

# WOB verzoek Leidse Ring Noord

21 februari 2018

## 1. Inleiding

Bij de finale besluitvorming (het Kaderbesluit) op 4 juli 2016 over de Leidse Ring Noord (LRN) is door de gemeenteraad van Leiderdorp ingestemd met het voorstel van de wethouder van verkeer - Kees Wassenaar - dat de maximum snelheid op het tracé van de Oude Spoorbaan 80 km/h zal zijn.

**Een kort voor dat besluit ingebracht en uiteindelijk doorslaggevend argument was dat als de maximum snelheid lager zou worden vastgesteld, bijvoorbeeld op 60 km/h zoals bewoners voorstelden, de gemeente Leiden ervan afziet mee te betalen aan het voorgestelde wegontwerp in Leiderdorp.**

Van medio 2015 tot medio 2016 vond intensief overleg plaats tussen de gemeentelijke projectgroep LRN en de bewoners langs de Oude Spoorbaan, verzameld in de Klankbordgroep LRN. Vele argumenten voor en tegen 80 km/h zijn de revue gepasseerd en zeker in het begin bleken de argumenten van de projectgroep stuk voor stuk onhoudbaar. Ook binnen diverse fracties van de gemeenteraad groeide het begrip voor de argumenten van bewoners om de maximum snelheid vast te stellen op 60 km/h. En dus – zo hebben de bewoners dat ervaren – moest op het laatste moment een nieuw argument ten tonele worden gevoerd, namelijk dat Leiden niet langer zou meebetalen als de snelheid niet 80 km/h zou worden.

Dat argument werd voor het eerst in de discussie gebracht bij de beantwoording op 28 juni 2016 van schriftelijke vragen van het VVD lid Jan Suijkerbuijk. Let wel, minder dan een week voor de finale besluitvorming kwam dat argument voor het eerst op tafel.

Het is dus niet verbazingwekkend dat niemand van de betrokkenen de juistheid van dat standpunt toen nog kon verifiëren.

We zijn nu 1,5 jaar verder en de discussie over de uitvoering van de LRN is opnieuw losgebrand, onder meer omdat prognoses van de verkeersintensiteiten in 2030 aanzienlijk afwijken van dezelfde prognoses 2030 ten tijde van het Kaderbesluit én omdat het voornemen bekend is gemaakt dat de uitvoering van de LRN wordt aangepast (een T-kruising met verkeerslichten in plaats van een verdiept liggende weg met ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Schildwacht).

De gemeenteraad zal door deze wijzigingen in mei 2018 een nieuw Kaderbesluit LRN moeten nemen. Dit alles maakt het uiterst opportuun nu alsnog de juistheid en geloofwaardigheid te onderzoeken van het standpunt dat Leiden niet mee zou betalen als de snelheid op de Oude Spoorbaan lager wordt dan 80 km/h.

## 2. Het WOB verzoek

En daarom wordt bij deze met een beroep op de Wet Openbaarheid van Bestuur aan de gemeente Leiderdorp en de gemeente Leiden verzocht volledige opening van zaken te geven en alle documenten te overleggen die betrekking hebben op het geuite “dreigement” dat Leiden ervan afziet het voorgestelde wegontwerp in Leiderdorp te realiseren als de maximum snelheid daar 60 km/h zou worden. De volgende vragen dienen hierbij ten minste beantwoord te worden en met authentieke documenten onderbouwd, op de wijze zoals bij elke vraag tussen haakjes is vermeld:

- Wie van de gemeente Leiden heeft dat besluit genomen? (Naam + bevoegdheid)
- Indien dat besluit is genomen door de bevoegde wethouder van de gemeente Leiden, hoe en wanneer is dat besluit dan afgestemd met de gemeenteraad van Leiden (Documenten overleggen)
- Wie van de gemeente Leiden heeft dat besluit naar Leiderdorp gecommuniceerd? (Naam + bevoegdheid)
- Hoe staat dat besluit van Leiden op schrift? (Documenten overleggen)
- Welke **objectief controleerbare inhoudelijke argumenten** zijn door de gemeente Leiden gehanteerd om zo'n besluit te onderbouwen? (Argumenten openbaar maken inclusief de bronnen waarop ze zijn gebaseerd)
- Hoe verhouden die inhoudelijke argumenten zich tot hetgeen over dit onderwerp is onderzocht en beschreven in het rapport "Leidse Ring Noord. Snelheidsregime Oude Spoorbaan 50-80 km/h", opgesteld op 14 januari 2016 door Goudappel/Coffeng? Uit dat rapport doemt namelijk een beeld op dat 50 of 80 km/h op de Oude Spoorbaan geen invloed van betekenis heeft<sup>1</sup> op de verkeersstromen binnen Leiden (zie blz 6 van dat rapport alsmede voor de details bijlage 1 van dat rapport). (Inhoudelijke en feitelijke toelichting openbaar maken).
- Met welke document(en) is de wethouder verkeer Kees Wassenaar door zijn ambtenaren cq de ambtelijke projectgroep LRN hierover geïnformeerd (Documenten overleggen).
- Is de wethouder daarbij volledig geïnformeerd, dus met inbegrip van de relevante gegevens uit het eerdergenoemde rapport van Goudappel/Coffeng? (Documenten overleggen).
- Op welke wijze is de authenticiteit van de te overleggen documenten te verifiëren/ controleren? (Toelichting welke getuigen eventueel kunnen worden gehoord).

Omdat de gemeente Leiderdorp aan de betrokken bewoners heeft gemeld dat alle communicatie van de LRN verloopt langs en zal worden gecoördineerd door de Omgevingsmanager Willemijn Simpson (werkzaam bij de gemeente Leiden) wordt ook dit WOB verzoek formeel via haar ingediend.

Benadrukt wordt dat de maximale wettelijke termijn voor het beantwoorden van vragen die zijn gesteld aan een overheidsinstantie met een beroep op de Wet Openbaarheid van Bestuur is gesteld op 4 weken. In beginsel kan deze termijn verlengd worden met nog eens 4 weken, maar dat ligt in dit geval niet voor de hand omdat het hier gaat om een in 2016 genomen besluit waarvan alle informatie direct of op zeer korte termijn beschikbaar moet zijn.

### 3. Indieners

Dit WOB verzoek is ingediend door de volgende bewoners langs de Oude Spoorbaan, tevens leden van de voormalige Klankbordgroep LRN:

- Lex de Jonge, Windmolen 4, 2353 XH Leiderdorp
- Marja van Loenen, Saturnus 11, 2353 WK, Leiderdorp
- Richard van der Meer, Dijkwacht 78, 2353 EK Leiderdorp
- Marjoke Zuidervaart, Dijkwacht 188, 2353 DE Leiderdorp

---

<sup>1</sup> Tenzij het effect van 200 extra voertuigen per etmaal op de Hooigracht (1 auto extra per 7 minuten) of 100 auto's extra per etmaal op de Zijlsingel (1 auto extra per kwartier) als een aanmerkelijke verstoring van het verkeer binnen Leiden zou worden gekwalificeerd.