



## Vragen Katwijk inpassing RijnGouwelijn

## Inleiding

Op de informatieavond ( september jl.) en consultatieavond (4 oktober jl.) zijn er veel vragen, opmerkingen en ideeën geuit door de Katwijkse bevolking. Daarmee zijn beide avonden voor ons zeer nuttig geweest. Wij beseffen ons terdege dat sommigen van u direct antwoord hadden willen hebben op de vragen die u gesteld heeft, maar dat was op dat moment organisatorisch niet goed mogelijk.

We hebben er voor gekozen om zoveel mogelijk vragen op de website te beantwoorden voordat op 18 oktober de tweede consultatieavond plaatsvindt. Gezien de korte voorbereidingstijd kan het voorkomen dat er onzorgvuldigheden in de beantwoording zijn geslopen. Wij hopen dat dit tot een minimum is beperkt.

Veel vragen gaan over dezelfde onderwerpen (bijvoorbeeld veiligheid) of over specifieke tracéonderdelen (bijv. de Tramstraat). Alle gestelde vragen zijn in dit document terug te vinden, hetzij met een volledig antwoord, hetzij met een verwijzing naar een later tijdstip. De vragen die in dit document nog niet beantwoord zijn zullen zo spoedig mogelijk beantwoord worden.

## Indeling vragen

Wat betreft de vragen is de volgende indeling gehanteerd:

### I **Algemeen deel**, met daarin

1. Algemene en thematische vragen gevolgd door één thematisch antwoord
2. Vragen en antwoorden over één thema die een individueel antwoord behoeven

### II **Locatiespecifieke deel**, met daarin

3. Locatiespecifieke vragen met verwijzing naar themabeantwoording

## Meningen

Naast vragen is ook een aantal meningen geuit en genoteerd. We nemen deze meningen mee in het vervolgproces.

## Algemeen

In het onderzoeksrapport Tracénota/MER tweede fase wordt een groot aantal aspecten van de verschillende tracés onderzocht. Wat er onderzocht wordt en hoe dat moet gebeuren is vastgelegd in de zogenaamde richtlijnen. Deze richtlijnen zijn opgesteld op advies van de commissie voor de milieueffectrapportage. Dit is een commissie met daarin verschillende onafhankelijke deskundigen.

Wellicht ten overvloede: er zijn en worden nu nog geen tracékeuzen gemaakt. Pas na afronding en vaststelling van de TN/MER tweede fase wordt een tracé gekozen

## I Algemeen deel

### Thema 0: Proces / Procedure

#### 1. Vraag

Waarom zijn de bewoners van de straten niet per brief op de hoogte gesteld van de informatieavond? Nu waren veel mensen niet geïnformeerd. *Zie thematisch antwoord*

#### 2. Vraag

Een aantal mensen heeft na aanmelding een bevestiging gekregen en een aantal niet. Dat is vreemd. *Zie thematisch antwoord*

#### 3. Vraag

Op de site van de RijnGouwelijn kun je klikken op informatie over de voorlichtingsbijeenkomst in Katwijk. Bij het volgende scherm moet je dan inloggen. Niet echt klantvriendelijk. *Zie thematisch antwoord*

#### 4. Vraag

U hebt ons op 18 oktober de antwoorden op onze vragen beloofd. *Zie thematisch antwoord*

#### 5. Vraag

Volgens de informatie kon men niet naar de consultatieavonden komen als men niet op de informatieavond op 20 september was geweest. Dit zal veel mensen weerhouden hebben alsnog te reageren. *Zie thematisch antwoord*

#### 6. Vraag

De PowerPoint presentatie op de site was aanvankelijk onvolledig. Pas na melding bewoners is dit aangepast. *Zie thematisch antwoord*

#### 7. Vraag

De aanleg van de RGL is kapitaalvernietiging. Besteed geld aan beter OV (bussen). *Zie thematisch antwoord*

#### 8. Vraag

Is de RGL niet een beetje een prestige object van de Provincie? Moet het project koste wat kost doorgaan? Er zijn voornamelijk nadelen; het wordt veel te mooi voorgeschoteld. *Zie thematisch antwoord*

#### 9. Vraag

Ter informatie Artikel NRC 27 of 28 september "Zand erover" – TU Delft; kritisch artikel over RGL West. *Zie thematisch antwoord*

#### 10. Vraag

Ter informatie Krantenartikel Katwijk Speciaal 30-09-2003. *Zie thematisch antwoord*

## 11. Vraag

Het belang van een goede verbinding staat boven het belang van de inwoners die langs het eventuele tracé wonen. De intentie-overeenkomst is een bestuurovereenkomst zonder juridische status. Er zijn nog beslismomenten. *Zie thematisch antwoord*

## 12. Vraag

Wat is de vraag / behoefte van een RGL / openbaar vervoer. Kortom waarom de RGL. Graag ontvangen wij hier informatie over (nut en noodzaak vraag) *Zie thematisch antwoord*

## 13. Vraag

Wat zijn inspraakmogelijkheden/gerechtelijke procedures? *Zie thematisch antwoord*

## 14. Vraag

We zien de RGL graag snel komen (2014 is te laat). Wat kunnen we doen om dat te versnellen? *Zie thematisch antwoord*

### Thematisch antwoord vraag 1 - 14

De bewoners zijn voor de informatieavond uitgenodigd via drie advertenties en een hoofdartikel in de Katwijk Speciaal en de Rijnsburger. Tijdens de informatieavond is bezoekers gevraagd hun adres te noteren. Al deze mensen hebben een bevestiging voor de eerste consultatieavond ontvangen.

Op 18 oktober komt u weer aan bod als we de tweede consultatieavond houden. We hebben dan een groot aantal van uw vragen beantwoord en concentreren ons op de tracéonderdelen waar de meeste vragen over gesteld zijn.

Vervolgens maken wij de Tracénota/MER tweede fase af, met aandacht voor veel aspecten die in de consultatieavonden aan de orde zijn geweest en die in deze fase van toepassing zijn.

Daarna stelt de stuurgroep RijnGouwelijn in december de TN/MER vast en zowel de betrokken gemeenten als de provincie adviseren hetzelfde te doen. Als het onderzoeksrapport afgerond is, komen er studies over de grondpositie en de economische effecten op tafel.

Op grond van die drie rapportages zal de provincie in overleg met de gemeenten een voorstel maken voor een ontwerp-tracékeuze. Deze gaat weer via de Stuurgroep ter vaststelling naar de provincie en de gemeenten. Als de partijen hiermee instemmen, komt u als burger weer aan bod om uw mening kenbaar te maken over de tracékeuze. Ook worden maatschappelijke organisaties gevraagd hun mening hierover te geven. De planning is dat dit in maart 2008 zal plaatsvinden.

Vervolgens wordt op grond van uw reactie en die van de maatschappelijke organisaties bekeken of de voorgestelde tracékeuze dezelfde blijft of gewijzigd wordt en wordt de definitieve tracékeuze bestuurlijk vastgesteld. Daarna volgt nog een lang traject om bestuurlijke afspraken met alle betrokken partijen te maken over de uitvoering en zal de tracékeuze juridisch worden vastgelegd in de bestemmingsplannen.

Op dat moment komt u weer in beeld, omdat u dan de mogelijkheid heeft om volgens wettelijke procedures bezwaar te maken tegen de tracékeuze in het bestemmingsplan. Dit is eind 2008.

Bij afwijzing van uw bezwaar is beroep bij de rechter mogelijk.

De snelheid van realisatie van de RijnGouwelijn is mede afhankelijk van het aantal bezwaren en beroepsprocedures.

## 15. Vraag

Jammer dat er maar een tafel was voor het centrum. Nu stonden 46 mensen 3 rijen dik en daardoor hoorde en zag niet iedereen waar het om ging.

## Antwoord

Op de volgende avond zullen wij meerdere tafels voor de 3 mogelijke routes naar de Boulevard maken.

## 16. Vraag

Is het ontwerp van de RGL achter tekentafel tot stand gekomen of is het ontwerpteam ook buiten geweest? Hebben zij de locatie bezichtigd?

## Antwoord

Het ontwerpteam is meermalen in Katwijk geweest en heeft alle locaties uitgebreid bekeken. Er zijn ook foto's van alle tracés gemaakt.

## 17. Vraag

In 2006 is er in de gemeenteraad gediscussieerd over de RGL en als alternatief is er een busbaan in het kader van de Structuurvisie bedacht. Naar nu blijkt was er toentertijd al gekozen voor de RGL. Zijn wij gefopt door de gemeenteraad, die deed alsof er een keuze voor één van de alternatieven mogelijk was?

## Antwoord

In de Brede Structuurvisie is gesproken over hoogwaardig openbaar vervoer, waarbij voor de gemeente beide mogelijkheden nog open waren. In de intentieverklaring is de keuze voor de RGL (tram) genomen. Op het moment dat dit niet mogelijk is om financiële of bestuurlijke redenen, is een hoogwaardige buslijn voor de gemeente een alternatief.

## 18. Vraag

De foto's die hier gepresenteerd worden, doen vaak heel royaal aan. Dit komt niet overeen met de werkelijkheid.

## Antwoord

De fotomontages zijn gebaseerd op de schetsontwerpen die nu gemaakt zijn voor de MER en stellen reële inpassingen voor. Er worden geen onwerkelijke beelden weergegeven.

## 19. Vraag

Hoezo hoogwaardig Openbaar vervoer? Het is een geldverslindend project, zeer langdurend. Het zal veel duurder uitpakken. Het gaat ten koste van de leefbaarheid. Wandel & fietsgenot. Waar blijven de auto's langs de route?

## Antwoord

Het autoverkeer blijft langs alle routes gewoon mogelijk in de huidige schetsontwerpen.

## 20. Vraag

Is B&W van gemeente Katwijk wel begaan met het welzijn van haar bewoners die langs het toekomstige traject van de RGL wonen?

## Antwoord

De gemeente Katwijk is begaan met het welzijn van al haar bewoners. Bij de definitieve trajectkeuzen zal er de gemeente alles aan gelegen zijn overlast zoveel mogelijk te beperken.

## 21. Vraag

Gemeente Katwijk kent het principe van een referendum niet. Betekent dit dat Katwijk geen democratische gemeente is?

## Antwoord

De gemeente Katwijk is een democratische gemeente. Er is immers sprake van een vertegenwoordigende democratie (gemeenteraad is gekozen door bevolking). Democratie hangt niet alleen af van een instrument als een referendum.

## 22. Vraag

Wordt 200 miljoen nu, uiteindelijk 400 miljoen? Waarom geen private financiering gezocht?

## Antwoord

In elk project kunnen zich onverwachte tegenvallers voordoen. Bij de kostenraming is rekening gehouden met event. tegenvallers. Er wordt volgens een officiële systematiek geraamd om de kans op misrekeningen zo klein mogelijk te maken.

Een project zoals de RijnGouwelijk-West valt overigens niet te vergelijken met een Betuwelijk of HSL: deze spoorlijnen hebben vooral ongelijkvloerse kruisingen, waarbij er veel dure tunnels nodig zijn. De RijnGouwelijk-West heeft als uitgangspunt een gelijkvloerse inpassing zoals een gewone tramlijn; hierdoor zijn zeer grote kostenoverschrijdingen (x2) niet te verwachten.

Als overheidsfinanciering niet volledig lukt, dan kan private (mede) financiering overwogen worden.

## 23. Vraag

Bij de derde consultatieronde legt u keuzes ter inspraak voor. Is dat dan een soort van referendum?

## Antwoord

Neen. Dit is een mogelijkheid om uw stem te laten horen.

## 24. Vraag

Een uiteindelijke overschrijding betalen wij, de belastingbetalers. Kunt u op 4 e/o 18 oktober referentiecijfers presenteren, eventueel uit andere Europese steden?

## Antwoord

Deze vraag wordt in een later stadium beantwoord.

## 25. Vraag

Wat doet u met de bezwaren van de bewoners?

## Antwoord

We luisteren naar u en noteren uw bezwaren en waar mogelijk en zinvol nemen wij maatregelen.

