HART VAN DE STAD KRANT

nummer 110
december 2004
oplage 2.600

Redactie:
Mireille Hildebrandt
Rita Blankenberg
Foto's: Carlo van Praag,
Adri Klaassen.

Inhoud:
Verslag ALV oktober 2004; Binnenste Beter; Gat aan de Garenmarkt; Aalmarktproject; Trams in de Breestraat; Special RijnGouw eLijn ; Colofon.

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

"De Blauwe Tram naar Katwijk"

Ten geleide
Special Rijn Gouwe Lijn

De Rijn Gouwe Lijn lijkt te naderen. De komende periode zal een aantal ingrijpende beslissingen worden genomen over deze tram-trein (lightrail), die dwars door het hart van onze wijk moet gaan rijden. Om die reden is deze krant grotendeels gewijd aan de RGL.

Op 26 januari 2005 organiseert de wijkvereniging Pieters- en Academiewijk en Levendaal-West een voorlichtingsavond in de Lokhorstkerk van 19.30-21.30 uur voor de bewoners van onze wijk, waar voor- en tegenstanders informatie zullen verschaffen over de RGL. Wij hopen dat u in groten getale aan deze bijeenkomst deelneemt.

Om de bijeenkomst voor te bereiden en het debat toe te spitsen hebben wij de dames en heren een aantal vragen voorgelegd, aan de hand waarvan zij een schriftelijke bijdrage maakten voor deze special. Zie verder de inhoud van deze krant. Het onderdeel over de RGL vangt aan met een prachtig verhaal van de stadsarchivaris, de heer De Baar, over de geschiedenis van de diverse Leidse trams. Daarna volgen een inleiding van bestuurslid Lorents Blankenberg, en de vragen die wij de forumleden hebben voorgelegd, waarna de bijdragen volgen.

Voorafgaand aan het RGL-deel van de krant is een verslag opgenomen van de tussentijdse Algemene Ledenvergadering van 6 oktober, aandacht voor overleg met wethouders Hillebrand en Hessing over Binnenste Beter, nieuws van het Aalmarktfront, en het vervolgverhaal inzake het 'Gat aan de Garenmarkt'.
Wij wensen alle bewoners plezierige feestdagen en een goede start toe van 2005!

Mireille Hildebrandt
voorzitter

Notulen van de tussentijdse ALV van 6 oktober jl.

Aanwezig: Mireille Hildebrandt, Lodewijk van Paddenburgh, Anton de Gruyl (bestuursleden), Marjolein Pouw, Lorents Blankenberg (kandidaat-bestuursleden) en Hans Slot (lid)

Verslag door voorzitter inzake ontwikkelingen sinds laatste krant:

* Afspraken zijn gemaakt ten aanzien van het plaatsen en behouden van paaltjes in de Pieterswijk en de handhaving van verkeersregels, n.a.v. een onderhoud van Anton de Gruyl en Mireille Hildebrandt met wethouders Hessing en Hillebrand, het hoofd Stedebouw en een aantal verantwoordelijk ambtenaren; verslag volgt in de krant.

* Serre van de Grote Beer: De gemeenteraad heeft tot onze vreugde besloten dat deze mag blijven

Met het aanwezige lid van de vereniging is van gedachten gewisseld over de Rijn Gouwe Lijn (RGL).

De vraag werd gesteld of de krant vier maal per jaar kan uitkomen. Het bestuur wil daar graag aan meewerken, maar heeft dan interessante kopij nodig (starten wij een 'weetjes uit de wijk' –column?)

De kandidaat-leden Lorents Blankenberg en Marjolein Pouw zijn bij acclamatie benoemd als bestuursleden van de vereniging

Binnenste Beter

Naar aanleiding onze klachten (zie wijkkrant augustus 2004) over gevaarlijke en bijzonder hinderlijke verkeers- en parkeertoestanden in de Pieterswijk hebben Anton de Gruyl en Mireille Hildebrandt op 2 september ten stadhuize overleg gevoerd met wethouders Hillebrand en Hessing en een aantal ambtelijk verantwoordelijken. Van onze kant is er waardering voor de brede samenstelling van het overleg (zowel politiek als ambtelijk verantwoordelijken om de tafel) en voor de constructieve sfeer waarin het gesprek plaatsvond.

BURGERSDIJK & NIERMANS
» TEMPLUM SALOMONIS «
BOEKHANDEL • ANTIQUARIAAT
VEILINGHUIS
SINDS 1894
NIEUWSTEEG 1, 2311 RW LEIDEN 071 • 512 10 67
WEB-SITE: WWW.B-N.NL

Ten aanzien van het door de gemeente gevoerde zero-paaltjes beleid waren aanwezigen het snel eens dat dit op zichzelf een verfraaiing oplevert van het straatbeeld, maar dat in geval van gevaarlijke situaties herplaatsing noodzakelijk kan zijn.

Afgesproken werd dat ter hoogte van Langebrug 65 en 20F in overleg met bestuurslid De Gruyl en de betreffende bewoners op zeer korte termijn (binnen 1 à 2 weken) paaltjes zouden worden geplaatst.

Vanwege het feit dat kinderen zich dagelijks - onder begeleiding - van de Haanstra basisschool naar de buitenschoolseopvang begeven via de Nieuwsteeg en langs de Pieterskerk, zullen de paaltjes in de Nieuwsteeg tussen de hoek Zonneveldstraat tot aan de Pieterskerk blijven staan met het oog op de veiligheid van de kinderen. Op het stukje langs de Pieterskerk waar heden nog paaltjes staan in afwachting van het parkeervrij worden van het plein rond de Pieterskerk, zullen de paaltjes voorlopig blijven staan totdat duidelijk is dat het autoverkeer zodanig is afgenomen dat verwijdering van de paaltjes verantwoord is. Daartoe zal de gemeente zelf onderzoek doen en overleggen met buurtbewoners (en met de wijkvereniging).

Door de wijkvereniging is voorgesteld de verkeerscirculatie in de Pieterswijk aan te passen om enerzijds de Nieuwsteeg en anderzijds de Lange Brug te ontlasten. De Nieuwsteeg wordt geplaagd door te hard rijden, in de verkeerde rijrichting rijden en door een grote hoeveelheid zeer zwaar vrachtvervoer voor de Pieterskerk, dat met ontheffing van rijrichting en tonnage vaak ook nog te hard door de straat rijdt. De Lange Brug wordt als bypass voor de Breestraat gebruikt (met deels gelijke klachten: te hard rijden, in de verkeerde richting en teveel vrachtvervoer). Bespreking van het plan leverde op dat de huidige situatie voorlopig het best lijkt te voldoen, mits via een combinatie van handhaving en verkeersbelemmerende maatregelen het verkeer zich ook daadwerkelijk aan de regels gaat houden.

Contact zal worden gezocht met gemeentelijke diensten en het vervoer vanaf de Haagweg om zich strict aan de voorgeschreven rijrichtingen te houden (en aan de geldende snelheidsbeperking). Nagetrokken zal worden in welke gevallen vrachtvervoer met ontheffing voor tonnage en rijrichting begeleid moet worden om ongelukken (en schade aan historische panden, het wegdek etc.) te voorkomen.
Bij de kruising Steenschuur – Nieuwsteeg zal een verkeersbord worden geplaatst dat duidelijker aangeeft dat inrijden vanaf die kant is verboden (met ontheffing voor fietsers).

De afspraken ten aanzien van de paaltjes bij de Pieterskerk en ten aanzien van de nu voorgenomen verkeersmaatregelen anticiperen op het feit dat het parkeerverbod rond de Pieterskerk het niet-bestemmingsverkeer verder zal terugdringen. Zowel de gemeente als de wijkvereniging zullen onderzoeken of dit inderdaad het geval is. In beginsel zullen wij in januari in gelijksoortige samenstelling (wethouders, verantwoordelijke ambtenaren, wijkvereniging) bijeenkomen om de getroffen maatregelen te evalueren.

Wij horen graag van bewoners of inmiddels inderdaad sprake is van verbeterde handhaving of dat de klachten onverminderd voortduren.

Mireille Hildebrandt

"J. ZIERIKZEE"
MAATSCHOENMAKERIJ

H. P. H. NUSTELING
BAKKERSTEEG 3
2311 RH LEIDEN
TEL. 071-5131156

Het gat in de Garenmarkt (vervolg)

Op 29 juni werden bewoners van de Garenmarkt en omgeving door de gemeente voorgelicht over de stand van zaken met betrekking tot het gat in de straatwand, een gapend gat dat zolang al dit fraaie pleintje ontsiert. Een verslag van deze bijeenkomst is opgenomen in het augustusnummer van de Hart van de Stadkrant. Op 16 november jl. traden dezelfde vertegenwoordigers van de gemeente weer aan om ons in te lichten over de meest recente stand van zaken. Het gaat om de heer Olivier, hoofd van de afdeling Juridische Zaken, mevrouw Zandhuis, hoofd van de afdeling Handhaving en de heer Van Leeuwen, destijds projectleider van het bouwplan. De bewoners werden wederom bijgestaan door de voorzitter van de wijkvereniging, Mireille Hildebrandt.
Echt nieuwe feiten waren er niet. Er zit geen schot in de onderhandelingen met de vorige eigenaar van de gemeentelijke grond wiens medewerking op een aantal punten gewenst is (bijvoorbeeld omdat de grond eerst moet worden gesaneerd en de aanwezige vervuiling zich waarschijnlijk verder uitstrekt dan alleen het perceel van de gemeente).

"De gave kant van de Garenmarkt: inspiratie voor het Gat?"

Omdat de onderhandelingen niet tot resultaat leiden, overweegt de gemeente inmiddels om zelfstandig tot realisatie van het bouwproject over te gaan. Ook zonder medewerking van die eigenaar kan dat:. De gemeente behoeft de grond ook niet aan hem terug te verkopen, zoals die had geëist. Binnen enkele weken zal bekend zijn of de gemeente deze nieuwe harde koers gaat volgen. De woordvoerders achtten de kans groot.
Voor de bouw kan aanvangen moet een muur op de erfscheiding van beide percelen worden opgetrokken en vervolgens moet de vervuilde grond onder het gemeentelijk bezit worden gesaneerd. Een bouwplan voor zes herenhuizen ligt gereed. De bouwvergunning werd op 6 december 2002 verleend.

NUMIJ LEIDEN SINDS 1949
Nederlandsche Uitgeversmaatschappij B.V.
Wij verzorgen:
• Uitgave van boeken en tijdschriften
• DTP en lay-out
• Ofset druk, verzamelen en binden in eigen beheer
• Advertentieweving
• Exploitatie en distributie van periodieken voor veregigingen
• Losbladige uitgaven
• Beheer van abonnementsbestanden
Aalmarkt 11 Tel: 071 - 514 37 47
2311 EC Leiden Fax: 071 - 513 36 29
E-mail: info@numij.nl Internet: www.numij.nl

De aanwezige bewoners brachten naar voren dat zij met dat bouwplan niet gelukkig zijn. Het bouwblok wordt te hoog en te eenvormig. Zij hebben dat indertijd ook bij de gemeente kenbaar gemaakt, maar hun bezwaar is afgewezen. De toenmalige Welstandscommissie heeft positief over het plan geadviseerd. De bewoners krijgen in zoverre hun zin dat de aluminium lamellen die op de gevels zouden worden aangebracht, achterwege blijven.
Met dat al staat het de bewoners vrij zich nogmaals tot B&W en de Dienst Bouwen en Wonen te richten als zij hun onbehagen willen ventileren.

