



Verslag participatieavond Oude Spoorbaan, Leidse Ring Noord – sessie 1
Datum: 20 april 2021
Via Microsoft Teams

Aanwezig vanuit het project Leidse Ring Noord (LRN):

Sylvia van Oevelen	Omgevingsmanager Leidse Ring Noord, gemeente Leiden
Jan Smit	Projectmanager Leidse Ring Noord, gemeente Leiden
Jeroen Mensink	JAM* Architecten
Joost Klimbie	Verkeerskundig adviseur, gemeente Leiden
Rik Verhoeven	verkeerskundig adviseur, gemeente Leiderdorp
Joke Boot	Ambtelijk opdrachtgever, gemeente Leiderdorp
Lea Nijhof	Projectmedewerker Leidse Ring Noord, gemeente Leiden
Meelisterend: Wethouder Willem Joosten en communicatieadviseur Marjo Jansen	

Doel van de avond

Doel van de bijeenkomst is om te informeren over de huidige stand van zaken Leidse Ring Noord - tracédeel Oude Spoorbaan. Daarnaast worden de deelnemers geïnformeerd over het vervolg van het project en kunnen er vragen gesteld worden. Er wordt benadrukt dat er in volgende sessies zorgen, wensen en eisen worden opgehaald bij de deelnemers en dat dit een eerste aftrap/introductie is van het proces waar eerste vragen beantwoord kunnen worden.

Voorgeschiedenis

Korte toelichting Leidse Ring Noord

Jan Smit (projectmanager Leidse Ring Noord (LRN)) geeft een korte samenvatting van de voorgeschiedenis van het project. Het doel van de LRN is om een goede ontsluiting te creëren aan de noordzijde van de Leidse agglomeratie en voor een betere doorstroming van het doorgaand verkeer. Op deze manier wordt ontmoedigd dat autoverkeer sluiproutes neemt door het centrum van Leiden en Leiderdorp. Daarnaast is het uitgangspunt om de route te verbeteren voor fietsers, voetgangers en het OV en deze goed in te passen in de omgeving.

De LRN, gesitueerd in Leiden en Leiderdorp, is opgedeeld in 5 deelprojecten. Vanavond gaat het specifiek over tracédeel Oude Spoorbaan. Er is voor gekozen om het kruispunt Engelendaal en tracédeel Oude Spoorbaan (OSB) niet samen op te pakken omdat er verschil is in tempo en logistiek tussen deze delen. Tracédeel Willem de Zwijgerlaan wordt als laatst opgepakt i.v.m. de gebiedsontwikkeling van het aangrenzende gebied. Tracédeel Schipholweg zal in twee delen worden uitgevoerd. Het oostelijke deel zal eerder worden opgepakt i.v.m. de bouw van de nieuwe brandweerkazerne.

Het projectteam, in samenwerking met het geselecteerde ingenieursbureau Antea Group en JAM* architecten, is het kaderbesluit nu verder aan het uitwerken tot een gedetailleerder ontwerp en maken het project klaar om aan te besteden aan een aannemer. Hierbij worden ook de benodigde onderzoeken uitgevoerd, zowel boven als onder de grond.

Input uit eerdere participatiesessies wordt meegenomen in het ontwerp.

Wat is er al door de gemeenteraad besloten en staat vast?

Geactualiseerd kaderbesluit genomen eind 2019 / voorjaar 2020 door gemeenteraden Leiden en Leiderdorp, met basis:

- De rijbanen van de wegvakken naar twee maal twee rijstroken
- verbreden op huidig niveau (-1 m NAP)
- de snelheid verhogen naar 70 km/h
- plaatsen van geluidsvoorzieningen
- geen verbreding naar de woningen toe
- de rotonde bij de Schildwacht optimaliseren
- realiseren van een ongelijkvloerse langzaam verkeer verbinding onderlangs de rotonde Schildwacht en de bushaltes ter hoogte van deze ongelijkvloerse verbinding realiseren.

En de ingediende en vastgestelde motie betreffende:

- Geluidsbeperking en verkeersveiligheid
- Duurzaamheid en natuurbescherming
- Optimaal gebruik van de ringweg Leidse Ring Noord

Huidige stand van zaken

Sinds Kaderbesluit:

- Aanbestedingsprocedure voor verwerving ingenieursbureau voor vervolgitwerking. Dit was een Europese aanbesteding, wat veel tijd kost
- Gemeente heeft Antea Group en JAM* architecten voor de uitwerking geselecteerd
- Verschillende onderzoeken, zoals verkeer, natuur etc. zijn al uitgevoerd of in uitvoering
- Participatieproces Oude Spoorbaan gestart na die van Engelendaal (april - juni 2021)
- Adviesbureau Goudappel Coffeng is in de arm genomen om mee te denken over de uitvoering van de motie op verkeerskundige aspecten.

