeer en Vervoer voorschrijft. Er kan geen besluit worden genomen zonder inzicht in de financiële gevolgen wat betreft de waardevermindering van de woningen. Zijn hierover afspraken gemaakt tussen Leiden en Leiderdorp?</p> <p><i>Ingebracht door: 8, 86, 87, 89, 90, 911</i></p>	<p>Er zijn verschillende varianten van RWO onderzocht waarbij geen gebruik wordt gemaakt van de Zijldijk. Deze varianten blijken niet te functioneren, zoals de Nulplusvariant en Ringweg West, of stuiten op zeer grote bezwaren, zoals de varianten door de Sumatrastraat (tweerichtingsverkeer via maaiveld of tunnel).</p> <p>Van RWO zijn tot nu toe slechts schetsontwerpen gemaakt. Bij de uitwerking hiervan naar definitieve ontwerpen zal in detail gekeken worden naar de ruimtelijke inpassing en de effecten op de omgeving (lucht, geluid, veiligheid). Het Integraal Verkeers- en Vervoersplan van Leiderdorp zal in de komende tijd worden geactualiseerd.</p> <p>Of sprake zal zijn van waardevermindering van woningen, zal later moeten blijken. Dat hangt onder meer af van de variant die zal worden gekozen en de wijze waarop de weg zal worden ingepast. Hierover zijn geen afspraken gemaakt tussen Leiden en Leiderdorp.</p>
A3	<p>Er kan pas een besluit worden genomen als alle effecten van Ringweg Oost in kaart zijn gebracht in een Milieu-Effect-Rapport (MER). Pas dan is inspreken zinvol.</p> <p><i>Ingebracht door: 8, 23, 24, 86, 89, 90, 114, 911</i></p>	<p>Een m.e.r.-procedure voor RWO is niet verplicht. Niettemin zullen de gevolgen voor het milieu zorgvuldig worden meegewogen door beide gemeenten. Ten behoeve van de tracékeuze heeft het milieuonderzoek op een globaal niveau plaatsgevonden, voldoende om varianten van elkaar te kunnen onderscheiden. De gekozen variant zal in de vervolgfase gedetailleerder worden onderzocht op de milieueffecten (lucht, geluid, bodem, archeologie, etc.).</p>
A4	<p>De Raad van Leiden heeft op basis van de notitie Verkenning Nut en Noodzaak van de hand van wethouder John Steegh in 2007 ter vergadering besloten dat nut en noodzaak van een RWO voldoende zijn vastgesteld. De bewoners van de Zijldijk achten deze notitie volstrekt onvoldoende om nut en noodzaak aan te nemen. Eerst is inzicht nodig in alle effecten.</p> <p><i>Ingebracht door: 8, 86, 89, 90, 911</i></p>	<p>Er is een groot aantal berekeningen uitgevoerd om nut en noodzaak te onderbouwen. Zie hiervoor niet alleen het rapport Probleemanalyse / Aanzet tot beoordelingskader / Selectie van varianten, maar ook het rapport Verkeersanalyses. Varianten waarbij maatregelen worden genomen in het Leidse centrum, doch geen nieuwe ringweg aan de oostkant wordt aangelegd, zoals de Nulplusvariant en Ringweg West, blijken tot grote problemen op het wegennet van Leiderdorp te leiden, met een forse groei van het verkeer over de Stierenburg en het Engeldaal.</p>
A5	<p>RWO moet bijdragen aan de bereikbaarheid en het doorgaande verkeer uit het centrum wenen. Wat is dan het Leidse belang m.b.t. bereikbaarheid ten aanzien van deze doorgaande route?</p> <p><i>Ingebracht door: 13, 14, 19, 75</i></p>	<p>RWO maakt deel uit van de zogenaamde binnenring, een verdeelweg rond het centrum. RWO leidt verkeer dat niet in het centrum moet zijn daaromheen en maakt de bestemmingen in het centrum (o.a. parkeergarages) bereikbaar via de kortste route vanaf en naar deze ring. RWO is niet bedoeld voor verkeer dat doorgaand is ten opzichte van de Leidse regio. Daarvoor is er de buitenring (A4, A44, Rijnlandroute).</p>
A6	<p>RWO, in welke variant dan ook, biedt geen oplossing voor de huidige verkeersproblemen in Leiden-Oost; het probleem wordt slechts verplaatst van het centrum naar de wijken buiten het centrum. De beleidsdoelen van</p>	<p>RWO is zeker geen oplossing voor alle verkeersproblemen in de Leidse regio. Het is een noodzakelijke verbinding om de bestemmingen in Leiden bereikbaar te houden, nadat verkeersroutes door het centrum (deels) zijn afgesloten of afgewaardeerd. Naast de binnen- en buitenring zijn er</p>

	<p>Leiden en Leiderdorp worden niet gehaald. Kan de gemeente aangeven op welke wijze de beleidsdoelen meetbaar worden gemaakt en onderbouwen hoe deze worden gerealiseerd?</p> <p><i>Ingebracht door: 23, 24, 73, 79, 91, 110, 116, 907</i></p>	<p>verschillende invalswegen die zwaar onder druk staan, zoals de Hoge Rijndijk in Leiden en de Persant Snoepweg in Leiderdorp. Daarvoor biedt RWO geen oplossing. RWO is onderdeel van een pakket van maatregelen, waarmee belangrijke doelen kunnen worden gerealiseerd, zoals ruimte bieden aan het openbaar vervoer (RGL over Hooigracht), verbetering van het verblijfsklimaat in het centrum (aantoonbare afname van de verkeersintensiteiten) en in totaliteit een verbetering van het woon- en leefmilieu in de stadsregio (bijvoorbeeld enkele honderden woningen minder in klassen met hoge geluidwaarden). Naast dit pakket wordt in regionaal verband gewerkt aan een verdere verbetering van het openbaar vervoer, waaronder een hoogwaardig openbaar vervoer verbinding (HOV) tussen Leiden CS en Leiderdorp.</p>
A7	<p>Het bedrijfsleven in Leiden en Leiderdorp ziet RWO als de invulling van een ontbrekende schakel in het hoofdwegennet.</p> <p><i>Ingebracht door: 25, 26, 117, 118</i></p>	<p>RWO vormt de ontbrekende schakel in de binnenring, een functie die momenteel wordt vervuld door kwetsbare centrumstraten.</p>
A8	<p>Nut en noodzaak van een Ringweg Oost zijn niet aangetoond. RWO is geen oplossing voor het opvangen van de groei van het verkeer tot 2020. De problematiek rond de aansluitingen op de A4 (Lammebrug, Hoge Rijndijk) wordt niet opgelost. Grootste deel van het verkeer in Leiden is oost-west gericht. Om onduidelijke redenen is het onderzoek hiernaar niet voltooid. RWO geeft geen verbetering van het woon- en leefklimaat van alle inwoners van Leiden. Milieueffecten zijn niet volledig onderzocht en berusten op aannames.</p> <p><i>Ingebracht door: 40</i></p>	<p>RWO alleen kan de verkeersgroei tot 2020 niet opvangen. Daarvoor is meer nodig. RWO maakt daarom deel uit van een groter pakket van maatregelen, waartoe o.a. ook behoren de RijnGouweLijn, de Rijnlandroute en het aanpassen van de Willem de Zwijgerlaan. Zie ook het antwoord bij punt A4. RWO maakt deel uit van de binnenring, een verdeelweg voor verkeer met overwegend een herkomst of bestemming in Leiden of Leiderdorp. Berekeningen hebben aangetoond, dat veel verkeer van het nieuwe gedeelte via De Waard gebruik gaat maken. Een analyse van de herkomsten en bestemmingen van dit verkeer maakt duidelijk, dat het een optelsom is van een zeer groot aantal verschillende verkeersbewegingen, zonder duidelijke hoofdoriëntatie, met herkomsten en bestemmingen in veel verschillende wijken van Leiden en Leiderdorp. Zie ook het antwoord onder C20.</p>
A9	<p>Bouwen van meer weginfrastructuur is geen antwoord op de verkeersproblemen van Leiden. Problemen worden verplaatst en er wordt meer verkeer aangetrokken. Oplossing: strenger parkeerbeleid, autoluw maken van straten, fiets en openbaar vervoer bevorderen.</p> <p><i>Ingebracht door: 67, 128</i></p>	<p>RWO is slechts voor een deel nieuwe infrastructuur. Bovendien wordt op verschillende plaatsen de infrastructuur voor het autoverkeer teruggebracht (Leidse centrum, Engelendaal Leiderdorp). Maatregelen als parkeerbeleid en bevordering van openbaar vervoer en fietsverkeer zijn zeker ook nodig om de Leidse regio bereikbaar en leefbaar te houden.</p>
A10	<p>Nut en noodzaak van RWO zijn verkeers technisch onvoldoende onderbouwd. De onderbouwing bestaat uit (politieke) beleidswensen. Doorstroming zou een reden voor RWO kunnen zijn, doch deze blijkt minimaal te zijn (kruising met Hoge Rijndijk, stoplichten, spoorweg). Hoe beoordeelt de gemeente het probleemoplossend vermogen en daarmee het nut van RWO?</p> <p><i>Ingebracht door: 73, 120</i></p>	<p>Zie punt A4. Doorstroming op alle momenten van de dag is niet de belangrijkste doelstelling van RWO. Door een binnen- en buitenring te realiseren, onderling verbonden door min of meer radiale invalswegen, blijven de bestemmingen in Leiden en Leiderdorp bereikbaar. Dat is het belangrijkste nut van RWO. Dat er in de spitsuren op bepaalde plaatsen congestie kan optreden, is inherent aan het stedelijke wegennet met zijn vele aansluitingen en kruisingen van waterwegen. Een congestievrij wegennet zou enorme ingrepen in de stad noodzakelijk maken die veel verder gaan dan een tunnel meer of minder in RWO.</p>
A11	<p>Een echte ringweg kan een bijdrage leveren aan de doorstroming van het verkeer, maar nu worden alleen deeloplossingen gepresenteerd die eerder nieuwe problemen opleveren. Het verkeer staat nu al vast.</p> <p><i>Ingebracht door: 121, 122</i></p>	<p>RWO maakt deel uit van een totaalconcept van binnen- en buitenring, maatregelen op het gebied van openbaar vervoer en fietsverkeer en parkeerbeleid, en is derhalve zeker geen deeloplossing.</p>
A12	<p>RWO is een onzinnig plan, net als de RGL. Handjeklap tussen ambtenaren, aannemers en projectontwikkelaars!</p> <p><i>Ingebracht door: 125</i></p>	<p>Deze bewering is voor rekening van de inspreker.</p>

A13	<p>Na verbreding van de A4 zal verkeer van en naar de N11 meer de snelweg gaan gebruiken en is een RWO misschien niet meer nodig.</p> <p><i>Ingebracht door: 148</i></p>	<p>Voor doorgaand verkeer is verbreding van de A4 zeker een verbetering. RWO blijft echter nodig als verdeelweg rond het Leidse centrum.</p>
A14	<p>Als het verkeer op de Kanaalweg maar in beperkte mate toeneemt, zoals het rapport over RWO stelt, dan is er ook geen noodzaak voor een ringweg.</p> <p><i>Ingebracht door: 904</i></p>	<p>De Kanaalweg krijgt te maken met twee effecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - als onderdeel van RWO komt er meer verkeer. - als gevolg van de Rijnlandroute neemt het verkeer af. <p>Per saldo is het effect op de Kanaalweg daardoor beperkt. Zonder Rijnlandroute zou het verkeer op de Kanaalweg met zo'n 40% toenemen.</p> <p>Bovendien blijft de Lammenschansweg een belangrijke invalsweg naar het Leidse centrum voor verkeer dat over de Europaweg Leiden binnenkomt. Dit verkeer rijdt niet over de Kanaalweg.</p> <p>De Kanaalweg heeft als onderdeel van RWO wel degelijk een belangrijke verdeelfunctie. Bij de Hoge Rijndijk gaat een deel van het verkeer rechtdoor (De Waard) en slaat een flink deel af (van/naar Hoge Rijndijk).</p> <p>Het deel van RWO ten noorden van de Hoge Rijndijk krijgt veel verkeer te verwerken (ca. 20.000 voertuigen per etmaal) en heeft daardoor een zeer belangrijke functie als onderdeel van de binnenring.</p>

Thema B: Samenhang met Rijnlandroute (RR) en/of RijnGouweLijn (RGL)

	Samenvatting ingekomen reactie	Reactie van colleges van B&W van Leiden en Leiderdorp
B1	<p>Door alleen inspraak te geven op het Variantenonderzoek RWO miskent het college van Leiden de maatschappelijk gevoelde en feitelijke samenhang met het RGL-dossier.</p> <p><i>Ingebracht door: 2</i></p>	<p>De gemeenteraad van Leiden heeft in het kader van de Interim - overeenkomst Hoofdpijnen BOII over de RGL in juni 2008 besloten de tracékeuze over Hooigracht en Langegracht niet in inspraak te brengen gezien de historie van het RGL-dossier.</p>
B2	<p>Het is prematuur om nu al een besluit te nemen over nut & noodzaak en het tracé van Ringweg Oost. Er zijn teveel onzekerheden over de verbreding van de A4, het tracé van de RGL, de Rijnlandroute en het effect van verbeterd OV op het autoverkeer. Aangegeven moet worden wat de stand van zaken is ten aanzien van alle relevante verkeers-ontwikkelingen, wat de samenhang is met RWO, op grond waarvan nut en noodzaak van RWO worden aangenomen en waarom een besluit moet worden genomen over RWO gelet op het sneuvelen van het tracébesluit A4.</p> <p><i>Ingebracht door: 8, 79, 86, 89, 90</i></p>	<p>Hoewel de realisatie van de verbreding van de A4 vertraging heeft opgelopen, gaan beide colleges ervan uit, dat dit voor de regio en het land belangrijke project zal worden uitgevoerd.</p> <p>Het tracé van de RGL is inmiddels vastgesteld. De verbeteringen in het openbaar vervoer zijn van groot belang voor de bereikbaarheid van Leiden, maar uit onderzoeken elders is bekend, dat hiervan geen substantiële effecten op het autoverkeer mogen worden verwacht.</p> <p>De colleges zijn er eveneens van overtuigd, dat de Rijnlandroute zal worden gerealiseerd, al is nog niet bekend in welke vorm (tracé, locatie aansluitingen). Zonder Rijnlandroute zijn vergaande ingrepen in het Leidse centrum niet mogelijk.</p> <p>Indien de Hooigracht zijn verkeersfunctie verliest is RWO noodzakelijk om de binnenstad en de omliggende wijken onderling bereikbaar te houden, welk tracé voor de Rijnlandroute ook zal worden gekozen. Via de Rijnlandroute (oost - west oriëntatie) kunnen immers de wijken aan de noordkant van de (binnen)stad niet worden bereikt.</p>
B3	<p>Probleemstellingsfout: Ringweg Oost wordt ten onrechte gekoppeld aan de RGL. Hoe kan het college van Leiden garanderen dat de RWO-procedure niet vervuild wordt met het RGL-vraagstuk?</p> <p>RWO en RGL moeten apart worden behandeld. Wat doet de provincie als de gemeente besluit een van de twee niet aan te leggen?</p> <p><i>Ingebracht door: 13, 14, 19, 45, 75, 906, 907</i></p>	<p>Door de keuze voor de RGL via Hooigracht en Langegracht zijn RWO en RGL direct aan elkaar verbonden. Maar ook zonder RGL zou de Hooigracht een belangrijke HOV-as zijn geworden, waardoor de functie voor het autoverkeer zou moeten worden afgebouwd. In dat geval zou eveneens een RWO noodzakelijk zijn.</p> <p>De RGL is niet van invloed op de tracékeuze van RWO.</p> <p>De provincie is verantwoordelijk voor aanleg van de RGL, de gemeenten Leiden en Leiderdorp voor de aanleg van RWO.</p>
B4	<p>De verkeersproblemen aan de oostkant van Leiden hebben vooral te maken met de gebrekkige aansluiting tussen de A4, de N11 en het Leidse wegennet.</p> <p>Zijn de vraagstukken A4, N11 en Rijnlandroute voldoende aan de orde geweest bij de beoordeling van RWO en zo ja, hoe?</p> <p>Hoe hebben de A4/N11 verstoringen de berekening van de verkeersstromen beïnvloed?</p> <p><i>Ingebracht door: 13, 14, 19, 45, 75</i></p>	<p>De gebrekkige aansluitingen tussen A4, N11 en het lokale wegennet spelen zeker een rol bij de verkeersproblemen. De verbreding van de A4, de Rijnlandroute en de voorziene parallelweg langs de A4 tussen N11 en Rijnlandroute zullen verbetering brengen in deze situatie. Het drukke verkeer op de invalroute via de Hoge Rijndijk blijft een punt van zorg.</p> <p>Wellicht biedt de Rijnlandroute kansen om een deel van het verkeer anders de stad in te leiden. Nader onderzoek op dit punt is noodzakelijk.</p> <p>Bij de verkeersberekeningen is rekening gehouden met een verbrede A4 en aanleg van de Rijnlandroute.</p>
B5	<p>Over de effecten van twee voor het autoverkeer belangrijke ontwikkelingen (RijnGouweLijn en Rijnlandroute) wordt in de "Samenvatting Ringweg Oost" weinig of niets vermeld. Het cumulatieve effect van beide ontwikkelingen zal groot zijn en een RWO overbodig maken.</p> <p><i>Ingebracht door: 17, 18</i></p>	<p>De RGL is van groot belang voor de bereikbaarheid van Leiden, maar uit onderzoeken elders is bekend, dat hiervan geen substantiële effecten op het autoverkeer mogen worden verwacht.</p> <p>De effecten van de Rijnlandroute zijn uitvoerig onderzocht. Zie het rapport Variantenonderzoek Ringweg Oost / Verkeersanalyses.</p> <p>Het cumulatieve effect maakt RWO zeker niet overbodig.</p>
B6	<p>In de ateliers over RWO werd door de politiek bij herhaling gesteld, dat aanleg van de Rijnlandroute een voorwaarde is voor aanleg van een oostelijke ringweg. Deze koppeling is losgelaten. Nu wordt RWO opeens gekoppeld aan de RGL.</p>	<p>Deze bewering is niet juist. Er is gesteld dat de Rijnlandroute een voorwaarde is om de doelen van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan te kunnen realiseren. De maatregelen om de autodruk op het centrum van Leiden te verlagen zijn alleen mogelijk na aanleg van de Rijnlandroute. Zonder Rijnlandroute zou de binnenring op een aantal</p>

	<p>Eerst moet de Rijnlandroute zijn aangelegd, om daarna te kunnen oordelen over nut en noodzaak van RWO.</p> <p>Is er de garantie dat RWO niet doorgaat wanneer de Rijnlandroute niet doorgaat? Zo niet, waarom wordt deze niet ingebouwd?</p> <p><i>Ingebracht door: 23, 24, 67, 91, 92, 94</i></p>	<p>plaatsen vastlopen (o.a. Churchillaan). RWO zou goed kunnen functioneren zonder Rijnlandroute en zonder ingrepen in het centrum.</p>
B7	<p>Er wordt een dubieuze tijdsdruk gecreëerd door in de overeenkomst met de Provincie afhankelijkheid aan te brengen tussen RGL en RWO. Het getuigt van onzorgvuldigheid in de omgang met bewoners door hier niet duidelijk over te communiceren.</p> <p><i>Ingebracht door: 27, 30, 33, 46, 54, 64, 131, 132, 133</i></p>	<p>De overeenkomst tussen de gemeente Leiden en de provincie Zuid-Holland over RGL en RWO zet inderdaad een tijdsdruk op RWO. Zodra deze overeenkomst was gesloten is hierover naar de Leidse bevolking gecommuniceerd. Zo was er op 2 juni 2008 een informatieavond in het Scheltemacomplex. In de ateliers over RWO is hier eveneens ruim aandacht aan geschonken.</p>
B8	<p>Een echte oplossing kan alleen worden verkregen als de verkeersdruk op Leiden wordt vermindert (wegwerken flessenhals A4, aanleg Rijnlandroute).</p> <p><i>Ingebracht door: 29</i></p>	<p>Dit is juist.</p>
B9	<p>Het verkeer op de Kanaalweg neemt toe met 10%, maar alleen als de Rijnlandroute er komt. Als deze er niet komt moet worden afgezien van RWO.</p> <p><i>Ingebracht door: 55, 56, 57, 58</i></p>	<p>Als de Rijnlandroute er niet komt (waar beide gemeenten overigens niet van uitgaan), kan RWO nog steeds functioneren. In dat geval dienen (na het herinrichten van de Hooigracht ten behoeve van de RGL) centrumstraten als de Zijlsingel en de Morssingel in twee richtingen open te blijven om een te grote verkeersdruk op RWO te voorkomen.</p>
B10	<p>De RGL mag er niet komen (referendum) en daarom ook RWO niet als consequentie van die lijn.</p> <p><i>Ingebracht door: 65</i></p>	<p>De realiteit is anders.</p>
B11	<p>De projecten RijnGouweLijn, Rijnlandroute en Ringweg Oost moeten in samenhang worden bekeken. Een totaalvisie ontbreekt. Aanleg van de RR is essentieel voor de bereikbaarheid van Leiden en een goed functioneren van RWO. RWO hangt samen met de RGL.</p> <p>Gaat de gemeente onderhandelen met de provincie over de samenhang tussen RGL en RR? Aanleg van RWO kan pas starten na start aanleg RR. Hoe kijkt de gemeente aan tegen deze samenhang?</p> <p><i>Ingebracht door: 57, 58, 73, 104</i></p>	<p>In de verkeersanalyses die ten behoeve van het Variantenonderzoek RWO zijn uitgevoerd zijn grote projecten als Rijnlandroute, verbreding A4 en RWO in samenhang geanalyseerd.</p> <p>Beide gemeenten zetten zich in om de Rijnlandroute zo spoedig mogelijk gerealiseerd te krijgen. In de gesprekken met de provincie is de relatie tussen Rijnlandroute en RGL niet aan de orde.</p>
B12	<p>Geconstateerd kan worden dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de druk om tot besluitvorming te komen (RGL) belangrijker is dan verantwoorde besluitvorming; - in plaats van prioriteit voor de RR provinciaal wisselgeld voor de RGL wordt ingezet voor een oplossing die volgens de analyses niet functioneert; - het blijkbaar geen probleem is dat, zolang de RR er niet is, straten als de Zijlsingel en de Sumatrastraat extra verkeer moeten verwerken en het verkeer op de route Churchillaan-Haagweg-Morssingel vast dreigt te lopen; - het risico groot is dat met de beschikbare financiële middelen slechts de goedkoopste variant mogelijk is; - het voorlopige ontwerp voor de kruising RWO – Hoge Rijndijk een 	<p>Beide colleges zijn van mening dat op basis van het Variantenonderzoek RWO en de ingekomen inspraakreacties verantwoorde besluitvorming mogelijk is over het tracé van RWO. Daarbij zij nadrukkelijk vermeld, dat bij de uitwerking van het tracé tot een definitief ontwerp nog veel studie nodig is ten aanzien van inpassing en (het vermijden van) effecten op woon- en leefmilieu.</p> <p>Een tijdelijke situatie zonder Rijnlandroute is in feite niet gewenst, maar mogelijk niet te voorkomen. Bedacht moet daarbij wel worden, dat alle verkeersanalyses zijn uitgevoerd voor het planjaar 2020. In de tijdelijke situatie zal een deel van de verwachte autonome groei nog niet hebben plaatsgevonden. Dit geeft enige lucht, maar een feit blijft, dat voor de centrumstraten een zeer moeizame situatie ontstaat. Hoe groot het risico is dat de goedkoopste variant moet worden gekozen vanwege de beperkte beschikbare middelen, zal bij de besluitvorming blijken.</p> <p>Het voorlopige ontwerp voor de kruising RWO – Hoge Rijndijk is inderdaad krap en zal in de vervolgfase verder geoptimaliseerd moeten worden.</p>