MEDI AMBULANT
SPECIAALZAAK VOOR
THERAPEUTISCHE ELASTISCHE KOUSEN
BANDAGES, MEDISCHE HULPMIDDELEN
Mevr. J.J. Dickhoff v.d. Linden
Ziekenfondsleverancier
Geopend maandag 13-17 uur, dinsdag t/m vrijdag van 9-17 uur
of na telefonische afspraak.
Doezastraat 27 2311 HA Leiden Tel. 071-513 27 45

Voor de illegaal tot stand gekomen appartementen boven de videozaak in de Korevaarstraat wordt een strikt handhavingstraject voorzien. Zij zullen in elk geval in overeenstemming moeten zijn met het bestemmingsplan. Of de aanwezigheid van de appartementen en de plannen voor de vulling van het gat in de Garenmarkt met elkaar conflicteren, kon de gemeente niet zeggen. De situatie ter plaatse moet nog worden opgenomen.
Een punt dat in de vorige bespreking aan de orde kwam, zijn de lelijke straatlantaarns op de Garenmarkt. In 2007 zijn zij afgeschreven en dan zullen zij worden vervangen.

Er is afgesproken dat de voorzitter van de wijkvereniging met de gemeente contact kan opnemen om zich op de hoogte te stellen van de gemeentelijke besluitvorming. Zij heeft dit inmiddels gedaan, maar de benodigde informatie was bij het ter perse gaan van dit nummer nog niet beschikbaar.

Carlo van Praag

INSTALLATIE & ADVIESBUREAU
VAN DER LINDEN INSTALLATEURS
071 - 512 53 55
Lid VNI • erkend leerbedrijf
Van der Linden Installateurs is een professioneel installatiebedrijf dat onderhoudswerkzaamheden in de utiliteits,- en partikuliere sector verricht. Hierbij moet u denken aan o.a. gas,- water,- sanitair,- en CV-installaties. Tevens verrichten wij ook alle voorkomende dakwerkzaamheden.
Complete dakrenovatie
ook voor het monteren van
Veiligheids- en ladderhaken
volgens eisen van monumentenzorg
Morsweg 55 b2 2311 AB Leiden 071 - 512 53 55

DRUKKERIJ • ZETTERIJ • REPROSERVICE
Van Der Linden
OFFSET • LICHTDRUK • FOTOCOPIE • LEIDEN
Vliet 4a-6 2311 RE Leiden Tel. 071-5120815 Fax 071-5133006

Aalmarktproject

Na een lange periode van stilte rondom het Aalmarktproject werden de ex-project-groepleden eind november door wethouder Hillebrand voor een bijeenkomst uitgenodigd.
De gemeente en MAB (de projectontwikkelaar) hadden alles nog eens goed doorgerekend en het totale tekort zou volgens de plannen oplopen tot ongeveer 35 miljoen euro. Dit was wel een heel fors tekort en daarom is gekeken naar de grootste kostenpost.

Dit bleek de geplande Boommarktgarage. Daarom stelt het college van B & W de gemeenteraad voor om die garage terug te brengen naar een ondergrondse garage van maar één laag, met 91 parkeerplaatsen uitsluitend voor bewoners. De bezoekersplaatsen en fietsparkeerplaatsen komen daarmee te vervallen. Om toch gemotoriseerde bezoekers onder te brengen stelden college en B & W voor om het huidige parkeerterrein langs de Morssingel (bij het Belastingkantoor) om te bouwen tot parkeergarage; daarbij zou gebruik kunnen worden gemaakt van het terrein van het Belastingkantoor (vertrekt vandaar) en eventueel van de Marechaussee (zit tijdelijk achter het huidige parkeerterrein). In deze garage zouden in ieder geval 500 plaatsen komen, verder uit te breiden al naar gelang de percelen ernaast/ -achter vrijkomen. De toegang tot de stad loopt dan door de Morspoort. Wel is een heel belangrijke factor voor de projectontwikkelaar de Rijn Gouwe Lijn, die voor het winkelende publiek in de Breestraat moet gaan zorgen.
Wat betreft de geplande Boommarktgarage: hierin zouden dus 91 bewonersplaatsen moeten komen, d.w.z. 9 % minder dan eerder afgesproken in het convenant. Deze plaatsen zouden verkocht kunnen worden aan bewoners

voor ongeveer 40.000 euro, dan wel verhuurd voor ongeveer 100 euro per maand.
Andere belangrijke punten: het ABN-AMROgebouw in de Breestraat wordt voorlopig toch niet betrokken in de ontwikkelingen. Hiermee bespaart de gemeente ook weer ongeveer 900.000 euro, maar het blijft natuurlijk wel belangrijk dat dat pand aantrekkelijk wordt voor degenen die door de Mandenmakerssteeg lopen. Ook twee panden in de Haarlemmerstraat zullen erbuiten vallen. Het gaat dan om de buurpanden van diegene die de hoekpanden van de nieuwe doorgang zullen worden. Verder krijgt volgens het voorstel van B & W de Stadsgehoorzaal voorrang bij de planuitvoering. Hierbij gaat het ook om het pand van de Aalmarktschool en Aalmarkt 5 en 6. Van deze laatste zou de begane grond voor de Stadsgehoordzaal worden gebruikt, daarboven blijft het woonruimte. De gemeenteraad zal op 7 december over het collegevoorstel beslissen.

Franceline Hendrickse-Pompe

Trams op de Breestraat

De Breestraat is van oudsher de belangrijkste doorgaande straat van Leiden. Toen Leiden nog maar pas 'geboren' was, fungeerde hij al als de hoofdroute tussen Katwijk of althans het Haagsche Schouw en Alphen of zelfs Utrecht. Het verkeer met Den Haag was daarbij wel het belangrijkste. Al gauw nam het verkeer per wagen via de Haagweg dusdanig toe dat er een parkeerprobleem ontstond, dat rond 1450 opgelost werd door de gracht tussen het Noordeinde en de Groenhazengracht te dempen. Eerst was de situatie daar nog vrij primitief, vandaar de straatnaam Het Zand voor die plek, maar na bestrating veranderde dat geleidelijk in (Oude) Varkenmarkt. De paarden die al die wagens en later koetsen trokken, moesten kunnen drinken en zeker in de zomer het zweet afspoelen, waartoe een paardenwed aangelegd werd; de naam Weddesteeg herinnert nog daaraan. Ze moesten ook ergens onderdak de nacht kunnen doorbrengen, en daartoe werd in 1668 meteen achter de Wittepoort een grote paardenstal voor 31 paarden gebouwd: het begin van de Wittepoortskazerne. En in 1637 kwam de trekvaart op Den Haag en Delft tot stand, waartoe de trekschuiten een aanlegplaats kregen op de plek waar nu de (voormalige) Ambachtsschool aan de Rijn en Schiekade staat. Dit was de belangrijkste (en meest winstgevende) van alle trekschuitverbindingen en alle passagiers moesten door de Pieters- en Academiewijk om hem te kunnen bereiken. Deze wijk was dan ook het brandpunt van min of meer openbaar vervoer, mede wegens de aanwezigheid van veel markten en openbare gebouwen.

Paardentram

Na een paar eeuwen van gezapig trekschuitvervoer, overigens voor die tijd het beste en snelste in heel Europa, kwam in 1842/43 het spoor ook naar Leiden. De trekvaart naar Den Haag werd ineens een heel stuk minder druk en ging alleen nog maar voor vrachtvervoer dienen. De verkeersstromen verlegden zich van de Haagweg naar de Stationsweg. Treinen vervoerden steeds meer passagiers, zeker na de spoorverdubbeling in 1866. Het werd alleen steeds bezwaarlijker gevoeld dat men vanaf de Breestraat of verder eerst een flinke wandeling moest maken om bij dat op het grondgebied van Oegstgeest gelegen station te komen. De mens is nu eenmaal liever lui dan moe. Toen er ook nog eens een spoorlijn naar Woerden en Utrecht aangelegd werd (ingewijd op 15 oktober 1878), lag het voor de hand om daar eens over na te denken.

FIRMA DE GEUS
Specialiteiten: Boerenkaas - Wijnen - Dieetartikelen
DOEZASTRAAT 8 - 2311 HB - LEIDEN

In Engeland waren Tramway's met door paarden getrokken rijtuigen op rails inmiddels een vertrouwd beeld geworden, en ook in bijvoorbeeld Den Haag was al in 1864 een paardentram aangelegd. Toen in 1875 ook Amsterdam zijn paardentram kreeg, begon het zelfs in Leiden te kriebelen; Leiden volgde eeuwenlang heel vaak meteen zodra Amsterdam iets nieuws ingevoerd had. In 1876 verzocht J.H. de Haan te Woerden om twee paardenspoorwegen in Leiden te mogen aanleggen en exploiteren: een van de Zijlpoort over de Haarlemmerstraat naar het station en een van de Hogewoerd via de Breestraat en Haagweg naar Katwijk aan Zee. Het gemeentebestuur stond hier niet onwelwillend tegenover, maar eiste een waarborgsom van zesduizend gulden, en dat bedrag kon De Haan uiteindelijk niet bij elkaar krijgen, zodat zijn plan flopte.

The Painting Lady
Lijstenmakerij
Korevaarstraat 51 Tel. 071 5121613
2311 JT Leiden Fax 071 5134540

In 1878 kwamen er echter drie aanvragen binnen. Het beste plan leek dat van de firma Crans & Co. te 's-Gravenhage, die ervaring had en betrouwbaar geacht werd. Dit behelsde twee lijnen: een van de Haven bij de Oosthavenstraat naar de Beestenmarkt en een van de Plantage tot het station via Hogewoerd en Breestraat. Passagiers van de Haven met bestemming station moesten dus op de Beestenmarkt overstappen. Het spoor was overal enkel, met enkele wisselplaatsen waar een stukje dubbelspoor gelegd werd, ondermeer op de Breestraat voor de Stadsgehoorzaal.
Na heel veel geharrewar, waarbij sommige raadsleden dachten er nog wat geld voor de gemeente uit te kunnen braden, kreeg Crans inderdaad de gevraagde concessie eind december 1878. Velen zullen echter wel wat gedacht hebben toen Crans twee dagen later al vroeg of hij de concessie mocht overdoen aan de fa. Philips & Co. te Londen. Er kwam dan ook een negatieve reactie. Crans & Co. ging dus maar zelf aan de slag en op 22 november 1879 werden de twee trajecten feestelijk in gebruik genomen. Die naar de Haven bleek een grote flop met veel te weinig reizigers, zodat die al na een paar jaar opgedoekt werd. Maar ook de lijn Plantage-station liep na aanvankelijke grote passagiersaantallen flink terug, zodat de rentabiliteit onder druk kwam te staan. Van invloed was bijvoorbeeld ook een vrij lange stremming van de Blauwpoortsbrug, die aangepast moest worden om er dubbelspoor op te kunnen aanleggen, plus een paar strenge winters, waarbij zelfs een bespanning met twee paarden amper soelaas bood en de dienst soms domweg gestaakt moest worden. De door Crans opgerichte Leidsche Tramway Maatschappij floreerde dus niet meteen en al begin 1880, dus koud nadat de exploitatie begonnen was, verzocht Crans om de concessie te mogen overdoen aan The Tramway Trust Company Ltd. te Londen. Dit werd een langslepend ambtelijk en politiek geharrewar, maar per 1 maart 1882 kregen de Engelsen het voor het zeggen bij de Leidse paardentram. Maar ook deze maatschappij was geen blijvertje. Door de oplopende verliezen, ondanks het sluiten en afbreken van de tramlijn in de Haarlemmerstraat, wilden de Engelsen al gauw weer van hun winkeldochter af, en zowaar was er een gegadigde: de Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij, nog steeds bekend onder de afkorting R.T.M. Op 17 april 1886 kondigde dit inmiddels in Rotterdam gepokt en gemazelde bedrijf aan met onmiddellijke ingang de exploitatie over te nemen. De gemeenteraad had geen andere keus dan hiermee in te stemmen en dus konden de Rotterdammers hun grote expertise op het Leidse bedrijf loslaten. Meteen werd de frequentie flink opgeschroefd, zodat er doorgaans iedere 8 minuten een tram langskwam. Dat bracht wel met zich mee dat er veel meer wisselplaatsen gemaakt moesten worden, en vooral het Kort Rapenburg was daarbij een probleem: twee elkaar passerende

rams blokkeerden het totale overige verkeer. Overigens was de Paardensteeg tussen Turfmarkt en Bostelbrug helemaal een flessehals met een heel scherpe bocht naar de Blauwpoortsbrug en bijvoorbeeld op 26 november 1892 ontspoorde daar een tramrijtuig, dat beschadigd raakte en zelf een zijgevel van een huis beschadigde. Maar na enige kinderziekten en tariefswijzigingen bleek het een redelijk lopend bedrijf te zijn, al werd het nooit een rijkmakertje.
En zo sjokten de Leidse paardentrammetjes gewoon door, jaar in, jaar uit, met af en toe een ongeluk, maar doorgaans helemaal correct volgens dienstregeling.

