



Leiden



leiderdorp

Verslag participatieavond Oude Spoorbaan, Leidse Ring Noord – sessie 3
Datum: 14 juli 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 |
| Rik Verhoeven | verkeerskundig adviseur, gemeente Leiderdorp |
| Joke Boot | Ambtelijk opdrachtgever, gemeente Leiderdorp |
| Lea Nijhof | Projectmedewerker Leidse Ring Noord, gemeente Leiden |
| Mark Bakermans | Geluidsadviseur, DGMR |
| Susanne Krutzen | Geluidsadviseur, Antea Group |
| Meeluisterend: Wethouder Willem Joosten | |

Doel van deze avond

Gedurende deze avond gaan we voornamelijk in op het geluidsrapport en de bijbehorende vragen. We staan eerst stil bij de laatste stand van zaken van het ontwerp en de restpunten uit eerdere sessies en sluiten af met een toelichting op het vervolgproces.

Huidige stand van zaken Voorlopig Ontwerp, inclusief restpunten eerdere participatiesessies

Jeroen licht toe dat er geen wijzigingen zijn in het ontwerp maar dat enkele dingen wel verder zijn uitgewerkt.

Bepanting: Het gebied tussen de Dijkwacht en de weg wordt ingericht als polderlandschap. Hierbij wordt het slotenpatroon van de polder doorgetrokken naar de zuidzijde van de weg. De bomen en struiken blijven behouden waar dit kan. Ze worden alleen verwijderd als deze op de plaats van de toekomstige weg, het fietspad of een sloot staan.

Er wordt gevraagd of het plukje bomen aan de oostzijde van de Dwarswateringbrug niet verplaatst kan worden. Jeroen licht toe dat de weg naar het noorden toe wordt uitgebreid en daarom deze bomen niet behouden kunnen blijven. Er is onderzoek gedaan en de bomen langs de LRN die verplant kunnen worden zijn voorbereid op verplanting. De bomenbond vult hierbij aan dat als bomen in onderling verband groeien (met bijv. eenzijdige kroonontwikkeling of heesters erbij) voorbereiden op verplanten heel moeilijk is. Jan vult aan dat langs de Oude Spoorbaan geen extra bomen geplant worden/terugkomen i.v.m. het polderlandschap (de weidevogels zijn niet gebaat bij te veel bomen i.v.m. roofvogels) maar dat er per saldo 80 bomen bij komen op het kruispunt met het Engelendaal.

Een deelnemer merkt op het jammer te vinden dat er geen ruimte wordt gezien om het zicht te verbeteren naar de Boterhuispolder door minder (hoge) heesters. Jan geeft aan dat de begroeiing ook dient als foerageergebied voor huismussen. We kunnen en willen daar niet meer dan nodig verwijderen.

Routes voor voetgangers: Zoals in de afbeelding van de presentatie is te zien zullen er routes voor voetgangers zijn langs de Leyhof, langs de zuidoostzijde van de weg, de noordwestzijde van de weg

langs de polder en kan men de polder bereiken d.m.v. de fiets- en voetgangerstunnel onder de rotonde door.

Geluidsschermen:

Jeroen laat meerdere referentie afbeeldingen zien als impressie voor de invulling van de glazen geluidsschermen. De glazen schermen bestaan uit een stalen frame wat wordt ingevuld met glas. Er wordt gevraagd in hoeverre het glazen scherm zich leent voor graffiti. Jan geeft aan dat graffiti makkelijk te verwijderen is van glas en we over de frequentie van het schoonmaken navraag zullen doen bij de beheerafdeling van gemeente Leiderdorp. Hier is inmiddels navraag naar gedaan. Om snel te kunnen handelen heeft de gemeente het verwijderen van graffiti in eigen hand gehouden en niet uitbesteed. Teksten en/of symbolen graffiti van aanstootgevende aard worden zo snel mogelijk, liefst dezelfde dag, verwijderd.

Een van de openstaande punten was om beter inzichtelijk te maken waar welk scherm staat. De afbeelding hiervoor komt uit het geluidsrapport van Antea Group. Zie voor meer informatie het geluidsrapport van Antea Group, waarin de schermen inclusief de materialisering, hoogte en lengte aangegeven staat.