	<p>uiterst krappe oplossing is waarbij rechtdoorgaand langzaam verkeer over de nieuwe brug niet mogelijk is.</p> <p><i>Ingebracht door: 91</i></p>	
B13	<p>Er is een alternatief plan voor de Rijnlandroute, namelijk de stadstunnelvariant, die noordelijker ligt dan de voorkeursvariant langs Voorschoten. Indien de provincie voor deze stadsvariant zou kiezen, wat zijn dan de implicaties voor nut en noodzaak van RWO?</p> <p><i>Ingebracht door: 92, 94</i></p>	<p>De Rijnlandroute biedt een verbinding tussen de A4 en de A44 en is oost – west gericht. Hiermee wordt geen verdeelroute rond het Leidse centrum gerealiseerd. RWO zal ook dan noodzakelijk blijven, al kan een stadstunnelvariant uiteraard invloed hebben op de verkeersbewegingen binnen de stad en daarmee op de verkeersintensiteiten op RWO.</p>
B14	<p>Stop met Leiden vol te bouwen. Groen, leefruimte en luchtkwaliteit worden opgeofferd. RWO gaat dwars door wijken, biedt geen oplossing als de Rijnlandroute niet doorgaat.</p> <p><i>Ingebracht door: 103</i></p>	<p>Het ruimtelijk beleid van Leiden is geen onderwerp van deze inspraak. RWO alleen biedt geen oplossing voor de verkeersproblematiek. Daar is meer voor nodig, o.a. de Rijnlandroute, maar ook een goed openbaar vervoer, een hoogwaardig fietsnetwerk en een passend parkeerbeleid. Variant Zijldijk loopt langs woonwijken maar gaat daar niet doorheen, variant Sumatrastraat / Zijldijk gaat door De Kooi.</p>
B15	<p>Eerst moet er een Rijnlandroute en een Ringweg West zijn, dan (indien nodig) een RWO, dan P+R locaties en dan pas een RGL.</p> <p><i>Ingebracht door: 110</i></p>	<p>De wens om eerst de Rijnlandroute te realiseren wordt door beide gemeenten gedeeld, maar is vermoedelijk helaas geen realiteit. Na het onttrekken van de Hooigracht aan de hoofdcirculatie is eerst een RWO en wellicht later een Ringweg West nodig. Aan de westkant bestaat immers al een binnenring, al is deze niet optimaal (Dr. Lelylaan, Haagsche Schouwweg, Plesmanlaan).</p>
B16	<p>Eerst moet er een Rijnlandroute komen en dan, indien nodig, alsnog een RWO, in een tunnel naar de Zijldijk. Een brug naar De Waard is weggegooid geld.</p> <p><i>Ingebracht door: 126</i></p>	<p>Zie antwoord onder B15. Zie antwoord onder D2.</p>

Thema C: Verkeers- en milieuonderzoek

	Samenvatting ingekomen reactie	Reactie van colleges van B&W van Leiden en Leiderdorp
C1	<p>Hoewel een Ringweg West relatief eenvoudig is te realiseren, wordt deze geschrapt en wordt niets opgemerkt over de positieve effecten daarvan op de verkeersstromen.</p> <p><i>Ingebracht door: 5</i></p>	<p>Deze bewering is niet juist. Ringweg West is niet eenvoudig te realiseren, o.a. vanwege de zeer complexe aansluiting op de Plesmanlaan. Het effect op de verkeersstromen is doorgerekend met het regionale verkeersmodel RVMK (Regionale VerkeersMilieuKaart). Hieruit bleek, dat Ringweg West verbetering brengt in de bereikbaarheid van Leiden – West, doch geen oplossing biedt voor de problemen aan de oostkant van de stad.</p>
C2	<p>Hoewel in de ateliers is gevraagd om informatie over de herkomsten en bestemmingen van het verkeer in de stad, is de gemeente niet in staat geweest deze gegevens te leveren.</p> <p>De gemeente heeft kentekenonderzoek verricht, doch de gegevens zijn nooit verstrekt, ondanks herhaalde toezeggingen. Hierdoor zijn nog meer vraagtekens te plaatsen bij de uitkomsten van de verkeersmodellen.</p> <p>Het verkeersmodel wijkt zoveel af van de werkelijkheid, dat handmatige tellingen noodzakelijk zijn, o.a. voor de Hoge Rijndijk.</p> <p><i>Ingebracht door: 5, 23, 24, 907</i></p>	<p>Gedoeld wordt op de resultaten van een qua aantal waarneempunten zeer beperkt kentekenonderzoek, waarvan de betekenis voor het variantenonderzoek RWO marginaal is en dat nooit bedoeld is geweest als bouwsteen voor het variantenonderzoek. Zoals aangegeven in de ateliers, zijn de resultaten van dit onderzoek in te zien, doch bieden zij weinig relevante informatie voor dit doel.</p> <p>Het regionale verkeersmodel RVMK geeft wel degelijk inzicht in de herkomsten en bestemmingen. Immers, het model berekent deze op basis van de sociaal-economische gegevens van de regio (aantallen woningen en arbeidplaatsen per zone) en het beschikbare wegennet. De uitkomsten van het model, de op het wegennet geprojecteerde verkeersintensiteiten, zijn niet anders dan een optelsom van een groot aantal individuele herkomst – bestemmingsrelaties. Het verkeersmodel is voor het basisjaar 2005 gekalibreerd (geijkt) aan de hand van tellingen op het wegennet. Dat er tussen berekende modeluitkomsten en feitelijke tellingen (relatief kleine) verschillen bestaan is daarbij niet bijzonder. Een verkeersmodel blijft een benadering van de realiteit, maar is een bruikbaar instrument voor het verrichten van onderzoek. Zie ook het antwoord onder C20.</p>
C3	<p>De gemeente heeft de effecten van de Rijnlandroute op de verkeersstromen in de stad en met name RWO niet inzichtelijk kunnen maken.</p> <p><i>Ingebracht door: 5</i></p>	<p>In het rapport Variantenonderzoek Ringweg Oost / Verkeersanalyses is hier een afzonderlijk hoofdstuk aan gewijd, met als conclusie dat de Rijnlandroute een onmisbaar onderdeel is van het totale pakket aan maatregelen dat nodig is om de bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelen te bereiken.</p>
C4	<p>Aan de rapportage over de verkeersanalyses is een bijdrage geleverd door het adviesbureau DHV. Wat is de bijdrage geweest van DHV en deelt DHV de conclusies van het rapport?</p> <p>De gemeente Leiderdorp moet een eigen, onafhankelijk verkeersonderzoek doen.</p> <p><i>Ingebracht door: 8, 86, 89, 90, 911</i></p>	<p>Een verkeersadviseur van DHV heeft bijdragen geleverd aan het verwerken en analyseren van de uitkomsten van de berekeningen met het verkeersmodel RVMK onder auspiciën van de projectleider Ringweg Oost.</p> <p>De gemeenten Leiden en Leiderdorp zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor het onderzoek.</p>
C5	<p>Inzichtelijk moet worden gemaakt op grond van welke onderzoeken, welke daaruit verkregen gegevens en welke argumentatie en criteria nut en noodzaak zijn vastgesteld. Ook moet duidelijk zijn welke onderzoeksmethode daarbij is gebruikt en of deze landelijk is geaccepteerd. Ook moet duidelijk worden gemaakt op grond van welke onderzoeken, gegevens, argumenten en criteria andere varianten zijn afgefallen.</p> <p><i>Ingebracht door: 8, 86, 89, 90, 102</i></p>	<p>Nut en noodzaak van RWO zijn in de eerste plaats beoordeeld op verkeerskundige criteria. Ook na het realiseren van autobeperkende maatregelen in het Leidse centrum moeten de verschillende wijken van Leiden, waaronder het centrum, onderling bereikbaar zijn. Dat vergt een netwerk van hoofdwegen, waarin RWO een noodzakelijke schakel invult.</p> <p>De onderbouwing blijkt uit de verkeersanalyses:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zonder RWO neemt de verkeersdruk op het Leiderdorpse wegennet onaanvaardbaar toe; - de ontbrekende schakel (verbinding Hoge Rijndijk – Willem de Zwijgerlaan) wordt goed gebuikt. <p>De varianten die zijn afgefallen voldoen niet aan de basiseis van een functioneel netwerk (Nulplus, Ringweg West), hebben onaanvaardbare gevolgen voor de omgeving (Sumatrastraat maaiveld) of zijn onbetaalbaar (Sumatrastraat tunnel).</p> <p>Zie ook het antwoord onder C6.</p>

C6	<p>De voltallige en volledige onderzoeksgegevens en andere relevante stukken dienen ter beschikking te worden gesteld (Wet Openbaarheid van Bestuur). Ook informatie die inzicht geeft in de randvoorwaarden, aannames en berekeningsmethoden in het verkeersmodel en de wijze waarop IKEA in het model is meegenomen. Verder notities e.d. over de verkeerscirculatie met een relatie tot RWO en verkeerstudies vanaf 2000 die betrekking hebben op andere projecten dan RWO zoals Oostvlietpolder, Willem de Zwijgerlaan en andere onderdelen van de binnen- en buitenring. Daarnaast milieustudies met betrekking tot RWO, de randvoorwaarden en aannames hierbij, de manier waarop rekening is gehouden met het scheepvaartverkeer en waarop de milieubelasting op het kruispunt Kanaalweg – Hoge Rijndijk is berekend. Tenslotte studies op het gebied van verkeersveiligheid rond scholen en in buurten grenzend aan RWO.</p>	<p>Alle documenten die een rol hebben gespeeld in de besluitvorming over RWO zijn ter inzage gelegd, op de website geplaatst en beschikbaar gesteld op CD-ROM. Voor de verkeersberekeningen is gebruik gemaakt van de meest recente versie van het verkeersmodel RVMK van de Regio Holland Rijnland. De sociaal-economische gegevens en de gegevens over de weginfrastructuur die in het model zijn opgenomen, zijn vastgesteld na uitvoerig onderling overleg tussen de gemeenten in de regio. In het model, ontwikkeld door Bureau Goudappel Coffeng, zijn de in Nederland gebruikelijke algoritmes opgenomen voor de berekening van aankomsten en vertrekken per zone, de verdeling van de verplaatsingen over de regio (herkomst- en bestemmingszones) en de toedeling van de verplaatsingen aan het wegennet. IKEA is hierin volgens informatie van het bureau meegenomen als toekomstige ontwikkeling, waarbij wordt aangetekend dat de specifieke bezoekerspieken van IKEA met het regionale verkeersmodel lastig zijn te simuleren. Deze pieken vallen echter in de regel niet samen met de woon-werk-spitsen, waarop het verkeersmodel zich vooral richt.</p> <p>Andere projecten dan RWO zijn in deze inspraak niet aan de orde. Ook voor die projecten geldt, dat de informatie die is gebruikt ten behoeve van de besluitvorming openbaar is.</p> <p>Het milieuonderzoek dat ten behoeve van het variantenonderzoek RWO is uitgevoerd, had een verkennend en vergelijkend karakter om de effecten van de verschillende varianten onderling en ten opzichte van de autonome situatie te onderzoeken. Daarbij stond vooral de vraag centraal, of de verkeerstoename op de ringweg bij een bepaalde variant zou leiden tot een onaanvaardbaar grote (en daardoor niet te compenseren) toename van geluidhinder en luchtverontreiniging.</p> <p>De berekende verkeersintensiteiten (personenauto's, vrachtauto's) zijn gebruikt als input van een milieumodel waarmee met de in Nederland voorgeschreven rekenregels de geluidbelasting en de concentraties NO₂ en fijnstof zijn berekend ter hoogte van de gevels langs de wegen. In deze analyses is in algemene zin rekening gehouden met bijkomende effecten van het scheepvaartverkeer, namelijk via een bijdrage in de achtergrondconcentraties. In de vervolgfase zal hiernaar gedetailleerder onderzoek plaatsvinden.</p> <p>Dat geldt ook voor de situatie op de kruising RWO – Hoge Rijndijk. In het gehanteerde rekenmodel kon alleen op wegvakniveau naar de milieuwaarden worden gekeken. Van belang hierbij is wel, dat de uitvoering van het "GVVP-pakket" met RWO Variant Zijldijk (met Singelroute in het centrum) leidt tot een relatief beperkte groei van ca. 11% van het aantal verkeersbewegingen op het kruispunt. Door de geplande afsluitingen in het centrum gaan de stromen anders lopen. Zo neemt de intensiteit op de Hoge Rijndijk ten westen van RWO met bijna 40% af ten opzichte van de autonome ontwikkeling, omdat een flink deel van het verkeer op de Hoge Rijndijk in westelijke richting niet langer rechtdoor rijdt maar rechtsaf slaat richting De Waard.</p> <p>De verkeersveiligheid moet vooral worden geborgd in een goed ontwerp. De veiligheid van fietsers en voetgangers zal veel aandacht krijgen bij de uitwerking van het definitieve ontwerp.</p>
----	---	---

C7	Zijn er reistijdberekeningen gemaakt voor het traject Ringweg Oost die rekening houden met het "cohortsgewijs" aankomen van het verkeer? <i>Ingebracht door: 13, 14, 19, 75</i>	Nee. Er zijn capaciteitsberekeningen gemaakt van de belangrijke kruispunten, waarin een bepaalde aankomstverdeling is verondersteld zoals gebruikelijk voor stedelijke gebieden. Een dynamisch verkeersmodel kan een beter inzicht bieden in de verkeersafwikkeling op langere trajecten. Dergelijke simulaties zullen worden uitgevoerd in de vervolgfase.
C8	Op welke wijze is rekening gehouden met aanrijdtijden van Ambulance en Brandweer? <i>Ingebracht door: 13, 14, 19, 75, 149</i>	Daar is niet specifiek naar gekeken. RWO levert geen specifieke belemmeringen op voor de hulpdiensten doch creëert een extra mogelijkheid om aan de oostkant van de agglomeratie van noord naar zuiden en omgekeerd te komen.
C9	Hoe is bij de berekening van de milieueffecten rekening gehouden met het cohortsgewijs aankomen van het verkeer? <i>Ingebracht door: 13, 14, 19, 75</i>	In het milieumodel wordt op zwaar belaste wegvakken rekening gehouden met een zogenaamde congestiefactor. Het in het variantenonderzoek gehanteerde model had een verkennend karakter, voldoende voor de keuze tussen de varianten. Gedetailleerder onderzoek volgt in fase 2.
C10	Is er, en zo ja hoe, rekening gehouden met de milieubelasting door het waterverkeer langs RWO? <i>Ingebracht door: 13, 14, 19, 75, 148</i>	In de analyses is in algemene zin rekening gehouden met bijkomende effecten van het scheepvaartverkeer op de luchtkwaliteit, namelijk via een bijdrage in de achtergrondconcentraties. Zie ook het antwoord onder C.6.
C11	Op De Waard is er nu ook sprake van milieubelasting (industrie, vrachtverkeer, loswal e.d.). Hoe kunnen deze effecten alsnog worden meegenomen? <i>Ingebracht door: 13, 14, 19, 75</i>	In het milieumodel zijn de achtergrondconcentraties van NO2 en fijnstof meegenomen in de berekeningen.
C12	Wil de gemeente Leiden, als zij haar plannen doorzet, tegelijk een actieplan ter vermindering van de verspreiding van fijnstof bijvoegen? Het is niet juist ervan uit te gaan dat de techniek wel voor de oplossing zal zorgen. <i>Ingebracht door: 29</i>	De gemeente Leiden heeft een vastgesteld Luchtkwaliteitsplan 2005-2010 en is bezig met de uitvoering daarvan. Leiden laat jaarlijks een Rapport Luchtkwaliteit opstellen door de Milieudienst West-Holland waarin de luchtkwaliteit en de voortgang van het luchtkwaliteitsplan worden beschreven, volgt de ontwikkelingen binnen de gemeente nauwlettend en verbindt daaraan de nodige acties om te voldoen aan de wet- en regelgeving.
C13	Het variantenonderzoek RWO geeft aan, dat de luchtkwaliteit in 2020 binnen de wettelijke normen blijft, ook als er dan 20.000 auto's meer dan de verwachte autonome groei over de kruising Kanaalweg – Hoge Rijndijk rijden. Daarvan zijn wij niet overtuigd. Al over 6 jaar moet het noordelijke deel van de ringweg er zijn en de Hoge Rijndijk is momenteel een van de meest verontreinigde wegen in Nederland. Hiernaar is geen onderzoek gedaan. <i>Ingebracht door: 40, 907</i>	In de milieuberekeningen voor het jaar 2020 zijn emissiefactoren toegepast die zijn voorgeschreven door de rijksoverheid. Alle ontwikkelingen wijzen erop, dat de luchtkwaliteit dan veel zal zijn verbeterd ten opzichte van de huidige situatie. Over 6 jaar is deze verbetering ten dele gerealiseerd. In het vervolgonderzoek zal ook specifiek worden gekeken naar het jaar van realisatie van RWO. In dat jaar liggen overigens ook de verkeersintensiteiten lager dan in 2020. In 2020 rijden er geen 20.000 auto's méér over de kruising Kanaalweg – Hoge Rijndijk vergeleken met de autonome situatie; het gaat om een toename van ca. 3500 voertuigen per etmaal.
C14	Door RWO neemt de intensiteit op de Rietschans toe van 8.000 naar 20.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit geeft veel meer overlast rond het drukke kruispunt met het Engelendaal en in de wijk Driegatenbrug. Het eindrapport stelt dat er nader onderzoek nodig is op het gebied van luchtkwaliteit en geluidhinder. Hoe kan dan nu al een besluit worden genomen? Hoe zorgt de gemeente Leiderdorp ervoor, dat de route via de Buitenhoflaan niet extra wordt belast? <i>Ingebracht door: 16, 41, 149</i>	In de luchtkwaliteit worden in de loop der jaren aanzienlijke verbeteringen verwacht als gevolg van ingezet beleid (schonere landbouw, schonere industrie, schonere auto's). De effecten op het gebied van geluidhinder moeten nader worden onderzocht. Tegen geluidhinder zijn naar verwachting afdoende maatregelen te nemen, hetzij door afscherming (ontwikkeling ROC-locatie Leiderdorp), hetzij door maatregelen aan de woningen. In de vervolgfase zal dit nader worden bekeken, waarbij ook een andere aansluitingsvorm van N445, Engelendaal en Rietschans zal worden onderzocht.
C15	In het RWO-rapport wordt gesteld, dat meer dan 80% van het verkeer op de kruising RWO – Hoge Rijndijk afslaat. Waarom wordt een ringweg aangelegd voor maar 15% van het verkeer? Waarop is deze aanname gebaseerd?	De binnenring, waarvan RWO deel uitmaakt, is een verdeelweg rond de Leidse binnenstad. Kenmerk van een verdeelweg is, dat op de kruisingen met de invalswegen zoals de Hoge Rijndijk verkeer de ringweg verlaat en verkeer de ringweg opkomt. Per definitie vindt hier veel uitwisseling van verkeer plaats. Op de kruising RWO – Hoge Rijndijk zijn er

		<p>een paar grote afslaande stromen (in beide richtingen):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kanaalweg – Hoge Rijndijk (Wilhelminabrug) - Wilhelminabrug – De Waard - Hoge Rijndijk (west) – De Waard <p>In het toegepaste verkeersmodel RVMK is berekend hoe groot deze stromen zijn.</p> <p>Deze afslaande stromen omvatten op etmaalbasis in variant Zijldijk ca. 63% van alle bewegingen op de kruising; verder gaat ca. 24% van de bewegingen rechtdoor op de Hoge Rijndijk en ca. 13% van de bewegingen rechtdoor op de Kanaalweg/RWO. Van alle automobilisten op de kruising zou derhalve slechts 13% de tunnel gebruiken en blijft 87% bovengronds.</p> <p>In het spitsuur ligt dit percentage potentieel tunnelgebruik rond de 20%.</p> <p>Kijken we alleen naar het verkeer op de Kanaalweg/RWO, dan gaat van alle voertuigen die over RWO op de kruising aanrijden op etmaalbasis ca. 30% door de tunnel en slaat ca. 70% af. [vanaf de Kanaalweg gaat 49% door de tunnel, vanaf De Waard gaat 18% door de tunnel].</p> <p><i>Opmerking:</i> <i>Het cijfer 80% dat wordt genoemd onderaan op bladzijde 4 in de Samenvatting Ringweg Oost is niet geheel juist beschreven; het heeft betrekking op afslaand verkeer plus rechtdoorgaand verkeer op de Hoge Rijndijk. Feit blijft, dat slechts een klein deel van het verkeer dat over de kruising rijdt van de tunnel gebruik zou maken.</i></p>
	<i>Ingebracht door: 48, 76, 102, 904</i>	
C16	<p>Is er bij de milieuberekeningen rekening mee gehouden dat bij sluiting van de Wilhelminabrug tijdens de spits vracht- en plezierboten zich moeten verzamelen bij de remmingwerken? En dat een schip dat op gang moet komen veel meer brandstof verbruikt dan bij normale doorvaart?</p>	<p>In de analyses is in algemene zin rekening gehouden met bijkomende effecten van het scheepvaartverkeer op de luchtkwaliteit, namelijk via een bijdrage in de achtergrondconcentraties.</p> <p>Zie ook antwoord onder C6.</p>
	<i>Ingebracht door: 51, 148</i>	
C17	<p>Wordt wel voldaan aan de Wet Luchtkwaliteit wanneer autoverkeer per saldo toeneemt en de luchtkwaliteit per saldo afneemt? Wordt het ontwerp nog getoetst aan normen voor lawaai en luchtkwaliteit?</p>	<p>De verwachting is, dat in het jaar 2020 de luchtkwaliteit dermate is verbeterd dat ruim wordt voldaan aan de wet- en regelgeving. Over 6 jaar is deze verbetering ten dele gerealiseerd. In het vervolgonderzoek zal ook specifiek worden gekeken naar het jaar van realisatie van RWO. In dat jaar liggen overigens ook de verkeersintensiteiten lager dan in 2020.</p>
	<i>Ingebracht door: 67, 904</i>	
C18	<p>De groei van het verkeer op de Kanaalweg is veel te laag geprognosticeerd. Een dergelijk lage groei past niet bij de functie van een ringweg.</p>	<p>De Kanaalweg krijgt te maken met twee effecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - als onderdeel van RWO komt er meer verkeer. - als gevolg van de Rijnlandroute neemt het verkeer af. <p>Per saldo is het effect op de Kanaalweg daardoor beperkt. Zonder Rijnlandroute zou het verkeer op de Kanaalweg met zo'n 40% toenemen.</p>
	<i>Ingebracht door: 67</i>	
C19	<p>In het milieurapport wordt gesproken over een invoerfout, waardoor de verkeerstoename op de De Sitterlaan en de Burggravenlaan te hoog is voorspeld. Wat is deze fout en moet deze niet worden hersteld? Zijn de milieueffecten op bijvoorbeeld de Kanaalweg nu wel goed voorspeld?</p>	<p>In het verkeersmodel was de snelheid op het Levendaal in enkele analyses te laag ingevoerd, waardoor in het model een bepaalde hoeveelheid verkeer werd toegedeeld aan de route De Sitterlaan - Burggravenlaan - Hoge Rijndijk in plaats van aan de route Lammenschansweg - Levendaal - Hoge Rijndijk. Deze fout heeft geen gevolgen voor de Kanaalweg, wel voor de Lammenschansweg, waar de afname van het verkeer iets minder groot is dan door het model aangegeven. In de latere analyses is deze fout overigens hersteld.</p> <p>Wel geeft de berekening van de autonome ontwikkeling naar alle waarschijnlijkheid te lage waarden aan voor de De Sitterlaan en Burggravenlaan. Omdat het in absolute zin om beperkte aantallen voertuigen gaat (op het niveau van het hoofdwegennet), is dit verder niet onderzocht.</p>
	<i>Ingebracht door: 67</i>	
C20	<p>Uit het onderzoek wordt niet duidelijk of er wel behoefte is aan een extra noord-zuid-verbinding. Het verkeer lijkt vooral oost-west</p>	<p>Het doorgaande verkeer <u>door</u> Leiden (herkomst én bestemming buiten Leiden) mag een belangrijke oost-west oriëntatie hebben, dat geldt niet voor het verkeer op de</p>