Presentatie van het ontwerp

Jeroen licht toe dat alle deelprojecten van de LRN een ander karakter hebben en allemaal in een andere polder liggen. De weg 'Oude Spoorbaan' heeft zijn naam te danken aan het feit dat er eerder een spoorbaan heeft gelegen.

Voor Antea en JAM* Architecten is het referentie ontwerp van het kaderbesluit het startpunt voor het te ontwikkelen ontwerp. Er wordt gezocht naar 1) een manier waarop de impact van de weg te beperken is en 2) de structuur van de polder doorgetrokken kan worden naar de zuidzijde van de weg, zodat de weg door het polderlandschap gaat i.p.v. er langs. Tegelijkertijd wordt er geprobeerd het uitzicht zo goed mogelijk te waarborgen en het geluid te verminderen.

De weg

- De weg krijgt twee rijbanen met elk 2 rijstroken in één rijrichting, waarbij de zuidelijke rijbaan op de plaats zal liggen waar nu de huidige rijbaan ligt. De weg wordt uitgebreid naar het noorden in de Boterhuispolder. Door de middenbermen smaller te maken dan in het referentieontwerp zal de polder iets minder worden aangetast en zijn de te nemen geluidsmaatregelen effectiever.
- Er wordt benoemd dat de N445 en N446 2-strookswegen zijn, terwijl de Oude Spoorbaan 4-stroken krijgt. Joost licht toe dat het verkeer vanuit de Oude Spoorbaan richting de N445 en N446 redelijk 50/50 'uiteen splitst' over beide provinciale wegen. Als er opstoppingen zijn op de N446 komt dat voornamelijk door filevorming of ongevallen op de A4, wat daarmee een effect heeft op de provinciale rotondes bij de Persant Snoepweg. De provincie is de wegbeheerder van deze rotondes en is daarmee verantwoordelijk voor een goede doorstroming. Deze zijn in 2016 nog getoetst op de verkeersafwikkeling. Rijkswaterstaat

bereidt plannen voor om de doorstroming op de A4 te verbeteren met een extra rijstrook en het opheffen van de rijstrookbeëindigingen rond het Limes aquaduct.

- De snelheid op de Oude Spoorbaan zal 70 km/u zijn. Er wordt gevraagd of de 60 km/u borden op de Hofdijklaan, de parallelweg aan de noordoostzijde van de N446, anders geplaatst of verwijderd kunnen worden. Aangegeven wordt dat de borden verwarrend werken zodat het lijkt alsof de maximum snelheid op de N446 60 km/u is. De projectorganisatie zal dit aandachtspunt meenemen.

Polder landschap en begroeiing achter de sloot

- De polder naast de Oude Spoorbaan is volgens bepalingen van de provincie een weidevogelgebied, een groene buffer en een zogenaamd 'kroonjuweel'. Het projectteam is in gesprek met de provincie Zuid-Holland over dit gebied i.r.t. het project. Ook wordt er bekeken hoe we de polderverkaveling/structuur kunnen toepassen aan de zuidzijde van de weg waardoor beide zijden van de weg meer op elkaar lijken. Hierbij wordt gedacht aan o.a. het doortrekken van het slotenpatroon wat ook goed is voor de waterberging. Het is niet de bedoeling om bomen te kappen aan de zuidzijde voor deze waterstructuur. Er wordt benoemd dat begroeiing belangrijk is voor de biodiversiteit. De soort beplanting kunnen we in de volgende bijeenkomst bespreken.

Omdat we de middenberm kunnen versmallen met ca. 4 meter, zal voornamelijk het fietspad aan de noordzijde in de polder komen te liggen. De rest van het ontwerp valt bijna geheel binnen het vigerende bestemmingsplan.

Geluid (asfalt en geluidschermen)

