

## **Verslag van de bijeenkomst voor bewonersorganisaties over Ringweg Oost / Tracé door Leiderdorp, gehouden op 2 juli 2009 in het gemeentehuis van Leiderdorp**

---

Aanwezig:

Namens gemeente Leiden:

Willem Homan	projectleider Ringweg Oost
Eva Georgescu	verkeerskundig ontwerper
Kawus Forouzand	senior stedenbouwkundige
Ruud Boetekeers	verkeerskundige
Sylvia Borst	communicatieadviseur

Namens gemeente Leiderdorp:

Dolf Geerts	projectleider IVVP en RWO
Maarten van Loenen	beleidsmedewerker verkeer
Marjo Jansen	communicatieadviseur

Belangstelling: ca. 30 personen (vertegenwoordigers van bewonersorganisaties en belangstellenden)

---

### **Opening**

Willem Homan opent de bijeenkomst om 19.45 uur en heet de aanwezigen van harte welkom. Naast bekende, ziet hij ook veel nieuwe gezichten, met wellicht een informatieachterstand ten opzichte van mensen die eerder zijn geweest. Hij zal trachten hiermee rekening te houden in zijn presentatie en nodigt de aanwezigen uit vragen te stellen als iets niet duidelijk is.

Willem Homan legt uit dat in mei een informatiebijeenkomst voor alle betrokken wijkverenigingen uit Leiden en Leiderdorp heeft plaatsgevonden. Dit was een algemene avond vooruitlopend op de drie wijkbijeenkomsten waarin steeds op een deel van het tracé wordt ingezoomd en met de wijkverenigingen de inpassing en verkeerscirculatie wordt besproken. Op 25 juni stond het RWO-tracé Leiden ten zuiden van de Nieuwe Rijn centraal en op 1 juli het 'middengebied' (De Waard en De Kooi). Vanavond ligt de focus op het tracé door Leiderdorp, vanaf de tunnel onder de Zijl tot en met de Oude Spoorbaan. In september wordt weer een informatiebijeenkomst voor alle wijkverenigingen gezamenlijk georganiseerd om de resultaten van de onderzoeken te bespreken.

Aan de hand van een powerpointpresentatie licht Willem Homan allereerst het programma van de avond toe. Daarna staat hij stil bij de aandachtspunten voor het ontwerp van Ringweg Oost.

### **Aandachtspunten uitwerking Ringweg Oost (RWO)**

Tijdens eerdere bijeenkomsten en brieven hebben de wijkverenigingen diverse aandachtspunten meegegeven en vragen gesteld. Met uitzondering van die van de bewoners van Driegatenbrug, gaat hij op deze punten nu niet nader in. Wel verzekert hij de aanwezigen dat het projectteam alle vragen zal beantwoorden. Deze vragen en antwoorden worden ook ter kennisgeving gestuurd aan de colleges en gemeenteraden van Leiden en Leiderdorp.

Naar aanleiding van de brief van de wijkvereniging van Driegatenbrug meldt Willem Homan dat hij vanavond nog geen uitkomsten van het lucht- en geluidsonderzoek kan laten zien. Zodra de ontwerpen in grote lijnen klaar zijn, worden de effecten op lucht, geluid en fijnstof voor de woonomgeving berekend. Bureau DGMR heeft hiertoe opdracht gekregen. De Milieudienst West-Holland begeleidt het onderzoek. Hij verwacht de uitkomsten in augustus en zal ze tijdens de volgende bijeenkomst in september nader toelichten.

Uitgangspunt voor de berekeningen zijn de wettelijke normen en regels. Worden die normen overschreden, dan worden maatregelen genomen. Er worden berekeningen gemaakt voor de perioden 2013, 2015 en 2017 met een doorkijk naar 2025.

