

Reactienota

Herinrichting Hoge Rijndijk

**Tracédeel 2 – Wilhelminabrug tot aan het kruispunt Matiloweg/Persant Snoepweg
d.d. 10 mei 2021**

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1. Introductie	3
2. Reacties	5
2.1. Thema 1 - Doorstroming, parkeren en fiets-parkeren.....	5
2.2. Thema 2 - Afval	10
2.3. Thema 3 - Groen	11
2.4. Thema 4 – Openbare verlichting.....	13
2.5. Thema 5 – Parkeren, laadpalen en fiets-parkeren.....	14
2.6. Thema 6 - Riolering	16
2.7. Thema 7 – Verkeersveiligheid	17

1. Introductie

De gemeente Leiden wil de verkeersveiligheid op de Hoge Rijndijk verbeteren en is een project gestart om de straat opnieuw in te richten. De huidige inrichting van de Hoge Rijndijk sluit niet aan bij het gebruik van de weg. Door de straat opnieuw in te richten wil de gemeente de weg veiliger maken voor alle verkeersdeelnemers, ruimte voor de fiets vergroten en waar mogelijk klimaatadaptief inrichten en groen toevoegen. Hiermee krijgt de straat een kwaliteitsimpuls.

De gemeente onderzoekt samen met bewoners, ondernemers, organisaties en andere belanghebbenden op welke manier de ambities voor de Hoge Rijndijk inpasbaar zijn. Dat doen we op verschillende manieren. De Hoge Rijndijk is opgedeeld in twee tracédelen. Per tracédeel is een participatietraject opgestart.

Tracédeel 1: Van de Utrechtse brug tot aan de Wilhelminabrug.

Tracédeel 2: Van de Wilhelminabrug tot aan het kruispunt Matiloweg/Persant Snoepweg.

Dit document beschrijft de reacties uit de eerste periode van het participatietraject. Van 13 maart tot 1 april 2021 kon via het online meedenkplatform Doemee.leiden.nl een reactie gegeven worden op de huidige indeling van de Hoge Rijndijk. Het projectgebied van tracédeel 2 loopt van de Wilhelminabrug tot aan het kruispunt Matiloweg/Persant Snoepweg.



Figuur 1 Plangebied Reconstructie Hoge Rijndijk deeltracé 2

Alle binnengekomen reacties zijn volledig in deze reactienota opgenomen, ook al heeft een reactie veel overeenkomst met een andere reactie. Hierdoor is voor eenieder de reactie terug te lezen en blijven alle verschillende nuances van de insprekers goed inzichtelijk voor de projectorganisatie.

Op basis van de binnen gekomen reacties zijn deze opgedeeld in de volgende thema's:

1. Doorstroming, parkeren en fiets-parkeren
2. Afval
3. Groen
4. Openbare verlichting
5. Parkeren, laadpalen en fiets-parkeren
6. Riolering
7. Verkeersveiligheid

Voor elke reactie is weergegeven op welke wijze hier mee wordt omgegaan in de verdere uitwerking van het project en of een reactie binnen de scope en kaders van het project valt.

Uit de vele reacties blijkt dat de omgeving betrokken is en op een erg positieve en constructieve wijze meedenkt over hoe we de Hoge Rijndijk kunnen verbeteren voor alle weggebruikers en omwonenden. De gemeente Leiden waardeert deze betrokkenheid enorm. Zo worden de plannen nog beter.

2. Reacties

2.1. Thema 1 - Doorstroming, parkeren en fiets-parkeren

Wens, zorg of idee		Binnen de kaders	Onderbouwing
1	Geen stoplichten maar rotonde-achtige constructie voor verkeer dat alleen kan afslaan de Meerburgerkade op (2e ingang wijk Meerburg). Idem dito voor alleen afslaan de Hogedijkstraat in (bewoners Waardeiland en Utrechtse Jaagpad).	Deels	Een rotonde kan de hoeveelheid verkeer niet verwerken. Een rotonde is ook niet inpasbaar wat betreft de afmetingen. Wel zullen de aansluitingen en rijrichtingen van de Meerburgerkade en de Hogedijkstraat worden uitgewerkt in het ontwerpproces
2	Alleen uitkomend eenrichtingsverkeer via de Kettingstraat (bewoners Waardeiland en Utrechtse jaagpad) op een rotondeachtige constructie zonder stoplichten. Wel de noodzaak een bord te plaatsen met het verzoek uitkomend verkeer vrij in te laten ritsen op de Hoge Rijndijk.	ja	Een rotonde kan de hoeveelheid verkeer niet verwerken. Een rotonde is ook niet inpasbaar wat betreft de afmetingen. Eenrichtingsverkeer verbetert de situatie waarschijnlijk wel en wordt meegenomen in de studie.
3	Fietspad aan de even zijde van de Hoge Rijndijk het centrum van de stad in voorkomt fiets (en zelfs scooter!!!)-verkeer over het voetpad. De benodigde ruimte kan weggehaald worden van het fietspad aan de oneven zijde van de HGRNDK. Het fietspad kan aan beide zijde prima onderdeel uitmaken van de autobaan middels een stippellijn: wellicht dat een lagere maximum snelheid de veiligheid van die fietsers beter garandeert.	ja	Meer ruimte voor de fietsers is een belangrijk onderdeel van het project. Tijdens het ontwerpproces worden meerdere varianten uitgewerkt. Elke variant geeft een andere oplossing, zo ook voor fietsers.
4	Meerburg moet niet alleen geheel in te rijden zijn via de Fortunaweg (tweede ingang naast die via de Hoge Rijndijk) maar ook weer geheel verlaatbaar via die perfecte ontsluiting. Busbaan openen voor regulier verkeer: het openbaar vervoer ondervindt immers geen enkele hinder van woon-werkverkeer waarmee die afsluiting haar functie verliest.	nee	Alleen de aansluiting met de Meerburgkade valt binnen scope van dit project. Een woonwijk moet minimaal twee aansluitingen hebben, voor het geval een aansluiting is geblokkeerd door werkzaamheden of een ongeval.
5	De Wilhelminabrug gaat zeer geregeld open waardoor er veel verkeer ronkend stilstaat op de Hoge Rijndijk. Mogelijke oplossingen: * Vermindering van het aantal keer dat de brug opengaat * Verkeer ontmoedigen dat over de Hoge Rijndijk gaat. * Stoplichten op het hele tracé op elkaar en de opening van de brug afstemmen zodat de stilstand verdeeld wordt over het hele traject zodat er geen kurk bij de Wilhelminabrug ontstaat	nee	De gemeente Leiden is met de provincie in gesprek betreffende het aantal brugopeningen. De vaarroute moet echter ook goed bevaarbaar blijven voor schepen.. Autoverkeer te veel doseren bij andere verkeerslichten is geen goede optie, omdat niet al het autoverkeer over de Wilhelminabrug moet en dan onnodig wordt opgehouden. Uitgewerkt zal worden of er duidelijker bebording ("Brug open motor uit") kan worden geplaatst om ronkende motoren bij brugopening zoveel mogelijk tegen te gaan.
6	Meer groen in het midden van de Hoge Rijndijk. Zwaar vrachtverkeer omleiden. En er voor zorgen dat Arriva niet te hard rijdt.	Ja	De Hoge Rijndijk is een belangrijke route voor vrachtverkeer, waarvoor vaak onvoldoende alternatieven zijn. Het verbeteren van de ruimte kwaliteit is een belangrijk aandachtspunt voor de Hoge Rijndijk. Tijdens het ontwerpproces zal duidelijk moeten worden waar er winst te behalen is. De bussen Arriva moeten zich aan de geldende snelheidslimiet houden.