- Jeroen licht toe dat begin deze week de eerste geluidsberekeningen zijn ontvangen. In de volgende sessie gaan we uitgebreider met elkaar in op de mogelijkheden, maar de eerste voorlopige resultaten worden deze avond al wel medegedeeld. Met stil asfalt (SMA NL 8G+) zou overal waar een scherm geplaatst moet worden een hoogte van 1,5 meter nodig zijn om overschrijdingen conform wet geluidshinder te voorkomen. Door toepassing van extra stil asfalt (dubbele deklaag B, ofwel DDB) zou een scherm van 1 meter hoog voldoende zijn.
- Wanneer er helemaal geen geluidschermen worden toegepast maar alleen de toepassing van extra stil asfalt, volgt uit de geluidsberekeningen dat er 13 woningen vervolgens een overschrijding hebben conform de wet geluidshinder met meer dan 2dB toename op de gevel. Ondanks deze overschrijding / toename van meer dan 2dB, ligt het absolute geluidsniveau relatief laag in vergelijking met andere delen langs de Leidse Ring Noord. Een overweging vanuit deze bewoners om een besluit hogere grenswaarde te accepteren kan daarmee inhouden dat er geen geluidsvoorzieningen gemaakt hoeven te worden.
- Jan geeft aan dat het projectteam het geluid bij de bron wil beperken. Er zal dus eerst naar stil asfalt (toplaag met geluid reducerend effect) worden gekeken en vervolgens naar geluidsafwering.
- Jan licht toe dat het asfalttype dubbellaags ZOAB slecht tegen optrekkend en remmend verkeer kan en daarmee niet op of nabij de rotonde kan worden toegepast. Ook kan bij een snelheid van 70 km/uur mogelijk minder geluidsreductie worden toegeschreven aan dit ZOAB. Het stille asfalt zal ongeveer vanaf de bushaltes worden aangebracht op de wegvakken. De vormgeving van de rotonde is sinds het kaderbesluit geoptimaliseerd waarbij de bypass aan de noordzijde is aangepast en de snelheid bij de rotonde verder wordt teruggebracht. De rotonde zorgt ervoor dat passerend verkeer met lagere en aangepaste snelheid moet rijden.
- Er wordt gevraagd of een aardewal een optie is als geluidwering. Jeroen licht toe dat deze optie is bekeken i.r.t. de kabels en leidingen die in de grond liggen. Er ligt o.a. een gasleiding waar we niet veel mee kunnen en mogen doen wat het moeilijk maakt om een aardewal toe te passen i.v.m. extra gewichtsbelasting op de leiding. Een scherm neemt minder ruimte in beslag en is makkelijker in te passen. Daarnaast is een wal minder effectief omdat het geluid

er overheen rolt en een scherm een verticale oplossing is. Wel kan in het gebied achter het scherm door de keuze van begroeiing worden bereikt dat de geluidsvoorziening niet als scherm zichtbaar is.

- Het voorstel van het projectteam is om de schermen groen te maken. De schermen kunnen dan begroeid worden met dezelfde soort begroeiing als in de polder. Voor de verkeersveiligheid wordt het geluidsscherm in de bocht van de rotonde naar links en bij de bushaltes mogelijk van glas. Er wordt erkend dat een glazen scherm niet ideaal is i.v.m. graffiti. In de volgende bijeenkomst zullen de schermen verder worden besproken.

Fietspad en fiets/voetgangerstunnel onder rotonde

- Het fietspad ligt aan de westkant van de rotonde aan de zuidzijde van de Oude Spoorbaan. Vervolgens zal deze onder de rotonde gaan door een fietstunnel en dan aan de noordoostzijde verder gaan. Hiermee wordt de huidige fietsoversteek bij de provinciale rotonde overbodig gemaakt en kan deze opgeheven worden, waar deze erg verkeersonveilig is.

Voor ruim voldoende licht en sociale veiligheid in de tunnel zal er door middel van een gat in het dak voldoende daglicht binnen komen. Het koeienkunstwerk kan naast dit gat worden geplaatst. Ook heeft men door de achterover hellende wanden meer doorkijk door de tunnel zodat je ruim uitzicht hebt in de tunnel bij de binnenbochten. Tegelijkertijd worden de achterover hellende wanden ook ingepast als trap naar de bushaltes. De bushaltes zullen ook voor mindervaliden bereikbaar blijven via een trottoir naast het fietspad in de tunnel.. Via de tunnel kan daarmee ook op een veilige manier gelopen of gefietst worden naar Boterhuispolder zonder daarvoor de Oude Spoorbaan gelijkvloers te moeten oversteken.

Aansluiting Schildwacht

Fietsers die vanuit de Schildwacht komen en langs de Oude Spoorbaan richting Engelendaal/Leiden willen fietsen moeten de Schildwacht oversteken. Hiervoor wordt nog een aantal varianten uitgewerkt voor de optimale verkeersveiligheid voor deze fietsers.

Dwarswateringbrug

- De Dwarswateringbrug wordt vervangen door 2 nieuwe bruggen van 2x2 rijstroken. Onder de brug komt er aan de westzijde een faunapassage van 50 cm. Aan de oostzijde wordt de doorgang van de huidige veetunnel verhoogd voor wandelaars zodat je er rechtop door heen kan lopen. De doorgang wordt lager gelegd dan het water. Daarnaast zullen er geen steunpunten meer in het water worden geplaatst wat o.a. fijn is voor de bootjes en de roeiers. Het geluidsscherm van het kruispunt Engelendaal t.h.v. Buitenhof zal overlopen in een glazen geluidsscherm op de brug.
- Het fietsbruggetje t.h.v. de Dwarswatering blijft bestaan. De helling naar het bruggetje wordt minder steil waardoor men makkelijk over de brug komt.

