

Vragen RGL opgehaald in eerste consultatiesessie Noordwijk dd. 21 november 2007

Inleiding

Op de informatieavond (11 september jl.) en consultatieavond (21 november jl.) zijn er heel veel vragen, opmerkingen, kritiek en ideeën geuit door de Noordwijkse bewoners. 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. Vandaar dat we ervoor gekozen hebben om zoveel mogelijk vragen op de website te beantwoorden voordat op 12 december de tweede consultatieavond plaatsvindt. We hebben getracht de vragen adequaat te beantwoorden. Gezien de korte voorbereidingstijd kan het echter voorkomen dat er onzorgvuldigheden in de beantwoording zijn geslopen.

Veel vragen gingen over dezelfde onderwerpen (bijvoorbeeld veiligheid) en veel vragen gingen over specifieke tracéonderdelen. Alle gestelde vragen zijn in dit document terug te vinden. Zij zijn voor zover dat in de tijd mogelijk was zoveel mogelijk beantwoord. De vragen die in dit document nog niet beantwoord zijn zullen zo spoedig mogelijk beantwoord worden.

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 een 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. De richtlijnen zijn elders op de site te bezichtigen.

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 / Procedures

1. Vraag

Communicatie: waarom zijn betrokkenen aan beoogde tracés niet persoonlijk uitgenodigd voor consultatieavond?

2. Vraag

Wat kunnen we doen om het tegen te houden? Want alles wordt altijd meegenomen, maar inspraak hebben we echt niet.

3. Vraag

Jammer dat pas vandaag in de krant stond dat er een informatieavond wordt gehouden over de RGL. S.v.p. beter informeren!

4. Vraag

Grote vergissing dat direct betrokken bewoners van het dorp niet persoonlijk zijn aangeschreven over deze avonden!

5. Vraag

Graag alle bewoners langs tracé aanschrijven bij volgende keer

6. Vraag

Wat kunnen we doen om de RGL tegen te houden? De resultaten van de avond wordt volgens de projectorganisatie meegenomen, maar inspraak hebben we echt niet.

7. Vraag

Krijgen de Noordwijkers inspraak? Over aanleg, route, etc.

8. Vraag

Kan de Noordwijkse bevolking nog iets doen om de RGL tegen te houden?

9. Vraag

Graag eenduidige uitleg op beslistermijn + besluitvormingsprocedure. Inclusief tijdslijn www.geentramdoornoordwijk.nl

10. Vraag

Is er niet een snellere aanleg nodig van de RGL om niet nog meer tijd te verliezen? Op de wegen komen we met bus en auto toch vast te zitten. Een OV-net als in België – langs de hele kust!

Thematisch antwoord vraag 1 - 10

De bewoners zijn voor de informatieavond uitgenodigd via twee advertenties. Tijdens de informatieavond is bezoekers gevraagd hun adres te noteren. Al deze mensen hebben een bevestiging voor de eerste consultatieavond ontvangen.

Op 12 december 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 zal de stuurgroep RijnGouwelijk eind december deze TN/MER behandelen en zowel de betrokken gemeenten als de provincie adviseren deze vast te stellen. Als dit onderzoeksrapport afgerond is, komen er nog 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 deze partijen hiermee instemmen, dan komt u als burger weer aan bod om uw mening kenbaar te maken over de ontwerp tracékeuze. Ook zullen de maatschappelijke organisaties

gevraagd worden hun mening hierover te geven. De planning is dat dit in april/mei 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 ruimtelijk en juridisch worden vastgelegd in de bestemmingsplannen. Op dat moment bent u weer in beeld want dan bestaat de mogelijkheid om volgens wettelijke procedures bezwaar te maken tegen de tracékeuze in het bestemmingsplan. We zijn dan aan het eind van 2008.

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

De snelheid van realisatie van de RijnGouwewijk is onder meer afhankelijk van het aantal bezwaren en beroepen.

11. Vraag

Communicatie: Waarom zijn voorstanders wél persoonlijk uitgenodigd?

Antwoord

De voorstanders zijn niet persoonlijk uitgenodigd.

12. Vraag

Kust wordt versterkt. Info centrum J. Knostplein. In dat centrum staat nu een maquette. Graag daar maquette op schaal van tracé: super idee om mensen te informeren!

Antwoord

Het is in deze fase van uitwerking nog te vroeg voor een maquette.

13. Vraag

Noordwijkers zeggen graag "Gang is alles", maar tegen deze gang van zaken maken ze graag een pas op de plaats. Mijn vraag luidt: is de aanleg verantwoord of is het vernietiging?

Antwoord

Op basis van de huidige gegevens achten wij de aanleg verantwoord.

14. Vraag

Waarom heeft gemeente Noordwijk in 2003 niet meer ruchtbaarheid gegeven aan RGL?

Antwoord

De gemeente zal deze vraag zo spoedig mogelijk beantwoorden.

15. Vraag

Wat is de stellingname van de gemeente Noordwijk aangaande RGL?

Antwoord

De gemeente zal deze vraag zo spoedig mogelijk beantwoorden.

16. Vraag

Waarom geen referendum? Leg de vraag voor aan de Noordwijker!

Antwoord

De gemeente zal deze vraag zo spoedig mogelijk beantwoorden.

17. Vraag

Waarom geen referendum zoals in gemeente Leiden? Waarom wordt er niet naar zo'n democratische stemming geluisterd?

Antwoord

De gemeente zal deze vraag zo spoedig mogelijk beantwoorden.

18. Vraag

Met de RGL is de exclusiviteit van Noordwijk weg. Zoek!

Antwoord

Wij nemen uw standpunt mee in het vervolgproces.

19. Vraag

- Is een RGL representatief voor een mondaine badplaats?
- Met de tram komen de mensen met minder geld. Gaan zij wel geld uitgeven?
- Zit de horeca op deze klanten te wachten?

Antwoord

- Wij zijn van mening dat een hoogwaardig openbaarvervoersverbinding als de RGL zeer representatief is voor een mondaine badplaats als Noordwijk.
- Wij delen uw mening niet dat er met de tram mensen komen met minder geld.
- Wij gaan ervan uit dat de horeca wel zeker op deze klanten zit te wachten.

20. Vraag

Verzoek tot toezending van milieueffect rapportage! Emailadres: nu/on@wanadoo.nl

Antwoord

Na bestuurlijke vaststelling zal het stuk openbaar zijn en in te zien via de website van de RijnGouwelijn www.rjngouwelijn.nl

Thema 1: Veiligheid

21. Vraag

Is er rekening gehouden met de verkeersveiligheid?

22. Vraag

Hoe garandeer je de veiligheid? (zie metro / tram Beneluxlaan Amstelveen)

23. Vraag

Hoe wordt de veiligheid en specifiek de veiligheid van kinderen die deelnemen aan het verkeer in woongedeeltes van Noordwijk gegarandeerd?

Thematisch antwoord vraag 21 - 23

In en om Noordwijk wordt op dit moment of binnenkort veel gebouwd. Te denken valt aan 23.000 woningen in de as van Leiden tot Noordwijk en de nodige bedrijventerreinen. Dat betekent dat het verkeer als gevolg daarvan zal toenemen. 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, alleen verbeteren. In de praktijk betekent dat, 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 zowel voor auto's (gescheiden rijbanen) als voor voetgangers en fietsers dus veiliger. Ook zal de RijnGouwelijn, als die een vrije baan heeft, zoveel mogelijk afgescheiden worden van het overige verkeer met heggen, 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, deze zullen zoveel mogelijk meegenomen worden in de tracébeoordeling. De aanwezigheid van scholen, speelplaatsen en oversteekplaatsen voor kinderen spelen daar een belangrijke rol bij. En nogmaals het uitgangspunt is: de verkeersveiligheid mag niet verslechteren, alleen 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);
- passantenveiligheid (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 handavingsarrangementen afgesloten tussen gemeenten, politie en exploitant die zeer succesvol bleken te zijn. Bij de RijnGouwelijn-Oost en West zal ook zo'n handavingsarrangement afgesloten worden.

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

24. Vraag

Aan tracés liggen nu drie tankstations. Hoe garandeert de gemeente veiligheid voor haar burgers en bezoekers van het tankstation?

Antwoord

De gemeente zal deze vraag zo spoedig mogelijk beantwoorden.

25. Vraag

Hoe garandeert de gemeente de veiligheid voor spelende kinderen, burgers, rekeninghoudend van een remweg van de RGL van minimaal 40-50 meter?