7	Vrachtverkeer dat de stad in gaat neemt vaak een stukje van de oversteek plaats mee, zeker als er een bus bij de halte staat. Hierdoor schudt mijn hele huis en ontstaan er zelfs scheuren. De bocht die verkeer om de busstrook moet maken is te krap en trailers botsen op laatste stoeprand van de vluchtheuvel met de achterwielen.	Ja	Tijdens het ontwerpproces zal als uitgangspunt worden aangehouden dat de wegbreedte en bochtstralen voldoende ruimte bieden, ook voor vrachtverkeer.
8	Wanneer je met de auto uit de binnenstad van Leiden komt en je wilt naar de droomfabriek of Baart of naar één van de andere bedrijven of bewoners hier, dan kan dat alleen via een omweg. Ook kun je bij het verlaten van het terrein met de auto alleen richting de binnenstad rijden. Omdat mensen nu vaak een onveilige oplossing kiezen: namelijk keren op de weg of draaien op het kruispunt, is het beter om een afslag te plannen.	Ja	In het ontwerpproces zal aandacht zijn voor deze aansluiting. Het creëren van een doorsteek heeft ook nadelen voor veiligheid en doorstroming. Een alternatief is dat men via de Matiloweg rijdt, zoals nu vermoedelijk vaak al gebeurt.
9	<p>* Direct na de Wilhelminabrug (richting laan der Verenigde Naties) tot no. 109 is de ruimte voor fietsers en de groeninulling (bomen) voldoende.</p> <p>* Parkeerruimte op het stuk ter hoogte van huisnummer 97-109 is een ramp, het afscheidingsstukje tussen de ventweg en de rijweg, (het stukje trottoir waar de bomen staan, tot de Aarstraat), is keihard nodig als parkeergelegenheid</p> <p>* De trottoirs staan m.n. op het stuk vanaf Wilhelminabrug tot Aarstraat vol met fietsen, waardoor het trottoir nauwelijks toegankelijk is voor voetgangers, laat staan voor rolstoelen, kinderwagens etc. Er zijn echter geen schuurtjes of achteringang naar tuinen, om fietsen elders neer te zetten. Fietsenstallingen zijn gewenst.</p> <p>* Extra ruimte voor de bus lijkt me kansloos, straat is te smal na de Wilhelminabrug.</p> <p>* De zijwegen vanaf de Wilhelminabrug zijn al afgesloten, op de Meerburgerkade na. Het bestaande fietspad vanaf de Wilhelminabrug is breed genoeg, de trottoirs in principe ook, als bomen en struiken in tuinen onderhouden worden. Hangen nu vaak over de stoep.</p> <p>* Het grootste probleem lijkt me de brug. Die gaat vaak te vroeg en te lang open, boot is dan net voorbij de Julius Ceasarbrug en hup de bomen gaan naar beneden en voordat ze weer omhoog gaan is het schip halverwege het Waardeiland. Een hoop verloren tijd. Er zou een brugwachter direct bij de brug moeten zitten., zodat de brug sneller en accurater bediend kan worden.</p> <p>* Een goede oplossing zou daarnaast kunnen zijn dat de brug iets hoger wordt gemaakt zodat er in de zomer meer boten onderdoor kunnen varen, zonder dat de brug open moet. Nu gaat het soms om een stukje vlaggemast waarom de brug open moet. Jammer overigens dat er voor de beste oplossing, een tunnel onder het kanaal geen geld is. Dat zou veel verkeershinder en files oplossen.</p>	Deels	Tijdens het ontwerpproces is getracht de beschikbare ruimte zo goed en efficiënt mogelijk in te richten. We voeren overleg met de provincie Zuid Holland over de brugopeningen. Verhogen van de brug zit niet in het project. De brug is van de provincie en die gaat bij groot onderhoud geen verhoging doorvoeren.
10	Vergeet aan de uiteinden van het projectgebied niet dat de Hoge Rijndijk niet alleen een schakel is in het wegennet en het fietsnetwerk, maar ook deel uitmaakt van een voetgangersnetwerk. Daarbij is het van belang dat toekomstige aansluitingen met het	Deels	Binnen het projectgebied heeft de ruimte voor de voetganger zeker ook de aandacht. Verder gaat het Beleidsprogramma Voetganger van de gemeente Leiden in op het voetgangersnetwerk.

	<p>netwerk in de aangrenzende delen van de stad mogelijk worden gemaakt of, liever nog, zelfs stimulerend zijn voor de ontwikkeling van een toegankelijk, comfortabel en veilig wandelnetwerk in Leiden. Zo'n netwerk is meer dan alleen het leggen van stoepen naast wegen en straten. Het belang hiervan wordt duidelijk uitgelegd in deze podcast: https://podcastluisteren.nl/ep/Metropolitan-Mobility-Podcast-Lopen-het-ondergeschoven-kindje-van-mobiliteit</p>		
11	<ul style="list-style-type: none"> * rijweg versmallen d.m.v. vluchtheuvels of groen met bomen. * maatregelen treffen om het te hard rijden tegen te gaan. * omleiding van groot vrachtverkeer. De woningen zijn op een dijk gebouwd waardoor verzakking steeds vaker voorkomt. * Arriva aanschrijven i.v.m. te hard rijden. Men krijgt hierdoor luchtverplaatsing die tegen de woningen aankomt. Hierdoor ontstaat verzakking en scheuren. * probeer 1 in- en 1 uitrit aan te houden voor goede doorstroming van het verkeer. Doe dit niet in het midden maar aan de uiteinden van de Hoge Rijndijk. Naast de Droomfabriek zou een goede optie zijn, dan hebben bewoners aan de Hoge Rijndijk geen last van verkeerslichten en overlast. * Momenteel zijn er op een kort stuk te veel in- en uitritten. * Pas de Utrechtse Jaagpad aan zodat daar wel verkeer kan rijden. * Behoudt het fietspad!! * Maximum snelheid aanpassen en plaatsen van flitspalen. * geen rechte weg aanhouden maar proberen het te hard rijden te ontmoedigen. En ook het gebruik van de Hoge Rijndijk te ontmoedigen. 	Deels	<p>De Hoge Rijndijk is een belangrijke route voor vrachtverkeer, waarvoor vaak onvoldoende alternatieven zijn.</p> <p>Autoverkeer wordt hier gebundeld om het uit de woonwijken te houden. Bovendien is de Hoge Rijndijk een belangrijke route voor nood- en hulpdiensten. Het instellen van een 30 km/uur regeling of het toepassen van verkeersdrempels zou tot onacceptabele hinder en vertraging voor deze nood- en hulpdiensten zorgen. Ook voor de vele buslijnen op de Hoge Rijndijk is de invoering van 30 km/uur niet wenselijk.</p> <p>Het beperken van het aantal in- en uitritten maakt deel uit van de studie.</p> <p>Het Utrechtse Jaagpad is te smal voor meer autoverkeer en is deels van de provincie.</p> <p>Handhaving zoals het plaatsen van een flitspaal is een verantwoordelijkheid van de politie, wel is een uitgangspunt om het wegontwerp zodanig in te richten dat te hard rijden wordt ontmoedigd.</p>
12	<p>De Hoge Rijndijk en Willem van der Madeweg zijn een belangrijke toegangsweg en uitvalsweg voor het centrum van Leiden en zelfs van grote andere delen van de stad en Leiderdorp. Vanuit bedrijventerrein Roomburg wordt sinds lang aangedrongen op snel en frequent OV van en naar Leiden CS.</p> <p>Doordat de doorstroming op de Hoge Rijndijk echter op grote delen van de dag maar vooral in de spitsuren beperkt is, doet een bus er bijna een half uur over. Alternatieven zijn er (nog) niet. Daarom zou, ook vanuit duurzaamheidsperspectief, het wenselijk zijn als er op het gehele traject voorzien zou kunnen worden in vrij baan voor de bus, of anders in maximale capaciteit om de doorstroming te bevorderen.</p> <p>Dit zelfde is bovendien van belang voor de dienstverlenende bedrijven die van en naar hun</p>	Deels	<p>Het optimaliseren van de doorstroming van het wegverkeer waaronder de buslijnen is inderdaad een belangrijke doelstelling van dit project. Onderzocht wordt hoe hier het beste invulling aan kan worden gegeven, in combinatie met de andere doelstellingen voor fietsers, voetgangers en de ruimtelijke kwaliteit van de weg.</p> <p>De Provincie is concessieverlener en beoordeelt in samenspraak met vervoerder en gemeente over meer bussen. Meer ruimte voor autoverkeer zal er niet komen, dat gaat ook in tegen de mobiliteitsnota. De Willem van der Madeweg is inderdaad geen onderdeel van het project.</p>