	<p>gericht. Het kentekenonderzoek op de N206 (2007) geeft aan dat 44% van de auto's doorgaand is. Onderschrijft de gemeente dat het doorgaande verkeer vooral oost-west is gericht? Kan op basis van herkomstbestemmingsgegevens worden onderbouwd dat een RWO onvermijdelijk is?</p> <p><i>Ingebracht door: 73, 92, 94</i></p>	<p>toekomstige RWO, die een verdeelfunctie krijgt binnen de agglomeratie.</p> <p>Ter illustratie het volgende (verkeersmodel variant Zijldijk). Van het verkeer dat op de nieuwe RWO over De Waard naar het noorden rijdt (etmaalbasis):</p> <ul style="list-style-type: none"> - komt 16% vanaf de N11 (bijna niets vanaf A4) - komt 16% uit Roomburg / Zoeterwoude - komt 7% uit Leiderdorp / Meerburg / Waardeiland - komt 20% vanaf het Lammenschansplein - komt 7% uit de directe omgeving van de Kanaalweg - komt 34% uit de zuidelijke wijken via de Hoge Rijndijk (west) <p>Van het verkeer dat op de nieuwe RWO over De Waard naar het noorden rijdt (etmaalbasis):</p> <ul style="list-style-type: none"> - gaat 18% naar De Waard en De Baanderij - gaat 16% naar Leiderdorp-Noord / N445 - gaat 19% naar de Merenwijk - gaat 27% naar het noordelijke deel van de binnenstad (De Kooi, Kooilaan, noordelijke schil) - gaat 19% naar de IJsselmeerlaan of verder westwaarts <p>Hieruit blijkt de belangrijke verdeelfunctie van RWO.</p>
C21	<p>Wat is de betrouwbaarheid van het verkeersmodel? Andere gemeentelijke studies geven andere waarden, bijvoorbeeld voor de Willem de Zwijgerlaan. Hoe robuust zijn de voorspellingen? Wat als het verkeer autonoom niet 1% maar 2% per jaar stijgt? Wat als de Willem de Zwijgerlaan, de route over de Willem de Madeweg - Hoge Rijndijk of het Lammenschansplein een ander ontwerp krijgt?</p> <p><i>Ingebracht door: 73, 92, 94</i></p>	<p>Voor het basisjaar wordt het verkeersmodel gekalibreerd aan de hand van tellingen. In het algemeen is er sprake van een goede "fit" tussen tellingen en modeluitkomsten.</p> <p>Prognoses voor de toekomst hebben een veel grotere onzekerheidsmarge. In de meest recente versie van het verkeersmodel RVMK is het cijfer voor de autonome groei aangepast van 2% naar 1% omdat de groei in de afgelopen jaren achterbleef bij de prognose. Ook in het afgelopen jaar was er op veel plaatsen binnen Leiden nauwelijks sprake van groei.</p> <p>Voor het project Willem de Zwijgerlaan is een vorige modelversie gebruikt, met hogere autonome groei. Vandaar de verschillen.</p> <p>Naast de autonome groei is in het model overigens ook rekening gehouden met groei door de realisatie van ruimtelijke plannen. De totale groei op het hoofdwegennet komt daarmee uit op gemiddeld 27% tussen 2005 en 2020. Dat is een zeer aannemelijk percentage.</p> <p>Er zijn van rijkswege maatregelen in voorbereiding (kilometerheffing) die een remmende invloed op de groei kunnen hebben. Het effect hiervan is niet meegenomen.</p>
C22	<p>In de gemeentelijke plannen wordt voor de bereikbaarheid van Leiden een concept met binnen- en buitenring gepresenteerd. Nergens wordt een analyse gemaakt van de haalbaarheid van dit concept. Ook blijkt niet dat rekening is gehouden met de capaciteit van de wegen. Betwijfeld wordt of de uitgangspunten van de gemeente kloppen en of de bereikbaarheid verbetert. Andere studies melden dat de N446 in 2015 zijn capaciteit heeft bereikt en dat op de N445 maar beperkte groei mogelijk is. Ondanks RWO worden invalswegen als de Persant Snoepweg, Willem van der Madeweg, Hoge Rijndijk en Churchillaan veel drukker. Uit de verkeersanalyse blijkt niet, dat rekening is gehouden met de effecten van IKEA. De toegangswegen van en naar de A4 worden niet verbeterd.</p> <p><i>Ingebracht door: 73</i></p>	<p>Het is niet duidelijk wat wordt bedoeld met de "haalbaarheid van dit concept". Vele steden hebben een buitenring voor de afwikkeling van extern en doorgaand verkeer en een binnenring als verdeelweg binnen de stad. Het biedt een duidelijke structuur in het wegennet, met in Leiden plaatselijke imperfecties, zoals de situatie bij de Haagsche Schouwweg en bij de Rietschans – Engelendaal, ingegeven door veelal fysieke beperkingen (waterwegen, bestaande bebouwing).</p> <p>In het verkeersmodel wordt aan elke weg een capaciteit toegekend, bepaald door het aantal rijstroken, en krijgen de kruispunten en zogenaamde "kruispuntweerstand" (complexiteit, drukte).</p> <p>Het totale pakket aan maatregelen, waaronder RWO, heeft weinig effect op de verkeersdrukke op N445 en N446. De belangrijke invalswegen worden niet drukker als gevolg van RWO. Het verkeer neemt daar juist af, niet als een specifiek gevolg van RWO, maar als gevolg van het totale pakket aan maatregelen, waaronder verbreding van de A4 en aanleg van de Rijnlandroute.</p> <p>Met de verkeerseffecten van IKEA is rekening gehouden voor zover zij van invloed zijn op de woon-werkspitsen en de etmaalintensiteit op "normale" werkdagen.</p> <p>De groei ten opzichte van de huidige situatie komt door nieuwe plannen en autonome ontwikkeling, niet door de voorgestelde maatregelen.</p>

C23	<p>De kern van Leiderdorp (Engelendaal, P. Snoepweg) wordt met een RWO niet beter bereikbaar of autoluw.</p> <p>De afname op het Engelendaal komt door het verminderen van de capaciteit; de weg blijft vol belast en raakt verstopt bij extra verkeer (IKEA), waarbij het nog maar de vraag is of 2x1 rijstroken haalbaar is.</p> <p>Afwaarderen Engelendaal zonder RWO zal het verkeer eerder naar de buitenring dringen dan naar het overbelaste net van Leiden en is dus niet "asociaal" richting Leiden.</p> <p><i>Ingebracht door: 73, 88</i></p>	<p>De afname van het verkeer op het Engelendaal bedraagt ca. 13% op het noordelijke deel. Op het zuidelijke deel wijst het verkeersmodel veel verkeer toe aan de Vronkenlaan, zodat het effect op het Engelendaal lastig is te interpreteren. Naar de verkeerswikkeling binnen Leiderdorp zal nader onderzoek worden verricht. Het is uiteraard niet de bedoeling dat de Vronkenlaan de functie van het Engelendaal gaat overnemen. Ook de verkeersafwikkeling op de kruispunten in het Engelendaal zal nader worden onderzocht. Het Engelendaal blijft een belangrijke functie als Leiderdorpse ontsluitingsas behouden.</p> <p>Uit de modelberekeningen voor de Nulplusvariant (in feite geen nieuwe RWO) blijkt niet, dat veel verkeer wordt verdrongen naar de N445 en N446.</p>
C24	<p>Het autoluw maken van het centrum van Leiden heeft in principe geen relatie met RWO. Het verkeer wordt naar buiten gedrukt, maar dat kan naar de westkant en de oostkant. Uit het onderzoek blijkt dat het verkeer naar de westkant wil (Churchillaan). Zonder aanvullende remmende maatregelen wordt RWO niet als alternatief gezien.</p> <p><i>Ingebracht door: 73</i></p>	<p>Een deel van het verkeer zal zijn route kiezen over de westkant, maar een deel ook over de oostkant.</p> <p>De verkeersanalyses tonen aan, dat een Ringweg West de problemen aan de oostkant niet oplost.</p> <p>Zonder remmende maatregelen in het centrum kiest het verkeer de gemakkelijkste weg. Voor veel verplaatsingen zal dat de kortste weg door het centrum zijn. Maar een belangrijke doelstelling is nu juist om dat verkeer door het centrum te beperken.</p>
C25	<p>RWO heeft geen relatie met de verbetering van de luchtkwaliteit. Dat gebeurt ook zonder RWO, zo is de verwachting. Dat is echter speculeren op toekomstig beleid. Bovendien moet RWO er al in 2014 liggen.</p> <p><i>Ingebracht door: 73</i></p>	<p>Zie het antwoord onder C13.</p>
C26	<p>Op welke wijze zijn de milieukundige aspecten van RWO onderzocht, in het bijzonder de luchtkwaliteit langs de Kanaalweg? Wat is de huidige belasting van het milieu voor omwonenden van Kanaalweg, Hoge Rijndijk, Waardeiland etc. en hoe ontwikkelt zich dat bij verschillende aanpassingen?</p> <p><i>Ingebracht door: 76, 83</i></p>	<p>Zie het antwoord onder C6.</p>
C27	<p>Op dit moment staat het verkeer op de Kanaalweg in de spits regelmatig stil vanaf de Hoge Rijndijk tot aan de Julius Caesarbrug. Is er onderzoek gedaan naar de (toekomstige) verkeersafwikkeling (stromen, capaciteit) en de effecten van het openen van de bruggen daarop?</p> <p><i>Ingebracht door: 83</i></p>	<p>Daar is nog geen onderzoek naar gedaan. Brugopeningen in de spitsuren verstoren de verkeersafwikkeling in ernstige mate. Met de provincie zijn afspraken gemaakt over het aantal brugopeningen, die helaas in de afgelopen tijd geregeld niet zijn nagekomen. De provincie is hierop aangesproken. Met behulp van een dynamisch verkeersmodel zal de verkeersafwikkeling op de Kanaalweg in de vervolgfase gedetailleerder worden onderzocht. In zo'n model is het effect van een brugopening goed te simuleren.</p>
C28	<p>In het rapport "Verkeersanalyses Variantenonderzoek RWO" is aangegeven dat een gelijkvloerse kruising Hoge Rijndijk – RWO het verkeer niet kan verwerken en een ongelijkvloerse oplossing onvermijdelijk lijkt. De gemeente neemt nu een besluit dat indruist tegen haar eigen conclusies. Bovendien wordt de indruk gewekt dat hierover nog inspraak mogelijk is, terwijl in de interim-overeenkomst Hoofdlijnen BOII over de RGL gesproken wordt over een gelijkvloerse kruising. Dit is een laakbare handelwijze.</p> <p><i>Ingebracht door: 91</i></p>	<p>Deze conclusie was gebaseerd op een analyse met aan beide zijden van de Hoge Rijndijk een fietspad dat de RWO kruist. Daarna is een ontwerp uitgewerkt met een andere afwikkeling van het fietsverkeer, namelijk via een nieuwe fietsbrug aan de zuidzijde van de Wilhelminabrug en zonder fietspad aan de noordzijde van de brug. Daarmee ontstaat meer ruimte in de verkeerslichtenregeling. Het ontwerp moet in de vervolgfase verder worden geoptimaliseerd.</p> <p>Met de provincie zijn afspraken gemaakt over de realisatie van een RWO en zijn op dat moment middelen veiliggesteld (met een bijdrage van de provincie) gebaseerd op de goedkoopste variant. Het staat beide gemeenten vrij om een andere, duurdere variant te kiezen. In dat opzicht is het type oplossing bij de Hoge Rijndijk onderwerp van inspraak.</p>

C29	<p>De aanname 1% autonome groei is conservatief. Bij meer groei ontstaan problemen (congestie, geluidhinder). Daarom wordt aan de gemeente gevraagd een onafhankelijke contra-expertise te doen en de gevolgen voor verkeer, milieu en mens door te rekenen indien de groei hoger uitvalt dan 1%.</p> <p><i>Ingebracht door: 92, 94</i></p>	<p>Zie het antwoord onder C21. Zoals daar aangegeven bedraagt de gemiddelde groei op de hoofdwegen 27% tussen 2005 en 2020, en dat is een realistisch percentage. Er zijn van rijkswege maatregelen in voorbereiding (kilometerheffing) die een remmende invloed op de groei kunnen hebben. Het effect hiervan is niet meegenomen.</p>
C30	<p>Voor nieuwe situaties geldt wat betreft geluidhinder een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Deze wordt langs de gehele route van RWO overschreden. Ook de flats in Roomburg zullen veel hinder ondervinden (weerkaatsing door veel hard oppervlak en water), met extra hinder op grotere hoogte. Waarom hier geen geluidwerende maatregelen en op het Waardeiland wel? De geluidhinder en luchtvervuiling zijn op deze plaats al aanzienlijk (o.a. door A4).</p> <p><i>Ingebracht door: 98, 101</i></p>	<p>Voor de Kanaalweg is geen sprake van een "nieuwe situatie" maar van een "bestaande situatie" in termen van de Wet geluidhinder. De weg ligt er immers al. De verwachte groei van het verkeer op de Kanaalweg is niet zodanig, dat hierdoor uit het oogpunt van geluidhinder onoplosbare knelpunten zullen ontstaan.</p> <p>Een eenvoudige vuistregel hierbij is, dat ongeveer bij een verdubbeling van het verkeer het geluid met 3 dB toeneemt. Van een verdubbeling is op de Kanaalweg lang geen sprake. In de vervolgfase zal een gedetailleerder akoestisch onderzoek plaatsvinden, waarbij ook de flats in Roomburg worden betrokken.</p>
C31	<p>In het rapport over RWO wordt aangegeven dat een aantal projecten zoals Leiden-Noord en de uitbreiding van het centrum van Leiderdorp niet is meegenomen. De prognoses zullen dus hoger kunnen uitvallen. Er is een probleem met de verkeersafwikkeling op de rotonde Zijldijk – Rietschans en het kruispunt Rietschans – Engelandaal. Bovendien is onvoldoende rekening gehouden met het open gaan van de Zijlbrug. Bij Driegatenbrug komt het dan vast te staan. De bewoners van deze wijk zijn gehouden aan afspraken om het polderbeeld in stand te houden. De gemeente handelt daar niet naar.</p> <p><i>Ingebracht door: 149</i></p>	<p>Dat is juist. Niet alle ontwikkelingen zijn meegenomen. Nieuwe ontwikkelingen hebben vooral een merkbaar effect in de directe omgeving. Op wat grotere afstand is het effect vaak al niet meer merkbaar, omdat verkeer sterk uitwaaiert in alle richtingen. Van Leiden-Noord is een deel wel in de prognoses meegenomen, een deel niet. Op het totaal aan ruimtelijke functies gaat het om een zeer beperkte toename. Het verkeer op Rietschans en Engelandaal kan volgens eerste berekeningen wel worden verwerkt, maar de kruispunten worden in de spitsuren nagenoeg tot aan hun capaciteit belast. Nader onderzoek naar optimalisatie van het ontwerp zal in de vervolgfase plaatsvinden. Een dynamisch verkeersmodel, waarmee ook de invloed van een brugopening kan worden gesimuleerd, kan hierbij helpen.</p>
C32	<p>Voor het Waardeiland wordt gesteld dat de voorkeursgrenswaarde voor geluid 48 dB bedraagt. Dat mag toch niet betekenen dat op andere plaatsen, waar het geluidniveau nu al hoger is, er nog een schepje bovenop kan of met lapmiddelen zoals schermen het effect wordt beperkt? Een ringweg over de Zijldijk leidt onherroepelijk tot schade door trillingen, want de woningen staan niet op palen. Het is een opeenstapeling van nadelen met als resultaat een plek waar je niet meer wilt wonen. Geluidschermen langs de Zijldijk zijn ronduit een misser.</p> <p><i>Ingebracht door: 150</i></p>	<p>De Wet Geluidhinder onderscheidt "nieuwe situaties" en "bestaande situaties".</p> <p>Ook in bestaande situaties worden eisen gesteld aan de mate waarin het geluid mag toenemen bij een reconstructie. Welke maatregelen op de Zijldijk noodzakelijk zijn hangt af van de variant van RWO die wordt gekozen en zal in de vervolgfase worden bepaald in overleg met de belanghebbenden.</p>
C33	<p>Is er bij de geluid- en luchtberekeningen (Zijldijk) rekening mee gehouden, dat het verkeer door de kruising Zijldijk / Lage Rijndijk en de Spanjaardsbrug steeds moet afremmen en optrekken met als gevolg meer lawaai en uitstoot? De overheersende windrichting versterkt het effect. Dat geldt ook voor andere plaatsen.</p> <p><i>Ingebracht door: 150</i></p>	<p>Zoals aangegeven onder punt C6 hebben de uitgevoerde milieuberekeningen een verkennend karakter gehad met als doel varianten te vergelijken en een eerste indruk te krijgen van de omvang van de effecten. In de volgende fase wordt gedetailleerder naar de milieueffecten gekeken voor het gekozen tracé. De snelheid van het verkeer, het aantal stops en de mate van congestie/stagnatie zijn meegewogen in het luchtonderzoek door middel van een snelheidstypering en een zogenaamde stagnatiefactor.</p>
C34	<p>Wat is het effect van RWO op de verkeersafwikkeling op en de milieueffecten langs de N-wegen (N445, N446)? Daarover staat niets vermeld in het rapport.</p> <p><i>Ingebracht door: 16</i></p>	<p>De verkeersanalyses laten zien, dat het totale pakket aan maatregelen, waaronder RWO, maar heel weinig effect heeft op de verkeersdruk op de N445 en N446. Het gaat om hooguit enkele procenten verschil in verkeersintensiteit. Dat levert geen merkbare milieueffecten op voor de omliggende woonwijken.</p>

C35	<p>Hoe objectief is het geluid- en luchtonderzoek? Wat gaat de gemeente doen tegen het sluipverkeer?</p> <p><i>Ingebracht door: 906</i></p>	<p>Zie het antwoord onder C6. In het vervolgonderzoek zal de verkeerscirculatie van de wijken langs RWO goed worden bekeken. Waar gevaar dreigt van sluipverkeer zullen in overleg met de belanghebbenden maatregelen worden ontwikkeld om dit tegen te gaan.</p>
-----	---	---

Thema D: Tracé Ringweg Oost: algemeen

	Samenvatting ingekomen reactie	Reactie van colleges van B&W van Leiden en Leiderdorp
D1	<p>De enige aanvaardbare variant is een RWO met een tunnel vanaf de Kanaalweg, bij voorkeur te beginnen voor de Julius Caesarbrug, onder de Hoge Rijndijk en Nieuwe Rijn door, zonder beweegbare brug over de Nieuwe Rijn, en verder vanaf de Waard met een tunnel naar de Zijldijk.</p> <p><i>Ingebracht door: 1, 4, 6, 12, 21, 28, 37, 47, 50, 59, 68, 80, 83, 85, 97, 114, 115, 145, 148</i></p>	<p>Een oplossing waarbij er geen uitwisseling kan plaatsvinden tussen verkeer op de ringweg en verkeer op een van de belangrijkste invalsroutes van Leiden (Hoge Rijndijk) schiet aan zijn doel voorbij en doet volstrekt geen recht aan de functie van verdeelweg.</p> <p>Variant Zijldijk met een tunnel onder de Hoge Rijndijk en Nieuwe Rijn in combinatie met een brug over de Nieuwe Rijn voor afslaand verkeer is een goede oplossing doch heeft zijn prijs.</p>
D2	<p>Een gelijkvloerse oplossing bij de Hoge Rijndijk is een slecht voorstel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - goedkoop is duurkoop: wellicht duurder dan gedacht, geen duurzame oplossing; - toename luchtverontreiniging door extra (stilstaand) autoverkeer, ook in combinatie met uitstoot scheepvaartverkeer; - lawaai vanaf RWO vanaf de kruising met de Hoge Rijndijk en vanaf de Waard richting Waardeiland (water draagt); - risico's voor de volksgezondheid; - toename congestie op de Hoge Rijndijk (open brug), waardoor bereikbaarheid Waardeiland in gevaar (Kettingstraat); - RWO wordt door vele barrières nooit een ringweg; - onveilige oplossing voor fietsers; - sloop panden Hoge Rijndijk en De Waard; - verslechtering van de verbinding Oost – Centrum; - afname woongenot en lelijk uitzicht Utrechtse Jaagpad. <p><i>Ingebracht door: 1, 4, 6, 7, 12, 21, 23, 24, 28, 29, 34, 36, 37, 42, 45, 47, 51, 59, 61, 68, 76, 85, 97, 114, 115</i></p>	<p>Zoals aangegeven in de verschillende rapportages over het variantenonderzoek, wordt het kruispunt RWO – Hoge Rijndijk in de spitsuren zwaar belast en is een uitgekende vormgeving plus regelstrategie nodig om het verkeer goed te kunnen afwikkelen. Het aantal brugopeningen in de spits moet daarbij tot een minimum worden beperkt, wat in feite ook is afgesproken met de vaarwegbeheerder.</p> <p>Het is niet zo, dat RWO in combinatie met de andere maatregelen uit het "GVVP-pakket", leidt tot een enorme toename van het verkeer over de kruising. De verkeersstromen gaan heel anders lopen. Het aantal bewegingen neemt op etmaalbasis met ca. 11% toe, zo blijkt uit de berekeningen met het verkeersmodel (variant Zijldijk met Singelroute in centrum). Zie ook het antwoord onder C6. Gelet op het feit dat de kwaliteit van de lucht in de komende jaren aanzienlijk zal verbeteren en gezien de mogelijkheden om de gevolgen op het gebied van geluidhinder te beperken (afscherming waar ruimtelijk inpasbaar, geluidarm asfalt, stiller wagenpark), hoeft een groei van 11% niet per definitie te betekenen dat de milieuoverlast ook in die mate toeneemt. Bij de uitwerking van het definitief ontwerp van RWO zullen geluidhinder, luchtkwaliteit (incl. scheepvaartverkeer) en verkeersveiligheid belangrijke aandachtspunten zijn.</p> <p>Mocht de verkeersafwikkeling niettemin op termijn een probleem gaan vormen, dan ligt het meer voor de hand om de toevoer van verkeer via de Hoge Rijndijk (N11) te beperken dan de capaciteit van de kruising RWO – Hoge Rijndijk verder op te schroeven. De Rijnlandroute, de voorziene parallelweg van de A4 tussen N11 en Rijnlandroute en de daarmee samenhangende veranderende functie van de Europaweg vormen hierbij wellicht belangrijke sleutels voor een oplossing waarbij een deel van het verkeer anders Leiden in wordt geleid. Naar de verkeersstructuur op lange termijn is nader onderzoek noodzakelijk.</p> <p>De aanleg van RWO heeft veel voordelen voor de stad, doch gaat niet zonder offers. Een aantal panden (overwegend bedrijfspanden) zal moeten verdwijnen. Op een aantal plekken is overigens na aanleg van RWO herontwikkeling mogelijk. Daarnaast heeft aanleg van de brug over de Nieuwe Rijn negatieve gevolgen voor het uitzicht en woongenot voor de panden in de directe omgeving (Hoge Rijndijk, Utrechtse Jaagpad). Een zorgvuldige inpassing kan de pijn mogelijk wat verzachten maar zeker niet wegnemen.</p> <p>De bereikbaarheid van het Waardeiland verslechtert niet ten gevolge van het "GVVP-pakket". Bij "niets doen" neemt het verkeer op de Hoge Rijndijk tussen 2005 en 2020 met ca. 28% toe; het "GVVP"-pakket beperkt deze groei tot ca. 8% (variant Zijldijk met Singelroute in centrum).</p>
D3	<p>Verminderen van de verkeersdruk op het centrum is goed, maar niet het afwentelen daarvan op wijken buiten het centrum. Staan de belangen van het verkeer boven die van de bewoners?</p> <p><i>Ingebracht door: 104</i></p>	<p>Het zoeken naar de best mogelijke verkeersstructuur is een lastige afweging van maatschappelijke, sociale en economische belangen. De belangen van de bewoners van Leiden en Leiderdorp wegen daarbij zwaar mee. Bij een goed plan op stedelijk niveau zijn negatieve lokale effecten niet altijd te voorkomen. De overlast moet dan zo goed als mogelijk worden gecompenseerd. Ook de bewoners van de buitenwijken hebben baat bij vitale en leefbare centra.</p>

