

TECHNISCHE VRAGEN

Bestemd voor politiek forum van d.d. 30 september 2019

Onderwerp : Kaderbesluit Leidse Ring Noord

Vraagsteller: Huibrecht Bos, Jan Huisman (CDA)

Datum : 30 september 2019

Het CDA heeft de volgende vragen bij het Kaderbesluit :

1. Fietsnetwerk

In het raadsvoorstel wordt gesteld dat routes en reistijd voor fietsers moet verbeteren en er een toekomstige groei mogelijk moet zijn van 40%. (p.13)

- In hoeverre is hier rekening gehouden met deze groei met name voor het fietspad van Zijlbrug tot en met Engelendaal?

Hier is rekening mee gehouden . Het fietspad wordt 4 meter. Dit is overigens meer dan onze eigen Fietsnota aangeeft (3,5 meter).

- Heeft dit nog consequenties voor de indeling van de Zijlbrug ?

Nee

- Er wordt gesteld dat de fietsroutes geschikt moeten zijn voor gezamenlijk gebruik van fietsers, snorfietzers, bromfietzers en toenemend gebruik van e-bikes. Geldt dit voor het gehele Leiderdorpse trace ? Brommers zijn nu niet toegestaan op het fietspad langs de Leyhof.

Ja, brommers zijn straks ook toegestaan op dit gedeelte van het fietspad.

2. 50km

Er wordt in raadsvoorstel gesproken over een 'ideale inrichting van gebiedsontsluitingsweg conform basiskenmerken wegontwerp en de snelheidslimiet 50 km/h of 70 km/h is (p.12)

- Dit suggereert dat een snelheidslimiet van minder dan 70 km/h mogelijk is. Klopt dit ?

Ja, echter in hetzelfde verkeersuitgangspunt staat ook "de LRN moet in inrichting, vormgeving en gebruik de weg zijn van de hoogste categorie binnen de agglomeratie en als zodanig herkenbaar zijn". Mede daarom is voor Oude Spoorbaan gekozen voor 70 km/h

- Indien 70 km/h noodzakelijk is, waarom geldt dit dan niet voor trace Plesmanlaan ? In lengte vergelijkbaar met de Oude Spoorbaan.

De Plesmanlaan ligt binnen de bebouwde kom en wordt ook zo beleefd. Er is eerder gekeken of 70 km/h daar kan. De flats staan daar echter op korte afstand van de weg, dus is 70km/h daar in verband met de leefbaarheid niet passend. En met de aanwezigheid (blijvend) van geregelde kruispunten past hier 50 km/h ook en is daarom daar een andere keuze gemaakt.

- Indien komgrens niet wordt verplaatst, is een 60 km/h regime dan ook mogelijk ?

Nee, volgens de BABW is 60 km/h op een weg buiten de bebouwde kom geen mogelijkheid indien er geen verblijfsfunctie (directe adressen of erftoegangswegen) langs de weg is gelegen. Dat is bij de Oude Spoorbaan het geval.

3. Weghoogte

Van de wijk Leyhof is bekend dat er m.n. aan zijde Oude Spoorbaan sprake is van gronddaling.

- In hoeverre is de huidige Oude Spoorbaan verzakt cq. Heeft deze een lagere ligging?
Het huidige maaiveld niveau is op -1,1 tot -1,3 NAP. Dit verschil van 0,2 m komt voort uit het feit dat de weg in verband met de afwatering in een schuine ligging van 2% ligt. Er is niet of nauwelijks sprake van verzakking ten opzichte van de eerste aanleg. De weg is op het oude tracé van de spoorlijn gebouwd.
- Wat is de verwachting van de hoogte voor de nieuwe weg in vergelijking met het bestaande wegdek?
Deze zal nagenoeg op dezelfde hoogte komen te liggen.

4. Geluidsschermen

In tracédeel Oude Spoorbaan wordt gesproken over geluidsvoorzieningen van 1,25 meter (westelijk van Koeienrotonde) en 2 meter (oostelijk van Koeienrotonde). De woningen van de Dijkwacht staan westelijk even ver van de Oude Spoorbaan als oostelijk.