	<p>klanten in de stad moeten rijden, en veel last hebben van vertraging op dit traject, ook overdag buiten de spits.</p> <p>De verdubbeling van de Willem van der Madeweg en het eerste (of laatste stuk) van de Hoge Rijndijk valt buiten de scope van dit project, maar is aansluitend wel van belang.</p>		
13	<p>Dagelijks rijdt er zeer veel zwaar verkeer over de Hoge Rijndijk. Denk hierbij aan tractoren en (verlengde) vrachtwagens. Soms kan dit niet anders, bijvoorbeeld voor het leveren van producten in de buurt. Toch vraag ik mij af of dit verkeer via de Hoge Rijndijk moet rijden, of dat hier beter andere wegen voor aangewezen kunnen worden, zoals de Engelendaal en Willem de Zwijgerlaan.</p> <p>Vanwege het zware verkeer ontstaan er namelijk geregeld barsten in de muren van de huizen die direct aan de Hoge Rijndijk liggen.</p>	Deels	<p>Zwaar verkeer heeft geen goede alternatieven voor delen van de stad. Als Mogelijk kan er wel gekeken worden naar de constructie van de weg om de trillingen te verminderen waarbij ook het opnieuw asfalteren van de weg een positief effect kan hebben op het verminderen van trillingen.</p>
14	<p>Beter afstemmen van de verkeersintensiteit op de verkeerslichten(slimme verkeerslichten) op kruising Meerburgerkade en kruising ilhelminabrug/kanaalweg. Met name in de ochtend en avondspits voor betere doorstroming van het verkeer stad in en uit! Brug open buiten de spits!</p>	Nee	<p>De bediening van de Wilhelminabrug in de spits is inderdaad een gespreksonderwerp tussen de gemeente Leiden en de provincie Zuid-Holland.</p> <p>De instelling van de verkeerslichten is in combinatie met de aansluitende wegen is ook een onderdeel van de studie naar alternatieve profielen..</p>
15	<p>alleen een rotonde bij de leiderdorpse brug, en verder laten zoals het is, een vraag die al een keer gesteld heb wat houdt en wat bedoelen jullie er mee van gevel tot gevel tot op heden geen antwoord gehad beetje onbeschoft</p>	Nee	<p>Dit kruispunt bij de Leiderdorpse brug ligt buiten de scope van het project.</p> <p>Van gevel tot gevel is een vakterm. Dit kan inderdaad wat onduidelijk overkomen. De herinrichting gaat van kavel tot kavel; particuliere voortuinen worden niet meegenomen in de herinrichting maar daartussen wordt alles wel meegenomen zoals voetpad, parkeervakken, groenstroken, busstroken en overige rijstroken.</p>
16	<p>Nadat het kruispunt Meerburgerkade en Hoge Rijndijk zijn aangepast, staat er een continue file op de Hoge Rijndijk. De doorstroming voor auto's is een verschrikking. Al die uitlaatgassen constant aanwezig. Ook de fietsers hebben een langere wachttijd gekregen bij ditzelfde kruispunt. Waar je vroeger bijna altijd door kon rijden, is nu minuten lang wachten geen uitzondering.</p>	Ja	<p>Het verbeteren van de doorstroming is een belangrijk aandachtspunt. Voor het kruispunt wordt momenteel gekeken naar optimalisaties. Echter hebben we ook gezien dat het steeds drukker wordt. De Hoge Rijndijk zit aan zijn maximale grenzen. Tijdens het ontwerpproces wordt geprobeerd deze zo goed mogelijk in te richten. Hierbij moeten we meerdere belangen dienen. Dit kruispunt is echter een belangrijk aandachtspunt.</p>
17	<p>Wij zien graag een aanpassing in de draaitijden van de beide bruggen op dit deel. Wij hebben meerdere malen per dag (in het seizoen zelfs meerdere malen per uur) stilstaande auto's voor de deur door een brugopening. Ook rond de spits gaan deze bruggen open voor (beroeps)vaart. Files lopen dan op tot op de Van der Madeweg in Leiden en het Alrijne ziekenhuis in Leiderdorp.</p>	Deels	<p>De bediening van de Wilhelminabrug in de spits is inderdaad een gespreksonderwerp tussen de gemeente Leiden en de provincie Zuid-Holland.</p>

18	Er zijn te veel in- en uitritten . Hierdoor kan verkeer niet goed de Hoge Rijndijk op. Deze herzien en via een bestaande straat en niet door een smalle in-of uitgang leiden. Daar zijn ook mogelijkheden om een stoplicht te plaatsen.	Ja	Particuliere in- en uitritten kunnen (wellicht) niet opgeheven worden. Een mogelijke oplossing zijn ventwegen, echter is hiervoor naar verwachting onvoldoende ruimte op de Hoge Rijndijk. .
19	Ontmoedig het verkeer om gebruik te maken van de Hoge Rijndijk. Het is echt te druk!!!	Nee	De Hoge Rijndijk is een belangrijke route voor diverse soorten verkeer, waarvoor niet altijd een goed alternatief is. Ook is het een belangrijk nood-en hulpdiensten- en busroute.
20	Plaats een rotonde bij de kruising van de Meerburgerkade om zo de doorstroming en verkeersveiligheid te verhogen. Door vervolgens de weg naar de Wilhelminabrug om te vormen naar een 1-baansweg, ontstaat er meer ruimte voor voetgangers, fietsers en groen.	Ja	De aansluiting van de Meerburgerkade is een belangrijk onderdeel van de studie. Een rotonde kan de hoeveelheid verkeer echter verwerken. Een rotonde is ook niet inpasbaar wat betreft de afmetingen. Er is al sprake van een éénbaansweg op het grootste deel, er is immers geen middenberm.
21	Handhaven fietspad aan de oneven zijde omdat anders het fietsverkeer tussen Leiden centrum en omliggende dorpen (bijvoorbeeld Zoeterwoude) onnodig ingewikkeld wordt.	Ja	Er worden meerdere varianten uitgewerkt. De bereikbaarheid fietsers is hier een belangrijk aandachtspunt.
22	Sinds het kruispunt (Kettingsstraat, Hoge Rijndijk, Meerbugerkade) is aangepast staat het verkeer regelmatig stil op de Hoge Rijndijk tussen dit kruispunt en het kruispunt Leiderdorpsebrug. Verander weer het kruispunt of investeer echt in de Hoge Rijndijk en vervang de Wilhelminabrug voor een tunnel.	Deels	Er wordt gekeken naar een optimalisatie van het kruispunt. De Wilhelminabrug is van de provincie. een tunnel is een hele grote investering, met veel ruimtebeslag bij in- en uitgangen. Dit is niet realistisch en valt buiten de scope van het project.
23	Maak van de gehele Hoge Rijndijk een 30 kilometer zone. Dit zorg voor een betere leefbaarheid (geluid + vervuiling), en veiligheid want er wordt te hard gereden door zowel auto-, motor-, bus- en vrachtverkeer. Handhaaf dit ook door het plaatsen van camera's.	Nee	De Hoge Rijndijk heeft een wijk- en gebiedsontsluitende functie. De weg blijft hierdoor 50 km/uur. Dit omdat het een belangrijke ontsluitingsroute is, ook voor nood- & hulpdiensten en bussen. Camerahandhaving is een verantwoordelijkheid van de politie. De gemeente is hierover in gesprek.
60	De Hoge Rijndijk wordt qua verkeer steeds drukker. Dit heeft veel gevolgen voor de leefbaarheid van de bewoners (veiligheid, gezondheid, vervuiling, geluidsoverlast). Zorg voor andere (alternatieve) toegangswegen richting Leiden centrum zodat het verkeer beter verdeeld wordt.	Nee	De Hoge Rijndijk heeft een wijk- en gebiedsontsluitende functie. Beleidsmatig is dit vastgelegd. De weg blijft hierdoor 50 km/uur. Dit omdat het een belangrijke ontsluitingsroute is, ook voor nood- & hulpdiensten en bussen. Tegelijkertijd bekijkt de gemeente altijd op welke wijze het verkeer optimaal over de verschillende wegen in de stad.
59	We zouden de gemeente graag uitdagen om binnen de strakke kaders die zijn gesteld om toch tot een mooi ontwerp te komen waardoor de Hoge Rijndijk echt opgewaardeerd wordt. Momenteel is het een zeer intensief gebruikte toegangsweg de stad. Als deze functie behouden blijft, verkeersbewegingen niet aan banden wordt gelegd, 50km/uur de snelheid blijft dan is echt een rigoureuus andere indeling en aankleding van de straat nodig om er aan prettige straatbeeld van de maken waar mensen ook daadwerkelijk zullen willen wandelen en fietsen. Het heroverwegen van de 50km/uur of aantallen verkeersbewegingen is een warme aanbeveling. Meer ruimte voor voetgangers en fietsers. De parkeerplekken langs Hoge Rijndijk kunnen worden herzien. Zijn deze nodig in de nieuwe inrichting? Door deze weg te laten ontstaat	Deels	De Hoge Rijndijk heeft een wijk- en gebiedsontsluitende functie. Beleidsmatig is dit vastgelegd. De weg blijft hierdoor 50 km/uur. Dit omdat het een belangrijke ontsluitingsroute is, ook voor nood- & hulpdiensten en bussen. In het ontwerpproces wordt wel bekeken hoe binnen deze kaders de verblijfskwaliteit kan worden verbeterd door waar mogelijk groen en bomen toe te voegen.. De ontsluiting van het Waardeiland en de inrichting van de Meerburgerkade is onderdeel van het ontwerpproces. De opening van de Wilhelminabrug ligt bij de provincie Zuid-Holland en valt buiten de scope.