## 26. Vraag

Uw verhaal is een erg feel-good verhaal. Wat zijn de nadelen?

## Antwoord

In de TN/MER staan de nadelen van de RijnGouwelijk-West beschreven en maatregelen om deze nadelen te minimaliseren. Een deel van deze maatregelen wordt in de volgende fase verder uitgewerkt.

## Thema 1: veiligheid

### 27. Vraag

Er is zorg over de lengte van de RijnGouwelijn-voertuigen en de frequentie waarmee ze zullen passeren. Denk daarbij aan te hoge en te lange voertuigen (veiligheid). *Zie thematisch antwoord*

### 28. Vraag

Is dit echt veiliger? Gaan we er niet op achteruit? *Zie thematisch antwoord*

### 29. Vraag

We hebben nu al last van uitgaansagressie. Hoe zal dat zijn met de tram? Hoe om te gaan met sociale veiligheid? *Zie thematisch antwoord*

## **Thematisch antwoord vraag 27 - 29**

In en om Katwijk wordt, ook in de toekomst, veel gebouwd. Te denken valt aan Rijnsoever-Noord, de Zanderij en het nieuwe bedrijventerrein bij Estec. Dat betekent dat het verkeer als gevolg daarvan zal toenemen, met name op de Zwarteweg, de Biltlaan en de ontsluiting van de Zanderij via de Koningin Julianalaan. Toenemend verkeer betekent over het algemeen een grotere onveiligheid op de weg. Vanuit de rijksoverheid geldt voor de RijnGouwelijn-West net als voor de RijnGouwelijn-Oost het 'stand still principe' voor veiligheid. Dat betekent dat de veiligheid als gevolg van de RijnGouwelijn niet mag verslechteren. Concreet betekent het dat de situatie hetzelfde blijft dan wel verbetert. In de praktijk betekent dit, dat als de RijnGouwelijn aangelegd wordt, de hele inrichting van de weg zal veranderen. Een voorbeeld: als de RijnGouwelijn in een vrije baan in het midden ligt, zijn de wegrijbanen gescheiden. Oversteken kan dan alleen nog maar bij haltes en kruispunten, zonodig met signalering. Deze situatie is voor auto's, voetgangers en fietsers dus veiliger. Ook zal de RijnGouwelijn, als die een vrije baan heeft, zoveel mogelijk afgescheiden worden van het overige verkeer met groen, hekken of andere middelen. Per saldo betekent het dat huidige onveilige situaties in de weg aangepakt kunnen worden tegelijk met de aanleg van de RijnGouwelijn-West. De exacte uitwerking daarvan zal plaatsvinden in de volgende fase als gekozen is voor één bepaald tracé. Er zijn veel specifieke (potentieel) onveilige situaties genoemd. Die zullen zoveel mogelijk meegenomen worden in de tracébeoordeling. De aanwezigheid van scholen, speelplaatsen en oversteekplaatsen voor kinderen hebben daar een belangrijke rol in. Het uitgangspunt is: de verkeersveiligheid mag niet verslechteren, maar moet minimaal gelijk blijven aan de huidige situatie dan wel verbeteren.

*Naast verkeersveiligheid bestaan er nog andere soorten veiligheid, zoals:*

- systeemveiligheid (hoe voorkom je onderlinge botsingen, ontsparingen, risico's met de bovenleiding aan gevels, enz.);
- gebruikersveiligheid (veiligheid bij in/uitstappen, gedwongen stops en botsingen);
- passantelveiligheid (hoe is systeem gezekerd tegen mensen die onverwacht op de -- vrije -- baan kunnen komen) en
- sociale veiligheid (openheid en controle van met name de haltes); in het verleden zijn bij andere railprojecten waar sprake was van problemen met sociale veiligheid handhavingsarrangementen afgesloten tussen gemeenten, politie en exploitant die zeer succesvol bleken te zijn. Bij de RijnGouwelijn-Oost en West zal ook zo'n handhavingsarrangement afgesloten worden.

In de Tracénota/MER wordt aan al deze aspecten aandacht besteed. Zie daarvoor ook de richtlijnen.

### 30. Vraag

Hoe zit het met de veiligheid van bovenleiding aan gevels? En kan dit vanuit juridisch oogpunt zo maar aan de gevel worden bevestigd?

### Antwoord

Er is nog geen keuze gemaakt over de wijze waarop de bovenleidingen bevestigd gaan worden; gevel of via masten. Dit wordt in een latere fase onderzocht.

## Thema 2: geluid en trillingen

### 31. Vraag

Op welke manier wordt de geluidsoverlast van de RijnGouwelijk gecompenseerd? *Zie thematisch antwoord*

### 32. Vraag

Geluidsoverlast zal leiden tot stress voor omwonenden. Het gevolg is ziekteverzuim. Wat doen we hier aan? *Zie thematisch antwoord*

### 33. Vraag

Door de komst van de RGL ontstaat schade aan gebouwen door trillingen van voorbij rijdende voertuigen. Dit is niet acceptabel. *Zie thematisch antwoord*

### 34. Vraag

Trillingen veroorzaakt door de RGL dringen veel beter door in droge zandgrond met een lage grondwaterstand. Dit geldt zeker voor Bosplein & Julianalaan. *Zie thematisch antwoord*

### 35. Vraag

De geluidshinder zal toenemen met de komst van de RGL en zal groter zijn dan is gepland. Hoe gaat gemeente hier mee om en wie gaat de compenserende maatregelen betalen? *Zie thematisch antwoord*

### **Thematisch antwoord vraag 31- 35**

De belangrijkste bronnen van geluid en trillingen zijn alle vormen van verkeer. De komst van de RGL en daarmee de wijziging van de straatindeling, hebben gevolgen voor de totale geluids- en trillingenproductie. Momenteel wordt die geluids- en trillingenproductie van die nieuwe straatindeling, incl. de RGL-West op de verschillende tracés onderzocht. Daarover zal gerapporteerd worden in het onderzoeksrapport Tracénota/MER tweede fase. Dat onderzoek vindt plaats zoals dat is aangegeven in de richtlijnen. Onderzocht moet worden hoeveel woningen en geluidgevoelige bestemmingen er zijn die minder of meer geluids- en trillingbelasting zullen ondervinden, waar deze locaties zich bevinden en wat de mogelijkheden zijn om de geluids- en trillingbelasting te verminderen. Voorbeelden van maatregelen om geluid en trillingen te verminderen zijn stiller asfalt, stiller materieel, isolatie van woningen, groene geluidswallen, etc.

In het algemeen is het zo dat als de geluidsproductie en de trillingen boven bepaalde (wettelijke) normen uitkomen er maatregelen genomen moeten worden om die geluids- en trillingenniveaus te verlagen. Wat betreft trillingen is de norm zodanig, dat er geen schade mag ontstaan. Wij zijn ons bewust dat in de droge, zandrijke bodem van Katwijk dit een speciaal aandachtspunt is. Zie ook thema 6: (plan)schade. Nader onderzoek en uitwerking van de maatregelen om geluid en trillingen te verminderen, zal plaatsvinden voorafgaand aan vaststelling van de bestemmingsplannen en in de volgende fase.

## 36. Vraag

Bewoners hebben het beeld dat de gemeente hen niet serieus neemt in de problematiek rond geluidsoverlast.

## Antwoord

In het concrete geval is door de gemeente inmiddels een afzonderlijke afspraak met bewoners gemaakt.

## 37. Vraag

Wat doet de gemeente aan verkeersdrukke en geluidsisolatie (bijvoorbeeld op de Biltlaan)?

## Antwoord

Deze vraag wordt z.s.m. door de gemeente beantwoord.

## Thema 3: Tracering en voorgeschiedenis

## 38. Vraag

Op grond van welke criteria zijn de huidige twee varianten overgebleven uit de zeven die in 2003 op tafel lagen? Anders gezegd; waarom/waarop zijn die vijf anderen afgekeurd? *Zie thematisch antwoord*

## 39. Vraag

Waarom geen bus i.p.v. lightrail? *Zie thematisch antwoord*

## 40. Vraag

Waarom zijn Oegstgeest en Rijnsburg niet in het tracé opgenomen? *Zie thematisch antwoord*

## 41. Vraag

Er liggen twee hoofdtracés. Er valt niets meer te kiezen. De provincie heeft al voor 99% een keuze gemaakt? *Zie thematisch antwoord*

## 42. Vraag

Is er nog ruimte tot discussie RGL versus busbaan (vrije busbaan) of is er reeds besloten voor de RijnGouwelijk? *Zie thematisch antwoord uwelij*

## 43. Vraag

Graag zouden wij inzage krijgen in de rapporten, studies en onderzoeken, die ten grondslag liggen aan de tracé keuzes van de RGL. *Zie thematisch antwoord*

## 44. Vraag

Wat gebeurt er met de RijnGouwelijk-West als de RijnGouwelijk-Oost niet doorgaat? *Zie thematisch antwoord*

## 45. Vraag

Wat zijn de criteria op basis waarvan de provincie een keuze maakt? Kunnen wij vooraf inzage krijgen in deze afwegingscriteria? *Zie thematisch antwoord*

## Thematisch antwoord vraag 38 - 45

Tijdens de informatie- en consultatieavond was er veel onduidelijkheid over de status van de verschillende tracés zoals ze nu op de kaart staan. Wat ging eraan vooraf?

### Voorgeschiedenis

In de vorige fase, de eerste fase Tracénota/MER, zijn zes tracéalternatieven onderzocht: het nulalternatief (niets doen), het nulplus alternatief (vrije busbaan), de huidige alternatieven 1 en 2, en twee oostelijker gelegen alternatieven 3 (Rijnsburg en Katwijk a/d Rijn) en 4 (vanaf Transferium A44 twee takken naar Katwijk en Noordwijk). In dit onderzoek heeft een aantal factoren een rol gespeeld; dit is vergelijkbaar met de factoren die in deze fase onderzocht worden. Dit zijn:

- vervoerwaarde
- kosten, opbrengsten en kostendekkingsgraad
- inpassing
- milieu-effecten (leefbaarheid, natuur en landschap, cultuurhistorie, bodem en water)
- ruimtelijke economische ontwikkeling

Deze factoren zijn tegen elkaar afgewogen en de volgende tracés zijn daarbij afgefallen: nulplus alternatief en alternatieven 3. en 4. (bijvoorbeeld door hoge aanlegkosten, lage kostendekkingsgraad, etc.). Verder is besloten om alleen die tracés verder te onderzoeken die nu nog op de kaart staan (alternatieven 1. en 2. en hun varianten).

### Huidige situatie

De tracés die nu onderzocht worden zijn aangeduid als twee alternatieven (rood en groen) en per alternatief een aantal varianten. Alle tracés, dus alle alternatieven én varianten, zijn in deze fase even belangrijk. Er is geen voorkeur voor de ene of de andere variant. Alle tracés worden op alle noodzakelijke aspecten onderzocht (zie richtlijnen). Er is geen sprake van een voorkeurstracé zoals dat bijvoorbeeld bij de Tramstraat ter tafel is gebracht. Dit was een onjuiste aanduiding, waarvoor onze excuses.

Daarnaast is op 15 februari van dit jaar een intentieovereenkomst gesloten tussen de provincie, de betrokken gemeenten en Holland Rijnland, waarin is opgenomen dat de RGL-West een doorgaande lightrail-verbinding moet zijn van Gouda tot de kust. Uw wethouder heeft deze intentieovereenkomst getekend, na overleg met de raad. Het busalternatief is daarom nu niet meer aan de orde.

Conclusie: in deze fase zijn geen andere tracés aan de orde dan de tracés die nu op de kaart staan. Dit betekent niet dat er geen bussen meer zullen rijden in de gebieden die de RGL-West niet aandoet (bijvoorbeeld Rijnsburg).

### **46. Vraag**

Waarom geen aansluiting met Sassenheim en Voorhout?