de koning
UITZENDBUREAU
Dé specialist in kantoorfuncties
Kort Rapenburg 20, 2311 GC Leiden. Tel. 071 5141113.
Fax 071 5127513. E mail: info@dekoninguitzendbureau.nl
www.dekoninguitzendbureau.nl

Electrische tram

Maar dat zou niet eeuwig zo blijven. Inmiddels hadden buiten de steden de stoomtrams een niet meer weg te denken plaats ingenomen, en nu kwam er nog een andere krachtbron: electrische aandrijving. Dat daarvoor bovenleidingen aangebracht moesten worden, was nog het minst bezwaarlijke, maar door de veel hogere snelheden was een aparte trambaan met dubbelspoor eigenlijk overal vereist. Dat dat binnen bebouwde kommen niet mogelijk was en dat daar dan dus veel langzamer gereden moest worden, was niet zo'n bezwaar; daar moest de tram toch al vaak stoppen bij haltes. En er was natuurlijk een grote eis: er moest ergens electrische stroom vandaar komen. Totdat in 1907 de gemeentelijke electriciteitscentrale aan de Langegracht stroom ging leveren, eerst voornamelijk voor (straat)verlichting (vandaar de benaming Stedelijke Lichtfabrieken, S.L.F., voor wat officieel heette de Stedelijke Fabrieken van Gas en Electriciteit), kon men niet denken aan electrificatie van tramlijnen. Maar zodra er wel stroom was, werden er meteen plannen gemaakt om de stoomtramlijnen naar Den Haag (via de Haagweg en het dorp Voorschoten), naar Katwijk (met een zijlijn naar Noordwijk) en naar Haarlem (door de Bollenstreek) en uiteraard ook de stadslijn binnen Leiden met deze nieuwe krachtbron uit te rusten en dus ingrijpend te vernieuwen. Zo was enkelspoor niet langer acceptabel; als het niet anders kon, werd er een ander traject gekozen of zelfs bebouwing afgebroken. Dat dat hoge kosten met zich meebracht, nam men dan maar voor lief.
Het streekvervoer met stoomtrams was grotendeels in handen gekomen van de Noord-Zuid-Hollandsche Stoomtramweg Maatschappij, de N.Z.H.S.T.M., die een soort dochter-onderneming was van de Hollandsche Yzeren Spoorweg Maatschappij, de HYSM, die de spoorlijn Amsterdam-Leiden-Rotterdam exploiteerde. Nadat er in de streek rond Haarlem al enkele lijnen geschikt gemaakt waren voor electrische tractie, vatte de NZHSTM het ambitieuze plan op om alle lijnen in en rond Leiden te verwerven en daarna te electrificeren. De RTM had er geen probleem mee dat haar paardentram over zou gaan naar deze concurrent en verleende alle medewerking.

"Dubbel spoor over de Hogewoerd"

Binnen Leiden kon overal dubbelspoor gelegd worden (al was het op de Hogewoerd niet overal mogelijk), maar het stuk Kort Rapenburg tot en met Blauwpoortsbrug zorgde voor onoverkomelijke problemen. In samenspraak met de gemeente Leiden, die ook het wegverkeer steeds maar zag toenemen en zich door de smalle Paardensteeg persen, met een te smalle Bostelbrug en Kort Rapenburg oostzijde,

terwijl juist de Blauwpoortsbrug steeds vaker geopend moest worden voor de toenemende binnenscheepvaart tussen Amsterdam en Rotterdam, kwam men tot een accoord. Het Kort Rapenburg zou overkluisd worden, waardoor tevens de bocht van de tramrails een stuk ruimer gemaakt kon worden, de Bostelbrug zou een enorm stuk verbreed worden, de bebouwing aan de westzijde van de Paardensteeg tot aan het Galgewater diende aangekocht en gesloopt te worden, en de Blauwpoortsbrug zou volledig vervangen worden. In 1908 werd de verbreding van de Bostelbrug en de sloop van de huizen aan de Paardensteeg gerealiseerd. Daarmee veranderde een nauwe steeg in een soort laan, die ter ere van het op 30 april 1909 geboren prinsesje Juliana Prinsessekade gedoopt werd. In 1910 werd het Kort Rapenburg aangepakt, en de Blauwpoortsbrug kon aanbesteed worden dankzij een subsidietoezegging door de provincie Zuid-Holland van tienduizend gulden. De tramwegmaatschappij had al vijftigduizend piek toegezegd, zodat van de totale kosten van deze twee laatste projecten, geraamd op *f* 180.000,--, de gemeente Leiden nog maar *f* 120.000,-- hoefde op te hoesten. Dat was echter meer dan genoeg; zo moest de gemeente zich voor vele duizenden in de schuld steken om dat bedrag te kunnen voldoen. Maar de Blauwpoortsbrug werd dan ook verbreed van 5.75 meter tot 14 meter op het beweegbare deel, dat een overspanning van 8 meter kreeg in plaats van 6.18 meter. Daar konden ook scheepvaartverkeer en landverkeer toch heel wat profijt van hebben!

STADSLOKAAL
BURGERZAKEN
Lunch Diner Borrel
Stadslokaal Burgerzaken
Breestraat 123 Leiden tel 071 5661122 fax 071 5125771
www.stadslokaalburgerzaken.nl

Nadat nog op 17 april 1911 de RTM herdacht dat het 25 jaar tevoren de exploitatie van de paardentram overgenomen had, werd in de stad op 1 juli stroom op de bovenleiding gezet en per 1 september van dat jaar begon de electrische tram de dienst. De koetsiers en conducteurs van de paardentram gingen in Rotterdam ander werk doen of werden overgenomen door de NZHTM, die nu met recht de hatelijke S van Stoom uit zijn naam kon schrappen.

DE KLER
...uw complete boekhandel
Boeken – kranten – tijdschriften
Kantoorartikelen – wenskaarten
Ramsj – artikelen – CD-roms
Breestraat 161, 2311 CN Leiden, 071-5120885/5141063
info@dekler.nl

Blauwe Tram

De lijn door Leiden, dus over de Breestraat, had zelfs een noviteit: de netspanning op de bovenleiding bedroeg 1200 volt, wat voor die tijd heel hoog was – als eerste stad in Europa! De lijn werd ook doorgetrokken tot aan de Wilhelminabrug, dus met een flink stuk Hoge Rijndijk erbij. Door de koppeling van al die lijnen konder er nu trams vandaar doorrijden tot in Oegstgeest of desgewenst naar Katwijk of Noordwijk.

"De Blauwe Tram in Oegstgeest".

Dat was echter nog niet mogelijk met de lijn naar Den Haag. Deze op 7 december 1882 in gebruik genomen lijn had toen een eindpunt ter hoogte van de (voormalige) Ambachtsschool op de Haagweg, maar in 1902 werd dat verplaatst naar het Noordeinde voor de

Wittepoortskazerne. Het Noordeinde werd ongeschikt geoordeeld om de lijn door te trekken en op het Kort Rapenburg aan het stadsnet te koppelen. Toch zou een koppeling van deze lijn met de lijn naar het station wel wenselijk zijn. Er zijn dan ook tal van plannen gemaakt, waarbij om het lastige stuk tussen de Zilverfabriek onder Voorschoten en de Haagweg te vermijden, al snel gedacht werd aan een koppeling ergens in de buurt van het Gangetje. Trajecten over Steenschuur en Doezastraat en over de Garenmarkt werden verworpen en uiteindelijk werd gekozen voor een doorbraak door de bebouwing langs de Joden(stink)steeg of Jodenkerksteeg (naast de Synagoge), thans een deel van de Korevaarstraat, en dan verder over de gedempte Zijdgracht (thans ook Korevaarstraat genaamd), met grote nieuwe bruggen over het toen nog ongedempte Levendaal (de Barbarabrug) en de Zoeterwoudsesingel (de Jan van Houtbrug), met een vrijliggende trambaan dwars door de tuinen en weilanden op het traject dat wij nu kennen als Lammenschansweg en Voorschoterweg.

"Interieur van de Blauwe Tram"

Dat dit behoorlijk wat voeten in de aarde had, zal iedereen zich wel kunnen voorstellen. Nadat tijdens de Eerste Wereldoorlog alle plannen op een laag pitje gezet waren, werd in 1919 de knoop doorgehakt, al beliep de raming van alle kosten *f* 320.000,--. De Jan van Houtbrug werd daarna in 1922 gebouwd en op 18 januari 1923 voor het verkeer opengesteld. Van de totale breedte van 16 meter gingen dus twee tramsporen af, maar er bleef toch nog genoeg ruimte over voor het verkeer naar de zich hier snel uitbreidende stadswijken. Op 24 januari 1924 was het eindelijk zover dat de nieuwe baan naar Voorschoten en Den Haag in gebruik genomen kon worden.

Omdat er voor deze nieuwe lijn nieuw materieel nodig was, werden heel wat tramstellen besteld bij een fabriek in Boedapest. Deze 'Boedapesters' waren blauw geschilderd, en ter onderscheiding van de trams op de nieuwe tramlijn van de H.T.M. uit Den Haag via Wassenaar, Haagsche Schouwbrug, Rijnsburgerweg, Stationsweg en Haarlemmerstraat tot bij de Haven, die geel waren, ging men ze al snel aanduiden als de "Blauwe Tram", in de loop der tijd geworden tot een legendarische geuzennaam. En zo reden er na 1924 zowel Blauwe Trams als de stadstrams over de Breestraat.

Deze bleven trouw hun ritjes rijden, zelfs in de zo benarde Oorlogstijd. Maar eind 1944 konden de steeds toenemende problemen niet meer het hoofd geboden worden; aan werkelijk alles begon een nijpend tekort te ontstaan en onderhoud kon niet meer behoorlijk uitgevoerd worden. Maar het stokken van de aanvoer van steenkool, onder meer door de Spoorwegstaking, deed ook de productie van electriciteit ineenschrompelen en op 23 september werd de dienst gestaakt. Het zou tot 25 juni 1945 duren eer met kunst en vliegwerk weer een bescheiden dienstregeling gerealiseerd kon worden. En toen bleek al snel daarna dat de toekomst niet meer aan de tram was, maar aan de bus. De N.Z.H.(T.M.) hief diverse tramlijnen op en veranderde steeds meer in een busbedrijf. Dat ook de stadslijn en de lijn naar Voorschoten zouden sneuvelen, kon iedereen aan zien komen. Om niet voor woeste taferelen bij het afscheid te zorgen, werd de lijn naar Voorschoten abrupt op 9 november 1961 gestaakt. Sedertdien is de Breestraat het

exclusieve domein voor de bussen, zeker nadat ook de auto's verbannen werden. In de loop der jaren, zeker ook vanwege de klachten over ongelukken van fietsers die met een wiel in de gleuf terechtkwamen of uitgleden over de gladde rails, werden alle herinneringen, inclusief veel ophangingen van de bovenleiding, aan de tram verwijderd. Als je niet beter wist, zou je kunnen denken dat er op de Breestraat nooit een tram gereden heeft.

De heer De Baar, stadsarchivaris

Special Hart van de Stad krant over de Rijn Gouwe Lijn

Tijdens de Algemene Ledenvergadering van 8 april dit jaar bleken onzekerheid en onduidelijkheid troef wat betreft de voor- en nadelen van de Rijn Gouwe Lijn. De kwestie speelt op rijksniveau (toen was nog niet duidelijk of de minister met de benodigde financiële bijdrage over de brug zou komen), op provinciaal niveau, op gemeentelijk niveau en daarbinnen gaat het ons dan natuurlijk in het bijzonder om de Leidse binnenstad.
Op het spel staat een nieuwe vorm van openbaar vervoer, de veiligheid van voetgangers en fietsers, de bereikbaarheid van de Leidse binnenstad, grote investeringen, en uiteindelijk ook het karakter van de historische binnenstad.
Maakt de RGL de binnenstad aantrekkelijker en zo ja, voor wie: voor toeristen, voor de regio, voor de middenstand en/of ook voor de bewoners? Kortom een complexe zaak, waarover het laatste woord nog niet is gesproken.