Antwoord

Het definitieve ontwerp van de RijnGouwelijn West dient te garanderen dat de bestuurder van de sneltram voldoende zicht heeft op elk punt langs het tracé, om op tijd te kunnen remmen. Indien langs

een tracé te weinig zicht is, zal de RGL zich aanpassen in snelheid om een kortere remweg te garanderen.

26. Vraag

Wat komt er aan ijzervijsel vrij? Hoe schadelijk is dit voor de gezondheid?

Antwoord

Vergeleken met traminpassingen in de grote steden zoals Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag, is voorsnog niet te verwachten dat dit een probleem is.

27. Vraag

Hoeveel kinderlevens gaat de RGL kosten?

Antwoord

Het uitgangspunt is dat de veiligheid niet mag verslechteren. Het gevolg hiervan zal zijn dat er niet meer verkeersslachtoffers zullen vallen dan bij het gebruik van andere vervoersmiddelen (bus, auto, etc.)

28. Vraag

Aandacht vragen voor voorlichting over de voorrangsregeling tram en andere weggebruikers! Specifiek voor kinderen en liggen vier scholen in directe omgeving van de RGL.

Antwoord

Wij nemen uw standpunt mee in het vervolgproces.

Thema 2: Geluid en trillingen

29. Vraag

Zijn er regels voor geluidsoverlast? Ook 's nachts als er onderhoud wordt gepleegd aan de RGL?

30. Vraag

Is trillingsdemping te verbeteren m.b.t. het huidige busverkeer?

31. Vraag

Het duinzand in en rond Noordwijk is rondkorrelig van structuur. Deze structuur geeft veel trillingen door – gevoeligheid. Structuur heeft heel weinig haakweerstand

32. Vraag

Hoe worden de trillingen berekend ten aanzien van huizen langs het tracé? En wat doet men ermee?

33. Vraag

Now already there is a lot of trembling due to busses. How to determine what the cause will be?

34. Vraag

Welke maatregelen worden er genomen ten aanzien van trillingen etc.? Huizen staan op zand (jaren 30 huizen).

Thematisch antwoord vraag 29 - 34

De belangrijkste bronnen van geluid en trillingen zijn alle vormen van verkeer. Denk bijvoorbeeld aan vliegtuiglawaai. 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 trillingsbelasting zullen ondervinden, waar deze locaties zich bevinden en wat de mogelijkheden zijn om de geluidsbelasting 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 Noordwijk 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.

35. Vraag

Geven de stroomkabels geen storingen aan internet en kabel tv? De draden komen namelijk vlak bij de woningen te hangen op zo'n 12m afstand.

Antwoord

Als uw tv geen 20 jaar oud is hebben de stroomkabels geen effect.

Thema 3: Tracering en voorgeschiedenis

36. Vraag

Waarom wordt er geen transferium gemaakt bij Zilveren Kruis, een grote ondergrondse P-garage voor het strandverkeer en de eindhalte van de RGL. Van hieruit een transport regelen met elektrische taxibusjes, zoals in Leiden. Tevens kan een eenvoudige verbinding met Voorhout vanaf hier worden gerealiseerd.

37. Vraag

Waarom geen lijn vanaf Voorhout langs de Northgodreef naar de Boulevard? Met de trein vanuit Voorhout kan je alle kanten op (Amsterdam, Leiden). En Noordwijk blijft mooier!

38. Vraag

Als hij dan toch komt laat hem dan de N206 volgen en na het dorp westelijk richting zee. Dan komt de reiziger ook bij het strand.

39. Vraag

Waarom is er gekozen voor deze varianten en niet voor tracés buitenom. Dit geeft minder overlast.

40. Vraag

Waarom niet om Vinkeveld naar tussengebied Zee-binnen?

41. Vraag

De alternatieve combinaties: Varianten op beoogde tracés I en II gaan alle door het dorp. Waarom zijn er geen alternatieven uitgewerkt die aanlanden buiten / aan rand van Noordwijk?

42. Vraag

Waarom zijn er geen combinaties uitgewerkt van transferia buiten Noordwijk in combinatie met hybride schoon vervoer?

43. Vraag

Voorstel: elektrische taxibusjes van en naar transferium

44. Vraag

Een tracé door ons dorp is een grote vergissing. Stop de RGL buiten het dorp! Daarna met busverbindingen in het dorp. N206 route lijkt in deze de beste!

45. Vraag

Stop bij de Shell op de Van de Mortelstraat (voldoende ruimte) en draai daar om. De rest van de route is te smal

46. Vraag

Sommigen willen dat RGL eindigt bij 's-Gravendijk. Dit lijkt niet erg reëel vanwege een gedwongen overstap. Maar is een eindpunt bij de Beeklaan/Herenweg misschien een mogelijkheid?

47. Vraag

200 miljoen door Noordwijk. Waarom niet de goedkoopste oplossing: 2 grote parkeerplaatsen buiten Noordwijk, met inzet van pendelbussen indien nodig. Kosten 2 miljoen.

48. Vraag

Why not improving the public service, i.e. bus to the Voorhout train station?

49. Vraag

Tracévoorstel: Herenweg, Offemweg, Gooweg, Zilveren Kruis. Dan richting station Voorhout, station Sassenheim
Thema voorhout

50. Vraag

Waarom wordt RGL niet ontsloten langs N206 op Noord-Zuid verbinding met Voorhout/Sassenheim/Haarlem?

51. Vraag

Katwijk – Offemweg – Voorhout - Sassenheim. Gratis busjes naar strand vanaf terrein Beek. Geen investeringen in Noordwijk!

52. Vraag

RGL tot buiten het dorp laten lopen, eventueel via buitenkant van Noordwijk (N206) doorlopen naar Sassenheim station. Dorpsvervoer zeer frequent laten rijden (minimaal iedere 5 minuten)

53. Vraag

Waarom niet tramlijn tot buiten/rand van Noordwijk en vervoer van dat station naar dorp intensiveren met het bestaande OV

54. Vraag

Waarom niet alleen een (tram)verbinding met dichtstbijzijnde NS station? Voorhout. 80% van verkeer gaat namelijk die kant op

55. Vraag

Leg hem langs de N206. Daar is ruimte.

56. Vraag

RGL tot dorpsgrens. Transferium en daarvandaan met hybride voertuigen verder.

57. Vraag

Langs de N206 een RGL heeft toch geen zin? Of blijven de bussen dan allemaal rijden?

58. Vraag

Waarom tracé langs de N206? Daar woont toch niemand?! De tram moet juist zoveel mensen mee kunnen nemen als mogelijk is

59. Vraag

Geen RGL. Zeker niet door het dorp. Enige optie: Nieuwe Offemweg – Gooweg – Northgodreef – Wantveld

60. Vraag

Is ontsluiting via Voorhout onderzocht?

61. Vraag

Verwachten jullie dat mensen via Katwijk, Valkenburg naar Leiden gaan i.p.v. de bus rechtstreeks naar Leiden?

62. Vraag

Als de RGL bedoeld is om een economische impuls te geven dan is het tracé tot het industrieterrein voldoende. Daarna verder met hybride voertuigen. Hetgeen het dorpsaanzicht aantast

63. Vraag

Als de RGL er perse moet komen laat hem dan stoppen bij de N206. Maak daar een transferium en een (gratis) pendeldienst

64. Vraag

Waarom niet buitenom? Northgodreef/Wantveld?

65. Vraag

Waarom wordt de tram niet om Noordwijk heen geleid via de Dreefkant en langs Hooywaak tot aan het Wantveld en dan over de Boulevard

66. Vraag

Is er een mogelijkheid voor een tracé via Northgodreef?

67. Vraag

Leg die tram buiten om Northgodreef, helemaal buiten het dorp om

68. Vraag

OV-ontsluiting via Nieuw-Vennep, Hillegom - Noordwijk – Voorhout – Sassenheim – Schiphol

69. Vraag

Om Noordwijk zo snel mogelijk te bereiken graag kortst mogelijke route

70. Vraag

Naar Katwijk zijn 2 lijnen gepland, dus graag de kortste route tussen Katwijk & Noordwijk

71. Vraag

In hoeverre kan er nog afgeweken worden van de voorgestelde trajecten? Buiten het dorp!

72. Vraag

Zijn er nog andere tracés/alternatieven mogelijk? Bijvoorbeeld langs minder bebouwde gebieden? Eventueel over niet bestaande wegen. Of bijvoorbeeld langs de Northgodreef?

73. Vraag

Voorstel: tot Estec aanleg van de RGL en vanaf dat punt eventueel busvervoer

74. Vraag

Geen RGL door Noordwijk. Vanaf Estec door duinen, dus buitenom naar Boulevard

75. Vraag

Kan hij niet door de duinen, dan kan de gemeente mooi daarlangs ontwikkelen.

