



**Vervolg vragen consultatieavond Katwijk  
18 oktober 2007**

## Algemene vragen en opmerkingen

### 1. Vraag

Veiligheid, drukte, trillingen en schade op de smalle tracés. Voorkeur voor aparte ligging trambaan. Dus enige reden voor Tramstraat kan hoge vervoerwaarde zijn.

### Antwoord

Neen, ook de kortere reistijd kan een rol spelen en de ontsluiting van de aan de Tramstraat gekoppelde tracédelen kan een reden zijn voor de Tramstraat te kiezen. Ook de kosten en de totale milieueffecten kunnen een rol spelen bij de afweging.

### 2. Vraag

Wat bedoelt u met splitsing?

### Antwoord

Een deel gaat naar Katwijk, een deel gaat naar Noordwijk. Het punt van splitsing is nog niet vastgesteld.

### 3. Vraag

4x/uur Katwijk. Is dat 4x heen en 4x terug? Dus 8 passages per uur?

### Antwoord

Ja.

### 4. Vraag

Worden trillingen ook gemeten?

### Antwoord

Er worden voor de tracénota/MER geen metingen gedaan. Dit is nl. niet mogelijk omdat er nog geen tram rijdt. Wel worden er berekeningen uitgevoerd op basis van metingen uit het verleden.

### 5. Vraag

Hoe wordt luchtverontreiniging meegenomen?

### Antwoord

In de richtlijnen wordt niet aangegeven dat luchtverontreiniging onderzocht moet worden. Dat is logisch want in het algemeen heeft een hoger openbaar vervoergebruik minder luchtverontreiniging tot gevolg. Alleen wijzigingen in het straatprofiel zou invloed kunnen hebben, omdat daarmee het luchtverontreiniging producerende gemotoriseerd verkeer anders komt te lopen. Die gevolgen zijn echter zo klein dat ze in deze studie niet meegenomen worden. Een verantwoording daarvan zal wel opgenomen worden in de TN/MER.

### 6. Vraag

Is provincie betrokken bij aspect sociale veiligheid?

### Antwoord

Ja, via de vervoersconcessie, waarin een handhavingsarrangement wordt voorgeschreven.

### 7. Vraag

Past een fietsband in de tramrail? Dit i.v.m. verkeersveiligheid.

### Antwoord

Ja, afhankelijk van de fietsband past die erin. De trambaan wordt echter nergens aangelegd met samengebruik van het fietsverkeer in lengterichting; op de fietspaden en stroken zullen dus geen tramrails komen. Indien er wordt overgestoken over de tramrails, kunnen de tramrails haaks gekruist worden zodat de fietsband niet in de rails komt.

### 8. Vraag

Worden elektrische spanningsvelden (EMC) meegenomen in het onderzoek? (Vraag 219 uit 1e lijst)

### Antwoord

Nee, elektrische spanningsvelden wordt niet meegenomen, omdat daar bij andere projecten voldoende ervaring mee is opgedaan. Als voldaan wordt aan daartoe opgestelde richtlijnen zowel aan de tram en bovenleiding als aan apparatuur in huis zijn er geen gevolgen merkbaar.

### 9. Vraag

Wordt bij exploitantkeuze gekeken naar landelijke ervaringen/(wan)prestaties elders in het land?

### Antwoord

Uiteraard.

### 10. Vraag

Gaat de parkeergarage op de Tramstraat dicht?

### Antwoord

De parkeergarages en parkeerterreinen blijven bij de Tramstraat gewoon zoals deze nu zijn; door de keuze van een straatspoorinpassing is dit mogelijk.

### 11. Vraag

Gaat de doorstroming ook beter worden in de Tramstraat/Wilhelminastraat?

### Antwoord

De tram zal maar 4x per richting per uur gaan rijden indien voor de Tramstraat gekozen wordt; het effect op de verkeersdoorstroming is daarmee nihil. U kunt dit vergelijken met 4x per uur per richting een bus door de straat. Wat wel invloed heeft op de doorstroming is de halte nabij het Noordeinde, tijdens het halteren zal het autoverkeer achter de tram dienen te wachten; dit verschilt echter niet van een bus die op straat halteert.

### 12. Vraag

Princehaven (en niet zoals in 1ste lijst vermeld Prinsenstraat!) heeft een probleem met de damwand. In de splitsingsakte staat dat eigenaren van het heersende erf eventuele schade in de damwand moeten dragen. Hoe gaat u om met eventuele schade. Hoe wordt die vastgesteld - dam ligt in de grond. Is dit schade tijdens de bouw?

