

# Verslag van de bijeenkomst voor bewonersorganisaties over Ringweg Oost / Tracé Leiden ten noorden van Nieuwe Rijn, gehouden op 1 juli 2009 in het Tweelinghuis, Leiden

---

## Aanwezig namens projectorganisatie:

Willem Homan	Projectleider Ringweg Oost
Dolf Geerts	Beleidsadviseur gemeente Leiderdorp
Ruud Boetekees	Verkeerskundig ontwerper
Sylvia Borst	Communicatieadviseur
Harry Devilee	Deel-projectleider tunneltraverse
Kawus Forouzand	Senior stedenbouwkundige
Eva Georgescu	Verkeerskundig ontwerper
Marion Liesting	Projectsecretaresse (verslag)

Belangstelling: circa 15 personen

---

## **Opening**

Willem Homan opent de bijeenkomst om 19.45 uur en heet de aanwezigen van harte welkom. Hij geeft aan de hand van een powerpointpresentatie een toelichting. Vanavond ligt de focus op het tracé door Leiden ten noorden van de Nieuwe Rijn. Hij signaleert dat vanavond niemand wijkvereniging De Kooi vertegenwoordigt. Mogelijk heeft dit te maken met het wisselen van voorzitter. Hij maakt met wijkvereniging De Kooi een afzonderlijke afspraak.

In het najaar wordt een kaderbesluit over de Ringweg Oost genomen. Het voorlopig ontwerp (VO) is dus behoorlijk "definitief", al volgt er nog een Definitief Ontwerp waarin allerlei details worden uitgewerkt. Volgens de planning komt het kaderbesluit in oktober in het College en zijn de raden van Leiden en Leiderdorp in november aan zet.

Op deze avond wordt gestart met een terugblik op de aandachtspunten n.a.v. de bijeenkomst op 13 mei en enkele brieven van organisaties. Vervolgens wordt de verkeerscirculatie met de aandachtspunten t.a.v. bereikbaarheid en sluipverkeer besproken. De fasering van de aanleg van de Ringweg Oost komt aan de orde. Daarna volgen ontwerpkeuzes: de stedenbouwkundige inpassing van de Ringweg Oost, de ontsluiting van De Waard en de tijdelijke situatie. Graag wil Willem Homan eerste reacties op de ontwerpen horen. Het is ook altijd mogelijk om later per e-mail een reactie door te geven.

In de tweede week van september zal een avond voor bewonersorganisaties met aanwezigheid van wethouders John Steegh en Peter Glasbeek worden georganiseerd. Onderwerp: het gehele tracé van de Ringweg Oost.

Willem Homan geeft aan, dat de aandachtspunten die zijn vermeld in de presentatie nog worden aangevuld met punten uit het drieluik van bijeenkomsten in juni-juli. Alle vragen en suggesties zullen worden beantwoord voordat de voorstellen naar de colleges gaan.

Willem Homan licht de verkeerscirculatie in de eindsituatie toe. De voorkeursvariant is de variant Zijdijk met de Zijltunnel. De variant met eenrichtingsverkeer is een terugvaloptie voor Leiden, niet voor Leiderdorp. Het voorlopig ontwerp is gericht op het eindbeeld met de Zijltunnel. De terugvaloptie komt mogelijk pas in beeld als de voorkeursvariant niet haalbaar blijkt. Willem Homan benadrukt dat nu alleen aan de voorkeursvariant wordt gewerkt.

*Opgemerkt wordt dat de openingstijden en de hoogte van de nieuwe brug naar De Waard van belang zijn.*

Willem Homan zegt toe de openingstijden en de hoogte van de nieuwe brug naar De Waard als aandachtspunten mee te nemen.

Het is het beste om bestaande wegen te gebruiken om de ontsluiting van De Waard te regelen. Er komen verkeerslichten bij de Karel Doormanweg. Niet vlakbij de tunnelmond; dat is niet veilig.

*De heer Schuring vraagt of er nog ruimte is voor een geluidswal.*

Willem Homan antwoordt dat dit onderwerp straks besproken wordt bij het ontwerp. De groenzone blijft gehandhaafd, wordt zelfs nog iets verbreed en dat geeft ruimte voor een geluidwerende voorziening.

*Een belangstellende merkt op dat er een snelle route via De Waard en de Admiraalsweg naar de binnenstad kan ontstaan.*

Willem Homan geeft aan dat het de bedoeling is de Sumatrabrug af te sluiten voor autoverkeer. Er kan dus geen snelle route naar de binnenstad ontstaan. Voor de ontsluiting van De Waard zou het wenselijk zijn de Sumatrabrug open te houden voor autoverkeer. Het risico van sluipverkeer door De Kooi is echter te groot en moeilijk tegen te gaan.

