

## **Inspraak door Samenwerkende Bewonersorganisaties op 27-06-2011**

### **Even voorstellen**

- Wie zijn wij: vertegenwoordigers van alle bewonersorganisaties langs de RWO, en dat mag toch wel uniek worden genoemd.
- Een aparte samenwerking, inclusief ruimte voor inhoudelijke verschillen

### **Waar staan wij als samenwerkende bewonersorganisaties voor:**

- o Kort weergegeven zorgvuldige besluitvorming rond de RWO
- o ondanks dat velen van de betrokkenen direct of indirect in belangen worden getroffen, zoals waarvermindering van huizen, huizen die moeten worden afgebroken, gezondheidsrisico's (o.a. kinderen met zware astma) ed. hebben we er toch voor gekozen om in dit verband niet te kiezen voor een Nimby opstelling. Er moeten soms nare beslissingen worden genomen waar mensen de dupe van zijn, dat beseffen we.
- o Waar we ons vooral op richten is dat er ook echt sprake is van "moeten" in de zin van nut en noodzaak voor een weg, en een zorgvuldig proces waarbij alle zaken volwaardig worden meegewogen

### **Wat beweegt ons rond het RWO gebeuren:**

- Een al jaren terugkerend punt is een gedegen onderzoek naar de 'nut en noodzaak' van de RWO. Dit belangrijke onderdeel is in de voorliggende jaren slechts terzijde aan de orde geweest.
- Daarbij komt dat de reden waarom er een RWO moet komen steeds verandert. In eerste instantie was er zo'n vijf jaar geleden sprake van een nieuwe wijkontsluitingsweg voor de Waard.
- Gaandeweg onder de vorige wethouder groeide dit idee uit tot een rondweg. Dat was meteen het moment waarop door de bewoners herhaaldelijk werd gevraagd of een dergelijke weg wel voldoende nut had, en wat de echte noodzaak ervan was.
- De onderbouwing door de gemeente volgde enige tijd later. De Ringweg Oost werd toen als 'randvoorwaardelijk voor de komst van de RijnGouweweg' benoemd. En omdat het de provincie was die de RGL erdoorheen duwde, was Leiden niet in vrijheid om daar een afweging over te maken. Daardoor hoefde de nut en noodzaak discussie dus niet meer inhoudelijk aan de orde te komen.
- In het kielzog van deze besluiten is de RWO als onderdeel van het totale toekomstige wegennet, ook meegenomen in het GVVP dat rond de aanleg van de RGL was heen gepland.
- Of deze weg wel de goede oplossing is om alleen het GVVP zonder een RGL te ondersteunen is echter niet als zodanig benoemd. Nut en noodzaak voor dat doel apart zijn nooit onderbouwd.
- Let wel: we hebben het hier om wellicht het duurste verkeersproject ooit dat de gemeente moet bekostigen. De weg volgens het kaderbesluit kost Leiden minimaal 175 miljoen, en kost Leiderdorp rond de 25 miljoen.
- De hoeveelheid tijd die binnen de politiek aan dit duurste project ooit wordt besteed is merkwaardig klein. Het lijkt wel alsof dit project zo groot is dat de omvang ervan niet meer op waarde en risico wordt gewaardeerd. Maar het gaat wel om totaal 200 miljoen van twee gemeenten, heeft grote

gevolgen voor de leefbaarheid in Leiden Oost en Leiderdorp en lost nota bene de bestaande verkeersproblemen niet op maar maakt het erger.