76. Vraag

Dit tracé is niet bespreekbaar. Kies voor een tracé buiten het dorp Noordwijk

77. Vraag

Waarom een RGL? Verbeter bestaand busvervoer. Zorg voor een goede frequentie en aansluiting op treintraject Voorhout – Leiden

78. Vraag

Waarom wordt er geen vrijliggende snelbuslijn naast de huidige weginfrastructuur aangelegd zoals de Zuidtangent. Oplossing is veel goedkoper en veroorzaakt minder overlast.

Thematisch antwoord vraag 36 - 78

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 dus, dus geen RGL), 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). Dat onderzoek is in een zgn. startnotitie aangekondigd. Die startnotitie heeft ter visie gelegen en daarop was inspraak mogelijk bijvoorbeeld als u andere tracés onderzocht had willen zien. Op grond van die startnotitie en de inspraak daarop heeft de onafhankelijke commissie voor de mer een advies over de richtlijnen gegeven. Op grond daarvan heeft het bevoegd gezag (de provincie) besloten wat wel en niet onderzocht diende te worden.

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
- milieueffecten (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 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. Alle tracés worden op alle noodzakelijke aspecten onderzocht (zie richtlijnen). Er is dus geen sprake van een voorkeurstracé. 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 lightrailverbinding moet zijn. Uw wethouder heeft deze intentieovereenkomst ook getekend. 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. Alle andere voorgestelde alternatieven vallen buiten de kaders van dit onderzoek. Dit betekent niet dat er geen bussen meer zullen rijden in de gebieden die de RGL-West niet aandoet. Dat betekent ook dat geen varianten onderzocht worden waarbij in Noordwijk binnen gestopt wordt en met bijv. elektrische busjes naar zee gereden wordt. Die mogelijkheden zijn in een eerder stadium niet aan de orde gekomen omdat die oplossing zeer nadelig de vervoerwaarden beïnvloedt.

Lightrail als vervoerswijze

Lightrail heeft als kenmerk dat het voertuig en de lijn zich aanpassen aan de omgeving en de infrastructuur. Het voertuig kan enerzijds over bestaand spoor met een snelheid van 100 km/u, anderszijds stapvoets rijden in een voetgangersgebied. Lightrail kan daarmee beter doordringen in stedelijke omgevingen (ontsluitende functie), terwijl het daarnaast tussen de stedelijke omgevingen snel kan rijden om tijd te winnen (verbindende functie). Een lightrail kan daarmee ook belangrijke centrumgebieden en OV-knooppunten verbinden.

Lightrail heeft verder de eigenschap om snel op- en af te kunnen trekken bij haltes. Hiermee wordt ook een snellere reistijd bewerkstelligd.

Lightrail heeft dus als voordeel dat de reiziger dicht bij zijn eindbestemming gebracht kan worden, zonder een eventuele overstap, terwijl daarnaast een snelle verbinding mogelijk blijft.

Als de RGL buiten het dorp zou stoppen voor een overstap op een ander vervoerssysteem (bijv. elektrische busjes), wordt daarmee een extra overstap gecreëerd verder van de eindbestemming. Een extra overstap resulteert tot een lagere vervoerswaarde voor de verbinding (minder reizigers willen dan gebruik maken van de RGL).

Door juist op belangrijke knopen in Noordwijk een halte voor de RGL te verkrijgen, kan de lijn eenvoudig per fiets, voet en bus bereikt worden. Een stop buiten het dorp (bijv. bij Estec, Zilveren Kruis of bij de N206), gecombineerd met aanvullend vervoer, zal ertoe bijdragen dat een extra vervoerssysteem nodig is.

Transferiumfunctie

Ter hoogte van het kruispunt Gooweg en van Berckelweg, wordt gedacht aan een mogelijk transferium, voor gedurende het zomerseizoen. Er kunnen dan zomerdiensten tussen het transferium en het strand gereden worden. Automobilisten kunnen hun auto dan aan het begin van Noordwijk-binnen goed parkeren, en daarna met de RGL verder naar het strand reizen.

Northgodreef

Een route naar de Boulevard via de Northgodreef is in de vorige fase afgefallen. Deze route geeft een langere reistijd naar Noordwijk aan Zee en een grotere lengte spoor. Verhoudingsgewijs levert dit tracé een kleiner potentieel aan reizigers, omdat het tracé aan de noordrand ligt van Noordwijk.

Door de duinen bij Vinkeveld

Een tracé langs het open gebied bij Vinkeveld wordt niet meegenomen in de studie. Ter hoogte van dit gebied is de grond bestemd voor de bollenteelt. Een tracé via deze route zou dit gebied doorsnijden.

Aansluiting Voorhout

Veel vragen werden gesteld over waarom geen ontsluiting op Voorhout en later op Sassenheim en de Zuid tangent? Immers Noordwijkers zijn veel meer gericht op Schiphol en Amsterdam dan op Leiden. De definitie van het huidige project RGL West laat geen aansluiting toe op Voorhout. Dat wil niet zeggen dat die aansluiting niet zinvol zou kunnen zijn. Het voorstel van een aantal vraagstellers om de RGL na de Offemweg bij het Zilveren kruis naar Voorhout te laten afslaan is echter niet zinvol. Het vereist vortransport voor veel Noordwijkers die dan net zo goed in één keer door kunnen gaan naar Voorhout. Vortransport en overstap zijn slecht voor goede vervoerwaardecijfers. Als de lijn in Noordwijk wel is doorgetrokken naar zee wordt de vervoerwaarde weer veel aantrekkelijker. Nu nog niet, maar in de toekomst is uitbreiding naar Voorhout en Sassenheim en later wellicht op de Zuid tangent zekere een serieus onderzoek waard.

79. Vraag

Ooit aan een enkelvoudige lus gedacht? Beeklaan - Parallel Boulevard – Mortel - Gooweg

Antwoord

In een eerdere fase is naar deze variant gekeken, en afgefallen, omdat dit een negatievere exploitatie gaf, en reistijdverlies door het omrijden van de reiziger in de lus.

80. Vraag

Waarom niet meer gebruik van bestaand spoor NS? Verleg die richting Noordwijk. Creëer daar een transferium en station met ruime parkeergelegenheid. Maak een luspendedienst naar Noordwijk aan zee en Katwijk

Antwoord

Gezien het invoeren van de Stedenbaan op het bestaande spoor tussen Haarlem en Leiden, zijn er weinig mogelijkheden om op het bestaande spoor een verlegging te maken naar Noordwijk.

81. Vraag

The economical justification to have the tram arriving to the beach is very weak. Indeed the number of days (summer & weekend) in which this service would be nice is extremely ... (maybe 10% of the year) Hence the tram could stop before the beach

Antwoord

Niet alleen het strand wordt bereikt in Noordwijk aan Zee, ook een relatief groot woongebied, de winkels in de Hoofdstraat en hotels worden bereikt met een eindhalte in Noordwijk aan Zee.

Ook juist het direct ontsluiten van het strand maakt het juist dat reizigers gebruik willen maken van de RGL. Als reizigers nog een stuk moeten lopen naar het strand zullen zij eerder geneigd zijn om met ander vervoer naar het strand te reizen.

82. Vraag

Is de RGL net als de Betuwelijn een stokpaardje van iemand?

Antwoord

De RGL is geen stokpaardje van iemand.

83. Vraag

Wat zijn de kosten voor het Noordwijkse gedeelte van de RGL?

Antwoord

De kosten worden bekend gemaakt bij verschijnen van de Tracénota/MER 2^e fase.

84. Vraag

Wat worden de vaste (jaarlijkse) kosten voor de gemeente Noordwijk als er besloten wordt voor een RGL?

Antwoord

De gemeente zal deze vraag zo spoedig mogelijk beantwoorden.

85. Vraag

Wat gaat de aanleg en onderhoud van RGL de burger per persoon kosten?

Antwoord

De aanleg wordt gefinancierd vanuit provinciale gelden, mogelijk vanuit rijks gelden en vanuit het Regionaal Investeringsfonds (RIF; dit zijn de bijdragen vanuit de regio). Onderhoud wordt door de Provincie en de exploitant betaald.

86. Vraag

Tot nu toe lopen alle grote projecten (N-Z lijn Amsterdam, Betuwelijn) financieel uit de hand. Hoe zeker is het dat budgetten en later de exploitatiekosten niet worden overschreden?