*De heer Schuring vraagt of het verkeersmodel toegankelijk kan worden voor de bewoners. "We moeten alles maar geloven. En het Waardeiland is niet blij met deze oplossing."*

Willem Homan geeft aan dat hij nagaat of de verkeersmodellen op de website geplaatst kunnen worden. (Opmerking: de gegevens staan inmiddels op de website.)

*Een belangstellende verwacht sluipverkeer via de Oosterdwarsstraat. Opgemerkt wordt dat de ondernemers het niet fijn zullen vinden dat de Sumatrabrug dichtgaat.*

Willem Homan antwoordt dat er geen verbinding komt tussen Ringweg Oost en Zeeheldenbuurt. In september komt er een bijeenkomst voor de ondernemers op De Waard en zal over de ontsluiting van het bedrijventerrein verder worden gesproken.

*De heer Schuring noemt de Sumatrasstraat zeer breed. Waarom wordt van deze straat geen gebruik gemaakt? "De ellende van de één wordt nu bij de ander neergelegd."*

Willem Homan merkt op dat de heer Schuring niet kan oordelen over de problematiek zoals bewoners van De Kooi die ervaren.

Dolf Geerts geeft aan dat het projectteam bezig is met verkeerssturing. Het verkeer moet naar wegen worden geleid die daarvoor zijn bestemd.

*De heer Hoek merkt op dat als zich een calamiteit voordoet in De Waard, het niet mogelijk is om daar weg te komen.*

Willem Homan antwoordt dat de Sumatrabrug (voor fietsverkeer en eventueel OV) altijd open te maken is bij een calamiteit om te kunnen ontsnappen of om ambulances toegang te geven tot De Waard. Hij benadrukt dat hij het gevaar van sluipverkeer behoorlijk groot vindt als de brug open blijft voor autoverkeer.

De Waard wordt alleen ontsloten via de Ringweg Oost. Er zal geen autoverkeer meer over de Sumatrabrug en de Spanjaardsbrug gaan. Er komt een forse afname van het doorgaand verkeer over de Lage Rijndijk en de Sumatrasstraat. De ontsluiting van de Zeeheldenbuurt vanuit zuidelijke richting is wel een punt van aandacht. Die kan worden verbeterd door het zuidelijke deel van de Zijlsingel

tweerichtingsverkeer te maken, bijvoorbeeld tot aan de Trompstraat of zelfs tot aan de brug bij de Lage Rijndijk. Het gaat erom dat er geen doorgaande route over de Zijlsingel ontstaat.

Willem Homan wijst op de fietsroute Leiden – Leiderdorp over de Spanjaardsbrug. Daar komen meer dan 1000 (brom)fietsen in het spitsuur overheen. Een autoluwe route is daar wel wat waard.

Harry Devilee geeft aan dat de tunnel onder de Zijl een aanzienlijke voorbereidings- en bouwtijd vergt. Deze is niet eerder dan 2016/2017 gereed. Gedacht moet worden aan een bouwtijd van 2,5 tot 3 jaren. De bouwtijd van de tunnel onder het spoor duurt circa 1,5 jaar.

Willem Homan benadrukt dat in 2014 de aanleg van de RGL op de Hooigracht start. In 2014 dient een Ringweg Oost operationeel te zijn. De Ringweg Oost zal met het oog op de lange voorbereidings- en bouwtijd in fasen worden aangelegd:

Fase 1: brug over de Nieuwe Rijn en zoveel mogelijk gebruik maken van bestaande wegen (2014).

Fase 2: aanleg tunnel onder de Zijl (2016/2017)

Fase 3: aanpassing Lammenschansplein. Deze fase is afhankelijk van de plaats van de ontsluiting van de Rijnlandroute. De aanpassing van het Lammenschansplein is daarvan afhankelijk. Er zullen binnenkort wel doorstromingsmaatregelen worden doorgevoerd voor het Lammenschansplein.

De tijdelijke situatie voor de verkeerscirculatie in De Waard en De Kooi wordt toegelicht.

*De heer Van der Poel vraagt wanneer de Willem de Zwijgerlaan gereed is.*

Harry Devilee antwoordt dat dat in 2012 zal zijn.

Willem Homan zal de verkeerscirculatie in De Kooi nog met wijkvereniging De Kooi bespreken. Mogelijk zien de bewoners nog knelpunten. Op de Sumatrastraat is een forse toename van het verkeer zichtbaar (van 5080 mvt/etmaal in 2013 tot 9270 mvt/etmaal in 2015, in beide richtingen samen), vooral in zuidelijke richting. In noordelijke richting wordt het verkeer minder druk, omdat bepaalde routes niet meer kunnen.