*De vertegenwoordiger van de wijkvereniging Driegatenbrug vraagt zich af hoe wethouder Glasbeek onlangs tijdens een informatiebijeenkomst heeft kunnen beweren dat er 'ogenschijnlijk geen zwaarwegende milieueffecten zullen worden vastgesteld', terwijl de uitkomsten van het milieuonderzoek nog niet bekend zijn.*

Dolf Geerts geeft aan dat dit niet zo is gesteld. In de brief die het college aan de wijkvereniging Driegatenbrug heeft gestuurd, is gemeld dat de wethouder verwacht dat luchtkwaliteit over een aantal jaren geen rol zal spelen en dat voor geluid, mocht blijken dat er sprake is van overschrijding, passende maatregelen kunnen worden getroffen. Om te toetsen of er sprake is van overschrijdingen van de lucht- en/of geluidsnormen wordt nu onderzoek verricht.

*In het bestemmingsplan Driegatenbrug wordt uitgegaan van circa 50.000 motorvoertuigen per etmaal.*

De wethouder baseert zich niet op gegevens uit het bestemmingsplan Driegatenbrug, maar op globale onderzoeken die in een eerder stadium in het kader van de variantenstudie Ringweg Oost zijn gedaan.

*Wordt ook de Zijldijk op milieueffecten onderzocht?*

Ja, lucht en geluid worden voor het gehele tracé onderzocht.

### **Verkeerscirculatie eindsituatie**

Willem Homan licht vervolgens de verkeerscirculatie in de eindsituatie toe.

*Er bestaat bij de aanwezigen onduidelijkheid over de status van de eenrichtingsvariant (Sumatrastraat-Zijldijk).*

Willem Homan legt uit dat de projectgroep Ringweg Oost momenteel alleen werkt aan de voorkeursvariant (Variant Zijldijk met tunnel onder de Zijl). De eenrichtingsvariant is voor het college van Leiden een terugvaloptie ingeval de voorkeursvariant niet haalbaar blijkt. Voor Leiderdorp is deze variant geen optie als eindbeeld.

Hij loopt het tracé door en laat zien wat er gaat gebeuren:

- de tunnel onder de Zijl die uitmondt ter hoogte van de autowasserij op de Zijldijk (begin De Baanderij)
- een turbotonde op kruising Zijldijk/Rietschans (als voorlopige voorkeursoplossing)
- verkeerslichten op kruising Rietschans/Touwbaan
- verkeerslichten op kruising Engelendaal/Rietschans, met extra opstelstroken ten opzichte van de huidige situatie; voor het ontwerp zijn twee varianten uitgewerkt, met een haakse aansluiting en een afgebogen aansluiting; deze varianten worden later deze avond toegelicht
- afwaardering Engelendaal tot 2 x1 rijstrook op de wegvakken

Arcadis heeft opdracht gekregen het ontwerp en de bouwmethode voor de tunnel te onderzoeken en de risico's in kaart te brengen. Het bureau komt met voorstellen voor de benodigde breedte, de ligging en de inrichting van de tunnelbak. Daarnaast wordt goed gekeken naar de risico's van verzakking, wateroverlast en externe veiligheid.

De Spanjaardsbrug wordt alleen toegankelijk voor fietsers en de hulpdiensten. Het busnetwerk moet opnieuw worden bekeken, maar de bus kan in principe gehandhaafd blijven. Deze komt dan niet over de ventweg te rijden, zoals enkele bewoners vrezen; de bus kan door de tunnel rijden. Met de concessiehouder en –verlener zal nog in overleg worden getreden over de toekomstige routing en de haltes.

Dolf Geerts meldt dat het IVVP aangeeft dat het wenselijk is om het noordwestelijke deel van Leiderdorp ook per openbaar vervoer te ontsluiten. Door middel van de dekkingscirkels (gebieden die binnen een bepaalde afstand van een halte vallen) is dit in beeld gebracht. Tot en met de tijdelijke situatie RWO blijft de huidige lijn bestaan. Bij aanleg van de tunnel moet goed gekeken worden naar de inpassing van OV in dit deel van Leiderdorp.

De tunnel komt boven voorbij de woningen aan de Zijldijk, bij het begin van De Baanderij.

Kawus Forouzand geeft aan dat op het dak van de tunnel ruimte komt voor een groene inpassing. De bewoners van de Zijldijk kijken dus niet uit op een (open) tunnelbak, maar blijven uitzicht op de Zijl houden.