Antwoord

In elk project kunnen zich onverwachte tegenvallers voordoen. Daar wordt rekening mee gehouden in de kostenraming. Er wordt volgens een officiële gestandaardiseerde systematiek geraamd om de kans op misrekeningen zo klein mogelijk te maken.

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

87. Vraag

Is een metro ook een optie?

Antwoord

Nee, een metro is alleen een optie in dichtbevolkt stedelijk gebied. Een ondergrondse aanleg is te duur in verhouding met de vervoerswaarde.

88. Vraag

Kunt u mij vertellen waarom op 9 oktober 1960/61 de tram is weggegaan in Noordwijk?

Antwoord

De gemeente zal deze vraag zo spoedig mogelijk beantwoorden.

89. Vraag

Waarom is de tram ooit verdwenen als het zo ideaal was/is?

Antwoord

De gemeente zal deze vraag zo spoedig mogelijk beantwoorden.

90. Vraag

Wat is er veranderd nadat de blauwe tram niet meer rendabel was?

Antwoord

Sinds die tijd is de mobiliteitsgroei enorm geweest en de mobiliteit zal nog meer stijgen. Een lightrailverbinding past in het pakket van maatregelen om dit op te vangen.

91. Vraag

Alternatief: géén RGL

Antwoord

Zie antwoord vraag 92.

92. Vraag

Waarom is geen RGL geen optie?

Antwoord

Theoretisch is het een optie. Maar de problematiek wordt dan niet opgelost.

93. Vraag

Is er wel een behoeften onderzoek gedaan naar een tramlijn voor Noordwijk?

Antwoord

Er is een vervoerwaardestudie uitgevoerd die heeft uitgewezen dat een RGL tot aan de kust bij Noordwijk haalbaar is.

94. Vraag

Langs Nieuwe Offemweg – Van de Mortelstraat – Panhuijs – Quarles van Uffordstraat staan vele honderden huizen. Deze zijn gevoelig voor trillingen en levert aanzienlijke planschade op (a). Waarom niet 500 meter langer doortrekken om Noordwijk heen, zodat hij langs Northgodreef – Wantveld in Noordwijk aan zee aankomt (b).

- a. De vraag of planschade optreedt zal nog onderzocht moeten worden (zie thema planschade)
- b. Deze tracés passen niet binnen de huidige onderzoekskaders. Bovendien zijn deze niet aan de orde omdat hierbij minder reizigers opgehaald worden.

95. Vraag

Lusoplossing: enkelspoor of ook dubbelspoor?

Antwoord

Enkelspoor

96. Vraag

Is de lus in Noordwijk Zee niet het beste? Dan kan de Panhuijs enkel spoor, evenals de andere straten)

Antwoord

Dit wordt in de TN/MER onderzocht.

97. Vraag

Moeten we nu naar Leiden via Katwijk Boulevard? Hoeveel extra tijd moeten onze schoolgaande kinderen daarvoor uittrekken?

Antwoord

Vanuit Noordwijk wordt niet Katwijk Boulevard/Centrum aangedaan maar er wordt beperkt door of langs Katwijk gereden. Maximale reistijd van Noordwijk naar Leiden CS is 28 a 32 minuten .

98. Vraag

Het tracé is altijd verkeerd omdat een groot deel ver moet lopen om op te stappen. Is rekening gehouden met het tracé waar mogelijk de meeste mensen zullen op en uitstappen?

Antwoord

Dit is onderzocht in het vervoerwaardeonderzoek.

99. Vraag

Meeste mensen werken buiten Noordwijk. Is met het tracé rekening gehouden met waar de meeste mensen werken?

Antwoord

Dit is onderzocht in het vervoerwaardeonderzoek.

100. Vraag

Wat is de bedoeling van de RGL door 't dorp te laten rijden? Niemand stapt op in Noordwijk

Antwoord

In het vervoerwaardeonderzoek is onderzocht dat er voldoende reizigers opstappen in Noordwijk.

101. Vraag

Hoe verhoudt de stelling van de gemeente “er is nog geen keuze gemaakt” zich tot de gepresenteerde 14 varianten op 2 tracés?

Antwoord

Dat er nog geen keuze gemaakt is tussen de 14 varianten en de 2 tracés.

Thema 4: Exploitatie/concessie/haltes/materieel

102. Vraag

Hoe sluit het overige OV aan op de RGL?

103. Vraag

Waarom zo weinig opstapplaatsen?

104. Vraag

Zorg voor voldoende haltes door hele dorp, zodat ouderen niet zo ver hoeven te lopen

105. Vraag

Zijn de exploitatiekosten van RGL inzichtelijke te maken ten opzichte van het huidige OV?

106. Vraag

Wie betaalt het exploitatietekort van de tram? De bussen zitten nu ook leeg!

107. Vraag

OV bussen zitten in de spits halfvol en daarbuiten bijna niemand in de bus. Hoe willen jullie de tram rendabel maken?

108. Vraag

Wanneer is de RGL een geslaagd project? Zijn er al opties over aantallen reizigers?

109. Vraag

Is er navraag gedaan hoeveel mensen er momenteel gebruik maken van het OV – lege bussen

110. Vraag

Is er onderzocht op piek- en daluren hoeveel mensen nu in de bus zitten? En zo ja, hoe was dat?

111. Vraag

Hoe komen ze aan de bezettingsgraad (is het wel rendabel?)

112. Vraag

Het OV zit nu niet vol. Waarom dan een dure tram? Hoe rendabel te maken?

113. Vraag

To be attractive the tram should be quite frequent. However 90% of the time it will ride empty. Does it make sense? Who will pay when the RGL will be in deficit...?

114. Vraag

Op welke cijfers is de rendabiliteit berekend?

115. Vraag

Rails roesten door zand & zout. Wat betekent dit voor het onderhoud?

116. Vraag

Voor welke doelgroep is RGL west bedoeld? Werkende burgers? Recreanten? Anderen?

117. Vraag

Moeten we nu naar Leiden via Katwijk Boulevard? Hoeveel extra tijd moeten onze schoolgaande kinderen daarvoor uittrekken?

118. Vraag

Blijven de buslijnen naast de RGL bestaan?

119. Vraag

Hoe zit het met de intensiteit van het overige OV?

120. Vraag

Denkt u dat Noordwijkers opstappen?

121. Vraag

Hoe lang doet de tram er over van Noordwijk naar Leiden?

Thematisch antwoord vraag 102 - 121

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 alternatief onderzocht om aan te kunnen geven welk alternatief uit dat oogpunt het meest aantrekkelijk is.

Uitgangspunt is dat de RGL 8 keer per uur per richting rijdt, waarvan er 4 keer per uur wordt doorgereden naar Katwijk boulevard en 4 keer per uur naar Noordwijk.

Rijttijden: de RGL-West zal - net als de bus nu - rijden van op zijn vroegst 5.30 uur 's ochtends tot op zijn laatst 1.00 uur 's nachts.

Rijttijden: van Boulevard Noordwijk tot Leiden CS zal afhankelijk van het tracé 28 tot 32 minuten duren.

Een openbaar vervoersysteem is nooit 100 % rendabel. Er moet altijd overheidsgeld bij. Een kostendekkingsgraad van meer dan 50 % beschouwen we in Nederland als een haalbare exploitatie. Daarvan is tot nu toe sprake. Dat bussen vrijwel leeg zijn aan het begin of einde van een route is normaal, dat kan ook bij een tram optreden. Dat betekent echter niet dat de exploitatie over het hele traject niet haalbaar zou zijn.

B. Concessie

Welk bedrijf uiteindelijk op de rails van de RijnGouwelijn gaat rijden is nog niet bekend. Daartoe wordt via een zogenaamde concessieaanbesteding aan bedrijven gevraagd zich daarvoor in te schrijven. Het bedrijf met de 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 zal nog uitgebreid met de gemeenten in regioverband worden 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 gaat hij te traag 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 light rail en zal gekozen worden 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 zou kunnen worden met een maximale voertuiglengte van 75m (twee tramstellen). 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.

122. Vraag

Waar en hoeveel halte plaatsen komen er?

Antwoord

Het exacte aantal haltes hangt af van welke route gekozen zal worden in Noordwijk. Het aantal haltes loopt uiteen van 5 tot 9 haltes.

123. Vraag

Moet de route & reistijd niet zo kort mogelijk zijn om de RGL een alternatief te laten zijn?

Antwoord

Bij de beoordeling van alle tracévarianten zal reistijd o.a. meegenomen worden in de beoordeling.

124. Vraag

Blijft er nog een bus naar Leiden over die ook Rijnsburg en Oegstgeest aandoet? Anders worden de loopafstanden soms erg groot.