Update naar aanleiding van de bewonersavond: tijdens de bewonersavond werd de vraag gesteld waarom het geluidsscherm zuidoostelijk van de Schildwacht een stuk van glas moest worden, aangezien er een duidelijke voorkeur is voor groene schermen en het op deze plek voor de verkeersveiligheid niet noodzakelijk is het scherm transparant te maken. Naar aanleiding van deze avond is nog eens kritisch gekeken naar de noodzaak van het plaatsen van een transparant scherm aan de zuidoostzijde bij de Schildwacht en is geconcludeerd dat dit daar inderdaad niet noodzakelijk is. We zullen in het plan dus toch uitgaan van een groen scherm aan de zuidoostzijde van de Schildwacht.

Er wordt aangegeven dat de deelnemers graag een impressie vanuit de Dijkwacht naar de weg toe willen om te zien tot waar de geluidsschermen begroeid zijn ter hoogte van de rotonde en waar ze overgaan in glas. Er wordt gevraagd om een impressie afbeelding vanaf de kant van de huizen i.p.v. vanaf de polder te maken. Jan geeft aan dat er een impressie afbeelding zal worden gemaakt vanaf de woningen nabij de rotonde Schildwacht op de Oude Spoorbaan. Update: hier wordt op dit moment nog aan gewerkt, dus deze wordt nog nagezonden.

Toelichting geluidsrapport

Sylvia geeft aan dat mochten er deelnemers zijn die het geluidsrapport niet hebben ontvangen en dit toch willen, ze een mail naar Sylvia (leidsering@leiden.nl) kunnen sturen zodat zij deze alsnog kan toesturen.

Mark Bakermans licht toe dat Antea Group het geluidsonderzoek heeft uitgevoerd en een rapport heeft gemaakt. Mark legt een aantal punten uit voor hij ingaat op de vragen die het projectteam per mail heeft ontvangen van enkele omwonenden.

- Bij een reconstructie van een weg toetsen we de situatie vóór verandering en tien jaar na realisatie. Eén jaar voor wijziging bepaalt de grenswaarde waar we een toename aan toetsen.
- In de wet geluidshinder is een waarde van 48dB altijd toelaatbaar. Het geluidsniveau mag bij een reconstructie afgerond maximaal 1dB toenemen. Als de toename 2 dB of meer is moeten maatregelen afgewogen worden. Een toename groter dan 5 dB is niet toegestaan.
- De gemeente Leiderdorp heeft eerder hogere waarde kunnen vaststellen. Dit is o.a. bij de Leyhof waar 55dB is vastgesteld.
- Voor een afname door maatregelen is er een doelmatigheidsbeginsel. Als maatregelen voor het geluid niet 'doelmatig' zijn of er zijn bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke, technische of verkeerskundige aard kan er een ontheffing aangevraagd worden. Dit noemen we een hogere waarde.

- Bij de Oude Spoorbaan is er helemaal geen hogere waarde nodig volgens de wet geluidshinder.

Vragen geluidsrapport

Eerder toegezonden vragen van bewoners

- 1. Voor vele woningen langs de Oude Spoorbaan heeft de gemeente in het verleden hogere waarden vastgesteld; voor de Dijkwacht gaat het om 55 dB. Welke rol hebben deze hogere waarden gespeeld bij het tot stand komen van jullie advies voor de te nemen maatregelen?**

Antwoord: De waarden van 55dB (A) zijn in het verleden vastgesteld. Deze waarden zijn omgerekend zodat ze aansluiten bij de huidige wetgeving en zijn gebruikt voor de toetsing volgens de Wet geluidshinder. In het geluidrapport wordt dit in hoofdstuk 2 uitgelegd.

- 2. En welke rol heeft de wettelijke toetsingswaarde van 48 dB gespeeld?**

Antwoord: Als de huidige geluidbelasting ≤ 48 dB is, dan geldt de waarde van 48 dB als grenswaarde bij de toetsing.

- 3. Hoe kan het dat in Bijlage 3 van het rapport voor dezelfde huizen heel verschillende geluidsbelastingen zijn berekend?**

Antwoord: Toetsing grenswaarden Wet geluidshinder vindt plaats per weg en niet gecumuleerd. In bijlage 3 staan tabellen met geluidbelastingen per weg.