D4	<p>Geld mag geen belemmering zijn voor een tunnel. Private financiering met tolheffing is een mogelijke oplossing, ook voor andere knelpunten rondom Leiden. Of zoek naar andere geldbronnen. Doe het meteen goed. Dat kan niet met één brug.</p> <p><i>Ingebracht door: 12, 80, 83, 99, 106</i></p>	<p>Beide gemeenten doen er alles aan om zoveel mogelijk middelen te genereren voor een goede inpassing van de ringweg. Tolheffing binnen het lokale wegennet is echter geen optie. Door de fijnmazigheid van het netwerk ontstaan dan allerlei ongewenste verdrijvingseffecten (sluipverkeer).</p>
D5	<p>De vraag is of met het voorliggende plan het beoogde doel kan worden bereikt. Zijn er alternatieven met minder verkeerstoename en luchtverontreiniging? De bestaande plannen tasten het leefmilieu in wijde omgeving aan.</p> <p><i>Ingebracht door: 28, 60</i></p>	<p>Betere alternatieven dan gepresenteerd in het variantenonderzoek zijn niet naar voren gebracht.</p>
D6	<p>De gepresenteerde kosten van de gelijkvloerse oplossing bij de Hoge Rijndijk zijn niet realistisch en zullen als gevolg van ingediende bezwaren hoger uitvallen. Kosten van infrastructuur blijken altijd hoger uit te vallen. Is de gemeente bereid het project af te blazen als RWO niet binnen het aangegeven bedrag kan worden aanbesteed?</p> <p><i>Ingebracht door: 47, 92, 94</i></p>	<p>De kostenberekeningen zijn opgesteld op basis van schetsontwerpen, bevatten nog de nodige onzekerheden en zijn daarom voorzien van de nodige risicotoeslagen. Bij de uitwerking van het definitieve ontwerp van RWO is een kostenraming met grotere betrouwbaarheid mogelijk. Mocht de raming dan aanzienlijk hoger uitvallen dan de beschikbare middelen, dan zullen mogelijkheden van versoering in het ontwerp moeten worden gezocht. Het niet aanleggen van RWO is bij een RGL over Hooigracht en Langegracht geen optie.</p>
D7	<p>RWO sorteert alleen voldoende effect bij maximale doorstroming en minimaal oponthoud. Dit betekent een ongelijkvloerse oplossing bij de Hoge Rijndijk. De goedkopere gelijkvloerse variant heeft zoveel nadelen, dat hier niet gesproken kan worden van een "second best". Naast een tunnel zijn onderzoek en maatregelen nodig om bezwaren van (extra) sluipverkeer door de Professoren- & Burgemeesterswijk, milieuovertasting en aantasting van de groenpositie weg te nemen.</p> <p><i>Ingebracht door: 2, 104, 905</i></p>	<p>De binnenring is een verdeelweg in stedelijk gebied. Kenmerk daarvan is dat op kruisingen met invalswegen en op plaatsen waar woonwijken of bedrijventerreinen aantakken verkeer de weg verlaat en oprijdt. In dichtbebouwd stedelijk gebied kan dat veelal niet anders dan met gelijkvloerse kruispunten. In RWO zitten enkele belangrijke gelijkvloerse aansluitingen die voorzien zijn (zullen worden) van verkeerslichten. Het aantal ondergeschikte zijwegen (veelal bij woonwijken) dient waar mogelijk te worden beperkt, zonder de bereikbaarheid van de omliggende gebieden aan te tasten. Dit vraagt om een uitgekende verkeercirculatie per wijk, waarbij een balans moet worden gevonden tussen bereikbaarheid en het risico op ongewenst sluipverkeer (en de milieugevolgen daarvan). Het opzetten van deze wijkcirculatieplannen maakt deel uit van de vervolgfase. Het behoud van de groenstructuur langs de Kanaalweg staat niet ter discussie. Waar het onvermijdelijk is dat bijvoorbeeld bomen moeten wijken, vindt zo mogelijk in de directe omgeving compensatie plaats.</p>
D8	<p>De voorkeur gaat uit naar de Nulplusvariant, een ring die buiten de stedelijke agglomeratie loopt. Deze optie moet worden heroverwogen. Andere varianten hebben teveel nadelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - toename verkeer en geluid rond Kanaalweg (incl. Roomburg) - veiligheid oversteek Julius Caesarbrug - hoge kosten <p><i>Ingebracht door: 3, 56, 57, 58</i></p>	<p>De Nulplusvariant is doorgerekend met het verkeersmodel en blijkt niet te functioneren. Er ontstaan zeer ongewenste effecten op het wegennet van Leiderdorp, hetgeen strijdig is met de vooraf geformuleerde beleidsdoelstellingen.</p>
D9	<p>Een brug over de Nieuwe Rijn is overbodig als de tunnel een in/uitgang krijgt op De Waard.</p> <p><i>Ingebracht door: 5</i></p>	<p>Een brug over de Nieuwe Rijn is onvermijdelijk in het licht van de verdeelfunctie van de binnenring. Er moet een aansluiting komen op de Hoge Rijndijk.</p>
D10	<p>Een beweegbare brug over de Nieuwe Rijn voor afslaand verkeer van/naar de Hoge Rijndijk zorgt voor nog meer opstoppingen, hetgeen nog erger wordt bij geopende brug.</p> <p><i>Ingebracht door: 5</i></p>	<p>Zie het antwoord onder D2. De brug over de Nieuwe Rijn zal niet vaak open gaan gezien de intensiteit van het scheepvaartverkeer ter plaatse, en zeker niet in de spitsuren.</p>

D11	<p>Een brug over de Nieuwe Rijn vereist kostbare onteigening en sloop van bedrijfspanden. Dure bouwgrond boven de tunnel wordt opgeofferd. Sloop van deze panden is in tegenspraak met het argument dat RWO nodig is voor ontsluiting van De Waard.</p> <p><i>Ingebracht door: 5, 907</i></p>	<p>Het is kiezen tussen onteigening van bedrijfsgronden of het opheffen van de groenstrook op De Waard langs het kanaal. De gemeente Leiden hecht veel waarde aan de groenstrook die een belangrijke functie krijgt om de weg af te schermen van de omgeving. Een deel van de te onteigenen gronden kan mogelijk later weer worden bebouwd. In de vervolgfase dient de inpassing op De Waard nader te worden onderzocht. Alle opties liggen daarbij nog open. Het gaat nu om de tracékeuze.</p>
D12	<p>De Kanaalweg kent een groot aantal barrières (veelvuldig openstaande bruggen, spoorlijn, fietsoversteken, zijwegen) op korte afstand van elkaar. Deze belemmeren de doorstroming en maken de verkeersstructuur kwetsbaar. Dit plan verschuift alleen de problemen en leidt tot een grote financiële strop voor de gemeente (en daarmee haar inwoners).</p> <p><i>Ingebracht door: 5, 36, 80</i></p>	<p>Door de vele waterwegen heeft Leiden een kwetsbare verkeersstructuur. Brugopeningen in het wegennet zijn daarbij onvermijdelijk, doch dienen in de spitsuren te worden beperkt. Het is mogelijk dat er bij aanleg van de RGL niet voldoende middelen zijn om de gewenste "combibrug" over het Rijn - Schiekanaal (voor bestaande lijn + RGL) aan te leggen. In dat geval zal de huidige gelijkvloerse spoorwegovergang helaas blijven bestaan. De verwachting is overigens niet dat het treinverkeer zal toenemen na aanleg van de parallel liggende RGL. Op kruispunten en oversteekplaatsen met verkeerslichten die op korte afstand van elkaar liggen kunnen de verkeersregelingen onderling worden gecoördineerd (groene golf), zodat de belemmeringen in de doorstroming op RWO beperkt zijn. Dit is een punt van nader onderzoek in de vervolgfase.</p>
D13	<p>Op de Hoge Rijndijk worden normen voor stikstofdioxide en fijnstof overschreden. Ook het scheepvaartverkeer heeft negatieve effecten op luchtkwaliteit en geluid. Maatregelen om de milieubelasting daar te verminderen lijken gerechtvaardigd en aanleg van RWO die de verkeersdruk verder opvoert is onredelijk. De extra weg zal tot een nog hogere overschrijding leiden. Van de gemeente wordt een actieplan geëist tegen mogelijke verdere overschrijding door verlenging van de Kanaalweg.</p> <p><i>Ingebracht door: 5, 66, 69, 74, 84</i></p>	<p>De gemeente Leiden heeft een vastgesteld Luchtkwaliteitsplan 2005-2010 en is bezig met de uitvoering daarvan. Leiden laat jaarlijks een Rapport Luchtkwaliteit opstellen door de Milieudienst West-Holland waarin de luchtkwaliteit en de voortgang van het luchtkwaliteitsplan worden beschreven, volgt de ontwikkelingen binnen de gemeente nauwlettend en verbindt daaraan de nodige acties om te voldoen aan de wet- en regelgeving.</p> <p>Zie ook de antwoorden onder C13 en D2.</p>
D14	<p>Het Waardeiland krijgt te maken met negatieve effecten van RWO in de vorm van luchtverontreiniging, geluid- en zichthinder. Water draagt het geluid en de overheersende windrichting is zuid- tot noordwestelijk. De woningen zullen in waarde verminderen. Bij open bruggen staan veel voertuigen met draaiende motor. Hoe is dit meegenomen in de berekeningen?</p> <p><i>Ingebracht door: 5, 6, 44, 62, 63, 80, 95, 113, 907</i></p>	<p>Door bedrijfsgronden op De Waard te verwerven ontstaan er mogelijkheden om RWO goed in te passen in de omgeving en de visuele en milieuhinder tot een minimum te beperken. Hoe dit er precies uit komt te zien is onderwerp van de vervolgfase. Mocht desalniettemin aantoonbare waardevermindering van woningen optreden, dan is altijd een beroep mogelijk op de planschaderegeling. Dat kan in het kader van de noodzakelijke bestemmingsplanwijziging.</p>
D15	<p>Bij de Julius Caesarbrug steken veel fietsers de Kanaalweg over. Dit levert gevaarlijke situaties. Verlenging van de tunnel tot voorbij dit punt is noodzakelijk om slachtoffers te sparen.</p> <p><i>Ingebracht door: 5</i></p>	<p>De fietsoversteekplaats bij de Julius Caesarbrug is beveiligd door middel van verkeerslichten en dat blijft zo. Wel zal bij de uitwerking van het definitieve ontwerp van RWO worden bekeken of het ontwerp verder kan worden verbeterd. Hierbij is met name de helling in de fietsroute punt van aandacht. Een lange tunnel tot voorbij de fietsbrug vermindert weliswaar de omvang van de te kruisen verkeersstroom, maar zoals is aangegeven onder punt C15, blijft een belangrijk deel van het verkeer bovengronds. Het is dus niet zo dat dan een geheel conflictvrije situatie ontstaat.</p>
D16	<p>Bij invoering van de plannen wordt het Waardeiland nog slechter bereikbaar (via Kettingstraat). Dat geldt ook voor het Utrechtse Jaagpad. Kan de huidige cyclustijd van het verkeerslicht op de kruising Hoge Rijndijk – Kettingstraat worden gegarandeerd?</p> <p><i>Ingebracht door: 5, 45, 92, 94</i></p>	<p>Zoals is aangegeven onder punt D2, is de verwachte groei van het verkeer op dat deel van de Hoge Rijndijk tussen 2005 en 2020 minder dan 10%. De gevolgen voor de cyclustijd op de kruising met de Kettingstraat zullen daardoor naar verwachting beperkt zijn.</p>

D17	<p>Een Ringweg Oost moet ROND de stad lopen en niet er door heen: bijvoorbeeld via Willem v.d. Madeweg parallel aan de A4 langs Leiderdorp, met een aantal "insteken" in en uit Leiden en Leiderdorp.</p> <p>In o.a. Amsterdam, Rotterdam en Groningen loopt de ringweg ook om de stad heen. Een ringweg door een woongebied is een ouderwetse oplossing, uit de tijd dat de gevaren van herrie, gif en fijnstof nog niet zo bekend waren, die bovendien de binnenstad niet ontlast (zou juist radiaal op de ring moeten lopen).</p> <p><i>Ingebracht door: 7, 16, 32, 36, 44, 48, 49, 50, 52, 66, 69, 74, 95, 116, 138</i></p>	<p>Dat geldt voor de buitenring, want die moet het doorgaande verkeer om de stad heen leiden. De binnenring is een verdeelweg rond de binnenstad van Leiden, die op beperkte afstand van dat centrum moet liggen om te kunnen functioneren.</p> <p>Vele grotere steden hebben een buitenring plus een binnenring. De ringwegen van Amsterdam, Rotterdam en Groningen waarnaar wordt verwezen zijn typische buitenringen.</p> <p>Ook middelgrote steden zoals Amersfoort, Delft en Breda hebben een verdeelweg rond het centrum. In Amersfoort bijvoorbeeld is deze ringweg over de volle lengte uitgevoerd met 2x2 rijstroken.</p>
D18	<p>Variante Tunnel Sumatrastraat is verkeerstechnisch de beste oplossing, maar duur en met gevolgen voor omwonenden.</p> <p><i>Ingebracht door: 9</i></p>	<p>Dit is juist.</p>
D19	<p>Er zijn onvoldoende argumenten aangedragen waarom de Nulplusvariant geen oplossing is. Tegen sluipverkeer door Leiderdorp zijn maatregelen te nemen.</p> <p><i>Ingebracht door: 10, 55, 119, 148</i></p>	<p>Zie het antwoord onder D8.</p> <p>Vanuit het oogpunt van interne bereikbaarheid van Leiderdorp is het afsluiten van veel wegen tussen Persant Snoepweg en N445 geen optie.</p>
D20	<p>Waarom werkt de huidige rondweg (N445/N446) niet, terwijl dat elders in Nederland wel werkt?</p> <p><i>Ingebracht door: 10</i></p>	<p>N445 en N446 maken deel uit van de buitenring en die zal na realisatie van de Rijnlandroute goed kunnen functioneren. Beide provinciale wegen hebben geen betekenis als binnenring van Leiden.</p>
D21	<p>Ingebakken ontwerpfout: door de vele bruggen en de spoorlijn komt het verkeer "cohortsgewijs" aan met piekbelastingen die niet kunnen worden verwerkt. Deze effecten worden in de toekomst groter door de RGL en de groei van het waterverkeer. De "koopjesvariant" met gelijkvloerse oplossingen is daarom niet geschikt.</p> <p>Vragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Is rekening gehouden met het cohortsgewijze verkeersaanbod bij de berekening van de vervoersstromen en de milieueffecten en zo ja, hoe? 2. Nu de tunnelvariant duurder blijkt dan de koopjesvariant, komen de andere varianten weer in beeld? 3. Het Lammenschansplein met 2 bruggen maakt geen deel uit van Ringweg Oost. Op welke wijze is de gemeente Leiden bereid deze omissie recht te zetten? <p><i>Ingebracht door: 13, 14, 19, 75</i></p>	<p>Ook nu is er sprake van dit soort effecten. Deze zullen in de toekomst niet belangrijk groter zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het gebruik van de spoorlijn zal naar verwachting niet toenemen; - de RGL zal RWO ongelijkvloers kruisen; - over het aantal brugopeningen in de spitsuren zijn afspraken gemaakt met de vaarwegbeheerder. <p>Zie ook de antwoorden onder C7 en C9.</p> <p>Er zijn geen argumenten naar voren gebracht die een nieuw licht werpen op eerder afgevalen varianten.</p> <p>Het Lammenschansplein is een belangrijke schakel in RWO. De omvang en richting van de verkeersstromen op het plein worden in belangrijke mate beïnvloed door de ligging en aansluitingen van de Rijnlandroute. Bij een tracé langs Voorschoten, het opheffen van een directe aansluiting tussen Europaweg en de A4 en een Leidse aansluiting op de Voorschoterweg neemt het verkeer op de Europaweg fors af, waardoor mogelijkheden ontstaan het Lammenschansplein anders in te richten. Er komt meer zicht op een gewenst ontwerp nadat een besluit is genomen over de Rijnlandroute.</p>
D22	<p>Hoe kan de gemeente Leiden garanderen dat de groenstrook langs het Rijn-Schiekanaal op De Waard behouden blijft?</p> <p><i>Ingediend door: 13, 14, 19, 75</i></p>	<p>In de schetsontwerpen van RWO die tot nu toe zijn gemaakt is behoud van de groenstrook langs het Rijn – Schiekanaal steeds het uitgangspunt geweest. Op dit moment zijn er nog geen goede redenen aangevoerd waarom dit uitgangspunt verlaten zou moeten worden.</p>
D23	<p>Een brug over de Nieuwe Rijn is in strijd met "Leiden Waterstad" en tast het gebied bij het Utrechtse Jaagpad aan. Waarom wordt niet in alle varianten gekozen voor een tunnel?</p>	<p>Een tunnel zonder brug is geen optie, omdat er dan geen uitwisseling van verkeer mogelijk is tussen RWO en Hoge Rijndijk. Om als verdeelweg te kunnen functioneren is deze aansluiting noodzakelijk.</p> <p>Een aansluiting zonder brug kan weliswaar worden gerealiseerd door een rotonde in de Kanaalweg aan te leggen en het verkeer via de rotonde naar de tunnel te leiden, doch deze oplossing is onacceptabel vanwege het grote</p>

		<p>ruimtebeslag enerzijds en de milieugevolgen anderzijds. Immers, het afslaande verkeer van en naar de Hoge Rijndijk dat van de tunnel gebruik wil maken passeert het wegvak tussen rotonde en Hoge Rijndijk dan twee maal, waardoor ter hoogte van de tunnelmond een zeer hoge verkeersbelasting ontstaat.</p> <p>Zie ook het antwoord onder G39.</p>
	<i>Ingebracht door: 13, 14, 19, 75, 145</i>	
D24	<p>Waarom is de variant met een tunnel van Kanaalweg een nieuwe verbinding aanleggen parallel aan het spoor naar de N11, vervolgens over de Willem van der Madeweg met een nieuwe verbinding (tunnel?) naar de Prins Willem-Alexanderlaan en via een verlegde Persant Snoepweg naar de N446/N445.</p> <p><i>Ingebracht door: 13, 14, 19, 44, 45, 75, 113</i></p>	<p>Een lange tunnel lost inderdaad veel milieuproblemen op, doch dan moet het verkeer ook de tunnel ingaan. Een lange tunnel in RWO betekent dat er geen uitwisseling van verkeer kan plaatsvinden (Hoge Rijndijk, De Waard). Het gebruik van de tunnel zal naar verwachting dan klein zijn in relatie tot de omvang van de investering.</p>
D25	<p>Voorstel voor een alternatief tracé: vanaf de Kanaalweg een nieuwe verbinding aanleggen parallel aan het spoor naar de N11, vervolgens over de Willem van der Madeweg met een nieuwe verbinding (tunnel?) naar de Prins Willem-Alexanderlaan en via een verlegde Persant Snoepweg naar de N446/N445.</p> <p><i>Ingebracht door: 15</i></p>	<p>En dergelijke verbinding is teveel een buitenring om als goede verdeelweg binnen Leiden te kunnen functioneren. Het doortrekken van de N11 naar de Kanaalweg is qua verkeersstructuur wellicht een zinvolle optie om de Hoge Rijndijk te kunnen ontlasten, doch stuit op belangrijke milieubezwaren (natuurwaarden Park Cronesteyn) en is op dit moment daarom binnen de gemeente Leiden niet aan de orde.</p>
D26	<p>De capaciteit van RWO is ontoereikend door de uitvoering als 2-strooksweg en de vele hindernissen. RWO lost de problemen niet op en dient als oplossing te worden verworpen.</p> <p><i>Ingebracht door: 17</i></p>	<p>De capaciteit op een stedelijke weg als RWO wordt hoofdzakelijk bepaald door de vormgeving en verkeersbelasting van de kruispunten. De wegvakken kunnen het verkeer verwerken.</p>
D27	<p>De bewering dat de Kanaalweg het verkeer goed kan verwerken is onjuist:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het zeer complexe Lammenschansplein (met brug) laat slechts weinig verkeer toe vanaf de Kanaalweg (files); - de kruising met de Hoge Rijndijk geeft nu al filevorming (Wilhelminabrug); - diverse oversteekplaatsen en kruispunten met verkeerslichten en de spoorwegovergang (straks ook nog met een RGL) zorgen voor veel oponthoud. <p>Gevolgen: meer files, voortdurend afremmen en optrekken, meer geluidhinder en uitstoot van schadelijke stoffen en sluipverkeer door de Burgemeesters- en Professorenwijk met gevolgen voor de verkeersveiligheid.</p> <p>De voorgestelde RWO heeft de kwaliteit van een lokale weg (veel schoolgaande kinderen) en voldoet op veel aspecten niet als ringweg. Hoe ziet de gemeente de combinatie ringweg – lokale weg?</p> <p>Is een gelijkvloerse oversteek bij de Julius Ceasarbrug nog verantwoord? Hoe wordt het fietsverkeer vlot en veilig over de andere kruispunten (o.a. Hoge Rijndijk) geleid?</p> <p><i>Ingebracht door: 17, 18, 55, 56, 57, 58, 92, 94, 148</i></p>	<p>Zowel het Lammenschansplein als de kruising met de Hoge Rijndijk dienen te worden gereconstrueerd met het oog op de veranderende verkeersstromen. De toekomstige vorm van het plein dient mede te worden gezien in het licht van de keuzes die worden gemaakt ten aanzien van de Rijnlandroute. Zie ook het antwoord onder D21.</p> <p>De RGL zal RWO ongelijkvloers kruisen en zal geen extra knelpunt opleveren.</p> <p>Geregelde kruispunten en oversteekplaatsen die op korte afstand van elkaar liggen dienen qua verkeersregeling op elkaar te worden afgestemd (groene golf).</p> <p>De verkeersgroei die op de Kanaalweg wordt voorspeld als gevolg van de realisatie van het "GVVP-pakket" blijft beperkt door het effect van de Rijnlandroute. In dat licht is een beveiligde gelijkvloerse oversteek bij de Julius Caesarbrug verantwoord, al zijn verbeteringen in het ontwerp wenselijk (helling).</p> <p>Uiteraard dient te worden gewaakt voor sluipverkeer door woonwijken en moeten daartegen maatregelen worden genomen als dat nodig is.</p> <p>RWO maakt deel uit van de binnenring en dat is een lokale deelweg. De vormgeving en kwaliteit van de doorstroming liggen op een ander niveau dan bij de buitenring.</p> <p>Op de Kanaalweg / RWO dienen aan beide zijden van de kruising met de Hoge Rijndijk voldoende lange opstelstroken te komen voor het verkeer dat afslaat naar de Wilhelminabrug, zodat verkeer op de ringweg kan doorrijden bij geopende brug.</p>
D28	<p>De Kanaalweg en omgeving heeft veel groen en belangrijke natuur- en cultuurwaarden (o.a. Polderpark Cronesteyn en Rodenburgermolen), een unieke combinatie. Een groene long, ook voor de wijk Roomburg. Het gebied wordt intensief gebruikt door wandelaars, fietsers, sporters en recreërende gezinnen en verdient bescherming tegen de negatieve invloeden van een groeiende stroom auto's.</p>	<p>Het college van Leiden hecht bijzonder veel waarde aan de groenzone langs en in de omgeving van de Kanaalweg. De Kanaalweg is een tweestrooksweg en dat blijft zo. Het verkeer op dat gedeelte van RWO neemt niet dermate in omvang toe, dat daarvan onaanvaardbare effecten op de omgeving worden verwacht. De lucht in Nederland wordt gelukkig steeds schoner en een toename van geluidhinder is te compenseren, bijvoorbeeld door geluidarm asfalt.</p>