Het bestuur heeft de ALV toegezegd een bijeenkomst te organiseren om meer vat te krijgen op de plannen, ook al betreft het hier duidelijk een onderwerp dat de grenzen van de wijk ver te buiten gaat. Inmiddels is bekend geworden dat de informatie-bijeenkomst zal plaatsvinden op <u>26 januari 2005 van 19.30 tot 21.30 uur</u> in de Lokhorstkerk te Leiden.

De achtergrond van de RijnGouweLijn
De RijnGouweLijn ("RGL") is de geplande light-railverbinding tussen Gouda, Alphen a/d Rijn, Leiden, Katwijk en Noordwijk die zich uitstrekt over totaal 50 kilometer met circa 40 haltes.
In maart 2003 hebben de belendende gemeentes een intentieverklaring ondertekend waarin zij hebben toegezegd in dit kader te zullen samenwerken. Naar verluidt zal de lijn in twee fases worden gerealiseerd, eerst de RGL-Oost en vervolgens RGL-West. Het transferium bij de A44 is voor RGL-Oost het eindpunt, voor RGL-West het vertrekpunt. De realisatie van het traject Oost is voorzien in 2007, RGL-West zou enkele jaren daarop gerealiseerd dienen te worden.
Na de toezegging van het Rijk om 140 miljoen Euro te zullen investeren in de RGL-Oost, is de berichtgeving omtrent de RGL in een stroomversnelling gekomen. De (aanzet tot) verwezenlijking van het project wordt nu daadwerkelijk ingezet.
Geruime tijd geleden heeft de gemeenteraad bepaald dat het Leidse gedeelte van het RGL-traject (als enig betrokken deeltraject) dwars door de stad zal lopen. De gemeente heeft het initiatief genomen om de Leidse burgerij zoveel mogelijk bij het ontwerp van het tracé dat de RGL binnen Leiden doorloopt te betrekken. Reeds vóórdat het Rijk voormelde financiële toezegging deed, besloot de gemeente (op instigatie van wethouder Hessing) tot de oprichting van 5 ambtelijke taakgroepen, waarin de diverse belanghebbenden hun visie op de voorgestelde plannen zouden kunnen ventileren. Inmiddels hebben twee van de in totaal drie geplande (en reeds hierboven aangehaalde) "ontwerpbijeenkomsten" plaatsgevonden, waarin de Vereniging vanzelfsprekend heeft geparticipeerd. De insteek is dat de daarin geuite

aandachtspunten en kritiek door de gemeente zullen worden meegenomen in hun definitieve ontwerpvoorstel dat uiteindelijk aan de (regionale en landelijke) politiek zal worden aangeboden ter verdere beoordeling.
Het bestuur van de wijkvereniging heeft met het oog op de geplande informatie-bijeenkomst van 26 januari a.s. een aantal betrokkenen c.q. belanghebbenden uitgenodigd.

Uitgenodigd zijn: mevrouw Van Nieuwenhoven (gedeputeerde), de heer Hessing (wethouder), mevrouw Lensink (directeur RGL-bureau), de heer Struiving (gemeentelijk projectleider), de heer Van Oosten (STOOM), de heer Poorter (Rover), de heer Van Meijgaarden (wijkvereniging Pancras), de heer Van Duin (wijkvereniging Burgemeester- en Professorenwijk), de heer Verspaandonk (middenstander Breestraat)

Bij de uitnodiging verzochten wij 'partijen' hun visie op de doelstelling, de haalbaarheid, de veiligheid, de alternatieve opties en de wenselijkheid van de RGL-Oost alvast op papier te zetten. Wij vroegen hen daarbij de volgende vragen als inspiratie te gebruiken:

1. Doelstelling, alternatieven:
Wat is volgens u het doel van het project?
In hoeverre kan dat doel ook langs andere weg worden bereikt?

2. Financiële haalbaarheid:
Op welke aannames is de financiële haalbaarheid van het project volgens u gebaseerd en wat verandert het feit dat RGL-West voorlopig van de baan is daaraan (en aan de wenselijkheid van RGL-Oost)? (frequentie, maximum snelheid, lengte rijtuigen, toename aantal passagiers, toename bezoekers binnenstad)

Zijn die aannames volgens u redelijk en/of wenselijk; hoe groot acht u de kans dat ze niet worden gehaald en wat zijn daarvan volgens u de gevolgen? (in gedachten Betuwelijn, HSL)?

3. Veiligheid:
Uitgaande van het voorkeurstracé vanaf Station Lammenschans tot aan het Centraal Station: welke gevolgen heeft dat tracé voor de veiligheid van voetgangers en fietsers en op welke aannames baseert u zich daarbij (frequentie en maximum snelheid, lengte rijtuigen, verdwijnen bussen, enkel- of dubbel spoor)?

4. Aansluiting openbaar vervoer:
Welke gevolgen zou de komst van light-rail in uw ogen moeten hebben voor de bestaande vormen van (openbaar) vervoer?

"Dubbel spoor over de Blauwpoortsbrug"

Bijdrage van gedeputeerde provincie Zuid-Holland Van Nieuwenhoven en directeur Projectbureau RGL:

1. Doelstelling, alternatieven:
Wat is volgens u het doel van het project?

Lensink: De RijnGouweLijn wordt aangelegd om het hoofd te bieden aan een aantal bestaande en te verwachten problemen. Allereerst zien we dat de gewenste reizigersgroei in het openbaar vervoer achterwege blijft. Hoewel we vast niet iedereen de auto uit krijgen, voldoet het openbaar vervoer in deze regio niet echt als alternatief. De kostendekkingsgraad van de exploitatie van het regionale openbaar vervoer ligt onder de streefwaarde. De gehele light railverbinding, van Gouda naar Noordwijk trekt volgens de vervoerwaardenstudie circa 70.000 reizigers per dag en tilt de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer in de regio omhoog van 44% naar 52%. Daarnaast zien we in dit deel van het Groene Hart de bereikbaarheid en leefbaarheid van regionale centra gaandeweg verslechteren. Maar vergeet ook de ruimtelijke en economische aspecten in regionaal verband niet. Het huidige openbaar vervoernetwerk in de

Rijn-Gouwe Corridor heeft niet de structurerende kwaliteit om richting te geven aan de inrichting van verstedelijking. Light rail heeft veel meer invloed op ruimtelijke ontwikkelingen dan bijvoorbeeld een busnet.

Van Nieuwenhoven: Doel van het project is om in deze regio het openbaar vervoer op een hoger plan te tillen. Zowel in kwaliteit als qua kostprijs. Zodat het openbaar vervoer aan de ene kant betaalbaar blijft en tegelijkertijd een aantrekkelijke optie wordt voor vele reizigers. Dat redden we nooit met de bestaande vervoerssystemen. Daarnaast biedt de RGL de kans om meteen een aantal andere wensen binnen bereik te krijgen; nl, het langs logische en verantwoorde weg beheersen van verstedelijking van dit deel van het Groene Hart. Er is nu eenmaal behoefte aan nieuwe woon- en werklocaties. Het is onze taak ervoor te zorgen dat die locaties goed bereikbaar zijn, zonder afbreuk te doen aan wat behouden dient te blijven.

In hoeverre kan dat doel ook langs andere weg worden bereikt?

Lensink: Het gaat bij de RijnGouweLijn dus eigenlijk niet om één doel, maar om een instrument dat bijdraagt aan verbetering op vele fronten. Het mes snijdt aan meerdere kanten. Zij biedt een integrale oplossing die niet langs andere weg zo gerealiseerd zou kunnen worden. Uit de verkenningstudie die aan de planstudie voorafging blijkt dat alle andere onderzochte alternatieven (bijvoorbeeld een verregaande verbetering van het busnet) niet het pakket aan meerwaarde beidt zoals de RGL dat doet.

Van Nieuwenhoven: We zitten hier nu eenmaal in een gebied waar veel mensen wonen, werken en recreëren. De behoefte aan mobiliteit is dan ook groot. Vanuit de lucht gezien zal het er vast soms als een mierenhoop uitzien. Dat zie je terug in de problemen. Volle wegen, lange reistijden en discussies over waar concessies onvermijdelijk zijn. De uitkomsten van al het vooronderzoek voor de RGL zijn helder; een light railverbinding op bestaand spoor en dwars door Leiden biedt het beste perspectief. Niets doen betekent sowieso achteruitgang. En daar zit niemand op te wachten. Ook zit er niemand te wachten op oplossingen die te kort door de bocht zijn, dus is zorgvuldigheid vereist. Het mooie vind ik dat de RGL niet zomaar bij een bestuurder in zijn of haar hoofd is opgekomen, maar als oplossing naar voren komt uit een jarenlange regionale oriëntatie vanuit een breed maatschappelijk blikveld.

2. Financiële haalbaarheid:
Op welke aannames is de financiële haalbaarheid van het project volgens u gebaseerd

Lensink: In de Nota Voorkeursalternatief is aangegeven met welke regelgeving rekening moet worden gehouden, maar ook van welke frequentie uitgegaan is en hoeveel haltes er op welke plaatsen zouden moeten komen. Dat zijn voor de kosten de meest bepalende factoren. Op basis hiervan is voor de RGL-Oost een kostenraming gemaakt met onzekerheidsmarges. Nemen we het jaar 2004 als uitgangspunt, dan worden de totale kosten beraamd op 246 mln. euro. Ramingen kennen onzekerheidsmarges. Zo ook deze. Het kan immers meevallen of tegenvallen. Voor het deel bestaand spoor kunnen de kosten tot 15% lager of tot 17% hoger uitvallen. Voor het deel door Oegstgeest, Leiden en Zoeterwoude is mogelijkerwijs 10% te verdienen t.o.v. de raming, maar kan het ook 30% duurder uitpakken. De minister stelt 140 mln. euro ter beschikking. Geen cent meer en geen cent minder. We moeten met dat bedrag, aangevuld met de regionale bijdrage van provincie en tracégemeenten er dus gezamenlijk als regio uit zien te komen.

Van Nieuwenhoven: Nieuwe infrastructuur vergt nu eenmaal investeringen. Wat de RGL-West uiteindelijk zal kosten is afhankelijk van welk alternatief zal worden gekozen. De kosten van de RGL- Oost zijn in kaart gebracht. Rijk en provincie hebben inmiddels hun deel van de rekening op zich genomen en hiervoor financiële dekking gevonden. Wanneer de samenwerkende oostelijke tracégemeenten hun afzonderlijke bijdragen bij elkaar leggen, hetgeen naar verwachting begin 2005 zal gebeuren, is de totale financiering van de RGL-Oost rond.

…en wat verandert het feit dat RGL-West voorlopig van de baan is daaraan?

Lensink: De RGL-Oost wordt nu als zelfstandige infrastructuur volgens plan gerealiseerd. De RGL-West wordt verder ontwikkeld in samenhang met de ruimtelijke plannen in de zogenaamde 'as Leiden-Katwijk'. Hij is dus niet van de baan.

Van Nieuwenhoven: Het is mooi dat we met de verbinding tussen Gouda en Leiden kunnen beginnen. Dat de minister heeft gezegd voor de beoordeling van de westelijke tak zich te willen laten leiden door wat er exact aan nieuwbouw op het grondgebeid van de luchthaven Valkenburg gaat plaatsvinden, is best te verklaren. Hoewel het voor de kostendekkingsgraad niet vreselijk veel uitmaakt. Ook zonder nieuwbouw in Valkenburg zou de light rail naar de kust een verdedigbare investering kunnen zijn. Besloten is om de verdere stappen voor de ontwikkeling van de RGL-West te bezien in relatie tot de totale ontwikkelingen in het gebied tussen Leiden en Katwijk.

