

# Meedenken over het verkeersonderzoek

Bij het ontwikkelen van het Werninkterrein tot stadswijk, is het belangrijk dat de toegang tot het terrein goed georganiseerd is: dat bewoners en bezoekers met de auto, fiets en lopend de nieuwe wijk kunnen bereiken.

## **Er is nog geen besluit genomen over hoe de bereikbaarheid wordt vormgegeven**

Hierover vindt op dit moment een verkeersonderzoek plaats. In dit onderzoek worden verschillende verkeersvarianten onderzocht: een herinrichting van de Amphoraweg en/of een tunnel naar de Hoge Mors en/of een brug naar de Haagweg. Inwoners en ondernemers konden meedenken en hun reactie geven op het verkeersonderzoek. Deze reacties gebruiken we bij de verdere uitwerking van het onderzoek.

## **Tot 5 februari konden mensen via doemee.leiden.nl en via een telefonisch spreekuur reageren**

Reageren op de drie varianten en de mogelijkheid om aandachtspunten mee te geven is actief opgepakt door inwoners. Over alle varianten zijn veel reacties binnengekomen.

## **Op donderdag 21 januari vond er een online bijeenkomst plaats over het verkeersonderzoek**

Ruim 55 geïnteresseerden hadden zich aangemeld voor de online bijeenkomst. Carlo Cornelis (projectleider gemeente Leiden) trapte de bijeenkomst af met een korte toelichting op de plannen voor het

Werninkterrein. Daarna presenteerde Robert ten Elsen (stedenbouwkundige, BURA) de uitgangspunten voor de nieuwe verkeerssituatie. Verkeersdeskundige Thomas Dijker (gemeente Leiden) lichtte de drie verkeersvarianten in onderzoek vervolgens toe.

Luuk Jacobs had zich aangemeld om namens een groep bewoners van Transvaal in te spreken. Zijn presentatie richtte zich op een goede fietsverbinding tussen het Werninkterrein en Transvaal en naar de binnenstad (bij voorkeur met een fietsbrug). Dat kan naar zijn mening goed samengaan met het autoluw maken van het Werninkterrein.

## **Tussendoor konden de deelnemers hun reactie geven op de varianten**

Veel mensen vonden variant 2 (deels omgelegde Amphoraweg en tunnel onder spoor) beter dan de overige varianten. Ook de reacties op doemee.leiden.nl zijn over deze variant het meest positief.



**Hieronder vindt u een samenvatting van de reacties van de deelnemers/omwonenden. Op de 'meest gestelde vragen' wordt in een apart document antwoord gegeven.**

- Alle drie de varianten hebben voor- en nadelen en zorgen voor extra autoverkeer in de omliggende wijken en op bepaalde wegen. Dat baart sommige omwonenden zorgen. Ook vragen zij zich af of er extra parkeeroverlast komt in hun wijk door het autoluw maken van de nieuwe woonwijk.
  - Bij variant 1 en 2 vragen ondernemers en inwoners aandacht voor veiligheid op de Amphoraweg in verband met de combinatie van (vracht)verkeer en voetgangers en fietsers. De ondernemers op het bedrijventerrein vinden het niet wenselijk dat de Amphoraweg gebruikt wordt voor de ontsluiting van het Werninkterrein.
  - Variant 2 wordt van de verschillende varianten als meest positief bestempeld, omdat naar mening van de omwonenden:
    - in deze variant het autoverkeer over twee ontsluitingen verdeeld wordt (veilig en minder overlast);
    - de veiligheid van voetgangers en fietsers over de Amphoraweg beter is dan bij variant 1 (niet gemengd met vrachtverkeer);
    - de nieuwe woonwijk in directe verbinding komt met winkelcentrum Diamantplein en andere voorzieningen;
    - de Rijn toegankelijk wordt vanuit de Hoge Mors en er een fietsroute gemaakt kan worden richting de binnenstad en Transvaal.
  - Waarom is een brug richting de Vink niet als optie onderzocht? Enkele mensen vragen om een betere onderbouwing van het standpunt van de provincie dat deze brug niet mogelijk is.
  - Ook vragen mensen zich af of het Werninkterrein wel geschikt is voor de bouw van zoveel woningen. Kunnen die woningen niet beter op een andere plek worden gebouwd?
  - Er is in Leiden ook behoefte aan voldoende bedrijventerreinen. Zou het Werninkterrein niet beter in zijn geheel als bedrijventerrein kunnen worden ingericht? Bijvoorbeeld door bedrijven vanuit andere locaties naar dit terrein te verplaatsen. Zo ontstaat op een andere plek ruimte voor woningbouw. Dat maakt de verkeerssituatie een stuk eenvoudiger.
  - Daarnaast geeft men andere verkeersvarianten aan, zoals: via Stevenghove, fietsers en wandelaars met brug naar Haagweg en auto langs Amphoraweg.
  - Ook wordt gevraagd om een goede onderbouwing van het onderzoek in relatie tot andere projecten in de omgeving. Zoals de autoluwe binnenstad en de gevolgen van de Rijnlandroute.
  - Tot slot zijn er opmerkingen gemaakt over de opzet van de bijeenkomst. Omdat deze vanwege de coronamaatregelen digitaal werd georganiseerd, vond niet iedereen de bijeenkomst toegankelijk genoeg. Ook de inzet van 'kahoot' tijdens de bijeenkomst vonden sommige mensen niet handig. Dit zijn punten van aandacht voor het vervolg.
-