### Antwoord

Als er schade ontstaat a.g.v. de bouw van de RGL aan deze damwand dan is de initiatiefnemer of de bouwer in principe aansprakelijk.

In de volgende fase van het project; indien voor het Tramstraat-tracé gekozen wordt; kunnen deze zaken relevant worden.

### 13. Vraag

Zojuist is de Boulevard voor miljoenen aangepast en nu moet de boulevard weer opnieuw aangepast worden voor de RGL.

### Antwoord

In het huidige schetsontwerp wordt aangehaakt op de recente vernieuwing; alleen de promenade wordt voor de tram aangepast; de fietspaden, asfalt, parkeren en voetpad aan landzijde blijven gehandhaafd zoals deze nu zijn.

De Boulevard zal nog veel ingrijpender worden aangepast voor de kustversterking. Voor de RGL en kustversterking kan wellicht werk met werk gemaakt worden, zodanig dat de Boulevard niet nog een derde keer op de schop hoeft te gaan.

### 14. Vraag

Vervoerwaarde versus inpassing in smalle straten. Nu lege bussen in dezelfde straten.

### Antwoord

Vervoerwaarde wordt in RGL studie berekend op 2020. Het klopt dat in de getoonde presentatie het antwoord 2 bij thema ligging niet juist is. Daar staat meeste vervoerswaarde - het woord meeste zal verwijderd worden.

De route van de bus door de Tramstraat (buslijn 60) loopt momenteel naar Voorhout en verder; niet in de richting van Leiden. Ook is dit het eindgedeelte van bus 60, waardoor het gebruikelijk is dat de bus daar minder passagiers heeft. De RGL trekt bij het Tramstraat-tracé ook een ander type reizigers (die voor richting Leiden, en niet Voorhout en verder).

### 15. Vraag

De opgegeven breedte bij smalste stuk Tramstraat/Wilhelminastraat is niet correct. Deze is niet 5,60m maar slechts 5,33m.

### Antwoord

Op de ondergrondgegevens die Royal Haskoning van de gemeente Katwijk heeft ontvangen, die gebruikt is voor de TN/MER, is bij het smalste gedeelte van de Wilhelminastraat een asfaltbreedte van 5,375m. Hier kan een kleine onnauwkeurigheid in zitten.

### 16. Vraag

Ik kan dus niet van Katwijk boulevard naar Noordwijk boulevard komen?

### Antwoord

Dat kan wel, maar dan moet u overstappen op het splitsingspunt. Daarnaast kan, afhankelijk van hoe het uiteindelijke busnet eruit komt te zien, worden bepaald hoe de verbinding tussen beide Boulevards gemaakt wordt.

### 17. Vraag

Het rondje wat meneer bedoelde in 1ste consultatiesessie was via Katwijk en dubbel langs N206.

### Antwoord

Dat was niet zo begrepen. Het voorgestelde tracé is dan echter 2x zo lang en dus erg duur.

**18. Vraag**

Is het straks 1 concessie voor bus en RGL samen of 2 aparte?

**Antwoord**

Op dit moment is het nog niet duidelijk hoe de eerste concessie eruit gaat zien. Of een intermodale (bus en tram tezamen) of bus en tram apart maar dan via het bestek wel inhoudelijk aan elkaar gekoppeld. De daarop volgende concessie zal wel in ieder geval intermodaal zijn

**19. Vraag**

Twee consultatieavonden is te weinig!

**Antwoord**

Daarom organiseren wij in ieder geval een derde bijeenkomst na de keuze en is er een officieel inspraakmoment bij het ontwerp bestemmingsplan. Ook in de volgende fase zullen de bewoners betrokken blijven bij de verdere uitwerking van het gekozen tracé.

**Locatie A: N206, Valkenburg, Westerbaan, Boslaan, Koningin Julianalaan en Parkiaan**

**20. Vraag**

Er staat veel file op Julianalaan van Bosplein naar rotonde. En de RGL is hier dubbel straatspoor. Dus die staat hier in de file.

**Antwoord**

Dit wordt meegenomen bij de uiteindelijke beoordeling. Door het smalle punt bij het gemeentehuis was een inpassing met een vrije baan niet mogelijk.

**21. Vraag**

Wordt er rekening gehouden met landbouwvoertuigen die breder zijn dan 3m? (Vraagsteller is zelf bestuurder van dergelijke voertuigen)

**Antwoord**

Alle wegen zijn met een standaardbreedte binnen de geldende normen ontworpen. Het is dus mogelijk om met landbouwvoertuigen over de ontworpen wegen te rijden.

