

Verslag extra informatiebijeenkomst Waardeiland – Herinrichting Hoge Rijndijk

Datum: 14 juli 2021

Tijd: 19.30 – 21.00 uur

Locatie: Digitaal

Onderwerp: Extra informatiebijeenkomst Waardeiland

1. Aanleiding

Vereniging Waardeiland heeft op eigen initiatief op 14 juli 2021 in samenwerking met de gemeente een bijeenkomst georganiseerd om dieper in te gaan op de ontsluitingsvarianten rondom de Kettingstraat en de Hogendijkstraat en dit aan de wijk te verduidelijken in relatie tot het project herinrichting Hoge Rijndijk. De gemeente heeft het aanbod gedaan om tijdens deze bijeenkomst de presentatie van de meedenksessie van dinsdag 22 juni nogmaals te verzorgen en vragen te behandelen. Er waren ongeveer 45 deelnemers, grotendeels vanuit de Vereniging, maar ook andere geïnteresseerden.

2. Toelichting programmapunten 2,3 en 4 door projectmanager Jurriaan van Hellemond (sheet 5 t/m 17)

De projectmanager licht aan de hand van de presentatie de aanleiding en ambities toe van het project herinrichting Hoge Rijndijk. Ook wordt doorgenomen wat er tot nu toe aan informatie is opgehaald tijdens de participatiemomenten en wat daarin wel of niet meegenomen kan worden bij de verdere uitwerking van een schetsontwerp voor een nieuwe indeling van de Hoge Rijndijk.

Vragen en reacties

- Wat is de toegevoegde waarde van eenrichtingsverkeer op het Waardeiland voor de doorstroming op de Hogerijndijk?
 - o De verkeersveiligheid en doorstroming voor alle modaliteiten verbeteren op het kruispunt Hoge Rijndijk – Kettingstraat – Meerburgerkade. Ook ontstaat een veiligere situatie voor het kruispunt met het Utrechtse Jaagpad. Dit is ook voordelig voor het Waardeiland. Men kan gemakkelijker en veiliger het Waardeiland af.
- Waarom wordt de oplossing voor de ondergrondse afvalcontainers, die tijdelijk bij het Waardeiland staan, niet meegenomen?
 - o De inpassing van de ondergrondse containers wordt wel meegenomen binnen dit project. Te volle containers en het gebruik van containers valt buiten dit project
- Fiets op 1 - dat is mooi! Is ook aan fietsers gevraagd wat de voorkeur heeft? Gaan er veel fietsers langs de Hoge Rijndijk of gaan de meesten toch via het Utrechtse Jaagpad? Als er aanpassingen aan de toevoer naar het Waardeiland gemaakt worden, dan lijkt het mij vreemd als er geen rekening gehouden wordt met het Utrechtse Jaagpad.
 - o De meeste fietsers gaan via de Hoge Rijndijk, wat een regionale fietsroute is. Het Utrechtse Jaagpad is ook te smal. De ontwerpen worden afgestemd met vertegenwoordigers van de Fietsersbond. Bij aanpassingen rondom de kruispunten wordt ook het effect op het (fiets)verkeer op het Utrechtse Jaagpad bekeken.

3. Toelichting programmapunten 5 en 6 door verkeerskundige gemeente Leiden (sheet 18 t/m 34)

De verkeerskundige licht aan de hand van de presentatie toe welke afwegingen zijn genomen om van 6 tot 3 ontwerpvarianten te komen. Daarna gaat hij dieper in op de 6 varianten en het kruispunt Kettingstraat-Meerburgerkade.