De Van der Valk Boumanweg wordt afgebogen naar de Splinterlaan. Doorgaand autoverkeer vanaf de Van der Valk Boumanweg naar de Lage Rijndijk is daardoor niet meer mogelijk. Dit is onder meer opgenomen in het IVVP van Leiderdorp.

*Volgens een bewoonster van de Zijldijk komt de Van der Valk Boumanweg volgens het IVVP (p. 23) uit op de ventweg langs de Zijldijk. Zij vreest dat de ventweg daardoor drukker wordt.*

Het is zeker niet de bedoeling dat de ventweg drukker wordt. Alleen bestemmingsverkeer zal er naar verwachting gebruik van maken. Van het laatste deel van de Van der Valk Boumanweg zal ook alleen nog gebruik worden gemaakt door mensen die daar moeten zijn.

*Onder enkele bewoners leeft de angst dat er veelvuldig sluipverkeer zal plaatsvinden over de ventweg van de Zijldijk en door de Steenbakkerslaan.*

Willem Homan geeft aan dat de Van der Valk Boumanweg een lokale ontsluitende functie krijgt en geen doorgaande weg meer is. Het verkeersmodel wijst uit dat na de aanleg van de Ringweg Oost weinig verkeer over de Van der Valk Boumanweg zal rijden. Het verkeer wordt vervolgens de Splinterlaan in geleid en kan eventueel de ventweg oprijden wanneer iemand daar moet zijn. Sluipverkeer via bijvoorbeeld de Steenbakkerslaan wordt niet verwacht. Willem Homan geeft aan dat wanneer blijkt dat er daadwerkelijk sluipverkeer plaatsvindt, er altijd maatregelen getroffen kunnen worden.

*Een bewoner is het hier niet mee eens en vindt dat zaken structureel goed geregeld moeten worden. Hij vraagt zich af waarom de ventweg überhaupt wordt ontsloten.*

- 1. u creëert dat mensen vanaf de A4 langs deze weg naar De Baanderij gaan*
- 2. via Steenbakkerslaan naar Touwbaan. Vrachtwagens rijden verkeerd en dat heeft in verleden tot schrijnende situaties geleid*
- 3. ze komen allemaal via de andere kant de wijk in, want dat zijn ze gewend*

Willem Homan verwacht niet er sluipverkeer zal ontstaan op deze route. Het projectteam zal er nog eens goed naar kijken. De vragen over de ventweg komen op onze lijst van aandachtspunten.

*De bewoner van de Zijldijk/hoek Splinterlaan, vreest dat zijn bedrijf aldaar ten dode is opgeschreven omdat het straks niet meer bereikbaar is.*

Willem Homan legt uit dat zijn pand bereikbaar zal blijven, namelijk via de Van der Valk Boumanweg en via de Splinterlaan. In wezen verandert er voor deze woning niets. Ook de parkeerplaatsen op de ventweg blijven bestaan.

*Ook de vertegenwoordiger van VLAM wil een structurele oplossing. Hij wijst erop dat diverse losse maatregelen (eenrichtingsverkeer Van der Valk Boumanweg, afsluiting Splinterlaan, afsluiting Zijloordkade) onverwachte effecten hebben gehad en de Van der Marckstraat steeds drukker hebben gemaakt. De Van der Marckstraat is een hoofdroute geworden voor auto's van en naar de Baanderij. Dit is niet de bedoeling, want het is een gewone woonstraat. Hij vindt de berekeningen van de verkeersbureaus niet reëel.*

Dolf Geerts geeft aan dat in het kader van het IVVP al diverse samenhangende maatregelen worden genoemd om de Van der Marckstraat te ontlasten. Doordat de Van der Valk Boumanweg straks niet meer aansluit op de Zijldijk neemt daar de hoeveelheid verkeer drastisch af. Ook de terugroute door de Van der Marckstraat kent een afname. In de nieuwe situatie is de Ringweg Oost de belangrijkste route naar De Baanderij.