**22. Vraag**

Kan je je fiets meenemen in de RGL? In Amsterdam rijdt OV met speciale fietsenrekken. En zo ja, kost dat extra?

**Antwoord**

Het is de bedoeling dat er fietsen mee kunnen in de RGL. Hoeveel en wat dat gaat kosten is nog niet bekend.

**23. Vraag**

Verlengde Westerbaan - tunnel voor autoverkeer en RGL. Hoeveel kost dat?  
RGL doortrekken naar Haarlem?

**Antwoord**

Dat gaat veel meer geld kosten en is daarom niet meegenomen vanuit de vorige fase. Ook zijn er weinig potentiële reizigers om te vervoeren in het duingebied; een traminpassing heeft daar dus weinig zin.  
De RGL doortrekken naar Haarlem (via de Zuidtangente) is een mogelijkheid die in de verre toekomst niet uitgesloten wordt.

**24. Vraag**

Is het mogelijk om van alle bottlenecks langs de tracés situatietekeningen te maken?

**Antwoord**

Van alle tracéonderdelen worden ontwerptekeningen gemaakt. Dat is voldoende voor de beoordeling in deze fase. In volgende fasen worden nauwkeurigere tekeningen gemaakt

**25. Vraag**

Als de RGL over Westerbaan gaat, rijdt hij dan 16x/uur langs?

**Antwoord**

Ja.

### 26. Vraag

Is in de 200 miljoen de kortste en de langste tracé variant meegenomen?

### Antwoord

Inderdaad. De kosten zijn gebaseerd op de vorige TN/MER (eerste fase).

### 27. Vraag

Buitenkant Westerbaan is beschermd gebied

### Antwoord

Dat is correct.

### 28. Vraag

Westerbaan door duingebied. Is zonde. En is zandgrond!

### Antwoord

Zie vorige antwoord

### 29. Vraag

Stukje Julianalaan tussen Westerbaan en Bosplein kom je veel obstakels tegen

- Paddentrek (zie ook e-mail van De heer van Duijn verstuurd aan Projectorganisatie RGL)
- Nog aan te leggen speeltuin voor heel Katwijk. RGL loopt hier dwars doorheen
- 3 scholen waarlangs nu de Julianalaan autovrij is gemaakt; fietsers wel toegestaan. Maar de RGL staat er gewoon door de straat ingetekend!
- Algemeen: fietsband past in tramspoor. Gevaarlijk voor alle speeltuin- en schoolkinderen die hier fietsen!

### Antwoord

a) dit wordt meegenomen in het onderzoek.

b) bij de bepaling van de plaats van de speeltuin is rekening gehouden met het mogelijke tracé van de RGL

c) Op het gedeelte tussen de Nachtegaallaan en het Bosplein is de Julianalaan autovrij gemaakt; fietsers en voetgangers kunnen wel op dit gedeelte rijden. Hierdoor ligt de RGL tot aan het Bosplein in een vrije baan, wat ten goede komt aan de verkeersveiligheid. De ligging van de scholen wordt meegewogen in de beoordeling van de MER voor dit tracé.

d) zie antwoord vraag 7.

### 30. Vraag

Worden er geluidswallen aangelegd? En zo ja, hoe hoog worden die? Als ze te hoog worden vliegen de vogels er tegen aan

### Antwoord

Eerst wordt de geluidsproductie berekend, pas dan worden eventuele maatregelen voorgeschreven. Die zijn nu nog niet bekend. In de volgende fase wordt dat uitgewerkt.

### 31. Vraag

Wordt de RGL verdiept aangelegd?

### Antwoord

Op dit moment staat dat niet in de planvorming. Bij te hoge geluidsproductie is dat wellicht op sommige plaatsen te overwegen.

### 32. Vraag

Blijft de aansluiting vanuit Rijnsburg met Katwijk gelijk?

#### Antwoord

Wij nemen aan dat u de busaansluiting bedoeld. Dat is op dit moment niet te zeggen en hangt mede af van de tracékeuze en de voorstellen van de exploitant. In onze voorwaarde voor de concessie zal wel aangegeven worden dat de dekking van de gebieden hetzelfde dient te blijven.

Overigens heeft Wethouder De Jong op de informatieavond aangegeven dat de busverbindingen voor Rijnsburg niet mogen verslechteren bij de komst van de RGL

### 33. Vraag

Tjalmaweg wordt verbreed van 2 naar 4 baans. Hoe past RGL er dan in?

