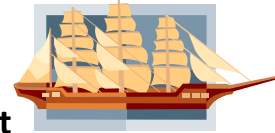


## Buurtvereniging Zeeheldenbuurt



Buurtvereniging Zeeheldenbuurt  
Heemskerkstraat 56  
2315 TJ Leiden  
Tel 06 - 18818993  
Arnoldus01@Ziggo.nl

Aan

1. de wethouder van Verkeer, de heer Strijk
  2. de gemeenteraad van Leiden
- c.c. de verschillende gemeenteraadsfracties

Leiden, 30 mei 2012  
Betreft: participatietraject RWO

Geachte heer Strijk, geachte leden van de gemeenteraad,

Op 28 maart jl. heeft u de Raad en belanghebbenden, zoals onder andere Buurtvereniging Zeeheldenbuurt, op de hoogte gesteld van het participatieplan RWO en het basisplan RWO. Op 29 mei vond de derde en laatste participatiebijeenkomst plaats waaraan een bewonersgroep van Buurtvereniging Zeeheldenbuurt heeft deelgenomen.

Laten we vooropstellen dat Buurtvereniging Zeeheldenbuurt blij is dat zij op basis van motie RV 11.0130 het recht kreeg om als adviesgerechtigde vanaf de oorsprong van de planvorming te participeren in het haalbaarheidsonderzoek naar de inpassing van RWO langs onze wijk, zonder ons daarmee te committeren aan nut en noodzaak van de RWO. Ten aanzien van het vervolgproces heeft de Raad immers als doelstelling geformuleerd om voorliggend basisplan voor de zomer verder uit te werken tot 'een gedragen plan dat de basis zal zijn van een hernieuwd Kaderbesluit voor de RWO'. Alleen op basis van een zorgvuldig proces is vertrouwen en draagvlak te winnen van burgers en alleen dan is zorgvuldige besluitvorming door het gemeentebestuur en de Raad mogelijk.

De buurtvereniging is echter zeer teleurgesteld over het verloop van dit participatieproces, en wil u en de Raad voorafgaand aan het Kaderbesluit daarvan op de hoogte stellen. Aan het eind van het traject blijkt namelijk dat veel belangrijke vragen die de bewonersgroep onderzocht wilde hebben, nog niet door de gemeente zijn beantwoord. We hebben daardoor onze rol niet goed kunnen vervullen.

Onze grootste zorg betreft echter de kwaliteit van het haalbaarheidsonderzoek. Door de grote haast is het niet mogelijk om de vereiste kwaliteit te leveren. Dit is des te meer te betreuren omdat de gemeenteraad op grond hiervan straks een besluit nemen over het wel of niet doorgaan van de RWO.

### **Motivatie**

Tijdens de eerste participatieavond op 28 maart werd onze groep geconfronteerd met een glossy brochure, waarin achterin al de conclusies genoteerd stonden dat de RWO langs de Zeeheldenbuurt en door de Kooi 'haalbaar' was. Nota bene: het participatietraject moest nog beginnen maar de conclusie bleek al getrokken!

Waar mochten we dan wel ons oordeel over uitspreken? De keuzemogelijkheden bleken zich eigenlijk te beperken tot twee in de brochure voorgedrukte varianten van het tracé: eentje dwars door het park of eentje iets meer langs de kant van het bedrijventerrein, maar nog steeds ten koste van het park.

Niet de keuze voor of tegen de spreekwoordelijke wipkip, maar wel in die richting. Er was dus geen sprake van dat wij als bewonersgroep betrokken zijn geweest bij de opzet van het haalbaarheidsonderzoek, iets wat je toch verwacht als je wordt uitgenodigd om inbreng te leveren.

Desondanks hebben we onze rol zeer serieus genomen. We hebben alle bewoners van de Zeeheldenbuurt gevraagd de vragen die zij beantwoord willen hebben in het haalbaarheidsonderzoek op papier te zetten en een bewonersavond hierover georganiseerd. Deze vragen treft u aan in de bijlage.

Het gaat om basale vragen als:

- Wat is de huidige luchtvervuiling en geluidsoverlast in de Zeeheldenbuurt (nulmeting) en wat zijn de inschattingen van de toekomstige luchtvervuiling en geluidsoverlast?
- Welke criteria hanteert de gemeente om te meten dat de door de gemeenteraad bepaalde doelstellingen (de aanleg van de RWO moet leiden tot een vergroting van de leefbaarheid en stedenbouwkundige kwaliteit in De Waard en De Kooi)? Je mag toch veronderstellen dat je vooraf de criteria voor een onderzoek vaststelt?
- Wat is de financiële onderbouwing van het basisplan, en hoe ziet de onderbouwing er specifiek uit voor het tracé langs de Zeeheldenbuurt/door De Waard? Wat gebeurt er indien de budgetten overschreden worden, waar wordt er dan in gesneden?
- Hoe veilig is de weg door de tunnel: hoe komen veiligheidsdiensten bij een ongeval in de tunnel?
- Hoe realistisch is het basisplan RWO als de grootste knelpunten op de route (kruising Hoge Rijndijk en Lammenschansplein) nog niet zijn opgelost? De mogelijkheden en onmogelijkheden van het tracé door De Waard worden immers sterk beïnvloed door de (on)mogelijkheden elders. Met name het kruispunt Kanaalweg/Hoge Rijndijk is een cruciale factor.

Al deze bovenstaande, voor ons essentiële vragen (en nog meer) zijn op dit moment, na de laatste participatiebijeenkomst niet inhoudelijk beantwoord.

Meer in het algemeen hebben we gepleit voor het maken van een helder overzicht van alle effecten en knelpunten bij de aanleg en gebruik van de weg, en van een feitelijke en financiële onderbouwing van mogelijke oplossingen. Ook hebben we gevraagd om meerdere varianten voor het tracé over De Waard uit te werken, met hun voor- en nadelen. Beperking tot de twee mogelijkheden die de gemeente heeft gegeven, ervaart de bewonersgroep als te sturend. We hebben daar voorstellen voor gedaan.

Ook op deze twee punten is door de gemeente onvoldoende gereageerd.