- De RGL is nu een nieuw hoofdstuk ingegaan. De provincie heeft in het kielzog van die discussie aangegeven eerdere besluiten en aanvullende plannen die verband hielden met de voorgaande tracékeuze van de RGL te willen herbezien. De RWO is zo'n aanvullend plan.
- Leiden kiest een hele andere aanpak. Binnen Leiden wordt nu de reden voor de aanleg van de nieuwe weg aangepast:
  - eerst was het een wijkontsluiting, toen een kleinere ringweg,
  - daarna een weg die zonder nadere motivering noodzakelijk was vanwege de RGL over de Hooigracht,
  - nu is het sinds kort alleen nog maar gewenst vanwege de te plaatsen paaltjes in de binnenstad.
- Het lijkt erop dat Leiden in een bekende valkuil trapt. De weg is geen middel meer om een concreet probleem op te lossen, maar een doel op zich geworden. Ik heb begrepen dat de Commissie Duyvenstein die onderzoek deed naar grote infrastructurele projecten juist dit als één van de redenen gaf waarom projecten ontsporen.
- De bewonersverenigingen zijn onaangenaam verrast dat nu bij de RWO met het volle gemak dit aangepaste GVVP-doel moeiteloos het RGL-doel vervangt.
- In het traject rond de RWO is het ons niet bekend dat er onderzoeken zijn gedaan naar andere mogelijke oplossingen om knips in hartje Leiden te ondervangen.
- Het moeten dan ook wel de allerduurste verkeerspaaltje ooit worden en dat in tijden van crisis. Paaltjes van 175 miljoen.
- Bovendien is het wel heel gek dat een zo dure weg wordt aangelegd voor het plaatsen van een paar paaltjes in hartje Leiden, terwijl de bestaande verkeersproblematiek in Oost Leiden daardoor juist verder verergert. Iedere Leidenaar met een auto weet dat ons grootste verkeersinfarct de aansluiting van en naar de A4 is. De dure RWO verergert dat alleen maar. Weten de Leidenaren dat?
- Bovendien wil de gemeente enerzijds hartje Leiden autoluw maken en anderzijds met grote parkeergarages weer meer verkeer aantrekken naar hartje Leiden. Hoe verhoudt zich dat nou eigenlijk: verkeer weren en tegelijk aantrekken?

### **De samenwerking met de gemeente:**

Er leeft duidelijk het nodige bij ons. Maar het is zeker niet allemaal negatief. We vinden het goed dat dit uitvoerende onderzoek is uitgevoerd. We waren ook zeer positief over het feit dat deze vorm van samenwerking met de gemeente mogelijk was.

Deze bijeenkomst is een vervolg op een eerste bijeenkomst die in oktober vorig jaar door ons is georganiseerd. Bij die bijeenkomst hebben we besproken dat voordat vragen aan de orde kunnen komen over leefbaarheid, veiligheid en concrete inpassing van de weg in de omgeving, er eerst nog eens goed naar de "nut en noodzaak vraag" moest worden gekeken. Daarbij zou dan ook worden gekeken naar eventuele alternatieven voor het huidige tracé van de Ringweg ,

zoals de minimale variant met alleen een RR, of een parallelweg langs de A4. Dit rapport is het resultaat.

### **Het Rapport:**

- Ten opzichte van de bestaande teksten is er weinig verandering (of het moet zijn dat het neutrale "gerij door de wijken" nu is vervangen door 'sluipverkeer'). De aanvulling van de rapportage van vorige week kwam voor ons echter te laat om van commentaar te voorzien.
- Vooral aan het eind zijn de nodige aanpassingen gemaakt. Met name bijlage 6 is opvallend en roept bij ons vragen op. We vinden het jammer dat we na al die tijd het toch pas zo laat krijgen.
- Ook duidelijk dat dit nog niet de allerlaatste versie zal zijn. Immers niet alle bijlagen zijn bijgewerkt, en er zaten nog typo's in (zoals een opmerkelijk vraagteken in de inleiding).

