

Reactienota

Herinrichting Hoge Rijndijk

Tracédeel 1 – Utrechtse Veer tot Wilhelminabrug
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 - Groen	8
2.3 Thema 3 - Verkeersveiligheid.....	11
2.4 Thema 4 – Wilhelminabrug.....	17
2.5 Thema 5 - Bus.....	17
2.6 Thema 6 - Onderhoud, riolering en afvalinzameling	20
2.7 Thema 7 - Trillingen	21
2.8 Thema 8 - Openbare verlichting	22

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 1 loopt van de Utrechtse brug tot aan de Wilhelminabrug.



Figuur 1 Plangebied Reconstructie Hoge Rijndijk tracédeel 1

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 fietsparkeren
2. Groen
3. Verkeersveiligheid
4. Wilhelminabrug
5. Bus
6. Onderhoud, riolering en afvalinzameling
7. Trillingen
8. Openbare verlichting

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	Is het een idee om het doorgaande fietsverkeer (richting centrum) over het Utrechtse Jaagpad te leiden. Het huidige fietspad is veel te smal en er is onvoldoende ruimte om elkaar te passeren.	Deels	De ruimte voor de fietsers is één van de belangrijkste doelstellingen van het project. Primair is het doel echter om deze ruimte aan de Hoge Rijndijk zelf te vinden en met de fiets niet te hoeven uitwijken naar het Utrechts Jaagpad.
2	Maak het Utrechts Jaagpad aantrekkelijk voor fietsers door een fietsoprit vanaf het oosten te creëren	Deels	De ruimte voor de fietsers is één van de belangrijkste doelstellingen van het project. Primair is het doel echter om deze ruimte aan de Hoge Rijndijk zelf te vinden en met de fiets niet te hoeven uitwijken naar het Utrechts Jaagpad.
3	Naast de Willem de Zwijgerlaan en de Churchillaan is de Hoge Rijndijk 1 van de slechts 3 belangrijke ontsluitingswegen van Leiden richting A4/ N11 waar dagelijks ruim veel van de ruim 120.000 inwoners van Leiden gebruik van maakt. Pré-corona was de doorstroming matig met in de spits veelvuldig filevorming. Voor velen is autobezit geen luxe, maar wordt dit vereist door opdracht-/ werkgevers of is dit noodzakelijk in het kader van de mobiliteit. Het is wensdenken dat iedereen van het OV gebruik kan of wil maken. Voor mij persoonlijk betekende dit pré-corona dagelijks ergernissen en verlies van schaarse vrije tijd. Ik verwacht na Corona ook eerder meer autoverkeer dan minder, want velen zullen toch het OV blijven mijden. Het belang van de direct aanwonenden is evident anders dan dat van veel andere Leidenaars. Logischerwijs zou ik als direct aanwonende er ook voor opteren om een 30-km zone voor de deur te hebben met veel groen, ruimte voor kinderen om te spelen, maar er zijn meer belangen. Ik hoop dat die niet ondergeschikt dreigen te raken, want ik lees een hoog 'niet in mijn achtertuin' gehalte.	Deels	De genoemde thema's zoals doorstroming, OV en de kwaliteit van de openbare ruimte maken allen onderdeel uit van de projectscope. De Hoge Rijndijk behoudt zijn huidige verkeersfunctie. Dit omdat de straat nu een belangrijke ontsluitingsroute is. Beleidsmatig is vastgesteld dat deze weg dan ook 50 km/uur blijft. Wel wordt geprobeerd de ruimtelijke kwaliteit te vergroten.
4	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. 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	Deels	Verbeteren van de doorstroming is één van de doelstellingen. De beschikbare ruimte aan de Hoge Rijndijk is echter beperkt. Gedurende het ontwerp proces wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met verschillende modaliteiten en wensen om een kwaliteitsslag te maken. Het verbeteren van de doorstroming is één van de kaders, net zo als het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. Er is geen ruimte om op het hele traject te voorzien in een vrije baan voor de bus.

	<p>capaciteit om de doorstroming te bevorderen. Dit zelfde is bovendien van belang voor de dienstverlenende bedrijven die van en naar hun klanten in de stad moeten rijden, en veel last hebben van vertraging op dit traject, ook overdagbuiten 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>		
6	<p>Van Hogewoerd naar de noord zijde van de Hoge Rijndijk is het lang wachten op stoplichten om 2 keer te oversteken. Het zou mooi zijn als er een 2 richting fietspad was van Utrechtse brug tot het Veerhuis.</p>	Deels	<p>We delen deze wens maar helaas is de ruimte bij de Utrechtse brug te beperkt om deze rechtstreekse verbinding te maken. De aansluiting van de Plantagelaan op de Utrechtse brug is een aantal jaar geleden aangepast en daar bleek deze rechtstreekse aansluiting niet inpasbaar.</p>
7	<p>In de mobiliteitsnota, versie 09-03-20 staat op bladzijde 46 een kaartje waarin tracédeel 1 wordt aangemerkt als "wijkontsluitingsweg", en niet als "gebiedsontsluitingsweg". Het zou daarom in idee zijn om juist zijwegen van de Hoge Rijndijk niet af te sluiten. Zijwegen hebben een positief vertragend effect op het verkeer, dat is te merken ter hoogte van Hoge Rijndijk 96, de Verdamstraat, Rijndijkstraat en Kanaalstraat.</p> <p>Ook zou op de 1 of andere manier meer aandacht gegeven kunnen worden aan het gebruik van de Kanaalweg. De verkeersdruk op deze weg is laag, terwijl de capaciteit ho(o)g(er) is.</p>	Deels	<p>Tijdens het proces worden verschillende senario's getoetst en berekend. Een optie om zijstraten evt. af te sluiten wordt hierin meegenomen. De haalbaarheid, effecten, verkeersveiligheid, doorstroming etc. worden integraal afgewogen.</p> <p>In diverse studies binnen Leiden wordt naar de verkeersafwikkeling van de gehele stad gekeken. Waarbij de aanleg van de Rijnlandroute, de Leidse Ring Noord en de autoluwe binnenstad ook effect kunnen hebben op het gebruik van de Kanaalweg en het verminderen van de druk op de Hoge Rijndijk</p>
21	<p>Meer ruimte om fietsen te plaatsen. Vaak staan de rekken overvol en kan je je fiets niet goed vastzetten. Dat werkt ook diefstal in de hand. Oplossingen kunnen zijn; meer fietsenrekken, mogelijkheid tot klein fietsenschuurtje voorbewoners die geen voortuin hebben of een ondergrondse fietsenstalling.</p>	Ja	<p>Het onderzoek naar aanpassing van het fietspad is onderdeel van het project. Hierbij wordt ook gekeken naar de inpassing van fietsparkeerplaatsen/rekken.</p>
32	<p>De bloemenkiosk moet in ieder geval blijven!</p> <p>Geen smalle doorstroomwegen, dat geeft hinder bij hulpdiensten</p>	Ja	<p>De bloemenkiosk neemt veel ruimte van het trottoir in beslag. Er wordt nog gekeken of een verplaatsing van de kiosk mogelijk is.</p> <p>De wegen worden volgens de landelijke richtlijnen ingericht. De bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten is hierbij een uitgangspunt.</p>
33	<ul style="list-style-type: none"> * 1 baans autoweg met 1 richting verkeer als toegangsweg naar woonwijken, maar niet als toegangsweg naar het centrum; * snelheidsbeperkende maatregelen, 30 km per uur, drempels, groenstroken, flitsers; * ruim baan voor wandelaars en fietsers * heel veel groen * nogmaals, heel veel groen * groen is noodzaak 	Nee	<p>De Hoge Rijndijk is één van de toegangswegen naar het centrum van Leiden. 50 km/u De functie van wijk- en gebiedsontsluitingsweg blijft behouden. 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>