<p>meer ruimte voor voetgangers, fietsers en groen.</p> <p>Meer ruimte voor de oversteek van voetgangers vanaf de Meerburgerkade richting Kettingstraat. De voetgangers staan tussen een druk fietspad en een drukke autoweg op een smalle strook op groen licht te wachten. In de Kettingstraat aangekomen is ook erg weinig ruimte voor voetgangers.</p> <p>Vooraf in de zomer vaak stagnatie bij de Wilhelminabrug doordat beroeps- en pleziervaart voorrang heeft op doortocht. Vooraf de laatste groep kan best meer gegroepeerd worden doorgelaten wat de doorstroming op de Hoge Rijndijk bevordert en de luchtkwaliteit in de stad ten goede komt.</p> <p>Verstening tegengaan, groen toevoegen voor bestrijding van hittestress en vergroten waterberging en infiltratiecapaciteit bij hevige regenval. Geveltuinen toevoegen voor verbetering van het straatbeeld, biodiversiteit en afwatering.</p> <p>Het weren van bromfietsers en scooters uit de (binnen)stad. In Den Haag is recent een sloopregeling voor bromfietsers en oude dieselauto's van kracht geworden. Dit zou Leiden ook goed kunnen inzetten om de luchtkwaliteit te verbeteren.</p> <p>Eenrichtingsverkeer richting Waardeiland via Kettingstraat en afrit via Domela Nieuwenhuislaan. Dit zoals geopperd door de heer Sparborth op 14 maart 2021, maar dan dus andersom omdat juist de Kettingstraat de gevaarlijke uitrit is en de dus beter geschikt is als inrit. Wij onderschrijven de analyse van de heer Sparborth dat de veiligheid bij de Kettingstraat en Laan der Verenigde Naties verbeterd moet worden aangezien we bijna dagelijks getuige zijn van onveilige situaties die het gevolg zijn van de huidige inrichting. Uiteraard vraagt dit voorstel meer dan alleen de aanpassing van de Hoge Rijndijk omdat de Domela Nieuwenhuislaan op dit moment ongeschikt is voor deze verkeerbewegingen. Onderzocht zou moeten worden of deze straat geschikt is te maken.</p>		
--	--	--

2.2. Thema 2 - Afval

	Wens, zorg of idee	Binnen de kaders	Onderbouwing
24	De Gemeente verleend vergunningen voor het opsplitsen van woningen en ruimten in meerdere wooneenheden (ev. studenten of eenpersoonswoningen). De recent aangebrachte ondergrondse afvalcontainers hebben te weinig capaciteit hetgeen momenteel resulteert in afval dat al op vrijdagavond ! naast de	Ja	De plaatsing van de vuilcontainers is onderdeel van het project. De locaties zullen zo goed mogelijk worden ingepast.

	containers staat omdat ze vol zijn. Dit moet anders om zwerfafval en overlast door meeuwen in te perken.		
25	Het is aan de openbaar vervoerder of de gemeente een verzoek om in de bushokjes en op straat afvalbakken te plaatsen. Soms wordt het bushokje en vooral de ruimte(voortuinen) om de bushokjes gebruikt om rücksichtlos afval te deponeren. Dat zou toch beter kunnen.	Ja	Als onderdeel van het project zal worden onderzocht bij welke bushaltes mogelijk extra afvalbakken worden geplaatst.
26	Zorg bij herinrichting van de Hoge Rijndijk voor de inpassing van (ondergrondse) vuilcontainers voor de bewoners van Hoge Rijndijk en Utrechtse Jaagpad. Deze zijn tijdelijk verplaatst van de HR naar het Waardeiland en staan nu tijdelijk bij de Kettingbrug op het Waardeiland. De gemeente heeft schriftelijk toegezegd dat die plaatsing tijdelijk is en dat ze tzt terug gaan naar de Hoge Rijndijk. Daar moet de Gemeente dus wel aan herinnerd en aan gehouden worden!	Ja	De plaatsing van de vuilcontainers is onderdeel van het project. De locaties zullen zo goed mogelijk worden ingepast.
27	De huisvuilcontainers worden nu aangeboden op de stoep voor mijn etalage. Dat is niet leuk, want het ontnemt het zicht op mijn etalage. Maar als men zich aan de regels zou houden, dus 's avonds pas aanbieden en na leging weer weghalen, zou het niet zo erg zijn. Vaak staan er containers nog na het weekend. De fietsers die over de stoep fietsen, geven er nog wel eens een trap tegen, er wordt extra huisvuil naast de containers gezet, het is vaak op vrijdag een bende.	Deels	Met de inrichting van de openbare ruimte zal ook aandacht zijn op welke plekken bewoners de huisvuilcontainer kunnen aanbieden. Het tijdig aanbieden en weghalen van de bakken is vanuit het project niet te beïnvloeden.
30	Zware betonmolens en ander zwaar vrachtverkeer beperken of liever verbieden. Scheelt geluidsoverlast, trillingen en schade (verdergaande scheuren) aan de gevel.	Nee	De Hoge Rijndijk is een belangrijke route voor (vracht)verkeer, waarvoor vaak onvoldoende alternatieven zijn. Bij de aanleg van nieuw asfalt wordt gekeken of trillingen worden verminderd.
31	De overgang van de brug naar de vaste ondergrond dient goed op elkaar aangesloten te zijn om extra geluidsoverlast en trillingen (en daarmee verzakkingen van de woningen) te voorkomen	Ja	Bij het technisch uitwerken van het ontwerp wordt hier zeker naar gekeken.

2.3.Thema 3 - Groen

	Wens, zorg of idee	Binnen de kaders	Onderbouwing
32	De gehele hoge rijndijk kenmerkt zich door een gebrek aan groen. Naast dat het plaatsen van meer planten en bomen goed is voor het milieu, verbetert het tevens het aanzicht van de straat. Ook kan begroeiing bijdragen aan het dempen van geluidsoverlast;	Ja	Bij het technisch uitwerken van het ontwerp wordt hier zeker naar gekeken.
33	Op de Hoge Rijndijk staan een aantal linden. Deze hebben het erg lastig (beperkte groei). Nu met grotere boomspiegels zal het wellicht beter gaan. Máár, er kunnen meer bomen bij. Juist in de zomer is de noordzijde van de Hoge Rijndijk heet. Dat zal door opwarming alleen maar erger worden. Meer bomen op redelijke afstand kunnen daar een remedie tegen zijn. Daar moet ruimte voor gecreëerd worden. Kan dat door, over een deel van de straat,	Deels	Bij het uitwerken van het schetsontwerp wordt hier zeker naar gekeken. Het streven is om een heldere en robuuste boomstructuur te planten die de gehele Hoge Rijndijk versterkt en recht doet aan de historische invalsweg. De zoektocht is om dit in een logisch ritme neer te zetten met voldoende afstand tussen de bomen, zo zorgen de bomen voor groen en klimaatadaptatie. Hierbij dient ook rekening

	parkeerhavens scheef te positioneren en het trottoir iets smaller te maken? Dan moeten er voor fietsen wel stalruimten gemaakt worden.		gehouden te worden met de ondergrond (K&L), parkeren, fietsparkeren etc. De ruimte is erg beperkt (ook onder de grond) en bomen vergen veel ruimte, het kan zijn dat hierdoor minder parkeerplaatsen gemaakt kunnen worden, zo wordt ook het vergroenen een belangenafweging. We gaan uit van langsparkeren, i.v.m. veiligheid, schuin parkeren is te gevaarlijk voor een 50km/u weg. Voor het trottoir houden we de richtlijnen van het handboek aan, deze zijn al erg krap. Fietsenstalling/nietjes zullen worden meegenomen in het schetsontwerp
34	Naast de elektriciteitskast bij de Wilhelminabrug is een mooie mogelijkheid wat te vergroenen te vinden, mocht dit strookje gehandhaafd blijven in het nieuwe ontwerp. De lager gelegen betonnen muur zou ook baat hem bij begroeiing middels klimop bijvoorbeeld.	Deels	Hierbij zullen we in het ontwerp rekening mee houden, bijvoorbeeld door een grotere boomspegel bij de elektrakast, deze moet wel toegankelijk blijven voor het nutsbedrijf. De betonnen muur is een keermuur, hier is al erg weinig ruimte voor auto/parkeren en stoep. Een klimopplant beperkt deze ruimte meer. Mocht de keermuur in het ontwerp verlegt worden, zouden we hier wel naar kunnen kijken.
35	Geef de Hoge Rijndijk weer een mooie groene uitstraling. Door het planten van bomen krijgt de Hoge Rijndijk meer karakter en meer uitstraling.	Deels	Bij het technisch uitwerken van het ontwerp wordt hier zeker naar gekeken.
36	Aanleg van meer groen (bomen) langs de route, mogelijk stimulering van aanplanten bomen in voortuinen gelegen aan de weg.	Nee	De gemeente heeft geen eigendom of recht in de voortuinen.
37	In de bocht van de ventweg, naast de trap, kan prima een boom geplant worden.	Deels	De gemeente zoekt naar een heldere structuur voor de aanplant van bomen die de historische lijn versterken. Bij het technisch uitwerken van het ontwerp wordt gekeken of een boom inpasbaar is.
38	It would improve the look of the Hoge Rijndijk if the gas station would be less visible from the street. Perhaps start a contest for ideas on how to embellish this part? More green?!	Partly	De gemeente heeft geen eigendom of recht op de grond van het tankstation. Vergroenen kan interessant zijn, maar volledig afhankelijk van de eigenaar, daarnaast rijden er heel veel auto's in en uit, dit moet wel veilig en overzichtelijk blijven.
39	Vroeger was de hoge Rijndijk aan twee kanten voorzien van machtige kastanjabomen. Nu wordt het met het jaar kaler lijkt het wel. De gemeente plant ze niet en uit particuliere tuinen wordt alleen maar groen weggehaald. In de openbare ruimte graag zoeken naar zo veel mogelijk plek voor nieuwe bomen. Ook zou de gemeente de volgende verkenning kunnen uitvoeren: mogelijk zijn er particulieren die op hun grond een boom van de Gemeente willen hosten. Leiden betaald de aanschaf en plantkosten en de bewoner krijgt een jaarlijkse vergoeding voor het afstaan van een stukje eigen grond. Daarnaast krijgt deze mooier uitzicht, schonere lucht en veel extra zuurstof. In de zomer minder licht maar ook minder warmte.	Deels	Zie 33De gemeente zoekt naar een heldere structuur voor de aanplant van bomen die de historische lijn versterken. De gemeente heeft geen eigendom of recht in de voortuinen, er kan gekeken worden of hier budget voor beschikbaar is.