### **Antwoord**

Gekozen is voor de aansluiting met Leiden, omdat met name Katwijk meer gericht is op Leiden. Maar aansluiting met Sassenheim en Voorhout is zeker nog geen gepasseerd station. De gemeente Noordwijk hecht aan een dergelijke verbinding ook groot belang.

## 47. Vraag

Waarom volgen jullie de waterwegen niet, eventueel bovenlangs (zie Wuppertal)?

## Antwoord

We volgen de waterwegen niet omdat dit in aanlegkosten duurder is dan een gelijkvloerse inpassing door de straten. Verder zal een dergelijke oplossing veel horizonvervuiling geven. Dit heeft veel invloed op de uitstraling van het gehele gebied. De regio heeft in het atelier voor de gebiedsontwikkeling As Leiden-Katwijk ten doel gesteld de uitstraling rond de oevers van de Oude Rijn te behouden en waar het kan te herstellen. Een dergelijke inpassing zou toegankelijke haltes ook lastig maken.

## 48. Vraag

Kunt u 4 oktober de voors en de tegens van beide tracés en alle varianten op een rij zetten?

## Antwoord

De voors en tegens van het onderzoek van alle tracés kunnen nog niet in beeld gebracht worden, dit wordt momenteel onderzocht en in de TN/Mer beschreven. De consultatieavond is onderdeel van dit proces. Door uw inbreng kunnen de voors en tegens nog beter in beeld gebracht worden.

## Thema 4: Exploitatie/concessie/haltes/materieel

## 49. Vraag

Wat weegt het voertuig van de RGL? *Zie thematisch antwoord*

## 50. Vraag

Wat is de lengte van het RijnGouwelijn-voertuig?

## 51. Vraag

Er is en komt geen nachtverbinding naar Leiden voor mensen die in de nacht werken? *Zie thematisch antwoord*

## 52. Vraag

Is het type voertuig al bekend? Wat zijn de eisen die aan het voertuig zijn gesteld? *Zie thematisch antwoord*

## 53. Vraag

De rail (lightrail) kan nooit comfortabeler zijn dan de bus. *Zie thematisch antwoord*

## 54. Vraag

Hoe comfortabel is de lightrail? *Zie thematisch antwoord*

## 55. Vraag

Hoe lang gaat de tram erover doen vanaf de Boulevard tot aan Leiden CS? *Zie thematisch antwoord*

## 56. Vraag

Kan de provincie aangegeven wat er met het busnet gaat gebeuren als de RGL gaat rijden? *Zie thematisch antwoord*

## 57. Vraag

Wat zijn de maatregelen voor flankerend vervoer? *Zie thematisch antwoord*

## 58. Vraag

Een voorstel is om de bussen goedkoper te maken. Niet alleen in de zomer maar ook in de winter met slecht weer, dan zal er meer gebruik van worden gemaakt. *Zie thematisch antwoord*

## 59. Vraag

Wat is het frequentieverschil (dienstregeling) in het hoog- en het laagseizoen? *Zie thematisch antwoord*

## 60. Vraag

Boulevard is leuk uitzicht vanuit de tram. Voor de toeristen is strand een leuk uitzicht. Kortom een ritje met de RGL is een leuk uitje voor bijvoorbeeld Duitse toeristen. *Zie thematisch antwoord*

## 61. Vraag

Waarom rijdt de RGL in Katwijk geen rondje? *Zie thematisch antwoord*

## 62. Vraag

Als men kiest voor maximale reizigers opbrengsten, kies dan voor het tracé door Tramstraat- Noord Boulevard – Rijnmond Sluizen – Hoorneslaan (ringlijn). *Zie thematisch antwoord*

## 63. Vraag

Waarom is er gekozen voor kopsproen in plaats van een lus? Zijn de opstelproen echt nodig en ook op die locatie? *Zie thematisch antwoord*

## Thematisch antwoord vraag 49 - 63

### A. Exploitatie

De vervoerwaarde en daarmee de kostendekkingsgraad is op basis van eerdere onderzoeken over de gehele RijnGouwelijn voldoende gebleken om een haalbare exploitatie te realiseren. In de TN/MER tweede fase wordt de vervoerwaarde en de kostendekkingsgraad per tracédeel onderzocht om aan te kunnen geven welk tracédeel uit dat oogpunt het meest aantrekkelijk is. Uitgangspunt is dat de RGL acht keer per uur per richting rijdt, waarvan er vier keer per uur wordt doorgereden naar Katwijk boulevard en vier keer per uur naar Noordwijk. Rijtijden: de RGL-West zal rijden van op zijn vroegst 5.30 uur 's ochtends tot op zijn laatst 1.00 uur 's nachts. Reistijden: van Boulevard Katwijk tot Leiden CS zal afhankelijk van het tracé maximaal 21 minuten duren.

### B. Concessie

Welk bedrijf uiteindelijk op de rails van de RijnGouwelijn gaat rijden is nog niet bekend. Daartoe wordt via een zogenaamde concessie-aanbesteding aan bedrijven gevraagd zich in te schrijven. Het bedrijf met het beste vervoeraanbod wordt de concessie (het recht om te rijden in een bepaald gebied) verleend. In de concessie zal goede afstemming tussen bus en tram vastgelegd worden. Over de voorwaarden van de concessie wordt nog uitgebreid met de gemeenten in regioverband overlegd. Voor de provincie is het uitgangspunt van het concessiegebied dat buslijnen, die globaal hetzelfde traject rijden als de RijnGouwelijn-West, worden opgeheven. Voor de overige buslijnen is het uitgangspunt dat dezelfde gebieden als nu bediend worden. Dit betekent bijvoorbeeld dat er goede overstappunten gerealiseerd worden en dat met bus en de RijnGouwelijn een hecht OV-netwerk gerealiseerd wordt in het gebied. Wat dat concreet betekent voor de buslijnen is pas bij de gunning aan de toekomstige exploitant bekend.

## C. Haltes

De haltes zijn zodanig gekozen dat er zoveel mogelijk passagiers opgehaald kunnen worden. Dat heeft met twee aspecten te maken:

- a. Niet te veel haltes, want dan wordt de rijtijd niet gehaald en dat kost reizigers.
- b. Wel voldoende haltes en zodanig gelegen dat er zoveel mogelijk mensen, winkels, werk, strand bediend kunnen worden. Dan is echter wel een goede bereikbaarheid van die haltes noodzakelijk. Hier moet in overleg met de gemeente nog aan gewerkt worden.

De haltes waarmee in dit onderzoeksrapport wordt gerekend zijn op de kaart aangegeven.

## D. Materieel

Het materieel waarmee gereden wordt is lightrail en wordt gekozen door de toekomstige exploitant. De provincie zal daar eisen aan stellen. Deze eisen hebben te maken met gelijkvloerse instap, comfort, open interieur, snelheid van optrekken en afremmen, maatvoering, geluid, etc.

Lengte van het voertuig: het tracé en de haltes worden volgens het huidige programma van eisen zodanig ontworpen dat in de toekomst gereden kan worden met een maximale voertuiglengte van 75m (twee tramstellen). Dit gebeurt alleen in de spits. De verwachting is dat vooralsnog met enkele tramstellen van 37,5m gereden zal worden. Het gewicht van een enkel tramstel is 50-60.000 kg.

## E. Lus of rondje Katwijk

Een rondje door Katwijk draagt er toe bij dat er altijd een gebied langs het rondje pas na  $\frac{3}{4}$  van het rondje gereden te hebben bij zijn/haar bestemming is. Dit is een nadeel in de exploitatie van de lijn. De tramlijn zelf is in een lus langer (en dus duurder) en zal voor de reiziger een langere reistijd betekenen.

Bij een rondje ontstaat er ook onduidelijkheid bij de reiziger; zie ook bijvoorbeeld de ringlijn door Zoetermeer die met linksom en rechtsom reed.

Opstelsporen zijn altijd nodig aan het eind van een lijn, of het nu om een rondje gaat of om een kopspoor.

## **64. Vraag**

Aandacht en zorg voor voldoende kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen bij halteplaatsen van RGL.

## **Antwoord**

Bij elke halte van de RGL worden er een aantal voorzieningen geëist, waaronder een stallingsmogelijkheid voor fietsen.

## **65. Vraag**

Zorg voor voldoende parkeerplaatsen voor een auto en/of fiets bij RGL halte ten behoeve van overstap op openbaar vervoer.

## **Antwoord**

Afhankelijk van de eisen die aan de haltes gesteld zullen gaan worden, zal bepaald worden of er parkeerplaatsen noodzakelijk zijn bij een halte. Bij elke halte zullen er fietsvoorzieningen komen.

## 66. Vraag

Hoe zit het met de vervoerswaarde van de RGL op het gehele tracé?

## Antwoord

Een vervoerwaardestudie maakt onderdeel uit van de TN/MER.

## Thema 5: Ligging/inpassing van de RijnGouwelijn-West

## 67. Vraag

Breedte van de "route" is een zorgpunt vooral bij smalle delen als bijvoorbeeld de Koningin Wilhelminastraat. *Zie thematisch antwoord*

## Thematisch antwoord vraag 67

Uitgangspunt is dat de RijnGouwelijn komt te liggen op een vrije baan. Dat heeft twee belangrijke voordelen:

1. Het is veel veiliger omdat er geen vermenging met ander verkeer plaatsvindt
2. Het is noodzakelijk voor een ongestoorde exploitatie. Wegen kunnen in de zomer drukke of in de spits verstopt raken en dan komt de tram ook vast te staan. Zelfs in straten waar dat nu nog niet is, kan dat vanwege de vele bouwactiviteiten in de toekomst wel zo zijn.

In uitzonderingsgevallen kan sprake zijn van een straatligging. Gezien de veiligheid heeft dit niet de voorkeur. Voorwaarde hierbij is wel dat er geen sprake is van verkeersopstoppingen.

## Boulevard en kustversterking

Pas heel recent is bekend dat in Katwijk op korte termijn kustversterking zal plaatsvinden. Dit biedt mogelijkheden voor een optimale inpassing van de RGL op de boulevard. De exacte uitwerking van de kustversterking en de gevolgen voor de boulevard zijn nu nog niet bekend. Er zal de komende tijd overleg gevoerd worden met het Hoogheemraadschap van Rijnland om de mogelijkheden verder te onderzoeken. .

## Inpassing

Er zijn geen wettelijke richtlijnen over hoe breed een straat moet zijn om er een tram doorheen te laten gaan.

## 68. Vraag

De tram heeft voorrang op autoverkeer. Leidt dit niet tot meer opstoppingen en files in Katwijk?

## Antwoord

De RGL zal (daar waar deze een eigen trambaan heeft) bij kruispunten en rotondes prioriteit in de verkeersregeling krijgen. De paar trams die per uur voorbij komen op een kruising, passeren binnen enkele seconden, waarna de kruising of rotonde weer gebruikt kan worden. Het effect op het autoverkeer is daarmee klein.

## Thema 6: (Plan)schade

### 69. Vraag

De huizen langs het tracé zullen in waarde dalen door de aanleg van de RGL. Op welke wijze zal deze waardedaling en schade worden gecompenseerd? *Zie thematisch antwoord*

### 70. Vraag

Hoe zwaar weegt verlies aan woongenot voor belanghebbenden? Hoe wordt dat berekend? Weinig verlies – veel verlies? Wie bepaalt wat acceptabel is? *Zie thematisch antwoord*

### 71. Vraag

De kosten van de gezondheidszorg stijgen door minder woongenot, irritaties, mensen worden ziek. *Zie thematisch antwoord*

### 72. Vraag

Het tracé gaat door bestaande bebouwing / stedelijke gebied, dit zal problemen (milieu, verkeershinder, etc.) veroorzaken. *Zie thematisch antwoord*

### 73. Vraag

De portalen en leidingen van de RGL leiden tot uitzichtvervuiling. *Zie thematisch antwoord*

### **Thematisch antwoord vraag 69 - 73**

In principe zijn er drie soorten schade:

- a. Schade tijdens aanleg en bouw
  - b. Schade door verwachte waardevermindering van grond/opstallen
  - c. Schade door het rijden met het RijnGouwelijn-materieel/trams
- 
- a. Om schade tijdens de bouw te regelen wordt vooraf door een bureau een opname gemaakt van de mogelijk schadegevoelige objecten. Na de bouw wordt opnieuw een opname gemaakt en over de verschillen (schade door de bouw) wordt een advies gegeven aan de opdrachtgever. Deze schade wordt in beginsel vergoed.
  - b. Mocht u van mening zijn dat uw grond en opstallen in waarde verminderen dan kunt u daartoe een verzoek indienen bij de gemeente. De gemeente schakelt dan een commissie in die de aanvragen beoordeelt en de gemeente een advies geeft over mogelijke toekenning van planschade.
  - c. Schade aan opstallen tijdens het rijden van de RijnGouwelijn: in het onderzoeksrapport Tracénota/MER tweede fase wordt aangegeven of er trillingen ontstaan die schade kunnen veroorzaken. Als dat zo is zullen maatregelen genomen moeten worden om de trillingenproductie zo te verminderen dat geen schade aan opstallen ontstaat. Wij gaan er dus vanuit dat schade tijdens het rijden van de RijnGouwelijn niet voor zal komen.