	<ul style="list-style-type: none"> * klimaatbestendige maatregelen * vracht en bouwverkeer omleiden * Alleen stille elektrische bussen 		Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit is echter wel een belangrijke uitgangspunt.
34	Ventweg ter hoogte van bushalte Wilhelminabrug ruimer maken zodat geparkeerde auto's niet deels op de stoep moeten staan om ruimte voor langsrijdende auto's te maken. Dit zou een belangrijke verbetering zijn voor voetgangers en bewoners van dit stuk Hoge Rijndijk. Minder autoverkeer op de Hoge Rijndijk lijkt ons sowieso wenselijk. Het aantal rijstroken beperken tot twee, waarbij de bussen met het autoverkeer meegaan biedt ruimte en nodigt minder uit tot hard rijden.	Deels	Er wordt onderzocht in hoeverre een vrije busbaan noodzakelijk / wenselijk is. Het verbeteren van fiets- en voetgangersvoorzieningen is een belangrijk uitgangspunt voor de herinrichting. Echter zal Hoge Rijndijk zijn verkeersfunctie blijven behouden. Daar waar mogelijk wordt er zoveel mogelijk ruimtelijke kwaliteit aan het profiel toegevoegd.
36	Ik denk dat haakse parkeervakken aan de noordkant van Hoge Rijndijk in combinatie met een dubbele fietspad aan de zuidkant en enkele fietspad aan de noordkant zou meerdere problemen oplossen. Haakse inparkeren levert meer parkeervakken per strekkende meter en heeft een afremmende effect op doorgaande verkeer. Omdat te realiseren zou de busbaan moeten worden opgeheven. Aan de zuidkant is de huidige situatie onoverzichtelijk door geparkeerde auto's die het zicht op fietsers ontnemen die van beide kanten komen. Als er geen auto's aan de zuidkant staan hebben afslaande auto's goed zicht op fietsers op de fietspad. De huidige eenrichtingsverkeer van de zijstraten zou dan kunnen worden behouden. De zebraapad ter hoogte van Kanaalstraat zit in een bocht en is de plaats van veel ongelukken in de loop der jaren. Verplaatsing van de zebraapad naar ter hoogte van Rijndijkstraat zou een duidelijke verbetering zijn. Er wordt ook heel vaak te hard gereden over de Hoge Rijndijk 's avonds en 's morgens vroeg en niet alleen door auto's maar ook door vrachtverkeer. Daar moet de politie vaker tegen op treden.	Deels	De Hoge Rijndijk is gecategoriseerd als wijk- en gebiedsontsluitingsweg. Deze wegen hebben een belangrijkste verkeersfunctie. Haaksparkeren wordt niet toegepast op wegen met z'n zware verkeersfunctie. Daarnaast is het ruimte beslag een beperkende factor. Er wordt onderzocht of de busbaan kan of moet blijven. Tijdens het ontwerpproces wordt gekeken naar een optimale verdeling van parkeerplaatsen en hoe deze veilig in te passen. Het verplaatsen van een voetgangersoversteekplaats (lees: zebraapad) is te overwegen als dit de bereikbaarheid en verkeersveiligheid ten goede komt, dit wordt meegenomen.
46	Een van de weinige manieren om meer ruimte te geven aan fietsers, voetgangers en groen is minder ruimte voor parkeren. Verreweg de grootste deel van het dwarsprofiel is nu bestemd voor auto's. Die verhouding zou hiermee wat eerlijker worden.	Ja	Parkeren neemt inderdaad veel ruimte in. Met name tijdens de participatiesessies zal duidelijk moeten worden in hoeverre de bewoners waarde hechten aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en ruimte voor de fietser / voetgangers versus parkeren. Daarnaast moet er voor gewaakt worden dat er geen verplaatsing van (te hoge) parkeerdruk gaat plaatsvinden in de directe nabijheid van de Hoge Rijndijk.
47	De huidige indeling van de parkeervakken parallel aan de Hoge Rijndijk is moeilijk bruikbaar. Er worden regelmatig geparkeerde auto's aangereiden en het verkeer geeft zo vlak bij de verkeerslichten weinig ruimte of overzicht voor in en uitvoegen.	Ja	Tijdens het ontwerpproces wordt aandacht besteed aan het noodzakelijk en gewenste ruimtebeslag voor parkeerplaatsen. Dit wordt meegenomen.
52	Gebruik en versterk open karakter van pompstation voor overzicht/rust en groen. De hoge rijndijk is een drukke straat, de open plekken zorgen voor balans tussen drukke verkeersader en leefbaarheid, tussen haast en rust.	Deels	De inpassing rondom het tankstation is onderdeel van de studie. Het gebruik van het tankstation geeft echter weinig mogelijkheid om een open karakter van rust en groen te brengen.

71	Ter hoogte van de nummers 46-44-42-40-38 bestaat er nu een ruimte tussen het fietspad en de autostraat die gebruikt wordt voor laden/lossen voor de huizen grenzend aan de kruising. Dit stukje ruimte is essentieel voor de huizen aan deze zijde van de kruising daar zij voor het merendeel geen achterom hebben. In het nieuwe plan zou een "officiële" manier wellicht nog beter zijn, maar in ieder geval behoud van deze ruimte voor ongeveer 1,5 auto in de vorm van stoep/uitvoeg ruimte is zeer gewenst voor het goed toegankelijk houden van deze woningen voor leveringen van goederen en/of immobiele bewoners.	Ja	Goede toevoeging. Tijdens het ontwerpproces zal gekeken worden waar en hoe we evt. kunnen omgaan met laden- en lossen. Dit geldt niet alleen voor de genoemde locatie, maar ook voor andere delen van de Hoge Rijndijk. Vooraf is echter niet toe te zeggen dat deze ruimte behouden blijft. Dit is een afweging tussen alle ambities bij de herinrichting.
61	De bloemenwinkel zit in de weg, geen ruimte voor voetgangers.	Ja	Dit is inderdaad een aandachtspunt, hier wordt naar gekeken in het verdere ontwerpproces.

2.2 Thema 2 - Groen

	Wens, zorg of idee	Binnen de kaders	Onderbouwing
8	Een wens: in het Uitwerkingsplan Groene Hoofdstructuur is de Hoge Rijndijk een van de 17 lanen. Voor de (her)inrichting valt deze laan onder 'Principeprofiel 7'. Ik zou graag zien/uitgelegd krijgen hoe dit profiel terugkomt in de nu gepresenteerde ambities. 'Bestaande gezonde bomen inpassen' is in elk geval een principe.	Ja	Een belangrijk onderdeel van het project is het verbeteren van de buitenruimte van de Hoge Rijndijk waarin meer groen een belangrijke rol speelt.
9	<p>2. Vergroening Bonaventura.</p> <p>Bij de Bona is een tijdje terug dat afzichtelijke lelijke oude geboomte met die klimop en ander woekerende opslag eronder en ernaast geheel professioneel weggehaald en die hoek heeft inmiddels een geheel fris uiterlijk gekregen. Er staat nu een volstrekt nietszeggende kniehoge zeer dicht opeen geplante en onderhoudsvrije bodembedekking (jaren 70: Hoeveel mensen kan je verstouwen in een Lelijke Eend?) met in het midden een lullig boomke vormen nu het decor van de drie vlaggemasten met verticale banieren met daarin de uiterst originele oproep 'Ontdek jouw wereld'. Je krijgt de indruk dat je op een soort meubelboulevard bent beland. Voordeel is: je kan altijd zien of het waait. Weg ermee! Die fraaie oude meuk moest zo nodig verdwijnen ten faveure van deze moderniteit, maar de Bona heeft er wel een goedkoop smoel mee gekregen. Er zal wel een herplantingsbewustzijn geweest getuige dat iele boompje dat er nu staat, maar dat zet de komende jaren geen zoden, laat staan echt groen, aan de Hoge Rijndijk. Daarom het volgende voorstel. Schuif de fietsenrekken binnen de hekken een meter op en reserveer de vrijkomende strook voor hoogopgaande, redelijk dicht op elkaar te planten loofbomen. De stadshovenier kan vast wel bepalen hoe een mix van langzame, matige en snelle groeiers eruit kan zien. De voordelen zijn legio, te weten:</p> <p>1. De school offert maar een betrekkelijk smalle strook grond op voor een goed doel, en er wordt een flink oppervlak van tegels ontdaan waardoor hemelwater ook weer</p>	Nee	<p>De indeling van de ruimte binnen de hekken van het Bonaventura is geen onderdeel van het project.</p> <p>Wel is deze school vanzelfsprekend een erg belangrijke stakeholder waarmee we in gesprek gaan over de kwaliteit van de openbare buitenruimte en goede veilige fietsroutes.</p> <p>Een belangrijk onderdeel van het project is het verbeteren van de buitenruimte van de Hoge Rijndijk waarin vanzelfsprekend meer groen wel een belangrijke rol speelt.</p>