40	Een behoorlijk versteend karakter laat de Hoge Rijndijk hier zien. Geen plek voor vogels, geen ruimte voor insecten en bodemleven. Toch zie ik hier mogelijkheden. Ik zie stenen op plekken wat niet is ingericht om te betreden of te berijden. Zet een boom! Zaai gras of kruiden die bijen, vlinders en andere insecten aantrekken. Maai volgens een beheerst plan! Meteen hebben we koelte en schaduw in de zomer en vermindert het af te voeren regenwater.	Deels	Zie 33. Vergroenen van de straat staat zeker op de ambtelijs van de gemeente, echter blijft de hoofdfunctie een 50km/u weg.
41	De Hoge Rijndijk ontbeert bomen van formaat. Indien er meer aansluitend groen is (middenberm?) dan dempt dit geluid, vermindert dit fijnstof en wordt straat in zomer minder warm. Nu is de straat sterk versteend en warmt deze te snel op. Regenwater stroomt direct af en wordt niet in ondergrond opgenomen. Open bestrating kan dit verbeteren. (denk b.v. aan de trambanen die b.v. in A'dam en Den Haag in het gras liggen.).	Deels	Zie 33. Voor een middenberm is geen ruimte. Naar regenwater afvoer wordt gekeken i.v.m. het thema klimaat adaptatie. Het meest interessant is als de bomenstructuur hiervoor kan worden ingezet, dit is wel afhankelijk van de beperkte ruimte op de straat.
42	Bekijk de beelden van circa 90 terug en probeer aan de hand van die beelden zoveel mogelijk bomen terug te plaatsen, zodat het weer een laan wordt die zich niet leent voor racen en overigens deze entree van leiden danig verbetert.	Deels	Zie vraag 33.
45	* fiets en wandelgebied met heel veel groen * 1 baans weg met 1 richtingsverkeer met snelheidsbeperkende maatregelen, 30 km per uur max, flitsers * geen toegangsweg voor vracht en bouwverkeer * alleen elektrische bussen * duurzame en klimaatbestendige groene maatregelen * heel veel groen, inclusief heel veel bomen! *	Deels	Autoverkeer wordt hier gebundeld om het uit de woonwijken te houden. Bovendien is de Hoge Rijndijk een belangrijke route voor nood- en hulpdiensten en (vracht)verkeer. Het instellen van een 30 km/uur regeling of het toepassen van verkeersdrempels zou tot onacceptabele hinder en vertraging voor deze nood- en hulpdiensten zorgen. Ook voor de vele buslijnen op de Hoge Rijndijk is de invoering van 30 km/uur niet wenselijk. Elektrische bussen vallen buiten de scope van dit project.

2.4. Thema 4 – Openbare verlichting

	Wens, zorg of idee	Binnen de kaders	Onderbouwing
43	Op de ventweg naast de opgang vaar de brug geen enorme lichtvervuilende straatlantaarns. Zie foto als de lantaarn aan staat en mijn huiskamer binnen dringt! Die op de Hoge Rijndijk zelf geven al meer dan genoeg licht. Utrechts jaagpad kan het ook doen met de Leidse sfeerlampen. Ook op de doorgang Ventweg en Utrechtse jaagpad geen lichtvervuilende straatlantaarns. Geven voor dat stukje straat teveel licht ook in de tuinen ernaast.	Deels	Vanuit historisch oogpunt is het mogelijk wenselijk om een mooie klassieke Berlage I mast te kiezen (Ral 7016). Vanuit verkeersveiligheid zal mogelijk de Kofferarmatuur Luma van Philips ter vervanging van alle huidige kofferarmaturen wenselijk zijn, dit is tevens ook de lichtmast die het Handboek openbare ruimte aangeeft. Er is hierover nog geen keuze gemaakt maar zal tijdens de ontwerpfase zeker aan bod komen.
44	Geef de hele Hoge Rijndijk mooie lantaarnpalen zoals op het Levendaal. Dan lijkt het minder op het verlengstuk van de A4.	Deels	Voor lantaarns zijn we afhankelijk van richtlijnen. Goed dat dit in een vroeg stadium wordt aangegeven en we zullen hierbij in het ontwerp rekening mee houden dat er geen overdaad van lichten worden geplaatst.

46	Wellicht (als de straat toch open ligt) ook direct glasvezel (laten) plaatsen. Kleur stoplichten aansluiten bij binnenstad (Levendaal: donkergrijs) "herinrichting van gevel tot gevel": s.v.p. rekening houden met voortuinen (eigendom van de bewoners).	Deels	De herinrichting is niet letterlijk van gevel tot gevel, maar van kavel tot kavel. Voor de werkzaamheden overleggen we met de nutsbedrijven, als die plannen hebben voor nieuwe kabels of leidingen dan kunnen die in het werk worden meegenomen, zo ook glasvezel. Voor de VRI's is het uitgangspunt zoveel mogelijk de bestaande onderdelen te behouden en her te gebruiken.
47	* verlaat het idee dat de hoge rijndijk een belangrijke route moet blijven voor verkeer van en naar Leiden. Verkeer naar de woonwijken prima. Verkeer naar het centrum omleiden buiten de woonwijken om. Zwaar vracht/bouwverkeer via andere routes. * maak van de hoge rijndijk een groen fiets-wandelstraat met 1 richting autoverkeer 30km max snelheid met drempels. * snelheidsbeperkende maatregelen voor auto's, veiligere oversteekplaatsen voor fietsers en wandelaars; * veel meer groen en duurzame klimaatbestendige inrichting. Groen moet op 1. Veel meer bomen.	Nee	De Hoge Rijndijk heeft een wijk- en gebiedsontsluitende functie. Beleidsmatig is dit vastgelegd. De weg blijft hierdoor 50 km/uur. Dit omdat het een belangrijke ontsluitingsroute is, ook voor nood- & hulpdiensten en bussen.
48	* Smallere rijbaan met 1 rijstrook stad in, 1 rijstrook stad uit * Klinkerwegen met fietsfunctie, parkeerplekken en langzaam autoverkeer aan beide zijden * Bus halte verplaatsen naar stadszijde kruispunt HR-Meerburgerkade-Kettingstraat. (kan halte ook gebruikt worden voor afslaande bussen) * Afscheiding met groenhagen (max 1m hoog). Is ook goed tegenfijnstof van auto's. Tevens hier bomen plaatsen. Inrichting op zelfde model als tussen kruising tot aan Wilhelminabrug	Nee	De Hoge Rijndijk heeft een wijk- en gebiedsontsluitende functie. Eén van de uitgangspunten is het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. Hier wordt in het ontwerpproces veel aandacht aan besteed, echter heeft de Hoge Rijndijk nog steeds een autoverkeersfunctie. Er is onvoldoende ruimte voor ventweg. Een fietspad in klinkers draagt niet bij aan fietscomfort voor regionale route
49	Ik woon direct aan de hoge rijndijk, met geluidswerend glas in mijn huis. Helaas is er alsnog sprake van geluidsoverlast van de weg. Deels zou dit verminderd kunnen worden door de aanleg van zeer stil asfalt.	Deels	In het verder proces wordt gekeken welk asfalt gekozen wordt en in hoeverre het gebruik van stil asfalt bijdraagt.
50	Een signalering met wachttijd voor automobilisten, beide kanten op, zowel Wilhelminabrug als Stierenburg, zou mogelijk verkeer kunnen beperken, alswel de uitstoot van wachtende auto's (motor uit bij brug open).	Nee	Dit is een interessant idee. De brug is echter in beheer bij de provincie Zuid-Holland. Gezamenlijk wordt bekeken hoe de brug en wachttijden in het verdere ontwerpproces wordt meegenomen.