### 74. Vraag

Is er grond nodig van derden? Hoe ziet de grondverwervingsprocedure / onteigeningsprocedure eruit?

### Antwoord

Los van de TN/MER zal onderzocht worden of er grond nodig is van derden. In Katwijk is de verwachting dat er nagenoeg geen grond benodigd is van derden langs de tracés.

## Thema 7: Verdwijnen van groen en speelruimte

Wordt z.s.m. ingevuld.

## Thema 8: Verkeerssituatie/verkeersafwikkeling in Katwijk, parkeerplaatsen

### 75. Vraag

Gaat de lightrail ook parkeerplaatsen kosten? Zo ja, hoe wordt dit opgelost? Gratis jaarabonnement? Gratis OV kaart? *Zie thematisch antwoord*

### 76. Vraag

Er is bezorgdheid over de verkeersafwikkeling en verkeersdoorstroming bij de rotondes op het tracé. *Zie thematisch antwoord*

### 77. Vraag

Wat gebeurt er met de huidige parkeergelegenheid. Waar en hoe verandert dat met de komst van de RGL? *Zie thematisch antwoord*

### **Thematisch antwoord vraag 75 - 77**

Bij de nu opgestelde schetsontwerpen die bij de TN/MER gebruikt worden, is getracht zoveel mogelijk parkeerplaatsen te behouden langs de tracés. Daar waar echter nu al duidelijk is dat er parkeerplaatsen verloren gaan, zal dit in de tracébeoordeling van de TN/MER ook worden meegenomen in de keuze tussen de tracés.

In de volgende fase, wanneer er een tracé gekozen is, wordt uitgebreider onderzocht hoeveel parkeerplaatsen wellicht verloren gaan en of/hoe dit gecompenseerd wordt.

De rotondes worden aangepast aan de komst van de tram; ze worden beveiligd met een tweelicht (een speciaal "stoplicht" voor het autoverkeer bij trambanen), waarbij het autoverkeer op de rotonde kort wordt stilgelegd zodat de tram ongehinderd kan passeren.

## II Locatiespecifiek deel

### A. N206, Valkenburg, Westerbaan, Boslaan, Koningin Julianalaan en Parklaan

#### Thema 0: Proces/procedure

##### 78. Vraag

Vanaf welke datum staat het tracé langs de Julianalaan in het bestemmingsplan?

##### Antwoord

Zo spoedig mogelijke beantwoording

##### 79. Vraag

Waarom geen plaatje van het Bosplein?

##### Antwoord

.  
Om kostentechnische redenen konden niet van het gehele tracé foto-impressies gemaakt worden. Er is een keuze gemaakt voor een aantal locaties, daar viel het Bosplein buiten. Afhankelijk van het vervolgetraject is het wellicht noodzakelijk hiervan een foto te maken.

#### Thema 1: Veiligheid

##### 80. Vraag

Aan de Julianalaan liggen 3 lagere scholen en een speeltuin

##### 81. Vraag

Een zorgpunt is de veiligheid van scholieren bij school Boslaan / Parklaan in combinatie met verkeersveiligheid

##### Antwoord vraag 80 en 81

Beantwoording onder thema 1 Veiligheid, onder het Algemene deel

##### 82. Vraag

Gevaarlijke kruising Zilverschoon - Cantineweg & Koningin Julianalaan & Bosplein voor auto / fiets / voetgangers (schoolkinderen)

##### Antwoord

In de MER wordt dit kruispunt beoordeeld op het gebied van verkeersveiligheid.

## Thema 2: Geluid en trillingen

### 83. Vraag

Hoe wordt het gevaarlijke knooppunt Bosplein opgelost?

### 84. Vraag

Het gelijktijdig passeren van RijnGouwelijn-voertuigen op de Julianalaan zal zorgen voor trillingen.

### 85. Vraag

Het appartementengebouw aan de Julianalaan dateert uit de jaren 50 en is gebouwd zonder dilatatie voegen. Het gebouw staat op een zandplaat en niet betonnen palen. Dit maakt het gebouw extra gevoelig voor trillingen en scheurvormingen.

### Antwoord op vraag 83 - 85

Beantwoording onder thema 2 Geluid en Trillingen, onder het Algemene deel

### 86. Vraag

Als op het buitentraject 70 km/u wordt gereden door de RGL. Hoe kan men dan geluidshinder voorkomen?

### Antwoord

In de MER worden de geluidseffecten van de rijsnelheid van 70 km/u onderzocht.

### 87. Vraag

Trillingen veroorzaakt door de RGL dringen veel beter door in droge zandgrond met een lage grondwaterstand. Dit geldt zeker voor Bosplein & Julianalaan.

### Antwoord

In de MER wordt het aspect trillingen ook nader onderzocht

## Thema 3: Tracering en voorgeschiedenis

### 88. Vraag

Niet tegen RGL, maar dan moet deze wel langs de N206 gaan lopen

### 89. Vraag

Het RGL tracé langs de N206 bedient alle woon-werkverkeer vanaf de bedrijventerreinen. Bovendien is N206 breed genoeg en worden woonwijken ontzien met aanleg van RGL.

### 90. Vraag

Geen dubbele trambaan op Julianalaan maar kiezen voor een busbaan

### 91. Vraag

Het doortrekken van de Westerbaan is een illusie (al 20 jaar) en is daardoor geen argument bij keuze voor het RGL tracé.

## 92. Vraag

Parklaan: het voordeel is meer ruimte

## Antwoord vraag 88 - 92

Beantwoording onder thema 3 Tracering en voorgeschiedenis, onder het Algemene deel

## 93. Vraag

Waarom gaat de RGL niet door Rijnsburg en Valkenburg? Zij krijgen geen verbinding met RGL.

## Antwoord

De RGL komt wel langs/door Valkenburg. Er zijn ook twee haltes geprojecteerd voor Valkenburg.

In de 1<sup>e</sup> fase MER uit 2003 zijn de routes door Rijnsburg onderzocht. Uit dit onderzoek is gebleken dat een verbinding door Rijnsburg minder kansrijk is dan een verbinding via Valkenburg.

Ook qua inpassing waren de mogelijke routes door Rijnsburg minder geschikt bevonden voor de inpassing van een trambaan.

## 94. Vraag

Waarom kiezen jullie niet voor de RGL langs het N206-trace

## Antwoord

Er is nog geen keuze gemaakt tussen het N206 tracé of het Biltlaan tracé; de effecten van beide tracés worden momenteel volledig onderzocht.

## 95. Vraag

Het enige criterium voor een tracékeuze voor de RGL is een optimale ontsluiting en een optimale reizigersopbrengst. Conclusie is dat RGL over locatie Valkenburg zal gaan lopen.

## Antwoord

Een tramlijn zal uit een nieuw ontwikkelingsgebied meer reizigers trekken dan uit bestaande woongebieden; huidige bewoners hebben al vaak hun eigen vervoerspatroon; nieuwe bewoners kunnen deze nog kiezen.

## 96. Vraag

Verlengde Westerbaan ondertunnelen voor RGL en auto gecombineerd met aansluiting op Meeuwenlaan. Daardoor ook vermijden van problemen tracé Bosplein/Biltlaan

## Antwoord

In de MER wordt geen tracé onderzocht dat via een mogelijke verlengde Westerbaan loopt

## 97. Vraag

Blijkbaar is het traject Zeeweg-Meeuwenlaan-Boslaan-Parklaan-Drieplassenweg-Boulevard-Rijnmond-Hoorneslaan reeds afgevallen. Dat zou jammer zijn want hiermee bedient u (net als de huidige busverbinding 31 + 41) het grootste gedeelte van Katwijk. Als u de ene lightrail het rondje rechtsom laat beginnen en de ander linksom (er zijn tenslotte 2 sporen) dan kan iedereen op de snelst mogelijke manier richting Leiden.

## Antwoord

Deze twee trajecten (Boslaan-Parklaan-Drieplassenweg, alsmede Hoorneslaan Rijnmond) worden beide evenwaardig meegenomen in de MER studie als het tracé via de Zeeweg – Tramstraat, en zijn nog helemaal niet afgevallen. De trajecten worden alleen niet als een rondje meegenomen in de MER studie.

Bij een tracé door de Tramstraat blijven de busverbindingen over de Hoorneslaan en Parklaan routes behouden.

## 98. Vraag

Is het alternatief over Meeuwenlaan denkbaar?

## Antwoord

De Meeuwenlaan is bekeken als mogelijk tracé, echter gezien het zeer krappe profiel, en de twee noodzakelijke bochten bij de rotondes is afgezien van verder onderzoek naar dit tracé.

## Thema 4: Exploitatie/concessie/haltes/materieel

## 99. Vraag

Woon-werk verkeer uit Katwijk-Noord maakt gebruik van de N206

## 100. Vraag

Een halte Zanderij voor de RGL is waarschijnlijk minder logisch qua halte dan langs het tracé N206, vanwege meer reizigers (flats met meer oude bewoners).

## 101. Vraag

Parklaan: een voordeel is voetbalvereniging "Quickboys". Mogelijk veel reizigers

## 102. Vraag

Zorginstellingen bij Boslaan en Parklaan hebben voordeel van de RGL

## Antwoord op vraag 99 - 102

Beantwoording onder thema 4 Exploitatie/concessie/haltes/materieel, onder het Algemene deel

## 103. Vraag

Wat is het reizigersaanbod langs het tracé N206?

## Antwoord

Naar verwachting is het reizigersaanbod vanuit Katwijk minder groot dan bij het Biltlaan tracé. Het N206 tracé heeft als voordeel dat de Noordwijker wel sneller naar Leiden kan komen via de RGL.

## 104. Vraag

Een RGL halte nabij fietstunnel is veel logischer in verband met bewoning Zanderij.

## Antwoord

Er is geen halte bij de fietstunnel bij de Nieuwe Duinweg opgenomen, aangezien er op een korte afstand een halte bij de Molentuinweg is gepland. Teveel haltes langs een tramtracé heeft veel invloed op de totale reistijd van de tramlijn. De halte Molentuinweg is opgenomen aangezien daar een centraal punt is voor geheel Katwijk a/d Rijn, plus een mogelijke overstap voor een bus naar Rijnsburg.

## 105. Vraag

Waarom geen halte bij de flats Zanderij? Voorstel is een extra halte ter hoogte van het begin Tjalmaweg / Hyacinthstraat

## Antwoord

De halte bij de Molentuinweg ligt op korte afstand van de Hyacinthstraat. Zie verder ook vorige vraag.

## 106. Vraag

Het woon-werkverkeer wordt het beste ontlast door het RGL tracé langs N206, die daarbij ook diverse bedrijfsterreinen passeert.

## Antwoord

In de MER wordt de vervoerswaarde van het tracé langs de N206 onderzocht.

## 107. Vraag

Er zullen busverbindingen vervallen. Hoe komen de Valkenburgers bij de halte?