Tenslotte heeft de bewonersgroep de ambtelijke onderzoeksgroep voorgesteld gezamenlijk om meer tijd te vragen voor uitwerking van het haalbaarheidsonderzoek. Daar is negatief op gereageerd.

### **Conclusie**

Zonder te overdrijven moeten we helaas concluderen dat dit participatieproces een farce was. Voor een goede invulling van de adviesrol hebben burgers goede informatie nodig.

- We hebben niet mee kunnen werken aan de opzet van onderzoeksvragen, maar werden geconfronteerd met een vrijwel kant-en-klaar basisplan, waarin de conclusie al vermeld stond.
- De onderzoeksvragen die wij vervolgens hebben aangedragen zijn grotendeels nog niet beantwoord.
- Een helder overzicht van alle effecten en knelpunten ontbreekt, evenals feitelijke en financiële voorstellen voor mogelijke oplossingen.
- Er zijn geen varianten uitgewerkt waardoor er geen referentiekader is

Al met al hebben wij op deze manier geen goede inbreng namens de bewoners van de Zeeheldenbuurt op het basisplan kunnen leveren.

Onze grootste zorg is echter dat de Raad straks een Kaderbesluit moet nemen op grond van ondeugdelijk onderzoek. Het gaat bij dit haalbaarheidsonderzoek inderdaad niet om een wipkip, maar om de aanleg van een weg met mogelijk grote gevolgen voor de leefbaarheid van de aangrenzende wijken en ook grote financiële consequenties voor de stad. Bovendien zonder dat is aangetoond dat de RWO überhaupt nog noodzakelijk is voor de bereikbaarheid van Leiden, na andere verkeersmaatregelen als de Rijnlandroute in het zuiden, de verbreding van de A4 in het oosten en forse verbetering van het openbaar vervoer in en rond Leiden.

Daarom verzoeken we u dringend om ruimte te creëren voor verbetering van dit haalbaarheidsonderzoek en ons als buurt daar op een serieuze wijze bij te betrekken.

Met vriendelijke groet,

Cor Arnoldus,  
Voorzitter buurtvereniging Zeeheldenbuurt

## Onderzoeksvragen namens De Waard/Zeeheldenbuurt

NB: onderstaande lijst is een samenvoeging van de ingeleverde vragen door buurtbewoners. Er zit daarom soms wat overlap tussen.

### I. Aantal auto's op de RWO

Berekend is dat de RWO 30.000 auto's kan gaan trekken, maar er mogen maximaal 20.000 auto's langs komen.

- 1) Graag zien wij berekeningen op basis van verschillende scenario's hoeveel auto's de RWO langs De Waard gaat trekken en wat de gevolgen zijn voor de toegangswegen tot de wijk (Zijlsingel, Hoge- en Lage Rijndijk).

Mogelijke scenario's:

- Engelendaal wel of niet afgewaardeerd
- Wel of geen Rijnland Route
- ondertunneling van kruispunt Kanaalweg/Hoge Rijndijk naar De Waard
- Herbouw (hogere brug) of geen herbouw Wilhelminabrug
- Verlenging N11 naar Kanaalweg
- Verschillende scenario's in de binnenstad die de gemeente overweegt: wel of geen knip in de Hooigracht en de Zijlsingel.
- Een of twee richtingverkeer op de Lage Rijndijk (en welke richting)
- Wel/geen aansluiting vanuit de Zeeheldenbuurt op de RWO

- 2) Grens 20.000 auto's:

- a. Hoe gaat de gemeente bij elk scenario bewaken dat de grens van 20.000 niet overschreden wordt?
- b. Legt de gemeente zich vast op dit aantal, ondanks onvoorziene ontwikkelingen in de toekomst? Er is namelijk aanbod/behoefte m.b.t. 30.000 motorvoertuigen per etmaal (dus 50% meer) is aan ondernemers op De Waard verteld. Welke garantie geeft die toezegging?

- 3) Mogelijke filevorming/belemmeringen in de doorstroming

- a. Wat is de kans op filevorming bij de kruisingen op de RWO (met name voor de monding van de tunnel en voor de kruising met de Hoge Rijndijk)? Zijn hier cijfers over?
- b. Het RWO gedeelte in de Zeeheldenbuurt krijgt een z-bocht constructie. De bedoeling van een ringweg is het bevorderen van een goede doorstroming van het verkeer, maar een z-bocht in de RWO kan dat juist belemmeren. Idem: wat is de kans op filevorming door deze Z-bocht, en zijn cijfers over?
- c. Hoe gaat de gemeente filevorming (met extra geluidsoverlast en luchtverontreiniging tot gevolg) in beide gevallen en ook bij in elk (bovengenoemd) scenario op de RWO voorkomen?

### II. Knelpunten RWO

- 4) Een paar grote verkeersknelpunten op de RWO, met name de kruising met de Hoge Rijndijk en bij het Lammenschansplein zijn nog niet opgelost.

- d. Wat is de te verwachten stroom van auto's op het kruispunt Kanaalweg/Hoge Rijndijk en wat is de kans op files op de RWO en op de Hoge Rijndijk?
- e. Hoe gaan deze problemen concreet worden opgelost en hoe past dat binnen het budget?
- f. Wat zijn de voordelen van de RWO eigenlijk als het Lammenschansplein/rest van de Rijnlandroute en de overgang Hoge Rijndijk/Wilhelminabrug onduidelijk is?
- g. Hoe realistisch is het basisplan zolang deze problemen nog niet zijn opgelost? (2)

- h. Waarom heeft de gemeente zo'n haast met een houtje-touwtje oplossing als de werkelijke pijnpunten (Wilhelminabrug en Lammenschansplein) nog niet goed zijn onderzocht en uitgewerkt?

### III Onderzoek naar alternatieve routes RWO op De Waard, met behoud van Tasmanpark

#### 4) Varianten langs het water:

- a. Waarom is in het onderzoek geen tracé meegenomen direct langs het kanaal op de Waard (Admiraal Banckertweg, Dorus Rijkersweg), en in de Kooi weer verder langs het kanaal (Zijloever, Nickeriepad)?
- b. Waarom niet de RWO rechtdoor steken vanaf de Hoge Rijndijk en met een tunnel (vanaf het bedrijfsterrein) schuin uitkomen in de Sumatrastraat?