Hieronder vindt u een uitgebreide samenvatting van alle reacties (zowel van de bijeenkomst als op het platform doemee.leiden.nl).

### **Variant 1: Amphoraweg in huidige ligging en tunnel onder spoor**



**Aantal likes op het platform: 12**

**Aantal dislikes op het platform: 11**

#### **Algemeen**

- Veel mensen reageren positief op de variant met een tunnel onder het spoor. Zij geven aan dit een veilige ontsluiting te vinden voor verschillende weggebruikers.
- Voor de ondernemers op het bedrijventerrein Amphoraweg is dit geen wenselijke optie in verband met de veiligheid van fietsers en wandelaars in combinatie met vrachtverkeer.
- Als minpunt wordt genoemd dat een tunnel onder het spoor leidt tot extra verkeersdruk in de woonwijk Hoge Mors. Sommige mensen vinden het niet wenselijk dat het autoverkeer in die wijk daardoor toeneemt. Het idee wordt geopperd om van de tunnel eenrichtingsverkeer te maken.
- Voor anderen heeft alleen een fiets- en voetgangerstunnel de voorkeur.

**Tunnel goed idee**  
**Ja daar komen**  
**Beste oplossing**  
**Goede oplossing**  
**tunnel alleen fiets!**

- Als positief punt wordt genoemd dat er geen woningen (woonboten) hoeven te verdwijnen bij deze variant.
- Scheiding van langzaam en gemotoriseerd verkeer is voor sommigen essentieel in verband met de verkeersveiligheid van fietsers/wandelaars.

#### **Werninkterrein**

- Bij deze variant wordt het Werninkterrein op twee manieren ontsloten en het terrein is hierdoor altijd bereikbaar. Dat wordt als positief ervaren.
- Iemand noemt dat bij nieuwbouwwijken de eis geldt van minimaal twee toegangswegen. Deze eis wordt door het Bouwbesluit en de gemeente vaak opgelegd en is zowel bedoeld om de wijk voldoende levendig te houden

als de bereikbaarheid voor hulpdiensten te garanderen.

- Ontsluiting via de Amphoraweg en de tunnel onder het spoor biedt direct toegang tot winkels in het dan vernieuwde winkelcentrum Diamantplein. Iemand noemt dat dit goed past binnen het idee van milieuvriendelijk en autoluw wonen, dat bewoners van het Werninkterrein op de fiets en lopend om de hoek boodschappen kunnen doen.