## Antwoord

Er wordt bij de ontwikkeling van de nieuwbouwlocatie op Vlieggkamp Valkenburg gekeken naar nieuwe busroutes die door nieuw en oud Valkenburg gaan rijden. Momenteel wordt er rekening gehouden dat er een busverbinding door Oud-Valkenburg behouden blijft. Die kan dan aansluiten op één van de haltes van de RGL.

## 108. Vraag

Als dit tracé langs de Westerbaan er komt, is een tramhalte ter hoogte van Salomonszegel wenselijk

## Antwoord

De tramhaltes worden bij voorkeur bij kruisingen met wegen gerealiseerd; dit vanwege de verkeersveiligheid (de tram kruist dan met langzamere snelheid de weg), en een betere toeleidende weg naar de halte voor de reizigers.

## 109. Vraag

Het tracé zou niet langs Westerbaan, maar langs Katwijk ad Rijn moeten lopen. Dit betekent bij RK kerk richting Zeeweg. Met als gevolg een hogere reizigersopbrengst.

## Antwoord

Beide tracés worden in de MER met elkaar vergeleken.

## Thema 5: Ligging/inpassing van de RijnGouwelijn-West

### 110. Vraag

De Julianalaan is veel te smal voor een RGL!

### Antwoord

Beantwoording onder thema 5 Ligging/inpassing van de RijnGouwelijn-West, onder het Algemene deel.

### 111. Vraag

Een extra benodigde brug naast de huidige brug in de N206 voor RGL kost veel geld. Dit is geldverspilling?

### Antwoord

Het profiel van de huidige Nieuwe Roversbrug is te smal om de tram daar op aan te leggen, zonder daarbij de rijstroken van het autoverkeer te verminderen; of de fietspaden af te sluiten. Er is daarom gekozen voor een nieuwe brug indien via de N206 route wordt gegaan.

### 112. Vraag

Wat gebeurt er met de fietspaden langs de provinciale weg?

### Antwoord

De fietspaden blijven behouden in het huidige ontwerp.

### 113. Vraag

Het voorstel is om te kiezen voor tracé N206 / N441. Er worden dan 3 bedrijfsterreinen bediend en het dorp is ontlast. De RGL langs de verdiepte N206 betekent ook minder geluidshinder.

### Antwoord

De RGL wordt in de huidige plannen langs de Duinvallei niet verdiept aangelegd zoals nu gepland is met de N206.

### 114. Vraag

Halteplaats Valkenburg. Er is daar een volkstuinencomplex "De Kwaai Morgen". Hoe past dat in het tracé?

### Antwoord

Het tracé langs de N206 loopt niet door het volkstuinencomplex heen.

### 115. Vraag

Tracé Bosplein voor RGL is een onmogelijke keus. Veel scholierenverkeer, een nu al noodlijdend winkelcentrum en beperkte ruimte

### Antwoord

Het knelpunt bij het Bosplein is bekend en wordt in de beoordeling in de MER meegenomen.

**116. Vraag**

De Brug in de Julianalaan is in een mindere staat. Dus moet er gekozen worden voor een aparte brug voor de RGL.

**Antwoord**

In het totale profiel van de brug is er fysiek voldoende ruimte voor de tram. Indien gekozen wordt voor een tracé via deze brug, zal in een latere fase de brug verder onderzocht worden.

**117. Vraag**

De RGL loopt dwars door de geplande speeltuin heen!

**Antwoord**

Bij de planvorming van de aan te leggen speeltuin is rekening gehouden met het eventuele tracé van de RGL. Deze loopt niet door de speeltuin

## Thema 6: (Plan)schade

**118. Vraag**

Parklaan: gedrag bij begraafplaats in verband met cultuur in Katwijk. In Katwijk wacht men tot de rouwstoet voorbij is. Doet de tram dat ook?

**Antwoord**

De tram past zich aan aan de cultuur die in de gemeente Katwijk gebruikelijk is. Uitgangspunt bij het ontwerp is zo weinig mogelijk kruisingen met het overige verkeer, zodat deze situatie zich slechts zelden voordoet.

## Thema 7: Verdwijnen van groen en speelruimte

**119. Vraag**

Hoeveel bomen worden er gekapt op de Zeeweg en de Parklaan?

**Antwoord**

Dit hangt af van hoe de tram precies zijn route gaat volgen op de Zeeweg en op de Parklaan; aangezien dit nog niet vaststaat kunnen wij geen aantallen bomen noemen.

In het schetsontwerp van de tramverbinding wordt zoveel mogelijk geprobeerd bomen te behouden Dit is echter niet altijd mogelijk

De Zeeweg is een belangrijke entree voor Katwijk qua uitstraling; de bomen zijn beeldbepalend voor deze straat. Er zullen langs de Zeeweg naar verwachting wel enkele bomen gekapt worden.

## Thema 8: Verkeerssituatie/verkeersafwikkeling in Katwijk, parkeerplaatsen

### 120. Vraag

De huidige verkeerssituatie op het Bosplein is dramatisch. Met de RGL erbij ontstaat een onoplosbare verkeerssituatie.

### Antwoord

De verkeersveiligheid rond het Bosplein bij een mogelijke traminpassing wordt in de MER onderzocht en beschreven.

### 121. Vraag

Huidige wegstroken is deels 2x1 en een stukje 2x2. Wat is het nut van 2x2 rijbanen?

### Antwoord

Bij de brug in de Julianalaan worden de rijstroken hiertoe ook benut om de RGL in te passen.

### 122. Vraag

Het verkeer op de Julianalaan staat iedere middag van 16.00 – 19.00 uur vast.

### Antwoord

De RGL ligt op het gedeelte tussen de Zeeweg en de Biltlaan op een vrije baan; waardoor er geen problemen zijn met het autoverkeer. Op het gedeelte tussen de Zeeweg en het Bosplein is de tram als straatspoorinpassing; hiertoe kan de tram vertraging oplopen door congestie in het autoverkeer

### 123. Vraag

Wat voor vertraging levert de RGL op voor het nu al drukke autoverkeer in Katwijk? Is het acceptabel en/of wordt hier ook gedacht aan oplossingen?

### Antwoord

Een tram heeft doorgaans weinig effect op de totale doorstroming van het autoverkeer. Ook wordt er in het ontwerp rekening mee gehouden dat de tram zo min mogelijk kruisingen heeft met het autoverkeer en daar waar kruisingen noodzakelijk zijn, die zo optimaal mogelijk in te passen.

### 124. Vraag

Wordt er rekening gehouden met ontsluiten Westerbaan langs duinen?

### Antwoord

Er wordt nog steeds rekening gehouden met het ontsluiten van de Westerbaan langs de duinen.

## **B. Biltlaan, Hoorneslaan en Rijnmond**

### **Thema 0: Proces/procedure**

#### **125. Vraag**

De Biltlaan in Rijnsoever Noord gaat straks op de schop. Kunt u bij die werkzaamheden al rekening houden met de RijnGouwelijk zodat de straat niet twee keer open hoeft?

#### **Antwoord**

Er zal overleg gevoerd worden met de gemeente Katwijk om werkzaamheden met elkaar af te stemmen en om werk met werk te maken. In het bestemmingsplan van Rijnsoever-noord wordt overigens al rekening gehouden met de eventuele komst van de RijnGouwelijk langs de mogelijke tracés.

### **Thema 1: Veiligheid**

### **Thema 2: Geluid en trillingen**

#### **126. Vraag**

De gemeente heeft toegezegd dat de bewoners aan de Biltlaan rustig kunnen leven. En nu komt de RijnGouwelijk.

#### **Antwoord**

Beantwoording onder thema 2 Geluid en Trillingen, onder het Algemene deel

#### **127. Vraag**

Door de geluidsoverlast met de komst van de RGL kunnen we niet meer buiten zitten. Zijn er oplossingen?

#### **Antwoord**

Een tram is geen continue geluidsbelasting (er komt in een uur een paar keer een tram langs), daar waar autoverkeer dat vaak wel is. Een moderne tram maakt ook minder geluid dan de oudere type trams.

#### **128. Vraag**

Gemeente heeft toegezegd dat verkeersdrukke niet boven 50dB zou komen op Biltlaan. Huidige situatie is 57dB, daarbij komt ook nog eens de RGL. Zijn wij verkeerd voorgelicht door de gemeente?

#### **Antwoord**

Op dit punt is met betrokken bewoners een aparte afspraak gemaakt.

**129. Vraag**

De groene geluidswal tussen weg en woningen moet behouden blijven op de Biltlaan.

**Antwoord**

Bij traminpassingen in de straat wordt getracht zoveel mogelijk functies in de huidige situatie te behouden, dit geldt ook voor de groene geluidswal tussen de weg en de woningen.

### Thema 3: Tracering en voorgeschiedenis

**130. Vraag**

Tracé van de Hoorneslaan is een pluspunt. Hier wonen bijna allemaal bewoners, die veel gebruik maken van het openbaar vervoer.

**131. Vraag**

Het tracé Hoorneslaan richting Boulevard is het beste alternatief. Er worden twee bejaardentehuizen bediend en een halte bij het winkelcentrum. Bovendien is de weg breed genoeg voor de RijnGouwelijn.

**132. Vraag**

De Parklaan en Hoorneslaan zijn veel breder dan genoemde straten. U zult hier het merendeel van onze problemen niet gaan aantreffen.

**133. Vraag**

Er is op Rijnmond meer ruimte voor aanleg van de RijnGouwelijn.

**134. Vraag**

Waarom niet kiezen voor Rondweg Parklaan / Boulevard / Rijnmond / Hoorneslaan en tegengesteld! Dan kunnen de bussen verdwijnen!

**135. Vraag**

Er is genoeg ruimte (veel meer dan andere varianten) door parallelwegen / ventweggetjes waardoor minder overlast.

**Antwoord op vraag 130 - 135**

Beantwoording onder thema 3 Tracering en voorgeschiedenis, onder het Algemene deel

**136. Vraag**

Wij stellen voor om RGL niet aan de zuidzijde aan te leggen op Biltlaan tussen De Krom en Zwarte weg in plaats van aan de noordzijde. Waterpartij ook verplaatsen.

**Antwoord**

Langs dit gedeelte van de Biltlaan is het noodzakelijk om de tram aan de noordzijde van de weg aan te leggen. Het dwarsprofiel van de RijnGouwelijn/Biltlaan zal hiervoor worden aangepast.

Reden hiertoe is het verdere verloop van de RGL langs de Zwarteweg in Noordwijk, waarbij in het ontwerp de noodzaak is om de tram aan de westzijde aan te leggen vanwege de aanwezigheid van rotondes en bebouwing langs de Zwarteweg. Dit om zoveel mogelijk onnodige kruisingen met het wegverkeer te voorkomen (verkeersveiligheid), alsmede om een continu tracé te krijgen (eenduidigheid).

## 137. Vraag

Waarom sluit de gemeente de Biltlaan niet af als doorgaande autoroute naar de Estec? Dan houden wij meer ruimte over voor tram en groenvoorzieningen.

## Antwoord

Gezien er, naast de N206, verder geen doorgaande routes voor het autoverkeer zijn in Katwijk-noord op de noord-zuid relatie, lijkt het onwaarschijnlijk dat de Biltlaan afgesloten kan worden voor het autoverkeer. Hiermee zou de druk op het verkeer door de wijken zelf, alsmede de verkeersdrukte op de Hoorneslaan-oost alleen maar verder toenemen.

## 138. Vraag

Het alternatief van de verlengde Biltlaan is beter als ontsluiting van het industriegebied

## Antwoord

Indien via de verlengde Biltlaan gereden wordt, zal 's-Gravendijck goed ontsloten worden, alsmede het toekomstige SpaceBusiness park van Noordwijk. Bij een tracé via de Biltlaan/Zwarteweg worden deze gebieden ook ontsloten, maar daarnaast ook de ESA Estec en de woonwijk Noordwijkerduin (Willem van den Bergh)

## 139. Vraag

Keplerlaan: het voorstel is om de Keplerlaan (bus 32) open te stellen voor verkeer. Daarmee kan de Biltlaan worden afgesloten voor verkeer en kan de RGL prima worden ingepast.