#### Motivatie:

- Een weg langs het water is veel logischer, veiliger (vermijding Z-bocht) en levert minder overlast (fijnstof, geluid) op.
- Het park is een natuurlijke afscheiding tussen woonwijk en bedrijventerrein. Het verplaatsen van het park vervangt deze scheiding niet.
- De gemeente gebruikt als argument tegen een weg langs het water het gemeentelijk beleid om groene oevers (groen/blauwe structuur) te behouden of te realiseren. Maar in de tijd dat de Leiderdorpse variant nog in beeld was, gold dat blijkbaar niet. En de Kanaalweg loopt ook gewoon direct langs het water. Het groen langs het kanaal langs De Waard wordt bovendien veel minder gebruikt voor recreatie en spelen dan het park.
- Uiteindelijk is het een afweging tussen de belangen van bewoners enerzijds, en de belangen van lunchend personeel van de bedrijven, hondenuitlaters en opvarenden van schepen en pleziervaart anderzijds. In die afweging horen de belangen van bewoners dan voorop te staan.

#### 5) Andere genoemde varianten:

- a. Waarom anders geen weg over het bedrijventerrein? Het bedrijventerrein gaat nu voor de inwoners van de buurt. Dat lijkt niet de goede volgorde
- b. Uitgang tunnel verleggen naar Kanaalweg, dus volledig onder bedrijventerrein de Waard door, tot het eind van de Sumatrastraat
- c. Een verlenging van de tunnel op De Waard
- d. Een groene geluidswal tussen park en weg, met eventuele overkapping over de weg

Op z'n minst zouden in een ambtelijke schets alle bovengenoemde varianten beschreven moeten worden, voorzien van voor- en nadelen en financieel plaatje.

Deze varianten op voorhand weglaten, stuurt de participatie en de politieke besluitvorming te zeer in een bepaalde richting, zowel op de Waard als in de Kooi.

### IV. Bereikbaarheid van en circulatie binnen de Zeeheldenbuurt

- 6) Hoe komen we in de toekomst de wijk in en uit met de auto? Wat is de situatie per scenario (zie vraag 1)?
- 7) Hoe wordt in alle scenario's een veilige situatie voor voetgangers en fietsers gegarandeerd?
- 8) In het basisplan wordt een balletje opgeworpen over "aantakking van de Zeeheldenbuurt op de RWO". Maar protesten van de buurt in het verleden tegen doorgaand (vracht)verkeer door de wijk hebben juist geleid tot een verkeerskundige scheiding van het bedrijfsterrein en de woonwijk. De buurt heeft zich verder in een eerdere enquête uitgesproken tegen een verbindingsweg door de wijk heen. Door een amendement van de gemeenteraad staat in de Structuurvisie daarom alleen een fietsverbinding van de Zijlsingel naar de RWO.

- a. Een aantakking van de Zeeheldenbuurt op de RWO zit nu niet in de plannen. Graag garantie dat het zo blijft.
- 9) Welke verbindingswegen komen er vanaf het kruispunt na de tunnel richting de Zeeheldenbuurt en de milieustraat en wat zijn de gevolgen van deze wegen voor het park?
- 10) Hoe bereiken we straks de milieustraat per auto? Komt er dan een file bij de mond van de tunnel?
- 11) Een veilige ontsluiting van de wijk op de door de gemeente zo gewenste groen/blauwe zone ontbreekt in de huidige voorstellen. Heeft de gemeente daar concrete plannen voor?

## V. Financiering

Het beschikbare bedrag € 160.000.000,- is voor de realisatie van hele RWO (van Lammenschansplein tot Willem de Zwijgerlaan).

- 12) wat is de onderbouwing van dit financiële plaatje voor het hele traject en specifiek voor De Waard, inclusief: het uitkopen van bedrijven, planschade en het verfraaien van de omgeving na aanleg van de tunnelbak?
- 13) Planschade:
  - a. Hoe wordt er door de gemeente omgegaan met planschade? Gaat de gemeente bij de aanleg van de RWO door het Tasmanpark mensen compenseren voor de (gedaalde) WOZ-waarde van hun huis, zodat zij een ander huis kunnen kopen?
  - b. Is er daarnaast een mogelijkheid voor 'smartengeld' ter compensatie van jarenlang gedaan opknappwerk en investeringen in het huis? (vraag bewoner Tasmanstraat die door een ongeluk overgevoelig voor geluid is geworden en vreest te moeten gaan verhuizen).
- 14) In een van de twee varianten is sprake van verplaatsing van het park naar de Nieuwe Rijn.
  - a. Wat voor financiële garanties zijn er dat het park er komt (inclusief afbraak gebouwen gemeentelijke reinigingsdienst?
  - b. Als de huisvesting van de gemeentereiniging moet worden opgegeven, zijn die kosten dan meegenomen in het huidige budget?
- 15) Als de aanbesteding mislukt en dat is een reëel gevaar met overheidsprojecten, in (welke) voorzieningen wordt er dan gesneden?
- 16) Welke garanties zijn er dat geldtekort niet zal leiden tot minder investeringen in de kwaliteit van groen en openbare ruimte dan nu zo fraai in het basisplan geschetst? Voor we het weten blijft de Zeeheldenbuurt met een kaal verkeersriool zitten.
- 17) Budgetoverschrijding:
  - a. Bij hoeveel procent budgetoverschrijding wordt de hele zaak afgeblazen?
  - b. Is bij het budgetteren rekening gehouden met een financiële marge? Hoe groot is die marge?
- 18) De gemeente Leiden moet fors bezuinigen door de crisis. Welke gevolgen heeft dit voor de RWO? Wordt daar ook op bezuinigd? En waarom zijn de bezuinigingen geen aanleiding om van dit peperdure prestigeproject af te zien? Er zijn zinnvoller dingen te bedenken om de E 165 mln te besteden.
- 19) Waarom is niet gekozen voor langer doorsparen zodat gekozen kan worden voor betere oplossingen (langere tunnel ed)?