Antwoord

Het busnetwerk is nog niet vastgesteld in deze fase. Er zullen een aantal busverbindingen verdwijnen, echter is nog niet vastgesteld welke buslijnen dit zijn. We nemen uw opmerking mee in de vervolgfase.

125. Vraag

Wie wordt de beheerder van dit vervoerssysteem?

Antwoord

De provincie Zuid-Holland wordt samen met de exploitant verantwoordelijk voor het beheer

126. Vraag

Wanted 1 à 2 parkeerlagen & grond erboven voor dure woningen. Opstelsporen mee met garage? Wellicht ook bij Huis ter Duin.

Antwoord

Wij zullen dit idee meenemen in het vervolgproces

127. Vraag

Waarom kiezen voor een RGL met stroomvoorziening? Men kan beter kiezen voor gasmotoren of diesel, dan heeft men geen bovenleidingen nodig.

Antwoord

Dit alternatief is vanwege schadelijke stoffen die vrijkomen (fijn stofproblematiek) niet gewenst.

128. Vraag

Wat is de stoptijd bij een halte?

Antwoord

Dit is afhankelijk van het aantal in- en uit te stappen reizigers. De stoptijd bij een halte zal maximaal een halve minuut zijn, met eventuele uitzonderingen.

129. Vraag

Rails roesten door zand & zout. Wat betekent dit voor het onderhoud?

Antwoord

Hier wordt in het onderhoudsplan rekening mee gehouden.

130. Vraag

Voor welke doelgroep is RGL west bedoeld? Werkende burgers? Recreanten? Anderen?

Antwoord

De RGL West is bedoeld voor diverse doelgroepen:

- Woon-werkverkeer
- Scholieren
- Winkelend publiek

- Richting Leiden: uitgaanspubliek, bezoekers van ziekenhuizen, gebruikers van het station en andere OV-verbindingen
- Richting Noordwijk: strandgangers

131. Vraag

Moeten we nu naar Leiden via Katwijk Boulevard? Hoeveel extra tijd moeten onze schoolgaande kinderen daarvoor uittrekken?

Antwoord

Vanuit Noordwijk wordt niet Katwijk Boulevard/Centrum aangedaan maar er wordt langs Katwijk gereden. Maximale reistijd van Noordwijk naar Leiden is 28 à 32 minuten.

132. Vraag

Moet de route & reistijd niet zo kort mogelijk zijn om de RGL een alternatief te laten zijn?

Antwoord

Dit is gedeeltelijk waar. Bij het ontwerp van de tracés wordt altijd gezocht naar een optimum tussen een zo kort mogelijke route (en dus reistijd) en het aandoen van een zo groot mogelijk gebied, waardoor zoveel mogelijk potentiële reizigers bereikt worden.

133. Vraag

Is het niet goedkoper om de frequentie van het bestaande OV (evt. kleinere bussen) op te voeren?

Antwoord

Dat is inderdaad goedkoper, maar daarmee is het mobiliteitsprobleem onvoldoende opgelost.

134. Vraag

Mensen van Estec gaan niet met de tram.

Antwoord

Daar denkt de plantmanager van de Estec anders over. Estec is een groot voorstander van het project en wil graag dat het tracé langs Estec gekozen zal worden

135. Vraag

Hoe zien haltes eruit op tekening?

Antwoord

De vormgeving en inrichting van de haltes worden in een latere fase verder uitgewerkt. Er wordt uitgegaan van halteperron van 30 cm hoog, 75 m lang en 3 m breed. In eerste instantie zullen alleen halteperrons met een lengte van 37,5m nodig zijn.

Thema 5: Ligging/inpassing van de RijnGouwelijn West

136. Vraag

Inpassing van tramlijn en haltes binnen de bebouwde kom vraagt om erg veel ruimte. Dit heeft grote ruimtelijke effecten voor burgers en andere vervoer (meer één richting), oversteekmogelijkheden worden beperkt. Dit mag niet ten kosten gaan van fietspaden.

137. Vraag

Hoe dicht mag de tram langs de huizen rijden?

138. Vraag

Hoeveel meter mag de RGL van de bebouwing komen?

Thematisch antwoord vraag 136 - 138

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.

Inpassing

Er zijn geen wettelijke richtlijnen over hoe breed een straat moet zijn om een tram doorheen te laten gaan of hoe dicht een tram langs huizen mag rijden.

139. Vraag

Is het niet vreselijk onesthetisch, met bovenleidingen, rails en het gevaarte zelf dat 4x per uur door de starten van Noordwijk raast?

Antwoord

Wij zullen uw mening meenemen in het vervolgproces.

140. Vraag

Tram door Noordwijk is een nachtmerrie!

Antwoord

Wij zullen uw mening meenemen in het vervolgproces.

141. Vraag

Waarom wordt Noordwijk lelijk gemaakt door de tramlijn? Het is nu zo'n mooi dorp!

Antwoord

Wij zullen uw mening meenemen in het vervolgproces.

142. Vraag

Een badplaats van allure zoals Noordwijk is, kan wel een lightrailverbinding van allure gebruiken zonder overlast voor de bewoners. Stop de tram en opstapstations onder de grond (er is weinig grondwater in Noordwijk Zee).

Antwoord

Bij aanleg onder de grond worden de aanlegkosten vele malen hoger dan bij aanleg boven de grond. Financiering hiervan wordt onmogelijk geacht.

Thema 6: (Plan)schade

143. Vraag

Houden jullie rekening met planschade?

144. Vraag

Hoe wordt rekening gehouden met planschade?

145. Vraag

Worden alle huizen vooraf bekeken op schade? (bij aanleg nieuwe riolering was dat zo)

146. Vraag

Tracé Offemweg levert grote planschade op!

147. Vraag

Hoe wordt omgegaan met de afwikkeling van schade a.g.v. de aanleg en exploitatie van de RGL?

148. Vraag

Waar moeten we de waardevermindering van ons huis indienen?

149. Vraag

Herenweg – Wat denkt u, dat onze huizen niet in waarde gaan dalen? Wie komt ons daarin tegemoet?

150. Vraag

Er komt een wissel en op zo'n 25 meter afstand van de eindhalte voor de deur. De waarde van mijn woning zal flink zakken. Wordt dit gecompenseerd? Planschade?

151. Vraag

Hoe gaat men om met planschade tijdens bouw. En waardevermindering van onroerende zaken tijdens exploitatie van RGL?

152. Vraag

Waardevermindering. Nu al huizen niet meer te verkopen. Graag onderzoek omloopsnelheid huizen voor nu en na aanleg RGL

153. Vraag

Heeft de RGL effect op de waarde van woningen langs tracé? Waardevermindering!

154. Vraag

Wat is de waardevermindering van Quarles van Uffordstraat nr. 19 na de aanleg?

155. Vraag

In Noordwijk aan zee loopt er overal een kleilaag onder zandlaag. Er valt heel veel ellende te verwachten met aanleg en exploitatie van de RGL. Wat gaat men hieraan doen?

156. Vraag

Hoe gaat het met de schade afhandeling aan panden door trillingen? Zijn er financiële reserveringen?

157. Vraag

Wat doet de provincie als er na aanleg schade ontstaat aan onroerend zaak?

158. Vraag

Who is going to pay for the damage of the RGL?

Thematisch antwoord 143 - 158

In principe zijn er drie soorten schade mogelijk:

- 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 zonedig 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 - tijdens de bestemmingsplanprocedure 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.

159. Vraag

Moet er grond aangekocht worden door Noordwijk voor de aanleg van de RGL?

Antwoord

Op een aantal tracés zal grond van derden aangekocht of verworven dienen te worden, om de RGL in te kunnen passen. In Noordwijk betreft dit vooral het buitengebied, bij de tracés langs de Herenweg en de Zwarteweg. Op de tracés in Noordwijk aan Zee en Noordwijk binnen komt grondverwerving bijna niet voor.

Thema 7: Verdwijnen van groen en speelruimte

160. Vraag

Hoeveel groen mag voor deze tram wijken?

161. Vraag

Blijft er voldoende ruimte over voor onze kinderen om te spelen?

Thematisch antwoord vraag 160 - 161

De trambaan wordt bij voorkeur op een eigen vrije 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, boomstroken en speelruimte aangepast worden.

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

Thema 8: Verkeerssituatie/verkeersafwikkeling in Noordwijk, parkeerplaatsen

162. Vraag

Hoeveel parkeerplaatsen gaat dit plan in Noordwijk kosten? En hoe denkt u dat op te vangen? Of denkt u dat dit nu al geen probleem is?