Willem Homan vervolgt zijn presentatie en licht toe dat de hoeveelheid verkeer op de Engelendaal (nu 20.000 motorvoertuigen per etmaal) bij Ringweg Oost nagenoeg zo zal blijven. Dit blijkt uit de analyses en de verkeerscijfers. De Engelendaal wordt afgewaardeerd naar 2x1 rijstrook op de wegvakken, maar op de kruisingen blijft behoefte om voldoende afwikkelingsruimte te creëren. Zonder Ringweg Oost zou de intensiteit op de Engelendaal overigens nog een stuk hoger liggen.

*Een bewoner mist het effect van de afwaardering van Engelendaal en vraagt zich af waar dat verkeer blijft.*

Willem Homan antwoordt dat de Engelendaal zijn functie niet verliest, maar een hoofdontsluitingsroute blijft voor Leiderdorp. Er blijft veel verkeer overheen rijden, maar op de wegvakken zijn er wel mogelijkheden om het profiel te versmallen naar 1 rijstrook per richting.

*De bewoner blijft er een slecht gevoel over houden. "Als je de hoofdader gaat versmallen, gaat het verkeer via woonstraten zijn weg zoeken".*

Dolf Geerts geeft aan dat je de Engelendaal niet kunt afwaarderen als je niet tegelijkertijd iets in de wijken doet. Bovendien vangt de Ringweg Oost veel verkeer af van de Engelendaal.

*De bewoners van de Zijldijk vragen of zij ervan uit moeten gaan dat Ringweg Oost er komt.*

Willem Homan legt uit dat de projectgroep daar naartoe werkt, maar dat de gemeenteraden uiteindelijk dit najaar beslissen of de ringweg er komt.

### **Verkeerscirculatie tijdelijke situatie**

Willem Homan legt uit dat realisatie van de tunnel een lange voorbereidingstijd vergt (wijziging bestemmingsplan, technisch ontwerp, aanbesteding) en ook een lange bouwtijd (circa 3 jaar). De tunnel zal daardoor niet eerder dan in ongeveer 2017 klaar zijn.

Vervolgens licht hij toe wat er in de tijdelijke situatie gebeurt (zie de presentatie). Belangrijk om te weten is dat er dan een eenrichtingscircuit op delen van de Sumatrastraat, Lage Rijndijk en Zijldijk wordt ingesteld.

*Een bewoner vreest dat er straks wellicht geen geld voor de tunnel is. Hij bepleit dat Leiderdorp juridisch laat vastleggen dat de tunnel er komt.*

Dolf Geerts geeft aan dat de afspraken tussen Leiderdorp en Leiden nog gemaakt moeten worden.

*Een bewoner van de Zijldijk meent dat de eenrichtingsvariant niet zou worden gekozen maar nu wel gerealiseerd wordt.*

Willem Homan legt uit dat de eenrichtingsvariant een tijdelijke oplossing is totdat de definitieve situatie (variant Zijldijk met tunnel onder de Zijl) gerealiseerd is. De gemeenteraden hebben zich niet uitgesproken tegen deze tijdelijke situatie. De gemeente Leiden heeft de situatie met eenrichtingsverkeer als terugvaloptie genoemd in het geval de eindsituatie niet haalbaar blijkt. De gemeente Leiderdorp heeft expliciet gesteld dat van een éénrichtingsvariant als eindsituatie geen sprake kan zijn. Dit wordt ook expliciet genoemd in het raadsbesluit van 15 december 2008.

*Enkele bewoners maken zich zorgen dat de verkeersdruk in de tijdelijke situatie erg hoog is.*

Willem Homan kan de bewoners van de Zijldijk geruststellen: in de tijdelijke situatie neemt de verkeersdruk niet toe doordat verschillende maatregelen worden genomen:

- er gaan ook verkeersstromen af (de Van der Valk Boumanweg en Lage Rijndijk sluiten niet meer aan op de Zijldijk)
- er worden behoudens de Hooigracht geen verdere maatregelen genomen in het centrum van Leiden

*Is de Engelendaal dan al afgewaardeerd?*

Ja, het streven is om dat vanaf 2014 te doen, in de 1<sup>e</sup> fase van Ringweg Oost.