	<p>Mocht het college vasthouden aan een RWO via de Kanaalweg, dan zijn maatregelen nodig om de negatieve effecten op het leefmilieu ongedaan te maken.</p> <p><i>Ingebracht door: 17, 18, 66, 69, 74, 79, 124</i></p>	
D29	<p>Mocht het college vasthouden aan een RWO via de Kanaalweg, dan zijn zodanige maatregelen nodig dat het leefmilieu voor de omwonenden op geen enkele wijze zal worden aangetast. Er moet een garantie komen voor geluidwerende maatregelen.</p> <p><i>Ingebracht door: 17, 18, 55, 56, 57, 58</i></p>	<p>Waar gevolgen voor het woon- en leefmilieu optreden zullen deze zo goed als mogelijk worden gecompenseerd. Een garantie dat het leefmilieu "op geen enkele wijze" zal worden aangetast is niet te geven. Voor luchtkwaliteit en geluidhinder gelden er wettelijke regels waaraan voldaan moet worden. Dat kan betekenen dat bijvoorbeeld geluidwerende maatregelen vereist zijn. Het kan ook betekenen, dat op sommige plaatsen enige toename van het verkeer mogelijk is zonder dat de normen voor lucht of geluid worden overschreden. Gedetailleerd onderzoek in de vervolgfase moet dit uitwijzen.</p>
D30	<p>Hoe ziet het College van Leiden een goede doorstroming op RWO in relatie tot de verschillende bruggen en spoorwegovergang? De bruggen gaan vaak open en het spoorwegverkeer neemt toe (RGL). Dit leidt nu al tot opstoppingen en onacceptabele luchtverontreiniging op de Hoge Rijndijk. Ook het Lammenschansplein kan het verkeer niet verwerken.</p> <p><i>Ingebracht door: 20</i></p>	<p>Zie de antwoorden onder D2, D13 en D27.</p>
D31	<p>Op de Kanaalweg is door de aanwezige bebouwing en beplanting geen verdere uitbreiding van de wegbreedte mogelijk zonder het aanzicht van de weg aan te tasten. Een RWO over de Kanaalweg met bovengrondse verbindingen naar De Waard en de Zijldijk leidt tot aantasting van het woongenot (wegvallen vrij zicht, slechtere lucht, meer geluidhinder). Slechte lucht is nadelig voor de gezondheid van zowel sporters (hockey- en tennisvelden) als omwonenden (Kanaalweg, Waardeiland).</p> <p><i>Ingebracht door: 20</i></p>	<p>Het profiel van de Kanaalweg wordt niet aangepast, behoudens de noodzakelijke aanpassingen bij de kruising met de Hoge Rijndijk (meer ruimte nodig voor opstelstroken) en kleine reconstructies op plaatsen waar ongeschikte zijwegen aansluiten (nader uit te werken). Zie verder de antwoorden op D2 en D28.</p>
D32	<p>De enige zinnige (milieuvriendelijke) oplossing is een variant vanaf de Zijldijk met een ondertunneling in het Rijn-Schiekanaal tot aan de Europaweg met toe- en afritten bij de Hoge Rijndijk. Geen lawaai en uitlaatgassen (filteren). Deze variant gaarne onderzoeken!</p> <p><i>Ingebracht door: 22</i></p>	<p>Dit is inderdaad een milieuvriendelijke, doch onbetaalbare variant. Het aansluiten van de Hoge Rijndijk zal vanwege de grote diepte waarop de tunnel komt te liggen een zeer grote ingreep in de omgeving vergen, waarbij naar verwachting veel bebouwing moet verdwijnen.</p>
D33	<p>Bij beide varianten van RWO zullen 40 tot 50 volwassen bomen gekapt worden, hetgeen nadelig is voor de CO2-reductie en het woongenot. Compensatie met jonge aanplant levert de eerste 10 jaar nauwelijks iets op. Komt er nog groen terug of alleen maar asfalt? In de ateliers is toegezegd dat tussen het Vollenhovenplein en de Hoge Rijndijk geen bomen gekapt zullen worden. Is de gemeente bereid deze toezegging hard te maken?</p> <p><i>Ingebracht door: 22, 48, 92, 94, 98</i></p>	<p>Het kappen van bomen zal zoveel mogelijk worden beperkt, doch is in de omgeving van de kruising met de Hoge Rijndijk niet te voorkomen, omdat ruimte gevonden moet worden voor opstelstroken. Waar bomen moeten verdwijnen worden deze waar mogelijk herplaatst en anders vervangen door jonge aanplant.</p>
D34	<p>Het Waardeiland wordt volledig geïsoleerd door de toename van het verkeer op de Hoge Rijndijk. Het leefklimaat van de Waardeilandbewoners neemt onacceptabel af door toename van het verkeer op Hoge Rijndijk, Adm. Banckertweg</p>	<p>Zie de antwoorden onder D2 en D16.</p>

	<p>en Van der Valk Boumanweg (lucht, geluid, bereikbaarheid, onveiligheid).</p> <p><i>Ingebracht door: 23, 24</i></p>	
D35	<p>Het verkeer is de afgelopen jaren alleen maar toegenomen. Er komen steeds meer wijken bij en de mensen zijn op de auto aangewezen. Nu al staat het volkomen vast op de Hoge Rijndijk. Nog meer verkeer: nog meer stilstaande auto's en uitstoot. Waardeiland slecht bereikbaar.</p> <p><i>Ingebracht door: 32</i></p>	<p>Het ruimtelijk beleid is geen onderwerp van deze inspraak. Zie verder de antwoorden onder D2 en D16.</p>
D36	<p>Het Variantenonderzoek RWO geeft aan, dat het voor de bewoners van de Kanaalweg niet veel uitmaakt welke variant wordt gekozen. De verkeerstoename is ca. 10%. Wat voor de gemeente een minimale toename is (lucht, geluid), hoeft dat niet voor de bewoners te zijn. De toename van het verkeer stemt zorgelijk, want er wordt nu al te hard gereden (meer geluidoverlast). Welke maatregelen worden hiertegen genomen? Suggestie: flitspalen op strategische plekken: minder overlast, inritten beter bereikbaar, veiliger. Wat wordt er gedaan als de milieuoverlast toch groter is dan gedacht? Welke vergoeding is er voor de bewoners, als de huizen dalen in waarde?</p> <p><i>Ingebracht door: 35, 48, 904</i></p>	<p>De snelheidslimiet op RWO is 50 km/h. Het is zeker de moeite waard om bij de uitwerking van de plannen naar maatregelen te kijken die voorkomen dat er te hard wordt gereden. De gemeenten voeren periodiek tellingen uit op hun wegennet om de ontwikkelingen in de verkeersintensiteiten te volgen. Mocht het verkeer zich anders ontwikkelen dan nu verwacht, dan is dat aanleiding om het beleid aan te passen en maatregelen te nemen om de effecten daarvan teniet te doen. Als ten gevolge van de plannen voor RWO sprake is van aantoonbare waardevermindering van panden, dan is altijd een beroep mogelijk op de planschaderegeling. Dat kan in het kader van de noodzakelijke bestemmingsplanwijziging.</p>
D37	<p>De nieuwe RWO komt op 5 m afstand van het woonblok Hoge Rijndijk – Utrechtse Jaagpad. Dat betekent een verslechtering van de woonsituatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - verdwijnen van het uitzicht; - uitlaatgassen en lawaai van vele auto's (voor- en zijkant); - verliezen van privacy (tuin); - waardevermindering pand. <p>Is de aanleg van RWO niet in strijd met wet- en regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit en geluidhinder?</p> <p>De gemeente geeft geen enkele garantie voor behoud van een behoorlijk leefklimaat (geluidhinder, trillingen, luchtkwaliteit, uitzicht) van deze woningen en de woonboten. Dat is onacceptabel.</p> <p>Het woongenot in het gebied rond de Wilhelminabrug staat nu al onder druk. Het opvoeren van de hoeveelheid verkeer lijkt hier onredelijk en het aanleggen van een tweede brug al helemaal.</p> <p><i>Ingebracht door: 40, 66, 69, 74, 84, 91, 96</i></p>	<p>Een van de grootste nadelen van RWO via de Kanaalweg is, dat deze dicht op het genoemde blok woningen en de woonboten komt te liggen. De door de insprekers genoemde nadelen treden hierbij op. In welke mate dat het geval is zal in de vervolgfase gedetailleerder in beeld worden gebracht. Ondanks een zo zorgvuldig mogelijke inpassing van de ringweg wordt het uitzicht van deze woningen in negatieve zin beïnvloed. Dat staat buiten kijf. Bij een goede afscherming hoeft dat overigens niet overal te gaan ten koste van de privacy. Wel is waardevermindering van de panden direct naast de ringweg op deze locatie aannemelijk.</p> <p>De gevolgen op het gebied van luchtkwaliteit en geluidhinder zijn er ongetwijfeld, maar hierbij moet worden bedacht dat er aan de zijde van de Hoge Rijndijk ook positieve effecten zijn. Het verkeer op die tak van de kruising neemt op etmaalbasis met 37% af in vergelijking met de autonome ontwikkeling (variant Zijldijk met Singelroute). Het totale aantal verkeersbewegingen op de kruising neemt met 11% toe ten opzichte van de autonome ontwikkeling.</p> <p>De gemeente Leiden respecteert de wet- en regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit en geluidhinder. De ringweg zal mogelijk in 2014 deels en enkele jaren later volledig functioneren. Op dat moment zal de luchtkwaliteit naar verwachting een stuk beter zijn dan nu. Er wordt geen overschrijding van de normen verwacht. Wat betreft geluidhinder zal het verkeer op de nieuwe brug worden afgeschermd en trillingen zullen in het ontwerp zoveel mogelijk worden voorkomen. Mocht het desondanks onmogelijk blijken om op deze locatie te voldoen aan de wet- en regelgeving, dan kan worden overwogen om de betreffende panden een andere bestemming te geven dan wonen.</p>
D38	<p>Ringweg West is de beste optie.</p> <p><i>Ingebracht door: 43, 112</i></p>	<p>Ringweg West biedt geen oplossing voor de verkeersproblematiek aan de oostkant van Leiden. De verkeersanalyses tonen dat onomstotelijk aan.</p>

D39	De beste oplossing is de variant door de Sumatrasstraat met ondertunneling. Maar deze is te duur. De een na beste is variant Zijldijk, maar dan met tunnel onder de Hoge Rijndijk, zodat het ringwegverkeer niet hoeft te wachten bij geopende Wilhelminabrug. <i>Ingebracht door: 48</i>	Deze conclusie is juist. Een eventuele keuze voor een gelijkvloerse oplossing bij de Hoge Rijndijk is gebaseerd op een afweging van de extra voordelen van de tunnel tegen de meerkosten. Door voldoende lange opstelstroken hoeft het doorgaande verkeer op RWO geen last te hebben van een geopende brug.
D40	Waarom is de zogenaamde Nulvariant niet onderzocht? Deze moet weer op tafel komen. <i>Ingebracht door: 51, 109</i>	De Nulvariant is de situatie in het planjaar, in dit geval 2020, bij autonome ontwikkeling. Ofwel: niets doen. De Nulvariant is de referentie voor alle andere varianten en derhalve geen variant met een probleemoplossend vermogen.
D41	RWO is geen goed idee, want door de files op de A4, verergerd door IKEA, zal RWO verkeer naar binnen trekken, waardoor het tussen de Willem de Zwijgerlaan en het Europaplein vast komt te staan. <i>Ingebracht door: 62</i>	RWO alleen is een zeer onvolledige oplossing. RWO is daarom onderdeel van een totaalpakket, waarin ook o.a. verbreding van de A4, aanleg van de Rijnlandroute en het beperken van het autoverkeer in het centrum belangrijke elementen zijn.
D42	Het beste is: haal geen verkeer naar binnen en maak gebruik van de waterwegen (zie ook G15). Maar als er toch een weg moet komen is een goed alternatief het aanleggen van een vierbaansweg in een tunnel tussen de Europaweg en de Willem de Zwijgerlaan. Deze variant trekt weliswaar verkeer aan van buiten, maar kan het verkeer verwerken en spaart het leefklimaat. <i>Ingebracht door: 62</i>	Dat laatste is juist, maar deze weg kan niet functioneren als verdeelweg binnen de stad door het ontbreken van aansluitingen op het lokale wegennet. Een dergelijke verbinding zou meer als alternatieve buitenring gaan werken.
D43	Verdubbeling van het aantal rijstroken op de Kanaalweg kan geen aansluiting vinden op het Lammenschansplein (geen capaciteit, nu al overbelast) en leidt tot onveiliger en drukker situaties bij de zijwegen en oversteekpunten, zoals de Julius Caesarbrug. Bij afsluiten van toegangen worden de achterliggende wijken slechter bereikbaar. Een nieuwe oversteek bij de Hoge Rijndijk vergroot de problemen bij het verlaten en binnentreden van de stad. RWO veroorzaakt onaanvaardbare schade aan gezondheid en woon- en leefmilieu (bomenkap, geluid, stank, fijnstof, verkeersslachtoffers, verstoring rust). <i>Ingebracht door: 65</i>	Het aantal rijstroken op de Kanaalweg wordt niet verdubbeld. Zie verder de antwoorden onder D2 en D27.
D44	Een RWO over de Kanaalweg vermindert de levenskwaliteit aanzienlijk door verkeers- en geluidoverlast en door luchtverontreiniging. Een beter tracé is het doortrekken van de Admiraalsweg. <i>Ingebracht door: 70</i>	Zie de antwoorden onder D2 en D27. Het doortrekken van de Admiraalsweg naar de Hoge Rijndijk betekent niet alleen een RWO via de Sumatrasstraat met alle gevolgen van dien voor De Kooi, maar zou ook een doorbraak bij de Hoge Rijndijk vereisen met een ruimtelijk zeer complexe aansluiting op de Hoge Rijndijk. Beide colleges zien dit niet als een kansrijke variant.
D45	Er lijkt een voorkeur te bestaan om de groenstrook langs het kanaal op De Waard te handhaven, waardoor de bedrijfsgebouwen aan de kanaalzijde moeten worden gesloopt. Direct betrokkenen hebben daar bezwaar tegen en willen worden betrokken bij de verdere planvorming. <i>Ingebracht door: 71, 81</i>	Bij de uitwerking van de plannen tot een definitief ontwerp zullen de direct belanghebbenden worden betrokken.
D46	Variant Zijldijk is een duurzame en toekomstgerichte oplossing, die ook voor de leefomgeving in De Kooi voordelen biedt. De vermindering van de verkeersdruk in de	De opmerkingen van deze insprekers sluiten voor een groot deel aan bij de conclusies van het variantenonderzoek. De negatieve gevolgen van variant Sumatrasstraat / Zijldijk zijn bekend en wegen mee bij de besluitvorming. De colleges

	<p>Sumatrastraat biedt kansen om de eenheid in de wijk te versterken. Deze variant heeft daarom de voorkeur. Er kan pas gekozen worden voor deze variant indien gelijktijdig het benodigde krediet door de beide gemeenteraden ter beschikking wordt gesteld.</p> <p>Variant Sumatrastraat / Zijldijk geeft een te zware belasting voor de gehele wijk De Kooi (druk, onveilig, geluidhinder, trillingen, luchtkwaliteit) en is ook als tijdelijke oplossing niet acceptabel.</p> <p>De conclusies met betrekking tot de andere varianten (Sumatrastraat met tunnel, Sumatrastraat op maaiveld) worden onderschreven.</p> <p><i>Ingebracht door: 72, 119, 130</i></p>	<p>delen niet de opvatting dat een tijdelijke oplossing met eenrichtingsverkeer onaanvaardbaar zou zijn. Deze tijdelijke situatie mag echter niet langer dan 3 jaar duren.</p>
D47	<p>RWO zal het centrum niet ontlasten, omdat de aansluitingen Lammenschansplein, Willem de Zwijgerlaan of Engelendaal de bruikbaarheid van deze oplossing beperken. De nadelen zijn groot:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sumatrastraat en Zijldijk zijn smal; meer verkeer leidt tot onveiligheid, geluidhinder en luchtverontreiniging; - RWO door De Waard betekent een streep door de plannen om daar in de toekomst een woongebied van te maken; - meer verkeer op de Kanaalweg verslechtert de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer. <p><i>Ingebracht door: 78</i></p>	<p>RWO alleen is niet voldoende om het centrum van Leiden te ontlasten. Automobilisten zoeken immers de kortste of snelste route naar hun bestemming. Daarom zijn autobeperkende maatregelen in het centrum nodig.</p> <p>De Sumatrastraat en Zijldijk zijn zeker niet te smal wanneer zij onderdeel uitmaken van een circuit met eenrichtingsverkeer. Wel geeft dat nadelen voor de leefomgeving in De Kooi en langs de Zijldijk, zoals het variantenonderzoek ook vermeldt.</p> <p>Er zijn geen plannen om De Waard te ontwikkelen tot woongebied. De gemeenteraad van Leiden heeft eerder dit jaar besloten dat De Waard bedrijventerrein blijft.</p> <p>Wat betreft de Kanaalweg wordt verwezen naar het antwoord onder D27.</p>
D48	<p>Een parallelweg langs de A4 is een veel betere oplossing (verbinding tussen N11 en N446). De Willem van der Madeweg doortrekken naar Leiderdorp via een tunnel, ter hoogte van WOOON de oostzijde van de A4 volgen, aan de zuidkant de parallelweg doortrekken tot de nieuwe Rijnlandroute. Minder aansluitingen op de A4, ontvlechting van regionaal en doorgaand verkeer. Betere ontsluiting van Roomburg. Draagt bij aan oplossen bereikbaarheidsprobleem IKEA.</p> <p><i>Ingebracht door: 78, 106, 145</i></p>	<p>Een parallelweg langs de A4 biedt functioneel gezien niet de gewenste binnenring met een verdeelfunctie en voegt voor Leiden weinig toe aan de reeds bestaande buitenring.</p> <p>Voor Leiderdorp zou het doortrekken van de Willem van der Madeweg verkeerskundig gezien een verbetering kunnen zijn, omdat daarmee de Stierenburg kan worden ontlast.</p> <p>In het totaalplaatje van de verkeersstructuur zou deze verbinding naast een RWO via de Kanaalweg en De Waard goede diensten kunnen bewijzen. Zie ook de ingediende reactie onder punt G2.</p>
D49	<p>De varianten die gebruik maken van de route over de Admiraalsweg (variant Sumatrastraat, variant Sumatrastraat / Zijldijk) belemmeren de bedrijfsvoering van de bedrijven in de directe omgeving. Door de grote hoeveelheid verkeer worden de bedrijven moeilijk bereikbaar. Er komen zeer grote voertuigen om te laden en te lossen. Waar kan straks worden geparkeerd? De waarde van de panden zal sterk dalen bij deze varianten.</p> <p><i>Ingebracht door: 82</i></p>	<p>Mocht de keuze vallen op variant Sumatrastraat / Zijldijk, dan is de bereikbaarheid van de panden in de omgeving van het tracé een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking van het ontwerp.</p>
D50	<p>Een toevoeging op het tunneltracé zoals aangegeven onder D1: een tunnel die wordt doorgetrokken tot aan de Matilofietstunnel en voor de Leiderdorpse brug bovengronds komt. Nederland is dichtbevolkt en dat rechtvaardigt meerdere tunnels (lange termijn voordelen). Hiermee wordt beter aangesloten op de verkeersstromen in Leiden en Leiderdorp (o.a. IKEA) en zijn er meer alternatieve routes.</p> <p><i>Ingebracht door: 83</i></p>	<p>In een eerdere fase van Ringweg Oost is een variant onderzocht met een tunnel vanaf de Kanaalweg tot aan de Leiderdorpse brug (Stierenburg). Deze variant is onmogelijk door de aantasting van het Castellum Matilo, een rijksarcheologisch monument. Zie het rapport Probleemanalyse / Aanzet tot beoordelingskader / Selectie van varianten.</p>

