

Vraag & antwoord - verkeersonderzoek Werninkterrein

Opzet verkeersonderzoek

Er vindt voor het Werninkterrein een verkeersonderzoek plaats. Er zijn nog andere projecten in de omgeving, die ook van invloed zijn op het verkeer. Denk aan de autoluwe binnenstad en de Rijnlandroute. Worden de gevolgen van die projecten meegenomen in dit onderzoek?

Ja, in het huidige onderzoek worden alle ontwikkelingen meegenomen die op dit moment spelen. Alleen zo kunnen we ons een goed beeld vormen van de mogelijkheden.

Er zijn 3 varianten voor de verkeersontsluiting gemaakt. Waarom is een brug richting de Vink niet als variant onderzocht?

Het water tussen het Werninkterrein en de Groote Vink is provinciaal water. Dat betekent dat de Provincie Zuid-Holland hiervoor verantwoordelijk is. De provincie is het 'bevoegd gezag': het is de partij die hierover de besluiten neemt en vergunningen kan afgeven.

We hebben in het begin van het onderzoek een brug richting de Vink als optie bekeken. Daarbij hebben we contact gezocht met de provincie. De provincie geeft aan deze brug niet toe te staan, omdat deze het zicht van de scheepvaart belemmert. Er is een vrijwaringszone ingesteld voor een deel van de kop van het Werninkterrein, om dat zicht te behouden. Daar mag niet op gebouwd worden. Er vindt binnenkort nog wel een bestuurlijk overleg plaats met de provincie over dit onderwerp.

Als alternatief hebben we ook nog gekeken naar de mogelijkheid van een tunnel vanaf het Werninkterrein naar 'de Groote Vink'. Maar deze optie is financieel niet haalbaar.

Wordt er ook nog nagedacht over een variant met eenrichtingsverkeer? Bijvoorbeeld naar het Werninkterrein toe via een brug en van het Werninkterrein af via Amphoraweg / tunnel.

Varianten met eenrichtingsverkeer worden ook bekeken.

Van welk aantal woningen wordt er nu uitgegaan in de berekeningen? En kan het aantal woningen worden verminderd om het plan qua verkeersdruk haalbaar te maken?

In het huidige onderzoek rekenen we met een maximaal aantal woningen van 750. De bandbreedte ligt tussen de 600 en 750 woningen. Als 750 woningen vanuit verkeersoogpunt niet haalbaar blijkt, dan is verlagen van het woningaantal een mogelijkheid om te onderzoeken of daarmee de verkeersafwikkeling wel goed is te organiseren.

Het lijkt alsof alléén de brug voldoende is om het volledige verkeer van het Werninkterrein te ontsluiten, maar dat in de andere varianten (tunnel of Amphoraweg) twee ontsluitingen nodig zijn. Wat is precies het verschil?

Uit het huidige onderzoek komt naar voren dat inderdaad alleen een brug naar de Haagweg kan volstaan voor het autoverkeer.

Bij de variant met de tunnel moet al het verkeer eerst door een woonwijk (de Mors) om op een ontsluitingsweg te komen. Daarom is hier wel een tweede ontsluiting noodzakelijk.

Alléén een ontsluiting via de Amphoraweg is ook niet mogelijk, omdat de Dr. Lelylaan een stuk drukker is dan de Haagweg en vanwege fysieke beperkingen op de Dr Lelylaan (o.a. door de brug).

Ontsluiting omliggende wegen voor de verschillende varianten

Met welke gegevens wordt gerekend als het gaat om de hoeveelheid verkeer die over de Haagweg rijdt? Als dat metingen uit 2020 zijn, is dat niet heel realistisch. Covid-19 heeft bijvoorbeeld geleid tot minder verkeer. De huidige coronasituatie is niet representatief voor de verkeerssituatie. Er wordt gekeken naar tellingen van net voor de coronacrisis en deze worden opgehoogd met de verwachte effecten van alle ruimtelijke, sociaal-economische en infrastructurele ontwikkelingen (zoals bekend) om zo een goede inschatting te maken van de drukte in de toekomst.