2.5.Thema 5 – Parkeren, laadpalen en fiets-parkeren

	Wens, zorg of idee	Binnen de kaders	Onderbouwing
51	Introduceer betaald parkeren aan de Hoge Rijndijk tracedeel 2 en betaalbare vergunningen voor de bewoners. Zeker in de zomer parkeren bezoekers van het centrum van Leiden hun auto aan de Hoge Rijndijk omdat het gratis parkeren is. Hierdoor kunnen de bewoners hun auto niet kwijt. Het kan niet zo zijn dat het autoluw maken van het centrum proberen	Nee	Betaald parkeren is de bedoeling voor de wijk Meerburg. Momenteel is de verwachting eind 2022/begin 2023, maar dat moet nog nader uitgewerkt en bepaald worden. Het invoeren is geen onderdeel van het project.

	veroorzaakt in andere delen van de stad. Lost wellicht gelijk het tekort aan parkeerplaatsen op.		
52	Belijnde parkeervakken maakt efficiënter gebruik van de parkeerruimte mogelijk.	Ja	Dit gaat ook gebeuren.
53	Eigen parkeerplek in eigen tuin beperkt benodigde parkeerplaatsen langs de weg.	Nee	Dit klopt, maar neemt vanwege inrit ook weer een parkeerplaats weg. Daarnaast is de parkeerplaats in de tuin niet te gebruiken voor anderen, als de bewoner weg is. Per saldo is er dan dus minder parkeren.
54	Parkeren met vergunning op de ventweg (vanaf huisnummer 97 tot Aarstraat) tegen een symbolisch bedrag voor de bewoners zodat het beperkte aantal parkeerplaatsen daadwerkelijk gebruikt kan worden door de bewoners en niet door mensen die hun auto hier komen parkeren omdat dit het eerste stuk is vanaf het centrum gezien dat gratis is.	Nee	Betaald parkeren is de bedoeling voor de wijk Meerburg. Momenteel is de verwachting eind 2022/begin 2023, maar dat moet nog nader uitgewerkt en bepaald worden. Het invoeren is geen onderdeel van het project. Voor de eerste parkeervergunning zijn de kosten € 53,50 per kalenderjaar, prijspeil 2021. De tweede parkeervergunning zal wel duurder zijn, € 188,50 per kalenderjaar, prijspeil 2021. Derde en volgende parkeervergunningen zijn niet mogelijk.
55	Er is een te kort aan parkeerplaatsen. Het zou fijn zijn als er bij de herinrichting meer parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden.	Nee	De bouw van de wijk was in tijden dat het autobezit veel lager lag. De bezettingsgraad in avond en nacht is vaak boven de 90%, ook wat verder weg van de Hoge Rijndijk. De ruimte is schaars en parkeren langs een gebiedsontsluitingsweg is niet wenselijk vanuit verkeersveiligheid. Tijdens het ontwerpproces wordt rekening gehouden met veel - vaak tegenstrijdige - belangen. Er wordt gekeken of het aantal parkeerplaatsen geoptimaliseerd kan worden. Echter gaat (extra) parkeren ten koste van ruimtelijke kwaliteit of ruimte voor fietsers / voetgangers. Dit vraagt om een verdere uitwerking.
56	Het is meer dan duidelijk dat bij het herverdelen van de ruimte in de hele route helaas niet alle functies (autoverkeer, bus, fiets, voetganger, groen en parkeren) de plaats kunnen krijgen die je voor elk van die functies zou wensen. Dan heb je anderhalve straatbreedte nodig. Wat valt dan af? Ik denk dat het parkeren voor een belangrijk deel moet sneuvelen. Stilstaande auto's nemen veel ruimte in, ruimte die in deze straat te kostbaar is voor dit inefficiënte ruimtegebruik. Ik vind overigens wel dat er wel plekken moeten zijn voor mensen met een medische indicatie. Iedereen die gezond is en kan lopen en bijvoorbeeld ook 200 meter naar een bushalte kan lopen, moet ook in staat zijn om even te lopen voor zijn auto. In de praktijk gebeurt dat toch al. Wel is het belangrijk dat het voor alle bewoners mogelijk moet zijn om voor het huis te laden en te lossen.	Ja	Tijdens het ontwerpproces worden meerdere varianten uitgewerkt. Hoe om te gaan met parkeren zal in elke variant (iets) anders zijn. Wel moet voorkomen worden dat aanliggende straten een te hoge parkeerdruk krijgen als gevolg van de herinrichting Hoge Rijndijk.
57	Belijning voor - realistische - parkeervakken langs de HRNDK voorkomt 'scheefparkeren' en verlies van parkeerruimte.	Ja	Dit wordt meegenomen.
58	EV's zijn de toekomst en er zullen steeds meer hybride en volledig elektrische auto's in het straatbeeld verschijnen. Er is op dit moment een te kort aan laadpalen in de buurt en er zijn er geen op de hoge rijndijk. Het is wenselijk om bij de herinrichting direct in te zetten op elektrische rijden en dus (veel) laadpalen te plaatsen.	Nee	Voor het aanvragen van laadpalen geldt een reguliere procedure binnen de gemeente Leiden. Bij gebleken voldoende vraag, zal dan een paal geplaatst worden.

			https://gemeente.leiden.nl/inwoners-en-ondernemers/parkeren/parkeren-op-sstraat-zones-en-tarieven/openbare-laadpalen/
59	Op de stoep aan de ventweg (Hoge Rijndijk 97 tot aan de Aarstraat) worden veel fietsen op de stoep geplaatst zodanig dat de doorgang belemmerd wordt (en de doorgang verhinderd voor rolstoelen). Fietsenstallingen zouden zeer welkom zijn	Deels	Tijdens het ontwerpproces wordt rekening gehouden met de geparkeerde fietsen. Als er aanvragen van bewoners komen voor fietstrommels of buurtstallingen dan gaan we er mee aan de slag. Maar voor beide geldt wel dat de eerste stap is om voldoende fietsparkeerplekken op straat te maken als daar de mogelijkheid toe is. Een buurtstalling heeft ook behoorlijk veel ruimte nodig.

2.6. Thema 6 - Riolering

	Wens, zorg of idee	Binnen de kaders	Onderbouwing
60	<p>Een deel van de plannen voor de Hoge Rijndijk behelst het riool vervangen door een gescheiden rioolstelsel. De gemeente schrijft: "Als bewoner kunt u ook helpen om wateroverlast tegen te gaan. U kunt bijvoorbeeld uw regenpijp aan laten sluiten op de rioolbuis voor regenwater. Deze mogelijkheid biedt de gemeente bij elke woning waar een gescheiden rioolstelsel in de straat komt te liggen. U kunt het regenwater ook opvangen in een regenton of door een regenwatervijver aan te leggen in uw tuin. Woont u in een wijk waar een gescheiden rioolstelsel wordt aangelegd? De gemeente adviseert u graag hoe u de werkzaamheden kunt (laten) uitvoeren".</p> <p>Bovenstaande is mooi en wellicht dat er voor de bewoners die dat willen ook regentonnen geschonken kunnen worden door de gemeente. Echter, we missen een belangrijk punt mbt de rioolplannen van de gemeente! Zo geldt dat voor een deel van de Hoge Rijndijk (onder andere nummer 135 tm 143) dat de huidige riolering van de woningen zeer verouderd is en aansluit op een zogeheten oud collecteursriool aan de achterzijde (en uitkomt in de Meerburgerstraat). De staat van dit collecteursriool is dermate slecht, dat het aanleggen van een 'eigen' riool per woning naar de voorzijde wenselijk is en wordt aangeraden door rioolspecialisten.</p> <p>Daarom onze vraag en tevens voorstel: In hoeverre is het mogelijk om van de gemeente hulp te krijgen bij de aansluiting op het nieuwe riool aan de voorkant? Wat ons betreft wordt deze mogelijkheid zeker opgenomen /aangeboden in het plan!</p>	Deels	In deze fase wordt gekeken naar de locatie en inpassing van de riolering. Uw vraag wordt meegeven aan de interne rioolbeheerder van de gemeente.