### **Verkeersintensiteiten**

Willem Homan vervolgt zijn presentatie door de verkeersintensiteiten toe te lichten.

*Het baart de bewoners van de Rietschans zorgen dat het aantal motorvoertuigen stijgt naar ruim 24.000 per etmaal. Zo'n 64 woningen hebben nu al veel last van fijnstof.*

Willem Homan antwoordt dat het milieuonderzoek moeten uitwijzen waar knelpunten optreden en welke eventuele maatregelen nodig zijn.

*Een bewoner van Driegatenbrug vertelt dat het bestemmingsplan Driegatenbrug weergeeft dat er een verkeersafname zou zijn maar dit lijkt er niet op.*

*Hoeveel motorvoertuigen per etmaal kan een weg met 2 x 1 rijstroken verwerken?*

Gebruikelijk is dat een weg met 2 x 1 rijstroken 20.000 tot 25.000 mvt kan verwerken. Dit is wel afhankelijk van het aantal verkeersregelinstallaties en de complexiteit van de kruispunten.

### **Ontwerpen Ringweg Oost**

Na een korte pauze komen de tekeningen op tafel en geeft Eva Georgescu een toelichting op de verkeersontwerpen van het tracé. Hieronder een bloemlezing van de vragen die zijn gesteld.

*Hoe wordt de snelheid in de tunnel gehandhaafd? Bewoner verwijst naar de Schipholtunnel bij Leiden CS.*

Op welke wijze de tunnel onder de Zijldijk wordt ingericht als 50 km-weg moet nog worden uitgewerkt. Tunnelcamera's zijn een mogelijkheid en zullen wel effectief blijken.

*De bewoners van Driegatenbrug maken zich zorgen om de ontsluiting van hun wijk, met name ter hoogte van de turborotonde op de kruising Zijldijk / Rietschans.*

De turborotonde heeft ruim voldoende capaciteit, ook om nieuwe ontwikkelingen op de ROC-locatie te kunnen opvangen. De variant met een verkeerslicht op deze kruising biedt minder kwaliteit en dus langere wachttijden.

De modellen tonen aan dat de bewoners van de Driegatenbrug voldoende invoegtijd krijgen om op de rotonde nabij de Rietschans te komen. Zij hoeven zich hierover geen zorgen te maken. Ook niet wanneer de ontsluiting van de ontwikkelingslocatie ROC via de rotonde moet instromen in het RWO-verkeer. Desalniettemin maakt men zich zorgen over het vrij moeten hebben van 2 rijstroken om op de rotonde te kunnen komen om linksaf te gaan richting Engelendaal.

*Hoe gaat het alarmverkeer om met afsluitingen van wegen?*

Willem Homan meldt dat met hulddiensten gesprekken gaande zijn, maar dat het niet zo kan zijn dat zij moeten omrijden om in spoedgevallen ter plaatse te zijn. In de regel is het voor alarmverkeer mogelijk om gebruik te blijven maken van wegen met een knip erin.

*Waarom is het fietspad aan de binnenzijde (zijde Engelendaal) van de Ringweg Oost gelegd? Liever het fietspad langs het kanaal, zodat fietsers vanuit Driegatenbrug of de ROC-locatie richting Leiden de ringweg niet hoeven te kruisen.*

Het projectteam zal kijken of deze suggestie in het ontwerp kan worden ingepast.

*Waarom komt de HOV-lijn langs de woningen van Driegatenbrug te liggen?.*

De HOV-verbinding over de Willem de Zwijgerlaan kan alleen worden aangelegd als er sprake is van een baan aan weerszijden van de weg. Hierdoor komt de HOV-lijn ook langs de woningen van Driegatenbrug te liggen, in principe achter het huidige fietspad. Met de eigenaar van de Zijlbrug (provincie Zuid-Holland) wordt besproken op welke wijze de brug moet worden heringericht om te voldoen aan de extra banen HOV. De fietsers komen in principe aan de zuidelijke zijde van de brug, over een nieuwe fietsbrug, aangezien de ruimte op de huidige brug nodig is voor autoverkeer en HOV.