## Antwoord

Het verkeer zou dan door de wijk Rijnsoever en via de Melkweg dienen te rijden. Gezien deze route door een woonwijk loopt, en dat veel verkeer voor de gehele wijk Rijnsoever meer door de wijk zal rijden, lijkt dit niet haalbaar.

## Thema 4: Exploitatie/concessie/haltes/materieel

## 140. Vraag

De bewoners van de Hoorneslaan en in de omgeving zullen veel gebruik maken van de RGL. Grote vervoerswaarde!

## Antwoord

Beantwoording onder thema 4 Exploitatie/concessie/haltes/materieel, onder het Algemene deel

## 141. Vraag

Waarom maakt u niet een transferium in 't Heen?

## Antwoord

Indien een route langs 't Heen loopt (alternatief 2), is een halte voorzien nabij industrie/bedrijventerrein 't Heen bij de Hoorneslaan. Gezien de ruimte in de omgeving lijkt een transferium niet haalbaar. Er kan wel een goede overstaphalte gerealiseerd worden met een busverbinding over de Hoorneslaan en door 't Heen.

**142. Vraag**

Wij stellen voor om de laatste halte op Biltlaan te laten vervallen en alleen aan te leggen op Zwarte weg nabij Estec (Space Expo)

**Antwoord**

De haltelocaties langs de Biltlaan worden in de MER onderzocht en tegen elkaar afgewogen; bij de Biltlaan is nog geen definitieve keuze gemaakt voor de locaties van de haltes. Een halte nabij De Krom is voor een groot woongebied langs De Krom richting de N206 een belangrijke halte, anders wordt de afstand tot een halte voor dit woongebied relatief erg groot. De inpassing van de halte op deze locatie heeft bij de gemeente en bij de provincie wel de aandacht, aangezien het een achterkantsituatie betreft bij de woningen langs de Castor en Schelp.

**143. Vraag**

De medewerkers van ESTEC maken gebruik van de bus en zullen ook gebruik maken van RGL

**Antwoord**

De bushalte blijft vooralsnog behouden, in de nabijheid van de tramhalte. Het is echter nog niet uitgezocht hoe de bussen exact gaan rijden (dit is afhankelijk van welk tracé voor de tram gekozen gaat worden). De medewerkers van de Estec kunnen in de toekomst ook gebruik maken van de RGL (hangt wel af van het te kiezen tracé)

## **Thema 5: Ligging/inpassing van de RijnGouwelijn-West**

**144. Vraag**

Als er langs de Biltlaan een fietspad wordt aangelegd, wat de wens is van de bewoners, dan blijft er helemaal geen ruimte meer over.

**145. Vraag**

Het voorstel is om het huidige viaduct te verwijderen en de RGL verdiept aan te leggen op de Biltlaan.

**Antwoord op vraag 144 en 145**

Beantwoording onder thema 5 Ligging/inpassing van de RijnGouwelijn-West, onder het Algemene deel

**146. Vraag**

De nieuwe rotonde Biltlaan – De Krom nabij nieuwe wijk is niet ingetekend op tekening.

**Antwoord**

Er wordt rekening gehouden in het ontwerp met de komst van deze rotonde.

**147. Vraag**

Wij hebben de voorkeur voor de middenligging van de RGL op de Biltlaan

**Antwoord**

Een middenligging-variant is uitgewerkt en wordt meegenomen in de MER-studie.

## 148. Vraag

Waarom wordt er op de Biltlaan niet voor straatspoor gekozen? Zoals bijvoorbeeld in de Tramstraat.

## Antwoord

Als hoofduitgangspunt voor de aanleg van de RGL is gekozen om een vrije baan te ontwerpen. Dit is omwille van de verkeersveiligheid, en een betrouwbare dienstregeling voor de tram.

Langs alle tracés is dus als eerste uitgangspunt een ontwerp met een vrije baan ontwikkeld, waarbij alle andere functies van de weg zoveel mogelijk behouden blijven.

Echter op tracés waar de bebouwing dicht langs de weg staat, of waar de andere wegfuncties zodanig in het geding komen bij een vrije trambaan (zoals de Tramstraat), is gekozen om terug te vallen naar een straatspoor waar het tramverkeer gemengd wordt met het autoverkeer. Straatsporen hebben echter vanuit verkeersveiligheid en betrouwbaarheid geen voorkeur.

Langs de Biltlaan is de kleinste afstand van huis tot huis groter dan 40 meter; ter voorbeeld het smalste profiel in de Kon. Wilhelminastraat is 12,3 meter, en in de Tramstraat gemiddeld 16 meter.

De Biltlaan is onderdeel van de route naar Noordwijk. Ook gezien de betrouwbaarheid en eenduidigheid van de lijn richting Noordwijk, heeft het de voorkeur om zoveel mogelijk dezelfde type inpassing te krijgen (vrije baan), zodat de trambaan een zoveel mogelijk herkenbare vorm heeft. In de huidige opzet voor de MER is de gehele lijn richting Noordwijk een dubbelsporige vrije baan.

## 149. Vraag

Wat gebeurt er met de Ventweg langs de Hoorneslaan bij inpassing van de RGL?

## Antwoord

In het huidige schetsontwerp zullen de ventwegen langs de Hoorneslaan opgeheven dienen te worden; in plaats daarvan komen fietspaden aan beide zijden, en langsparkeren langs de hoofdweg, ervoor in de plaats.

## Thema 6: (Plan)schade

## Thema 7: Verdwijnen van groen en speelruimte

## 150. Vraag

Groenstrook komt vervallen of wordt verkort door aanleg van RGL

## 151. Vraag

Speelruimte van de kinderen komt te vervallen. Hier is geen rekening mee gehouden bij aanleg van RGL. Wij willen speelruimte behouden voor onze kinderen.

## 152. Vraag

Niet de groenstrook weghalen bij de Castor. Er spelen daar veel kinderen.

## Antwoord

Beantwoording onder thema 7 Verdwijnen van groen en speelruimte, onder het Algemene deel

### 153. Vraag

Waarom moeten er zoveel mooie bomen verloren gaan omdat de lightrail perse door de groenstrook moet? Waarom niet in het asfalt?

## Antwoord

De trambaan wordt bij voorkeur op een eigen vrij baan aangelegd, gescheiden van het overige verkeer. Dit omwille van de verkeersveiligheid, en een betrouwbare dienstregeling voor de tram. Bij traminpassingen is het daarom vaak gebruikelijk dat de openbare ruimte wordt heringericht, daarbij kunnen groenstroken en boomstroken aangepast worden.

In de MER wordt de aantasting van het groen per tracé ook beoordeeld en afgewogen.

### 154. Vraag

Bomen in het verleden verwijderd door iepziekte. Deze bomen zijn nooit teruggeplaatst. Waarom niet?

## Antwoord

Deze vraag zal in het kader van het nieuw op te stellen Groenbeleidsplan worden beantwoord

### 155. Vraag

Het tracé van de tram loopt over het bestaande talud met groenstrook. Groenstrook komt te vervallen. Hoe wordt dit gecompenseerd?

## Antwoord

De groenstroken langs de Biltlaan kunnen aangepast worden en opnieuw aangelegd, indien de tram via de Biltlaan naar Noordwijk gaat rijden. Hoeveel en waar staat nog niet vast, omdat de inpassing van de tram nog niet is vastgesteld.

### 156. Vraag

Onze kinderen kunnen niet meer buiten spelen met de komst van de RGL.

## Antwoord

De RGL wordt op bijna alle tracés ontworpen langs bestaande hoofdwegen. Langs deze wegen zullen kinderen het nu ook niet fijn vinden om te spelen.

Ook wordt de baan van de tram door middel van hagen / beplanting / hekwerk / verhoogde rand zoveel mogelijk afgeschermd, zodat mensen te voet niet zomaar op de baan kunnen komen.

### 157. Vraag

Het gebied Rijnsoever heeft een zeer groene uitstraling, gewenst door de gemeente. De huidige situatie is prima voor milieu. Met de komst van de RGL verdwijnt het groen en de uitstraling.

## Antwoord

In het ontwerp bij Rijnsoever zal zoveel als mogelijk rekening gehouden worden met de groene uitstraling van de wijk.

## Thema 8: Verkeerssituatie/verkeersafwikkeling in Katwijk, parkeerplaatsen

### 158. Vraag

Verkeersdrukke op Biltlaan (verlegde) zal toenemen.

### Antwoord

We komen hier op terug, het is niet de verwachting dat de drukke door de RijnGouwelijn toeneemt.

### 159. Vraag

De hulpdiensten (brandweer & ambulance) zullen veel hinder ervaren bij passeren van drukke kruising Biltlaan – Hoorneslaan bij toekomstige RGL

### Antwoord

De komst van de tram zal hier geen invloed op hebben; hulpdiensten kunnen prioriteit gewoon afdwingen met zwaailicht & sirenes.

### 160. Vraag

Waar moeten de voetgangers heen die uitstappen op halte Biltlaan?

### Antwoord

Bij de halte Rijnsoever (de halte bij de kruising met De Krom) kunnen reizigers richting de toekomstige rotonde bij De Krom lopen en daar verder een richting op gaan.

### 161. Vraag

Het kruispunt Hoorneslaan – Biltlaan is het drukste punt van Katwijk. Met de komst van de RGL wordt het gevaarlijker voor de school en scholieren.

### Antwoord

Het kruispunt blijft geregeld met een verkeersregelininstallatie, ook bij de komst van de tram. De komst van de tram zal hierdoor geen verschil geven met de bestaande situatie. Ook doordat er een halte bij het kruispunt gepland is, zal de tram langzamer moeten rijden om te halteren, wat veiliger is voor de langzame verkeersdeelnemer

### 162. Vraag

Het verkeer richting industrieterrein ('s-Gravendijk) staat dagelijks helemaal vast. Er is geen busverbinding. Lost de RGL dit probleem op?

### Antwoord

Afhankelijk van de tracékeuze wordt bij 's-Gravendijk een halte voor de RGL geregeld (3 mogelijkheden). In het nieuw te ontwerpen busnet zal mede gekeken worden naar een mogelijke busroute bij 's-Gravendijk

## C. Zeeweg tot en met Tramstraat

### Thema 0: Proces/procedure

#### 163. Vraag

Aandachtspunt: graag vooraf informatie over onderzoek en onderzoeksresultaten!

#### Antwoord

Beantwoording onder thema 0 Proces/procedure, onder het Algemene deel

### Thema 1: Veiligheid

#### 164. Vraag

Zorgpunt: veiligheid van spelende kinderen.

#### 165. Vraag

Hoe is het gesteld met de verkeersveiligheid door langzaam- en snelverkeer (fietsverkeer) vanuit de Tramstraat naar Noordeinde en heen en terug?

#### Antwoord op vraag 164 en 165

Beantwoording onder thema 2 Veiligheid, onder het Algemene deel

#### 166. Vraag

Hoe is het gesteld met de veiligheid in Tramstraat met de komst van de RijnGouwelijn?

#### Antwoord

De tram wordt gemengd met het overige wegverkeer; de tram zal zich hiertoe ook net gaan gedragen als andere gemotoriseerde weggebruikers. De tram zal dient voorrang te verlenen aan voetgangers bij zebra's.

De tram zal een snelheidslimiet krijgen van 30 km per uur door de Tramstraat.

### Thema 2: Geluid en trillingen

#### 167. Vraag

Zorgpunt: trillingen door RGL met als gevolg scheuren in de woningen

#### 168. Vraag

Zorgpunt: geluidsoverlast door RGL

#### 169. Vraag

Ontstaan van scheuren in de parkeerkelder van woningen Zeeweg 44 t/m 54

#### 170. Vraag

Princestraat zorgpunt: financiële verantwoordelijkheid voor scheuren in de damwand ligt nu bij de bewoners (splitsingsakte)!

**171. Vraag**

Princestraat zorgpunt: onderzoek naar trillingen?