… en aan de wenselijkheid van RGL-Oost? (frequentie, maximum snelheid, lengte rijtuigen, toename aantal passagiers, toename bezoekers binnenstad)

Lensink: De RGL is een totaal, regionaal vervoerssysteem. Van Gouda tot aan Noordwijk. De RGL-Oost is echter als eerste deeltraject, als zelfstandige verbinding zonder verbinding naar de kust, levensvatbaar. Volgens de vervoerwaardestudie die is verricht voor de Nota Voorkeursalternatief zullen immers voldoende mensen er gebruik van gaan maken.
De lightrailvoertuigen gaan niet overal even hard rijden. In de stad niet harder dan 50, en dan alleen waar het te verantwoorden is. In de binnenstad, waar veel trager verkeer (voetgangers, fietsers) het straatbeeld bepaalt, is het niet verstandig om erg snel te rijden. Maar dat is juist het mooie van dit systeem. De light rail combineert de voordelen van tram en trein. Zij past zich aan aan haar omgeving. Op het bestaande spoor, buiten de bewoonde gebieden kan pas echt gas worden gegeven. Voor de RGL-Oost is in de Nota Voorkeursalternatief een bedieningsschema gepland dat voorziet in 4 trams per uur in beide richtingen. Tussen de twee transferia bij de A4 en de A44, dus in de stad, is in de Nota gekozen voor een nog hoogwaardiger verbinding, te weten 8 keer per uur, ook in beide richtingen.
Hierbij is uitgegaan van light railvoertuigen die 37 meter lang en 2,65 meter breed zijn.

Van Nieuwenhoven: De grotere steden in de regio zijn de moeite van een bezoek meer dan waard. Maar aan de bereikbaarheid kan wel wat verbeteren. En als men bijvoorbeeld vanuit Leiden eens de regio in wil, hetzij naar de kust, hetzij de andere kant op, dan is het belangrijk dat men daarvoor niet altijd in de auto stapt. Een sneltram die de bereikbaarheid verbetert en tegelijkertijd de leefbaarheid in een stad op een hoger plan tilt; dat is mooi. Maar het moet wel opleveren wat we ermee beogen en het moet op een zorgvuldige manier gebeuren. Niemand zit te wachten op een sneltram die meer problemen dan profijt oplevert. En niemand gaat 3 kwartier bij een halte staan wachten op de volgende tram die niet komt. Zorgvuldige inpassing, een betrouwbare dienst en een hoge frequentie zijn absoluut nodig om de belofte van hoogwaardig openbaar vervoer in deze regio waar te maken. Dat dit alles nogal een impact in Leiden heeft, een stad die al ruim 40 jaar geen tram gezien heeft, is logisch. Gelukkig zien velen de voordelen van deze verbinding voor Leiden.

Zijn die aannames volgens u redelijk en/of wenselijk; hoe groot acht u de kans dat ze niet worden gehaald en wat zijn daarvan volgens u de gevolgen? (in gedachten Betuwelijn, HSL)?

Lensink: De RijnGouweLijn is regionaal gezien misschien een groot project, maar heeft weinig overeenkomsten met de megaprojecten Betuweroute en HSL-Zuid. Het gaat hierbij weliswaar ook om infrastructuur langs en door meerdere gemeenten, maar verder gaat de vergelijking mank. Het zijn andere projecten, met andere historie en andere doelstellingen. Zo is de gedachte voor de RGL in de regio zelf ontstaan. Een belangrijk verschil. Dat sluit echter niet uit dat de provincie kan leren van de

zaken waardoor bij deze megaprojecten kostenverhogingen zijn onstaan. Vaak zijn dat bijvoorbeeld nieuwe wensen die vanuit de omgeving naar boven komen.

Van Nieuwenhoven: HSL en Betuweroute zijn niet echt te vergelijken met de RGL. De schaal is in geld alleen al globaal 50 x kleiner. Maar er zijn ook overeenkomsten. Het zijn allemaal grote projecten, waar veel partijen bij betrokken zijn die misschien die niet altijd hetzelfde belang voor ogen hebben en hetzelfde enthousiasme over bepaalde oplossingen delen. Als u dit publiceert hebben we waarschijnlijk de adviezen en bevindingen van de parlementaire enquete commissie al achter de rug. De provincie heeft een goede staat van dienst in projectbeheer. Misschien rollen er echter nog aanbevelingen uit waarmee we ook in onze projecten ons voordeel kunnen doen.

3. Veiligheid:
Uitgaande van het voorkeurstracé vanaf Station Lammenschans tot aan het Centraal Station: welke gevolgen heeft dat tracé voor de veiligheid van voetgangers en fietsers en op welke aannames baseert u zich daarbij (frequentie en maximum snelheid, lengte rijtuigen, verdwijnen bussen, enkel- of dubbel spoor)?

Lensink: In Leiden is de inspraak voor het voorkeurstracé door de stad inderdaad afgerond. De gemeenteraad heeft besloten dat Leiden er niet onveiliger op mag worden door de komst van de RGL. Bij veiligheid spelen veel factoren een rol van betekenis. Veel zaken zijn immers van invloed op de feitelijke of waargenomen mate van veiligheid. Bij light rail valt te denken aan het al dan niet afschermen van de baan, de snelheid van het voertuig, maar ook het soort materieel waarmee wordt gereden. En natuurlijk van het uiteindelijke ontwerp van de verkeerssituatie. Waar weggebruikers een helder, duidelijk overzicht hebben, is de kans op ongelukken kleiner. Een uitgekiend pakket aan maatregelen zal ervoor moeten zorgen dat de RGL op een veilige manier door de stad en daarbuiten kan rijden.

Van Nieuwenhoven: Natuurlijk kunnen we niet zomaar rails neerleggen, er een tram op laten rijden en dan maar kijken hoe het uitpakt. Het moet wel allemaal op een veilige manier ingepast worden. Daar zijn maatregelen voor nodig. Verkeerslichten om het verkeer te reguleren waar dat moet, afscherming van de baan waar nodig, aangepaste snelheden. Daar wordt door alle bij het project betrokken partijen rekening mee gehouden. Het belang van reizigers is weliswaar het uitgangspunt, maar dat mag niet ten koste gaan van de veiligheid op straat.

4. Aansluiting openbaar vervoer:
Welke gevolgen zou de komst van light-rail in uw ogen moeten hebben voor de bestaande vormen van (openbaar) vervoer?

Lensink: De RGL vormt de ruggengraat van het nieuw in te richten regionale OV systeem. En het busnet zal daarop moeten worden aangepast. Het busnet vormt dan de vertakkingen die haaks op de lijn staan en verzorgt zo de nodige verbindingen met overige wijken in Leiden en met andere bestemmingen. Dat betekent een ingrijpende verandering van het huidige busnet. Het zal een samenhangend geheel moeten worden. Het toekomstige busnet verdient dan ook zeker de nodige aandacht.

Van Nieuwenhoven: Op veel plaatsen in de provincie zien we slimme innovaties ontstaan. Kijk bijvoorbeeld naar de Ranstadrail die voor het grootste deel gebruik maakt van bestaand spoor. RandstadRail biedt het openbaar vervoer waar reizigers behoefte aan hebben: frequent, stipt, comfortabel en betrouwbaar. Ook de RijnGouweLijn gaat dat doen. Dat het totale OV netwerk er in de toekomst anders uit gaat zien is duidelijk. Vanuit de gedachte dat het beter kan en beter moet. Dat zal echt niet betekenen dat alle bussen en treinen zullen verdwijnen. De uitdaging is om een aantrekkelijk netwerk van verbindingen te realiseren, dat aan de vraag voldoet, betaalbaar is voor de klant, maar ook voor de subsidieverlener en, niet onbelangrijk, aansluit bij toekomstige ontwikkelingen op het gebied van ruimtelijke ordening.

"De tram op het Kort Rapenburg"

Bijdrage wethouder Hessing gemeente Leiden:

1. Doelstelling, alternatieven:
Wat is volgens u het doel van het project?
Het doel van het project is om hoogwaardig openbaar vervoer mogelijk te maken binnen Leiden. Hieronder wordt verstaan: betrouwbaar, veilig, efficiënt en betaalbaar openbaar vervoer voor verschillende doelgroepen.
De RijnGouweLijn is meer dan goed openbaar vervoer. De verbinding is een positieve impuls voor de regio. Bereikbaarheid is heel belangrijk, voor de economie, maar ook voor woonplezier. Bovendien is een investering in openbaar vervoer ook een investering in het milieu. Ik zie de realisatie van de light-railverbinding als een noodzakelijke kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer. Ik ben enthousiast over de voordelen ervan. Natuurlijk betekent de lijn in de eerste plaats een verbetering van de regionale oost-west verbinding. Maar ook binnen de stad denk ik dat we hiermee een middel in handen hebben om het openbaar vervoer te verbeteren. Light-rail is ideaal, omdat het de voordelen van de tram en de trein combineert.

In hoeverre kan dat doel ook langs andere weg worden bereikt?
We realiseren ons dat de inpassing van de RGL door de stad de nodige gevolgen met zich meebrengt. Daarom wil ik mensen de gelegenheid geven hun wensen, voorkeuren en aandachtspunten ten aanzien van het tracé naar voren te brengen. Volgens mij is dit de beste manier om de kwaliteit van de lijn te waarborgen.
Via ontwerpbijeenkomsten proberen we zoveel mogelijk input te verkrijgen van betrokkenen en belanghebbenden met diverse belangen die meedenken over de inpassing van de RGL in de stad. De verschillende belangen, voorkeuren, wensen, suggesties en aandachtspunten die wij vernemen van de deelnemers die actief participeren in de ontwerpbijeenkomsten, nemen wij zoveel mogelijk mee in de drie ontwerpvarianten. De drie ontwerpvarianten worden straks aan de politiek voorgelegd, zij kunnen aan de hand van deze zorgvuldige brede orientatie tot een goed afgewogen besluit komen.

2. Financiële haalbaarheid:
Op welke aannames is de financiele haalbaarheid van het project volgens u gebaseerd en wat verandert het feit dat RGL-West voorlopig van de baan is daaraan (en aan de wenselijkheid van RGL-Oost)? (frequentie, maximum snelheid, lengte rijtuigen, toename aantal passagiers, toename bezoekers binnenstad)
De aannames zijn onder andere gebaseerd op ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied.
De aanleg van een goede infrastructuur is uiteraard weer een voorwaarde voor ruimtelijke ontwikkelingen. RGL-West is voorlopig niet van de baan maar de planning en timing van de planvorming loopt alleen anders dan bij de RGL-Oost. Dat minister Peijs afgelopen augustus liet weten dat het rijk 140 miljoen euro gaat bijdragen aan het project maakt de financiële haalbaarheid van de RGL steeds groter. Ik ben ervan overtuigd dat wij er samen met de andere gemeenten uitkomen als het gaat om het maken van afspraken over de gemeentelijke financiële bijdragen.

Zijn die aannames volgens u redelijk en/of wenselijk; hoe groot acht u de kans dat ze niet worden gehaald en wat zijn daarvan volgens u de gevolgen? (in gedachten Betuwelijn, HSL)?
De RGL is niet zo grootschalig als de Betuwelijn of HSL, dus een vergelijking van de financiële haalbaarheid van deze projecten met de RGL gaat mijns inziens niet op.

3. Veiligheid:
Uitgaande van het voorkeurstracé vanaf Station Lammenschans tot aan het Centraal Station: welke gevolgen heeft dat tracé voor de veiligheid van voetgangers en fietsers en op welke aannames baseert u zich daarbij (frequentie en maximum snelheid, lengte rijtuigen, verdwijnen bussen, enkel- of dubbel spoor)?
Het doel is om de verkeersveiligheid in Leiden met de komst van de RGL zeker niet te verslechteren. In Leiden nemen we daarom ook extra maatregelen zoals bijvoorbeeld verkeerslichten, snelheidsbeperkingen van de RGL en we zoeken naar veilige oplossingen voor kruisend verkeer met de RGL. Bovendien besteden we veel aandacht aan onderzoek naar de veiligheid omdat we zekerheid willen verkrijgen over de veiligheidsaspecten.
Zo is er onlangs een nulmeting naar de verkeersveiligheid gestart. Uit deze nulmeting komen de gevaarlijke punten naar voren waar we een pakket maatregelen voor bedenken om hiermee de veiligheid, vooral bij de Lammenschansweg, te optimaliseren.