- In hoeverre is er verder hoogteverschil mogelijk, bijv. het wegdeel lopend langs de Dwarswetering en het wegdeel lopend langs ovaalwoningen bij einde Dijkwacht?
Dat kunnen wij nog niet aangeven. Voor deze fase is een quick scan uitgevoerd. In de volgende fase kunnen we dat wel aangeven.
- Hoe verloopt de besluitvorming rondom de te bepalen geluidsvoorziening?
De besluitvorming over de geluidsvoorziening is onderdeel van het Uitvoeringsbesluit. Vanuit de projectorganisatie zal, na overleg en raadplegen van omwonenden/belanghebbenden, een voorstel daarvoor aan B&W en de raad worden voorgelegd. De raad beslist over het Uitvoeringsbesluit.

5. Trajectvarianten

Het tracédeel Oude Spoorbaan is drie keer van variant veranderd, nl. met tunnel, met verkeerslichten en nu weer terug naar rotonde. Welke varianten heeft de gemeente verder nog onderzocht?

Het voorstel voor het tracédeel OSB is tov 2016 slechts eenmaal veranderd, nl in de oplossing van dit Kaderbesluit;. Er zijn daaraan voorafgaand 3 varianten qua ligging onderzocht:

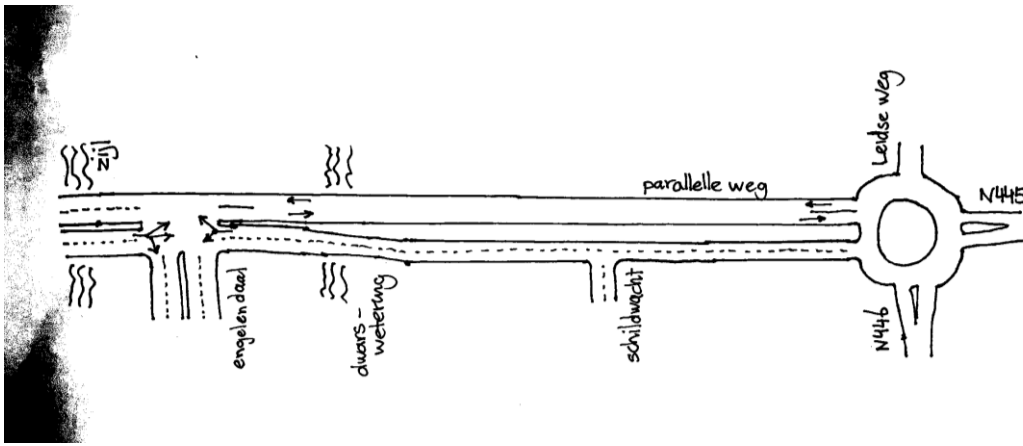
- maaiveld
- halfverdiept
- verdiept

De verdiepte variant betrof een ongelijkvloerse aansluiting bij de Schildwacht (conform het kaderbesluit uit 2016), de maaiveld en halfverdiepte variant konden qua kruispuntvorm aansluitend op de Schildwacht zowel met verkeerslichten als een rotonde uitgevoerd worden. Daarnaast zijn er 2 snelheden onderzocht; 80 km/h en 70km/h.

Het CDA is met name geïnteresseerd of er ook naar een variant is gekeken, waarbij een nieuwe snelle parallelle tweebaansweg 70km (verdiept) wordt gelegd naast de bestaande lokale weg (50km Oude Spoorbaan).

Deze variant is o.a. in Dronten gerealiseerd. De 'N307 Passage Dronten' bestaat uit een snelle weg (voor doorgaand verkeer) naast een lokale weg die de wijk ontsluit. Via een iets grotere rotonde N445/446 zijn beide wegen te benaderen. Bij een kruispunt komen beide routes weer samen op een tweebaans heen en tweebaans terug (Willem de Zwijgerlaan).