Vragen en reacties

- Algemene reactie: Veel deelnemers aan de bijeenkomst geven aan (via chat/in gesprek) massaal tegen ontsluitingsvarianten te zijn die het openstellen van de Domela Nieuwenhuislaan/brug voor autoverkeer eenrichting naar de Hogendijkstraat bevatten (varianten 2, 3, & 5). Argumenten die hiervoor werden genoemd:
 - a) Men ervaart het kruispunt Meerburgkade/Kettingstraat sinds de laatste aanpassingen van 2019 als veilig. De toevoeging van de vluchtheuvels en de volgordelijkheid van de stoplichten waarbij eerst de Meerburgkade groen krijgt en daarna de Kettingstraat is een verbetering. Dit is in de ogen van veel deelnemers dan ook geen reden voor een nieuwe aanpassing.
 - b) De verkeersveiligheid neemt met éénrichtingsverkeer op Domela van Nieuwenhuislaan drastisch af omdat het uitnodigt om harder te rijden.
 - c) De huidige inrichting is ongeschikt voor éénrichtingsverkeer door gebrek aan stoep, parkeerplaatsen en auto's die uitsteken op de openbare weg vanwege de korte oprit voor hun garage waar de auto's geparkeerd staan. Domela Nieuwenhuislaan, Gerbrandyalaan en Aalberseplein zijn ontworpen als straten met bestemmingsverkeer.
 - d) Er spelen veel kinderen op straat vanwege het ontbreken van stoepen en/of speelgelegenheden in de nabije omgeving.
 - e) De bolling van de brug vermindert de zichtbaarheid voor fietsers komende vanaf het Utrechtse Jaagpad voor automobilisten.
 - f) Vanuit het verleden heeft gemeente toegezegd dat Domela van Nieuwenhuislaan geen doorgaande weg zou worden.
 - o De gemeente Leiden ontvangt graag informatie hierover.
 - g) Aangegeven wordt dat het verbeteren van de veiligheid op de Hoge Rijndijk niet ten koste van de veiligheid op het Waardeiland mag gaan.
 - o Doel van dit project is verbeteren van verkeersveiligheid op de Hoge Rijndijk en hoe de weg functioneert. Hiervan profiteert ook het Waardeiland. Als de situatie op de Domela Nieuwenhuislaan vraagt om verandering/aanpassingen bij een andere ontsluitingsvariant, moet dit in de toekomstige situatie uiteraard geschikt zijn/worden gemaakt voor een eenrichtingsverkeer voor auto's, fietsers, voetganger en veilig parkeren. Het is niet wenselijk onveiligheid te verplaatsen.
- Wie bepaalt de grenswaarden voor "goed" (<90 sec), "redelijk" (90-120) en "onacceptabel" (>120 sec). Het verschil (30 sec) tussen "goed" en "onacceptabel" lijkt toch best klein.
 - o Als de wachttijd te groot wordt, wordt de kans van roodlichtnegatie groot. Dit zijn algemeen geaccepteerde grenswaarden. Deze waarden zijn ook vastgelegd in het Programma van Eisen Geregelde Kruispunten gemeente Leiden. Per modaliteit en type weg zijn maximale wachttijden bepaald in dit document.
- Is het mogelijk de Kettingstraat te verbreden (na het opkopen en slopen van 2 huizen aan een kant) en de Kettingbrug aanpassen zodat auto's elkaar kunnen passeren?
 - o Deze optie is binnen het project niet onderzocht. Het onteigenen en slopen van woningen is niet noodzakelijk en daarmee een veel te rigoureuze maatregel.
- In variant 5 is sprake van "linksaf verboden". Als dat vanaf de Hogendijkstraat is bedoeld, dan is er geen fatsoenlijke doorgang richting Leiderdorp en A4.
 - o Hiermee wordt links-af vanaf de Hoge Rijndijk richting de Meerburgerkade bedoeld. Deze autoverkeersstroom is relatief klein en er is een goed alternatief via de



Matiloweg. Het blijft uiteraard mogelijk om in variant 5 linksaf te slaan. Dit moet dan gefaciliteerd worden via een nieuw verkeerslicht.

- Op straten zonder trottoir zou een snelheidsbeperking tot 15 km moeten worden ingesteld. Dat geldt voor een groot deel van de DN-laan! Zie <https://www.ad.nl/auto/verlaag-maximum-snelheid-van-30-naar-15-km-u-op-straten-zonder-voetpad~aa30bc4d/>
 - o Het projectteam heeft deze informatie ontvangen en bekijkt op welke wijze dit van invloed is op het project
- Hoe komen jullie aan de getallen die als basis van de varianten gebruikt worden?
 - o De getallen zijn bepaald op de bestaande verkeersstromen voor voetgangers, fietsers en auto's. Voor 2030 is voor voetgangers en fietsers een groei van 40% gehanteerd. Autoverkeer is afgeleid van het regionale verkeersmodel.
- In hoeverre kunnen wij een bezwaar indienen?
 - o In deze fase van het proces is bezwaar tegen varianten niet mogelijk. Bij volgende formele participatiemomenten in september kunt u formeel aangeven wat u van elke variant vindt. Bij een toekomstige behandeling in de gemeenteraad heeft elke inwoner van Leiden het recht om in te spreken tijdens de behandeling van de voorgestelde documenten. Juridisch worden wijzigingen van functionaliteit van wegen verankerd in Verkeersbesluiten. Ook hier kunt u bezwaar tegen maken.
- Welke bronnen zijn er gebruikt voor de onderbouwing van de variantenstudie kruispunt kettingstraat/meerburgerkade?
 - o De getallen zijn bepaald op de bestaande verkeersstromen voor voetgangers, fietsers en auto's. Voor 2030 is voor voetgangers en fietsers een groei van 40% gehanteerd.
- Autoverkeer is afgeleid van het regionale verkeersmodel. Het lijkt heel erg vanuit de automobilist geredeneerd, terwijl de fiets op 1 staat, en aan omwonende en kinderen wordt gedacht.
 - o Veiligheid en doorstroming is voor alle modaliteiten, tenzij wordt gesproken van autodoorstroming. Ontsluitingsvarianten worden ook beoordeeld in hoeverre zij een verbetering voor de verkeersveiligheid en doorstroming van de voetgangers en fiets t.o.v. de huidige situatie met zich meebrengen.

4. Toelichting programmapunten 7 en 8

De projectleider neemt het participatieproces tot aan het Kaderbesluit door en licht de vervolgstappen toe. Het locatiebezoek zal verplaatst worden tot na de zomer. Nader bericht hierover volgt vanuit de Vereniging Waardeiland.