163. Vraag

Verkeerstechnisch: komen er meer eenrichtingsverkeer straten?

164. Vraag

Wat gebeurt er met de parkeerplaatsen langs de route? Nu al is er vaak sprake van te weinig parkeerplaatsen in de buurt.

Thematisch antwoord 162 - 164

Het gebruik van de RGL West zal leiden tot minder autoverkeer en bijbehorende noodzakelijke parkeerplaatsen.

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.

Indien het voorkomt dat de RGL op straatspoor aangelegd moet worden, zal de verkeerstechnische situatie nader bezien worden. Eenrichtingsverkeer kan tot de mogelijkheden behoren.

Thema 9: Nut en noodzaak

165. Vraag

Wat geeft die tram nou echt voor meerwaarde i.p.v. de bus of fiets? Welke mensen hebben er nu echt baat bij?

166. Vraag

Wat is het doel van de RGL?

167. Vraag

Waarom moet de RGL er komen?

168. Vraag

Wat is de nut en noodzaak van de komst van de RGL? Eerst haalbaarheidsonderzoek s.v.p.

169. Vraag

Wat is de meerwaarde van de RGL voor gemeente Noordwijk?

170. Vraag

Waarom geen efficiënter busvervoer in plaats van een peperdure tram?

171. Vraag

Goede busbanen! Goede bussen! Kost minder!

172. Vraag

Waarom die gevaarte door ons mooie dorp!

173. Vraag

Wat is het doel van de RGL door Noordwijk?

Thematisch antwoord vraag 165 - 173

Waarom moet een RGL naar Noordwijk komen en wie hebben daar nu wat aan?

Noordwijk leeft van de zee. Veel van de economische activiteiten kunnen bestaan vanwege het feit dat Noordwijk een badplaats is. Heel veel Noordwijkers zijn afhankelijk van die economische activiteiten. Te denken valt aan horeca, middenstand, hotels en congressentra. Als Noordwijk zo van deze economische activiteiten afhankelijk is dan moeten de mensen daar ook makkelijk kunnen komen, zowel met de auto als met het openbaar vervoer. En als Noordwijk dan een hoog kwaliteitsniveau aanhangt, hetgeen blijkt uit de sociaal economische visie, dan moet ook het openbaar vervoer hoogwaardig zijn. Uit de vervoerwaardeberekeningen blijkt dat een openbaarvervoersysteem tramwaardig is. D.w.z. er maken in de toekomst zo veel reizigers gebruik van dat systeem dat de meerkosten van een tram verantwoord zijn.

De tram is bedoeld voor woon-werkverkeer, denk bijvoorbeeld aan al die werknemers van het Zilveren kruis die nu nog in Noordwijk wonen en straks in Leiden gaan werken, maar ook omgekeerd: al degenen die werken in de congressentra en hotels in Noordwijk. Daarnaast is de tram voor recreatief verkeer, brengt mensen naar het strand in weekends en op mooie dagen. Ook de grotestadsvoorzieningen zoals ziekenhuis en winkelcentra kunnen nu ontsloten worden voor de Noordwijkers en dan met name ook voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn. De aansluiting op het station in Leiden in een half uur maakt alle verdere treinverbindingen goed bereikbaar.

II Locatiespecifiek deel

A. Gooweg

Thema 1: Veiligheid

174. Vraag

Halte op Gooweg/Nieuwe Offemweg ligt dichtbij het Texaco Tankstation en dicht bij het gasvulstation. vormt een potentieel risico voor reizigers en omwonenden.

Antwoord

Het benzinestation heeft onze aandacht als LPG-verkooppunt, en de ligging van de vulpunten, mede omdat deze dicht bij de halte liggen.

B. Nieuwe Offemweg

Thema 1: Veiligheid

175. Vraag

Hoe wordt omgegaan met de uitritten bij de Nieuwe Offemweg met het oog op verkeersveiligheid. Zichtlijn op de weg – stoep nu 3 meter, straks 1 meter

Antwoord

De stoep blijft ter hoogte van de uitrit zeker 2,50 meter breed, niet 1 meter. Tevens zal door de rijbaanscheiding maar in één richting gereden kunnen worden komende vanuit de uitrit.

176. Vraag

Halte op Gooweg / Nieuwe Offemweg bij Texaco tankstation en bij gasvulstation -> gevaar (dubbel)

Antwoord

Het benzinestation heeft onze aandacht als LPG-verkooppunt, en de ligging van de vulpunten.

Thema 2: Geluid en trillingen

177. Vraag

Geluidshinder & luchtvervuiling Nieuwe Offemweg. Wat zijn de gevolgen?

Antwoord

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

Thema 5: Ligging/inpassing van de RijnGouwelijn-West

178. Vraag

Tracé Nieuwe Offemweg: Waarom wordt RGL niet aan overzijde gepositioneerd? Grenst nu direct aan tuinen van de bewoners.

Antwoord

Voor de Nieuwe Offemweg is gekozen voor een vrije baan in middenligging. Reden hiervoor is de lastige inpassing bij de Schiestraat bij de rotonde en het benzinestation. Door de gekozen middenligging grenst de RGL niet aan de tuinen van de bewoners langs de weg.

179. Vraag

Het voetpad verdwijnt op de Nieuwe Offemweg. Waar komt hij terug?

Antwoord

Langs de Nieuwe Offemweg blijven aan beide zijden de voetpaden behouden, ook met de RGL.

180. Vraag

Geen RGL op de Nieuwe Offemweg. Doorgaande weg moet opblijven voor alle vrachtverkeer!

Antwoord

De RGL en vrachtverkeer kunnen beide gebruik maken van de nieuwe Offemweg.

C. Beeklaan

Thema 2: Geluid en trillingen

181. Vraag

Wat hoor en voel je van de trillingen a.g.v. de RGL op de Beeklaan bij rotonde halverwege?

Antwoord

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

Thema 5: Ligging/inpassing van de RijnGouwelijn-West

182. Vraag

Hoe is de ligging in de Beeklaan? Vermengd? Huizenkant of openbaar groen?

Antwoord

Voor de Beeklaan is een vrije baan in middenligging gekozen. Voor deze inpassing zal het noodzakelijk zijn om een aantal bomen en bosschages aan te passen langs de weg.

183. Vraag

Er is sprake van regelmatig wateroverlast op Beeklaan. Wat betekent dit voor de RGL?

Antwoord

Graag een nadere verklaring van de vraagsteller wat voor wateroverlast bedoeld wordt.

D. Van de Mortelstraat

Thema 1: Veiligheid

184. Vraag

Halte van de Van de Mortelstraat ligt dicht bij het Shell Station. Dit vormt een potentieel risico voor reizigers en omwonenden. Waarom halte niet meer richting Adriaan Mouriszweg. In deze buurt komt een medisch centrum.

Antwoord

Wij zullen uw idee over de halte meenemen in het vervolgproces. In de vorige fase was een halte gepland bij de Adriaan Mouriszweg. Vanwege de halteverdeling langs de tracés is in de MER gekozen voor deze indeling, vanwege een mogelijke toekomstige woonwijk Bronsgeest.

Thema 5: Ligging / inpassing van de RijnGouwelijn-West

185. Vraag

Van de Mortelstraat is nu 2x2 rijbanen. Dit wordt volgend jaar (2008) opnieuw ingericht en dan in 2011 voor RGL weer opnieuw? Is dat zo?

Antwoord

De gemeente zal deze vraag zo spoedig mogelijk beantwoorden.

186. Vraag

Halte van de Mortel bij Shell station -> gevaar. Waarom niet richting Adriaan Mouriszweg; hier komt een medisch centrum.

Antwoord

Zie beantwoording vraag 184

187. Vraag

Is het mogelijk om de RGL op tracé Van de Mortelstraat en de Quarles van Uffordstraat te ondertunnelen?

Antwoord

Dit is in principe mogelijk maar ongewenst omdat de aanlegkosten bij ondertunnelen zo hoog worden dat het project onbetaalbaar wordt.

E. Oude Zeeweg

Thema 5: Ligging / inpassing van de RijnGouwelijn-West

188. Vraag

Kan aan de Oude Zeeweg de ingang van de Begraafplaats verschoven worden, om de mogelijke conflicten te voorkomen bij begrafenissen?

Antwoord

Gezien de ruimte rondom de toegang van de begraafplaats en de aanwezige woningen rondom de toegang, lijkt een verschuiving geen optie.

189. Vraag

Inpassing van de RGL mag niet ten kosten gaan van stoep!