	<p>terecht komt waar het hoort: in de grond en niet in het riool. Bovendien kunnen bij de boomspiegels leuke plantjes worden neergezet. Op diverse plaatsen in de stad is te zien hoe fraai dit oogt.</p> <p>2. Er wordt een aanzienlijke strook beplant waar veel loof zal zorgen voor de productie van zuurstof, voor de opname van CO₂, en voor het afvangen van fijnstof van het langsrijdend verkeer (bandenstof, roet door slecht werkende katalysatoren etc.).</p> <p>3. Er wordt "bespaard" op de eventuele onttrekking van parkeerplaatsen ten behoeve van groenaanplant elders langs de Hoge Rijndijk.</p> <p>4. Het zien van groen werkt in het algemeen rustgevend op mensen. Vandaar dat er valt te verwachten dat de leerlingen van de Bona en zeker ook bewoners aan de overzijde (met hun toch al kleine voortuintjes) hier ook best wel content mee zullen zijn. Bewoners van deze kant weten overigens te melden dat tot voor enige jaren het uitzicht op de Bona een behoorlijk stuk groener was. Anders gezegd, men heeft enkele jaren terug op voornoemd terrein al flink de kettingzaag aan het werk gehad.</p> <p>5. Als er een beetje wordt nagedacht over de bij te planten boomsoorten, dan zou er wellicht voor veel vogels ook enige compensatie ontstaan voor het verlies aan toevluchtsruimte die de kort geleden geruimde met weelderige klimop begroeide vuurdoorn nog te bieden had. Het argument dat er nu dat lage stuikgewas voor teruggeplant is, klinkt wel goed maar daar zit bijna letterlijk een addertje onder het gras. Want vogels die daar beschutting zoeken worden veelal juist daar belaagd door wezens die je meestal niet in bomen vindt (katten, fretten, wezels, ratten, en wat dies meer zij).</p>		
10	<p>3. Vergroening Hoge Rijndijk. Vergeleken met vroeger (goed te doen op grond van oude foto's) is deze verkeersader bepaald niet meer de mooie laan die het ooit geweest is. Nu staan er weliswaar bomen, maar opvallend is dat deze op zeer onregelmatige afstanden staan en lang niet allemaal even oud zijn.</p> <p>De grootste gaten zijn te vinden vanaf de Utrechtse brug tot huisnummer #6 en vanaf de brug tot #13 en daar waar ooit lange parkeerstroken zijn aangelegd. Er zouden dus nog wel flink wat bomen in zulke gaten geplant kunnen worden. Dit zou het aanzicht van de staat in de lengterichting aanzienlijk verbeteren. En bijplanten is echt niet onmogelijk als dat op een slimme manier wordt gedaan hoeft dat ook niet ten koste te gaan van (veel) parkeerplaatsen. Ter hoogte van #47 ligt een druppelvormige uitstulping tussen de parkeerstroken met daarin een boom. Zoiets zal hooguit de lengte van een halve auto kunnen vergen!</p> <p>Ook is het niet onopgemerkt gebleven dat de bestrating op veel plekken tussen het fietspad en de rijweg is weggehaald, de grond er onder is vervangen, de bestrating zonder voegen is herlegd (afvoer regenwater) en de boomspiegels aanzienlijk zijn</p>	Ja	<p>Een belangrijk onderdeel van het project is het verbeteren van de buitenruimte van de Hoge Rijndijk waarin meer groen een belangrijke rol speelt.</p> <p>Voor de gezondheid en onderhoud van nieuwe bomen ligt het meer voor de hand om de boomspiegels het eerste jaar open te houden.</p>

	verruimd. Prima plan. Nu zouden de boomspiegels nog wat opgefleurd kunnen worden. Neem als voorbeeld wat in sommige gemeentes te zien is op rotondes: een rijke variatie aan veldbloemen, gebaseerd op een mix die van voorjaar tot herfst zijn pracht weet te tonen.		
11	<p>4. Terughoudendheid verlening kapvergunning</p> <p>Daar zou bij de gemeente naar gestreefd moeten worden. Wat is er namelijk aan de hand? Te oordelen naar de frequentie waarmee de kettingzaag te horen is leven dreigen we kennelijk door een jungle overwoekerd te worden. Kap- en opruimvergunningen voor hout en struikgewas worden in deze buurt vrijwel zonder uitzondering verleend. Kijk eens wat er in de binnentuinen de afgelopen jaren aan bomen verdwenen is. Je kan als burger weliswaar je 'zienswijze' op een aanvraag bij de gemeente indienen, maar dat is veelal een wassen neus. Dat hebben we gezien bij het kappen van een pracht-berk in de tuin van #46. De toenmalige bewoonster meende dat de boom ziek was geworden in het najaar want hij had allemaal bruine en gele blaadjes. En toen het geboomte eenmaal was geruimd gingen de bewoners verhuizen naar een landelijke gemeente in Drenthe. Ook de vorige bewoners van #44 hebben grof huisgehouden in hun achtertuin, want ook die bewoonster vond al dat geboomte maar eng. In plaats van een behandeling werd de zaag verkozen en toen dat niet hielp gingen ze weg. Wonen nu in Zweden – zeker boven de boomgrens in het uiterste noorden.</p> <p>Bij #26 staat momenteel een fraaie berk in de voortuin, maar er valt te vrezen dat zodra de niet al te langgeleden ingetrokken bewoners het ding eenmaal zat zijn (te weinig lichtinval, overlast blad, pollenallergie, en verzin maar wat), de gemeente voetstoots een vergunning zal afgeven. Herplanten? Ammehoela – daar blijkt niks van terecht te komen, zo heeft de pers onlangs onthuld. Uit dat bomenfonds worden hele andere zaken bekostigd, zo blijkt. Herplanting door particulieren? Als dat ielige ding bij Bona daaronder valt, dan lusten we nog wel een peultje.</p> <p>Kortom, een grotere terughoudendheid bij het verlenen van kapvergunningen past naar mijn bescheiden mening goed in het streven naar meer 'vergroening'.</p>	Deels	Als onderdeel van het project is de insteek om de Hoge Rijndijk groener te maken. Het beleid van de gemeente met betrekking tot kapvergunningen in de eigen tuin is echter geen onderdeel van het project.
14	De entree van de stad wordt versterkt als het groene karakter van plantsoen en plantage zoveel mogelijk wordt verlengd richting de hoge rijndijk	Ja	Een belangrijk onderdeel van het project is het verbeteren van de buitenruimte van de Hoge Rijndijk waarin meer groen een belangrijke rol speelt.
22	Het zou mooi zijn als de nu staande bomen behouden kunnen worden.	Ja	Een belangrijk onderdeel van het project is het verbeteren van de buitenruimte van de Hoge Rijndijk waarin meer groen een belangrijke rol speelt. Getracht zal worden om zoveel mogelijk bomen te behouden en voor de nieuwe bomen gelijk een wat grotere maat te kiezen.

23	Tussen de parkeerhavens in zit er tussen de fietspaden en de weg op de Hoge Rijndijk een aantal stukjes betegelde grond die eigenlijk nergens voor gebruikt wordt. Daar zou groen in kunnen. Daarnaast is er rondom de bomen aan de Hoge Rijndijk eigenlijk geen lage begroeiing: het is veelal kale aarde met een boom erin. Daar zou best een lage struik in kunnen.	Ja	In de uitwerking zal bekeken worden op welke plaatsen groen mogelijk is. Onder een aantal stukjes betegelde grond liggen mogelijk wel kabels en leidingen waar geen bomen kunnen worden geplaatst maar mogelijk wel ander groen.
24	Middenberm, bomen, plantenbakken tussen fietspad en rijbaan, stimuleer geveltuintjes: de Hoge Rijndijk is inderdaad de entree naar Leiden. Maak 'm mooi! En veilig. Geldt voor tracédeel 1, maar evenzeer voor tracédeel 2.	Ja	Een belangrijk onderdeel van het project is het verbeteren van de buitenruimte van de Hoge Rijndijk waarin meer groen een belangrijke rol speelt. De inrichting van geveltuintjes op eigen grond is aan de eigenaren van woningen.
25	De bestaande bomen moeten behouden blijven en worden aangevuld met groenperken.	Ja	Een belangrijk onderdeel van het project is het verbeteren van de buitenruimte van de Hoge Rijndijk waarin meer groen een belangrijke rol speelt. Getracht zal worden om zoveel mogelijk bomen te behouden en voor de nieuwe bomen gelijk een wat grotere maat te kiezen.
26	de toegangspoort naar Leiden moet een groen wandel en fietsgebied worden waar de auto te gast is	Deels	Naast zoveel mogelijk ruimte voor fietsers en voetgangers is de Hoge Rijndijk ook een ontsluitingsweg waar het "auto te gast" principe niet inpasbaar is.
27	Meer groen in de straat ter verhoging van de sfeer maar ook als snelheidsremmer. Bijvoorbeeld grote bloembakken met bomen erin die mooi integreren in parkeerstroken.	Ja	Groen en de weginrichting dienen een bijdrage te leveren aan het ontmoedigen van te hard rijden.