#### Antwoord

Of en zo ja, waar de Tjalmaweg verbreed wordt naar 4 stroken is op dit moment nog niet definitief bekend. Dat hangt af van de planvorming van de Rijnlandroute. Op de fotomontage elders op deze site op de site is te zien hoe de RGL kan lopen. Tussen de RGL en de Tjalmaweg is ruimte voor de twee extra stroken.

## **Locatie B: Biltlaan, Hoorneslaan, Rijnmond**

### **34. Vraag**

Waarom is er een fietspad langs de Biltlaan nodig op het gedeelte tussen Hoorneslaan en de Krom? Bewoners gaan toch gewoon door de wijk heen fietsen.

### **Antwoord**

Voor een eenduidig en continu fietspadenstelsel in de gemeente is het gebruikelijk dat langs alle doorgaande hoofdwegen ook fietspaden aanwezig zijn. Voor veel fietsers die niet bekend zijn in de wijk geeft dit een duidelijkere route. Het vermijdt ook dat fietsers over de Biltlaan gaan rijden; daar waar dat nu verboden is.

### **35. Vraag**

De Huidige groenvoorziening langs de Biltlaan fungeren als geluidschermen; wat gebeurt er als deze weggaan?

### **Antwoord**

Afhankelijk van tracékeuze en inpassingsvorm, zal er weer een bepaalde vorm van groenvoorziening terugkeren. De huidige groenvoorziening langs de Biltlaan wordt zoveel mogelijk bespaard en daar waar mogelijk opnieuw aangebracht.

### **36. Vraag**

De geplande Haltes bij Rijnsoever gaan ten koste van de speelruimtes. Worden deze speelruimtes gecompenseerd? En hoe zit het met verkeersveiligheid bij speelruimtes?

### **Antwoord**

Deze speelruimtes worden elders in de wijk gecompenseerd. Uiteraard schenken we aandacht aan de verkeersveiligheid bij speelplaatsen.

### **37. Vraag**

Een voetpad naar de halte Rijnsoever bij de Castor gaat nu door een parkeergarage heen

### **Antwoord**

Het betreffende voetpad zal worden aangepast in het ontwerp.

### **38. Vraag**

Veel zorgen van de bewoners om de halte Rijnsoever i.v.m. groen en privacy. Achterkantsituatie.

### **Antwoord**

Uw mening is gehoord.

### **39. Vraag**

Verdiepte ligging Biltlaan; open bak; geluidsoverlast recht omhoog; meer ruimte overig verkeer i.v.m. grondvulling.

### **Antwoord**

Op dit moment staat dat niet in de planvorming, en wordt uitgegaan van een gelijkvloerse inpassing. Indien er uit de geluidscontourberekeningen wordt aangetoond dat aanvullende maatregelen nodig zijn, zal daarnaar gekeken worden.

#### 40. Vraag

De twee haltes samenvoegen tot een halte bij Rijnsoever -> halte Estec en Rijnsoever in het midden tussen Pollux en Schorpioen.

#### Antwoord

Dit is de enige plek waar nog discussie plaatsvindt over de haltes. Gezien de omvang van de Estec is een halte zo dicht mogelijk bij de Estec zeer wenselijk. Ook om bewoners van het oostelijke deel van de wijk Rijnsoever een acceptabele halteafstand te geven, is gekozen om in de MER vanwege de vervoerwaardestudie twee haltes te onderzoeken en te beoordelen. Het is echter nog goed mogelijk dat de haltes worden aangepast; dit wordt meegenomen.

#### 41. Vraag

Kruispunt Hoorneslaan / Biltlaan; geluidsoverlast bij verkeerslichten.

#### Antwoord

Zie thema geluid.

#### 42. Vraag

Remgeluid hinderlijk bij kruispunt Hoorneslaan / Biltlaan; piepen in bochten

#### Antwoord

Zie thema geluid.

#### 43. Vraag

Zorgen om trillingshinder bij Estec vanwege de bouw en testen van satellieten.

#### Antwoord

Zie thema geluid en trillingen.

#### 44. Vraag

Zorgen om algemene groei van verkeersdrukke op Biltlaan vanwege nieuwbouwplannen tussengebied?

#### Antwoord

Deze opmerking wordt meegenomen in het project Rijnsoever-Noord

#### 45. Vraag

Grote vraag voor meer ontwerpavonden; vraag naar meer contact over de ontwerpen (Biltlaan); nog onduidelijkheid over ligging in Biltlaan; graag meer contact.