## VI. Veiligheid

- 20) Risico op botsingen: Door de stoplichten op de Hoge Rijndijk – en wellicht ook in het park bij de aansluiting met de weg van het industrieterrein – zullen auto's niet geleidelijk maar in plukken over de weg rijden. Bij zo'n 1000 auto's per uur overdag (20.000 per etmaal) moeten zich steeds plukken van tientallen auto's over de smalle bochtige weg en door de smalle tunnel wurmen. Dit zal onvermijdelijk tot botsingen leiden. En als er een botsing van enige omvang heeft plaatsgevonden, staat het verkeer gelijk muurvast en kunnen hulpdiensten zoals politie, ambulance en takelwagens door de grote drukte niet ter plaatse komen.
- Hoe schat de gemeente de kans op ongelukken door botsingen in?
  - Hoe wil de gemeente dergelijke ongelukken voorkomen?
- 21) Aan de westkant van de Zeeheldenbuurt maakt de RWO een scherpe afslag naar links en dan een scherpe afslag naar rechts (z-bocht) richting Wilhelminabrug. Hoe veilig is dat (met 50 km per uur) en hoe worden mogelijke ongelukken voorkomen?
- 22) Hoe veilig is een tunnel waar men met 50 km per uur zonder scheiding langs elkaar heen rijdt? Wij zien graag een uitwerking van de nooduitgangen (waar en hoe komt men de bak uit) en evacuatie-/reddingsplan bij ongevallen.
- 23) Graag horen wij ook welke stoffen wel en niet vervoerd mogen worden door de tunnelbak. Worden eisen gesteld aan afmetingen, uitstoot vrachtverkeer (milieuzone)? Wordt vrachtverkeer per tomtom verwezen via de A4?
- 24) Op dit moment is het voor kinderen veilig spelen in het Tasmanpark.
- Zullen ouders hun kinderen straks nog wel in een smal park langs een drukke weg durven laten te spelen? Hoe wordt de veiligheid van spelende kinderen straks gegarandeerd? Denkt de gemeente aan extra veiligheidsmaatregelen als hekken (of een geluidswal?). Wat zijn de voor en nadelen van zulke maatregelen?
  - Bovenop de tunnelmond is voorzien olopend stukje 'park'. Daar kunnen zich gevaarlijke situaties voordoen. Idem, hoe wordt de veiligheid van spelende kinderen gegarandeerd?
- 25) Graag zien wij alle bouwwerken getekend die nodig zijn voor veiligheid en milieu.

## VII. Geluidsoverlast, luchtverontreiniging en overige schade

- 26) Wat zijn de concrete gevolgen voor geluid en luchtverontreiniging zowel **1)** bij de ingang van de tunnel als **2)** over het hele traject door de Zeeheldenbuurt bij een verkeersdruk van (minimaal) 20.000 auto's of meer per dag?
- Wat is op dit moment het niveau van geluid(soverlast) en luchtverontreiniging op de plaats van het RWO-tracé door de Zeeheldenbuurt (nulmeting)?
  - Naar welke niveaus zal de geluidsoverlast en de luchtverontreiniging stijgen? Graag onderbouwing met cijfers van de stelling dat de wettelijke grenzen (en ook Europese normen) voor fijnstof niet overschreden worden.
  - Welke normen gelden voor geluidsoverlast en trillingen van bouwverkeer en vrachtverkeer? Met welk niveau van overlast houdt de gemeente concreet rekening? Worden de milieueisen (denk aan fijnstof, geluid ed.) getoetst aan het gebiedsdeel industrie of het deel wonen?
  - Wat zijn de extra milieueffecten van eventuele filevorming op de RWO voor de directe omgeving?
  - Met welke maatregelen gaat de gemeente nadelige milieueffecten (geluid, fijnstof en overig) zo veel mogelijk voorkomen?
- 27) Schade aan huizen:

- a. In de Tasmanstraat zijn de huizen niet onderheid. Welke garanties kan de gemeente geven dat de aanleg van de weg door het park geen schade zal veroorzaken aan de huizen? Er zal dan immers gedurende lange tijd veel zwaar bouwverkeer zijn.
  - b. Zelfde vraag voor het geval de weg er (onverhoopt) eenmaal ligt. Dan gaan er tienduizenden auto's per dag rijden, waaronder ook veel zwaar verkeer. Door de aanhoudende trillingen kan schade aan de huizen ontstaan.
  - c. Bij de aanleg van de metro in Amsterdam zijn grote verzakkingen ontstaan bij het boren van de tunnelbuis. Welke garantie kan de gemeente geven dat dit niet bij deze tunnel gebeurt?
- 28) Het uitgangspunt van het basisplan is 'een verbetering van het leefklimaat in het algemeen' in de Zeeheldenbuurt/De Waard en De Kooi (p. 45).
- a. Graag verduidelijking van de criteria die de gemeente hanteert om te meten of deze doelstelling wordt gehaald.
  - b. De geluidsoverlast van de A4 is in de wijk al duidelijk hoorbaar. Dat zal worden verergerd door de aanleg van de RWO. Hoe denkt de gemeente al bestaande geluidsoverlast te verminderen?
- 29) Met het doortrekken van de groenstrook tot achter de milieustraat komt de bult bij de Oosterstraat weer in beeld. Deze bestaat voornamelijk uit vervuilde grond. Gaat de gemeente over tot saneren en is dit in het budget opgenomen?
- 30) In de tekeningen van de groenvoorzieningen langs de Bontekoestraat staat in beide varianten een sportveld getekend. Dit zal waarschijnlijk te vergelijken zijn met het huidige sportterrein in het Park Zeeheldenbuurt: een betonnen vloer met hekken eromheen. Binnen drie huizenblokken aan de Bontekoestraat<sup>1</sup> gaat dit voor veel geluidsoverlast zorgen, doordat deze blokken een klankkast vormen waarbinnen alle geluid sterk weerkaatst en weergalmt. Dit geluidseffect blijkt uit ervaringen met vrachtwagens met stationair draaiende motor op de Le Mairestraat, de J.C. de Rijpstraat en de Willem Barentszstraat, en een fluitend geluid van een kapotte airco op het gebouw van de muziekverenigingen aan de J.C. de Rijpstraat. Voetballen op een betonnen vloer en tegen metalen hekken levert dus enorm versterkt geluid op. Hoe gaat de gemeente geluidsoverlast voorkomen?
- 31) Is of wordt voor de RWO een MER uitgevoerd? Zo nee, waarom niet? Zo ja, is de gemeente bereid alle uitkomsten daarvan volledig en zonder voorbehoud openbaar te maken?
- 32) Heeft de Leidse milieuraad zich er al over de RWO uitgesproken?