2.3 Thema 3 - Verkeersveiligheid

	Wens, zorg of idee	Binnen de kaders	Onderbouwing
20	Als fietser moet je soms 2 keer de drukke weg oversteken binnen een paar honderd meter om op je bestemming te komen. Het lijkt onnodig en veiliger om gewoon twee kanten op te kunnen fietsen.	Ja	Het onderzoek naar aanpassing van het fietspad is onderdeel van het project. Eén van de te onderzoeken varianten is een fietspad in twee richtingen.
30	Ideeën/wensen tracé deel 1 Hoge Rijndijk Utrechtse brug/ Wilhelminabrug Betreft uitrit Hoge Rijndijk thv 94. Het in- en uit rijden aan de Hoge rijndijk is soms problematisch vanwege het beperkte uitzicht, het kruisen van een trottoir en fietspad en hinder van het uitzicht door geparkeerde voertuigen. -het plaatsen van spiegels, waardoor er zicht ontstaat op het voetgangers/fiets verkeer op het trottoir en het fietspad.	Deels	Gezien de functie van de weg worden er (normaal gesproken) geen snelheidsremmende maatregelen genomen, zoals drempels. Echter is verkeersveiligheid één van de belangrijkste aandachtspunten. Het in- en uitrijden van de diverse inritten, zijstraten etc. is een belangrijk aandachtspunt. Tijdens het ontwerp proces wordt daarnaast zoveel mogelijk rekening mee gehouden met verbetering van belijning, plaatsing spiegels. De tuinen van bewoners vallen buiten de scope van het project.

<p>-het aanpassen van de wegmarkering waarbij voor het overige autoverkeer duidelijk is dat ze een in- en uitrit naderen. (stad in)</p> <p>-het aanpassen van de wegmarkering op de rijbaan/busbaan (stad uit) om veilig de inrit in te kunnen rijden vanuit richting stad.</p> <p>-het plaatsen van een markering “Niet parkeren” voor de slagboom, even zijde Hoge Rijndijk. (Ivm parkeeroverlast voor de slagboom)</p> <p>- een verkeersdrempel misschien een idee is om de snelheid bij het autoverkeer terug te dringen, zodat de mensen meer tijd hebben en veiliger de weg, vanuit de uitrit, op te kunnen rijden.</p> <p>Uitrit Catharinastraat/Hoge rijndijk</p> <p>- het plaatsen van spiegels bij de uitrit van de Catharinastraat fietsers/voetgangers daar door rood gaan, terwijl het licht voor auto's op groen staat. Men niet aan ziet komen dat er iemand voor je auto langs piept. Daarom ook het voorstel om het fietspad aan even kant op te heffen; dan is dat probleem ook verholpen.</p> <p>Aanpassingen Hoge Rijndijk</p> <p>- Verbreding van de stoep aan even (huisnummers) kant van de Hoge Rijndijk en opheffing van het fietspad aan deze kant.</p> <p>Nóg een voordeel van verplaatsing fietspad is, dat het stoplicht bij Zijlsingel minder bewegingen hoeft te doen, als daar aan die kant geen fietspad meer is.</p> <p>- Verbreding van het fietspad aan de overkant - zodat daar 2-richtingverkeer fietsers ontstaat.</p> <p>Trottoirs Hoge Rijndijk</p> <p>-Verminderen van de overlast door de grote hoeveelheid fietsen op de trottoirs van de Hoge Rijndijk.</p> <p>-Meer (georganiseerde) fiets-parkeerplekken aan even kant tbv studentenwoningen</p> <p>-oplossing voor fietsen parkeren. Niet meer op de stoep maar op parkeervlak: aan weerszijden van inrit zodat daar geen vrachtauto kunnen parkeren.</p> <p>- Op diverse plekken zebrapaden/verkeersheuvels om oversteken te vergemakkelijken (ook voor de fietsers) én om snelheid van de auto's te temperen (30 km zone?)</p> <p>-het verplaatsen of beter aangeven van de zebra Hoge Rijndijk thv Kanaalstraat. Daar zijn in korte tijd ernstige aanrijdingen geweest. Reden: Tekort voor stoplichten Wilhelminabrug en te hard rijden van verkeer stad uit.</p> <p>Vergroening Hoge Rijndijk</p>		
---	--	--

	-Mini-tuintjes met bloemen bij de bomen langs de stoep/fietspaden		
48	Ik geloof dat dit officieel buiten de kaders valt, maar het zou voor veiligheid, milieu, beperking van overlast en een betere beleving zoveel beter zijn wanneer de Hoge Rijndijk voor tracédeel 1 een 30 km. zone wordt. Wanneer we spreken over een kwaliteitsimpuls, verbeteren van verkeersveiligheid en autoluw en fiets voorrang, etc. dan hoort deze maatregel zeker overwogen te worden.	Nee	De Hoge Rijndijk behoudt zijn huidige verkeersfunctie. Dit omdat de straat nu eenmaal een belangrijke ontsluitingsroute is. Beleidsmatig is vastgesteld dat deze weg dan ook 50 km/uur blijft. Wel wordt geprobeerd de ruimtelijke kwaliteit te vergroten. Hierbij moeten we wel meerdere belangen dienen.
49	Er wordt hard gereden op dit stuk. Dat is niet alleen onveilig voor voetgangers en onze kinderen (recent nog een aanrijding bij de voetgangersoversteekplaats) maar het geeft ook geluidsoverlast. Na De Wilhelminabrug een 30 kilometerzone inrichten zou veel oplossen. Deze zone zou heel natuurlijk kunnen worden aangesloten op de zone van de Zijlsingel en het grootste deel van de Burgravenlaan. Het zou de straat een behoorlijke kwaliteitsimpuls geven als de prioriteit niet lag bij 'doorgaande route' maar bij 'leefbare straat'.	Nee	De Hoge Rijndijk behoudt zijn huidige verkeersfunctie. Dit omdat de straat nu eenmaal een belangrijke ontsluitingsroute is. Beleidsmatig is vastgesteld dat deze weg dan ook 50 km/uur blijft. 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.
50	Wanneer het rustig is op de Hoge Rijndijk en de stoplichten vanwege het rustige verkeer makkelijker en bijna permanent op groen staan, wordt er hard gereden over de Hoge Rijndijk. Aan de geluidsproductie van motoren en getunede auto's valt weinig te veranderen, maar de snelheid beperken zou een zeer zeer wenselijke vooruitgang zijn. Mogelijke oplossingen: * zoals bij de Julius Caesarbrug een bord dat je actuele snelheid toont. * (hogere) drempels (nabij de Wilhelminabrug wordt zulks al gesuggereerd maar is niet heel functioneel) * Juist niet zijwegen afsluiten (zoals in de ambities wel gesuggereerd wordt) * Snelheid beperken tot 30km/h zoals op delen van de Burgravenlaan en de Zijlsingel al wordt gedaan.	Nee	Wijk- en gebiedsontsluitingswegen hebben een belangrijke functie qua doorstroming. Op rustige moment is het nadeel dat er dan ook flink doorgereden kan worden. Tijdens het ontwerpproces wordt hier zoveel mogelijk rekening mee gehouden, maar gezien de ontsluitende functie van de weg zijn het pakket aan mogelijke maatregelen beperkt. 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.
53	De busbaan is maar kort en geeft daardoor weinig tijdswinst, maar is zeer gevaarlijk bij het oversteken. Bussen rijden daar hard. De busbaan wordt regelmatig gebruikt als inhaalstrook. Er zijn al veel ongelukken gebeurd. In plaats van de busbaan zou het fietspad vanaf de Wilhelminabrug naar de Burgravenlaan verbreedt kunnen worden voor twee richtingen. Het trottoir vanaf de Verdamstraat tot aan de brug zou ook verbreedt kunnen worden. Deze is namelijk niet geschikt voor rolstoelgebruikers en kinderwagens.	Ja	Er wordt onderzoek gedaan naar de nut en noodzaak van de busbaan. Ruimtelijk gezien kan er veel winst gehaald worden door de busbaan weg te halen, echter heeft de busbaan ook een groot belang. Hierover zijn we met de alle stakeholders in gesprek.
54	Fietsers en voetgangers op de Hoge Rijndijk negeren regelmatig het rode stoplicht, waarbij je als automobilist vanuit de onoverzichtelijke Catharinastraat bij groen licht alsnog de kans hebt op een aanrijding.	Deels	Verkeersveiligheid is één van de belangrijkste aandachtspunten tijdens het ontwerpproces. Dit kruispunt wordt hierin zeker meegenomen.

