

Aan de raadsleden van de gemeente Leiden

Onderwerp: Geactualiseerd Kaderbesluit Leidse Ring Noord raadsvoorstel 19.0109

Naar aanleiding van onze inspraak tijdens de commissievergadering Leefbaarheid en Bereikbaarheid van 10 oktober jl, hebben verschillende commissieleden verzocht extra informatie te leveren voor de behandeling in de commissie L&B van 31 oktober 2019. Het gaat zowel om vragen met betrekking tot het gebruikte verkeersmodel als vragen naar aanleiding van de presentatie door de projectleider van de Leidse Ring Noord.

Wij hebben de volgende vragen voor u geformuleerd:

- Volgens de projectleider Leidse Ring Noord zijn er wel 100 varianten uitgewerkt, toch is er slechts één volledig uitgewerkt in het geactualiseerde Kaderbesluit en aan uw raad voorgelegd.

VRAAG: Waarom is de mededeling in de brief van de wethouder Leewis van april 2019 genegeerd dat een terugkeer van het fietspad aan de noordzijde van de Zijlbrug wel degelijk mogelijk is en bij de verdere besluitvorming meegenomen zal worden?
- Als een uitwerking is gemaakt met een fietspad aan de noordzijde, hoe ziet die variant er dan uit en welke afwegingen zijn er gemaakt?

VRAAG: Waarom wordt over een eventuele terugkeer van een fietspad aan de noordzijde van de Zijlbrug tegenover raadsleden en burgers geen transparante afweging gegeven?

VRAAG: Hoe kan er sprake zijn van een goed doorlopen participatieproces als de wel 100 varianten binnen de klankbordgroep of tijdens het overleg met de wijkvereniging Merenwijk nooit zijn genoemd of gepresenteerd?
- In het vorige Kaderbesluit stond dat bij een grote toename van het aantal fietsers op de zuidzijde van de Willem de Zwijgerlaan er bij de Schipholweg aanvullende maatregelen nodig zijn om de doorstroming te garanderen. Deze maatregelen zitten niet in de plannen. De maatregelen bij de IJsselmeerlaan zullen een toename geven van het verkeer op de Gooimeerlaan en een aanpassing vereisen van de situatie bij de Willem de Zwijgerlaan. Ook voor het Kooiplein zal het noodzakelijk zijn aanpassingen te plegen voor zowel de doorstroming van het openbaar vervoer als voor de fiets. Die zijn een gevolg van voorliggende plannen en kunnen toch niet ten laste van KEO worden gebracht?

Voor de bouw van de tunnel Sumatrastraat is nodig veel groen aan de noordzijde van de WdZ te verwijderen, het benzinestation te amoveren en een tijdelijke toegangsweg naar de Merenwijk aan te leggen. Hoeveel zijn deze extra kosten en zijn ze in de genoemde 135 Mio opgenomen?

VRAAG: Het tracédeel tussen de Schipholweg en het Kooiplein is in zijn geheel niet in het Kaderbesluit opgenomen, waarom niet?

VRAAG: Blijven de kosten voor de Leidse Ring Noord de genoemde 135 Mio of worden deze mogelijk nog aanzienlijk hoger door extra noodzakelijke aanpassingen?
- Volgens de projectleider is het voorliggende Kaderbesluit gebaseerd op een verbetering van de leefbaarheid en een betere doorstroming van de auto, het openbaar vervoer en het fietsverkeer. Voor de auto is dit in de toelichting duidelijk geworden. De verbeterde doorstroming voor de bus blijkt op geen enkele wijze te worden onderbouwd. Sterker, het lijkt of deze er alleen maar slechter wordt: de busstrook langs de Oude Spoorbaan is in het plan vervallen

en de route via het Kooiplein zal vanwege de nieuwe verkeerssituatie grotere vertraging opleveren. Er zal hier mogelijk een vrije busstrook nodig zijn om aan de formule van R-Net te voldoen. Ook voor de fiets blijkt onderbouwing van de verbeterde doorstroming niet aanwezig. Maar zeker voor de leefbaarheid is deze twijfelachtig, te gemakkelijk wordt voorbijgegaan aan de bezwaren van geluidsschermen.

