

De raad van de gemeente Leiderdorp in vergadering bij een op 20 april 2020,

Constaterende dat

- de Leiderdorpse raad belang hecht aan de aanleg van de Leidse Ring Noord (verder: LRN);
- de Leiderdorpse raad belang hecht aan het beperken van overlast voor de omwonenden;
- de LRN langs een kwetsbaar natuurgebied loopt;

Overwegende dat

- de aanleg van de LRN van belang is voor de gehele Leidse regio dus ook voor de inwoners van de gemeente Leiderdorp, maar dat de LRN dan wel optimaal gebruikt moet worden;
- verdere vertraging van de besluitvorming rond de Leidse Ring Noord niet wenselijk is voor Leiderdorp, Leiden en de Regio;
- de keuzes die de Leiderdorpse raad neemt inzake de LRN vergaande consequenties kunnen hebben zoals o.a. duidelijk wordt in de motie van de Leidse raad d.d. 14 november 2019;
- het handhaven van de gelijkvloerse rotonde in combinatie met een hogere maximumsnelheid zonder nadere maatregelen verkeersonveilige situaties bij die rotonde zou kunnen veroorzaken;

Verzoekt het college om

bij het opstellen van het uitvoeringsbesluit voor de aanleg van de Oude Spoorbaan deel van de LRN, de volgende maatregelen ten aanzien van geluidsbepanking en verkeersveiligheid, duurzaamheid en natuurbescherming en optimaal gebruik van de ringweg te treffen:

1. Geluidsbepanking en verkeersveiligheid:

- Bij de keuze van de toplaag van de LRN maximaal rekening houden met het geluids-reducerende aspect ervan;
- Aanvullende geluids-reducerende maatregelen nemen en hierbij de laatste stand van de techniek mee nemen;
- Geluidswering plaatsen die recht doet aan de wettelijke bepalingen ten aanzien van geluidsbepanking maar zo min mogelijk het zicht beperkt. Als maximum geldt daarbij de hoogte van de geluidswering als vastgelegd in het rapport van DGMR d.d. 14 april 2020;
- Specifiek voor de Oude Spoorbaan: voor de geluidswering langs het westelijk deel van de Oude Spoorbaan een maximale hoogte van +0,25 NAP en voor het oostelijk deel van de Oude Spoorbaan tot het Ovaal een maximale hoogte van +0,50 NAP aan te houden en zoveel lager als haalbaar uit te voeren.
- Hierbij de breed gedragen wensen van de omwonenden zo goed mogelijk meenemen;
- Met het oog op de verkeersveiligheid bij de rotondes ruim voor de beide rotondes borden plaatsen om duidelijk te maken dat een rotonde wordt genaderd om te zorgen dat bestuurders tijdig inzetten op snelheidsvermindering;
- De inrichting van de weg, zoals belijning, beplanting, etc. laten aansluiten bij de maximumsnelheid, zodat deze snelheid ook door de weginrichting afgedwongen wordt;
- De maximumsnelheid verder af te dwingen met regelmatige handhaving en stimuleren met technische voorzieningen (zoals smiley-borden).

2. Duurzaamheid en natuurbescherming:

- Onderzoeken op welke wijze het verlies aan natuurgebied (waaronder weidevogelbiotoop) als gevolg van de aanleg van de LRN kan worden gecompenseerd;
- In kaart brengen hoe de impact op de leefruimte van de weidevogels, speciaal in het broedseizoen, kan worden geminimaliseerd tijdens de uitvoering van de veranderingen aan de weg;
- Maatregelen in de verder uitwerking en uitvoering meenemen door rekening te houden met het effect van verkeer op basis van de 'nieuwe' kennis t.a.v. stikstofbeleid en andere relevante aspecten in het kader van het klimaatakkoord;

3. Optimaal gebruik van de ringweg Leidse Ring Noord:

- Het gebruik van het onderliggende Leiderdorps wegennet door doorgaand verkeer terugdringen door bijvoorbeeld:
 - o plaatsing van informatieborden (bijvoorbeeld tussen Zijlbrug en kruising Engelendaal, bij de kruising N11/A4 en bij de Bospoort) om de weggebruiker te informeren hoeveel tijdswinst de route via LRN oplevert.
 - o Bij de verdere uitwerking van de mobiliteitsvisie voor Leiderdorp uitzoeken welke maatregelen kunnen worden genomen om de LRN als voorkeursroute aan te duiden en daarmee Leiderdorp als sluiproute onaantrekkelijker te maken voor doorgaand verkeer.

En gaat over tot de orde van de dag.

Ondertekening en naam:

D66, Prachee van Brandenburg