

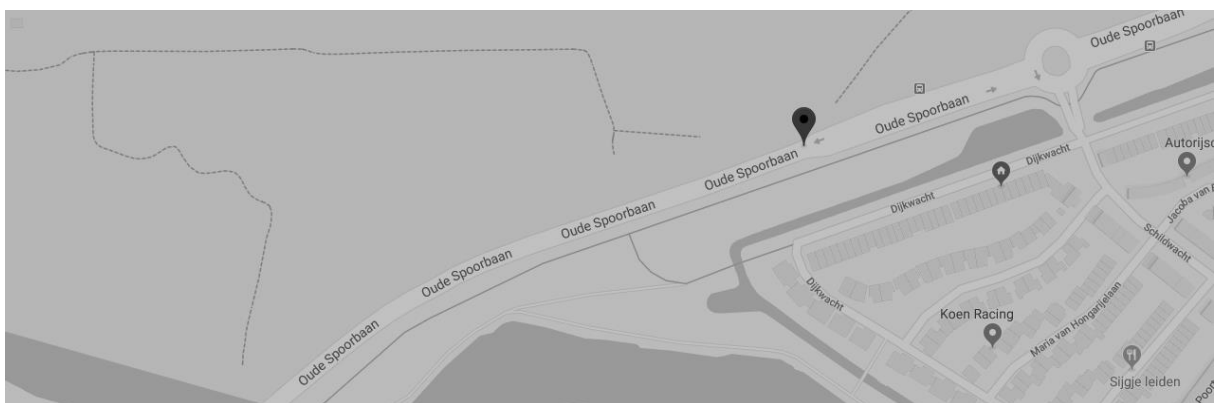
Herziening Kaderbesluit Leidse Ring Noord

Op 6 juni 2017 meldden B&W in een brief aan de raad dat er sprake is van een nieuw verkeersmodel (RVMK 3.1) dat hogere verkeersintensiteiten op de LRN voorspelt en wat ertoe kan leiden dat het ontwerp van de LRN bijstelling behoeft. Verdere details ontbraken. Enkele bewoners zijn daarop in overleg getreden met de projectgroep en haar verkeerskundigen. Zo kwam meer informatie boven tafel en werd duidelijk dat niet zozeer het nieuwe verkeersmodel maar een inmiddels ontdekte rekenfout aanleiding is tot een aanzienlijk hogere verkeersbelasting naar Leiderdorp, zowel op de Oude Spoorbaan, als óók op Engelendaal. Het Kaderbesluit van 4 juli 2016 bleek dus op onjuiste verkeerscijfers gebaseerd en de veronderstelling dat de Engelendaal door de Leidse Ring Noord (LRN) ontlast zou worden klopte evenmin.

Bovendien werd op 8 februari 2018 op een Klankbordgroep bijeenkomst door deskundigen van gemeentezijde een wel heel verrassende mededeling gedaan, namelijk dat door de hogere verkeersbelasting de ongelijkvloerse 2-baans kruising bij de Schildwacht niet doorgaat en wellicht vervangen wordt door een T-kruising met verkeerslichten.

De bewoners hebben daarop twee acties ondernomen:

1. Omdat bleek dat diverse op 8 februari aanwezige deskundigen van de gemeente de voorgeschiedenis van het Kaderbesluit uit 2016 niet kenden is door bewoners op 13 februari 2018 een toelichtende notitie opgesteld. De raadsfracties uit Leiderdorp en de pers werden eveneens met deze notitie en via persoonlijke gesprekken op de hoogte gebracht.
2. Er werd een WOB procedure gestart, gericht aan zowel het gemeentebestuur van Leiden als dat van Leiderdorp. Met deze WOB procedure werden alle achterliggende documenten alsmede andere bewijsstukken opgevraagd, waarmee de stelling van de wethouder "Als de snelheid lager wordt dan 80 km/h betaalt Leiden niet meer mee aan het Leiderdorpse deel van de LRN" wordt onderbouwd/bewezen. Uit de op 24 april 2018 ontvangen formele antwoorden kan onomstotelijk geconcludeerd worden dat er geen enkel bewijs is voor zo'n eis vanuit Leiden. De conclusie kan niet anders zijn dan dat de wethouder de gemeenteraad op een cruciaal onderdeel van de besluitvorming op 4 juli 2016 onjuist heeft geïnformeerd.



In de aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2018 werd door Het Leiderdorps Weekblad aan de politieke partijen ter becommentariëring de volgende stelling voorgelegd:

“80 km/h op de Oude Spoorbaan is zinloos als op de kruising met de Schildwacht stoplichten komen” (in plaats van de geplande ongelijkvloerse kruising). Bijna alle partijen waren het met deze stelling eens.

Inmiddels was bij de gemeentelijke projectgroep het besef doorgedrongen dat een betere verstandhouding met de bewoners nodig is en werden nieuwe constructieve gesprekken gestart, aanvankelijk met een groepje van de meest actieve bewoners. Dat leidde ertoe dat er meer duidelijkheid kwam over de juridische status en mogelijkheden van een snelheidseis van 60, 70 of 80 km/h.

Een snelheidseis van 60 km/h is, hoewel niet onmogelijk, juridisch lastig te onderbouwen. Daarom kwam in het overleg aan de orde dat als de Oude Spoorbaan beschouwd wordt als gelegen binnen de bebouwde kom – dat mag de gemeenteraad namelijk zelf beslissen – 70 km/h juridisch geen enkel probleem hoeft te vormen. Sommige bewoners gaven informeel aan daarin eventueel als compromis mee te willen gaan mits dan het tracé van de Oude Spoorbaan 1 meter lager komt te liggen dan de huidige ligging. Er is dan veel minder sprake van zichtbelemmering door geluidswering.