### **Amphoraweg**

- Er wordt genoemd dat deze variant een goede optie is, wanneer er aanpassingen aan de Amphoraweg worden gedaan. Zo komt er minder druk op de omgeving door autoverkeer van en naar het Werninkterrein.
- Iemand noemt dat de tunnel altijd in combinatie met de ontsluiting aan de Amphoraweg gerealiseerd moet worden.
- Meerdere mensen geven aan dat deze ontsluiting via het bedrijventerrein niet wenselijk is. Het is tegen de afspraken in de bedrijventerreinenstrategie en onveilig. Het belang van ondernemers moet ook meewegen in de keuze, dat is belangrijk voor de stad. Zij moeten niet weggejaagd worden.
- Oversteken van fietsers bij de Dr. Lelylaan vinden sommige mensen niet handig met verkeerslichten. Een fietsbrug zou hier oplossing voor kunnen bieden.

### **Smaragdlaan en Amethistkade**

- Iemand vindt de Smaragdlaan in de huidige vorm, zonder goede drempels, niet geschikt voor veel extra verkeer. Daar fietsen en

lopen veel kinderen langs en het is er erg druk met auto's. Ook voor de Amethistkade zal het extra autoverkeer problemen opleveren. Een fiets- of voetgangerstunnel zou wel welkom zijn.

- Iemand anders geeft aan dat de route via de Smaragdlaan naar de Haagse Schouwweg veelal langs plantsoenen en sportvelden loopt. Woningen liggen verder van deze route af waardoor bewoners minder directe impact zullen ondervinden van toenemend verkeer.
- Er wordt genoemd dat de gemeente de Smaragdlaan gecategoriseerd heeft als een 'gebiedsontsluitingsweg'. De Smaragdlaan heeft nu een lage verkeersbelasting van 5.000 voertuigen per 24 uur. Ter vergelijking: de Dr. Lelylaan heeft een verkeersbelasting van 26.000 voertuigen per 24 uur.

### **Vragen voor het verkeersonderzoek**

- Bij het verkeersonderzoek behoort ook de ontsluiting met het openbaar vervoer. Daar is niets over medegedeeld. Er is zelfs geen schatting gemaakt van de woon/werkverkeer verdeling auto/OV. OV kan enorm helpen in het autoluw maken van een woongebied. Wordt daar naar gekeken?

## Variant 2: Deels omgelegde Amphoraweg en tunnel onder spoor



Aantal likes 12

Aantal dislikes: 9

### Algemeen

- Enkele mensen vinden deze variant de beste optie. Het verkeer wordt verdeeld over twee ontsluitingen: dat verdeelt de overlast op de omgeving. Door het omleggen van de Amphoraweg is deze route naar hun mening veilig voor fietsers en voetgangers.
- Iemand geeft aan dat de tunnel onder het spoor door leidt tot veel extra verkeersdruk in de woonwijk Hoge Mors. Het extra autoverkeer hier gaat ongetwijfeld tot gevaarlijke situaties leiden en tot gebruik van sluiproutes door de woonwijk. Een fietstunnel zou volgens een inwoner een betere optie zijn.
- Er wordt genoemd dat door de tunnel de voorzieningen van het Diamantplein en de Stevenshof op loop-/ fietsafstand zullen komen. Dit zal een positieve economische stimulans op het winkelcentrum hebben. Ook komt de Rijn binnen bereik van de bewoners van de Mors.
- Het huidige verkeer Dr. Lelylaan/Churchilllaan zal bij de opening Rijnlandroute door de tunnel A4-A44 verminderen naar verwachting van een inwoner. Dat zal voor de Haagweg niet gelden. Daarom vindt iemand het logischer om het Werninkterrein via de Dr. Lelylaan te ontsluiten.



### Amphoraweg

- Iemand geeft aan dat de huidige ontsluiting van het bedrijventerrein nu al om een kruispunt met verkeerslichten vraagt, omdat het terrein lastig te bereiken is. Een nieuw kruispunt kan ook dat probleem oplossen.
- Er wordt genoemd dat het oversteken van fietsers bij de Dr. Lelylaan niet handig is met verkeerslichten. Een fietsbrug zou hier een oplossing voor kunnen bieden, ook in combinatie met de omlegging van de Amphoraweg.