*De heer Schuring vraagt hoeveel verkeer zich in de tijdelijke situatie op De Waard bevindt. Kunnen de aantallen motorvoertuigen op het kaartje toegevoegd worden?*

Willem Homan zoekt dat uit; hij verwacht dat de aantallen ongeveer hetzelfde zullen zijn als op de Sumatrabrug.

*(Opmerking: in de tijdelijke situatie passeren naar verwachting 11780 motoervoertuigen per etmaal het traject over De Waard).*

Samenvattend komt de tijdelijke situatie neer op verkeerscirculatie ten noorden van de Nieuwe Rijn over bestaande wegen. Zoveel mogelijk spreiding van de verkeersdruk. De Lage Rijndijk (west) en de Van der Valk Boumanweg worden niet aangesloten op de tijdelijke ringweg. Er zal sprake zijn van een toename van de verkeersintensiteit op de Sumatrastraat, en een lichte afname van de verkeersintensiteit op de Lage Rijndijk en de Zijldijk. Hierbij speelt ook mee dat in de tijdelijke situatie de Zijlsingel volledig beschikbaar blijft in twee richtingen.

*Een belangstellende wil weten wat er gebeurt als de tunnel niet wordt aangelegd. Komt er dan ook geen ringweg?*

Willem Homan geeft aan dat er dan mogelijk een patstelling ontstaat tussen Leiden en Leiderdorp. Er is dan sprake van een nieuwe situatie.

Op een vraag van een belangstellende antwoordt hij dat de getoonde beelden een tijdelijke situatie (een fasering) illustreren. De terugvaloptie zou een eindsituatie zijn. In november wordt duidelijk of de ringweg er komt of niet.

*De heer Schuring maakt hieruit op dat als er in november geen meerderheid is voor een Ringweg Oost met een tunnel onder De Zijl, Leiden een terugvaloptie heeft. Dat is eerder ook al aangegeven bij de bijeenkomst met de wethouders erbij. Deze terugvaloptie wordt nu gepresenteerd voor drie jaar.*

Willem Homan benadrukt dat een tijdelijke situatie is toegelicht en **niet** “de terugvaloptie van Leiden”. In de tijdelijke situatie wordt gekozen voor zo eenvoudig mogelijke maatregelen. De terugvaloptie is een eindsituatie met definitieve maatregelen.

*De heer Gardeniers is van mening dat in fase 1 verkeer vanaf de Herensingel naar de A4 een weg via De Kooi zal kiezen.*

Aan de hand van een powerpointpresentatie geeft Kawus Forouzand een toelichting op de stedenbouwkundige inrichting van de Kanaalweg. De presentatie voor de Zijldijk en De Waard is nog niet gereed.

Het Rijn-Schiekanaal is in 1912 gegraven. Zwart-wit foto's uit het begin van de vorige eeuw worden getoond. De Kanaalweg is een prachtige weg van 4,5 kilometer. De weg zal worden voorzien van een dubbele bomenrij en de bomen staan dicht op elkaar. Als er bomen gekapt moeten worden, dan komen er bomen voor terug. Ook op het huidige gras en de open ruimten (o.a. parkeerhavens) naast het fietspad kunnen bomen worden geplant.

*De heer Schuring merkt op dat het hier ook gaat om parkeerplaatsen voor tennisclub Roomburg.*

Kawus Forouzand geeft aan dat sommige plekken voorzien kunnen worden van graskeijtjes, zodat auto's daar tijdelijk kunnen staan met bijvoorbeeld autopech.

*De heer Schuring concludeert dat er dan minder dan tien parkeerplekken overblijven.*

*De heer Hoek vult aan dat er regelmatig dertig auto's langs de Kanaalweg staan geparkeerd. Voor de tennisclub is het ook de enige plek om te kunnen laden en lossen.*

Kawus Forouzand geeft aan dat er alleen parkeerplaatsen gemaakt worden als dat verantwoord is, anders komt er wat anders.

*De heer Schuring wijst op de Van Vollenhovenkade. Die zou autoluw gemaakt moeten worden.*

Kawus Forouzand benadrukt dat het belang van de stad voor gaat. Voor het parkeervraagstuk moet een oplossing worden gevonden.

Onder de spoorweg door komt een tunnel. Een impressie met de tramlijn, de spoorlijn en de tunnel voor autoverkeer wordt getoond.

Kawus Forouzand geeft een toelichting op de impressie van een ongelijkvloerse kruising bij de Julius Caesarbrug. De fietsers kunnen met een ongelijkvloerse kruising veilig de Kanaalweg over. Nagegaan moet worden of dit idee financieel haalbaar is.

Bij het ontwerp van de brug naar De Waard wordt een architect betrokken. Er moet een ontwerp komen dat past bij de stad op die plek.