2.7.Thema 7 – Verkeersveiligheid

61	Rolstoelers en minder behendige fietsers hebben geen mogelijkheid uit te wijken indien nodig bij tegemoetkomend verkeer door de hoge stoepranden. Minimaliseren hiervan zou de veiligheid vergroten	Ja	Als onderdeel van het ontwerp zullen de stoepranden worden meegenomen waarbij afgeschuinde trottoirbanden toegepast kunnen worden om het uitwijken eenvoudig mogelijk te maken.
62	Als bewoner van de Hoge Rijndijk is het oversteken van het fietspad om de eigen geparkeerde auto te bereiken gevaarlijk door de vaak zeer snel rijdende scooters en brommers. Zeker in mijn geval, waarbij ik een gedeelte van het fietspad moet blokkeren om mijn vrouw met de rolstoellift in de auto te krijgen, levert dit dikwijls zeer riskante situaties op. Drempels in het fietspad zouden dit kunnen verminderen.	Ja	Tijdens het ontwerpproces zal hier naar gekeken worden.
63	Geen aparte baan voor de bus/taxi. Dubbele rijstrook stad uit ter hoogte richting kruising Stierenbrug is te krap en nodigt uit te gevaarlijke inhaal acties.	Ja	De Hoge Rijndijk heeft een belangrijke ontsluitende functie. Hier hoort een bepaalde inrichting bij. Tijdens het ontwerpproces wordt rekening gehouden met veel (vaak tegenstrijdige) belangen. De busstrook is hier wel wenselijk. Mogelijk is er wat in het ontwerp te doen om inhaalacties onmogelijk of veel lastiger te maken, zoals bijvoorbeeld een rammelstrook.
64	Wij maken ons zorgen over de ontsluiting van de wijk Meerburg. Er is sprake van de mogelijkheid om de ontsluiting via de Meerburgerkade af te sluiten en het autoverkeer via de Matilloweg de wijk in en uit te laten gaan. Alhoewel wij inzien dat dit een gevaarlijk kruispunt en knooppunt oplost gaat dit ten koste van de verkeersveiligheid in de wijk en dan met name de Lekstraat.	Ja	Het kruispunt met de Meerburgerkade en Kettingstraat heeft extra aandacht. Dit zal nader onderzocht worden. Op de Meerburgkade rijdt ook een buslijn.
65	Vanwege de flauwe bocht die de Hoge Rijndijk maakt is het bijzonder moeilijk om goed het van links (vanuit richting Leiderorp/Zoeterwoude) komende verkeer te zien bij invoegen vanaf de Dinkelstraat. In het bijzonder is dit een probleem als op eerste parkeerplaats links een auto staat (laat staan als het een busje is) Dit kan opgelost worden meer zichruimte over te laten bij het herplannen van de parkeervakken, en bijvoorbeeld (lage) bosjes te plaatsen. Groener en veiliger.	Ja	Verkeersveiligheid en overzicht is een belangrijk aandachtspunt tijdens het ontwerpproces. Hier wordt zoveel mogelijk rekening mee gehouden.
66	Op het tweerichtingsverkeer fietspad van Wilhelminabrug tm Matilotunnel rijden regelmatig scooters en bromfietser in erg hoog tempo. De scooters zijn breed en rijden vaak te hard. Door dat rijgedrag voelen fietsers zich onprettig. En hoewel er zeker berijders van een snorscooter zijn die zich keurig aan de regels houden, zou er in onze optiek toch dringend iets aan moet gebeuren. Naast de herrie die dit geeft, is het ook gevaarlijk voor met name kinderen die hier fietsen. Zou mooi zijn als er met dit stukje "fiets veiligheid" rekening gehouden kan worden in de plannen. Door bijvoorbeeld drempels?	Deels	Drempels zijn niet mogelijk, dit is een beperking van fietscomfort. Dit is niet een specifiek Leids probleem of iets voor de Hoge Rijndijk om op te lossen. Landelijke wettelijke beperkingen worden door gemeente Leiden hierbij gevolgd..
67	In plaats van asfalt een ouderwetse klinkerweg beperkt snelheid van auto's. Met name aan de dagranden als er minder verkeer is wordt er stevig doorgereden/opgetrokken, zowel de stad in richting Wilheminaabrug als de stad uit richting kruising Ldorp/Stierenbrug	Nee	De Hoge Rijndijk heeft een belangrijke ontsluitende functie. Voor dergelijke wegen wordt asfalt toegepast. Asfalt geeft daarnaast minder geluids- en trilling overlast dan klinkers.

68	<p>Point1: due to the high vehicle speed and the absence of a zebra cross, I feel very unsafe for the many small kids living in our neighbourhood (Bruggestraat) which is directly connected to the Hoge Rijndijk. It's always very dangerous to get in and out our street from the Hoge Rijndijk by car, bikes and by walking. That is particularly noticeable every time the bike path along the Utrechtse Jaagpad gets closed.</p> <p>Point 2: there is no way for a person who cannot walk to achieve the Leiderdorpsebrug bus stop (direction Leiden to Leiderdorp). The Matilo tunnel is there but the only way to get to the stop is by stairs which are not wheelchair/stroller or crutches friendly.</p> <p>Point3: there is complete absence of green. For inspiration I would suggest to check how the Hoge Rijndijk looks in Leiderdorp.</p>	Nee	<p>1. This crossing is not in the scope of the project. The Hoge Rijndijk is an important road with various functions. Road safety is an important point of attention. 2. This is not part of the scope of the project. It's a major investment to change to tunnel there which for now is not within scope. 3. Thanks for the tip. We will try to incorporate more green</p>
69	<p>Er wordt te veel door fietsers gebruikt gemaakt van de stoep aan de zijde van het Utrechtsjaagpad. Die nemen veelal vanaf de bushalt thv Matilo tunnel de stoep ipv het fietspad dat over het Utrechtsjaagpad gaat. Dit is simpelweg gevaarlijk voor voetgangers die daar lopen of bewoners die uit hun voortuin komen. Het zou fijn zijn als er bij de herinrichting aandacht is voor het beschermen van voetgangers door het begin van de stoep bij de bushalte thv Matilo tunnel goed af te scherpen voor fietsers.</p>	Deels	<p>Er mist hier een fietsvoorziening naar o.a. de Droomfabriek. Is zeer wenselijk, maar wat lastig inpasbaar. Tijdens het ontwerpproces zal er naar gekeken worden.</p>
70	<p>Aan beide kanten van de weg een fietspad zou de overlast van op de stoep fietsende personen aan de even kant van de Hoge rijndijk beperken.</p>	Ja	<p>Er worden meerdere varianten uitgewerkt. De bereikbaarheid fietsers is hier een belangrijk aandachtspunt. Er wordt ook een variant uitgewerkt met fietsvoorzieningen aan beide zijden van de Hoge Rijndijk. Er moet nog wel bekeken worden of dit inpasbaar is.</p>
71	<p>Ook met verkeersveilige oplossingen komen voor het fietsverkeer op de gevaarlijk smalle fietsstrook op de Wilhelminabrug: daar perst het fileverkeer zich nu op heel gevaarlijke wijze massaal tegelijk overheen zodra de brug weer dicht is... het wachten is op de eerste doden...</p>	Nee	<p>De brug is inderdaad wat aan de smalle kant. De Provincie Zuid-Holland gaat onderhoudswerkzaamheden verrichten, maar daar zit het verbreden van de brug niet bij.. Na een brugopening zal de snelheid laag liggen, dus de kans op aanrijdingen is laag..</p>
72	<p>Als je als fietser van de brug rijdt aan de zuidzijde, dan krijg je een kruising met de Hogerijndijk / roomburgerweg. Het is een onduidelijke voorrangssituatie. Graag hier duidelijk aangeven wie voorrang heeft.</p>	Nee	<p>Conform de verkeersregels verkeer van rechts, dat betreft ook fietsers</p>
73	<p>De Hoge Rijndijk oversteken als fietser vanaf of naar het fietspad is erg onveilig. Dit zou verholpen kunnen worden door aan beide kanten een fietspad te realiseren.</p>	Ja	<p>Er mist hier een fietsvoorziening naar o.a. de Droomfabriek. Dit is wenselijk, maar wat lastig inpasbaar. Tijdens het ontwerpproces zal er naar gekeken worden.</p>
74	<p>De fietspaden lopen momenteel aan een kant van de Hoge Rijndijk. Het gevolg is dat er aan de andere kant (even zijde) massaal over het trottoir wordt gefietst en met bromfietsen/scooters wordt gereden. Als voetganger ben je daar regelmatig je leven niet zeker nog maar te zwijgen over de kans op schade aan geparkeerde auto's e.d. Fietspaden aan beide zijden van de weg maakt het veel veiliger.</p>	Ja	<p>Er mist hier een fietsvoorziening naar o.a. de Droomfabriek. Dit is wenselijk, maar wat lastig inpasbaar. Tijdens het ontwerpproces zal er naar gekeken worden.</p>