#### **VIII. Leefbaarheid en stedenbouwkundige kwaliteit**

- 33) Door bewoners worden als sterke punten van de wijk genoemd: rustig, aangenaam, gezond, kindvriendelijk en veilig. Dat wil men niet kwijt. Toekomstige ruimtelijke plannen zouden van die sterke punten gebruik moeten maken. Het basisplan stelt zich als doel het leefklimaat en de stedenbouwkundige kwaliteit van de wijk te verbeteren.
- a. Hoe wil de gemeente de versterking van juist deze punten bereiken?
  - b. Graag verduidelijking van de criteria die de gemeente hanteert om te meten of beide doelstellingen worden gehaald (zie ook vraag 30)
- 34) Varianten Park Zeeheldenbuurt:
- a. Er zijn nu twee varianten in het basisplan: a) een halvering van het huidige park, met uitbreiding naar de Nieuwe Rijn en b) de RWO zo strak mogelijk langs de huidige bedrijven, ten koste van

---

<sup>1</sup> het gaat om de huizenblokken die gevormd worden door a) Tasmanstraat-Trompstraat-Heemskerkstraat; b) Heemskerkstraat-Trompstraat-Kortenaerstraat en c) Kortenaerstraat-Trompstraat-Van Speykstraat



'slechts' éénderde van het huidige park. In de ambtelijke schetsen zou een derde variant opgenomen moeten worden, namelijk een combinatie van de twee geschetste varianten. Dus: de RWO zo strak mogelijk langs de huidige bedrijven, plús een uitbreiding naar de Nieuwe Rijn. De gemeente mag daar in het basisplan best de voor- en nadelen (ook financieel) bij aangeven, maar niet op voorhand de derde variant weglaten.

- b. De gemeente beweert steeds dat door compensatie de totale hoeveelheid groen "zo veel mogelijk" of "grotendeels" in stand blijft. Dat klinkt verdacht: blijkbaar gaat er per saldo toch groen verloren. De ingetekende groenvoorziening langs de Bontekoestraat ziet er op de tekeningen gelikt uit. Maar in feite is het daar nu al groen (gras). Méér vierkante meters groen zijn op de strook tussen de Bontekoestraat en de geluidswal, en tussen Tasmanstraat en Oosterstraat, niet mogelijk. Graag inzicht in het aantal vierkante meters groen "voor" en "na" in de verschillende (3) varianten.

35) Relatie Structuurvisie/ Agenda Gebiedsvisie:

- a. De oever en een aantal bedrijven langs de Nieuwe Rijn hebben een grote historische waarde. Hoe worden de uitgangspunten van de Agenda Gebiedsvisie en het basisplan met elkaar gecombineerd, zodat werkelijk sprake is van verbetering van de stedenbouwkundige kwaliteit?
- b. Momenteel wordt de oever van het kanaal door bewoners o.a. gebruikt voor sportvissen, boten kijken en honden uitlaten. De RWO werkt als barrière richting het water van het kanaal en richting voorzieningen op het industrieterrein (o.a. sportschool). Dat is in strijd met de doelstelling van de Structuurvisie en de Agenda Gebiedsvisie om de verbinding met het water in de Zeeheldenbuurt te verbeteren. Hoe kunnen bewoners straks de andere kant van het industrieterrein bereiken, lopend of per fiets? Welke voorstellen liggen er om deze barrière te slechten?

36) Wat is de gemeente van plan met de woonboten gelegen in de Nieuwe Rijn? Met de bouw van een brug liggen deze woonboten in de weg.

37) Er bestaat een Nota Bedrijventerreinen. Stroken de huidige plannen met die nota?

#### **IX Proces**

38) Wat zijn de mogelijkheden tot uitstel van de RWO om de problemen eerst op te lossen? Waarom deze haast?

39) Wat zijn de mogelijkheden tot annuleren van dit plan bij voldoende argumenten?

40) Is het niet beter te wachten op een volgend college in Leiderdorp?

## Onderzoeksvragen namens De Waard/Zeeheldenbuurt

NB: onderstaande lijst is een samenvoeging van de ingeleverde vragen door buurtbewoners. Er zit daarom soms wat overlap tussen.

### I. Aantal auto's op de RWO

Berekend is dat de RWO 30.000 auto's kan gaan trekken, maar er mogen maximaal 20.000 auto's langs komen.

41) Graag zien wij berekeningen op basis van verschillende scenario's hoeveel auto's de RWO langs De Waard gaat trekken en wat de gevolgen zijn voor de toegangswegen tot de wijk (Zijlsingel, Hoge- en Lage Rijndijk).

Mogelijke scenario's:

- Engelendaal wel of niet afgewaardeerd
- Wel of geen Rijnland Route
- ondertunneling van kruispunt Kanaalweg/Hoge Rijndijk naar De Waard
- Herbouw (hogere brug) of geen herbouw Wilhelminabrug
- Verlenging N11 naar Kanaalweg
- Verschillende scenario's in de binnenstad die de gemeente overweegt: wel of geen knip in de Hooigracht en de Zijlsingel.
- Een of twee richtingverkeer op de Lage Rijndijk (en welke richting)
- Wel/geen aansluiting vanuit de Zeeheldenbuurt op de RWO

42) Grens 20.000 auto's:

- c. Hoe gaat de gemeente bij elk scenario bewaken dat de grens van 20.000 niet overschreden wordt?
- d. Legt de gemeente zich vast op dit aantal, ondanks onvoorziene ontwikkelingen in de toekomst? Er is namelijk aanbod/behoefte m.b.t. 30.000 motorvoertuigen per etmaal (dus 50% meer) is aan ondernemers op De Waard verteld. Welke garantie geeft die toezegging?