Wat we wel weten gaf ons aanleiding tot het maken van de volgende constatering:

- A. De RWO lost de bestaande verkeersproblematiek in Leiden Oost niet op, maar maakt deze zelfs erger. (vergelijk scenario's 3B en 5B)
- B. Ook zonder de aanleg van de Ringweg Oost zal alleen al door de aanleg van de RijnlandRoute de verkeersdruk in de binnenstad van Leiden en daaromheen gelegen wegen (zelfs de Engelendaal) aanmerkelijk afnemen en de bereikbaarheid van de binnenstad verbeteren (scenario 3B3).
- C. De uitkomsten van deze studie geven nadrukkelijk geen onderbouwing voor de vraag over (vermeende) nut en noodzaak van de RWO (vergelijk scenario 3b3). Als de RGL niet over de Hooigracht gaat, vervalt de noodzaak voor deze Ringweg Oost;
- D. Door het eventueel in de toekomst invoeren van autowerende maatregelen in de binnenstad zijn mogelijk bijkomende verkeersmaatregelen nodig. Of de RWO voor dat doel de enig mogelijke + noodzakelijke oplossing is, is niet als zodanig onderzocht.
- E. De studie laat zien dat de RWO in tegenstelling tot wat B&W van Leiden stellen géén aantoonbare invloed heeft op bovenlokale bereikbaarheidsvraagstukken, behalve als de binnenstad wordt afgesloten voor verkeer.

Naast deze constatering concluderen we:

1. dat het noodzakelijk is om eerst de verbreding van A4, de afbouw van de Willem de Zwijgerlaan en de aanleg van de Rijnlandroute af te wachten, en dan te beoordelen of een Ringweg Oost voor dit gigantische bedrag nodig is.
2. De huidige Sumatrastraat (maaiveld) is geen alternatief voor het tracé van de Ringweg Oost
3. Dat nader onderzoek noodzakelijk is hoe de binnenstad beter bereikbaar kan worden gemaakt zonder dat de RWO wordt gerealiseerd

## Vervolg:

- De trein van de RWO dendert zonder gas terug te nemen voort. Het projectbureau en de al ingediende besluiten over de concrete uitvoering zijn daar voorbeelden van.
- Als de plannen op basis van de uitkomsten niet in de wacht worden gezet, of herbeoordeeld naar aanleiding van dit onderzoek, dan zijn we wat het proces betreft terug bij het uitgangspunt van 13 oktober vorig jaar.
- Van die bijeenkomst staat nog de beantwoording van de eerder door ons voorgelegde vragen. Er is wel door ons naar gekeken, maar we hebben onvoldoende tijd gehad voor nadere bestudering en intern overleg binnen de organisaties.
- Mogelijk moet er ook nog een nieuw plan van een tunnel onder de Sumatrastraat inclusief begroting en overige berekeningen komen. Graag worden we betrokken bij dat proces.
- Andere belangrijke vragen waren toen gericht op leefbaarheid, zoals luchtkwaliteit, geluid, en verkeersveiligheid, en afrondend natuurlijk de inpassing van een evt. gekozen variant. Waaronder overigens nadrukkelijk ook een eventuele verhoging van de Wilhelminabrug. Dat is nog een volwaardige volgende fase. De aanwezigen van 13 oktober vonden deze onderwerpen niet minder belangrijk dan het verkeersonderzoek.

Maar het belangrijkste punt is dat we vragen een langere pas op de plaats te maken:

- Wachten tot de overige projecten klaar zijn
- Heroverwegen wat de beste oplossingen zijn
- Een volledige afweging van nut en noodzaak, inclusief een beoordeling van andere oplossingen (let op niet trajecten!)
- Het punt politiek agenderen, ook voor de verkiezingen. Immers:
  - o dit is de duurste weg in Leiden ooit nodig voor de duurste paaltjes ooit;
  - o dit is een weg die niets oplost aan de grote verkeersproblematiek in Oost;
  - o nut en met name noodzaak van deze weg staan niet vast;
  - o dit is een weg die géén meter extra asfalt brengt. Integendeel! Effectief is er sprake van een grote afname van "asfalt" kilometers in Leiden.

De vertegenwoordigers van de Samenwerkende Bewonersverenigingen in Leiden en Leiderdorp.

Maandagavond, 27 juni 2011