- 4. Jullie geven aan dat DDB asfalt voor auto's het stilste is, beter dan 2-laags ZOAB. Op de Oude Spoorbaan rijden echter niet alleen auto's, maar ook relatief veel vrachtverkeer. Hoe zit dat precies?**

Antwoord: Uit de berekeningen van Antea Group blijkt dat het wegdek Dunne deklaag type B (DDB) het stilste en beste wegdek is om op de Oude Spoorbaan toe te passen. Tweelaags ZOAB heeft een iets lagere geluidreductie bij de verkeerssamenstelling op de OSB en zal eerder zijn effect verliezen. ZOAB is een open deklaag die op rijkswegen gebruikt wordt. Bij toepassing van ZOAB op de Oude Spoorbaan zouden de open ruimtes in het asfalt sneller vervuild reken door de lagere rijsnelheden dan op snelwegen. Daardoor neemt de werking van ZOAB nog verder af.

- 5. Klopt het dat de schermen nu lager kunnen worden dan eerder voorspeld omdat de verkeersintensiteit (die bepalend is voor de uitgangssituatie) nu al hoger is?**

Antwoord: hier zijn verschillende oorzaken voor:

- Het huidige ontwerp is geoptimaliseerd, zo is er een versmalling van de middenberm van de Oude Spoorbaan toegepast. Daardoor is het scherm effectiever voor geluid van de noordelijke rijbaan.
- Er wordt nu gewerkt met een veel gedetailleerder ontwerp gebaseerd op onderzoeken i.p.v. QuickScans.
- De schermhoogtes zijn geoptimaliseerd (niet per halve meter gerekend) maar per 5-10cm.
- Er is gebruik gemaakt van het meest recente RVMK (Regionale Verkeers- en Milieukaart) onderzoek. Dit is actueel en hierin zijn de meest recente inzichten omtrent verkeersontwikkelingen in de regio meegenomen.

- 6. Het rapport beschrijft hoe overal door het treffen van maatregelen het uiteindelijke geluidniveau gelijk aan of beter wordt dan de heersende situatie. Wij delen die benadering. Hoe kan het dan dat aangegeven wordt dat de schermen in deelgebied Buitenhof van 75 cm hoog als akoestisch onnodig worden gekwalificeerd? Zonder die schermen zouden de geluidsniveaus toch stijgen boven het actuele/heersende niveau?**

Antwoord: Het geluidniveau bij woningen Buitenhof (Saturnus, Mercurius) is zonder het scherm van 75cm al maximaal 48 dB. Het scherm is niet nodig om te voldoen aan Wet geluidshinder.

7. Het geluidniveau in straten die dicht in de buurt liggen van de LRN neemt door te nemen maatregelen af. Echter in wat verder weggelegen straten neemt het (overigens wel lagere) geluidniveau soms toe. Hoe kan dat?

Antwoord: In de wijk blijft het geluidsniveau onder de 48dB. Toenames onder de voorkeurswaarde (48 dB) kunnen veroorzaakt worden door verschoven rijbaan / toename intensiteit.

Overige vragen n.a.v. het rapport/de presentatie:

- **Een deelnemer geeft aan dat eerder nooit over de 48dB is gesproken, alleen over huidige metingen en wat er moet gebeuren met geluidsbelasting. Gaan huizen die niet zwaar zijn belast (<48dB) er dus niet op vooruit?**

Antwoord: Uitgangspunt voor het project is de Wet geluidhinder. In de wet geluidhinder is een waarde van 48dB altijd toelaatbaar. Als de huidige geluidbelasting < 48 dB is, dan geldt de waarde van 48 dB als grenswaarde bij de toetsing.

- **Hoe kan het dat er in dezelfde straat verschillende geluidsniveaus kunnen zijn, kijkende naar het geluidsonderzoek?**

Antwoord: Toetsing grenswaarden Wet geluidhinder vindt plaats per weg en niet gecumuleerd. We kijken naar de Oude Spoorbaan in de huidige en toekomstige situatie. Om de reconstructie van de Oude Spoorbaan mogelijk te maken, wordt ook de kruising met de Engelendaal en de Schildweg aangepast. Voor deze twee wegen zijn ook de geluidbelastingen berekend.