D51	<p>Hoe pakt de afweging van (alle maatschappelijke) kosten en baten uit voor RWO? Zijn de baten te benoemen en te becijferen? Wat is de reistijdwinst op verschillende trajecten? Zijn er nog andere baten? Zijn alle kosten in kaart gebracht (welzijnsverlies, waardeverlies woningen, gezondheidsrisico's, etc.)? Is de gemeente bereid een maatschappelijke kosten-baten-analyse (bij voorkeur PlanMER procedure) uit te voeren?</p>	<p>Een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) tracht alle voor- en nadelen van een project in geld te waarderen. Bij RWO is dat een zeer lastige opgave. RWO maakt immers deel uit van een pakket van maatregelen, dat niet alleen als doel heeft om de bereikbaarheid van de Leidse regio te verbeteren, maar ook een bijdrage moet leveren aan de versterking van de vitaliteit en leefbaarheid van de binnenstad van Leiden en de dorpskern van Leiderdorp. Het zou onjuist zijn om RWO hier als een singulier project uit te lichten en op kosten en baten te beoordelen. De gemeenten zullen voor RWO daarom geen MKBA uitvoeren. Het project is niet m.e.r.-plichtig. Wel zullen de gevolgen voor het milieu worden meegewogen bij de besluitvorming, op een globaal niveau bij de keuze van het tracé, op een gedetailleerder niveau bij de uitwerking en inpassing. In het Variantenonderzoek RWO is een aantal effecten kwantitatief in kaart gebracht. Het rapport Verkeersanalyses laat de effecten zien op de verkeersintensiteiten op het wegennet. Het rapport Milieuonderzoek laat zien welke effecten optreden op de geluidwaarden en luchtkwaliteit ter hoogte van de gevels langs de wegen in Leiden en Leiderdorp.</p>
	<i>Ingebracht door: 92, 94</i>	
D52	<p>De bereikbaarheid van de binnenstad zal afnemen aangezien het verkeer op de Hoge Rijndijk meer stil gaat staan. Welke consequenties heeft dat voor de middenstand? Het staat nu al vast in de spitsuren. Hoe wordt dit opgelost?</p>	<p>De route over de Hoge Rijndijk kruist RWO. Verkeer dat rechtdoor gaat naar het centrum kan daardoor met meer oponthoud worden geconfronteerd dan in een situatie zonder RWO. Maar na de passage van RWO volgt een traject over de Hoge Rijndijk dat veel minder zwaar wordt belast. Bovendien leidt het totaalpakket aan maatregelen tot minder verkeersdruk op een andere belangrijke invalsroute, de Lammenschansweg. De bereikbaarheid van de binnenstad wordt overigens in grote mate bepaald door de mogelijkheden om er te parkeren. Deze mogelijkheden worden in de komende jaren fors uitgebreid, onder andere door enkele nieuwe parkeergarages. Ook de RGL draagt bij aan de verbetering van de bereikbaarheid.</p>
	<i>Ingebracht door: 94</i>	
D53	<p>Alleen een variant met een lange tunnel van voor de Hoge Rijndijk tot na de Spanjaardsbrug is acceptabel vanuit het oogpunt van woon- en leefmilieu. Ook deze variant lost overigens de verkeersproblemen aan de oostkant van Leiden niet op.</p>	<p>Een lange tunnel zonder aansluitingen op de Hoge Rijndijk en De Waard voldoet niet aan de functionele eisen van een binnenring met een verdeelfunctie. Zie ook het antwoord onder D1.</p>
	<i>Ingebracht door: 95</i>	
D54	<p>Spreid het verkeer over de stad. Laat Hooigracht en Zijlsingel open en trek de Willem van der Madeweg door naar Leiderdorp. Leg geen nieuw verkeersriool aan (RWO).</p>	<p>Het autoverkeer op de Hooigracht moet sterk worden beperkt om ruimte te maken voor het openbaar vervoer (RGL) en de kwaliteit van de leefomgeving in deze kwetsbare straat te verbeteren. Om te voorkomen dat de Zijlsingel met een onaanvaardbare hoge verkeersdruk wordt geconfronteerd, zijn ook daar beperkende maatregelen, zij het minder vergaand (eenrichtingsverkeer), op zijn plaats. Een RWO is daarbij onontbeerlijk.</p>
	<i>Ingebracht door: 99</i>	
D55	<p>Het variantenonderzoek is fundamenteel incompleet, omdat alle overblijvende varianten over de Kanaalweg voeren en de omliggende wijken belasten (milieu, sluijperverkeer, groen). Terwijl er wel een andere variant is voorgesteld, namelijk een parallelroute langs de A4, die zonder onderzoek werd afgeserveerd.</p>	<p>Het is inderdaad zo, dat alle overblijvende varianten over de Kanaalweg voeren. Dat vindt zijn oorsprong in de ruimtelijke structuur van Leiden, zoals deze in de loop der eeuwen is ontstaan. De Kanaalweg en het vervolg daarvan over De Waard is ruimtelijk gezien de logische verbinding tussen Lammenschansplein en Willem de Zwijgerlaan. Zie ook het antwoord onder D48.</p>
	<i>Ingebracht door: 104</i>	
D56	<p>Een RWO is een goed voorstel, mits deze er als tunnel komt vanaf de Churchillaan tot aan de Willem de Zwijgerlaan. Hiermee zijn tevens de problemen op Churchillaan, Voorschoter-</p>	<p>Zie het antwoord onder D42.</p>

	weg en Europaweg voor het grootste deel opgelost en bijna ook alle op de inspraakavond genoemde bezwaren. <i>Ingebracht door: 105</i>	
D56	De voorkeur gaat uit naar een RWO parallel aan de A4. Wat betreft de voorgestelde varianten gaat de voorkeur uit naar de Nulplusvariant en desnoods variant Zijldijk onder de voorwaarde dat er vanaf den beginne tunnels komen bij de Hoge Rijndijk en De Zijl (in verband met de effecten op het woon- en leefmilieu op De Waard en het Waardeiland). <i>Ingebracht door: 106</i>	Zie het antwoord onder D48. Zie het antwoord onder D8. Zie de antwoorden onder D1, D2 en D14.
D57	Een oplossing om alvast te beginnen met RWO en met de tunnels te wachten tot het geld er is, is onaanvaardbaar. Dit leidt tot jarenlange overlast. Van uitstel komt meestal afstel. <i>Ingebracht door: 106, 150</i>	Bij keuze voor variant Zijldijk met een tunnel onder de Zijl zullen Leiden en Leiderdorp bindende afspraken maken over de fasering.
D58	In de spitsuren zit de Kanaalweg vast tussen het spoor en het Lammenschansplein. Alternatief: Lammenschansplein – Europaweg – A4 – Willem van der Madeweg – Hoge Rijndijk. <i>Ingebracht door: 108</i>	Deze route is nu al mogelijk en ook na aanleg van RWO, doch biedt niet de functioneel gewenste binnenring. Voor een goed functionerende binnenring (Churchillaan – Kanaalweg) is herinrichting van het Lammenschansplein gewenst.
D59	Kan de gemeente Leiden garanderen dat RWO niet langs het park op De Waard wordt gevoerd? <i>Ingebracht door: 110</i>	Variant Sumatrastraat / Zijldijk vergt een verbinding tussen de Admiraal Banckertweg langs het kanaal en de Admiraalsweg. Mocht deze variant worden gekozen, dan zal bij de uitwerking tot een definitief ontwerp worden getracht zoveel als mogelijk weg te blijven bij het park. In een faserings situatie kan niet worden uitgesloten dat de bestaande wegen op De Waard tijdelijk een rol spelen in de verkeerscirculatie.
D60	Bij het ontwerpen van de brug en de kruising bij de Hoge Rijndijk moet rekening worden gehouden met het bouwen van een tunnel in de toekomst. <i>Ingebracht door: 110</i>	Het is de vraag of dat wenselijk is. Indien de capaciteit van de kruising RWO – Hoge Rijndijk op een bepaald moment structureel onvoldoende wordt, kan de oplossing wellicht beter worden gezocht in het verminderen van de verkeersdruk op de Hoge Rijndijk (ingreep in de structuur) dan het vergroten van de capaciteit van de kruising door middel van een tunnel. Zie ook het antwoord onder D2.
D61	Waarom komen er geen aquaducten bij de knooppunten Stierenbrug, Lammbrug en Wilhelminabrug? <i>Ingebracht door: 113</i>	Over een aquaduct ter plaatse van Wilhelminabrug is nagedacht. De ruimte op de Hoge Rijndijk is echter te beperkt om dan ook verbindende infrastructuur met RWO te kunnen aanleggen ten behoeve van afslaand verkeer.
D62	De voorgenomen plannen met betrekking tot Ringweg Oost leiden tot sluipverkeer (Roomburgerlaan) en daardoor gevaar voor de vele kinderen in de buurt, geluidoverlast en luchtverontreiniging. <i>Ingebracht door: 107, 124</i>	Het is zeker niet de bedoeling dat RWO leidt tot sluipverkeer door woongebieden. Voor elke wijk die grenst aan RWO zal in de vervolgfase in overleg met de belanghebbenden een wijkcirculatieplan worden gemaakt, waarbij een balans moet worden gevonden tussen bereikbaarheid en het risico op ongewenst sluipverkeer (en de milieugevolgen daarvan).
D63	Bij drie van de vijf varianten zullen de gevolgen van RWO voor het sluipverkeer door Leiderdorp aanzienlijk zijn. De gemeente Leiderdorp dient deze gevolgen te onderzoeken en mee te wegen bij de afweging. De gemeente dient nu al plannen te maken om het huidige sluipverkeer tegen te gaan en deze te implementeren zo snel mogelijk na het besluit over RWO (o.a. aan één zijde afsluiten Lijnbaan en Van der Marckstraat). De verbinding Van der Valk Boumanweg – Zijldijk moet worden gehandhaafd (interne	In aansluiting op de geplande ontwikkelingen in de regionale infrastructuur (o.a. verbreding A4, Rijnlandroute, RWO) zal de gemeente Leiderdorp haar eigen Integraal Verkeers- en Vervoersplan (IVVP) actualiseren. De gewenste verkeerscirculatie binnen de Leiderdorp en het weren van sluipverkeer uit woongebieden is daar onderdeel van. Het vernieuwde IVVP moet duidelijk maken hoe Leiderdorp haar interne bereikbaarheid wil veilig stellen zonder de verkeersdruk af te wentelen op de woongebieden. De wenselijkheid van een verkeerscirculatie via onder andere de Van der Valk Boumanweg moet daarbij blijken.

	<p>bereikbaarheid Leiderdorp). De gemeente Leiderdorp dient een eigen plan te ontwikkelen voor een goede verkeersafwikkeling binnen de gemeente via een "Ringweg Leiderdorp". Naast het tegengaan van sluipverkeer dient de gemeente ook te zorgen voor een veilige fietsroute door Leiderdorp in de richting van Leiden.</p> <p><i>Ingebracht door: 146, 901</i></p>	
D64	<p>In alle varianten over het gebied van Leiderdorp wordt het pand Zijldijk 1a met praktijkruimte zeer slecht bereikbaar. Dit beperkt de meerwaarde bij overdracht / verkoop aan derden aanzienlijk.</p> <p><i>Ingebracht door: 147</i></p>	<p>Bij de verdere uitwerking van het tracé dat uiteindelijk wordt gekozen zal aan de bereikbaarheid van dit pand aandacht worden geschonken.</p>
D65	<p>De voorgestelde varianten leiden hier en daar tot rommelige situaties. Een tracé via de Sumatrastraat met een ongelijkvloerse oplossing bij de Lage Rijndijk en minder aansluitingen op de Sumatrastraat is wellicht een goede optie.</p> <p><i>Ingebracht door: 902</i></p>	<p>Dit tracé heeft dermate negatieve gevolgen voor De Kooi, dat de colleges van Leiden en Leiderdorp daar niet voor zullen kiezen.</p>
D66	<p>Wat gaat er gebeuren met de Kanaalweg? Er is nu een mooi uitzicht.</p> <p><i>Ingebracht door: 903</i></p>	<p>Zie de antwoorden onder D27, D28, D29, D31, D33 en D36.</p>
D67	<p>RWO leidt tot zeer veel verkeer en filevorming op de Kanaalweg. In Leiden gaan de bruggen vaak in de spits open. In andere steden niet!</p> <p><i>Ingebracht door: 904</i></p>	<p>Zie het antwoord onder D27.</p>
D68	<p>Op welke wijze worden de infrastructurele maatregelen getoetst aan het beschermde stadsgezicht?</p> <p><i>Ingebracht door: 906</i></p>	<p>In de vervolgfase zal hieraan aandacht worden besteed. Dit aspect heeft geen wezenlijke invloed op de tracékeuze, mogelijk wel op de inpassing en aankleding van de weg.</p>
D69	<p>De Kanaalweg wordt een drukke weg met als gevolgen verstoring van het woongenot, meer luchtverontreiniging en lawaai, vermindering van de veiligheid voor fietsende schoolkinderen en aantasting van een beschermd stadsgezicht.</p> <p><i>Ingebracht door: 913</i></p>	<p>Het onderzoek tot nu toe heeft aangetoond, dat de effecten op de Kanaalweg niet heel groot zijn, waarmee niet is gezegd dat er geen effecten zijn. Zie de antwoorden onder D27, D28, D29, D31, D33 en D36.</p>
D70	<p>RWO heeft grote gevolgen voor het wonen aan het Utrechtse Jaagpad. Wat kan de gemeente de bewoners bieden? Wat gebeurt er met het parkeren en de geluidhinder? Worden de panden minder waard?</p> <p><i>Ingebracht door: 914</i></p>	<p>Onder punt D37 wordt uitgebreid ingegaan op de gevolgen voor het blok woningen aan de Hoge Rijndijk en het Utrechtse Jaagpad pal naast de toekomstige ringweg. Zoals het zich nu laat aanzien verandert er niets aan de parkeersituatie aan het Utrechtse Jaagpad. Het straatje naast het blok woningen kan worden gehandhaafd. Waardevermindering van enkele panden pal langs het nieuwe tracé is aannemelijk. Er kan een beroep worden gedaan op de planschaderegeling in het kader van de noodzakelijke bestemmingsplanwijziging.</p>
D71	<p>Hoe moet een ringweg eruit zien, wil deze kunnen functioneren als ringweg? Kennelijk is daar nog niet over nagedacht, gezien het feit dat de Kanaalweg met zijn vele obstakels is aangewezen als RWO. Het is weggegooid geld.</p>	<p>Hoe een ringweg eruit moet zien, verschilt van stad tot stad. In Leiden krijgt de binnenring een profiel met 2 rijstroken en (waar relevant) vrijliggende fietspaden. Om de ringweg te kunnen laten functioneren als stedelijke verdeelweg dienen alle belangrijke invalswegen daarop te zijn aangesloten. Deze (veelal grote) kruispunten zullen in de regel zijn beveiligd met verkeerslichten en zijn voorzien van opstelstroken voor afslaand verkeer of zijn vormgegeven als (wellicht dubbelstrooks) rotonde. Het aantal ondergeschikte zijwegen</p>

	<i>Ingebracht door: 907</i>	en oversteekplaatsen dient te worden beperkt. Om de doorstroming te bevorderen zullen verkeerslichten op korte afstand van elkaar zo mogelijk worden gecoördineerd.
--	-----------------------------	---

Thema E: Tracé Zijldijk

	Samenvatting ingekomen reactie	Reactie van colleges van B&W van Leiden en Leiderdorp
E1	Voor de bewoners van de Zijldijk is alleen Variant Zijldijk met een tunnel onder de Zijl bespreekbaar, indien daarvoor een helder onderbouwde motivering wordt gegeven. <i>Ingebracht door: 8, 86, 87, 89, 90, 911</i>	Voor deze motivering wordt verwezen naar de verschillende deelrapportages van RWO, in het bijzonder de rapportages over de probleemanalyse en de verkeersanalyses, alsmede naar de verschillende antwoorden die zijn gegeven bij het thema Nut & Noodzaak onder punten A1 t/m A14.
E2	Bij een Ringweg Oost via de Zijldijk loopt het in de spitsuren aan de noordkant van Leiderdorp volkomen vast. Veel gevolgen voor de omgeving op de Rietschans en een omslachtige route naar Leiden. In beide richtingen is een bypass gewenst om de vele verkeerslichten te vermijden. De ROC-locatie wordt vrijwel onbewoonbaar. <i>Ingebracht door: 9</i>	Om de extra verkeersstroom te kunnen verwerken wordt de vormgeving van de Rietschans en van de kruispunten van Rietschans met Zijldijk en Engelendaal aangepast, met meer ruimte (fysiek en in de lichtenregeling) voor het verkeer op de ringweg. Niettemin wordt het traject Rietschans – Engelendaal – N445 in de spitsuren tot aan de capaciteit belast. In de vervolgfase zal dit nader worden bekeken, waarbij ook een andere aansluitingsvorm van N445, Engelendaal en Rietschans zal worden onderzocht. Of de ROC-locatie onbewoonbaar wordt zal uit nader onderzoek moeten blijken. In de luchtkwaliteit worden in de loop der jaren aanzienlijke verbeteringen verwacht als gevolg van ingezet beleid (schonere landbouw, schonere industrie, schonere auto's). Geluidhinder is een potentieel probleem dat op deze locatie nader moet worden onderzocht. Tegen geluidhinder zijn maatregelen te nemen, hetzij door afscherming (ontwikkeling ROC-locatie), hetzij door maatregelen aan de panden.
E3	Aanleg van een tunnel onder de Zijl kan schade veroorzaken aan de huizen. <i>Ingebracht door: 10</i>	Dat klopt. Aan de bouw van een tunnel dichtbij woningen zijn altijd risico's verbonden. Bij de uitwerking van het tunnelontwerp en de bouwmethode krijgt dit punt bijzondere aandacht, want deze risico's zijn voor de bouwer en haar opdrachtgever (i.c. de gemeentelijke overheid).
E4	Variant Zijldijk (tunnel) is de beste variant: ontlast woonwijken en verplaatst het probleem niet (veel minder) naar andere straten/wijken. Deze variant kent ook de nodige nadelen, maar deze zijn aanzienlijk minder groot dan bij variant Sumatrastraat/Zijldijk. <i>Ingebracht door: 11, 38, 49, 52, 77, 93</i>	Deze conclusie is in lijn met de conclusies uit het variantenonderzoek.
E5	De voorkeur van het Leidse en Leiderdorpse bedrijfsleven gaat uit naar variant Zijldijk. Deze variant biedt de beste bereikbaarheid van De Baanderij en De Waard, geeft de meeste kansen op ruimtelijke impulsen en herstelt de fysieke relatie tussen beide bedrijventerreinen. Er zijn op afzienbare termijn mogelijkheden om te verplaatsen bedrijven van De Waard te huisvesten op De Baanderij. De maatregelen moeten wel in de juiste volgorde worden genomen: eerst RWO, dan maatregelen in het Leidse centrum. <i>Ingebracht door: 25, 26, 117, 118</i>	Deze conclusie is in lijn met de conclusies uit het variantenonderzoek. Als bedrijventerrein De Baanderij een rol kan spelen bij het herhuisvesten van te verplaatsen bedrijven van De Waard, dan is dit zeer positief.
E6	Veel aandacht is nodig voor de aansluiting van de Rietschans op het netwerk van hoofdwegen. Twee alternatieven zijn denkbaar: een rechtstreekse aansluiting van de Rietschans op de N445 of een aansluiting Rietschans-N445-Engelendaal via een rotonde. <i>Ingebracht door: 25, 26, 117, 118</i>	Dat klopt. Zie ook het antwoord onder punt E2. De aangedragen alternatieven zullen nader worden bekeken, mede in het licht van de herontwikkeling van de ROC-locatie.
E7	Als de ringweg er moet komen, dan is er maar één variant mogelijk: met een tunnel onder de Zijl. Eerst de tunnel aanleggen, dan pas de aansluiting op de Kanaalweg maken. De weg	Puur bezien vanuit het functioneren van de ringweg is de voorgestelde fasering (eerst de tunnel, dan de rest) zonder meer het beste. Complicatie bij RWO is, dat bij aanvang van de werkzaamheden op de Hooigracht, voorzien in 2014, er

	<p>moet goed worden ingepast (bomen, geluidswal). Verschil in kosten mag hierbij geen doorslaggevend argument zijn. Zie ook F3.</p> <p>Nog beter is een tunnel vanaf de Kanaalweg tot aan de Zijldijk.</p> <p><i>Ingebracht door: 27, 30, 46, 54, 64, 110, 111, 131, 132, 133</i></p>	<p>een alternatieve verbinding voor het autoverkeer moet zijn. Het ligt niet in de verwachting dat een tunnel onder de Zijl, die naast de vereiste proceduretijd ook enkele jaren bouwtijd vergt, dan al gereed kan zijn. Indien beide gemeenten kiezen voor variant Zijldijk, dan streven zij ernaar de tunnel zo snel als mogelijk te realiseren.</p>
E8	<p>De verkeersgegevens laten zien, dat de feitelijke ringweg heel anders loopt dan aangegeven in het rapport over RWO. Op de Kanaalweg neemt het verkeer maar beperkt toe, onvoldoende om een functie als ringweg te rechtvaardigen. Het verkeer dat RWO over De Waard volgt, heeft hoofdzakelijk een relatie met de Hoge Rijndijk en Willem van der Madeweg. Meer duidelijkheid is gewenst over de verkeersstromen op de kruising Kanaalweg – Hoge Rijndijk om deze veronderstelling te kunnen onderbouwen. De feitelijke binnenring loopt via de Churchilllaan, Voorschoterweg, Europaweg, parallelweg A4, Willem van der Madeweg en Hoge Rijndijk. Echter, dat leidt tot enorme problemen op de Hoge Rijndijk (gedeelte Kanaalweg – Willem van der Madeweg), vooral bij de Persant Snoepweg en bij de Wilhelminabrug / Kanaalweg. Bovendien is in de analyses geen rekening gehouden met de komst van IKEA. Daarom is het veel logischer de binnenring nog verder naar buiten te plaatsen, parallel aan de A4. Waarom wordt deze variant, die ook is genoemd in de ateliers, niet als haalbaar gezien? Een dergelijke combinatie van binnen- en buitenring wordt elders ook toegepast.</p> <p><i>Ingebracht door: 50</i></p>	<p>Deze stelling is niet juist. RWO is onderdeel van de binnenring en een verdeelweg binnen de stedelijke agglomeratie.</p> <p>Het antwoord onder punt C20 geeft inzicht in de verkeersrelaties die van (het noordelijke deel van) RWO gebruik gaan maken. Slechts een klein deel van het verkeer is afkomstig van de N11 en van de A4 komt vrijwel niets.</p> <p>De Kanaalweg krijgt te maken met twee effecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - als onderdeel van RWO komt er meer verkeer. - als gevolg van de Rijnlandroute neemt het verkeer af. <p>Per saldo is het effect op de Kanaalweg daardoor beperkt. Zonder Rijnlandroute zou het verkeer op de Kanaalweg met zo'n 40% toenemen.</p> <p>Zie ook de antwoorden onder D17 en D48.</p> <p>Op etmaalbasis zijn de berekende verkeersstromen op de <u>kruising RWO – Hoge Rijndijk</u> als volgt. De gegevens komen uit de verkeersmodelanalyse van Variant Zijldijk, met Rijnlandroute, met verkeersluw centrum, Zijlsingel open in zuidelijke richting).</p> <p>Vanaf de Hoge Rijndijk (oost):</p> <ul style="list-style-type: none"> - rechtsaf: 4576 - rechtdoor: 3928 - linksaf: 3492 <p>Vanaf de Hoge Rijndijk (centrum):</p> <ul style="list-style-type: none"> - rechtsaf: 193 - rechtdoor: 4885 - linksaf: 4036 <p>Vanaf de Kanaalweg:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rechtsaf: 3123 - rechtdoor: 3226 - linksaf: 221 <p>Vanaf De Waard:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rechtsaf: 888 - rechtdoor: 1525 - linksaf: 6031
E9	<p>In verband met het gestelde onder E8 de volgende vragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Is de binnenringfunctie van de Kanaalweg geslaagd? 2. Is de investering in een verbinding Kanaalweg - De Waard goed besteed indien blijkt dat het verkeer niet over de Kanaalweg gaat maar de Hoge Rijndijk gaat verstoppen? 3. Klopt de zienswijze dat het RWO-verkeer niet over de Kanaalweg maar over de Hoge Rijndijk gaat? Zo niet, waar gaat het verkeer dan wel heen? 4. Kunnen de verkeersstromen op de kruising Kanaalweg – Hoge Rijndijk worden gepresenteerd bij variant Zijldijk? 5. Omdat de kruising Hoge Rijndijk – Persant Snoepweg cruciaal is in de verkeers- 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ja. Dit gedeelte draagt bij aan de verdeling van het verkeer over de stad. 2. De congestie op de Hoge Rijndijk komt niet door RWO. Het totale "GVVP"-pakket aan maatregelen vermindert de druk op de Hoge Rijndijk, vooral ten westen van de Kanaalweg. 3. Het verkeer op het nieuwe deel van RWO heeft een zeer diffuus patroon van herkomsten en bestemmingen. Zie het antwoord onder C20. 4. Ja. Zie antwoord onder E8. 5. Dit kruispunt maakt deel uit van de hoofdwegenstructuur en kampt met ernstige capaciteitsproblemen bij opening van de

