

# HART VAN DE STAD KRANT



Een uitgave van de Vereniging  
voor de Pieters- & Academiewijk  
en Levendaal-West

Speciale editie, maart 2007, oplage 2700  
Redactie: Marjolijn Pouw Layout: Rita Blankenberg



## Referendum over de Rijn Gouwe Lijn

De RijnGouweLijn houdt de gemoederen in Leiden en met name in de Leidse binnenstad al geruime tijd bezig. Ook in de Pieters- en Academiewijk en dus onze wijkvereniging zijn we de afgelopen jaren druk geweest met de mogelijke komst van de RGL. Per slot van rekening was vanaf het begin duidelijk dat de RGL wel eens door de Korevaartstraat en de Breestraat zou kunnen gaan rijden.

Voor de wijkvereniging heeft vanaf het eerste moment voorop gestaan dat dit plan integraal bekeken moest worden. Dus inclusief de veiligheid en verkeersstromen van voetgangers, fietsers en auto's, én parkeerbeleid en openbaar vervoer. We hebben daarom de afgelopen jaren de ontwikkelingen op de voet gevolgd en belangrijke bijeenkomsten van de gemeente en het projectteam bijgewoond. Daar hebben we onze standpunten naar voren gebracht en vragen gesteld. Tussendoor zijn er gesprekken geweest met de wethouder en andere betrokkenen. In 2005 heeft de wijkvereniging zelfs een voorlichtingsavond over de RGL belegd, voorbereid in een speciale editie van de Hart van de Stadkrant. (december 2004). Op deze avond waren vertegenwoordigers van de Gemeente en de Provincie uitgenodigd voor een panel discussie. Een groot aantal leden maakte van de gelegenheid gebruik om hun verontrusting uit te spreken en stelde kritische vragen over het plan om de RGL door de binnenstad te laten rijden. Het werd dan ook een roerige avond.

Als bestuur van onze wijkvereniging moeten wij de voor- en nadelen van plannen voor de binnenstad afwegen. Een goede bereikbaarheid is belangrijk voor de horeca en middenstand en een vitale en levendige stad. Maar wij moeten ook oog hebben voor de leefbaarheid. De honderden bussen die er nu per dag door de Breestraat en de Korevaarstraat rijden zijn onveilig voor fietsers en voetgangers en veroorzaken een hoop lawaai en luchtverontreiniging. Passend in een integraal plan voor het verkeer en vervoer in en om Leiden, het parkeerbeleid en de positie van het openbaar vervoer kan een tram door de binnenstad onder strikte voorwaarden een verbetering zijn. Maar heeft het stadsbestuur ook aan die voorwaarden voldaan?

In dit speciale nummer van de Hart van de Stadkrant hebben we de verschillende kanten van de aanleg van de RGL nog eens op een rijtje gezet en ons standpunt samengevat, zonder uw keuze bij het referendum op 7 maart te willen beïnvloeden. Die keuze is uw verantwoordelijkheid en moet voortvloeien uit uw eigen afwegingen.

Veel wijsheid gewenst,  
Leo le Duc, Voorzitter Wijkvereniging

## Voor of tegen de RijnGouweLijn-Oost?

In eerdere edities van de Hart van de Stadkrant heeft het bestuur aangegeven waarom wij geen voorstander zijn van het tracé door de Breestraat. We juichen de verbetering van de bereikbaarheid van de binnenstad toe door goed openbaar vervoer, want dat verhoogt de leefbaarheid en kan economisch gunstige gevolgen hebben.

In het huidige plan ontbreekt een heldere kijk op het verkeer en vervoersprobleem in en rond de Leidse binnenstad. Een duidelijke keuze voor openbaar vervoer, waarin de RGL een plaats krijgt ligt er niet aan ten grondslag. De verschillende verkeersstromen met de hen eigen vervoersmiddelen moeten de schaarse ruimte delen, wat veiligheid, bereikbaarheid en milieu niet ten goede komt. De verkeersdruk wordt deels verplaatst naar andere wijken.

Het is bovendien allerminst zeker of de RGL exploitabel is. De veronderstellingen over de hoeveelheid reizigers die er gebruik van zouden maken zijn discutabel. Als de lijn niet naar zee wordt doorgetrokken zou hij wel eens een stuk onaantrekkelijker kunnen zijn. Op de dag van het referendum is er over het West tracé helaas nog niets bekend. Bij uw keuze kunt u dat dus niet laten meewegen.

Zowel de voor- als tegenstanders hebben geprobeerd de Breestraat-effecten in beeld te brengen. Als tegenwicht voor de virtuele verbeelding van de projectorganisatie hebben we de werkelijkheid, zoals die zich onlangs voordeed bij de manifestatie van Labruyere opgenomen (Zie foto)



## Het referendum van 7 maart 2007

Voor het maken van een keuze op 7 maart zijn de volgende uitgangspunten van belang.