- **Vervolgvraag: Worden deze geluidseffecten dan samen genomen?**

Antwoord: De toetsing gaat per weg. In de bijlage 3 van het rapport is per weg de geluidsbelasting aangegeven, waarbij het hoogste geluidsniveau telt. Het gecumuleerde geluidsniveau wordt niet getoetst. Alleen bij het aanvragen van een hogere waarde dient de gecumuleerde geluidbelasting inzichtelijk gemaakt te worden.

- **Stel dat er meer vrachtverkeer over de Oude Spoorbaan heen gaat, klopt het asfalt advies dan ook nog?**

Antwoord: Ja, een beperkte toename van het percentage vrachtverkeer leidt niet tot andere conclusies. Overigens is in de toekomst eerder een afname van het percentage vrachtverkeer op de Oude Spoorbaan te verwachten omdat de groei van het verkeer veelal wordt veroorzaakt doordat er extra woningen in de regio komen (in plaats van bedrijven met zwaar transport). Nu is gerekend met zo'n 4-5% vrachtverkeer (landbouwvoertuigen en overig vrachtverkeer) en deze aantallen zijn aannemelijk.

Opmerkingen op het rapport:

Door de aanwezigen worden de volgende twee punten aangedragen als zijnde niet juist in het rapport. Men wordt bedankt voor de oplettenheid en er wordt aangegeven dat hiernaar gekeken zal worden.

- Foutje in tabel 4.8: 75cm wordt bij nummer 9 herhaalt maar hoort hier niet bij.
- Er staat dat de woning aan Saturnus 1 een gezondheidsfunctie heeft. Dat was in het verleden zo; inmiddels wordt het pand bewoond door een gezin.

Vragen gesteld in de chat:

1. **Wat is de nauwkeurigheid van de berekeningen?**

Antwoord: Het is een model die een zo dicht mogelijke benadering van de werkelijke situatie maakt. Hiermee kan je + of - 1dB calculeren.

2. **Zijn de huidige geluidswaarden gevalideerd met echte metingen?**

Antwoord: In het voortraject om te komen tot het Kaderbesluit in 2016 zijn geluidsmetingen uitgevoerd langs de gehele Oude Spoorbaan. De conclusie die daaruit getrokken kon worden is dat de geluidsmetingen een erg goede afspiegeling waren van het geluidsmodel. Dat wil zeggen: deze kwamen binnen 1dB overeen met wat we berekend hadden.

3. **Hoe is het water van de Dwarswatering gemodelleerd?**

Antwoord: In het model wordt er onderscheid gemaakt tussen een harde en zachte bodem. In het model wordt uitgegaan van een zachte bodem, waarbij alle harde delen zijn ingevoegd, zoals het water. Water reflecteert geluid, dus dat is zeker meegenomen.

4. **Hoe komt de windrichting (west is preferent) tot uiting in de berekeningen? Hoeveel invloed heeft dit? Geluid vanaf de Dwarswatingbrug waait daardoor makkelijk naar de woningen aan de oostzijde van de Dwarswating.**

Antwoord: Er komt een scherm op de brug van 2 meter hoog en er komt een scherm van 75cm voor 'het gat' tussen de brug en het scherm van 85cm langs de Oude Spoorbaan. Hierdoor ontstaat een gesloten afscherming voor geluid vanaf de brug en de rest van de Oude Spoorbaan. De windrichting is niet mee genomen.

5. **Hoe wordt een onveilige situatie voorkomen aan de zuidwestelijke kant van de rotonde Schildwacht, bij de kruising voetgangers/fietsers?**

Antwoord: Jeroen licht toe dat voetgangers het fietspad niet hoeven te kruisen in de fietstunnel door de volgende maatregelen:

- Aan de zuidwest zijde is er een loopbrug over de tunnel heen naar de bushalte aan de zuidzijde van de weg.
- Met de trap kan men naar beneden de tunnel in waar het voetpad vervolgd kan worden naar de andere kant van de rotonde en de andere bushalte.
- De mindervalide route kan gevolgd worden om via de hellingbaan de tunnel in te komen. Dit kruist het fietspad niet.