Op 18 april 2019 vond een nieuwe bijeenkomst van de projectgroep LRN met de Klankbordgroep plaats. Daarin werden diverse varianten voor de Oude Spoorbaan besproken:

- Ligging van het gehele tracé op de huidige maaiveldhoogte.
- Gedeeltelijk verdiepte ligging van het hele tracé (dat is 1 m onder de huidige maaiveldhoogte)
- Gedeeltelijk verdiepte ligging van slechts delen van het tracé
- Bij al deze varianten maximum snelheid 80 km/h
- Bij al deze varianten maximum snelheid 70 km/h
- Bij al deze varianten vervalt de oorspronkelijk gekozen ongelijkvloerse kruising bij de Schildwacht, die wordt vervangen door een rotonde.

Na beoordeling van alle varianten is het voorstel van de gemeentelijke projectgroep Leidse Ring Noord nu:

70 km/h op maaiveldhoogte (dus geen verdiepte ligging).

Omdat de verkeersintensiteit vergeleken met het Kaderbesluit 2016 nog verder is toegenomen is de noodzaak van geluidswering ook verder toegenomen. Bij 80 km/h zouden ze onevenredig hoog worden. Maar zelfs bij 70 km/h zullen deze geluidswering 0,25 tot 0,5 meter hoger zijn dan voorzien ten tijde van het Kaderbesluit uit 2016, dus zo komt er van de wens van bewoners voor een vrij uitzicht nóg minder terecht en “komen bewoners van de regen in de drup”.

Bij het Kaderbesluit was de geluidswering nog 1 m hoog op het westelijk deel (na brug over dwarswatering), 1,50 m op het middelste deel (rond koeienrotonde) en 1,80 m op het oostelijk deel (Ovaal), maar dat wordt bij het huidige nieuwe voorstel respectievelijk 1,25, 1,75 en 2 meter. Met name bij die laatste hoogte van 2 m (dat is ter hoogte van het Ovaal) is er geen enkele sprake meer van vrij uitzicht.

De bewoners zijn dus voorstander van de optie waarbij de weg ca 1 m verdiept wordt aangelegd ten opzichte van de huidige maaiveldhoogte. Dan is het zichtprobleem grotendeels opgelost.

Tot nu toe willen de wethouder en de projectgroep daar niet aan, vooral uit kostenoverwegingen. Wat dan de meerkosten zouden zijn is echter op geen enkele manier duidelijk gemaakt.

Bij de voorkeurskeuze van de projectgroep voor een tracé op maaiveldhoogte speelt ook een rol de bereikbaarheid van de polderzijde voor fietsers, voetgangers en buspassagiers ter hoogte van de rotonde Schildwacht. Als daarvoor geen oplossing gevonden wordt kan een compromis zijn deze rotonde op maaiveld hoogte te laten, maar de rest van het tracé vanaf kort na de brug over de Dwarswatering tot bij de rotonde N445/N446 1 m verdiept aan te leggen.

Vragen die nog bij bewoners leven zijn onder meer:

- Er zijn nu minstens 3 varianten denkbaar en van ieder daarvan willen de bewoners graag de kosten zien. Om nieuwe discussies met bewoners te voorkomen is het zeer wenselijk dat dit kostenoverzicht door onafhankelijke deskundigen wordt opgesteld.
 1. Het gehele traject op maaiveldhoogte (= huidige voorstel projectgroep)
 2. Met uitzondering van het begin na de Dwarswatering en het eind bij de rotonde N445/446 de rest van het tracé (dus inclusief de rotonde Schildwacht) half verdiept, dat is 1 m onder het huidige maaiveld (= voorkeursoptie bewoners)
 3. Met uitzondering van het begin na de Dwarswatering en het eind bij de rotonde N445/446 én ter hoogte van de rotonde Schildwacht de rest van het tracé half verdiept, dat is 1 m onder het huidige maaiveld (= alternatieve optie bewoners)
- Hoe is de projectgroep tot de conclusie gekomen dat half-verdiepte ligging tot meerkosten leidt die bovendien te hoog zouden zijn? Wat is daarbij als referentie gebruikt?
- Waarom zou een (al dan niet gedeeltelijk) half-verdiepte ligging überhaupt duurder moeten zijn? Immers door wat extra grond uit te graven komt het gratis beschikbaar voor de naastliggende geluidswal én voor verbreding van het gehele tracé.
- Als het al waar is dat een verdieping van 1 m te duur zou zijn, bij welke mate van verdieping (25 cm, 50 cm, 75 cm of 100cm?) ligt dan het omslagpunt of financiële optimum?

- Wordt overwogen in het aanbestedingsbestek de aannemer de vrije hand te geven zelf te bezien of (delen van) het tracé meer half-verdiept kunnen worden aangelegd?
- Wat is er terecht gekomen van de toezegging via de motie bij het Kaderbesluit op 4 juli 2016 dat trajectcontrole op de Oude Spoorbaan moet worden onderzocht en zo mogelijk geïmplementeerd? Hoe gaat het verder met handhaving? Hoe wordt gedacht over het ten minste plaatsen van permanente snelheidsindicatie met smiley's?

Op maandagavond 8 juli 2019 is er in het gemeentehuis Leiderdorp een bijeenkomst waarbij de gemeentelijke projectgroep Leidse Ring Noord de laatste stand van zaken zal presenteren. Na de zomervakantie volgt er nog een politiek forum over de Leidse Ring Noord, waarschijnlijk zal in oktober 2019 een nieuw kaderbesluit worden vastgesteld.



De Boterhuispolder met daaronder de koning van het weidegebied "de grutto"