1. Met de referendumvraag: *“Wilt u dat de gemeente Leiden meewerkt aan de RijnGouweLijn door Leiden?”* wordt het Binnenstadtracé bedoeld, dat via de Lammenschansweg over de Breesstraat loopt richting Centraal Station. De alternatieve variant is inmiddels definitief van de baan.
2. De in de discussie veelvuldig gehanteerde aanduiding ‘tram’ is misleidend. Het gaat om een LightRail-voertuig dat in omvang aanmerkelijk groter is dan een gemiddelde tram.
3. De referendumvraag beperkt zich uitsluitend tot het Oost-tracé van de RGL. Vooruitlopen op een mogelijke RGL-verbinding tot de kust is in dit stadium misleidend. Over het West-tracé is immers nog geen definitief besluit genomen. Daarover bestaat dus nog geen zekerheid.
4. Voor het verbindend verklaren van de positieve of negatieve uitkomst van het referendum is minimaal een opkomstpercentage vereist van 30%. Wordt dit percentage niet gehaald dan hoeft de gemeente de mening van haar bewoners niet in haar verdere besluitvorming over de RGL te betrekken. Ook als er voldoende stemmen zijn uitgebracht is het niet zeker dat de RGL wordt aangelegd volgens het huidige plan.



### De belangrijkste argumenten voor of tegen

#### PRO

Verbetering openbaar vervoer richting en in de binnenstad van Leiden is in het algemeen positief, en kan onder omstandigheden tevens een commerciële impuls zijn voor de stad. Dat zou met name voor de middenstand gunstig kunnen zijn. Ook de bereikbaarheid van de vele culturele trekpleisters in de stad wordt erdoor vergroot. ►

#### CONTRA

De consequenties van de eventuele komst van de RGL zijn onvoldoende geïnventariseerd en verwerkt in overkoepelend verkeersbeleid.

Een heldere visie op het verkeer en vervoersprobleem in de Leidse binnenstad, inclusief parkeren ontbreekt. Er is geen coherent plan waarin de RGL een plaats heeft. ►

**PRO**

► De RGL zou bovendien een alternatief kunnen zijn voor het groeiende autoverkeer in de binnenstad en de luchtkwaliteit ten goede kunnen komen.

**De komst van de RGL biedt mogelijkheden om de binnenstad autoluw te maken. In potentie komt dit de leefbaarheid van bewoners en bezoekers van de binnenstad ten goede.** Een historische binnenstad als die van Leiden is bij uitstek gebaat bij een goed bereikbare, leefbare en autoluwe binnenstad.

**De veiligheid voor voetgangers en fietsers op met name de Breestraat zou mogelijk kunnen verbeteren met de komst van de RGL.** Het drukke en ongezonde busverkeer over de Breestraat wordt in het nieuwe verkeerscirculatieplan verplaatst naar de omliggende gebieden, met name de Hooigracht. Winkelend publiek en fietsers in het tracégebied hebben uitsluitend te maken met de RGL.

**Het gehele RGL-tracé richting Noordzeestrand biedt in potentie recreatie- en dus commerciële mogelijkheden naast de mogelijkheid om het autoverkeer richting kust terug te dringen.** De veronderstelde reizigersaantallen lijken in geval van realisatie van het West-tracé aanmerkelijk realistischer dan bij uitblijven daarvan.

**De gemeente Leiden heeft in het huidige scenario slechts € 40 miljoen bij te dragen aan de realisatie van het RGL-Oostproject.** Het overige deel: € 140 miljoen, wordt gedragen door de Provincie Zuid-Holland. De kosten-batenanalyse pakt gunstig uit omdat er een aanzienlijke groei van het aantal bezoekers aan Leiden wordt verwacht die de kosten voor de aanleg en exploitatie zouden moeten dekken.

**CONTRA**

► Daardoor is er onvoldoende zicht op de mogelijke nadelige gevolgen van de RGL voor de rond het tracé liggende leefgebieden. Nu lijken sommige delen van de binnenstad opgeofferd te worden aan de RGL.

**Onduidelijk is wat de werkbaarheid is en de gevolgen zijn van het geprognosticeerde verkeerscirculatieplan.** Daarbij moet niet alleen worden gedacht aan de leveranciers van middenstanders maar ook aan de bereikbaarheid van de woningen van bewoners.

**De veiligheid is ondanks diverse (deel)rapporten niet gegarandeerd o.a. door relatief gebrekkige ruimte voor de zwakke verkeersdeelnemers op de Breestraat.** Het alternatieve vervoersplan voor fietsers ontbeert realiteitszin. De route wordt, los van het deel over de Breestraat, naar verwachting niet veiliger dan voorheen.

**Met alleen het ondertekening van een intentieverklaring zijn de gemeenten behorend tot het RGL-West tracé nog geenszins gebonden aan de komst van hun deel van het tracé.** Gelet op de benodigde budgetten van de betrokken gemeenten is het twijfelachtig dat het West-tracé er komt.

**Het is niet denkbeeldig dat de geprognosticeerde kosten (in grove mate) zullen worden overschreden en de reizigersaantallen aanmerkelijk lager uitvallen dan voorzien.** Denk hierbij aan soortgelijke grootschalige projecten in het land waarbij de begroting lopende de rit stevast aanzienlijk wordt overschreden. De gemeente Leiden is relatief armlastig en niet in staat om onvoorzien meer te moeten investeren. Dat gaat dan over de hoofden van de burgerij. De geschatte aantallen gebruikers van de RGL worden naar verwachting niet gehaald. Zeker niet als het West-tracé niet wordt gerealiseerd.