Antwoord

In het ontwerp van de RGL op de Oude Zeeweg blijven de huidige breedtes van de trottoirs behouden. De trottoirs blijven echter wel erg smal.

190. Vraag

Op zonnige dagen staan er files in Noordwijk. De RGL staat dan ook vast.

Antwoord

Op tracés waar de RGL gemengd wordt met het autoverkeer, zal de RGL inderdaad ook vast komen te staan. Er zullen dan additionele maatregelen getroffen kunnen worden om de doorstroming van de tram beter te garanderen. In de te maken afweging / beoordeling tussen de tracés zal dit punt ook meegenomen worden.

191. Vraag

De RGL is moeilijk inpasbaar nabij hotel Duinlust. De ruimte is daar zeer smal. En er is een begraafplaats.

Antwoord

Het profiel van de Oude Zeeweg is inderdaad erg smal. Op het krapste punt is deze maar 9,80 meter breed in de huidige situatie. Om de tram mogelijkerwijs in te passen is gekozen voor een dubbel straatspoorprofiel.

192. Vraag

Op de fotomontage van de Oude Zeeweg is rechtsonder trottoirs zichtbaar. Betekent dit dat er een gedeelte van het huidige perceel nodig is om de RGL in te passen? En klopt de fotomontage?

Antwoord

Er is inderdaad ruimte nodig van een aantal voortuinen om de RGL in de Oude Zeeweg in te passen. De fotomontage geeft hiermee het juiste beeld.

F. Van Panhuijs / Quarles van Uffordstraat

Thema 1: Veiligheid

193. Vraag

Er ligt een school aan het traject. Hoe zit het met de veiligheid van onze kinderen?

Antwoord

Beantwoording onder thema 1 Veiligheid, onder het Algemene deel.

194. Vraag

Although Oude Zeeweg is narrow, the pedestrian traffic does almost not exist. On the contrary Quarles serves many schools and a lot of people lives nearby

Antwoord

Beide tracés hebben de aandacht voor de voetgangers. Gezien de breedte bij de Oude Zeeweg, blijft er weinig ruimte over voor trottoirs, smaller dan in de Quarles van Uffordstraat. De Quarles heeft wel meer voetgangersverkeer.

195. Vraag

De trottoirs op de Quarles worden versmald. Nu al staat mijn kind zo op het Parkeervak. Als de trottoirs 60 cm smaller worden ontstaan gevaarlijke situaties.

Antwoord

Op een paar plaatsen langs de Quarles worden de trottoirs 60 cm smaller bij een straatspoorinpassing. Niet op alle plaatsen langs de Quarles wordt het trottoir smaller. In het ontwerp is uitgegaan van een minimale maat voor de trottoirs van 1,80m, en bij voorkeur een maat van 2,5 meter.

196. Vraag

Kinderen rennen onder de tram als ze uit de voortuin komen. Schoolkinderen steken hier ook over.

Antwoord

Het oversteken over de straat zal ten opzichte van de huidige situatie niet veel veranderen. De RGL wordt gemengd met het autoverkeer op dezelfde baan bij een straatspoorinpassing. De tram in de Quarles is nu ook ontworpen met een rijsnelheid van 30 km/u.

197. Vraag

Overlast van luidruchtige jongeren in buurt van Vuurtorenplein in weekend met komst van de RGL (avondtram).

Antwoord

Beantwoording onder thema 1 Veiligheid, onder het Algemene deel.

198. Vraag

Veiligheid van kinderen en ouderen bij oversteken

Antwoord

Beantwoording onder thema 1 Veiligheid, onder het Algemene deel.

199. Vraag

Hoe wordt de RGL qua veiligheid ingepast in het huidige verkeer?

Antwoord

Beantwoording onder thema 1 Veiligheid, onder het Algemene deel.

200. Vraag

Hoe gaat het met ouders met kinderen op hun fietsjes die langs een tram/trein moeten?

Antwoord

Beantwoording onder thema 1 Veiligheid, onder het Algemene deel.

Thema 2: Geluid en trillingen**201. Vraag**

De fundering van de woningen in de Quarles van Uffordstraat zijn gemetseld op staal en dus op zandgrond (duinzand). De diepte is circa 60 cm bij de woningen van voor 1936. Het huidige busverkeer veroorzaakt nu al ontoelaatbare trillingen en scheuren in de woning. Onder het zandpakket is een kleilaag aanwezig.

Antwoord

Beantwoording onder thema 2 Geluid en trillingen, onder het Algemene deel.

202. Vraag

Circa 15 jaar geleden is de Quarles van Uffordstraat geasfalteerd. Sinds dien komen er geen scheuren meer in deze 30-er jaren woningen. Welke schade is tijdens de aanleg en gebruik te verwachten?

Antwoord

Beantwoording onder thema 2 Geluid en trillingen, onder het Algemene deel.

203. Vraag

Er staat een eindhalte gepland voor mijn deur aan het einde van de Quarles van Uffordstraat. Het geluid wat ontstaat door stapmensen – vaak dronken – zal ontoelaatbaar zijn. De leefomgeving zal zeer nadelig worden beïnvloed. Tevens geluid door een wisselend remmende en optrekkende tram.

Antwoord

Beantwoording eerste deel onder thema 1 Veiligheid, onder het Algemene deel.

Beantwoording tweede deel onder thema 2 Geluid en trillingen, onder het Algemene deel.

Stapmensen zullen niet in en uitstappen bij de halte Quarles van Uffordstraat, maar bij de halte Gat van Palace

204. Vraag

Zit er iets in de grond dat resonantie veroorzaakt?

Antwoord

Beantwoording onder thema 2 Geluid en trillingen, onder het Algemene deel.

205. Vraag

Een verzoek aan Provincie om langs te komen en de trillingen te ervaren a.g.v. busverkeer (Verzoeker: mevrouw Six Dijkstra)

Antwoord

De gemeente zal op dit verzoek terugkomen.

206. Vraag

Risico op geluidsoverlast & trillingen. Schade: stucwerk eraf, Waar verhalen van schade?

Antwoord

Beantwoording onder thema 2 Geluid en trillingen en onder thema 6 (Plan)schade, onder het Algemene deel.

Thema 4: Exploitatie/concessie/haltes/materieel**207. Vraag**

Alle buslijnen op de Quarles zijn altijd leeg

Antwoord

OV-lijnen zijn op het eind van een lijn altijd minder bezet. De meeste buslijnen door de Quarles liggen aan het eind/begin van hun dienst.

208. Vraag

Hoe zit het met de intensiteit van het overige OV in de Quarles van Uffordstraat?

Antwoord

Het busnet is nog niet vastgesteld bij de komst van de RGL. Verwachting is wel dat er minder bussen door de Quarles zullen gaan rijden.

Thema 5: Ligging / inpassing van de RijnGouwelijn-West

209. Vraag

Van de Mortel & Quarles ondertunnelen (dubbel)

Antwoord

Ondertunnelen is in principe mogelijk maar ongewenst omdat de aanlegkosten bij ondertunnelen zo hoog worden dat het project onbetaalbaar wordt.

210. Vraag

Op de van Panhuijs kunnen nu al 2 bussen elkaar niet passeren (te krap). Met de tram wordt het nog moeilijker

Antwoord

De rijbaan van de van Panhuysstraat is in de huidige situatie erg smal. Bij de komst van de RGL kan dit probleem integraal aangepakt worden.

211. Vraag

Geen bovenleidingen en losse lantaarnpalen in het straatbeeld. Wel een combinatie!

Antwoord

De inpassing van bovenleidingen en straatverlichting worden in deze fase nog niet uitgewerkt. Het is goed mogelijk om een combinatie te maken tussen bovenleiding en verlichting op een aantal tracés. Op de fotomontages is een voorbeeld geschetst, dit geeft geen definitief beeld weer.

212. Vraag

Bij keuze enkel spoor worden de nauwe straten, het leefklimaat en bewoners het minst belast

Antwoord

Of een enkelspoor een betere inpassing is, hangt van een aantal aspecten af. Van invloed zijn de totale breedte in de straat, de functies die het straatprofiel heeft, en wat voor een frequentie/richting aan tramverkeer er rijdt over het enkelspoor. Een enkelspoor hoeft dus niet per se te betekenen dat dit minder ruimte inneemt. Een straatspoor neemt (over het algemeen) minder ruimte in beslag.

Thema 6: (Plan)schade

213. Vraag

Er zijn kelders onder de huizen in de Quarles van Uffordstraat. Wat doet provincie met schade?