43) Mogelijke filevorming/belemmeringen in de doorstroming

- a. Wat is de kans op filevorming bij de kruisingen op de RWO (met name voor de monding van de tunnel en voor de kruising met de Hoge Rijndijk)? Zijn hier cijfers over?
- b. Het RWO gedeelte in de Zeeheldenbuurt krijgt een z-bocht constructie. De bedoeling van een ringweg is het bevorderen van een goede doorstroming van het verkeer, maar een z-bocht in de RWO kan dat juist belemmeren. Idem: wat is de kans op filevorming door deze Z-bocht, en zijn cijfers over?
- c. Hoe gaat de gemeente filevorming (met extra geluidsoverlast en luchtverontreiniging tot gevolg) in beide gevallen en ook bij in elk (bovengenoemd) scenario op de RWO voorkomen?

### II. Knelpunten RWO

4) Een paar grote verkeersknelpunten op de RWO, met name de kruising met de Hoge Rijndijk en bij het Lammenschansplein zijn nog niet opgelost.

- d. Wat is de te verwachten stroom van auto's op het kruispunt Kanaalweg/Hoge Rijndijk en wat is de kans op files op de RWO en op de Hoge Rijndijk?
- e. Hoe gaan deze problemen concreet worden opgelost en hoe past dat binnen het budget?
- f. Wat zijn de voordelen van de RWO eigenlijk als het Lammenschansplein/rest van de Rijnlandroute en de overgang Hoge Rijndijk/Wilhelminabrug onduidelijk is?
- g. Hoe realistisch is het basisplan zolang deze problemen nog niet zijn opgelost? (2)

- h. Waarom heeft de gemeente zo'n haast met een houtje-touwtje oplossing als de werkelijke pijnpunten (Wilhelminabrug en Lammenschansplein) nog niet goed zijn onderzocht en uitgewerkt?

### III Onderzoek naar alternatieve routes RWO op De Waard, met behoud van Tasmanpark

44) Varianten langs het water:

- a. Waarom is in het onderzoek geen tracé meegenomen direct langs het kanaal op de Waard (Admiraal Banckertweg, Dorus Rijkersweg), en in de Kooi weer verder langs het kanaal (Zijloever, Nickeriepad)?
- b. Waarom niet de RWO rechtdoor steken vanaf de Hoge Rijndijk en met een tunnel (vanaf het bedrijfsterrein) schuin uitkomen in de Sumatrastraat?

Motivatie:

- Een weg langs het water is veel logischer, veiliger (vermijding Z-bocht) en levert minder overlast (fijnstof, geluid) op.
- Het park is een natuurlijke afscheiding tussen woonwijk en bedrijventerrein. Het verplaatsen van het park vervangt deze scheiding niet.
- De gemeente gebruikt als argument tegen een weg langs het water het gemeentelijk beleid om groene oevers (groen/blauwe structuur) te behouden of te realiseren. Maar in de tijd dat de Leiderdorpse variant nog in beeld was, gold dat blijkbaar niet. En de Kanaalweg loopt ook gewoon direct langs het water. Het groen langs het kanaal langs De Waard wordt bovendien veel minder gebruikt voor recreatie en spelen dan het park.
- Uiteindelijk is het een afweging tussen de belangen van bewoners enerzijds, en de belangen van lunchend personeel van de bedrijven, hondenuitlaters en opvarenden van schepen en pleziervaart anderzijds. In die afweging horen de belangen van bewoners dan voorop te staan.

45) Andere genoemde varianten:

- a. Waarom anders geen weg over het bedrijventerrein? Het bedrijventerrein gaat nu voor de inwoners van de buurt. Dat lijkt niet de goede volgorde
- b. Uitgang tunnel verleggen naar Kanaalweg, dus volledig onder bedrijventerrein de Waard door, tot het eind van de Sumatrastraat
- c. Een verlenging van de tunnel op De Waard
- d. Een groene geluidswal tussen park en weg, met eventuele overkapping over de weg

Op z'n minst zouden in een ambtelijke schets alle bovengenoemde varianten beschreven moeten worden, voorzien van voor- en nadelen en financieel plaatje.

Deze varianten op voorhand weglaten, stuurt de participatie en de politieke besluitvorming te zeer in een bepaalde richting, zowel op de Waard als in de Kooi.

### IV. Bereikbaarheid van en circulatie binnen de Zeeheldenbuurt

46) Hoe komen we in de toekomst de wijk in en uit met de auto? Wat is de situatie per scenario (zie vraag 1)?

47) Hoe wordt in alle scenario's een veilige situatie voor voetgangers en fietsers gegarandeerd?

48) In het basisplan wordt een balletje opgeworpen over "aantakking van de Zeeheldenbuurt op de RWO". Maar protesten van de buurt in het verleden tegen doorgaand (vracht)verkeer door de wijk hebben juist geleid tot een verkeerskundige scheiding van het bedrijfsterrein en de woonwijk. De buurt heeft zich verder in een eerdere enquête uitgesproken tegen een verbindingsweg door de wijk heen. Door een amendement van de gemeenteraad staat in de Structuurvisie daarom alleen een fietsverbinding van de Zijlsingel naar de RWO.

- a. Een aantakking van de Zeeheldenbuurt op de RWO zit nu niet in de plannen. Graag garantie dat het zo blijft.
- 49) Welke verbindingswegen komen er vanaf het kruispunt na de tunnel richting de Zeeheldenbuurt en de milieustraat en wat zijn de gevolgen van deze wegen voor het park?
- 50) Hoe bereiken we straks de milieustraat per auto? Komt er dan een file bij de mond van de tunnel?
- 51) Een veilige ontsluiting van de wijk op de door de gemeente zo gewenste groen/blauwe zone ontbreekt in de huidige voorstellen. Heeft de gemeente daar concrete plannen voor?

## V. Financiering

Het beschikbare bedrag € 160.000.000,- is voor de realisatie van hele RWO (van Lammenschansplein tot Willem de Zwijgerlaan).