	Het zou fijn zijn als dit kruispunt op een manier veiliger gemaakt zou kunnen worden.		
55	Op het terrein van Het Motorhuis worden ter vervanging van de loods volgens het huidige plan 37 woningen gebouwd. Dat leidt tot een verdere toename van verkeer vanuit de P.J. Blokstraat: bewoners, bezoekers, leveranciers, bovenop de huidige drukte ondermeer door twee kinderopvang lokaties. Het kruispunt van P.J. Blokstraat / Hoge Rijndijk dreigt hierdoor nog gevaarlijker te worden, zeker ook voor fietsers en ouders met kinderen. Minimaal een fiets-oversteekplaats voorzien van waarschuwingslicht is nodig.	Nee	Zie reactie hierboven. Ook het kruispunt PJ Blokstraat wordt meegenomen.
56	Brommers en scooters veroorzaken geregeld gevaarlijke situaties op de fietspaden. Door het harde rijden zijn ze ook een gevaar voor uitstappende automobilisten met inzittenden die geparkeerd staan langs de Hoge Rijndijk ter hoogte van de kruising met de Goejestraat.	Ja	Doelstelling is om meer ruimte voor de fietsers te realiseren. Daarbij horen de brommers op de rijbaan maar snorfietsen niet vanwege grote snelheidsverschil.
57	Het komt geregeld voor dat fietsers die uit de Catharinastraat komen en richting de stad fietsen, zich langs fietsers en auto's (die op groen licht staan te wachten om de Hoge Rijndijk op te gaan/over te steken) wurmen om vervolgens (vaak door rood licht) via de stoep ter hoogte van Hoge Rijndijk 46 de bocht om gaan. Dit veroorzaakt gevaarlijke situaties voor de voetgangers die op de stoep lopen. Een hogere stoeprand zou dit kunnen voorkomen.	Ja	De aansluiting van de Catharinastraat op de Hoge Rijndijk is onderdeel van het project. De beperkte breedte van deze straat maakt dit een lastige kruising.
58	Precies daar waar de Kanaalstraat op de Hoge Rijndijk uitkomt, maakt de HRdijk een knik (stadwaarts gezien). Precies voor het laatste pand vóór de Kanaalweg -vanuit de stad gezien- is de stoep smaller en groeit een heg die door de bewoners weliswaar redelijk wordt bijgehouden maar nog steeds te hoog (en te dik) is om de hoek te overzien. Blijkbaar vinden de bewoners het geen probleem dat het daar gevaarlijk is, vooral voor niet-lange mensen. Die heg moet aan de HRdijk-kant in ieder geval een stuk lager of de eerste twee boompjes moeten gesloopt. Het mooiste zou zijn wanneer de bewoners een stukje voortuin zouden afstaan om de stoep daar te verbreden. Dan is er weer overzicht .	Deels	De genoemde heg is inderdaad goed bijgehouden en staat op eigen terrein. Helaas kunnen we als gemeente niet verplichten om de heg in te korten. Dit kan alleen als de heg slecht onderhouden is en deels op gemeente grond staat. Echter is dit wel een aandachtspunt waar we in het ontwerpproces rekening mee gaan houden bijvoorbeeld door het trottoir te verbreden.
59	De hoek Catharinastraat/Hoge Rijndijk is erg onoverzichtelijk/gevaarlijk het fietsverkeer over de Hoge Rijndijk richting het centrum zou naar het zuiden moeten worden verplaatst om meer zicht voor alle verkeersdeelnemers te creëren.	Ja	We gaan verschillende varianten schetsmatig uitwerken. Eén variant daarvan is een fietspad in twee richtingen aan de zuidzijde van de Hoge Rijndijk.
60	Op dit moment is er geen veilige oversteek voor fietsers uit de richting van de stad naar het Veerhuis en het Utrechtse Jaagpad. Er is zelfs geen verlaagde uitrit op het fietspad, behalve een slecht geplaatste oude uitrit van de voormalige wasserij Dingjan. Het gevolg is dat veel fietsers over het zebrapad Utrechtse Veer en over het trottoir van de brug in de richting van het Veerhuis rijden.	Deel	Fietsveiligheid wordt meegenomen tijdens het ontwerpproces. Hierbij komt ook deze fietsoversteek aan de orde. Dit moet wel worden afgezet tegen de andere ambities van de herinrichting.