### Werninkterrein

- Een positief punt dat wordt genoemd is dat het Werninkterrein bij deze variant op twee manieren wordt ontsloten en dat hierdoor het terrein altijd bereikbaar zal zijn.
- Iemand vindt het Werninkterrein ongeschikt als locatie voor grootschalige woningbouw. Dure ontsluitingsmaatregelen leidt tot een opstapeling van problemen in de omgeving.
- Iemand noemt het verplaatsen van de Rooseveltbedrijven om de industriële bestemming van het Werninkterrein te behouden als optie.

### Variant 3: Brug vanaf de Haagweg



**Aantal likes: 9**

**Aantal dislikes: 21**

#### Algemeen

- Er worden verschillende nadelen van deze variant genoemd. Een nadeel is dat enkele woonbootbewoners door de komst van de brug hun huis moeten verlaten; verlies van woningen uit het toch al krappe Leidse woningenbestand.
- Men is bang voor het verlies van privacy en daglicht. Woonboten die kunnen blijven, maar vlak naast de brug komen te liggen, verliezen hun privacy. Vanaf de brug kijk je zo bij de bewoners op het bord.
- Voor het autoverkeer vinden sommigen dit een prima optie, maar voor fietsverkeer en nooddiensten dienen meer ontsluitingen te worden gemaakt.
- Het is bij iemand onduidelijk waarom de Rijnbrug wel geschikt zou zijn als enige ontsluiting, terwijl een tunnel naar de Mors of de Amphoraweg dat niet is.
- Een brug voor alleen fietsverkeer en voetgangers zou volgens enkelen een goede optie kunnen zijn, maar dan op een plek waar het geen Haagwegbewoners tot last zal zijn.

Te druk geen optie Slecht plan. Te druk  
Onder het water? mooi inpassen  
Haagweg te druk Geen brug wel tunnel  
Geen brug Drukke op haagweg  
Brug voor auto, ok! Bedrijven uitkopen  
Beste optie! Comb met tunnel  
Eens met deze optie Geen brug onveilig  
Geen goed idee Heel slecht idee! Nee  
Ruimtelijke kwaliteit Slechtste optie  
Wordt er zeker niet

- Iemand noemt dat een fietsbrug zou kunnen, maar ook dan moet de fietser de Haagweg kruisen voordat ze op de Ventweg kunnen komen. Ook dat zal ertoe leiden dat er verkeerslichten geplaatst zullen worden, waarmee meer verkeersoverlast op de Haagweg zal komen.
- Variant 3 lijkt volgens iemand een schot voor de boeg waar niet goed over is nagedacht. Niet doen dus!

#### Haagweg

- Er wordt genoemd dat de drukte op de Haagweg te groot is om een kruispunt met verkeerslichten toe te voegen. Nu al staan er files tot aan de Churchill-laan als de brug op een druk moment open is.
- Iemand vraagt zich af met welke gegevens gerekend wordt, m.b.t. de hoeveelheid verkeer die over de Haagweg rijdt. Als dat gegevens of metingen uit 2020 zijn is dat niet heel realistisch (Covid-19 heeft geleid tot minder verkeer).
- Er wordt genoemd dat er een onacceptabele verkeersdrukte is op de Haagweg. Dat zorgt voor schade aan gezondheid, milieu en woongenot.

- De Haagweg heeft al jarenlang te maken met toenemend autoverkeer tussen Leiden, de Stevenshof en Voorschoten. Door het creëren van een brug over de Rijn naar de Haagweg zal het autoverkeer daar steeds verder toenemen.
- Meer verkeer op de Haagweg betekent volgens inwoners meer geluidsoverlast voor bewoners, verdere afname van de luchtkwaliteit, slechtere bereikbaarheid etc. Dit alles leidt tot een afname in het woongenot en staat lijnrecht tegenover het duurzaamheidsideaal van de gemeente.
- Het creëren van een brug naar de Haagweg vraagt volgens iemand om aanpassingen van de verkeerssituatie. De Haagweg moet verbreed worden ten gunste van een kruispunt met stoplichten en voorsteerstroken. Een verbreding is niet mogelijk als het voetpad langs de boten behouden moet blijven.
- Volgens iemand is het maken van een geschikt fiets- of voetpad langs de Haagweg aan de kant van de woonboten niet mogelijk. Er is onvoldoende breedte, zeker wanneer de hoofdweg verbreed wordt ten gunste van een kruispunt.
- Er wordt genoemd dat verkeer dat in de avond (en in de winter al in de middag) over de brug komt met koplampen aan voor veel overlast zorgt voor bewoners van de woningen aan de ventweg van de Haagweg. Het licht zal rechtstreeks de woonkamers en slaapkamers in schijnen van een aantal woningen.
- Mensen vrezen voor geluidsoverlast en verkeersopstoppingen bij brugopening – ook in combinatie met de Waddingerbrug.
- Er wordt genoemd dat er op de Haagweg binnenkort al een snelfietspad komt. Als daar ook nog eens een extra kruispunt en meer verkeer bijkomt, dan krijg je daar meer overlast. De route vanuit de Werninkwijk is ook niet logisch.
- Er wordt ook aandacht gevraagd voor de uitstraling en de zichtlijnen op de Oude Rijn. Twee bruggen dicht bij elkaar lijkt enkele mensen geen mooi gezicht.

- Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor de toegankelijkheid van het benzinstation.
- Sommige Haagwegbewoners geven aan dat zij pas laat van deze variant op de hoogte waren gebracht en al eerder hierover hadden willen meepraten.

### **Werninkterrein**

- Iemand geeft aan dat de autoluwe woonwijk kan leiden tot parkeerproblemen in de omringende wijken. Er moeten genoeg parkeerplekken komen op het Werninkterrein, zodat de omringende wijken niet belast worden met parkeerders van de nieuwe woonwijk.
- Eerst werd gesproken van 600 woningen, nu van 750. Autoluw betekent niet autovrij. Centrale parkeergelegenheid op het Werninkterrein maakt die wijk groen en autoluw, maar bewoners van de Haagweg krijgen wél minstens tweemaal per dag te maken met de intocht en uittocht van auto's van Werninkbewoners.

### **Vragen voor het verkeersonderzoek**

- Het lijkt alsof de brug voldoende is om het volledige verkeer van het Werninkterrein te ontsluiten, maar dat bij de andere opties (Tunnel of Amphoraweg) beide noodzakelijk zijn. Wat is precies het verschil?
- Met welke gegevens wordt er gerekend voor de hoeveelheid verkeer die over de Haagweg rijdt? Als dat gegevens of metingen uit 2020 zijn is dat niet heel realistisch (Covid-19 heeft wel geleid tot minder verkeer).
- Zorgt een autoluwe woonwijk voor parkeeroverlast in omliggende wijken?
- Van welk aantal woningen wordt nu uitgegaan in de berekeningen? En kan het aantal woningen worden verminderd om het plan qua verkeersdruk haalbaar te maken?

## Overige aandachtspunten

### Eenrichtingsverkeer

- Iemand vraagt zich af of er is nagedacht over eenrichtingsverkeer? Voorbeeld: naar het Werninkterrein toe via een brug en van het Werninkterrein af via Amphoraweg / tunnel?

### Groote Vink

- Er komen meerdere reacties op 'De Groote Vink'. Iemand oppert het alternatief van een gecombineerde ontsluiting via de (omgelegde) Amphoraweg en een brug aan de westkant, bij 'de Groote Vink'. Er wordt gevraagd om de brug naar 'de Groote Vink' opnieuw met de provincie en het waterschap te bespreken. Ook wordt er gesproken over een fietsbrug richting De Grote Vink. Door deze dicht tegen de spoorbrug aan te bouwen, blijft het zicht voor de scheepvaart goed. Het geeft bewoners een snelle route richting station De Vink. Zodat trein een alternatief voor auto wordt.
- Naast een brug heeft iemand het ook over het onderzoeken naar de mogelijkheid voor een tunnel vanaf het Werninkterrein naar 'de Groote Vink'. Dit zou de bezwaren van de provincie effectief van tafel vegen.

### Geen woonwijk maken

- Iemand trekt de conclusie dat uit veel commentaren en voorstellen blijkt dat het Werninkterrein ongeschikt is voor grootschalige woningbouw en buitensporig kostbaar wordt i.v.m. verkeersmaatregelen.
- Het Werninkterrein kan beter in zijn geheel worden bestemd als bedrijfsterrein. Een idee is om bedrijven vanaf een andere locatie (bijv. de Rooseveltstraat) te verplaatsen naar het Werninkterrein en woningen te bouwen op deze andere locatie.