- 52) wat is de onderbouwing van dit financiële plaatje voor het hele traject en specifiek voor De Waard, inclusief: het uitkopen van bedrijven, planschade en het verfraaien van de omgeving na aanleg van de tunnelbak?
- 53) Planschade:
  - a. Hoe wordt er door de gemeente omgegaan met planschade? Gaat de gemeente bij de aanleg van de RWO door het Tasmanpark mensen compenseren voor de (gedaalde) WOZ-waarde van hun huis, zodat zij een ander huis kunnen kopen?
  - b. Is er daarnaast een mogelijkheid voor 'smartengeld' ter compensatie van jarenlang gedaan opknappwerk en investeringen in het huis? (vraag bewoner Tasmanstraat die door een ongeluk overgevoelig voor geluid is geworden en vreest te moeten gaan verhuizen).
- 54) In een van de twee varianten is sprake van verplaatsing van het park naar de Nieuwe Rijn.
  - a. Wat voor financiële garanties zijn er dat het park er komt (inclusief afbraak gebouwen gemeentelijke reinigingsdienst?
  - b. Als de huisvesting van de gemeentereiniging moet worden opgegeven, zijn die kosten dan meegenomen in het huidige budget?
- 55) Als de aanbesteding mislukt en dat is een reëel gevaar met overheidsprojecten, in (welke) voorzieningen wordt er dan gesneden?
- 56) Welke garanties zijn er dat geldtekort niet zal leiden tot minder investeringen in de kwaliteit van groen en openbare ruimte dan nu zo fraai in het basisplan geschetst? Voor we het weten blijft de Zeeheldenbuurt met een kaal verkeersriool zitten.
- 57) Budgetoverschrijding:
  - a. Bij hoeveel procent budgetoverschrijding wordt de hele zaak afgeblazen?
  - b. Is bij het budgetteren rekening gehouden met een financiële marge? Hoe groot is die marge?
- 58) De gemeente Leiden moet fors bezuinigen door de crisis. Welke gevolgen heeft dit voor de RWO? Wordt daar ook op bezuinigd? En waarom zijn de bezuinigingen geen aanleiding om van dit peperdure prestigeproject af te zien? Er zijn zinnvoller dingen te bedenken om de E 165 mln te besteden.
- 59) Waarom is niet gekozen voor langer doorsparen zodat gekozen kan worden voor betere oplossingen (langere tunnel ed)?

## VI. Veiligheid

- 60) Risico op botsingen: Door de stoplichten op de Hoge Rijndijk – en wellicht ook in het park bij de aansluiting met de weg van het industrieterrein – zullen auto's niet geleidelijk maar in plukken over de weg rijden. Bij zo'n 1000 auto's per uur overdag (20.000 per etmaal) moeten zich steeds plukken van tientallen auto's over de smalle bochtige weg en door de smalle tunnel wurmen. Dit zal onvermijdelijk tot botsingen leiden. En als er een botsing van enige omvang heeft plaatsgevonden, staat het verkeer gelijk muurvast en kunnen hulpdiensten zoals politie, ambulance en takelwagens door de grote drukte niet ter plaatse komen.
- Hoe schat de gemeente de kans op ongelukken door botsingen in?
  - Hoe wil de gemeente dergelijke ongelukken voorkomen?
- 61) Aan de westkant van de Zeeheldenbuurt maakt de RWO een scherpe afslag naar links en dan een scherpe afslag naar rechts (z-bocht) richting Wilhelminabrug. Hoe veilig is dat (met 50 km per uur) en hoe worden mogelijke ongelukken voorkomen?
- 62) Hoe veilig is een tunnel waar men met 50 km per uur zonder scheiding langs elkaar heen rijdt? Wij zien graag een uitwerking van de nooduitgangen (waar en hoe komt men de bak uit) en evacuatie-/reddingsplan bij ongevallen.
- 63) Graag horen wij ook welke stoffen wel en niet vervoerd mogen worden door de tunnelbak. Worden eisen gesteld aan afmetingen, uitstoot vrachtverkeer (milieuzone)? Wordt vrachtverkeer per tomtom verwezen via de A4?
- 64) Op dit moment is het voor kinderen veilig spelen in het Tasmanpark.
- Zullen ouders hun kinderen straks nog wel in een smal park langs een drukke weg durven laten te spelen? Hoe wordt de veiligheid van spelende kinderen straks gegarandeerd? Denkt de gemeente aan extra veiligheidsmaatregelen als hekken (of een geluidswal?). Wat zijn de voor en nadelen van zulke maatregelen?
  - Bovenop de tunnelmond is voorzien olopend stukje 'park'. Daar kunnen zich gevaarlijke situaties voordoen. Idem, hoe wordt de veiligheid van spelende kinderen gegarandeerd?
- 65) Graag zien wij alle bouwwerken getekend die nodig zijn voor veiligheid en milieu.

## VII. Geluidsoverlast, luchtverontreiniging en overige schade

- 66) Wat zijn de concrete gevolgen voor geluid en luchtverontreiniging zowel **1)** bij de ingang van de tunnel als **2)** over het hele traject door de Zeeheldenbuurt bij een verkeersdruk van (minimaal) 20.000 auto's of meer per dag?
- Wat is op dit moment het niveau van geluid(soverlast) en luchtverontreiniging op de plaats van het RWO-tracé door de Zeeheldenbuurt (nulmeting)?
  - Naar welke niveaus zal de geluidsoverlast en de luchtverontreiniging stijgen? Graag onderbouwing met cijfers van de stelling dat de wettelijke grenzen (en ook Europese normen) voor fijnstof niet overschreden worden.
  - Welke normen gelden voor geluidsoverlast en trillingen van bouwverkeer en vrachtverkeer? Met welk niveau van overlast houdt de gemeente concreet rekening? Worden de milieueisen (denk aan fijnstof, geluid ed.) getoetst aan het gebiedsdeel industrie of het deel wonen?
  - Wat zijn de extra milieueffecten van eventuele filevorming op de RWO voor de directe omgeving?
  - Met welke maatregelen gaat de gemeente nadelige milieueffecten (geluid, fijnstof en overig) zo veel mogelijk voorkomen?
- 67) Schade aan huizen:

- a. In de Tasmanstraat zijn de huizen niet onderheid. Welke garanties kan de gemeente geven dat de aanleg van de weg door het park geen schade zal veroorzaken aan de huizen? Er zal dan immers gedurende lange tijd veel zwaar bouwverkeer zijn.
- b. Zelfde vraag voor het geval de weg er (onverhoopt) eenmaal ligt. Dan gaan er tienduizenden auto's per dag rijden, waaronder ook veel zwaar verkeer. Door de aanhoudende trillingen kan schade aan de huizen ontstaan.
- c. Bij de aanleg van de metro in Amsterdam zijn grote verzakkingen ontstaan bij het boren van de tunnelbuis. Welke garantie kan de gemeente geven dat dit niet bij deze tunnel gebeurt?