75	Aan de even kant van de Hoge Rijndijk is geen fietspad. Gevolg is dat alle fietsers richting centrum de stoep gebruiken als fietspad. Ik zou graag een fietspad hebben aan beide zijden van de HRD.	Ja	Er mist hier een fietsvoorziening naar o.a. de Droomfabriek. Dit is wenselijk, maar lastig inpasbaar. Tijdens het ontwerpproces zal er naar gekeken worden..
76	Ik moet constant op mijn hoede zijn voor over de stoep racende fietsers. Die moeten ontmoedigd worden om over de stoep te fietsen en aangemoedigd worden gewoon via Utrechts Jaagpad te rijden. Een fietspad aan twee kanten kost denk ik teveel ruimte.	Ja	Er mist hier een fietsvoorziening naar o.a. de Droomfabriek. Is zeer wenselijk, maar wat lastig inpasbaar. Tijdens het ontwerpproces zal er naar gekeken worden. Het Utrechtse Jaagpad valt buiten het project.
77	Aan de even kant van de Hoge Rijndijk (qua huisnummering) is er vanaf de Stierenbrug geen fietspad naar de binnenstad. Gevolg is dat fietsers en brommers over de stoep fietsen én dat fietsers soms zomaar de weg oversteken.	Ja	Er mist hier een fietsvoorziening naar o.a. de Droomfabriek. Dit is wenselijk, maar lastig inpasbaar. Tijdens het ontwerpproces zal er naar gekeken worden
78	Nu worden regelmatig spiegels van geparkeerde auto's afgereden, om maar te zwijgen dat het soms een hachelijke zaak is om in of uit te stappen uit je geparkeerde auto.	Ja	Tijdens het ontwerpproces wordt bekeken of het mogelijk is om de parkeerplaatsen voldoende breedte te geven. Of dat mogelijk is zal nader uitgewerkt moeten worden, dit in verband met de beperkte ruimte.
79	VOORSTELVerlaging van de "oprit" Meerburgerkade naar Hoge Rijndijk: Met name voor fietsers is het moeilijk om vanaf de Meerburgerkade over te steken, linksaf richting Wilhelminabrug. 1: slecht zicht 2: stoplichten zijn te kort ingesteld 3:helling is te stijl Net als kortelings bij de Julius Caesarbrug is gebeurd, dient dit kruispunt TENMINSTE vwb. hoogte te worden aangepast.	Deels	Tijdens het ontwerpproces zal hier zoveel mogelijk rekening mee worden gehouden. Verlaging van het wegdek zit op dit moment niet in de scope.
80	Aan beide zijden van de Hoge Rijndijk een fietspad aanleggen is veiliger. Ook het trottoir iets verbreden.	Ja	Er mist hier een fietsvoorziening naar o.a. de Droomfabriek. Dit is wenselijk, maar wat lastig inpasbaar. Tijdens het ontwerpproces zal er naar gekeken worden.
81	Overstekende auto's en fietsers rijden elkaar in de wielen. Gelukkig ligt er een drempel die laag genoeg is om met de auto overheen te rijden. Met de fiets ben ik wel eens door een auto letterlijk opzij geduwd! Om met je fiets het fietspad/de ventweg op te rijden is gevaarlijk. Je bent niet beschermd door de verkeerslichten en je kunt niet zien wie gaan rijden. Het zou fijn zijn als fietsers vanaf de Meerburgerkade ook veilig linksaf kunnen. Voor het stoplicht de Meerburgerkade uit de Hooge Rijndijk op, links of rechts gelijk, ligt een kuil een soort opstelplaats voor fietsen en een bord "oprijden tot stopstreep" welke? Hier moet sowieso iets gedaan worden!	Ja	Dit wordt meegenomen tijdens het ontwerpproces.
82	Gezien de beperkte ruimte op de Hoge Rijndijk tracédeel 2 lijkt het mij gezien de verkeersveiligheid niet verstandig een aparte bus strook aan te leggen er blijft dan te weinig ruimte over voor een veilig doorstroming van het overige verkeer.	Ja	De busstrook heeft hier een belangrijke functie richting het kruispunt met de Stierenbrug. Of op het verdere traject een busstrook wordt aangelegd is onderdeel van het ontwerpproces. Gezien de beperkte ruimte ligt dit niet voor de hand.

83	Voor de werkzaamheden zal vrachtverkeer nodig zijn. De woningen ten zuiden van de Leiderdorpsebrug hebben daar de meeste overlast van o.a. door trillingen maar ook m.b.t. veiligheid. Dit deel wordt echter niet aangepakt, er staat dus niks tegenover de overlast.	Ja	Vooraf zal met de aannemer afspraken worden gemaakt om de overlast voor de omgeving zo beperkt mogelijk te houden. Er is veel water in de omgeving. Mogelijk kan een deel van de materialen via het water aangeleverd worden.
84	Het inrijden van de parkeerplaats achter de huizen ter hoogte van Hoge Rijndijk 268 is erg smal en onoverzichtelijk. Het zou prettig zijn als hier meer ruimte voor wordt gecreëerd. Zie: https://goo.gl/maps/JC3bL3Pf7H4ZFRcb8	Nee	Deze grond is niet van de gemeente, maar van 266 en daarnaast 270.
85	In lijn met de vernieuwde richtlijn "30, tenzij" de gehele Hoge Rijndijk een 30 km/u zone maken, aangezien men al binnen de bebouwde kom is. Dit versterkt de profilering van de straat als een straat voor bestemmingsverkeer en draagt bij aan het autoluw maken van de gemeente.	Nee	De Hoge Rijndijk heeft een belangrijke ontsluitende functie, ook voor nood- & hulpdiensten en bussen. Inrichten als 30 km/uur zone is niet realistisch. Wel wordt in het ontwerp zoveel mogelijk rekening gehouden met de verschillende belangen. Eén van de aandachtspunten is het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit.
86	Beperken van de snelheid op rustige tijden	Nee	De gemeente plaatst geen flitskasten. Hier gaat het Openbaar Ministerie/Politie over. Echter moet er dan wel een serieuze aanleiding zijn voor het plaatsen van flitskasten. Het OM is hier erg streng in. Na de herinrichting wordt gekeken of er nog aanleiding is om met het OM hierover in gesprek te gaan.
87	Op de Hoge Rijndijk wordt vaak veel te hard gereden. Vanaf Stierenbrug tot Wilhelminabrug zou een max snelheid van 30km/u moeten worden ingevoerd. Om te bewerkstelligen dat men zich hier aan houdt zouden verkeersdrempels kunnen helpen of chicanes in de weg.	Nee	De Hoge Rijndijk heeft een belangrijke ontsluitende functie, ook voor nood- & hulpdiensten en bussen. Inrichten als 30 km/uur zone is niet realistisch. Wel wordt in het ontwerp zoveel mogelijk rekening gehouden met de verschillende belangen.
88	Met een 30km/h traject verbetert de luchtkwaliteit en verkeerveiligheid en wordt de geluidsoverlast gereduceerd. Dit zou tussen 06.00 en 22.00 een geweldige verbetering zijn. Buiten deze uren kan de max. toegestane snelheid naar 50km/h.	Nee	De Hoge Rijndijk heeft een belangrijke ontsluitende functie, ook voor nood- & hulpdiensten en bussen. Inrichten als 30 km/uur zone is niet realistisch. Wel wordt in het ontwerp zoveel mogelijk rekening gehouden met de verschillende belangen.
89	Zeker in de avonduren is de Hoge Rjndijk een racebaan, regelmatig gebeuren er ongelukken. De veiligheid zou verbeterd kunnen worden door het plaatsen van flitspalen, daarnaast zorgt een verlaagde snelheid ook voor minder geluidsoverlast.	Nee	De gemeente plaatst geen flitskasten. Hier gaat het Openbaar Ministerie/Politie over. Echter moet er dan wel een serieuze aanleiding zijn voor het plaatsen van flitskasten. Het OM is hier erg streng in. Na de herinrichting wordt gekeken of er nog aanleiding is om met het OM hierover in gesprek te gaan.
90	Waarom stopt het plan bij de Leiderdorpsebrug? Het meest onveilige deel loopt van deze brug richting Zoeterwoude. Daar raast zwaar vrachtverkeer vlak langs huizen, zeer onveilig. Wachten op een ongeluk.	Nee	Op dit moment valt dit stuk buiten de scope van het project.
91	It would be handy to have a zebra crossing at the Burggravenlaan bus stop.	Nee	This is part 1 of the project. The bus stop already has a zebra.
92	Voorgesteld wordt om een "rondje" Hogendijkstraat – Domela Nieuwenhuislaan - Laan der Verenigde Naties- Kettingstraat in te stellen. Dat maakt het kruispunt Hoge Rijndijk / Kettingstraat / Meerburgerkade veiliger en biedt daarnaast nog enkele andere voordelen. Zie bijlage.	Ja	De ontsluiting van het Waardeiland wordt onderzocht. Hiervoor zijn een beperkt aantal opties mogelijk, waaronder eenrichtingsverkeer. Hiervoor moet wel voldoende draagvlak zijn. Wordt vervolgd!

93	Voor fietsers over de Hoge Rijndijk in beide richtingen staat het stoplicht t.h.v. Meerburgerkade lang onnodig op rood. Dit lokt door rood rijden uit. Kan de VRI hier beter afgesteld worden in combinatie met lussen in het fietspad, zodat fietsers sneller groen licht krijgen?	Ja	Verkeersonderzoek zal uitwijzen wat nodig is aan groen. Eventueel aan te passen i.o.m. Verkeersmanagement van de gemeente Leiden.
----	---	----	---