Schematisch is dit als volgt weergegeven:



We zien de volgende voordelen van zo'n variant:

- De bestaande weg behoeft eigenlijk alleen vereenvoudiging en kan volledig worden ingericht als een wijkontsluitingsweg (50km). Deze weg wordt naar verwachting juist rustiger. De rotonde kan vervangen worden door een T-splitsing.
- Het snelle parallelle wegdeel krijgt geen aansluiting op de Schildwacht, waarmee het een snellere route is voor doorgaand verkeer dan de huidige variant. Tevens zonder optrekken en afremmen vanwege de rotonde.
- Beide wegen zijn tweebaans. Voor zowel de doorgaande weg (70km) als de wijkontsluitingsweg (50km) geldt dat dit minder tot te hoge snelheden zal uitnodigen (dan de 4 baans variant).
- Het parallelle wegdeel ligt verder van de bebouwde kom met voordelen voor geluidshinder voor o.a. huizen aan de Dijkwacht. Eventueel met optie om deze nog te verdiepen, waarbij er geen hinder van gas/electriciteitsleidingen zijn en ook niet van de rotonde.
- De bushalte zou aan de wijkontsluitingsweg kunnen, waarmee deze direct bij de kruising geplaatst kan worden, zonder onderdoorgang.
- Er is een flexibelere oplossing voor fietsroute/tunnel mogelijk, omdat de bus over lokale weggaat en de lokale weg makkelijk zal zijn over te steken.
- Aan de oostzijde kan vanaf de rotonde met de N446, een tweede afslag gemaakt worden met keuze LEIDEN.
- Aan de westzijde (Leiden) twee mogelijkheden:
 - o Aansluiting bij de kruising Engelendaal.
 - o Aansluiting bij de kruising met de IJsselmeerlaan/Sumatrastraat.

In het tweede geval gaat verkeer dus ook in gescheiden stromen over de Zijlbrug, waarmee, het dus ook geen oponthoud van de kruising met de Engelendaal heeft.

De gedachte van deze variant is volledig gericht op de combinatie van vermindering overlast en verbetering van de doorstroming van A4 naar Leiden.

Is deze variant ook onderzocht? Zo ja, waarom is deze afgefallen?

Nee, deze variant is niet onderzocht. Concreet in reactie op bovenstaande punten is deze oplossing niet passend omdat:

- ivm de intensiteiten van 2030/2035 is 2x2 voor het doorgaand verkeer nodig ipv 2x1
- het kruispunt Engelendaal wordt bij deze variant voorzien van een extra aansluitende weg op de oostelijke tak. Dit zorgt voor een extra fase in de verkeersregeling, en daarmee tot meer verliestijd voor het autoverkeer. Inpassingstechnisch is dit waarschijnlijk ook niet inpasbaar bovenop het profiel van de huidige fietstunnel onder de Oude Spoorbaan (de bestaande fietstunnel richting Driegatenbrug).
- veel duurder door (half) verdiepte aanleg van de doorgaande weg.
- groter ruimtebeslag op de polder; meer tussenruimte is nodig (o.a. ivm bushalte)
- grotere en lastiger beheerskosten (ivm tunnel/verdiept)
- grotere belasting op de rotonde N446 doordat er geen bypass meer is voor doorgaand verkeer richting de A4 / alsook meer uitwisseling verkeer op de rotonde zelf. Dit kan leiden tot meer vertraging.

- vraag is of bij 70km/h geluidscherm nodig is; wel is een afscheiding van ca 1 meter nodig als sprake is van een verdiepte ligging (ivm veiligheid)
- om de onveilige fietsoversteek bij de N446 op te lossen zal bij deze oplossing nog steeds een ongelijkvloerse fietsverbinding nodig zijn.

Ter aanvulling: Een aantal subvarianten om de Leyhof parallel te ontsluiten zijn begin 2017 mede onderzocht, maar zijn destijds afgefallen op verkeersveiligheid en capaciteit.