	<p>circulatie is een kruispuntanalyse, inclusief het effect van IKEA, gewenst.</p> <p>6. Bent u het eens met de stelling, dat bij vastlopen van de kruising Hoge Rijndijk – P. Snoepweg de aanleg van RWO Zijldijk niet door kan gaan omdat de doorstroming dan onvoldoende is?</p> <p>7. Hoe garandeert u de bereikbaarheid van het Waardeiland bij een verstopte Hoge Rijndijk?</p> <p>8. Klopt het dat teveel noord-zuidverkeer over RWO ondertunneling van de Hoge Rijndijk noodzakelijk maakt omdat anders de kruising vastloopt?</p> <p>9. Wordt de ontwikkeling van de scheepvaart en de Wilhelminabrug opnieuw bekeken alvorens een besluit over RWO wordt genomen? Zo nee, waarom niet?</p> <p>10. Bent u het ermee eens dat het gehanteerde verkeers- en milieumodel niet kan worden gebruikt voor de tracékeuze, mede omdat geen rekening is gehouden met de zwaar vervuilende scheepvaart en stilstaand verkeer bij geopende bruggen? Zo nee, waarom niet? Welke actie gaat u ondernemen?</p> <p>11. Wat vindt u van de variant met een gecombineerde binnen- en buitenring (RWO parallel aan A4)?</p> <p>12. In welk stadium van de besluitvorming is een MER verplicht? Kunt u een besluit zonder MER nemen, wetende dat het huidige milieuonderzoek onvoldoende is?</p> <p>13. Wat is de kostenontwikkeling van ondertunnellen in het algemeen? Is rekening gehouden met het voortschrijden van de techniek?</p> <p>14. Is bij de financiële onderbouwing rekening gehouden met planschade? Zo ja, hoe hoog is het bedrag voor variant Zijldijk?</p> <p>15. Wat gaat u doen met het bezwaar tegen een ontkoppelde besluitvorming over RWO en Rijnlandroute?</p> <p>16. Waarom wordt geld geïnvesteerd in een optie die geen probleem oplost?</p> <p><i>Ingebracht door: 50</i></p>	<p>Stierenbrug. Het maakt echter geen deel uit van de kansrijke varianten van RWO en is daarmee geen onderwerp van deze inspraak. Verbetering van de situatie op dit punt is niettemin gewenst.</p> <p>6. Nee. Bij vastlopen van die kruising komt het verkeer alleen meer gedoseerd aan bij de ringweg. Naast verkeer uit deze richting maken vele andere verkeersrelaties gebruik van de ringweg.</p> <p>7. Het GVVP-pakket leidt niet tot meer verkeer maar tot minder verkeer op de Hoge Rijndijk. Zie ook de antwoorden onder punten D2 en D16.</p> <p>8. Dat klopt bij <u>teveel</u> noord-zuidverkeer, maar uit capaciteitsberekeningen is gebleken dat dit niet het geval is bij variant Zijldijk en een aangepaste vormgeving van het kruispunt RWO – Hoge Rijndijk. Bij brugopening in de spits zal de situatie, net als nu, tijdelijk vaststaan; daarom moeten brugopeningen in de spits tot een minimum worden beperkt.</p> <p>9. Het brugopeningsregime zal bij de uitwerking van het gekozen tracé zeker opnieuw aan de orde komen, maar niet in het kader van de tracékeuze.</p> <p>10. Nee. Het gehanteerde model is geschikt om varianten met elkaar te vergelijken. Toepassing van meer geavanceerde modellen zal geen ander licht werpen op de <u>verschillen</u> tussen de varianten. Dergelijke modellen zijn wel zeer nuttig bij de uitwerking en detaillering, bijvoorbeeld om de vormgeving zo goed mogelijk toe te snijden op de verkeersstromen, rekening houdend met verstoringen zoals een brugopening. In ieder geval zal moeten worden voldaan aan de geldende normen voor geluidhinder en luchtkwaliteit.</p> <p>11. Zoals aangegeven onder punten D17 en D48 is dat geen zinvolle combinatie.</p> <p>12. RWO is niet m.e.r.-plichtig. Dat heeft te maken met de lengte en het profiel van de weg. Het tot nu toe uitgevoerde milieuonderzoek had tot doel varianten onderling te vergelijken. Gedetailleerder onderzoek zal plaatsvinden in de vervolgfase.</p> <p>13. De bij de kostenberekening gehanteerde kostenkentallen zijn gebaseerd op recente (aanbestede) tunnelprojecten.</p> <p>14. Bij de kostenberekeningen is een ruime stelpost gehanteerd voor verwerving van gronden etc. De post planschade is daarbij niet specifiek onderscheiden.</p> <p>15. Niets. Beide gemeenten zetten zich vol in voor een spoedige realisatie van de Rijnlandroute.</p> <p>16. Er wordt geïnvesteerd in een project dat samen met andere projecten bijdraagt aan behoud van de bereikbaarheid en verbetering van de leefbaarheid van Leiden en Leiderdorp.</p>
E10	<p>Wat zijn de gevolgen van variant Zijldijk voor de haalbaarheid van de ontwikkeling op het Kooplein en omgeving?</p> <p><i>Ingebracht door: 72</i></p>	<p>RWO heeft daarop geen wezenlijke invloed. De effecten op de verkeersintensiteiten op de Willem de Zwijgerlaan kunnen worden opgevangen binnen het ontwikkelde wegontwerp.</p>
E11	<p>Als er toch een RWO moet komen, dan is van de voorliggende varianten alleen variant Zijldijk met een ongelijkvloerse oplossing bij de Hoge Rijndijk een aanvaardbare variant. Daarbij gelden dan wel als voorwaarden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - een gedegen verkeerstechnische onderbouwing; - de variant wordt meteen in zijn geheel aangelegd; 	<p>Zie de antwoorden onder D1 en D2. Naar de mening van beide gemeenten is RWO in het variantenonderzoek voldoende onderbouwd. Zie als aanvulling daarop de verschillende antwoorden zie zijn gegeven bij het thema Nut & Noodzaak onder punten A1 t/m A14. Wat betreft de fasering: zie het antwoord onder E7. Op het moment dat de Hooigracht aan het verkeer wordt onttrokken ten behoeve van de aanleg van de RGL, dient er een</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - een ongelijkvloerse kruising bij de Hoge Rijndijk; - pas starten als de Rijnlandroute (bijna) is gerealiseerd; - RWO geen preferente route voor zwaar en vervuulend verkeer; - geen verslechtering van de verkeersveiligheid (Julius Caesarbrug, scholen); - in 2014 geen slechtere luchtkwaliteit rond RWO dan in 2008 en geen overschrijding van normen; - geluidarm asfalt en indien nodig groene geluidwerende maatregelen; - groen langs de route blijft gespaard; - goede ontsluiting van de omliggende woonwijken; geen sluipverkeer; - leefbaarheid in de woonwijken gaat er niet op achteruit. <p><i>Ingebracht door: 73</i></p>	<p>alternatief te zijn voor het autoverkeer. Dat hoeft nog geen volledig functionerende RWO te zijn; ten minste een deel van het verkeer moet kunnen worden opgevangen. Op dat moment zal de Rijnlandroute naar alle waarschijnlijkheid nog niet zijn gerealiseerd.</p> <p>Of een bepaalde categorie (vracht)verkeer moet worden uitgesloten is op dit moment nog niet onderzocht. Ook een eventuele tunnel in het traject speelt hierbij een rol.</p> <p>De fietsoversteekplaats bij de Julius Caesarbrug is beveiligd door middel van verkeerslichten en dat blijft waarschijnlijk zo. Wel zal bij de uitwerking van het definitieve ontwerp van RWO worden bekeken of het ontwerp verder kan worden verbeterd. Hierbij is met name de helling in de fietsroute punt van aandacht.</p> <p>In de milieuberekeningen voor het jaar 2020 zijn emissiefactoren toegepast die zijn voorgeschreven door de rijksoverheid. Alle ontwikkelingen wijzen erop, dat de luchtkwaliteit dan veel zal zijn verbeterd ten opzichte van de huidige situatie.</p> <p>Over 6 jaar is deze verbetering ten dele gerealiseerd. In het vervolgonderzoek zal ook specifiek worden gekeken naar het jaar van realisatie van RWO. In dat jaar liggen overigens ook de verkeersintensiteiten lager dan in 2020.</p> <p>Bij problemen op het gebied van geluidhinder zullen de best passende maatregelen worden getroffen.</p> <p>Het groen langs de route zal zoveel als mogelijk worden gespaard. Waar sluipverkeer dreigt, zullen maatregelen worden uitgewerkt om dat te voorkomen.</p> <p>Zie ook het antwoord onder punten D7, D33 en D62.</p>
E12	<p>Als er toch een RWO moet komen, dan is van de voorliggende varianten alleen variant Zijldijk met een tunnel een aanvaardbare variant, maar dan wel met een veel langere tunnel om de Kanaalweg te ontzien. Is dit niet mogelijk, dan moet de weg aan beide zijden worden voorzien van een groene geluidswal.</p> <p><i>Ingebracht door: 127</i></p>	<p>Zie de antwoorden onder punten D1, D15 en D24. Waar geluidhinder optreedt zal de weg zo goed als mogelijk worden ingepast. Dit is een punt van nadere uitwerking in de vervolgfase.</p>
E13	<p>De voorkeur gaat uit naar variant Zijldijk. Variant Sumatrastraat / Zijldijk is een slecht idee.</p> <p><i>Ingebracht door: 129, 139, 140</i></p>	<p>Het variantenonderzoek onderschrijft de conclusie, dat variant Zijldijk over het geheel genomen als de betere variant uit de bus komt. Variant Zijldijk is echter ook duurder.</p>

Thema F: Tracé Sumatrastraat / Zijldijk

	Samenvatting ingekomen reactie	Reactie van colleges van B&W van Leiden en Leiderdorp
F1	<p>De variant Sumatrastraat / Zijldijk, met eenrichtingsverkeer over Sumatrastraat en Zijldijk, heeft dermate negatieve effecten, dat deze niet in overweging kan worden genomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - verkeerstoename; - verkeersonveiligheid (fietsers Lage Rijndijk en Zijldijk); - slechte doorstroming voor weg- en scheepvaartverkeer: veelvuldige en langdurige brugopeningen; files voor de deur; - geluidoverlast; geluid draagt over water, geluidscherm neemt uitzicht weg; - effect van verkeersopstoppingen op luchtkwaliteit is nergens terug te vinden. <p>Op welke wijze is met deze effecten rekening gehouden bij de varianteselectie?</p> <p><i>Ingebracht door: 8, 10, 44, 53, 73, 86, 87, 89, 90, 95, 113, 136, 145</i></p>	<p>De mogelijke gevolgen van variant Sumatrastraat / Zijldijk zijn benoemd in de rapportages over het variantenonderzoek.</p> <p>De doorstroming op de ringweg is in deze variant zeer matig door de grote kans op een brugopening.</p> <p>Er zijn schetsontwerpen uitgewerkt, waarin de situatie op de Lage Rijndijk dermate is versimpeld (geen autoverkeer meer mogelijk vanaf de Van der Valk Boumanweg en de westelijke tak van de Lage Rijndijk), dat voor het fietsverkeer een aanvaardbare situatie (vrijliggende fietspaden, eenvoudige kruisingen) kan worden bereikt. De kwaliteit van de fietsroute is uiteraard minder goed dan bij variant Zijldijk.</p> <p>Er is merkbare toename van geluidhinder op Sumatrastraat, Lage Rijndijk en Zijldijk/Rietschans, doch door de spreiding van het verkeer over twee routes zijn de gevolgen minder groot dan bij bijvoorbeeld tweerichtingsverkeer door de Sumatrastraat.</p> <p>Knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit worden niet verwacht. De lucht zal over een aantal jaren schoner zijn dan nu, ook met een RWO.</p>
F2	<p>Variant Sumatrastraat/Zijldijk levert langs de trajecten 1,5 tot 2x zoveel verkeer. Nu al staat er op werkdagen overdag altijd een file auto's bij de Lage Rijndijk. Na aanleg van RWO is er geen rustig moment meer. De wijk wordt minder toegankelijk (afsluiten Van der Valk Boumanweg), fietsen wordt levensgevaarlijk (scholen!), lawaai en luchtverontreiniging nemen toe, de waarde van de huizen langs RWO neemt af, er is risico op verzakkingen.</p> <p><i>Ingebracht door: 22, 46, 93, 141, 143, 144</i></p>	<p>Zie het antwoord onder F1.</p> <p>Het afsluiten van de Van der Valk Boumanweg beperkt de bereikbaarheid, doch is in deze variant nodig voor een veilige situatie op de kruising Zijldijk – Lage Rijndijk.</p>
F3	<p>De variant over de Sumatrastraat en Zijldijk is onaanvaardbaar, ook als tijdelijke oplossing:</p> <ul style="list-style-type: none"> - verslechterde bereikbaarheid van Leiden; - verslechterde situatie voor automobilisten (brugopeningen) en vaartoerisme; - gevaarlijke situaties voor fietsers (Sumatrastraat, Lage Rijndijk) en kinderen in De Kooi; op de kruising Zijldijk – Splinterlaan zullen verkeerslichten moeten komen; - kruising Sumatrastraat – Lage Rijndijk kan verkeer niet verwerken: lange wachttijden; - overlast en afname woongenot voor omwonenden van Sumatrastraat, Lage Rijndijk en Zijldijk met achterliggende straten; - verslechtering in omstandigheden voor bedrijven op De Waard en hun personeel; - risico op verdere scheurvorming en verzakking van woningen in De Kooi; - splitsing van De Kooi in twee delen; - overlast door toename sluipverkeer of t.g.v. maatregelen om dit te weren; - leidt tot probleemwijk! <p><i>Ingebracht door: 27, 30, 38, 46, 49, 52, 54, 64, 77, 131, 132, 133, 142</i></p>	<p>Zie de antwoorden onder punten F1 en f2.</p> <p>Door de beperking van het aantal verkeersbewegingen op de Lage Rijndijk is het mogelijk het verkeer op de kruisingen Sumatrastraat – Lage Rijndijk en Lage Rijndijk – Zijldijk goed af te wikkelen (bij ongeopende brug). Op beide kruispunten ontstaat een eenvoudige zogenaamde tweefasenregeling (een cyclus in de verkeerslichtenregeling met twee fasen). De bereikbaarheid van De Waard verbetert, want er ontstaat de mogelijkheid om dit gebied te bereiken of verlaten via de Hoge Rijndijk of Kanaalweg. De bedrijven direct langs de route over De Waard kunnen uiteraard wel hinder ondervinden van de weg.</p> <p>In variant Sumatrastraat / Zijldijk wordt de reeds bestaande barrièrewerking van de Sumatrastraat versterkt, hetgeen de eenheid binnen de wijk niet ten goede komt.</p>
F4	<p>Een Ringweg Oost via de Sumatrastraat isoleert een groot deel van De Kooi (wijkplitsing), levert grote milieuoverlast op voor de direct omwonenden (lucht, geluid, onveiligheid) en biedt een ingewikkelde verkeersafwikkeling via twee bruggen die vaak open staan. Zie ook het inspraakverslag (dhr.</p>	<p>Zie de antwoorden onder punten F1, F2 en F3.</p> <p>Zoals reeds is aangegeven in de rapportage over het variantenonderzoek, heeft een RWO via wegen als de Sumatrastraat, Lage Rijndijk en Zijldijk een aantal nadelen. Deze zullen bij de besluitvorming zorgvuldig worden meegewogen.</p> <p>De colleges delen niet de opvatting dat een tijdelijke oplossing</p>

	<p>Koet). Het is een compacte wijk, de huizen zijn op staal gebouwd, het staat nu al vast in de spits. De wijk ondergaat al enkele grote veranderingen (o.a. brede school en extra woningen) en wordt moeilijk bereikbaar bij een RWO door de wijk. De gemeente heeft zelf aangegeven dat een RWO door de Sumatrastraat een probleem wordt. Er ontbreken bovendien nog vele cijfers. Ook als tijdelijke situatie is een RWO daar onacceptabel.</p> <p><i>Ingebracht door: 31, 39, 49, 52, 109, 140, 912</i></p>	<p>met eenrichtingsverkeer onaanvaardbaar zou zijn. Deze tijdelijke situatie mag echter niet langer dan 3 jaar duren.</p>
F5	<p>Bezwaar tegen RWO-variant Sumatrastraat / Zijldijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bereikbaarheid verslechtert, zeker voor omliggende woongebieden; - verkeersonveiligheid voor fietsers en kinderen neemt toe; - woon- en leefmilieu voor omwonenden verslechtert (lucht, geluid, woongenot); - waardedaling woningen meenemen in maatschappelijke kosten-batenanalyse; - verschil in kosten mag niet doorslaggevend zijn. <p><i>Ingebracht door: 33</i></p>	<p>Zie de antwoorden onder punten F1, F2, F3 en F4. Zie ook het antwoord onder punt D51 over de maatschappelijke kosten-batenanalyse.</p>
F6	<p>Aanleg van een ringweg door de Sumatrastraat is in tegenspraak met de toezegging door B&W c.q. de gemeenteraad van Leiden dat de verkeersoverlast daar niet mag toenemen.</p> <p><i>Ingebracht door: 38, 49, 52, 93</i></p>	<p>Deze toezegging is inderdaad gedaan door het vorige college van B&W van Leiden en zal zeker worden meegewogen bij de besluitvorming.</p>
F7	<p>Tegen variant Sumatrastraat/Zijldijk bestaan grote bezwaren. De impact op het leefmilieu in de Zijlwijk in Leiderdorp en De Kooi in Leiden is onacceptabel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - geen zicht op geluidtechnisch verantwoorde inpassing in Sumatrastraat; - verkeersveiligheid: scholen vlak langs het traject, er wordt binnenkort een brede school gerealiseerd; - geluidscherm langs Zijldijk verspreidt geluid over grotere afstand; - prognoses fijnstof etc. zijn gemaakt voor 2020 terwijl de weg er in 2014 moet liggen; - aantasting woongenot (uitzicht, uitlaatgassen, lawaai, trillingen) en waardevermindering woningen Zijldijk; is er nagedacht over compensatie hiervoor? <p><i>Ingebracht door: 88, 100, 139</i></p>	<p>Zie de antwoorden onder punten F1, F2, F3 en F4.</p> <p>In de milieuberekeningen voor het jaar 2020 zijn emissiefactoren toegepast die zijn voorgeschreven door de rijksoverheid. Alle ontwikkelingen wijzen erop, dat de luchtkwaliteit dan veel zal zijn verbeterd ten opzichte van de huidige situatie.</p> <p>Over 6 jaar is deze verbetering ten dele gerealiseerd. In het vervolgonderzoek zal ook specifiek worden gekeken naar het jaar van realisatie van RWO. In dat jaar liggen overigens ook de verkeersintensiteiten lager dan in 2020.</p>
F8	<p>Tegen variant Sumatrastraat/Zijldijk bestaan grote bezwaren uit het oogpunt van verkeersveiligheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> - oostelijk deel De Kooi met diverse voorzieningen wordt afgesneden van de rest van de wijk; - minder oversteekplaatsen en uitwisselingspunten op de Sumatrastraat ten behoeve van doorstroming: houden de bewoners zich daaraan? - de fietsroute tussen Leiden en Leiderdorp, voor Leiderdorp van levensbelang, incl. de beweging naar De Waard, wordt nog gevaarlijker; 	<p>Zie de antwoorden onder punten F1, F2, F3 en F4.</p> <p>Ook in variant "met de klok mee" kan het verkeer op de kruising Sumatrastraat – Lage Rijndijk gelijkvloers worden afgewikkeld door middel van een verkeerslichtenregeling met twee fasen. Fietsers rijden op vrijliggende fietspaden.</p>

	<p>- in variant "met de klok mee" is een kruising van rijbanen nodig op het kruispunt Zijldijk - Sumatrastraat (in de schetsen ongelijkvloers uitgevoerd), waarvan de vraag is of dit wel past.</p> <p><i>Ingebracht door: 88</i></p>	
F9	<p>Het benutten van het traject Sumatrastraat / Zijldijk (eenrichtingscircuit) als tijdelijke variant (tot aanleg tunnel) maakt geen deel uit van deze inspraak. Mocht daartoe worden besloten, dan wordt een apart inspraaktraject verwacht.</p> <p><i>Ingebracht door: 119, 130</i></p>	<p>Bij de uitwerking en fasering zullen de belanghebbenden zeker worden betrokken. Of voor de uiteindelijke faseringsvoorstellen een formeel inspraakproces moet worden gevolgd moet nader worden gezien.</p>
F10	<p>De Van der Valk Boumanweg was vroeger een drukke tweerichtingsweg met een belangrijke functie. Deze is nu afgewaardeerd. Dat zorgde al voor meer zwaar verkeer op de Zijldijk. In variant Sumatrastraat / Zijldijk zal het verkeer op de Zijldijk met een factor 3 tot 4 toenemen. Dat is toch geen evenwichtige benadering?</p> <p><i>Ingebracht door: 150</i></p>	<p>Wanneer alleen beide wegen op deze manier met elkaar worden vergeleken, dan is er inderdaad geen sprake van een evenwichtige benadering. Doch het wegennet dient op grotere schaal te worden bekeken. Wat zijn de beste varianten voor RWO binnen het geheel van Leiden en Leiderdorp?</p>

Thema G: Overige aspecten

	Samenvatting ingekomen reactie	Reactie van colleges van B&W van Leiden en Leiderdorp
G1	<p>Ondanks alle goede intenties is er teleurstelling over het inspraakproces via de ateliers.</p> <p>De gemeente heeft nagelaten alle bewoners erbij te betrekken en slechts een beperkt publiek bij de ateliers toegelaten.</p> <p><i>Ingebracht door: 2, 40, 99</i></p>	<p>Het proces van burgerparticipatie met betrekking tot RWO startte op 5 april 2007 met een in Leiden en Leiderdorp breed aangekondigde informatieavond, waarop vertegenwoordigers van wijk- en buurtverenigingen, ondernemersorganisaties en maatschappelijke organisaties werden uitgenodigd om deel te nemen aan de ateliers. Om deze ateliers werkbaar te houden is voor deze aanpak gekozen. Naast de ateliers zijn enkele brede informatieavonden georganiseerd en is een website bijgehouden, waarop alle relevante informatie over het project was (is) te vinden.</p>
G2	<p>Gemeenten moeten verder kijken dan de aangeboden varianten en door aanvullende maatregelen in en rond Leiderdorp tot een betere verkeersstructuur komen. In de eerste plaats moet de druk op de Hoge Rijndijk, Stierenbrug en Persant Snoepweg worden aangepakt. Bijvoorbeeld door een verbinding te maken tussen de Willem van der Madeweg en de Prins Willem-Alexanderlaan. Er zou gedacht kunnen worden aan een eenrichtingscircuit via deze nieuwe verbinding en de huidige route over de Stierenburg. In combinatie met een Ringweg Oost kan dit mogelijk een goede oplossing zijn.</p> <p><i>Ingebracht door: 9</i></p>	<p>Het is juist dat met RWO niet alle problemen aan de oostkant van Leiden worden opgelost. Met name de hoge verkeersdruk op de Hoge Rijndijk en de Persant Snoepweg (Stierenbrug) is een punt van zorg. Het onderzoeken van mogelijkheden om de druk op deze route te verlichten is de moeite waard. Dat zou kunnen door de genoemde extra ontsluiting van Leiderdorp. Onder punt D25 werd voorgesteld om de N11 te verbinden met de Kanaalweg.</p> <p>Dergelijke opties moeten worden gezien in aanvulling op RWO en niet als alternatief voor RWO.</p>
G3	<p>Het Engelendaal wordt versmald tot 2x1 rijstrook, terwijl de verkeersintensiteit zeer hoog is en deze weg als een van de weinige wegen voldoende profiel heeft om deel uit te maken van de verkeersstructuur.</p> <p>Leiderdorp trekt overhaast bedrijven aan, waaronder IKEA, om de bijdrage aan de A4 te kunnen bekostigen, waardoor de Willem de Zwijgerlaan/N445/N446 in 2012 vol zullen staan met stilstaand verkeer. Leiderdorp is ook van plan voor te stellen om de Stierenbrug af te sluiten voor vrachtverkeer. Leiderdorp creëert hiermee problemen die worden afgewenteld op Leiden.</p> <p>Gaat Leiden met RWO deze Leiderdorpse problemen oplossen?</p> <p><i>Ingebracht door: 13, 14, 19, 23, 24, 45, 75, 91, 145</i></p>	<p>Het afwaarderen van het Engelendaal is vertrekpunt geweest voor het onderzoek. Over het afwaarderen zijn nog geen besluiten genomen, evenmin als over het afsluiten van de Stierenburg voor vrachtverkeer. Het is wel een beleidswens van Leiderdorp om de druk op de dorpskern te verlichten. Dat Leiderdorp de problemen afgewenteld op Leiden is niet juist. De voorgestelde varianten van RWO lopen ook over Leiderdorps grondgebied.</p>
G4	<p>Als de Hooigracht wordt afgesloten voor de RGL, moet er een alternatief worden gevonden om vanuit de binnenstad vlot de A4 en de N11 te bereiken. Als de bewoners de ringweg niet kunnen bereiken, ontstaan allerlei sluiptwegen, zoals wellicht over de Lage Rijndijk.</p> <p><i>Ingebracht door: 908</i></p>	<p>De bewoners van de binnenstad kunnen via de Kooilaan (noordelijke schil) en de Hoge Rijndijk of Lammenschansweg (zuidelijke schil) de binnenring en vervolgens de buitenring bereiken. Sluipverkeer via de Lage Rijndijk is ongewenst.</p>
G5	<p>Burgerinspraak in Leiden is verleden tijd. Zeer goede varianten uit de ateliers werden zonder verdere discussie uitgesloten.</p> <p>De gehanteerde inspraaktermijn getuigt niet van veel achting voor de burgers.</p> <p>In feite waren er door de vakantie geen 6 weken beschikbaar.</p> <p><i>Ingebracht door: 23, 24, 76, 79, 150, 906</i></p>	<p>Wanneer varianten zijn afgefallen is dat niet zonder reden gebeurd. Een variant kan niet als goed worden beoordeeld als deze op geen enkele manier een bijdrage levert aan het realiseren van een functionerende binnenring om het Leidse centrum. De uitgevoerde verkeersanalyses van varianten als Ringweg West en Nulplus onderschrijven dit.</p> <p>Dat de inspraak over RWO tijdens de zomermaanden moest plaatsvinden, verdient geen schoonheidsprijs, maar was gezien afspraken met derden over het tijdstip van besluitvorming niet te voorkomen.</p>