In het onderzoek categoriseert de gemeente de Smaragdlaan als een 'gebiedsontsluitingsweg', net als de Dr. Lelylaan. De Smaragdlaan heeft echter 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.

Het gemiddeld aantal voertuigen per dag op de Smaragdlaan is inderdaad relatief laag voor het wegtype 'gebiedsontsluitingsweg'. Maar de weg heeft ook zeker een duidelijke ontsluitende functie voor de wijk. En 5.000 voertuigen per dag is ongeveer de bovengrens voor de wegcategorie die hierop volgt (erftoegangsweg). Vandaar de categorisering als gebiedsontsluitingsweg.

Bij het verkeersonderzoek behoort ook de ontsluiting met het openbaar vervoer. Daar wordt echter niets over gezegd. Er is zelfs geen schatting gemaakt van de woon/werkverkeer verdeling auto/OV. Wordt daar wel naar gekeken?

Ja, ook dit wordt in het onderzoek meegenomen.

Het huidige verkeer op de Dr. Lelylaan/Churchillaan zal, na de opening van de Rijnlandroute door de tunnel A4-A44, verminderen. Dat zal voor de Haagweg niet gelden (is de verwachting van een deelnemer aan de bijeenkomst). Is het dan niet het meest logisch om het Werninkterrein via de Dr. Lelylaan te ontsluiten?

Alles bij elkaar (het realiseren van de Rijnlandroute, maar ook alle bouwontwikkelingen en infrastructurele maatregelen in de stad) geven de verkeersprognoses aan dat de Dr. Lelylaan in de toekomst ongeveer even zwaar belast blijft als in de huidige situatie.

Voor de verkeersontwikkeling van het Werninkterrein onderzoeken we verschillende varianten. We weten vooraf niet zeker welke variant haalbaar is.

De drukte op de Haagweg is veel te groot is om nog een kruispunt met verkeerslichten toe te voegen. Nu al staan er files tot aan de Churchillaan als de brug op een druk moment open is.

De belasting (drukke) van deze wegen wordt ook in het onderzoek meegenomen, om in beeld te brengen of dit een haalbare variant is.

Effecten op omliggende wijken

Wordt er bij het onderzoek ook gekeken naar het effect van verschillende ontwikkelingen 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).

Het verkeersonderzoek kijkt breed naar alle ruimtelijke aspecten. Ook effecten in andere wijken worden meegenomen in de prognosecijfers, denk aan extra verkeer door andere bouwplannen.

Het vernieuwde Werninkterrein wordt een autoluwe woonwijk. Gaat dit zorgen voor extra parkeeroverlast in de omliggende wijken?

In het nieuwe gebied komt voldoende parkeergelegenheid voor bewoners en bezoekers. Daarmee willen we ook voorkomen dat men in de omgeving parkeert. Overigens heeft het college van burgemeester & wethouders het voornemen om in omliggende wijken gereguleerd parkeren in te voeren in de periode 2022-2023 (Parkeervisie).

Wordt er nagedacht over eventuele gevolgen van toenemende verkeersdruk in de omliggende wijken, bijvoorbeeld doordat mensen sluiproutes gaan gebruiken?

Ja, het gebruikte rekenmodel kijkt automatisch ook naar het risico op sluihverkeer.

Locatie

Er komen meer dan 600 woningen op het Werninkterrein. Is dit wel een geschikte locatie voor zoveel woningen?

Gemeente Leiden heeft een groot woningtekort en is voor verschillende locaties woningbouwplannen aan het maken. Al die locaties zijn nodig om het benodigde aantal woningen te kunnen realiseren. Vanwege de goede ligging van het Werninkterrein (aan het water en nabij het centrum) en omdat het terrein al 10 jaar niet in gebruik is, is het terrein een geschikte woningbouwlocatie. De verkeersontsluiting is een belangrijk aandachtspunt, waarvoor we onderzoek doen naar de mogelijkheden.

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.

Het college en de gemeenteraad hebben een andere keuze gemaakt, namelijk woningbouw op het Werninkterrein.