4. Aansluiting openbaar vervoer:
Welke gevolgen zou de komst van light-rail in uw ogen moeten hebben voor de bestaande vormen van (openbaar) vervoer?
De RGL zal structuur aanbrengen in het openbaar vervoer in Leiden. Bestaande vormen van openbaar vervoer moeten in de toekomst goed aansluiten op de RGL. Bij de aanleg van de RijnGouweLijn moet het bestaande netwerk aan busverbindingen opnieuw bezien en geoptimaliseerd worden.

Bijdrage STOOM:

De bussen de Breestraat uit: winst voor de Binnenstad?
Het belangrijkste doel bij de keuze van het tracé van de RGL door de Breestraat is een economisch motief voor de binnenstad. De binnenstad zou er dagelijks 2300 bezoekers bij krijgen en dat is goed voor de stedelijke economie. Zoals in Karlsruhe de binnenstad een positieve impuls heeft gehad nadat de sneltram was ingevoerd, zo zou dat effect ook in Leiden optreden. Bijkomend voordeel van de RGL is dat alle bussen uit de Breestraat kunnen verdwijnen en er meer ruimte ontstaat voor een echte winkelboulevard.
Er zijn naar onze mening enkele bedenkingen tegen deze redenering van de Gemeente en Provincie in te brengen; aspecten waarover ook winkeliers in de Breestraat tot nu toe niet goed hebben kunnen nadenken. De stichting Stoom pleit daarom voor het gebruik van het bestaande spoor tussen Lammenschans en station Centraal.
Het behoeft geen uitvoerig betoog dat de vergelijking met Karlsruhe volledig mank gaat: deze Duitse stad is tweemaal zo groot als Leiden, de sneltram bedient daar een regio van ruim 40 km, de na-oorlogse binnenstad is veel ruimer dan de historisch binnenstad van Leiden en het binnenstadsverkeer zonder fietsers daar, is onvergelijkbaar met het fietsverkeer in de studentenstad Leiden. Binnen een straal van 40 km is vanuit Leiden bijna de gehele randstad bereikbaar, met winkelcentra waarmee vergelijkend Leiden zich slechts provinciaals kan noemen.

Directe verbindingen met de binnenstad vervallen
De RGL verbindt in de toekomst de binnenstad niet met de randgemeenten waar Leiden de meeste bezoekers vandaan krijgt: Oegstgeest, Rijnsburg, Leiderdorp, Voorschoten en Zoeterwoude-dorp. De RGL moet echter wel de bussen uit deze plaatsen gaan vervangen.De bezoekers uit de randgemeenten zullen in de toekomst altijd moeten overstappen om in de Breestraat te kunnen komen. Hetzelfde geldt voor de bezoekers uit de stad zelf. Op grond van ervaringscijfers met overstappende bezoekers kan moeiteloos worden voorspeld dat hierdoor 10% van de reizigers wegblijft. De winst van het aantal bezoekers zal dus moeten komen door de grote aantallen uit de plaatsen die wél een rechtstreekse verbinding krijgen met de Breestraat: Zoeterwoude-Rijndijk, Hazerswoude-Rijndijk, Alphen a/d Rijn, Boskoop, Gouda. De eerste twee plaatsen zijn inderdaad aangewezen op de centrumgemeente Leiden: totaal nog geen 8.000 inwoners tegenover meer dan 88.000 in de eerder

genoemde randgemeenten van Leiden. Dat de toename van bezoekers aan de binnenstad met het openbaar vervoer veroorzaakt zal worden door bewoners van Alphen en Gouda lijkt niet aannemelijk.
De grootste groep bezoekers van de binnenstad komt per fiets. Juist voor deze groep wordt de toekomstige Breestraat wel zeer onaantrekkelijk gemaakt. Aan beide zijden van de straat blijft, bij afwezigheid van de tram, 1.50meter over voor het fietspad. Dat is voor de 10.000 fietsers per dag wel een hele merkwaardige "hoofdfietsroute". Bij het passeren van de tram rest voor de fietser het trottoir. Dat fietsers deze route, met een bredere rails dan gewone tramrails, nog aantrekkelijk zullen vinden is meer dan onwaarschijnlijk. De vertrouwde plekken om de fiets te stallen, bij het Gangetje, bij V&D en bij de Slegte, zullen bovendien wegens ruimtegebrek komen te vervallen. Een toename van het fietsverkeer door de Breestraat lijkt dan ook uitgesloten.
Als alle bussen uit de Breestraat moeten worden geweerd, wat dan te doen met de busjes van het parkeerterrein van de Haagweg? Als de Breestraat wordt ingericht zoals de winkeliers hebben bedongen, als een voetgangersdomein met de daarbij passende bestrating, dan wordt de bereikbaarheid ook voor deze busjes niet beter. Mogelijk een derde verliespost voor het aantal binnenstadsbezoekers.
Tenslotte de voetganger. De Leidsestraat in Amsterdam wordt door de voorstanders van de RGL vaak als goed voorbeeld genoemd waar de tram en de voetganger zich prima mengen. Een terechte vergelijking op plaatsen waar de tram op enkel spoor rijdt. Voor een dubbelsporig tracé is de combinatie tram-voetganger moeilijk veilig te maken en wordt het wandelklimaat niet prettiger. Enkelspoor is goed mogelijk mits de frequentie niet te hoog wordt. De voorgenomen frequentie in de spits, 8 maal per uur per richting, geeft echter beperkingen aan de enkelsporigheid in de Breestraat, de straat is te lang om geheel enkelsporig te maken. Dat levert een verlies op van het gedroomde voetgangersdomein van 200-400 meter. De wetenschap dat een straat niet geheel veilig is zorgt niet voor een toename van het aantal bezoekers.

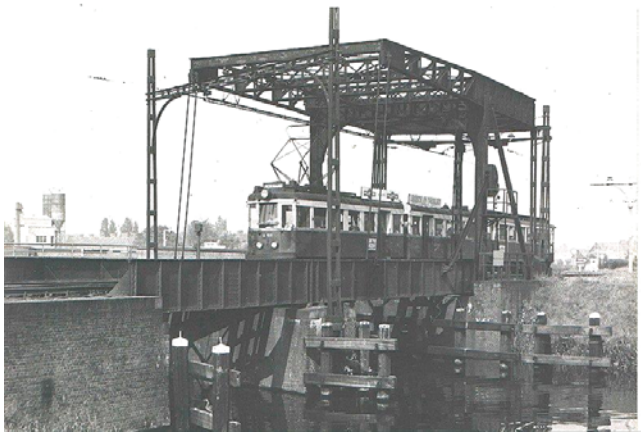
Als de Breestraat er niet op vooruit gaat, is de RGL dan een verbetering van het openbaar vervoer in de regio?
Dat zou misschien kunnen als er een verbinding komt met Katwijk a/Zee, maar juist dit deel van het tracé is geschrapt vanwege geldgebrek. De verbinding met Alphen a/d Rijn en Utrecht wordt, naar de stellige mening van de Partij v/d Arbeid-fractie in Alphen, slechter dan de huidige verbinding. Dat een tegenvallende exploitatie van de RGL het resterende deel van het regionale openbaar vervoer zal aantasten staat zelfs voor de grootste voorstanders van de RGL wel vast. Het doel van de RGL is dan ook in elk geval niet de verbetering van het openbaar vervoer in de regio Leiden.

Meer ruimte? Tenslotte zijn er bezoekers van de binnenstad die blij zullen zijn wat meer ruimte te krijgen als de bussen weg zijn uit de Breestraat. Ontstaat er dan meer ruimte met de komst van de RGL? Dat is snel uit te rekenen. Er rijden 60 bussen per uur door de Breestraat, de RGL rijdt in de spits 8 maal per uur per richting. De sneltram heeft, met 75 meter, een lengte van 5 bussen. De som is eenvoudig: 16 x per uur de RGL met 5 buslengtes is 80 buslengtes, een toename derhalve van 20 buslengtes. De benodigde permanente ruimte voor de opstapperrons van 75 meter lengte maakt de winkelboulevard ook niet vrolijker.

Samenvattend: een toename van het aantal bezoekers in de binnenstad is niet waarschijnlijk De kans is zelfs groot dat het aantal bezoekers zal dalen ten gevolge van de komst van de RGL omdat de Breestraat minder bereikbaar en minder aantrekkelijk kan worden.
De geringere aantrekkelijkheid heeft vooral te maken met de verwachte onveiligheid voor fietsers en voetgangers. Uit onderzoek van de stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) blijkt dat (snel-) trams de meest onveilige verkeersdeelnemer zijn in de steden met deze voorzieningen. Per gereden kilometer is het aantal ernstige ongelukken met fietsers en voetgangers vele malen hoger dan het aantal ongelukken met auto's of bussen.
De gemeentelijke bijdrage voor de RGL bedraagt € 10 miljoen, zo liet wethouder

Hessing laatst weten. Het is geen gering bedrag voor een armlastige Gemeente.
In Karlsruhe is vorig jaar de conclusie getrokken dat de sneltram alsnog ondergronds moet worden aangelegd door het centrum van de stad. Een conclusie nadat een gehouden referendum onder de bevolking van de stad hiertoe aanleiding gaf. We kunnen misschien toch nog iets van deze Duitse stad leren: vraag een mening aan de bevolking. Wat in Leiden niet kon maar bijna op hetzelfde moment en over hetzelfde onderwerp in Karlsruhe wel: een referendum onder de plaatselijke bevolking. Het zal niet voor iedereen in Leiden begrijpelijk zijn, maar ja, in Karlsruhe hadden ze dan ook geen D'66 wethouder.

Namens Stoom Leiden, Frits van Oosten



"Lammenschansbrug, augustus 1961"

Bijdrage ROVER:

Inleiding.
ROVER is een vereniging, die de belangen van reizigers in het openbaar vervoer behartigt en daarbij verbetering van dat openbaar vervoer tracht te bevorderen. Mede daarom zijn wij vanaf het begin kritisch geweest ten aanzien van de plannen voor de Rijn Gouwe Lijn OOST. Dat komt, omdat wij menen, dat de doelstellingen van de RGL ook op een andere en vaak betere manier kunnen worden bereikt; zo mogelijk tegen lagere kosten. Voor het bespaarde geld kunnen dan verbeteringen worden gefinancierd, waaraan volgens ROVER de Leidse regio meer behoefte heeft.
Wij hebben deze bezwaren al in een vroeg stadium bekend gemaakt en daarbij alternatieven gepresenteerd,die ons' inziens tot een beter resultaat voor de regio leiden. Deze zijn naar onze mening onvoldoende afgewogen. Provincie en projektburo bleven hardnekkig vasthouden aan hun uitgangspunten, ook daar waar de onderbouwing duidelijke rammelde. Die vasthoudendheid is vooral te danken aan inmiddels oud gedeputeerde Marnix Norder (nu wethouder in Den Haag). Hij wist regio en Rijk warm te krijgen voor het (zijn) projekt.
Diverse partijen, zoals Kamer van Koophandel, milieuorganisaties, gemeente besturen en georganiseerde burgers hebben ook lange tijd hun twijfels over de wenselijkheid van het projekt. Hun argumenten sloten vaak goed aan bij die van ons. Ook hebben voorstanders van het projekt mede nar voren gebracht, dat onze standpunten wellicht valide zouden zijn, maar dat men bang was het financiële draagvlak bij het Rijk mis te lopen.
ROVER heeft zich bij de politieke besluitvorming neergelegd met als insteek binnen de nu geboden mogelijkheden gezamenlijk het beste resultaat te bereiken.