68) Het uitgangspunt van het basisplan is 'een verbetering van het leefklimaat in het algemeen' in de Zeeheldenbuurt/De Waard en De Kooi (p. 45).

- a. Graag verduidelijking van de criteria die de gemeente hanteert om te meten of deze doelstelling wordt gehaald.
- b. De geluidsoverlast van de A4 is in de wijk al duidelijk hoorbaar. Dat zal worden verergerd door de aanleg van de RWO. Hoe denkt de gemeente al bestaande geluidsoverlast te verminderen?

69) Met het doortrekken van de groenstrook tot achter de milieustraat komt de bult bij de Oosterstraat weer in beeld. Deze bestaat voornamelijk uit vervuilde grond. Gaat de gemeente over tot saneren en is dit in het budget opgenomen?

70) In de tekeningen van de groenvoorzieningen langs de Bontekoestraat staat in beide varianten een sportveld getekend. Dit zal waarschijnlijk te vergelijken zijn met het huidige sportterrein in het Park Zeeheldenbuurt: een betonnen vloer met hekken eromheen. Binnen drie huizenblokken aan de Bontekoestraat<sup>2</sup> gaat dit voor veel geluidsoverlast zorgen, doordat deze blokken een klankkast vormen waarbinnen alle geluid sterk weerkaatst en weergalmt. Dit geluidseffect blijkt uit ervaringen met vrachtwagens met stationair draaiende motor op de Le Mairestraat, de J.C. de Rijpstraat en de Willem Barentszstraat, en een fluitend geluid van een kapotte airco op het gebouw van de muziekverenigingen aan de J.C. de Rijpstraat. Voetballen op een betonnen vloer en tegen metalen hekken levert dus enorm versterkt geluid op. Hoe gaat de gemeente geluidsoverlast voorkomen?

71) Is of wordt voor de RWO een MER uitgevoerd? Zo nee, waarom niet? Zo ja, is de gemeente bereid alle uitkomsten daarvan volledig en zonder voorbehoud openbaar te maken?

72) Heeft de Leidse milieuraad zich er al over de RWO uitgesproken?

### **VIII. Leefbaarheid en stedenbouwkundige kwaliteit**

73) Door bewoners worden als sterke punten van de wijk genoemd: rustig, aangenaam, gezond, kindvriendelijk en veilig. Dat wil men niet kwijt. Toekomstige ruimtelijke plannen zouden van die sterke punten gebruik moeten maken. Het basisplan stelt zich als doel het leefklimaat en de stedenbouwkundige kwaliteit van de wijk te verbeteren.

- a. Hoe wil de gemeente de versterking van juist deze punten bereiken?
- b. Graag verduidelijking van de criteria die de gemeente hanteert om te meten of beide doelstellingen worden gehaald (zie ook vraag 30)

74) Varianten Park Zeeheldenbuurt:

- a. Er zijn nu twee varianten in het basisplan: a) een halvering van het huidige park, met uitbreiding naar de Nieuwe Rijn en b) de RWO zo strak mogelijk langs de huidige bedrijven, ten koste van

---

<sup>2</sup> het gaat om de huizenblokken die gevormd worden door a) Tasmanstraat-Trompstraat-Heemskerkstraat; b) Heemskerkstraat-Trompstraat-Kortenaerstraat en c) Kortenaerstraat-Trompstraat-Van Speykstraat

'slechts' éénderde van het huidige park. In de ambtelijke schetsen zou een derde variant opgenomen moeten worden, namelijk een combinatie van de twee geschetste varianten. Dus: de RWO zo strak mogelijk langs de huidige bedrijven, plús een uitbreiding naar de Nieuwe Rijn. De gemeente mag daar in het basisplan best de voor- en nadelen (ook financieel) bij aangeven, maar niet op voorhand de derde variant weglaten.

- b. De gemeente beweert steeds dat door compensatie de totale hoeveelheid groen "zo veel mogelijk" of "grotendeels" in stand blijft. Dat klinkt verdacht: blijkbaar gaat er per saldo toch groen verloren. De ingetekende groenvoorziening langs de Bontekoestraat ziet er op de tekeningen gelikt uit. Maar in feite is het daar nu al groen (gras). Méér vierkante meters groen zijn op de strook tussen de Bontekoestraat en de geluidswal, en tussen Tasmanstraat en Oosterstraat, niet mogelijk. Graag inzicht in het aantal vierkante meters groen "voor" en "na" in de verschillende (3) varianten.

75) Relatie Structuurvisie/ Agenda Gebiedsvisie:

- a. De oever en een aantal bedrijven langs de Nieuwe Rijn hebben een grote historische waarde. Hoe worden de uitgangspunten van de Agenda Gebiedsvisie en het basisplan met elkaar gecombineerd, zodat werkelijk sprake is van verbetering van de stedenbouwkundige kwaliteit?
- b. Momenteel wordt de oever van het kanaal door bewoners o.a. gebruikt voor sportvissen, boten kijken en honden uitlaten. De RWO werkt als barrière richting het water van het kanaal en richting voorzieningen op het industrieterrein (o.a. sportschool). Dat is in strijd met de doelstelling van de Structuurvisie en de Agenda Gebiedsvisie om de verbinding met het water in de Zeeheldenbuurt te verbeteren. Hoe kunnen bewoners straks de andere kant van het industrieterrein bereiken, lopend of per fiets? Welke voorstellen liggen er om deze barrière te slechten?

76) Wat is de gemeente van plan met de woonboten gelegen in de Nieuwe Rijn? Met de bouw van een brug liggen deze woonboten in de weg.

77) Er bestaat een Nota Bedrijventerreinen. Stroken de huidige plannen met die nota?

#### **IX Proces**

78) Wat zijn de mogelijkheden tot uitstel van de RWO om de problemen eerst op te lossen? Waarom deze haast?

79) Wat zijn de mogelijkheden tot annuleren van dit plan bij voldoende argumenten?

80) Is het niet beter te wachten op een volgend college in Leiderdorp?