#### Antwoord

Na de tracékeuze komt er in de volgende fase weer contact met de bewoners over de uitwerking van het ontwerp.

#### 46. Vraag

Gemeente heeft toezeggingen gedaan over de fietspaden langs de Biltlaan en door Rijnsoever.

#### Antwoord

Deze toezeggingen worden in het ontwerp van het tracé van de RGL betrokken. Daar wordt dus rekening meegehouden.

#### 47. Vraag

Kruising Hoorneslaan / Boerslaan; veiligheid van de kruising; het linksafvak verdwijnt nu. Ook het zicht op de kruising is heel erg slecht.

#### Antwoord

De betreffende kruising zal worden beveiligd door middel van een verkeersregelininstallatie (stoplichten), waarmee het verkeer ook wordt geregeld. In een volgende fase kunnen het tracé en de kruispunten nader uitgewerkt worden, waarbij gekeken wordt of de linksaf-vakken nog ruimtelijk toegevoegd kunnen worden.

#### 48. Vraag

Doorstroming Hoorneslaan / 't Heen slecht door vermindering rijstroken.

#### Antwoord

Gezien de krappe inpassing op dit gedeelte van de Hoorneslaan voor de RGL, zal de doorstroming vermoedelijk verslechteren door het verdwijnen van de linksafstrook bij bijv. de Boerslaan.

#### 49. Vraag

Zorgen om de oversteektijd voor voetgangers/fietsers over de Hoorneslaan; extra ronde wachten.

#### Antwoord

De kruispunten worden door midden van verkeersregelininstallaties beveiligd en geregeld; voor het langzaam verkeer verandert hiermee weinig ten opzichte van de huidige situatie.

#### 50. Vraag

Hoorneslaan: verlies aan parkeerplaatsen; hoeveel verdwijnen er en hoeveel komen er terug? Er is nu al een ernstig tekort. In Katwijk wordt al weinig gecompenseerd; en als er gecompenseerd wordt dat gaat dat ten koste van het groen.

#### Antwoord

Voor de inpassing van de tram over de Hoorneslaan zal ten koste gaan van een aantal parkeerplaatsen. In het nieuwe profiel kunnen wel veel parkeerplekken gecompenseerd worden door middel van langsparkeren langs de hoofdrijbaan. Hoeveel parkeerplaatsen er daadwerkelijk verdwijnen en terugkomen wordt pas in een latere fase uitgewerkt.

#### 51. Vraag

Geen toename van parkeervakken in de gemeente de afgelopen jaren.

#### Antwoord

Wij hebben uw mening gehoord.

#### 52. Vraag

Zorgen om parkeervoorzieningen Hoorneslaan door verdwijnen parallelwegen, groenvoorzieningen langs de Hoorneslaan

#### Antwoord

Wij hebben uw zorg gehoord.

**53. Vraag**

Biltlaan kruising Hoorneslaan verplaatsing van weg leidt tot toename van geluid (de heer en mevrouw Nijgh, voorzitter WE, 331 Hoorneslaan)

**Antwoord**

Voor de inpassing van de tram is het soms noodzakelijk om de ligging van het wegverkeer aan te passen. Bij de Biltlaan / Hoorneslaan kruising is dit op sommige punten nodig. De toename van de geluidbelasting wordt in de MER onderzocht.

**54. Vraag**

Gevaarlijke situatie op kruising Biltlaan - Hoorneslaan: schoolkinderen negeren stoplichten. Toename van verkeersdruk door RGL leidt tot gevaarlijke situaties bij scholengemeenschap.

**Antwoord**

Zie thema veiligheid

## Locatie C: Zeeweg t/m Tramstraat

### 55. Vraag

Vraag 170 en 171

Wijzigen in: bewoners Princehaven

### 56. Vraag

Vraag 174

Wijzigen in: drie oude huizen i.p.v. flat

### 57. Vraag

Vraag 190

Wijzigen in: zorgpunt bewoners Princehaven: bewoners willen eventuele schade aan damwand niet betalen

### 58. Vraag

Vraag 223

Wijzigen in: Is de damwand onder de appartementencomplexen aan de Princehaven sterk genoeg voor dit extra zware verkeer? De bewoners....

### Antwoord vraag 55 - 58

De tekst op de website zal worden aangepast

### 59. Vraag

Er is al een keuze gemaakt. Bezorgdheid is groot bij bewoners dat keuze wordt gemaakt voor de Tramstraat. Wie bepaalt dit, wanneer en over welke tracés gaat het (besluitvorming)?