- Als een nieuw bedrijventerrein niet haalbaar blijkt (gaarne aantonen), maak dan een heel ander plan. Iemand oppert het idee van een sport- en recreatiegebied. Ook restaurants en winkels worden als optie genoemd. En kleinschalige seniorenbouw met gezondheidsvoorzieningen.
- Op de vrijgekomen locaties Dobbedreef en Schu- bertlaan zou volgens iemand woningbouw gereaaliseerd kunnen worden. Neem dan ook meteen het voormalige Crescendoterrein aan de Saffierstraat mee in de planontwikkeling.

### Bedrijven vanaf Amphoraweg verplaatsen

- Er wordt een suggestie gedaan voor het verplaatsen van de bedrijven op de landtong naar elders in de Leidse omgeving (Rooseveltstraat, Cronesteijn, de Waard, of Leiderdorp De Baanderij). Dit zou vele verkeersproblemen van de Amphoraweg oplossen. Immers zo wordt de mix woonwijk/bedrijventerrein vermeden. De combinatie woonwijk en bedrijventerrein wordt als negatief bestempeld.
- Doordat met deze optie dure verkeersmaatregelen worden bespaard, is er geld om bedrijven te verplaatsen naar andere locaties.

### Autoluw en fietsvriendelijk

- Een aantal mensen vraagt om de nieuwe wijk autoloos te maken, zodat er in het geheel geen auto-ontsluiting hoeft te komen. Andere mensen vullen aan, dat er dan wel parkeeroverlast ontstaat in de omgeving.
- Men ziet dat voor een wijk die autoluw moet worden dé fietsontsluiting naar de binnenstad door onze wijk loopt; onder het motto: in-twee-minuten-aan-de-tappas. De route over de Morsweg is ook de koninklijke weg om andere Leidenaren te verleiden om naar Transvaal 4 te komen.

- Iemand noemt dat variant I en II favoriet zijn. Daarbij wordt de wens uitgesproken dat de fietsers dan ook op koninklijke wijze met een prachtige brug over de Dr. Lelylaan worden gebracht. Die brug wordt van zelf het visitekaartje voor de duurzame wijk.
- Zoals de bewoners van de Transvaal voorstellen: ontwerp een mooie fietsbrug over of onder de Dr. Lelylaan. Naar het voorbeeld van de andere tunnels in de omgeving.

### **Effecten op omliggende wijken**

- Iemand hoopt dat er goed gekeken wordt naar het effect van verschillende opties voor de omliggende wijken. In de Hoge Mors wordt op dit moment nieuwe woonruimte ontwikkeld op de plek van het Robijnhof. Dit leidt logischerwijs ook tot meer verkeer (rond de Amethistkade).
- Iemand vraagt, indien een tunnel een concrete optie wordt, dan ook te kijken naar een betere verkeerssituatie in de Hoge Mors en meer specifiek de Amethistkade (ook autoluw). Het mooiste zou zijn als de tunnel onder het spoor uitsluitend voor fietsers bestemd wordt, zodat het autoverkeer niet toeneemt in de omliggende wijk
- Iemand vraagt zich af of er ook is nagedacht over eventuele gevolgen zoals sluiproutes die mensen gaan nemen met de toenemende verkeersdruk in de wijk.
- Iemand vraagt waarom de nieuwe woonwijk niet alleen vanaf de Amphoraweg kan worden ontsloten.
- Iemand geeft aan dat voor de verdere uitwerking behoefte is aan meer inzicht over de verkeersintensiteit, vanuit de nieuwe wijk, op het bedrijventerrein en op de route Dr. Lelylaan-Churchillweg. Dit met name in combinatie met andere ontwikkelingen in de stad (bijvoorbeeld 'autoluw centrum' en het plan om de doorstroming op de Dr. Lelylaan te

verbeteren). Dan zou een enkele ontsluiting op de Dr. Lelylaan, in combinatie met een fietstunnel naar de Hoge Mors, een goede optie kunnen zijn.