**172. Vraag**

Er zal geluidsoverlast ontstaan in Tramstraat met de komst van de RGL

**173. Vraag**

Tramstraat aandachtspunten ten behoeve van slaap- en woonkamers: geluid

**174. Vraag**

Tramstraat aandachtspunten ten behoeve van slaap- en woonkamers: trillingen (flat staat op instorten)

**175. Vraag**

Tramstraat aandachtspunten ten behoeve van slaap- en woonkamers: afstand t.o.v. lightrail

**176. Vraag**

Wat gebeurt er met bestaande en nieuwe scheuren in oude huizen?

**Antwoord op vraag 167 - 176**

Beantwoording onder thema 2 Geluid en Trillingen, onder het Algemene deel

### Thema 3: Tracering en voorgeschiedenis

### Thema 4: Exploitatie/concessie/haltes/materieel

**177. Vraag**

Wanneer start en wanneer stopt de RGL met rijden (dienstregeling en rijtijden)

**178. Vraag**

Stopt de tram heen en weer in de tramstraat `a la Blauwe tram?

**Antwoord op vraag 177 en 178**

Beantwoording onder thema 4 Exploitatie/concessie/haltes/materieel, onder het Algemene deel

**179. Vraag**

Hoe ziet dienstregeling eruit? En wat zijn de effecten van een te vroege of te late tram?

**Antwoord**

Over de Zeeweg en de Tramstraat zal de tram 4x per uur per richting rijden

## Thema 5: Ligging/inpassing van de RijnGouwelijn-West

### 180. Vraag

De breedte Zeeweg / Tramstraat is 18 m – 19 m. Is dit voldoende en wat zijn de wettelijke richtlijnen?

### 181. Vraag

De breedte Zeeweg / Tramstraat is 18 m à 19 m. De Wilhelminastraat is 12 m – 14 m. Kan en mag daar een RGL doorheen?

### Antwoord op vraag 180 en 181

Beantwoording onder thema 5 Ligging/inpassing van de RijnGouwelijn-West, onder het Algemene deel

### 182. Vraag

Kan en mag in de Tramstraat de bovenleiding voor de RGL bevestigd worden aan het huis?

### Antwoord

De bovenleidingen worden pas in een nadere fase uitgewerkt; het is ook goed mogelijk dat de bovenleiding aan masten wordt bevestigd. In de gemaakte fotomontage is gekozen voor één van de mogelijke oplossingen; de montage geeft geen definitief beeld. Doel van de fotomontages is om de discussie los te maken; zodat er over de inpassing, in allerlei vormen, nagedacht kan worden.

### 183. Vraag

Wat zijn de gevolgen van zijligging naar middenligging op de Zeestraat

### Antwoord

Op de Zeeweg is een continue middenligging in de MER ontworpen, vanwege de aanwezigheid van de rotondes en de bomen langs de zijkanten van de Zeeweg.

### 184. Vraag

Tramstraat – Koningin Wilhelminastraat. Het voorstel is om de fietsstroken te laten zonder rails erin

### Antwoord

In het ontwerp van de Tramstraat / Wilhelminastraat worden de fietsstroken behouden zoals deze nu zijn, zonder dat daarbij de tram doorheen gaat.

### 185. Vraag

Vrijliggende fietspaden langs Parklaan handhaven in verband met (strand)fietsroute vanuit Leiden en andere kernen

### Antwoord

Langs de Parklaan blijven de fietspaden behouden aan beide zijden.

### 186. Vraag

Hoe omgaan met uitrit garage(s) in Tramstraat

### Antwoord

De uitritten van de parkeergarages en parkeerterreinen langs de tramstraat blijven allemaal bereikbaar en behouden in het huidige schetsontwerp. Alleen de inrit bij huisnummer 28 zal door het halteperron geblokkeerd worden.

**187. Vraag**

Afsluiting bij de haltes ter hoogte van AH en parkeergarage. De stilstaande trams zullen 2 zebra's, een parkeergarage en het Noordeinde afsluiten.

**Antwoord**

De haltes zullen de parkeergarages niet afsluiten. Ook het Noordeinde blijft gewoon bereikbaar. Ook blijven alle oversteekplaatsen bij de straatspoorinpassing behouden.

## Thema 6: (Plan)schade

**188. Vraag**

Er zal sprake zijn van waardevermindering van de woningen aan de Zeeweg 44 t/m 54

**189. Vraag**

Zorgpunt: waardevermindering woningen

**190. Vraag**

Princestraat zorgpunt: bewoners willen niet betalen voor eventuele schade

**191. Vraag**

Wateroverlast ook voor RGL: zie foto!!!

**192. Vraag**

Waardevermindering van onze huizen

**193. Vraag**

Woongenot/welzijn Zeeweg t/m Kon. Wilhelminastraat

**194. Vraag**

Wat is het economisch belang van de bedrijven in de Tramstraat met komst van RGL?

**195. Vraag**

Huis aan de Tramstraat 31 staat op zand. Bij wie kan eigenaar zich melden voor schade en waardevermindering van het huis?

**Antwoord op vraag 188 - 195**

Beantwoording onder thema 6 (Plan)schade, onder het Algemene deel

## Thema 7: Verdwijnen van groen en speelruimte

**196. Vraag**

Hoeveel bomen worden er gekapt op de Zeeweg en de Parklaan?

**Antwoord**

Dit hangt af van hoe de tram precies zijn route gaat volgen op de Zeeweg en op de Parklaan; aangezien dit nog niet vaststaat kunnen wij geen aantallen bomen aangeven.

In het schetsontwerp van de tramverbinding zoveel mogelijk getracht dat bomen behouden kunnen blijven. Dit is echter niet altijd mogelijk

De Zeeweg is een belangrijke entree voor Katwijk qua uitstraling; en de bomen zijn beeldbepalend voor deze straat. Er zullen langs de Zeeweg naar verwachting wel enkele bomen gekapt dienen te worden, echter zijn er ook mogelijkheden om weer nieuwe bomen aan te planten.

## Thema 8: Verkeerssituatie/verkeersafwikkeling in Katwijk, parkeerplaatsen

### 197. Vraag

Zorgpunt: bestaande parkeerplaatsen

### 198. Vraag

Opstopping verkeer / verkeersafwikkeling.

### 199. Vraag

Zorgpunt is parkeerterreinen en verkeersveiligheid

### 200. Vraag

Parkeerproblemen en verstoppingen verkeer bij Albert Heijn

### Antwoord op vraag 197 - 200

Beantwoording onder thema 8 Verkeerssituatie/verkeersafwikkeling in Katwijk, onder het Algemene deel

### 201. Vraag

De combinatie van RGL en verkeer op de rotonde. Gaat dit niet voor opstoppingen zorgen?

### Antwoord

Zie eerder antwoord op gebruik rotonde met tram

### 202. Vraag

Bevoorrading van de supermarkt Albert Heijn lijkt een probleem: wachten auto's nu en dan ook op wachtende tram?

### Antwoord

Bij een mogelijke halte met straatspoor zal het autoverkeer een korte tijd achter de tram moeten wachten. Gezien de gelijkvloerse instap en de meerdere deuren in het voertuig zal dit echter niet veel tijd in beslag nemen.

## D. Koningin Wilhelminastraat, Boulevard

### Thema 0: Proces/procedure

#### 203. Vraag

De overhandigde handtekeningen zijn van de bezorgde eigenaren van 235 huizen van de Zeeweg, Tramstraat, Koningin Wilhelminastraat en naaste omgeving

#### 204. Vraag

Wat gebeurt er als de tram door de Tramstraat/Zeeweg en Wilhelminastraat loopt en de zorgen van de bewoners blijken waar te zijn?

#### Antwoord op vraag 203 en 204

Beantwoording onder thema 0 Proces/procedure, onder het Algemene deel

### Thema 1: Veiligheid

#### 205. Vraag

Koningin Wilhelminastraat zorg- en aandachtspunten: agressie fietsers en (vracht)verkeer

#### 206. Vraag

Koningin Wilhelminastraat zorg- en aandachtspunten: veiligheid kinderen buiten spelen, oversteken van voetgangers, de straat is te smal

#### 207. Vraag

Koningin Wilhelminastraat zorg- en aandachtspunten: fietsstroken en tramrails

#### 208. Vraag

Het fietsen over de rails is gevaarlijk. Kan een fietsband ertussen komen?

#### 209. Vraag

Hoe is het gesteld met veiligheid bij oversteken? Vooral op de koopavonden, feestdagen en weekend veel drukte.

#### 210. Vraag

Veiligheid! Basisschoolleerlingen, klassen van circa 30 is hier normaal, steken hier over om onder andere naar de sporthal te gaan.

#### 211. Vraag

Veiligheid: Hele kinderrijke buurt

#### Antwoord op vraag 205 - 211

Beantwoording onder thema 1 Veiligheid, onder het Algemene deel

**212. Vraag**

Hoe staat het met de veiligheid op de Boulevard in het hoogseizoen. Er zijn veel spelende kinderen

**Antwoord**

De tram zal met aangepaste snelheid rijden over de Boulevard (18 km/u), gezien het drukke gebruik van de promenade bij de Boulevard.

## Thema 2: Geluid en trillingen

**213. Vraag**

Koningin Wilhelminastraat zorg- en aandachtspunten: verzakking huizen

**214. Vraag**

Koningin Wilhelminastraat zorg- en aandachtspunten: geluidsoverlast

**215. Vraag**

Koningin Wilhelminastraat zorg- en aandachtspunten: waarschuwingssignaal van trams: geluidsoverlast

**216. Vraag**

Koningin Wilhelminastraat zorg- en aandachtspunten: ontstaan van schade en scheuren aan huizen

**217. Vraag**

Lawaai van optrekkende voertuigen (zowel auto's, als lightrailvoertuigen) bij de haltes.

**218. Vraag**

Stationair draaiende auto's achter het lightrailvoertuig (wanneer passagiers in/uit het willen stappen).

**219. Vraag**

Zijn er cijfers bekend wat betreft elektronische storingsvelden rond de elektrische bekabeling bv. voor draadloze internetverbindingen?

**220. Vraag**

Hoeveel decibel veroorzaakt een lightrailvoertuig?

**221. Vraag**

Hoeveel decibel veroorzaakt de huidige bus?

**222. Vraag**

Wanneer gebruikt een voertuig de "ting" en hoeveel decibel gaat hiermee gepaard?

**223. Vraag**

Is de damwand onder de appartementencomplexen sterk genoeg voor dit extra zware verkeer? De bewoners zijn gezamenlijk via de koopaktes aansprakelijk voor eventuele schade aan de damwand.

**224. Vraag**

Komt er geluid van elektriciteitsdraden bij veel wind?

**225. Vraag**

Geluidsoverlast Koningin Wilhelminastraat

**226. Vraag**

Boulevard zorg en aandachtspunten: leeftijd woningen en mogelijke scheuren door trillingen

**Antwoord op vraag 213 - 226**

Beantwoording onder thema 2 Geluid en Trillingen, onder het Algemene deel

## Thema 3: Tracering en voorgeschiedenis

## Thema 4: Exploitatie/concessie/haltes/materieel

**227. Vraag**

Komt er wel een halte bij de Badstraat, zodat je makkelijk bij de winkels kunt komen

**Antwoord**

Technisch gezien is een halte bij de Badstraat niet mogelijk; dit komt omdat de halteperons langs een rechtstand dienen te liggen met een lengte van 75 meter, en maximaal onder een helling van 1%. Hiermee is het uitgesloten om een halte in de Wilhelminastraat te maken, alsmede in de bocht bij de Badstraat. Er is daarom ook gekozen om een halte nabij het Noordeinde te realiseren.

**228. Vraag**

Een voertuig zou 2.65 breed zijn. Is dit inclusief de spiegels?

**Antwoord**

Exclusief

**229. Vraag**

Op de Wilhelminastraat staan de voertuigen regelmatig tot de kruising met de Emmastraat te wachten om de Boulevard op te kunnen draaien. De RGL zou netjes achter aan mogen sluiten met alle gevolgen voor de dienstregeling.