Overige vragen:

- **Wordt er in de uitwerking van de plannen voor het Uitvoeringsbesluit ook aandacht besteed aan onderhoud/beheer van graffiti, het korthouden van riet etc.?**

Antwoord: Ja, hierin worden afspraken over beheer en onderhoud meegenomen.

- **Wordt in het uitvoeringsbesluit ook concreet hoe smiley borden etc. i.v.m. de snelheid worden meegenomen?**

Antwoord: Hiervoor is een onderzoek uitgezet bij adviesbureau Goudappel Coffeng. Dit onderzoek loopt op dit moment nog, maar de rapportage inclusief de oplossingsrichtingen worden verwerkt in het uitvoeringsbesluit.

- **Blijft er gedurende de gehele werkzaamheden op z'n minst overdag een fietsroute langs de Oude Spoorbaan beschikbaar (Oude Ade – Leiderdorp – Leiden v.v.)?**

Antwoord: Er wordt op dit moment gewerkt aan een faseringsplan, waarbij er altijd sprake is van een mogelijke omleidingsroute voor fietsers en de Oude Spoorbaan bereikbaar blijft voor automobilisten (mogelijk met een aantal korte avond- of weekend afsluitingen). U wordt op een nader moment, in ieder geval na afloop van de bestuurlijke besluitvorming rondom het Uitvoeringsbesluit, verder geïnformeerd over de werkzaamheden en de bijbehorende planning inclusief fasering van de uitvoering.

- **Op welke wijze worden bewoners gedurende de toekomstige werkzaamheden geïnformeerd over werkzaamheden en wegafsluitingen?**

Antwoord: Alle betrokkenen zullen door de omgevingsmanager geïnformeerd worden over het vervolgetraject: allereerst rondom de bestuurlijke besluitvorming in het najaar en vervolgens over de werkzaamheden. Dit zal in ieder geval via de bij ons bekende e-mailadressen gebeuren en eventueel via bewonersbrieven.

Planning en vervolgproces

Deze sessie is de derde en laatste plenaire sessie voor het uitvoeringsbesluit voor tracédeel Oude Spoorbaan. Er zijn nog een paar punten n.a.v. deze bijeenkomst die we nog nagaan en terugkoppelen, namelijk de impressie voor de geluidsschermen vanaf de woningen.

Het Uitvoeringsbesluit zal aan het eind van het jaar in de gemeenteraden van Leiden en Leiderdorp worden behandeld. Het Politiek forum Leiderdorp is op 15 november en de

Gemeenteraad van Leiderdorp behandelt het dan op 22 november. Daarna komt het in de gemeenteraad van Leiden.

Naast het ontwerp en het uitvoeringsbesluit wordt er gewerkt aan het bestemmingsplan omdat een deel van de bestemming gaat wijzigen. Dit wordt begin volgend jaar aan het college voorgelegd.

Na de bestuurlijke besluitvorming rond het uitvoeringsbesluit wordt de aanbesteding in gang gezet. Dit duurt ongeveer een half jaar. We streven er naar om ongeveer half 2022 een aannemer aan boord te hebben. De aannemer moet vervolgens verschillende voorbereidende werkzaamheden doen. De bouwtijd zal ongeveer 1.5 jaar zijn. Dit is afhankelijk van de zettingsperiode.

Tijdens de uitvoering is er ook participatie over omleidingsroutes etc. Een omleiding voor auto's zal niet door de Leyhof zijn. Eerst zal het nieuwe deel gebouwd worden aan de noordzijde en daarna zal de zuidzijde worden aangepakt. Daarnaast geeft het projectteam de aannemer verschillende eisen mee en vraagt hem hoe ze de hinder nog meer gaan verminderen. Dit geldt ook voor het beperken van trillingen, nachtwerk en hinder in de omgeving.

Tevredenheidsmeting en afsluiting

Sylvia geeft aan dat we na de eerste sessie ook een tevredenheidsmeting hebben gedaan. We zijn benieuwd hoe jullie de sessies informatie voorziening hebben ervaren. Deze link wordt ook toegezonden.