	<p>De situatie is extra gevaarlijk omdat veel automobilisten de kruisen op de weg negeren en zich niet houden aan het vrijhouden van het kruispunt Hoge Rijndijk - Veerhuis. Een oversteek wordt hierdoor ook nog eens vaak geblokkeerd.</p> <p>Dus: voorzieningen voor een veilige fietsersoversteek naar Veerhuis en Utrechtse Jaagpad.</p>		
62	<p>Het fietsen op de Hoge Rijndijk ervaar ik, al jaren wonende aan de Hoge Rijndijk zelf, als zeer veilig. Het enige wat vervelend is dat veel scholieren van het Bona een groot deel tegen het verkeer in fietsen omdat het oversteken en een stukje aan de andere kant van de weg fietsen wellicht te veel moeite is. Ik heb het dan over het tegen het fietsende verkeer in fietsen van de Wilhelminabrug tot aan het Bona aan de Bona kant van de weg. Naar mijn idee hoeft er niets aan deze fietspaden aangepast te worden. De mensen weten dondersgoed dat ze tegen het verkeer in gaan en doen het alsnog. Wellicht een aandachtspuntje voor de communicatie vanuit school naar de kinderen.</p>	Ja	<p>We willen graag logische fietsroutes. Als veelvuldig tegen de richting wordt gefietst is dit een teken dat een logische ontbreekt of dat deze verbeterd kan worden. Tijdens het ontwerpproces worden er meerdere varianten uitgewerkt en tegen elkaar afgewogen. Bewoners en overige belanghebbende worden hierbij betrokken.</p>
63	<p>Gebruik van het fietspad aan zuidzijde van de Hogerijndijk wordt rond 8.30 uur veel gebruikt door scholieren die vanaf de Wilhelmina brug af komen.</p> <p>Het is een eenrichtingsfietspad, alleen komen de scholieren met velen aanfietsen waar het fietspad niet op berekend is.</p> <p>Er zijn 2 manieren om het te voorkomen, dat is 1. Handhaven of 2. fietspad zodanig inrichten dat er van beide richtingen gebruik van kan gemaakt worden.</p> <p>Mogelijk een idee om aan 1 kant van de weg een dubbel fietspad aan te leggen en de andere kant zonder fietspad uit te voeren.</p>	Ja	<p>We willen graag logische fietsroutes. Als veelvuldig tegen de richting wordt gefietst is dit een teken dat een logische ontbreekt of dat deze verbeterd kan worden. Tijdens het ontwerpproces worden er meerdere varianten uitgewerkt en tegen elkaar afgewogen. Bewoners en overige belanghebbende worden hierbij betrokken.</p>
64	<p>De vele fietsers die elke dag van en naar de Catharinastraat oversteken hebben nu geen veilige plek om zich op te stellen. Er is meer voorrang en meer ruimte nodig voor fietsers om deze kruising veiliger te maken.</p>	Ja	<p>Dit wordt meegenomen tijdens het ontwerpproces.</p>
65	<p>Veilig en duidelijk aangegeven fiets oversteek punt vanaf eind Zoeterwoudse singel naar overkant Hoge Rijndijk in richting brug over de Rijn. (nu moet je tegen verkeer in of met gevaar tussen wachtende auto's)</p>	Ja	<p>Dit is een belangrijk aandachtspunt en wordt meegenomen tijdens het ontwerpproces.</p>
66	<p>De uitrit tussen Hoge Rijndijk 46 en 48 is onoverzichtelijk, smal, en maakt van het kruispunt met de Catharinastraat en Burggravenlaan een complex knooppunt. De straat is eigenlijk te smal wanneer een automobilist zich opstelt bij het kruispunt met ruimte voor een fietser aan de rechterkant, en er ook nog tegemoetkomend verkeer is. Doordat deze uitrit vanuit andere hoeken slecht zichtbaar is, lijkt het eigenlijk de voornaamste reden dat er op het hele kruispunt voor auto's nog een verkeerslicht nodig is. Door de Catharinastraat niet langer een uitrit te maken voor auto's (alleen fietsers en brommers):</p>	Deels	<p>De Catharinastraat is een aandachtspunt. Uiteraard moet het Utrechts Jaagpad zelf nog wel bereikbaar blijven en goed kunnen ontsluiten. Er worden verschillende scenario's uitgewerkt om dit kruispunt te verbeteren. De aangegeven problemen worden absoluut herkend en de aangedragen oplossingen worden in de afweging meegenomen.</p> <p>Het Utrechts Jaagpad valt buiten de scope van de herinrichting/dit project.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> * Kan een ander opstelpunt voor fietsers gekozen worden, waardoor die meer overzicht hebben over het kruispunt voordat ze beginnen met oversteken * Kan daarmee het kruispunt Burggravenlaan/Catharinastraat uitgevoerd worden zonder stoplichten, terwijl doorstroom zowel 's ochtends (stad uit) als 's avonds (stad in) gewaarborgd blijft, door de splitsing van de banen de stad in te vervangen door een baan waarmee de Burggravenlaan kan invoegen op de Hoge Rijndijk de stad uit (zie tekening) * Verbeterd daarmee de doorstroming * Is er vanaf beide kanten voldoende ruimte voor fietsers om elkaar te passeren, omdat er niet langer een auto tussen beide stromen hoeft te staan * Kan verkeer over het Utrechtse Jaagpad op een overzichtelijkere plek de Hoge Rijndijk op draaien, bijvoorbeeld ter hoogte van Hoge Rijndijk 1. Het hele Utrechtse Jaagpad moet daarvoor wel éénrichtingsverkeer in dezelfde richting worden * Wordt voorkomen dat bijvoorbeeld vuilniswagens en bezorgdiensten de krappe bocht tussen het Utrechtse Jaagpad en de Catharinastraat moeten maken 		
67	Meerdere malen per dag, vooral 's avonds wordt er op dit deel heel erg hard gereden.	Ja	Wijk- en gebiedsontsluitingswegen hebben een belangrijke functie qua doorstroming. Op rustige moment is het nadeel dat er dan ook flink doorgereden kan worden. Tijdens het ontwerpproces wordt hier zoveel mogelijk rekening mee gehouden.
68	Waarschijnlijk over grotere delen Hoge Rijndijk het geval maar over de Wilhelminabrug wordt met zeer hoge snelheden gereden. Met name als de stoplichten 's avonds uit staan zie ik met regelmaat auto's met ogenschijnlijk snelheden richting 100km/h voorbij zeilen. In mindere mate iets wat ook gedaan wordt om nog net even groen licht te redden wanneer de stoplichten wel werken.	Ja	Wijk- en gebiedsontsluitingswegen hebben een belangrijke functie qua doorstroming. Op rustige moment is het nadeel dat er dan ook flink doorgereden kan worden. Tijdens het ontwerpproces wordt hier zoveel mogelijk rekening mee gehouden.
69	Ik gebruik dit zebrapad bijna iedere dag, en we worden daar telkens niet gezien door mensen die soms, maar zeker niet altijd te hard rijden. Als je vanuit de oneven kant van de straat wilt oversteken sta je achter auto's, waardoor je bijna niet zichtbaar bent. Een verkeerslicht lijkt mij niet per se de beste optie omdat het verkeer dan ook niet kan doorstromen, toch is het wachten op een ongeluk op deze manier. Ik zou het dus fijn vinden als de zichtbaarheid van de voetganger hier beter zou kunnen worden.	Ja	Dit is een aandachtspunt en tijdens het ontwerpproces wordt hier zoveel mogelijk rekening mee gehouden.
70	Op het eerste stuk van de Hoge Rijndijk zijn nu 4 onoverzichtelijke zijstraten/in uitritten in een gebied van 150 meter. De Zoeterwoudse singel, entree bij Utrechts jaagpad, de in en uitrit van het pompstation en de PJ Blokstraat. Er gebeuren nu relatief veel ongelukken tussen kruisende fietsers/scooters en automobilisten. De nieuwe indeling moet een bijdrage leveren aan een verbetering van de huidige onveilige situatie. Ook moet er rekening gehouden met	Ja	Overzichtelijkheid en verkeersveiligheid zijn belangrijke uitgangspunten voor het nieuwe ontwerp. Hierin wordt ook de effecten van PJ Blokhof meegenomen.

	de toenemende verkeersdruk vanuit de PJ Blokstraat door de nieuwe ontwikkeling daar.		
--	--	--	--

2.4 Thema 4 – Wilhelminabrug

	Wens, zorg of idee	Binnen de kaders	Onderbouwing
38	aanbrengen borden: brug open, motor uit!	Ja	Er staan nu dergelijke bordjes maar er wordt bekeken of de bebording verbeterd kan worden.
43	<p>De brug gaat (vooral) in de lente en zomer erg veel open en zeker 80% van de wachtende automobilisten zet de motor niet uit. Als dit duidelijk gecommuniceerd wordt kan hier veel 'schonere lucht' behaald worden, vooral fijn voor de woningen direct aan de Hoge Rijndijk.</p> <p>Het lijkt mij daarom verstandig zowel bij de stoplichten in de buurt, als een stuk verder terug een groot bord te plaatsen dat de brug open is en de motor dus uit moet. Er staat nu één zeer klein bord, wat niemand opvalt. Helemaal de auto's wat verder naar achter kunnen dit helemaal niet zien.</p>	Ja	Er staan nu dergelijke bordjes maar er wordt bekeken of de bebording verbeterd kan worden. Bij het opstellen van een bebordingsplan wordt extra aandacht gevraagd voor de bebording bij de brug.

2.5 Thema 5 - Bus

	Wens, zorg of idee	Binnen de kaders	Onderbouwing
12	<p>1. Bushalte Burggravenlaan richting Lammenschans.</p> <p>Het voorstel is deze bushalte (lijn 1 en 2) te verplaatsen naar de Hoge Rijndijk, bijvoorbeeld tegenover de huidige bushalte ter hoogte van het Bonaventura College. De motivatie tot dit voorstel is gelegen in de volgende drie punten.</p> <p>Ten eerste, tijdens de openingsuren van koffiekiosk Mariton is de invoegstrook bij de bushalte nodig voor de auto's van de bezoekers, vooral in de ochtenduren. Dan kan de bus daar dus moeilijk bij het trottoir komen om passagiers in en uit te laten stappen. Die moeten dan tussen de geparkeerde auto's door om bij de bus te komen en zo is er door het meevoeren van tassen, paraplu's, en soms ook koffers een gerede kans dat de auto's beschadigd worden. Die bus staat dan natuurlijk wel strak op de fietsstrook zodat de fietsers er dan niet langs kunnen. Dat moet ook zo, juist ter voorkoming van aanrijdingen met buspassagiers die gaan uit- of instappen. Eventuele fietsers kunnen dan mooi om de bus heen, want de weg is breed zat en bovendien veilig omdat de Burggravenlaan is een 30 km-zone (zoals te zien is ergens op het wegdek als je vanaf Lammenschans komt aanrijden). En als die bushalte nou weg zou zijn, hoeven de koffiedrinkers ook niet de hele tijd hun knipperlichten aan te hebben, zeker niet als er</p>	Deels	<p>Het verplaatsen van de bushalte aan de Burggravenlaan is niet direct onderdeel van het project. Echter de hele hoek met bloemenkiosk en de inrichting van het kruispunt wel, dus daarin kan mogelijk de locatie van de bushalte worden meegenomen.</p> <p>Het plantsoen op de Burggravenlaan valt buiten de scope van het project.</p>