### Antwoord

Er is nog geen keuze gemaakt, zie verder thema proces en procedure.

### 60. Vraag

De doorstroming in de Tramstraat zal niet verbeteren. De huidige verkeerssituatie in Tramstraat met uitritten en parkeerplaatsen wordt als zeer problematisch ervaren.

### Antwoord

Wij hebben uw mening gehoord

### 61. Vraag

Bewoners maken zich ernstig zorgen om de veiligheid voor voetgangers, fietsers in de Tramstraat en Zeestraat met komst van de RGL in relatie met huidige verkeerssituatie. Het is al zo druk!

### Antwoord

Wij hebben uw mening gehoord

### 62. Vraag

Zij vragen zich af hoe de RGL ingepast kan worden in nauwe straat. Veel te weinig ruimte!

### Antwoord

De RGL wordt ingepast zoals op de schetsontwerpen is aangegeven.

### 63. Vraag

Vanwege de beperkte ruimte is de zorg dat de RGL dicht langs de gevels zal gaan rijden. Dit veroorzaakt geluidoverlast en onveilige situaties.

### Antwoord

Zie thema geluid en veiligheid.

### 64. Vraag

Wat zijn de eisen aan de haltes? Waarom is de halte 75m lang?

### Antwoord

De eisen aan de haltes zijn aangegeven in het programma van eisen. Dat betekent o.a. dat de haltes 80 m lang moeten zijn. Die lengte is nodig om met dubbele voertuigen te kunnen halteren. De haltelocaties zijn zodanig gekozen dat die lengte inpasbaar is. Dat wil niet per se zeggen dat van het begin van de exploitatie die haltes in die lengte aangelegd zullen worden.

### 65. Vraag

Door de bevoorrading van de winkels in de Tramstraat staat het verkeer vaak vast. Er is dan geen sprake van doorstroming. Hoe zal deze situatie zijn met de RGL?

### Antwoord

Die situatie zal vermoedelijk niet verbeteren. Dit wordt wel meegenomen bij de afweging van de tracékeuze.

### 66. Vraag

Huidige breedte van de weg is 5.30m. Op tekening staat een breedte aangegeven in toekomstige situatie van 6.30. Betekent dit dat het trottoir smaller wordt? Voor het trottoir op de Zeeweg 44 blijft maar 0.60m over tot de gevel!

### Antwoord

Op sommige delen van de Tramstraat en Wilhelminastraat is het huidige asfaltprofiel 5,3 meter. Bij een traminpassing met dubbel straatspoor is 6,40m noodzakelijk; er is dus gemiddeld een halve meter aan ruimte nodig van de voetpaden, indien deze halve meter niet van het fietspad gebruikt wordt.

Bij Zeeweg huisnr. 44 is de asfaltbreedte 6,45m; hiermee is het dus niet nodig om het voetpad te versmallen. Deze blijft zoals in de huidige situatie gewoon 2,6m, met parkeermogelijkheid.

### 67. Vraag

Wat wordt de breedte van de stoep op Zeeweg en Tramstraat?

### Antwoord

Zeeweg tussen Voorstraat en Hans van der Hoevenstraat: geen wijziging van de breedtes

Tramstraat tussen Hans v/d Hoevenstraat en Noordeinde: beide zijden 2,0 meter

Tramstraat tussen Noordeinde en Badstraat: 1,60 meter aan noordzijde (krapste punt) en 1,80 aan zuidzijde

Kon. Wilhelminastraat tussen Badstraat en Emmastraat: 2,6m zuidzijde en 1,8m aan noordzijde (met langsparkeren).

Kon. Wilhelminastraat tussen Emmastraat en Boulevard: smalste punt zuidzijde 1,0 m (huisnummer 3); smalste punt noordzijde 1,4 m (huisnummer 2<sup>E</sup>)

#### 68. Vraag

Huidige verkeerssituatie rond uitrit Wyborghstraat is dramatisch. Verkeer staat voortdurend vast. Hoe ziet dit eruit met de komst van de RGL?

#### Antwoord

Dit punt zal door de Gemeente bekeken gaan worden los van een eventuele tracé keuze

#### 69. Vraag

Op welke wijze zal de bovenleiding voor de RGL zijn bevestigd in de Tramstraat en Zeestraat?

#### Antwoord

Dit is nog niet bekend / nog niet vastgesteld. De bovenleiding kan aan de gevel bevestigd worden, of aan palen die in het voetpad staan of in een middenberm. Op de fotomontage van de Tramstraat is gekozen om beide weer te geven. Bevestiging aan de gevel heeft echter nooit de voorkeur (zie ook vraag 86).