1. Doelstelling en alternatieven.
Het doel van de Rijn Gouwe Lijn in ruime zin is het bieden van een snel en comfortabel openbaar vervoer tussen de woonkernen in het gebied tussen Gouda, Alphen a/d Rijn en Leiden (RGL Oost) en tussen Leiden en de nabije kustplaatsen Katwijk en Noordwijk (RGL West).
In meer enge zin – en dan moet vooral worden gedacht aan het tracé op Leids grondgebied – is het doel vooral het weren van de vele bussen uit de binnenstad, het ontlasten van oost ←> west verkeer in Leiden zuidwest en het bieden van een comfortabel alternatief voor automobilisten om naar het centrum van Leiden te reizen; voor dit laatste is een combinatie met transferia en P&R en ook met flankerend beleid noodzakelijk.
Het doel in ruime zin is een betere verbinding tussen de kernen langs de lijn onderling. Volgens ROVER zouden reizigers van/naar bestemmingen langs de RGL Oost echter meer gebaat zijn geweest met een verbetering van de dienstverlening via bestaand spoor tot Leiden C, dan die door af te takken vóór Lammenschans en vervolgens boemelend door de stad. Hierbij

zou dan niet de Light Rail techniek moeten worden toegepast, maar zou van modern stoptreinmaterieel moeten worden gebruik gemaakt; Light Trains met een hogere maximum snelheid, die behalve op het RGL Oost tracé ook zouden kunnen doorrijden op andere bestaande spoorlijnen.
Voor de RGL West bestaat dit alternatief niet, maar het biedt wel meer de kans materieel toe te passen, dat meer is aangepast aan de kleinschaligheid in de binnenstad van Leiden, maar ook van kernen die daardoor verder worden aangedaan.
Het doel in meer enge zin kan beter worden bereikt door een wat lichtere vorm van railverkeer, waaraan geen zware eisen voor gebruik op hoofdspoorwegen worden gesteld, maar die wel geschikt zijn voor gebruik op nieuw aan te leggen Light Raillijnen zoals de RGL West. Dit zou dan het begin van Light Railnet kunnen zijn dat de stad Leiden verbindt met kernen die echt een belangrijke relatie met deze centrumgemeente hebben. Te denken valt daarbij aan routes die nu (zeer) frequent busvervoer kennen. Bovendien kan zo'n Light Railnet dan worden gekoppeld aan andere netten die ook geen hoofdspooreisen stellen; denk aan het HTM net en aan Randstadrail in Zoetermeer.
Dit lichtere materieel zou dan ook beter inpasbaar zijn is Leidse binnenstad en in de kernen waardoor toekomstige verbindingen zoals de RGL West worden aangelegd.

2. Financiële haalbaarheid.
Het begrote investeringsbedrag voor de RGL Oost is op prijspeil 2004 geschat op € 246 miljoen. Het Rijk betaalt daarvan € 140 miljoen, de aanliggende gemeentes € 50 miljoen en de rest is voor rekening van de provincie. Het risico dat er zoals bij ieder groot infrastructuurproject tegenvallers/extra eisen zullen komen is ook hier aanwezig. Het rijk deelt daarin niet mee en dus zullen de lagere overheden dat moeten opbrengen..
Wat betreft de exploitatie is er van een hoge kostendekkingsgraad uitgegaan. Afhankelijk van of alleen naar het railvervoer of naar het hele OV netwerk in het gebied tussen Gouda en Leiden wordt uitgegaan varieert dit van bijna 80% tot rond de 50%. In eerdere rapporteringen aan de politiek heeft ROVER hierover zijn ernstige twijfel uitgesproken. De door AGV ingeschatte reizigers aantallen zouden wel erg optimistisch zijn.
Het verband tussen RGL Oost en RGL West is naar verwachting kleiner dan tot nu toe wordt ingeschat. Het toch tijdrovende binnenstadtracé maakt de lijn weinig aantrekkelijk voor de stad transiterende reizigers. Een reis van bijvoorbeeld Alphen naar Katwijk zal vrijwel zeker met een overstap trein←> tram te Leiden C sneller zijn. Om voor de automobilist aantrekkelijk te zijn zal de frequentie van/naar de transferia hoog moeten zijn; vermoedelijk moet uit die bron de stijging van het reizigersaantal komen. De lengte van de rijtuigen hangt samen met de toe te passen techniek en de reizigersaantallen die worden verwacht. De maximum snelheid is uitsluitend echt van belang op het traject waar van de hoofdspoorweg wordt gebruik gemaakt.100 km/u zal het minimum moeten zijn op het gedeelte Alphen a/d Rijn – Leiden Lammenschans, waar de baanvak snelheid nu 130 km/u bedraagt.
Of het aantal bezoekers aan de binnenstad zal stijgen is nog steeds twijfelachtig. Naast de verbetering die een aantal OV reizigers van de overgang naar Light Rail zullen ondervinden, zullen er zeer velen van de huidige OV reizigers naar het Leidse centrum op achteruit gaan als de bussen daar niet meer mogen komen. Een gedwongen overstap doen veel klanten afhaken, vooral als ze door winkelbezoek de nodige bagage bij zich hebben. Voor velen ook uit Leidse buitenwijken kan het aanleiding zijn een ander winkelcentrum bereikbaar met ongebroken vervoer te bezoeken. Dit is ook waarom ROVER steeds pleit voor een geleidelijk terugtrekken van de bus uit de stad. Het zou moeten samengaan met de gewenste/noodzakelijke uitbreiding van het Light Railnet in en om Leiden.

3. Veiligheid.
De veiligheid hangt mede samen met de snelheid. In de binnenstad zou slechts met beperkte snelheid mogen worden gereden. Genoemd is 15 km/u; dit zou in tegenstelling tot bij bussen eenvoudig technisch kunnen worden afgedwongen.. Dit zou ook op een wat

hoger niveau in de buitenwijken (Lammenschansweg) kunnen.
Wat betreft de veiligheid voor langzaam verkeer is vooral voor fietsers van belang welke voertuigtechniek wordt gekozen.
Vanwege het samen rijden op NS spoor Tussen Alphen a/d Rijn en Lammenschans en de hogere maximum snelheid moet de botssterkte van de toekomstige RGL materieel groter zijn dan de reguliere(stads)trams. Daardoor wordt de uitvoering mogelijk zelfs zwaarder dan het trammaterieel, dat nu voor de proef tijdelijk tussen Alphen a/d Rijn en Gouda pendelt. Dit heeft vrij wel zeker invloed op het straatspoor in de Leidse binnenstad. De gleuven zullen breder zijn dan het in andere steden vertrouwde straatspoor voor stadstrams. Bij toepassing van strengelspoor zal dit vooral voor fietsers een extra brede onveilige barrière opleveren.

ROVER is voorstander voor (bijna) volledig dubbel spoor. Alleen dan heeft de investering toekomstwaarde. Enkel spoor of strengelspoor zijn zeer beperkend voor de uiteindelijk gewenste frequentie en dus voor uitbreiding van het Light Railnet ter vervanging van zware buslijnen en (weer) ongebroken vervoer naar de binnenstad. Enkel spoor/strengelspoor brengt ook overblijvend wegverkeer in gevaar. Bij zijligging kan het voorkomen dat tegemoetkomend verkeer naar links zal moeten uitwijken, bij middenligging zal naar buiten worden uitgeweken en zal al snel vermenging ontstaan tussen "snelverkeer" en fietsers en voetgangers.

4. Aansluiting overig openbaar vervoer.
Zoals al is aangeven, het is de bedoeling van de gemeente de bus uit de Breestraat te weren. Dat betekent een grote reorganisatie van het buslijnennet. Omdat ook de kosten niet (veel) zullen mogen stijgen zal het per saldo een verschraling van het busvervoer betekenen. Op zijn minst leidt dat tot extra overstappen, mogelijk zelfs tot verlaagde frequentie. Kortom, het is zelfs niet onmogelijk dat voor velen de binnenstad moeilijker bereikbaar wordt. Hiervoor heeft ROVER al van het begin af aan gewaarschuwd. Het is dan ook de reden – het wordt nog maar eens herhaald -- dat ROVER pleit voor een geleidelijk terugtrekken van de bus uit de binnenstad en wel samengaand met de uitbreiding van het Light Railnet.

Namens ROVER afdeling Leiden e.o.

Han Poortman.

Bijdrage Verspaandonk (winkeliers-vereniging Breestraat)

De komst van de RijnGouwelijn of waarom de RijnGouweLijn van belang is voor ondernemers en voor de Breestraat ondernemers in het bijzonder.
Voorgeschiedenis: Sinds september 2001 heeft de Breestraat winkeliersvereniging zich betrokken getoond bij de ontwikkelingen van de plannen voor de RijnGouweLijn. In de begintijd heeft zij stelling genomen tegen de plannen van de gemeente; niet tegen de RijnGouweLijn op zich. Na vele gesprekken en excursies naar o.a. Karlsruhe en Straatsburg met de Kamer van Koophandel, het bureau Lb Mobility, gedeputeerde Marnix Norder en politici van gemeente en provincie is hun standpunt inmiddels positief kritisch ten opzichte van de RijnGouweLijn door de Breestraat.

1. Het doel van het project:
In onze visie is er niet een doel, maar kunnen er vele doelstellingen gehaald worden: betere infrastructuur voor het openbaar vervoer, betere bereikbaarheid van Leiden vooral in de oost-west verbindingen, veiliger verkeerssituatie, verbetering van de Leidse binnenstad en misschien een Breestraat die weer wat van zijn oude allure kan terugkrijgen.
de komst van de RGL zal mogelijk aanleiding zijn om alle problemen van Leiden met

betrekking tot bereikbaarheid, verkeers- en parkeerproblemen in z'n geheel aan te pakken.
Elk van deze doelen zal ongetwijfeld ook op andere wijze bereikt kunnen worden, maar wat ons zo aanspreekt is dat met de komst van de RijnGouweLijn alles in verband bekeken kan worden.

2. De financiële haalbaarheid.
Na de debacles met de Betuwelijn en de HSL mogen we er toch wel van uitgaan dat provincie, rijk en gemeente degelijke voorstudies verricht zullen hebben. Wij hebben niet de illusie dat wij in staat zouden zijn om de financiële onderbouwing te kunnen toetsen. Know-how en financiën om te toetsen zijn bij ons niet aanwezig, maar het feit dat de minister het gevraagde geld beschikbaar heeft gesteld geeft vertrouwen.
Het feit dat er nog geen groen licht gegeven voor de RGL-West baart ons vooralsnog geen zorgen. Volgens ons komt deze er wel, en is er enkel sprake van wat politieke strubbelingen tussen provincie en de gemeenten aldaar. Duidelijk is dat zowel provincie als de betrokken gemeenten heel graag de RijnGouweLijn tot de kust zien doorgetrokken. Bij alle betrokkenen heerst de overtuiging dat ook de RGL-West er zal komen, weliswaar wat later dan het oosttracé, maar dit is altijd al de bedoeling geweest.
Wat betreft de frequentie van de RGL is ons standpunt duidelijk. Liefst zo vaak mogelijk,met echter de kanttekening dat op enkele plekken in het tracé alleen enkelspoor wenselijk is. Bij een behoorlijke frequentie, b.v. om de 5 minuten, hoeft dit beslist geen problemen te geven, zelfs niet bij de door ons als voorwaarde gestelde maximumsnelheid van 15 km. per uur in het centrum. De lengte van de rijtuigen moet afhankelijk gesteld worden van het aantal reizigers dat van de RGL gebruik gaat maken. Korte rijtuigen hebben de voorkeur, maar als de RGL een weergaloos succesnummer zou blijken, zouden er op spitstijden rijtuigen tot 75 meter kunnen komen. Uiteraard hopen we dat zoveel mogelijk mensen van buiten het centrum of van buiten de stad de weg naar de binnenstad (weer) zullen weten te vinden. Voor een aantal mensen wordt dit door de RGL een stuk eenvoudiger, maar voor anderen kan het betekenen dat ze een keertje extra moeten overstappen, maar als het totale openbaar vervoer zich aanpast aan de RGL zullen ook deze mensen de weg naar Leiden blijven vinden.