	<p>wegens gebrek aan parkeerruimte auto's ook nog eens tussen de bomen op het tegenovergelegen gras moeten worden gezet.</p> <p>Ten tweede, in deze moeilijke tijd gaan er weliswaar niet zoveel mensen met de bus, maar toch is het voor de bezoekers van de koffietent, nu het wegens de pandemie alleen afhalen is en zij bijgevolg hun versnaperingen buiten op de stoep moeten nuttigen, uitermate lastig en soms zelfs intimiderend als er weer geheel andere mensen (vermoedelijk zijn dat van die buspassagiers) langs het nauwe stuk stoep tussen koffietent en straat gaan lopen of zelfs op het bankje in de bushalte willen komen zitten om op de bus te wachten. Daar is vaak geen eens plek voor als je er al met zes of zeven man je afhaalkoffie staat te drinken. Als de bushalte nou verplaatst wordt, komt er dus alle ruimte om de auto's van de bezoekers neer te zetten en zijn er geen hinderlijke buspassagiers meer die er ook nog eens langs moeten bij het gezellige koffieleuten. Deabri kan met het oog op de heersende pandemie wel blijven staan om bij regenachtig weer onder te kunnen schuilen. Misschien dat een deel van het toch al brede trottoir voor en achter de koffietent ingericht kan worden als terras (enigszins overdekt, en liefst met verwarming), want dan hoeven de bezoekers ook niet de hele tijd te staan. Want gemak dient de mens, nietwaar? En over gemak gesproken, kan er niet gelijk een tegelpaadje komen dwars over het vooral door honden veelvuldig bezochte gazon naar de parkeerstrook bij de Bonaventura? Al die stront aan je schoenen is namelijk bepaald niet fris als je nog moet autorijden om bij je werk te komen.</p> <p>Ten derde, buspassagiers zijn over het algemeen vrij inschikkelijk, maar soms zijn er bij die opgewonden verhaal willen komen halen bij de koffietentbezoekers over het parkeren op de busstrook. Dat is vaak erg storend en eigenlijk ook onnodig, want niemand van de bezoekers weet natuurlijk ooit van wie die auto's zijn. Die zijn altijd van anderen, maar dat begrijpen die klagers niet en dus worden die wel eens wat kwader en gaan ze nog harder sputteren. Maar gelukkig hebben de koffieleuters een probaat en onschuldig weermiddel: gewoon weglachen! Want al dat afstand houden is natuurlijk flauwekul, anders hadden ze al lang de jongens van Handhaving bij hen langs gehad.</p>		
31	<p>Haal de invoeghaven voor de bus weg bij de bushalte op de Hoge Rijndijk t/o nr. 20. Het werkt sowieso amper, omdat achteropkomende auto's een stilstaande bus bij de halte niet kunnen passeren bij tegenliggers en een stoppende bus zorgt ook weer voor rustiger verkeer. En weer meer ruimte voor groen!</p>	Ja	<p>Deeltracé 1 (tussen de Utrechtsebrug en de Wilhelminabrug) is een wijkontsluitingsweg. Dat betekent dat het niet 'verplicht' is om haltehavens te hebben bij bushaltes (dat is bij deeltracé 2 wel het geval). Tijdens het ontwerpproces wordt bekeken hoe deze vrijgekomen ruimte het best benut kan worden. Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit is één van de criteria.</p>
35	<p>Mijns inziens zal het opofferen van de busbaan de ruimte bieden om aan veel van de genoemde wensen te kunnen voldoen. Om een goede doorgang van het openbaar</p>	Ja	<p>Uit onderzoek blijkt dat het profiel van de Hoge Rijndijk te krap is om alle functies maximale ruimte te geven. Uw opstelling past</p>

	<p>vervoer te borgen aangezien het openbaar vervoer niet omgeleid kan worden, zou de reeds geopperde optie om de stoplichten te laten reageren op de komst van de bus hier een oplossing voor kunnen zijn.</p> <p>Idee voor opstelling:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Stoep (over gehele traject breed genoeg voor rolstoel/kinderwagen) * Parkeerplek (zelfde hoogte als fietspad) * Tweebaans fietspad (verhoogd tov autoweg middels schuine stoep) * Autoweg * Groenstrook * Autoweg * Tweebaans fietspad (verhoogd tov autoweg middels schuine stoep) * Parkeerplek (zelfde hoogte als fietspad) * Stoep (over gehele traject breed genoeg voor rolstoel/kinderwagen) <p>Argumenten:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Verminderen parkeerplekken is geen optie gezien het reeds tekort aan parkeerplekken in omringende straten * Verhoging veiligheid fietsers door verhoging fietspad tov autoweg + 2- baans aan beide kanten van de weg * Verhoging veiligheid uitstappen met kinderen en ouderen door parkeerplekken aansluitend aan stoep te plaatsen * Verhoging veiligheid voetgangers doordat na de geparkeerde auto's die het zicht op de voetganger belemmeren eerst een fietspad volgt, voordat de voetganger de autoweg oversteekt * Verbreding van de stoep waar nodig, aangezien zoals elders aangegeven voldoende ruimte op de stoep gewenst is voor rolstoelgebruikers en kinderwagens * Een groenstrook in het midden van de weg biedt niet alleen extra groen, maar geeft de straat en daarmee de entree van de stad een statigere uitstraling * Twee autobanen met daartussen een groenstrook en aan weerszijden verhoogde fietspaden maakt het lastiger om hard door de straat te rijden 		<p>simpelweg niet in het profiel. Tijdens het ontwerpproces worden meerdere varianten uitgewerkt en moeten dus keuzes worden gemaakt. Voldoende ruimte voor het gemotoriseerd verkeer is een uitgangspunt, echter wordt getracht om ook de overige modaliteiten voldoende ruimte te geven en de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren.</p>
51	<p>Overweeg of de busbaan stad uitwaarts vervangen kan worden door de verkeerslichten stad uit groen te geven zodra een bus zich al verder weg van de kruising meldt. Dan rijdt het verkeer voor de bus samen met de bus af en is een aparte busbaan niet nodig. Geen rijtijdverlies bus en ruimte winst in dwarsprofiel t.b.v. fiets, voetganger of groen.</p>	Ja	<p>De busbaan is met name bedoeld als de Wilhelminabrug openstaat. Dan kan de bus een stuk verder rijden en als één van de eerste weer vertrekken. In het ontwerpproces wordt bekeken of de busbaan wordt behouden, of er andere varianten zonder busbaan zijn.</p>

2.6 Thema 6 - Onderhoud, riolering en afvalinzameling

	Wens, zorg of idee	Binnen de kaders	Onderbouwing
15	<p>De stoepranden die de parkeerplaatsen omzomen zijn verzamelplaatsen van modder, takken, bladeren en huisvuil.</p> <p>Wanneer er een stevige westen wind door de Hoge Rijndijk waait, en dat is toch regelmatig, waait er van alles door de straat. Veel hiervan landt langs de stoepranden achter geparkeerde auto's. Omdat die parkeerplaatsen altijd bezet zijn, komt de gemeentereiniging er ook niet goed bij en blijft de drab maanden liggen.</p> <p>(Als voorbeeld een foto van de Rijnstraat in Amsterdam toegevoegd waarin aflopende stoepranden zijn gebruikt)</p>	Ja	In het ontwerp zullen we ook de beheer aspecten meenemen en indien we bomen planten kijken we ook naar de bladval etc.
16	<p>Heel vaak vinden we vuilniszakken naast de restafvalbakken omdat ze vol zijn. En dit geeft overlast want ze worden opengemaakt door meeuwen etc. Het afval verspreidt zich dan door de wind over de hele Hoge Rijndijk. Dit kan opgelost worden door meer plekken te creëren om restafval weg te brengen, afval vaker op te halen, maar ook door meer papierbakken neer te zetten (dat stimuleert mensen om het beter te scheiden). Het zou ook fijn zijn als er een mogelijkheid is om groenafval te scheiden. Bijvoorbeeld door een groenafvalbak, of een gezamenlijke compostbak.</p>	Deels	Inpassing van afvalcontainer is onderdeel van de scope. Het wijzigen van de methode van afvalinzameling niet.
17	<p>De huidige afvalcontainers die maar 1 x per 2 weken worden geleegd zouden moeten worden vervangen door ondergrondse containers.</p>	ja	Inpassing van afvalcontainer is onderdeel van de scope. Het wijzigen van de methode van afvalinzameling niet.
18	<p>Vuilcontainers Hoge Rijndijk zijn of heel vaak al vol of er wordt veel illegaal afval neergezet. Vrijwel iedere week staan er vuilniszakken naast de containers die ook met regelmaat open gaan en zwerfafval veroorzaken.</p>	ja	Inpassing van afvalcontainer is onderdeel van de scope. Het wijzigen van de methode van afvalinzameling niet.
19	<p>Ondergrondse containers hebben als voordeel dat er geen bakken meer op of naast de weg hoeven staan. Wanneer deze toegankelijk zijn voor openbaar gebruik kan de hoeveelheid zwerfafval ook worden beperkt.</p>	Ja	Inpassing van afvalcontainer is onderdeel van de scope. Het wijzigen van de methode van afvalinzameling niet.
5	<p>Ik lees dat de aanpassing van de riolering alleen in het tweede tracédeel gebeurt. Bij hevige regenval (en daar krijgen we steeds meer last van) kan de riolering het soms niet aan, waardoor er schoon water via de wc omhoog kan komen bij ons. (gebeurt alleen tijdens hevige regenval en het lijkt er dus op dat het riool het niet aankan). Ik zou daarom ervoor willen pleiten dat ook op dit tracédeel het riool wordt aangepast.</p>	Ja	De afwatering is onderdeel van de reconstructie maar het riool zelf voldoet wel. Mogelijk is de positionering van de kolken niet voldoende of moeten deze worden schoongemaakt. Dat wordt meegenomen in het project.
13	<p>5. Wegdek Hoge Rijndijk.</p> <p>De ondergrond van deze verkeersader is door het zware vrachtverkeer dat zeer regelmatig voorbij dendert behoorlijk ingeklonken en in het asfalt zijn her en der ware sporen ontstaan. Dat is ook te zien na vooral zomerse regenbuien als er water in die sporen blijft staan waardoor langsrazende auto's dan weer fietsers op het fietspad ongevraagd van een gratis douche voorzien. Naar die ondergrond moet naar mijn bescheiden lekenmening nog eens goed gekeken worden. In het voorjaar is er gewerkt aan het riool vanaf het kruispunt met de Burggravenlaan tot aan de bushalte hoek Verdamstraat. Dat was naar aanleiding van een verzakking die plotseling was opgetreden.</p>	Ja	Met de werkzaamheden zal ook het wegdek worden aangepakt. De geschetste problemen zijn inderdaad bekend en deels zodanig urgent dat mogelijk vooruitlopend op het project al enige herstelwerkzaamheden worden uitgevoerd.