#### 70. Vraag

De bovenleidingportalen zorgen voor geluidoverlast in de Tramstraat. De wind zorgt voor hoge fluittonen in de masten.

#### Antwoord

Wij hebben uw mening gehoord. Dit heeft onze aandacht.

#### 71. Vraag

Waarom is de uitvraag voor de informatieavonden en de consultatieavonden niet huis-aan-huis verspreid in Katwijk? De opkomst zou dan groter zijn geweest.

#### Antwoord

De avonden zijn bekendgemaakt via een tweemaal verschenen advertentie en een hoofdartikel in de Katwijk speciaal. Daarnaast zijn de avonden via de websites van de gemeente en de RGL aangekondigd.

#### 72. Vraag

Wat is het parkeerbeleid van de gemeente t.a.v. vergunningen voor parkeren?

#### Antwoord

Het gemeentelijke parkeerbeleid t.a.v. vergunningen is te vinden onder de 'parkeren voor bewoners en bedrijven' in het digitaal loket op de website van de gemeente, [www.katwijk.nl](http://www.katwijk.nl)

#### 73. Vraag

Er ligt soms een hoeveelheid zand van ca. 0.50m in de Wilhelminastraat. Hoe kan de RGL dan blijven rijden?

#### Antwoord

Dit vraagstuk nemen wij mee bij de verdere uitwerking. Zowel in Scheveningen als in diverse Belgische kuststeden is dit probleem oplosbaar gebleken.

#### 74. Vraag

Het trappenhuis nabij halte Tramstraat verdwijnt op tekening. Hoe wordt dit opgelost?

#### Antwoord

Voor de inpassing van een halte in de Tramstraat is het noodzakelijk dat één trappenhuis tegenover de Albert Heyn gesloopt zal moeten worden. Er zal een nieuw trappenhuis / entree tot de woningen gemaakt moeten worden.

**75. Vraag**

Hoe zit het met geluid en de geluidsabsorptie met de komst van de RGL?

**Antwoord**

Zie thema geluid.

**76. Vraag**

Hoe zit het met de elektrische spanningsvelden (Alexander van Duin) met de komst van de RGL?

**Antwoord**

Elektrische spanningsvelden wordt niet meegenomen in het onderzoek, omdat daar bij andere projecten voldoende ervaring mee is opgedaan. Als voldaan wordt aan daartoe opgestelde richtlijnen zowel aan de tram en bovenleiding als aan apparatuur in huis zijn geen gevolgen meer merkbaar.

## **Locatie D: Koningin Wilhelminastraat, Boulevard**

### **77. Vraag**

Hoe staat de damwand. Onderzoeken voor en na?

### **Antwoord**

Indien dat noodzakelijk is moet voor en na de aanleg onderzoek plaatsvinden

### **78. Vraag**

Zand (supplement) is fijner dan Boulevard. Onderzoeken!

### **Antwoord**

De vraag is niet duidelijk.

### **79. Vraag**

Waarom tracé Tramstraat überhaupt nog onderzoeken. Is geen reële optie!

### **Antwoord**

De tramstraat dient onderzocht te worden, omdat dat tracé onderdeel niet in de vorige fasen is afgevallen. Indien in een latere fase van het project wellicht gesteld wordt dat er nog een andere route mogelijk is

### **80. Vraag**

Waarom niet rondje Parklaan -> Hoorneslaan -> Noordwijk?

### **Antwoord**

Uit exploitatieoogpunt niet interessant en te duur. De reistijd tussen Noordwijk en Leiden wordt hiermee veel te lang (langer dan de huidige busverbindingen). Een lijn naar Noordwijk zou hiermee nutteloos worden.

### **81. Vraag**

Is een rondje zoveel duurder dan RGL aan leggen door de Wilhelminastraat?

### **Antwoord**

Ja.

### **82. Vraag**

Elektrische spanningsveld door bovenleiding / tram? Zwerfstroom s.v.p. onderzoeken

### **Antwoord**

Elektrische spanningsvelden wordt niet meegenomen in het onderzoek omdat daar bij andere projecten voldoende ervaring mee is opgedaan. Als voldaan wordt aan daartoe opgestelde richtlijnen zowel aan de tram en bovenleiding als aan apparatuur in huis zijn geen gevolgen meer merkbaar.

### **83. Vraag**

Hoe voorrang Tramstraat / Boulevard? Er zullen verkeerstechnische maatregelen genomen moeten worden. Welke?