Bushaltes

- De bushaltes wisselen beide van 'kant' langs de rotonde. Ze komen niet dichterbij de woningen toe en liggen op dezelfde hoogte als waar ze nu aan de overkant liggen. De bushaltes komen op dezelfde hoogte te liggen als de aan te leggen weg.
- Door de noordelijke bypass van de rotonde strakker om de rotonde te ontwerpen, zal er minder hard worden gereden. Dit zorgt ervoor dat de bushalte iets meer bij de rotonde ligt en dat daarmee de bus ook veiliger kan oprijden naar de rotonde toe.
- Er wordt al gekeken naar de fietsparkeervoorzieningen bij de bushaltes maar dit moet nog verder worden gedetailleerd.

- Het trottoir in de fietstunnel krijgt een helling van maximaal 4% en wordt met paden gekoppeld aan de halteperons. Zodoende worden de bushaltes ook toegankelijk gemaakt voor mindervaliden.

Verlichting

- Er wordt gevraagd of de verlichting van de LRN gedimd kan worden tot hetzelfde niveau als nu en wat er aan lichtvervuiling wordt gedaan.
- Er moet nog verder onderzoek naar verlichting worden gedaan. De rotonde en de bushaltes zullen in ieder geval aangelicht worden.

Geluid bocht na Dwarswateringbrug

- Uit de geluidsberekeningen blijkt dat er geen geluidsscherm nodig is in ongeveer de eerste 200 meter ten oosten van de Dwarswateringbrug. Na de bocht kan er een scherm geplaatst worden van 1 meter hoog. Alle ondergronden (incl. water) zijn meegenomen in deze ontwerp berekeningen. Jan licht toe dat als de lengte van het scherm wordt aangepast, de hoogte misschien ook aangepast kan worden. Dit moet nog verder worden onderzocht. Gevraagd wordt of het scherm toch kan worden doorgetrokken tussen de Dijkwacht en de Dwarswateringbrug Er zijn hier verschillende ideeën over bij de deelnemers. Hier zal tijdens de volgende sessie verder op ingegaan worden.

Overige vragen:

- *Je laat de natuurbescherming nu weg, wat wordt daaraan gedaan? Is er aandacht voor de amfibieën die hier massaal oversteken? Zijn de geluidsschermen een extra barrière voor padden en kikkers die willen oversteken?*

Antwoord: Waar we waterverbindingen maken passen we ook passeerplekken voor padden en kikkers toe zodat ze niet over de weg hoeven.

- *Er ligt net een nieuw fietspad achter de Jacoba van Beierenlaan. Waarom daar geen doorsteek naar het nieuwe fietspad aan de noordzijde?*

Antwoord: De ligging van de fiets- en voetgangerstunnel is bij de rotonde gekozen zodat ook de bushaltes via deze tunnel bereikbaar zijn en buspassagiers niet gelijkvloers hoeven over te steken. Hetgeen gevaarlijke situaties geeft. Het verplaatsen van de bushaltes naar de fietsdoorsteek bij Jacoba van Beierenlaan zou een erg onlogische plek voor de bushaltes geven. Met de plek bij de rotonde liggen deze haltes aansluitend aan de Schildwacht mooi centraal ten opzichte van de Leyhof. Fietsers vanaf de Jacoba van Beierenlaan naar Oud Ade moeten in de nieuwe situatie dan inderdaad 300 meter omfietsen maar de veel grotere verkeersveiligheid en het zeer kleine aantal onderbouwt de huidige keuze.

Volgende avond bespreken

- Optie voor geen scherm
- Soorten schermen
- Aangeven waar schermen precies komen
- Asfalttypes: o.a. werking van dubbellaags ZOAB bij 70 km/u
- invulling groen tussen Oude Spoorbaan en Leyhof
- Vormgeving kruispunt Schildwacht - Dijkwacht

Planning en vervolg participatieproces

D.m.v. deze bijeenkomsten informeert en raadpleegt het projectteam de deelnemers. De gemeenteraad wordt geïnformeerd over de uitkomsten van de meedenksessies. Zie de presentatie voor de onderwerpen die in volgende bijeenkomsten worden besproken. De verwachte datum voor de 2^e sessie is half mei en de 3^e sessie is in juni. De presentatie en het verslag worden toegestuurd en men kan zich per mail aanmelden voor de volgende avonden.

The Stakeholder Journey

Sylvia vraagt de deelnemers of zij via <https://uwmeningtelt.nu/leidseringnoord>, hun mening over de participatie en het project willen geven. Dit zal op verschillende momenten worden gemeten, zowel tijdens het maken van de plannen als tijdens de uitvoering. Dit zal in totaal zo'n 5 keer zijn waarbij er een meting wordt gedaan naar wat goed gaat en beter kan. Het is een goede manier om het projectteam feedback te geven.

Hartelijk bedankt voor uw komst en tot een volgende keer.