VRAAG: Waaruit bestaat in de uitwerking van het tracédeel Oude Spoorbaan/ Willem de Zwijgerlaan de verbeterde leefbaarheid en de betere doorstroming van het openbaar vervoer en voor het fietsverkeer?

5. Verkeersmodellen zijn door een voormalig Minister van Verkeer en Waterstaat ooit bestemd als Black Box en terecht. Transparantie van het resultaat is slechts mogelijk indien voldoende inzicht bestaat in de input voor het verkeersmodel. Deze is er voor de prognoses van de Leidse Ring Noord niet. Verplaatsingen van voetgangers en fietsers zitten in geen enkel verkeersmodel goed opgenomen. Daarmee blijven 20 tot 40% van de verplaatsingen buiten de resultaten. Dit is des te schrijnender in relatie tot het beleid van het huidige college. De geactualiseerde Mobiliteitsnota en de nieuwe, strengere Parkeervisie pleiten voor een aanzienlijk lager autogebruik en op termijn autobezit. Het hebben van een auto is vooral onder jonge mensen, vooral in de steden, nu al minder vanzelfsprekend dan het was. In Nederland is het autobezit onder mensen tussen de 18 en 30 sinds 2012 behoorlijk afgenomen blijkt uit cijfers van het CBS. Zijn de basisgegevens van het verkeersmodel ooit aan uw raad voorgelegd? Volgens ons wordt er voor de Leidse Ring Noord namelijk uitgegaan van veel te hoge prognoses voor het te verwachte aantal motorvoertuigen op de Willem de Zwijgerlaan.

VRAAG: Welke basisgegevens (oa. tellingen) en welk jaar zijn als referentie gebruikt voor zowel autoverkeer, fietsverkeer, gebruik openbaar vervoer en voetgangersverkeer en waarop is de verdeling daartussen gebaseerd?

VRAAG: Welk wegennet en welke snelheden voor het autoverkeer zijn in het verkeersmodel opgenomen voor het gehanteerde prognosejaar en welke zekerheid bestaat er over die maatregelen?

VRAAG: Welke beleidsuitgangspunten zijn voor het prognosejaar in het model ingevoerd en zijn deze vooraf aan de Raad voorgelegd?

VRAAG: Zijn de uitkomsten van het verkeersmodel voor wat betreft de verkeersstromen (herkomst en bestemming) getoetst op wenselijkheid?

VRAAG: De Rijnlandroute wordt aangelegd om doorgaand autoverkeer tussen de A44 en de A4 om de Leidse regio heen te leiden. Zijn de resultaten van het verkeersmodel er op getoetst dat dit ook werkelijk het geval is, of verloopt dit volgens het model bijvoorbeeld vanuit Oegstgeest via de Leidse Ring Noord/ Willem de Zwijgerlaan?

6. Zowel het Collegeprogramma als het beleid van de Minister van I&W zijn er op gericht om het lopen en het gebruik van de fiets te stimuleren en daarmee de leefbaarheid te vergroten. De structuur van de Leidse regio leent zich daar ook uitstekend voor: de gehele bebouwing van Leiden, Leiderdorp en Oegstgeest (met uitzondering van Haaswijk) ligt binnen een straal van 3,5 kilometer vanaf de Visbrug.

VRAAG: Hoe zijn deze ontwikkelingen in het verkeersmodel voor het prognosejaar opgenomen?

7. De realisatie van de Leidse Ring Noord zou volgens het Kaderbesluit benodigd zijn om de binnenstad autoluw te kunnen maken.

VRAAG: Zijn er ook andere maatregelen overwogen om de binnenstad verkeersluw te maken zonder dat dit leidt tot een grote toename van verkeer op de Willem de Zwijgerlaan?

8. Bij de bewoners van Leiderdorp staat de verhoging van de snelheid op de Oude Spoorbaan ter discussie. In het licht van de recente discussies over de stikstof problematiek lijkt het niet meer verantwoord om juist naast natuurgebied de Boterhuispolder de snelheid te verhogen en de weg te verbreden ten koste van dit natuurgebied.