### **Antwoord**

Bij een straatspoorinpassing, zoals op de Zeeweg / Tramstraat / Kon. Wilhelminastraat, zal de tram als een gewone verkeersdeelnemer fungeren, net als een auto of een bus. De tram dient bijv. dus voorrang te geven aan voetgangers bij zebrapaden, en zal bij eventuele wachtrijvorming gewoon in de rij staan en moeten stoppen.

#### 84. Vraag

De radius van de korte bocht is te klein voor de RGL. Gaat de RGL dan over de stoep?

#### Antwoord

De gehanteerde straal is toelaatbaar volgens het programma van eisen. De RGL gaat dan niet over de stoep.

De kleine bocht bij Wilhelminastraat nr. 3 heeft de aandacht van de ontwerpers bij Royal Haskoning. De bocht zal nader berekend worden in hoeverre het tramstel hier zou uitbuigen. Verwachting is, is dat de bocht maakbaar is, zij het met een smal voetpad van 1,0 meter breed.

#### 85. Vraag

Bodemgesteldheid is niet alleen zand, maar ook blubber en zachte klei in Koningin Wilhelminastraat. Aanleg RGL leidt tot ernstige problemen in kader van trillingen. In verleden damwand geslagen bij bouw van flats in Tramstraat. Trillingen waren toentertijd straten verderop voelbaar!

#### Antwoord

Dit punt zal aandachtig worden meegenomen bij de trillingsberekeningen. Indien er gekozen wordt voor het Tramstraatracé, zal dit punt meegenomen worden.

#### Vraag

Planschade: hoelang is de termijn en wat is de procentuele vergoeding?

#### Antwoord

Over de termijn en de hoogte van de vergoeding zal van geval tot geval geoordeeld worden. Informatie over de procedure vindt u bij 'Bestemmingsplanwijziging, schadevergoeding' in het digitaal loket op de website van de gemeente, [www.katwijk.nl](http://www.katwijk.nl)

#### 86. Vraag

Schade: welke onderzoek voor en na: foto's binnen en buiten?

#### Antwoord

Zo nodig worden foto's gemaakt, zowel buiten als binnen.

#### 87. Vraag

Vraag 30 uit 1ste lijst, bevestiging bovenleiding. Dit is geen antwoord. Graag alsnog antwoord geven

#### Antwoord

Uit voortschrijdend inzicht blijkt dat de bovenleiding in het algemeen niet meer aan huizen bevestigd wordt. Alleen in uitzonderingsgevallen als er absoluut geen ruimte is voor masten kan dat nog plaats vinden.

#### 88. Vraag

Vraag 16 uit 1ste lijst: foto's? Is fotomontages.

#### Antwoord

Het ontwerpteam is meermalen in Katwijk (en Noordwijk) geweest en is uitgebreid wezen kijken op alle locaties. Er zijn ook foto's van alle tracés gemaakt. Deze foto's zijn op de eerste consultatieavond getoond, en tevens zijn er een paar fotomontages gemaakt om bewoners een indruk te geven hoe de RGL eruit kan komen te zien. De foto's zijn naast het bezoeken van de locaties gebruikt om een zo goed mogelijk ontwerp te kunnen maken.

**89. Vraag**

Compensatie parkeerplaatsen. Hoe gaat dat in het centrum?

**Antwoord**

In de afweging van de tracékeuze zal het aantal parkeerplaatsen dat dreigt te vervallen uiteraard meegewogen worden. Ook de gemeente wil zo min mogelijk parkeerplaatsen kwijt raken. Daar waar gecompenseerd kán worden, zal dat gedaan worden.

**90. Vraag**

Waarom wijst gemeente Katwijk het alternatief van de Koningin Wilhelminastraat niet af?

**Antwoord**

In de vergadering van de commissie Ruimte (= vertegenwoordigers van de gemeenteraad) van januari 2004 heeft de commissie aangegeven dat deze variant in het verdere proces meegenomen moest worden.

**91. Vraag**

Laden/lossen bij Badstraat? Hoe wordt dit probleem opgelost bij aanleg van de RGL?

**Antwoord**

Het is mogelijk om één laad en losplaats te realiseren bij de Badstraat. Het is ook mogelijk om de langsparkeerplaatsen in de Kon. Wilhelminastraat, tussen de Sluisweg en Kon. Emmastraat te benutten voor laden en lossen.

**92. Vraag**

Houd rekening met fietspad onder Sluispoort!

**Antwoord**

Het ontwerp van de laad en losplaatsen is aangepast voor het fietspad onder de Sluispoort.