*In het IVVP worden drie varianten genoemd voor de ontsluiting vanaf de Rietschans tot en met de Zijlbrug. Voor welke variant wordt gekozen?*

Dolf Geerts meldt dat een verkeersafwikkeling met twee grote kruispunten (haakse aansluiting Rietschans – Engeldaal) de voorkeur lijkt te hebben boven de 'ronde' variant. In de laatste situatie zijn de ontruimingtijden te groot waardoor het kruispunt aan zijn maximale capaciteit zit en lastig is te regelen.

*Wat is de status van de planvorming? Enkele bewoners vinden het vreemd dat er nu pas wordt gekeken naar milieueffecten, terwijl er al zoveel varianten zijn afgevallen.*

Zoals eerder is gemeld, vinden nog verschillende onderzoeken plaats. De adviezen zijn richtinggevend voor de maatregelen die getroffen worden. Deze onderzoeken kunnen pas nu plaatsvinden omdat een ontwerp van een weg leidend is voor de analyses, berekeningen en de adviezen die daaruit volgen. In een eerder stadium is wel globaal gekeken naar de milieueffecten. Het is een normale gang van zaken dat er eerst trechtering plaatsvindt alvorens gedetailleerde effectenstudies worden gedaan.

*De bewoners van Driegatenbrug vragen zich af waarom er niet is gekeken naar een tunnel onder de Zijldijk en Zijl op het traject Oude Spoorbaan – Willem de Zwijgerlaan.*

Willem Homan geeft aan dat een tunnel onder de Zijldijk en de Zijl geen deel uitmaakt van de opdracht. Eva Georgescu vult aan, dat dit technisch ook bijzonder gecompliceerd is, omdat de tunnel niet op tijd boven kan komen voor de kruising bij de IJsselmeerlaan. Bovendien speelt veiligheid een rol, aangezien wachtrijen in tunnels in principe niet toegestaan zijn. Daarnaast is een dergelijke maatregel qua kosten onhaalbaar.

*De Leiderdorpse OndernemersVereniging (LOV) heeft een alternatieve oplossing ingezonden voor de aansluiting van Ringweg Oost op de Oude Spoorbaan. Waarom is hier niet naar gekeken?*

De ondernemersvereniging heeft een alternatief ingestuurd en hier is naar gekeken. De oplossing neemt echter bijzonder veel ruimte in beslag en is minder gunstig dan de haakse variant.

*De bewoners van Driegatenbrug vragen of het niet mogelijk is om in het ontwerp van de weg direct de 'gaten' in de bebouwing langs de Oude Spoorbaan te dichten..*

Uit het lopende milieuonderzoek moet blijken of dit noodzakelijk is. Mocht dit het geval zijn, dan kan gekeken worden naar de te nemen maatregelen.

*Gevraagd wordt wat het effect van IKEA zal zijn.*

De verkeerseffecten van IKEA op de Ringweg Oost zijn op doordeweekse (werk)dagen opgenomen in het verkeersmodel en blijken gering te zijn. In het weekend kunnen pieken bij IKEA optreden, maar dan zijn er geen woon-werkspitsen.

*De fietsoversteek in de tijdelijke situatie bij de kruising Zijldijk – Spanjaardbrug is gevaarlijk vanwege de grote stroom fietsers.*

Er is een variant uitgewerkt waarbij het fietsverkeer aan één zijde van de weg wordt geconcentreerd, met een compact vormgegeven, overzichtelijke kruising. De situatie wordt overzichtelijker dan nu het geval is. In de eindsituatie is er een hoogwaardige fietsroute over de Lage Rijndijk mogelijk.

De stedenbouwkundige presentatie is wegens tijdgebrek achterwege gelaten. Deze is te vinden op de website [www.Leiden.nl/RingwegOost](http://www.Leiden.nl/RingwegOost) onder het kopje Documentatie/ Bijeenkomst 25 juni.

Tijdens de volgende bijeenkomst zal hieraan aandacht worden besteed. Om 22.30 uur dankt Willem Homan alle aanwezigen voor hun bijdragen en sluit hij de bijeenkomst.