**Antwoord**

Dit is een gevolg van een inpassing met straatsporen, en wordt ook meegenomen in de beoordeling van het tracé via de Tramstraat. Gezien deze wachtrij in de richting van de Boulevard, is het effect op de dienstregeling van de RGL nihil; bij het eindpunt in Katwijk zal de tram een wachttijd hebben voordat deze weer richting Leiden vertrekt.

**230. Vraag**

Met welke frequentie rijdt de RGL? Is er de mogelijkheid voor de vervoerder om dit naar eigen goeddunken te vermeerderen of te verminderen?

**Antwoord**

De RijnGouwelijn rijdt acht keer per uur en de vervoerder kan dit niet naar eigen goeddunken aanpassen.

## Thema 5: Ligging/inpassing van de RijnGouwelijn-West

**231. Vraag**

Koningin Wilhelminastraat zorg- en aandachtspunten: palen of bovenleiding aan gevels: gevels zijn te slecht

**232. Vraag**

Wat als een gevel niet sterk genoeg blijkt te zijn voor de bevestiging van de elektriciteitskabels aan de huizen? Gaat u dit eerst onderzoeken? Wie betaalt de eventuele schade?

**233. Vraag**

Straat en Boulevard te smal voor dubbel spoor. Ontstaan van verkeersopstoppingen en hinder.

**234. Vraag**

Hoe dicht mag de tram langs de huizen (slaapkamers) komen. Bijvoorbeeld op de hoek van Koningin Wilhelminastraat en Boulevard?

**235. Vraag**

Het zand op Boulevard zal zorgen voor veel overlast aan de RGL

**Antwoord op vraag 231 - 235**

Beantwoording onder thema 5 Ligging/inpassing van de RijnGouwelijn, onder het Algemene deel

**236. Vraag**

Bewoners hebben grote zorgen over breedte van route door Koningin Wilhelminastraat

**Antwoord**

De totale breedte in de Wilhelminastraat is het smalste punt van alle tracés in Katwijk die in onderzoek zijn.

**237. Vraag**

De lightrail zal bij een halte de uitgangen van de parkeergarages blokkeren.

**Antwoord**

Al reeds beantwoord; de uitgangen worden niet geblokkeerd

## 238. Vraag

De lightrail past niet door de smalle Wilhelminastraat. Op het smalste punt van de straat zit een bocht. De stoepen zijn al smal, de fietssuggestiestrook heeft minimale afmetingen en het echte wegdek is maar 5.33 meter. U heeft 6.40 meter nodig voor dubbelspoor. Door de bocht in de straat, waar het voertuig natuurlijk de tegemoet komende rails niet mag oversnijden, heeft u dus nog meer ruimte nodig. Door de bocht wijkt het voertuig ook nog uit aan voor-en achterzijde. Het mag toch niet zo zijn dat de stoepen of de fietssuggestiestroken nog smaller worden

## Antwoord

Het profiel in de Wilhelminastraat ter hoogte van huisnummer 1 heeft voetpaden van 1.80 en 1.40, fietsstroken van 1.25 meter een een straatbaanvak van 6.60. In totaal is dit 12,3 meter. Dit is wat nu voor het schetsontwerp is aangenomen.

De bocht bij de Buitensluisstraat is een probleem. Deze bocht wordt nog nader onderzocht.

## 239. Vraag

Men probeert o.a. de Zwaaihoek te betrekken bij het centrum. Dit gebied en nog andere winkels liggen ten noorden van de beoogde rails. Ook de gebruikers van de parkeergarages moeten altijd de rails kruisen. Dus nog veel overstekende mensen naar het centrum.

## Antwoord

De oversteekplaatsen blijven behouden bij het Noordeinde.

## 240. Vraag

Hoe kan RGL worden ingepast in de bocht Boulevard – Koningin Wilhelminastraat. Beperkte ruimte

## Antwoord

Op de 2<sup>e</sup> consultatieavond wordt het schetsontwerp van deze bocht gepresenteerd.

## 241. Vraag

Is er aan de mogelijkheid gedacht de RGL op de Boulevard te laten zakken (verdieptelgging) in verband met kustversterking?

## Antwoord

Nu bekend is dat de kustversterking in Katwijk er gaat komen, zal er nog nader gekeken worden naar de effecten tussen de aanleg van de RGL in verhouding met de kustversterking. Dit is ook afhankelijk van de type oplossing van kustversterking die gekozen kan worden.

## Thema 6: (Plan)schade

## 242. Vraag

Koningin Wilhelminastraat zorg- en aandachtspunten: waardedaling van huizen

## 243. Vraag

Koningin Wilhelminastraat zorg- en aandachtspunten: leefbaarheid

## 244. Vraag

Lightrailvoertuigen (rails en masten) liggen te dicht bij de huizen wat de taxatiewaarde negatief zal beïnvloeden.

**245. Vraag**

Er kunnen geen vlaggetjes meer opgehangen worden voor Koninginnedag.

**246. Vraag**

Huidige situatie is stank en zomers smog door stilstaan (vracht)verkeer. Wordt dit nog erger?

**247. Vraag**

Horizonvervuiling en afname woongenot met komst van RGL.

**248. Vraag**

Horizonvervuiling met 2 elektrische masten een RGL halte.

**249. Vraag**

Zorg voor criminaliteit door wachtende en gefrustreerde reizigers bij de halte. Wie betaalt financiële en emotionele schade?

**250. Vraag**

Milieubelasting door stationair draaiende auto's achter de tram

**251. Vraag**

Inkomstenderving van verhuur huis. Huurders willen niet tegen tram aankijken. Zijn altijd met eigen vervoer, dus geen gebruik van tram. Wie gaat deze schade compenseren?

**252. Vraag**

Onderhoud aan huis en bovenleiding. Hoe moet dat nu nog met de tram voor de deur?

**253. Vraag**

Wie betaalt kosten van het veranderen Boulevard

**Antwoord op vraag 242 - 253**

Beantwoording onder thema 6 (Plan)schade, onder het Algemene deel

**254. Vraag**

Als de elektriciteitskabels aan de huizen vast komen te zitten hoe moet iemand dan onderhoud aan het huis plegen, bv. bij het plaatsen van een steiger?

**Antwoord**

Dit is inderdaad een nadeel bij gevelbevestigingen. Zie ook eerder antwoord hierover.

**255. Vraag**

Wie betaalt de kosten van het schoonmaken van de rails op Boulevard

**Antwoord**

In de planopzet Beheer en onderhoud wordt expliciet meegenomen dat de toekomstige vervoerder verantwoordelijke instantie voor het onderhoud aan de trambaan van de RGL zal naar verwachting hiervoor moeten betalen. (?)

## Thema 7: Verdwijnen van groen en speelruimte

### 256. Vraag

Er zal groen moeten wijken voor de aanleg van een RGL halte tegenover Pizzeria en AH. Er is al te weinig groen in het centrum

### 257. Vraag

Hoe gaan of kunnen de kinderen buitenspelen of bij de overburen met komst van RGL

### Antwoord op vraag 256 en 257

Beantwoording onder thema 7 Verdwijnen van groen en speelruimte, onder het Algemene deel

## Thema 8: Verkeerssituatie/verkeersafwikkeling in Katwijk, parkeerplaatsen

### 258. Vraag

Koningin Wilhelminastraat zorg- en aandachtspunten: stilstaan trams / opstoppingen

### 259. Vraag

Koningin Wilhelminastraat zorg- en aandachtspunten: maximale snelheid van wegverkeer

### 260. Vraag

Het traject Zeeweg, Tramstraat en Koningin Wilhelminastraat betreft erg drukke straten. Deze straten zijn in de structuurvisie aangewezen als ontsluiting/ringweg van het centrumgebied.

### 261. Vraag

Ambulances zullen in noodsituaties de rails blokkeren. De bus kan daar langs maar de lightrail niet.

### 262. Vraag

De brandweer wordt in onze straten, gezien de smalle trappen, vaak voor ziekentransport ingezet en zal een grote verkeersopstopping veroorzaken omdat het lightrailvoertuig niet kan passeren. De Noordzeepassage geeft erg vaak een loos alarm waarvoor de brandweer natuurlijk toch uitrukt. Ook dan staan de brandweerwagens op de rails.

### 263. Vraag

Laad- en losplaatsen ten noorden van de rails t.h.v. het centrum is lastig voor het transporteren van rolcontainers.

### 264. Vraag

Auto's die proberen de langzaam rijdende lightrail in te halen veroorzaken een gevaarlijke situatie

### 265. Vraag

Wat gebeurt er met de parkeergelegenheid voor auto's van bewoners. Elders parkeergelegenheid terugbrengen is onmogelijk.

## 266. Vraag

Groot bezwaar tegen dubbelspoor in Koningin Wilhelminastraat in verband met verkeersoverlast in de drukste wijk van Katwijk

## 267. Vraag

Ambulances en brandweer in Koningin Wilhelminastraat staan nu al ½ uur te wachten. Dit wordt niet beter met komst van de RGL

## Antwoord op vraag 258 - 267

Beantwoording onder thema 8 Verkeerssituatie/verkeersafwikkeling in Katwijk, parkeerplaatsen, onder het Algemene deel

## 268. Vraag

Parkeervakken verdwijnen omdat de straat te smal is voor het traject. Parkeergelegenheid in het centrum is al slecht en zal dus alleen maar slechter worden.

## Antwoord

In het ontwerp is nog niet vastgesteld hoeveel parkeervakken er daadwerkelijk dienen te verdwijnen; dit is sterk afhankelijk van de keuze voor de halteperons van de tram.

## 269. Vraag

Wielrenners zien de Boulevard vaak als lastige onderbreking van het trainingsrondje door het uitgestrekte duingebied. Op de kruising Boulevard – Koningin Wilhelminastraat gebeuren regelmatig ongelukken omdat ze massaal de voorrang negeren. Nu hebben ze al niet het geduld een auto voorrang te verlenen. Als ze een lightrail van 75 meter lengte voorrang moeten geven zullen ze nog eerder geneigd zijn er snel voor langs te fietsen.

## Antwoord

Naar verwachting zal de tram stapvoets deze kruising doorrijden, vanwege de verkeersveiligheid. De trambestuurder heeft namelijk geen goed zicht op het verkeer op de Boulevard. Indien voor het tramstraattracé gekozen wordt, zal nog nader onderzocht moeten worden hoe het verkeer op de Boulevard attent wordt gemaakt op de tram.

## 270. Vraag

Als de lightrail overal goed doorgekomen is en hij is te vroeg, dan zal hij wachten bij een halte met alle gevolgen voor het er achter wachtende verkeer.

## Antwoord

De tram zal bij een te vroege aankomst op een straatspoorhalte niet langer wachten; dit om het overige verkeer zo min mogelijk hinder te laten ondervinden.

## 271. Vraag

Hoe moet het centrum bevoorrad worden als laad- en losplaatsen verdwijnen?

## Antwoord

In de Badstraat wordt rekening gehouden met één of twee laad- en losplaatsen voor de bevoorrading van de winkels.

**272. Vraag**

2 straten van de Koningin Emmastraat zijn eenrichtingsverkeer. Hoe kunnen auto's vanuit deze straat de Koningin Wilhelminastraat opdraaien tussen al die opstoppingen van auto's en de draai van de RGL de Boulevard op.

**Antwoord**

Door een straatspoorinpassing kan het autoverkeer exact zoals in de huidige situatie het geval is, de straat opdraaien. Hier zal geen verschil in optreden.

**273. Vraag**

Wat gebeurt er met de parkeerplaatsen?

**Antwoord**

De parkeerplaatsen aan de noordzijde blijven behouden. Indien er gekozen wordt voor fietsstroken van 1,0 meter breed, is het ook mogelijk om alle parkeervoorzieningen in de Wilhelminastraat te behouden. Dit gaat echter dan ten koste aan ruimte voor de fietser.

**274. Vraag**

Hoe kan de Koningin Wilhelminastraat bevoorraad worden met komst RGL

**Antwoord**

De bevoorrading kan plaatsvinden via de langparkeervakken, of bij de laad- en losplaatsen bij de Badstraat.