	Toen is er ook bij het intreepunt (de put tegenover #40/42) een grote hoeveelheid grond weg gegraven, weer aangevuld, aangetrild, aangestampt, geasfalteerd en goed bevonden. Dat heeft een hele tijd goed gewerkt, maar nu is toch al weer enige tijd te zien dat de boel daar weer zeker een decimeter verzakt is. De in de huizen ertegenover voelbare schokgolven, waar eerder melding van gemaakt is bij de gemeente, en die veroorzaakt worden door ongelijkheden in de weg, zijn nog steeds niet verdwenen. Aanvankelijk leek het erop dat de reparaties dit euvel hadden uitgeband, maar geleidelijk aan is op gezette tijden binnenshuis weer een schok en een kraak te horen als gevolg van het verkeer. Kortom, ook deze omstandigheden vragen meer dan bijzondere aandacht.		
42	Net zoals op de Willem de Zwijgerlaan het juiste asfalt kiezen om zo het geproduceerde geluid te reduceren. Zie bijvoorbeeld https://nl.wikipedia.org/wiki/Stil_wegdek	Ja	Als onderdeel van de werkzaamheden zal het asfalt worden vernieuwd. Indien hier aanleiding voor is, kan stil asfalt worden toegepast.

2.7 Thema 7 - Trillingen

	Wens, zorg of idee	Binnen de kaders	Onderbouwing
37	Net als op andere plekken aan de Hoge Rijndijk geeft zwaar verkeer trillingen dat we in huis voelen.	Ja	Naar verwachting zorgt het vernieuwen van het wegdek voor minder oneffenheden en daarmee tot minder trillingen. Dit zal in het onderzoek worden meegenomen
39	Oneffenheden in het huidige wegdek veroorzaken zware trillingen op alle verdiepingen van de woning, die veel overlast geven, met name overdag maar ook 's avonds (bussen die met hoge snelheid over de Hoge Rijndijk rijden). Ook zorgen de trillingen voor scheuren in de stuc- en verflagen. Nu wordt het wegdek af en toe gerepareerd, maar na een aantal maanden komen de trillingen weer terug. Bij de herinrichting van de Hoge Rijndijk moet hiermee rekening worden gehouden door duurzaam degelijk wegdek aan te leggen en de maximum snelheid te verlagen naar 30 km per uur.	Ja	Naar verwachting zorgt het vernieuwen van het wegdek voor minder oneffenheden en daarmee tot minder trillingen. Dit zal in het onderzoek worden meegenomen. De Hoge Rijndijk is 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.
40	Het verkeer dat door de Hoge Rijndijk komt geeft veel overlast. Ten eerste wordt er vaak hard gereden, zeker als er weinig verkeer is. Dit heeft als gevolg dat het veel geluidsoverlast geeft, maar ook dat er veel trillingen zijn die door het huis te voelen zijn. Daarnaast is het ook onveilig als je je auto wilt instappen vanaf de wegkant.	Ja	Dit is een aandachtspunt en tijdens het ontwerpproces wordt hier zoveel mogelijk rekening mee gehouden. Al is het reduceren van snelheid in avonduren een lastig te voorkomen probleem. Dit is gedrag van weggebruikers..
41	Met name bij hard rijdende auto's en vooral bij vrachtauto's en bussen trilt de Wilhemina-brug dusdanig dat ons huis op het stuk Hoge Rijndijk nabij de Wilhelmina-brug trilt. Dit is vooral boven in het huis zeer voelbaar, kleine objecten verplaatsen zich op onze zolder door deze trillingen. Het is geen Groningen maar wel bizar.	Nee	De brug staat op de planning voor groot onderhoud. Mogelijk verbetert de situatie daarna. We zullen dit als aandachtspunt meegeven aan de provincie (eigenaar van de brug).

44	De trillingen die veroorzaakt worden door het wegdek moeten ondervangen worden door de aanleg van degelijk gefundeerd wegdek en/of andere maatregelen zoals 30km/uur zone	Deels	Naar verwachting zorgt het vernieuwen van het wegdek voor minder oneffenheden en daarmee tot minder trillingen. Dit zal in het onderzoek worden meegenomen. De Hoge Rijndijk is 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.
45	Vracht- en busverkeer veroorzaken hinderlijke trillingen in huis. Op de zolder van mijn woning, waar ik sinds corona dagelijks mijn werkdag slijt, trillen de spanten, de vloer, en daarmee mijn bureau. Gelukkig is dit een beetje afgenomen na het vullen van de vorstschade aan het asfalt rond Hoge Rijndijk 94, maar toch, dit zou nog verder gereduceerd moeten kunnen worden.	Ja	Dit is een aandachtspunt en tijdens het ontwerpproces wordt hier zoveel mogelijk rekening mee gehouden. Al is het reduceren van snelheid in avonden een lastig te voorkomen probleem. Dit is gedrag van weggebruikers.

2.8 Thema 8 - Openbare verlichting

	Wens, zorg of idee	Binnen de kaders	Onderbouwing
29	De hoge en felle lichtmasten aan de Hoge Rijndijk schijnen flink bij huizen naar binnen. Daar zou een andere verlichting flink bij schelen, bijvoorbeeld lager of beter op de weg gericht.	Ja	Positionering en type openbare verlichting maakt onderdeel uit van het project. Doel is om waar mogelijk te voorkomen dat de lampen bij de woningen naar binnen schijnen.
28	Zoals in het Centrum van Leiden en in veel omliggende wijken zijn de saaie grijze lantaarnpalen al vervangen door mooie nostalgische lantaarnpalen, al dan niet versierd met mooie bloemen (zie foto), en hebben de saaie grijze tegels en asfalt plaats gemaakt voor kleurrijke, smaakvolle bestrating. Deze nostalgische lantaarnpalen in combinatie met de juiste soortgelijke smaakvolle keuze voor bestrating van de straten, fietspaden en het trottoir zoals dit reeds in de (binnen)stad is gedaan, zouden een mooie, statige look aan de Hoge Rijndijk, tevens entree van het Centrum van Leiden, geven.	Deels	Het type openbare verlichting maakt onderdeel uit van het project. Gezien het karakter van de weg is waarschijnlijk meer verlichting benodigd dan de nostalgische lantaarnpalen daarnaast brengt dit type extra kosten met zich mee. Dit zal verder uitgezocht worden.