*De heer Duinker vraagt of voor deze brug en het zicht richting de stad via de Nieuwe Rijn ook zo'n presentatie gemaakt kan worden.*

Kawus Forouzand geeft aan dat de presentatie voor de gehele ringweg nog niet voltooid is. De presentatie van de Kanaalweg is inmiddels op de website geplaatst.

Punt van orde: Het gezelschap verplaatst zich naar een tafel met tekeningen van het voorlopig ontwerp voor de ontsluiting van De Waard (met de functie van de Sumatrabrug) en de tijdelijke situatie (met eenrichtingsverkeer via Sumatrastraat en Zijldijk). Eva Georgescu geeft een toelichting. Er is gelegenheid om meningen te geven en suggesties te noteren op gekleurde notitieblaadjes.

*De heer Duinker vraagt voor hoeveel fietsers een brug over de Nieuwe Rijn gemaakt wordt. Er zijn bijvoorbeeld helemaal geen scholen in de buurt.*

Willem Homan benadrukt dat het hier gaat om varianten waar een keuze uit gemaakt moet worden. De hoeveelheid fietsverkeer zal daarbij een van de aspecten zijn.

Eva Georgescu geeft aan dat fietsroutes door het plan veiliger worden. Nu is er vaak sprake van “een crime” bij de Lage Rijndijk.

*De heer Schuring vindt dat meevallen. Voor fietsers is de situatie bij de Lage Rijndijk nu veel veiliger dan bij de Hoge Rijndijk. En kan het openbaar vervoer gecombineerd worden met die fietsroute?*

Eva Georgescu antwoordt dat het openbaar vervoer met de fietsroute gecombineerd kan worden.

*De heer Arnoldus wijst in dit kader op een boekje, dat is vastgesteld op 14 mei jl. Het gaat o.a. over het openbaar vervoer in Leiderdorp. Er loopt een lijn over de Zijldijk. Kan dat wel?*

Willem Homan geeft aan dat het projectteam van de Ringweg Oost niet gaat over de lijnvoering van het openbaar vervoer.

*De heer Schuring vraagt hoe dat kan. Er is toch sprake van samenwerking tussen Leiden en Leiderdorp?*

Willem Homan geeft aan dat Leiderdorp streeft naar een nieuwe HOV-verbinding (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) met Leiden. In het kader daarvan dient het onderliggende buslijnnennet opnieuw te worden vastgesteld. Wat betreft de wegenstructuur zijn de plannen van Leiden en Leiderdorp op elkaar afgestemd.

*De heer Schuring vraagt of op de tekening een geluidswal is aangegeven. Hoe hoog wordt deze? Zijn de personenauto's op de ringweg dan niet meer te zien?*

*De heer Arnoldus vraagt of er met een geluidswal nog wel langs het kanaal gewandeld kan worden.*

Willem Homan geeft aan dat een wandelpad langs het kanaal kan worden aangelegd. Uit de milieuberekeningen moet blijken hoe hoog de geluidswal moet worden.

Kawus Forouzand geeft aan dat als er echt geluidsproblemen zouden zijn, er eventueel een groene geluidswal (met een hoogte van drie meter bijvoorbeeld) gemaakt kan worden.

*De heer Schuring geeft aan dat hij niet “in het geluid” wil zitten. En het groene gebied langs het kanaal wordt vaak gebruikt als recreatiegebied. Er zitten regelmatig vissers.*

*Door een belangstellende wordt voorgesteld aandacht te schenken aan het verbeteren van het kruispunt Sumatrastraat/Lage Rijndijk. Dit ook om de doorstroming te bevorderen.*

Aan de hand van de tekeningen wordt gediscussieerd over de fietsroute door De Waard.

*De fietsers kiezen hoogstwaarschijnlijk de snelste weg. De heer Arnoldus is van mening dat het extra fietspad niet nodig is. Bovendien staat De Waard vaak helemaal vol geparkeerd met vrachtauto's.*

Ruud Boetekees geeft aan dat het beter is vrachtauto's niet met fietsers te combineren. Dat pleit voor een fietspad.

### **Afronding**

Willem Homan geeft aan dat de tekeningen op de website worden geplaatst en elke bewonersvereniging een gedrukte set tekeningen krijgt toegestuurd.

In de tweede week van september worden alle bewonersorganisaties uitgenodigd voor een bijeenkomst over de stand van zaken. Eind september zal een brede informatieavond worden gepland.

Willem Homan dankt de aanwezigen voor de bijdragen aan de discussie en sluit de bijeenkomst.

Actuele informatie is te vinden op: [www.leiden.nl/ringwegoost](http://www.leiden.nl/ringwegoost)