Antwoord

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

214. Vraag

De RGL in de Quarles van Uffordstraat is zeker geen optie. De huizen zijn daar niet gefundeerd en de scheuren zitten er nu al in van de bussen die er langs gaan. De trillingen zijn ook boven normaal – je ligt in je bed te schudden. Wie betaalt het vernieuwen van de fundering?

Antwoord

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

215. Vraag

Waardevermindering van de huizen aan de Quarles van Uffordstraat. Waar kunnen wij dat claimen?

Antwoord

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

216. Vraag

Valt de schade als gevolg van trillingen onder een schaderegeling?

Antwoord

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

Thema 8: Verkeerssituatie / verkeersafwikkeling in Noordwijk, parkeerplaatsen

217. Vraag

Is het mogelijk om met de ingepaste RGL de Van Panhuijs autovrij / luw te maken met uitzondering van het bestemmingsverkeer?

Antwoord

Dat is een mogelijkheid. In de MER is nu echter gekozen voor een straatsporeninpassing, waarbij gedurende normale dagen het doorgaande autoverkeer gewoon door de van Panhuys kan rijden. Er kan gekeken worden naar een mogelijkheid om gedurende zondagen en zomerdagen de van Panhuysstraat af te sluiten voor het doorgaande verkeer.

218. Vraag

Quarles: Bij variant met dubbele rijbaan ontstaan gevaarlijke situaties met inparkeren

Antwoord

Vanwege de verkeersveiligheid worden trambanen bij voorkeur in een vrije baan ingepast. In straten waar er weinig ruimte is kan gekozen worden voor een straatspoorprofiel. In bijv. Scheveningen zijn straten waar parkeren met een dubbel straatspoor mogelijk is.

219. Vraag

Verdwijnen er parkeerplaatsen! Er is nu al zo'n grote parkeerdruk in omgeving.

Antwoord

In de Quarles van Uffordstraat, zullen er bij een straatsporeninpassing inderdaad een paar parkeerplaatsen tussen de Albert Verweijstraat en De Ruijterstraat verdwijnen. Zie verder beantwoording onder thema 8 Verkeerssituatie / verkeersafwikkeling in Noordwijk, parkeerplaatsen, onder Algemene deel.

220. Vraag

In de Van Panhuijs is een school gevestigd. Hoe gaat men om met verkeersafhandeling met een RGL erbij? Ontstaat er dan geen gevaarlijke situatie.

Antwoord

Beantwoording onder thema 1 Veiligheid, onder Algemene deel.

Er is nu al een gevaarlijk situatie; met de herinrichting van de straat agv de komst van de RGL kan dat knelpunt meegenomen worden. Bij de Witte School is in het ontwerp extra aandacht besteed aan de oversteekplaats bij het Irisplein.

221. Vraag

Van Panhuijs & Quarles: Waarom niet auto en tramverkeer vermengen?

Antwoord

In de MER wordt een inpassing met menging met het autoverkeer meegenomen.

222. Vraag

Zomers en zondags is er veel fileleed. Wordt dit erger met de komst van de RGL?

Antwoord

Bij een inpassing met straatsporen zal de RGL in de file komen te staan, zonder verdere maatregelen. Er wordt momenteel gedacht om de straat bij mogelijke filevorming af te sluiten voor het *doorgaande* autoverkeer. De Quarles blijft dan wel toegankelijk voor de tram, en voor het bestemmingsverkeer van bewoners, via de zijstraten van de Quarles. Zodoende hebben de bewoners en de RGL op drukke stranddagen geen last van de files. Automobilisten voor het strand dienen uit te wijken naar de Northgodreef.

223. Vraag

Hoe parkeren wij in? Veiligheid! Gaarne enkel spoor

Antwoord

Bij een inpassing met een *enkelspoor in middenligging* is er in de Quarles geen ruimte meer voor langsparkeren. Bij een *straatsporeninpassing* kunnen de meeste parkeerplaatsen behouden blijven. Aan het parkeren verandert verder weinig: indien een auto bezig is om in te parkeren zal deze eerst zijn beweging af moeten maken voordat de tram verder kan rijden.

224. Vraag

Hoe zit het op zondag met de filevorming? Waar blijven de auto's die nu in de straat geparkeerd staan - wat al een probleem is? De Quarles van Uffordstraat is een te drukke, dichtbebouwde straat voor een tram.

Antwoord

Bij een inpassing met straatsporen zal de RGL in de file komen te staan, zonder verdere maatregelen. Er wordt momenteel gedacht om de straat bij mogelijke filevorming af te sluiten voor het doorgaande autoverkeer. De Quarles blijft dan verder toegankelijk voor de tram, en voor het bestemmingsverkeer van bewoners, via de zijstraten van de Quarles. Het parkeren blijft bij een straatsporeninpassing zoveel als mogelijk behouden.

225. Vraag

Hoe zit het met de zijstraten? Kan ik nog van de Prins Bernhard straat bijvoorbeeld op de Quarles van Uffordstraat komen?

Antwoord

Alle zijstraten blijven gewoon toegankelijk voor in- en uitrijden, bij een straatspoorinpassing in de Quarles.

226. Vraag

Parkeerplaatsen voor bewoners?

Antwoord

In het ontwerp van de Quarles en van Panhuys wordt rekening gehouden met de huidige parkeerfuncties in de straat.

227. Vraag

Verdwijnen er parkeerplaatsen aan de Quarles van Uffordstraat?

Antwoord

In de Quarles van Uffordstraat, zullen er bij een straatsporeninpassing een paar parkeerplaatsen (tussen de Albert Verweijstraat en De Ruijterstraat) verdwijnen, aan één zijde van de straat. Dit komt omdat de Quarles op dit gedeelte maar 16,0m breed is, en niet 18,0m zoals op andere delen.

G. Herenweg

Thema 1: Veiligheid

228. Vraag

De hoek Tolhoren naar de Herenweg is al zo gevaarlijk. Er zijn al ongelukken daar gebeurd. Ik vrees het ergste!

Antwoord

Bij een komst van de RGL langs de Herenweg, kan het kruispunt Tolhoren / Herenweg integraal meegenomen om tot een beter/veiliger kruispunt te komen.

229. Vraag

Waarom over de Herenweg? Weg is al druk en zeer onveilig. Hoe moet ik met mijn kinderen oversteken (Herenweg 77)? Als er een bus voorbij gaat trilt mijn huis. Leg hem langs de N206, daar is ruimte.

Antwoord

Beantwoording onder thema 1 Veiligheid, onder het Algemene deel

Thema 2: Geluid en trillingen

230. Vraag

Gevaar ellende trillingen langs het huis aan de Hogeweg 5

Antwoord

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

231. Vraag

Als er een bus voorbij gaat trilt het huis aan de Herenweg 77 nu al

Antwoord

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

Thema 8: Verkeerssituatie/verkeersafwikkeling in Noordwijk, parkeerplaatsen

232. Vraag

Er vonden ongevallen plaats kruising Herenweg – Tolhoren. Linksaf vanuit Tolhoren is moeilijk i.v.m. drukte in de spits en zondag strandverkeer.

Antwoord

In het ontwerp wordt bij de kruising Herenweg -Tolhoren rekening gehouden met opstelruimtes tussen de RGL en de autoverkeersstromen op de Herenweg.

233. Vraag

De parkeerplaatsen aan de Herenweg voor 1 t/m 19 komen te vervallen. Waar krijgen wij nu parkeerplaatsen?

Antwoord

Voor het parkeerterrein bij de Herenweg / Voorstraat zal gekeken moeten worden naar vervangende parkeerplaatsen. Ook is er mogelijk ruimte voor langsparkeerplaatsen in het profiel om de parkeerplaatsen te compenseren.

H. Vinkenveld

Thema 5: Ligging / inpassing van de RijnGouwelijn-West

234. Vraag

Hoe gaat het fietspad lopen langs het Vinkenveld?

Antwoord

Het fietspad komt langs de trambaan te ligging aan de westzijde. Vanaf de Beeklaan tot aan Katwijk heeft het fietspad deze ligging.

I. Bernhardstraat

Thema 6: (Plan)schade

235. Vraag

In de Bernhardstraat zijn huizen met een kelder. Wat doet provincie met schade?

Antwoord

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

J. Parallel Boulevard

Thema 5: Ligging / inpassing van de RijnGouwelijn-West

236. Vraag

Komt de tram op Parallel Boulevard aan zee kant of andere kant?

Antwoord

Op de Parallel Boulevard is momenteel een enkelspoor in middenligging gekozen als inpassing voor de MER. Het spoor van de RGL ligt hiermee in het midden, tussen de rijbanen van het autoverkeer.