VRAAG: Is er onderzocht hoeveel groen er moet verdwijnen door de wegverbreding langs de Oude Spoorbaan en de tijdelijke verbinding tussen Willem de Zwijgerlaan en de IJsselmeerlaan? Waar en wanneer vindt compensatie plaats en hoe wordt dat gefinancierd?

VRAAG: Wat is de winst in reistijd door het verhogen van de snelheid van 50 naar 70 km/h in seconden en hoeveel extra verkeer trekt dit aan ten opzichte van de huidige situatie?

VRAAG: Moet er niet eerst een onderzoek gedaan worden naar de stikstofdepositie in de naastgelegen Boterhuispolder natuurgebied?

9. De aanleg van de autotunnel in de Willem de Zwijgerlaan zal tijdens de bouw voor veel overlast gaan zorgen.

VRAAG: Is er sprake van een fasering ten tijde van de aanleg van de tunnel Sumatratraat in verband met het bereikbaar houden van de Merenwijk via de IJsselmeerlaan?

Wij zetten grote vraagtekens bij de plannen voor de Leidse Ring Noord. Alle Ringwegstructuren in Nederland en België betreffen allemaal wegen buiten de stadswijken om. Plannen voor een dergelijke ringweg ten noorden van de Merenwijk zijn in de jaren eind 60 van de vorige eeuw al niet haalbaar gebleken. Het grote gevaar nu is dat er geen sprake zal zijn van een Ringweg, maar van een zware verkeersader dwars door de stad, die daarmee de bereikbaarheid van de Merenwijk zwaar onder druk zet. Een verkeersader die niet meer past in een modern mobiliteitsbeleid met aandacht voor klimaat, leefbaarheid en belangen van fietsers en voetgangers.

De wijkvereniging Merenwijk kan niet anders concluderen dan dat de uitwerking van de Leidse Ring Noord heeft plaatsgevonden vanuit een verouderd auto gestuurd mobiliteitsbeleid. Ook voor het realiseren van een autoluwe binnenstad is dit niet nodig; er zijn voorbeelden genoeg van andere maatregelen om dit doel te bereiken.

Juist nu is er de gelegenheid om inhoud te geven aan een modern mobiliteitsbeleid dat meer gericht is op klimaat, leefbaarheid en een grotere rol voor het openbaar vervoer, voor de fietsers en voor de voetgangers. Daarin past het uitwerken van een variant met een fietstracé aan de noordzijde van de gehele route vanaf de rotonde bij Oud Ade, langs de Boterhuispolder en via de noordzijde van de Zijlbrug.

In combinatie met de voorgenomen plannen van De Sleutels voor een leefbare bereikbaarheid van de nieuwbouwplannen aan deze zijde van de Willem de Zwijgerlaan kan hier een vlotte en veilige fietsroute worden gecreëerd tot de scholen van het Houtkwartier. Daarmee zijn voor fietsers ook minder oversteekbewegingen noodzakelijk. Een belangrijke voorwaarde daarbij is wel dat het profiel van de rijstroken op de Zijlbrug wordt teruggebracht tot de bij 50 km/u behorende normen van het CROW.

Kort en krachtig vinden wij dat het fietspad aan de zuidzijde van de Zijlbrug veel te smal is, teveel kruisingen heeft met het autoverkeer, belemmerend werkt op het doel van Leidse ring Noord en nu al niet robuust genoeg is voor de huidige aantallen, laat staan voor de verwachte toename van het aantal fietsers met circa 40 %. Wij blijven daarom aandringen op een snelle terugkeer van het fietspad aan de noordzijde van de Zijlbrug. Daarmee is de verkeersveiligheid voor alle fietsers (voor scholieren, voor werkenden en voor recreatieve ritten) zeer gediend. Volgens ons stroomt het noodzakelijke autoverkeer ook nog eens beter door.

Voor eventuele aanvullende vragen kunt u terecht bij Louis Eggen, voorzitter van de werkgroep Verkeer en Mobiliteit van de wijkvereniging Merenwijk, mobiel: 06-54984384, email: louis2001@ziggo.nl

Hoogachtend,

Akke Timmermans - Kuiken
Voorzitter wijkvereniging Merenwijk

Louis Eggen
Wergroep Verkeer en Mobiliteit

cc. gemeenteraad Leiderdorp