3. De Veiligheid.
Verreweg het belangrijkste punt bij de RGL. Ons standpunt in deze is: Een veilige RGL of geen RGL.
Allereerst de Breestraat. Hier zien we graag een winkelstraat waar de lightrail te gast is. Zeer lage snelheden. Absoluut geen bussen meer in de Breestraat. Wat ons voor ogen staat is een fraaie winkelstraat met een sierbestrating van gevel tot gevel (dus geen stoepen, fietspaden e.d.). Dit opgesierd met wat groen en wat stadsmeubilair (zitjes ed). Een goed idee is het om de doorgaande fietsers een aantrekkelijke alternatieve route te bieden, bv de marktroute. Bij verplaatsing van de woensdagmarkt naar de Nieuwe Rijn is de route Botermarkt-Vismarkt-Aalmarkt-Boommarkt 6 dagen per week beschikbaar als alternatieve route. Op zaterdag is er veel minder doorgaand fietsverkeer in de Breestraat dan op werkdagen. Ook de Langebrug zou de Breestraat enigszins kunnen ontlasten. Deze straat heeft de laatste jaren zo aan uitstraling gewonnen dat overwogen zou kunnen worden de Langebrug autovrij te maken. Een Langebrug met alleen voetgangers, fietsers en evt. taxi's, maar zonder geparkeerde auto's en verder verkeer, zou er niet alleen veel fraaier uitzien, maar zou ook beter kunnen functioneren. Het verlies aan parkeerplaatsen zou ook opgelost kunnen worden. De plek waar nu nog brandweerkazerne en Sociale Dienst staan komt leeg. Hier zou een grote parkeergarage kunnen komen met ruimte voor wijkbewoners, bezoekers van de binnenstad en gebruikers van de nieuwe Juridische Faculteit. Een parkeergarage, door andere naast- en bovenliggende bebouwing beter passend in de wijk dan de lelijke gebouwen die er nu staan. Een extra bijkomend voordeel van een parkeergarage op de Langebrug is dat aan- en afvoer van verkeer over Levendaal en Doezastraat kan plaatsvinden, zodat de Pieterswijk van veel zoekverkeer zal worden bevrijd.
Resumerend over de veiligheid: Geen bussen i.c.m. de lightrail in de Breestraat. Max. snelheid lightrail in de binnenstad 15 km,

liefst geregeld door een begrenzer. Op het smalle gedeelte Breestraat en in de bocht Breestraat-Kort Rapenburg enkelspoor. In plaats van twee richtingen door de Steenstraat,een splitsing van het traject in een spoor door de Steenstraat en een spoor over de Turfmarkt en Beestenmarkt, of ook in de Steenstraat kiezen voor een gedeelte enkelspoor. Verder zien we graag daar waar lightrail en fietsers of voetgangers elkaar kruisen veiligheids-voorzieningen verschijnen.
Toelichting over enkelspoor op gedeelte Breestraat: Het gedeelte Breestraat tussen Steenschuur en Stadhuis is dermate smal dat het volstrekt onverantwoord is om zelfs maar te overwegen om dit stukje straat te belasten met dubbelspoor en tegelijkertijd ander verkeer (fietsers) toe te laten. Wie op dit gedeelte Breestraat kiest voor dubbelspoor heeft totaal geen oog voor veiligheid. Elke dag zien we dat de Breestraat voor fietsers levensgevaarlijk is, en zien we vaak dat fietsers maar net aan een ongeluk weten te ontsnappen.
Afbreken van panden voor de aanleg van de RijnGouweLijn: Waanzin. We zien de RGL als een welkome gast in de binnenstad die zich zoveel mogelijk aan de bestaande bebouwing moet aanpassen. Afbraak van panden is wat ons betreft onbespreekbaar. De RGL moet iets aan de binnenstad gaan toevoegen; niet een stukje binnenstad afbreken.

4. Aansluiting openbaar vervoer:
Indien de RGL het succes wordt dat wij ervan verwachten, zal het bestaande netwerk van openbaar vervoer radicaal veranderen. De RGL wordt dan de hoofdader van al het openbaar vervoer en alle andere lijnen zullen dan hieraan aangepast moeten worden. In de toekomst zullen er dan meer lightrail of tramverbindingen gaan komen. Te denken valt dan ook aan Noord-Zuid verbindingen, waarbij Leiden ook makkelijker te bereiken zal zijn vanuit b.v. Leiderdorp, Oegstgeest, Voorschoten, Leidschendam, Wassenaar en nog veel meer steden. Het openbaar vervoer in de totale regio zal er dan nog meer op vooruitgaan.
Hiermee is op al Uw vragen de visie van de Breestraat Winkeliersvereniging gegeven., maar toch wil ik ook nog enkele negatieve aspecten van de aanleg van de RGL opsommen.
Bij deze aanleg gaat een groot stuk van de binnenstad op de schop. Vooral voor de Breestraat wordt dit zeer ingrijpend. Ons is bijvoorbeeld nog steeds niet duidelijk of het bestaande hoofdriool in de Breestraat kan blijven liggen, of dat dit eventueel door twee kleinere rioolsystemen, dicht naast de panden op de Breestraat vervangen gaat worden. De duur van het werk in de Breestraat is hierdoor nog ongewis, maar dat de werkzaamheden de ondernemers in de bedrijfsuitoefening en de portemonnee zullen treffen is duidelijk. Ook voor de binnenstadbewoners zal de aanleg grote overlast met zich meebrengen. Ons streven is om in samenspraak met alle belanghebbenden te komen tot een plan van aanpak, dat de overlast zoveel mogelijk beperkt, en garanties kan bieden tegen eventueel opgelopen schade door de werkzaamheden.
Na deze ongetwijfeld vervelende periode van aanleg verwachten we een veiliger, mooiere en beter bereikbare binnenstad. Ook wij zijn zeer gehecht aan dit fraaie stukje Leiden, maar we zijn ervan overtuigd dat als de RijnGouweLijn op de door ons gewenste wijze wordt aangelegd, dit kan bijdragen om de binnenstad de facelift te geven die het hard nodig heeft.

Bijdrage Van Duin (Wijkvereniging Professoren- en Burgemeesterswijk)

Wie zit er op deze tram te wachten?
In de afgelopen twee jaar heeft de Vereniging Professoren- en Burgemeesterswijk zich actief bemoeid met de discussie over de RGL. Deze sneltram scheert immers rakelings langs de zuidelijke en westelijke zijde van de Professorenwijk. Wij hebben hier altijd de invalshoeken gehanteerd die de belangen van onze wijkbewoners direct raken: de veiligheid van het tracé, de gevolgen voor de leefbaarheid (met name aan de zuid- en west-randen en natuurlijk rond gebied rond station Lammenschans) en de gevolgen van de komst

van de RGL voor het overig openbaar vervoer. Bewoners in onze wijk maken intensief gebruik van de busverbindingen, zowel richting binnenstad als naar andere stadsdelen en verder.
Over deze zaken hebben wij veel vragen gesteld, die, nu na twee jaar, nog nauwelijks beantwoord zijn. Studies naar de gevolgen voor het overig openbaar vervoer in en rond de stad en naar de veiligheidsaspecten werden toegezegd, maar ons zijn geen uitkomsten bekend. Alternatieve visies op modern openbaar vervoer in de regio en in de stad dienen evenzogoed in beeld te worden gebracht voordat je deze enorme stap zet.
Twee jaar geleden behoorden wij tot de initiatiefnemers voor het verzoek aan de gemeenteraad een referendum over de RGL te houden in Leiden. Daartoe verzamelden we in een mum van tijd de benodigde 2000 handtekeningen en rekenden eigenlijk op doorgang. Wij waren en zijn van mening: als er één typisch referendum-onderwerp is, is het wel de RGL. Het gaat iedereen aan in de stad en het heeft een grote impact voor de stad en voor de gemeentelijke financiën. Tot onze verbazing liet de gemeenteraad zich hier gemakkelijk van af houden door het college van B&W.
Onze benadering is altijd geweest dat de diverse haalbaarheids- en inpassingsaspecten grondig en overtuigend uitgewerkt moeten worden, voordat je definitief groen licht geeft.
De provincie en het gemeentebestuur besloten om de trein langzaam op stoom te laten komen, ook al blijven veel vragen onbeantwoord. Nu de rijksoverheid een bedrag ter beschikking heeft gesteld voor de oostelijke RGL-lijn is een juichstemming ontstaan bij deze besturen. Dit is merkwaardig als we ons de uitspraak 'geen oost zonder west' nog goed herinneren.
Ik kies voor een 'nee, tenzij'-benadering: eerst antwoorden op de vragen, eerst de beloofde studies, eerst weten wie echt op deze tram zit te wachten, eerst een afweging met alternatieven, dan pas doorgaan. En dan natuurlijk alleen als het verantwoord is en het beste alternatief van modern openbaar vervoer voor een stad als Leiden.

Thomas van Duin
Voorzitter Professoren- en Burgemeesterswijk

Vereniging Pieters- en Academiewijk en Levendaal-west
Erevoorzitter: R.J. van Cruijsen Erelid: J.J.M. Gerritsen
Postadres Postbus 11016 2301 EA Leiden
Kamer van Koophandel Rijnland: 40 44 51 79 (Rijnland)

De wijken
De Pieters- en Academiewijk en Levendaal-west vormen het zuidwestelijk deel van de Leidse binnenstad. De grenzen van het gebied worden gevormd door Botermarkt, Vismarkt, Aalmarkt, Boommarkt, Galgewater, de Witte Singel, Korevaarstraat en Gangetje.

De vereniging
De Vereniging Pieters- en Academiewijk en Levendaal-west tracht de leefbaarheid en het welzijn van de wijk en haar bewoners te bevorderen Bewoners kunnen lid worden van de vereniging, anderen donateur. De kosten van lidmaatschap bedragen 4 Euro voor eenpersoons- en 5,50 Euro voor meerpersoonshuishoudens (meer mag ook). Op de jaarlijkse ledenvergadering in het voorjaar legt het bestuur van de vereniging verantwoording af aan de leden, komen knelpunten in de wijk aan de orde en wordt het beleid van de vereniging bepaald.

Bestuur
Mireille Hildebrandt voorzitter, redactie
Korevaarstraat 51a 2311JT 5124441
Lodewijk van Paddenburgh penningmeester, horeca en veiligheid
Diefsteeg 18 2311 TS 5149805
Anton de Gruyl bouwen, wonen en groen
Nieuwsteeg 29 2311 RX 5661651
Lorents Blankenberg verkeer, vervoer en parkeren
Nieuwsteeg 13 2311 RW 5132695
Marjolein Pouw secretaris, horeca en veiligheid
J.van Houtkade 36 2311 PE 5142896

De krant
De Hart van de Stad krant is een uitgave van de wijkvereniging. De krant verschijnt vier maal per jaar in een oplage van 2.600 en wordt binnen de wijk huis aan huis bezorgd. Daarnaast wordt een groot aantal exemplaren verspreid onder bestuur en ambtenaren van de gemeente Leiden en ontvangen niet- wijkbewoners/donateurs de krant per post. Kopij voor de krant kunt u inleveren bij Mireille Hildebrandt. De redactie behoudt zich het recht voor stukken in te korten. Voor het adverteren in de wijkkrant kunt u contact opnemen met de secretaris. De krant wordt gedrukt door drukkerij Van der Linden.

Lid worden
U kunt lid worden door het overmaken van 4 Euro (eenpersoonshuishouden) of 5,50 Euro (meerpersoonshuishouden) op giro 3664416 van de vereniging Pieters- en Academiewijk en Levendaal-west en het invullen van onderstaande bon. De bon kunt u opsturen naar het postadres van de vereniging of bij een van de bestuursleden in de bus doen.

naam: . . . . . .
adres: . . . . . .
postcode: . . . . . .
plaats: . . . . . .
telefoon: . . . . . .
e-mail: . . . . . .

geeft zich met ingang van . . . . . op als lid/donateur van de Vereniging Pieters- en Academiewijk en Levendaal-west, en verklaart de contributie/donatie ad Euro ..... te hebben overgemaakt op giro 3664416