G6	Bij de collegevorming in Leiden in december 2007 werd opeens de keuze gemaakt voor de varianten Sumatrastraat/Zijldijk en Zijldijk, waarbij opnieuw varianten werden uitgesloten. <i>Ingebracht door: 23, 24</i>	Na het uitvoeren van de verkeersanalyses met behulp van het geactualiseerde verkeersmodel RVMK zijn twee varianten afgevallen (Nulplus, Ringweg West) omdat zij geen betekenis bleken te hebben voor de bereikbaarheid. Deze analyses werden kort voor de collegevorming uitgevoerd. Er bestaat geen enkele relatie tussen de collegevorming eind 2007 en het afvallen van de genoemde twee varianten.
G7	Volgens wethouder Steegh (interview Leidsch Dagblad en atelier 17/04/08) wordt RWO aangelegd op de meest goedkope wijze, waarmee aangedragen alternatieven (zoals tunnels) niet serieus worden genomen. <i>Ingebracht door: 23, 24</i>	Dat is niet juist. De wethouder heeft slechts aangegeven dat op dat moment alleen financiële middelen beschikbaar waren voor de goedkoopste variant.
G8	Het doel van RWO is zo ruim geformuleerd, dat de beoogde tracés daar altijd aan voldoen. Het doel voldoet onvoldoende aan de kenmerken Specifiek, Meetbaar, Acceptatie, Realistisch en Tijd (SMART). <i>Ingebracht door: 23, 24</i>	RWO is onderdeel van een veel breder pakket aan maatregelen. Het doel van RWO moet dan ook worden gezien in het licht van de doelen van het totale pakket. Voor belangrijke onderdelen zoals de gevolgen voor luchtkwaliteit en geluidhinder zijn concrete beoordelingscriteria opgesteld. Zie de rapportage Variantenonderzoek Ringweg Oost / Milieuonderzoek.
G9	Er is verzuimd vooraf een risicoinventarisatie op te stellen van de oorspronkelijke 11 varianten. <i>Ingebracht door: 23, 24</i>	Dat was ook niet nodig. Bij de uitwerking van het te kiezen tracé zal een uitgebreide risicobeoordeling plaatsvinden.
G10	Op korte termijn moet worden begonnen met het oplossen van de huidige verkeersknelpunten: Lammenschansplein, Churchillaan, Hoge Rijndijk, openingstijden Wilhelminabrug, dynamisch verkeersmanagement, etc. <i>Ingebracht door: 23, 24</i>	Voor zover er op korte termijn mogelijkheden zijn om de doorstroming te optimaliseren, zullen deze mogelijkheden worden verkend en benut. Grootschalige projecten vergen een flink aantal jaren aan voorbereidingstijd.
G11	Het Variantenonderzoek is een niet objectief onderzoek waar discutabele conclusies worden getrokken en belangrijke gegevens missen. Schuif reële en ernstige bezwaren voor omwonenden en algemeen nut niet consequent terzijde. Durf nee te zeggen tegen achterhaalde ideeën. <i>Ingebracht door: 27, 30, 33, 46, 54, 64, 131, 132, 133</i>	Beide gemeenten delen deze conclusies niet.
G12	De bewoners van de wijk Driegatenbrug zijn ten onrechte niet persoonlijk uitgenodigd voor de informatieavond op 27 augustus. Zij dienen de volgende keer te worden uitgenodigd. <i>Ingebracht door: 41</i>	Er is de keuze gemaakt om de direct aanwonenden van de tracés van RWO huis-aan-huis te benaderen en de andere belanghebbenden en belangstellenden via (herhaalde) algemene berichtgeving. De N445 en Willem de Zwijgerlaan zijn hierbij niet opgevat als onderdeel van RWO.
G13	Een van de beleidsdoelen van RWO is het verbeteren van het leefmilieu. Hoe kan worden gerechtvaardigd dat dit alleen geldt voor de mensen in het centrum? <i>Ingebracht door: 53</i>	Op stedelijk niveau draagt het "GVVP-pakket" bij aan het verbeteren van het leefmilieu. Na invoering van dit pakket vallen er honderden woningen minder in de hogere geluidklassen. In 2020 zijn er naar verwachting geen knelpunten meer op het gebied van luchtkwaliteit, ook niet langs het tracé van RWO. Toename van geluidhinder is op verschillende plaatsen langs het tracé een punt van aandacht. Maatregelen zijn nodig om deze effecten te compenseren. Hierbij wordt opgemerkt, dat het bij de aanleg van een groot infrastructuurproject als RWO niet is te voorkomen dat er plaatselijk negatieve effecten zijn.
G14	Het is niet duidelijk waarom het Engelendaal, waarlangs niet direct veel woningen liggen en dat qua inrichting voldoet aan de eisen van een doorgaande weg, moet worden afgewaardeerd. Wat zijn de kosten hiervan? Deze moeten worden meegenomen. Het	Het afwaarderen van het Engelendaal is vertrekpunt geweest voor het onderzoek en past in het streven van de gemeente Leiderdorp om de verkeersdruk op de dorpskern te verminderen. Een besluit hierover is nog niet genomen. Een ontwerp en kostenberekening zijn nog niet gemaakt.

	<p>verbreden van de A4 zal leiden tot minder sluipverkeer door Leiderdorp. Dit effect moet nader worden onderzocht.</p> <p><i>Ingebracht door: 53</i></p>	<p>Het verbreden van de A4 is meegenomen in de verkeersberekeningen. Het effect daarvan zit derhalve impliciet verwerkt in de modeluitkomsten.</p>
G15	<p>Leg RWO niet aan, maar leidt de RGL over het water. Boten (elektrisch) gaan wel minder snel dan een tram, maar interfereren niet met het wegverkeer. De Hooigracht kan dan open blijven voor het autoverkeer, is minder aantrekkelijk voor sluipverkeer door de stad.</p> <p><i>Ingebracht door: 62</i></p>	<p>Een creatief idee. Hoewel hier geen onderzoek naar is gedaan, is de schaal van Leiden naar verwachting te klein om een dergelijk concept succesvol te kunnen exploiteren.</p>
G16	<p>Het eventueel opheffen van de rechtsafstrook op de Hoge Rijndijk waardoor de beweging naar de Kanaalweg wordt bemoeilijkt leidt tot sluipverkeer door de Rijndijkbuurt, hetgeen compenserende maatregelen vereist. Ook het meer belasten van de kruising Kanaalweg – Hoge Rijndijk kan dit effect veroorzaken.</p> <p><i>Ingebracht door: 67</i></p>	<p>Bij de uitwerking tot een definitief ontwerp zal dit punt worden meegenomen.</p>
G17	<p>Wat is er gebeurd met de aanbevelingen die in de verschillende ateliers zijn gedaan? Er is wantrouwen over wat de gemeente doet met de bewonersreacties.</p> <p><i>Ingebracht door: 76, 120, 913</i></p>	<p>In de ateliers zijn vele suggesties naar voren gebracht, die allemaal zijn besproken en waarvan een deel is opgenomen in de rapportages. Voorbeelden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - er zijn 3 extra tracévarianten ingebracht en opgenomen in het rapport Probleemanalyse / Aanzet tot beoordelingskader / Selectie van varianten; - de door de atelierdeelnemers voorgestelde tunnelvarianten hebben een duidelijke plaats gekregen in het onderzoek; - er zijn verschillende voorstellen gedaan voor de vormgeving van de kruising Kanaalweg – Hoge Rijndijk, zoals de rotonde in de Kanaalweg, die is opgenomen in het Beeldenboek; - er zijn verschillende voorstellen ingediend voor de afwikkeling van het fietsverkeer over de Hoge Rijndijk, die bij de verdere uitwerking zullen worden bekeken.
G18	<p>Op welke wijze wordt de toekomstige waardevermindering van onroerend goed aan de betrokken eigenaren gecompenseerd? En schade tijdens de bouw van de ringweg? Is er compensatie als men om gezondheidsredenen (lawaai) moet verhuizen?</p> <p><i>Ingebracht door: 76, 84, 910</i></p>	<p>Bij planschade is een beroep mogelijk op de planschaderegeling. Dat kan in het kader van de noodzakelijke bestemmingsplanwijziging. Schade die ontstaat door bouw van de ringweg wordt vergoed.</p> <p>Er is geen compensatieregeling voor verhuizing om gezondheidsredenen. De plannen dienen te voldoen aan de wettelijke voorwaarden wat betreft geluidhinder.</p>
G19	<p>De varianten zijn onvoldoende in detail uitgewerkt om de consequenties voor de leefomgeving te kunnen overzien en een gefundeerd oordeel te hebben als burger. Er worden vergaande beslissingen genomen zonder dat er al iets bekend is over de gevolgen voor de leefomstandigheden in de woonwijken en voor individuele bewoners (waardevermindering woning).</p> <p><i>Ingebracht door: 79, 120</i></p>	<p>De varianten zijn doorgerekend op een niveau dat voldoende is om de varianten te kunnen vergelijken en geven daarbij een voldoende eerste indruk van de consequenties voor de leefomgeving. In de vervolgfase worden deze consequenties nader geanalyseerd op basis van meer diepgaand onderzoek.</p>
G20	<p>De binnenstad wordt niet beter bereikbaar door een RWO. Om daar te komen moet je haaks op de ringweg de stad in. Zoek de oplossing in parkeren aan de rand van de stad en vervolgens met RGL en busjes de stad in.</p> <p><i>Ingebracht door: 80</i></p>	<p>Het wegnen bestaat niet alleen uit een binnen- en een buitenring, doch ook uit invalswegen die het verkeer naar de binnenstad leiden, zoals de Hoge Rijndijk en de Lammenschansweg.</p> <p>Ook het aanscherpen van het parkeerbeleid is een belangrijk onderdeel van het pakket aan maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren..</p>
G21	<p>Het is niet eerlijk dat wel rekening wordt gehouden met het woonplezier van de bewoners van de binnenstad en niet met dat van de bewoners van Kanaalweg, Hoge Rijndijk en Waardeiland. Was deze</p>	<p>Met de leefomstandigheden van de bewoners langs het tracé van RWO wordt zo goed als mogelijk rekening gehouden door de weg goed in te passen. Daarbij zal ten minste worden voldaan aan de wettelijke eisen ten aanzien van geluidhinder en luchtverontreiniging. Bij het aanleggen van nieuwe</p>

	<p>consequentie van het NEE tegen RGL Breestraat bij het referendum maar duidelijk geweest!</p> <p><i>Ingebracht door: 80</i></p>	<p>infrastructuur in stedelijk gebied is het niet te voorkomen dat er plaatselijk negatieve effecten zijn. Wel is het zaak binnen de wettelijke grenswaarden te blijven.</p>
G22	<p>De voordelen van RWO liggen vooral in Leiden (autoluw centrum) terwijl op het Engelendaal alleen wat minder groei wordt bereikt. RWO lost bovenal het politieke probleem van de RGL op. HOV Leiderdorp – Leiden CS is een lichtpuntje, maar kan ook zonder RWO. Wat zijn de gevolgen voor de bestaande busverbinding met het Zijkwartier?</p> <p><i>Ingebracht door: 88</i></p>	<p>De gevolgen voor de bestaande busverbinding met het Zijkwartier zijn afhankelijk van de tracékeuze. Bij variant Zijdijk kan de route blijven bestaan. Bij variant Sumatrastraat / Zijdijk komt er eenrichtingsverkeer op de Lage Rijndijk en moet een andere route voor de bus worden gezocht. Dit geldt ook voor een tijdelijke situatie van RWO waarbij gebruik wordt gemaakt van de route over de Lage Rijndijk. In dat geval zal een alternatieve route voor de bus worden gezocht.</p>
G23	<p>De inspraak is een wassen neus omdat de beide colleges vooraf teveel piketpalen hebben geslagen.</p> <p><i>Ingebracht door: 91</i></p>	<p>Voor beide colleges zijn verschillende varianten afgevallen op inhoudelijke of financiële gronden. De inspraakreacties spelen wel degelijk een rol bij de uiteindelijke afweging tussen de varianten Zijdijk en Sumatrastraat / Zijdijk. Ten behoeve van de verdere uitwerking heeft de inspraak vele nuttige aandachtspunten opgeleverd. De uiteindelijke beslissing ligt overigens bij de gemeenteraden van Leiden en Leiderdorp. De inspraakreacties worden daarbij betrokken.</p>
G24	<p>De flats aan de Neptunuskade tegenover de Kanaalweg werden in februari 2008 opgeleverd. Vele bewoners hebben daardoor de inspraakmogelijkheden van RWO (ateliers) gemist. Zij hebben ook geen huis-aan-huis folder gehad.</p> <p><i>Ingebracht door: 98</i></p>	<p>Er is de keuze gemaakt om de direct aanwonenden van de tracés van RWO huis-aan-huis te benaderen en de andere belanghebbenden en belangstellenden via (herhaalde) algemene berichtgeving. De flats aan de Neptunuskade liggen niet direct aan het tracé.</p>
G25	<p>Burgers wordt vaak een NIMBY-mentaliteit verweten, maar beide gemeenten laten hier zelf een sterk staaltje van zien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - niet willen praten over doortrekken Willem van der Madeweg; - bemoeilijken doorgaand verkeer op Engelendaal. <p>Tijd om tot één stad te komen?</p> <p><i>Ingebracht door: 99</i></p>	<p>Het doortrekken van de Willem van der Madeweg is geen kansrijke variant. Zie het antwoord onder D48. De varianten die bij de colleges in beeld zijn lopen over het grondgebied van beide gemeenten.</p>
G26	<p>Hoe kan de gemeente Leiden een nieuwbouwwijk (Roomburg) plannen die naast de A4 en Willem van der Madeweg nu ook wordt opgezaaid met een RWO over de Kanaalweg? Waarom is daar bij de voorlichting (verkoopbrochure) niets over gezegd?</p> <p><i>Ingebracht door: 101</i></p>	<p>RWO maakt deel uit van een pakket van maatregelen om de stad bereikbaar en leefbaar te houden. Ook de Rijnlandroute hoort daarbij. Door deze totaalaanpak blijft de toename van de verkeersintensiteit op de Kanaalweg beperkt. Zolang de Rijnlandroute er niet is, wordt zeer voorzichtig om gegaan met het weren van verkeer uit de binnenstad om te voorkomen dat de verkeersdruk op de Kanaalweg te zeer toeneemt.</p>
G27	<p>Wat voor zin hebben de ateliers gehad, nu de wethouder Verkeer en Milieu een dag voor het atelier op 10 juni jl. in een interview in het Leidsch Dagblad al aangaf dat wat hem betreft de keuze was gemaakt? Zijn reactie op de insprekers op 27 augustus jl. was, dat er nauwelijks nieuwe feiten naar voren waren gebracht. Echter, er zijn vele vraagtekens geplaatst bij de onderbouwing van de voorkeursvariant. De gemeente heeft een plan en een inspraakprocedure, maar drukt het eigen plan gewoon door. Een rondweg is op zich geen verkeerd idee, maar maak er dan wel een echte, goed onderbouwde rondweg van. De huidige variant is onevenwichtig. Waarom alleen een tunnel in het noordelijke</p>	<p>De wethouder van Leiden heeft zijn persoonlijke voorkeur aangegeven in het interview. Daarmee was de keuze zeker niet gemaakt. Uiteindelijk beslisten de gemeenteraden van Leiden en Leiderdorp over het tracé van de ringweg. De resultaten van de inspraak spelen een rol bij het besluitvormingsproces.</p> <p>Echt nieuwe feiten zijn in de inspraakperiode nauwelijks naar voren gebracht. Er is gewezen op vele mogelijke nadelen van RWO, doch deze zijn in de rapportages over RWO bijna allemaal reeds benoemd, mede onder invloed van de ateliers. In die zin waren het geen nieuwe feiten. Wel zijn er veel vragen gesteld en vraagtekens geplaatst bij de onderbouwing. In deze inspraaknota zijn deze vragen zo goed als mogelijk beantwoord. Gedetailleerde vragen over inpassing en afscherming komen in de vervolgfase aan bod.</p>

	<p>deel, terwijl de Hoge Rijndijk nu al regelmatig verstopt is?</p> <p><i>Ingebracht door: 102, 123, 145</i></p>	
G28	<p>Het downloaden van de documenten vanaf de website lukte niet. Wat betekent dat voor de geldigheid van de inspraakronde?</p> <p><i>Ingebracht door: 104</i></p>	<p>Hier zijn geen andere klachten over binnengekomen. Het heeft geen gevolgen voor de geldigheid van de inspraak, omdat de website geen formeel onderdeel is van de inspraakverordening. De inspraakverordening vereist terinzagelegging van de stukken. Dat is gebeurd. Daarnaast is een CD-ROM beschikbaar gesteld.</p>
G29	<p>Na het Referendum, de enquête in de Zeeheldenbuurt, de vele ateliers, krantenberichten en bijeenkomsten is het voor de "gewone burgers" niet meer te overzien en is het vertrouwen in de politiek gedaald. Wat is de reactie van de gemeente hierop?</p> <p><i>Ingebracht door: 110</i></p>	<p>De beide gemeenten zijn zeer open geweest in het verschaffen van informatie over het Variantenonderzoek RWO. Er is inderdaad in de afgelopen tijd veel geveerd van de burgers door verschillende parallel lopende participatietrajecten en de veelheid van informatie daarover. Als dit heeft geleid tot een verminderd vertrouwen, dan is dat te betreuren.</p>
G30	<p>Voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de Zeeheldenbuurt is het wenselijk dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de Zijlsingel tweerichtingsverkeer blijft, waarbij het zware verkeer wordt geweerd; - wordt onderzocht of het voordelen biedt het eenrichtingsverkeer op de Lage Rijndijk om te draaien; - er geen directe aansluiting komt op de ringweg. <p>Gaarne overleg met de buurt over de precieze inpassing.</p> <p><i>Ingebracht door: 110</i></p>	<p>Het instellen van eenrichtingsverkeer op de Zijlsingel is geen doel op zich, maar een middel om ook daar de verkeersdruk te verlichten. De precieze invulling is punt van nadere uitwerking. Daarbij zal de buurt worden betrokken. Belangrijk is daarbij wel, dat er geen risico op sluipverkeer ontstaat via de Hooigracht (RGL).</p>
G31	<p>De Zeeheldenbuurt moet een woonerf worden met eenrichtingsverkeer op de doorgaande routes, zoals de Trompstraat.</p> <p><i>Ingebracht door: 111</i></p>	<p>De inrichting van de straten binnen de Zeeheldenbuurt is geen onderwerp van deze inspraak.</p>
G32	<p>Gemeente, stop met deze farce rond RGL en RWO. Laat u niet chanteren door de provincie en schrap de belachelijke varianten met een gelijkvloerse kruising bij de Hoge Rijndijk. Bij alle varianten moet hier een tunnel komen.</p> <p><i>Ingebracht door: 112</i></p>	<p>Zie het antwoord onder punten D1 en D2.</p>
G33	<p>De Nulplusvariant mag dan niet geschikt zijn als ringweg voor het Leidse centrum, de bewegwijzering naar Leiden Noord via de N446 en N445 moet worden gehandhaafd om de bebouwde kom zo weinig mogelijk te belasten.</p> <p><i>Ingebracht door: 119</i></p>	<p>Verkeer dat vanaf de A4 komt en in Leiden-Noord moet zijn dient bij voorkeur de route buitenom te nemen via de afslag Leiden-Noord en de provinciale wegen. Na verbreding van de A4 zal dat gemakkelijker gaan dan nu. Verkeer uit Leiden-Zuid met een bestemming in Leiden-Noord zal via de nieuwe ringweg worden gestuurd. Deze is juist bedoeld voor dit type verplaatsingen.</p>
G34	<p>De gemeente dient de bewoners van de wijken rondom de beoogde RWO nogmaals te informeren over:</p> <ul style="list-style-type: none"> - probleemanalyse; - nut & noodzaak; - gevolgen voor de omliggende wijken; - hoe de gemeente omgaat met de inbreng in de ateliers en de inspraakreacties; - waarom er zo'n haast is met de besluitvorming over RWO. <p><i>Ingebracht door: 120</i></p>	<p>In deze inspraaknota zijn vele vragen beantwoord en zaken nader toegelicht.</p>

G35	<p>Blijf van Leiden – Noord af! Het oude gezicht van Leiden wordt totaal verwoest. Ik ben tegen de RWO. Een ringweg door een woonwijk is onzin.</p> <p><i>Ingebracht door: 134, 135, 137</i></p>	<p>Als hiermee wordt bedoeld op de gevolgen van een RWO door de Sumatrastraat, dan zijn deze bekend en in de onderzoeksrapporten vermeld. Bij de besluitvorming worden deze nadelen meegewogen.</p>
G36	<p>Er loopt nog een procedure van de Stichting STOOM tegen de provincie over het gebruik van de doorzettingsmacht. Indien de Stichting gelijk krijgt, heeft dat gevolgen voor het financiële plaatje.</p> <p><i>Ingebracht door: 150</i></p>	<p>De keuze voor een RGL over het tracé Hooigracht – Langegracht is door de provincie en de gemeente Leiden gezamenlijk gemaakt, waarbij de financiële afspraken worden vastgelegd in een bestuurlijke overeenkomst. De procedure van STOOM heeft daarop naar verwachting geen invloed.</p>
G37	<p>Al in 2007 waren verschillende bewonersgroepen via de ateliers betrokken bij het overleg over RWO. Daarbij waren geen bewonersgroepen uit Leiderdorp. Het Comité Zijldijk was daar graag bij geweest. De gemeente Leiderdorp heeft onvoldoende getracht de betrokken bewoners bij het onderzoek te betrekken.</p> <p><i>Ingebracht door: 150</i></p>	<p>Het proces van burgerparticipatie met betrekking tot RWO startte op 5 april 2007 met een in Leiden en Leiderdorp breed aangekondigde informatieavond, waarop vertegenwoordigers van wijk- en buurtverenigingen, ondernemersorganisaties en maatschappelijke organisaties werden uitgenodigd om deel te nemen aan de ateliers. Verschillende bewonersgroepen vanuit Leiderdorp hebben zich aangemeld en meegedaan in de ateliers.</p>
G38	<p>RWO is in hoofdzaak een oplossing voor Leidse problemen. De voordelen voor Leiderdorp zijn beperkt. Dat mag tot uitdrukking komen in de Leidse financiële bijdrage, aangezien de tunnel ook de overlast in De Kooi wegneemt.</p> <p><i>Ingebracht door: 150</i></p>	<p>De financiële bijdrage van Leiden zal groter zijn dan die van Leiderdorp.</p>
G39	<p>De gemeenten kiezen voor een gelijkvloerse oplossing bij de Hoge Rijndijk. Een van de varianten is een rotonde op de Kanaalweg. Deze oplossing is onaanvaardbaar: zeer veel verkeer tussen rotonde en Hoge Rijndijk, negatief effect op gezondheid, landschappelijke waarden en waarde woningen.</p> <p><i>Ingebracht door: 909</i></p>	<p>Deze oplossing is inderdaad onaanvaardbaar om genoemde redenen en daarom afgefallen. Zie ook het antwoord onder D23.</p>