

VERKEERSBESLUIT HERINRICHTING OUDE SPOORBAAN TRACEEL ENGELENDAAL TE LEIDERDORP

Z/21/126065/261588

Burgemeester en wethouders van de gemeente Leiderdorp,

Gelet op:

Burgemeester en wethouders van de gemeente Leiderdorp nemen een verkeersbesluit voor de herinrichting van de Oude Spoorbaan ter hoogte van het Engelendaal, ten behoeve van de realisatie van de Leidse Ring Noord (LRN). Het tracédeel Engelendaal binnen het project LRN loopt vanaf de Zijlbrug tot en met de brug over de Dwarswatering. Dit verkeersbesluit heeft tevens betrekking op de aansluiting van dit tracédeel op het tracédeel Oude Spoorbaan[1] en het fietspad gelegen ten zuiden van de Oude Spoorbaan tussen de Dwarswateringbrug tot aan de rotonde bij de Schildwacht.

Op grond van artikel 15, eerste lid van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW) moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (Babw) genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

Artikel 21 van het Babw bevat voorschriften omtrent de motivering van verkeersbesluiten. Het verkeersbesluit moet in ieder geval weergeven welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij moet worden aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid van de WVW genoemde belangen ten grondslag liggen aan het besluit. Indien tevens andere dan die belangen in het geding zijn wordt aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

Artikel 2 van de Wegenverkeerswet noemt de volgende doelen:

1. In eerste instantie:

- a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- b. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer

2. In tweede instantie ook voor:

- a. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu bedoeld in de Wet Milieubeheer;
- b. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

Met het nemen van dit besluit worden de onder 1, sub a en b genoemde belangen van de veiligheid op de weg en bescherming van weggebruikers en passagiers gediend.

[1] Binnen het project Leidse Ring Noord betreft het tracédeel Oude Spoorbaan het weggedeelte van de Oude Spoorbaan direct na de brug over de Dwarswatering tot aan de rotonde N445/446.

Tevens worden de onder 2, sub a en b genoemde belangen gediend gelet op het wegontwerp met bijbehorende landschappelijke en milieukundige inpassingsmaatregelen.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 24 van het Babw dient overleg te worden gevoerd met de verkeersadviseur van de politie die gemandateerd is door de korpschef van de Nationale Politie;

De in het besluit vermelde weg is in eigendom, beheer en onderhoud bij de gemeente Leiderdorp.

Aanleiding

In november 2019 en april 2020 hebben de raden van Leiden respectievelijk Leiderdorp het geactualiseerd Kaderbesluit voor de Leidse Ring Noord (verder LRN) vastgesteld. De LRN bestaat uit 5 tracédelen: Tracédeel Plesmanlaan, Tracédeel Schipholweg, Tracédeel Willem de Zwijgerlaan, Tracédeel Engelendaal en Tracédeel Oude Spoorbaan. De eerste 3 tracédelen liggen in Leiden en de laatste 2 in Leiderdorp.



De tracédelen zijn vervolgens per tracédeel uitgewerkt en resulteren in door de gemeenteraad te nemen Uitvoeringsbesluit per tracédeel.

Het Uitvoeringsbesluit tracé Engelendaal is door de raad van Leiderdorp vastgesteld op 12 juli 2021. Het voorliggend verkeersbesluit heeft betrekking op dit tracédeel en de daar te treffen verkeersmaatregelen. Dit tracédeel omvat de Oude Spoorbaan van de Zijlbrug tot en met Dwarswateringbrug inclusief de kruising Engelendaal (tot aan de Rietschans). Ook valt binnen dit verkeersbesluit de aansluiting op de Oude Spoorbaan direct ten oosten van de brug over de Dwarswatering en het fietspad gelegen ten zuiden van de Oude Spoorbaan tussen de Dwarswateringbrug tot aan de rotonde bij de Schildwacht. Daarnaast valt ook het fietspad over de Zijlbrug binnen dit tracédeel dat loopt tot voorbij het kruispunt met de Sumatrastraat in Leiden, vanwege de mogelijkheden om de maatregelen eerder te kunnen uitvoeren.

Voor de andere te treffen verkeersmaatregelen op andere tracédelen van de LRN worden separaat verkeersbesluiten genomen. Zo valt de verhoging van de maximale snelheid onder het verkeersbesluit van tracédeel Oude Spoorbaan. De besluiten in andere verkeersbesluiten hebben geen invloed op dit tracédeel.

Doel Leidse Ring Noord

Het doel van het project LRN is om de doorstroming en betrouwbaarheid van de weg aan de noordzijde van de Leidse ring te verbeteren en de huidige en toekomstige knelpunten in de doorstroming op te lossen. Daarmee ontstaat een robuust, betrouwbaar en toekomst bestendige ringstructuur ter bereikbaarheid van de Leidse agglomeratie die inspeelt op de mobiliteitsvraag. De LRN zorgt ook voor ontlasting van verkeer in woonwijken en voor een leefbare en toegankelijke binnenstad en dorpskern. Dit leidt tot meer ruimte voor fietsers, voetgangers, openbaar vervoer en groen. Om als stad en dorp leefbaar, duurzaam en bereikbaar te blijven, moet al het verkeer dus goed kunnen doorstromen via de doorgaande regionale verbinding die de LRN is.

De aanleg van de LRN, als ruggengraat voor vele andere ontwikkelingen binnen de agglomeratie, is randvoorwaardelijk om deze ambities waar te kunnen maken.

De LRN maakt de duurzame gebiedsontwikkelingen mogelijk zoals de Zwijger, de Baanderij, het Stationsgebied, het Bio Science Park, de Schipholweg, LEAD en het Vondelkwartier. Daarnaast is de LRN van wezenlijk belang voor de bereikbaarheid van de Leidse regio als geheel en daarmee voor de economie, werkgelegenheid en de borging van een aantrekkelijk vestigingsklimaat.

Participatie

In aanloop naar het geactualiseerde Kaderbesluit is er een uitgebreid participatieproces doorlopen met de omgeving en belangrijke stakeholders in en rondom de projectdeelgebieden. De inzichten die daaruit zijn gekomen zijn de basis geweest voor het participatieproces rond het uitvoeringbesluit voor het tracédeel Engelendaal.

Tijdens het participatieproces met de omwonenden is gesproken over de verkeerskundige oplossing en de ruimtelijke inpassing. Daarbij zijn eisen en wensen opgehaald. Specifiek zijn daarbij ook de te treffen maatregelen naar aanleiding van de geluidsberekeningen aan de orde gekomen, alsook extra te treffen (bovenwettelijke) maatregelen. Als uitkomst van het participatietraject zijn meer maatregelen in het uitvoeringsbesluit opgenomen dan aanvankelijk in het geactualiseerd Kaderbesluit. De gemeenteraad heeft deze input meegewogen bij de besluitvorming omtrent het uitvoeringsbesluit.

Onderhavig verkeersbesluit betreft de juridische formalisering van de te treffen verkeersmaatregelen om de reconstructie ter hoogte van het Engelendaal door te kunnen voeren. Het bestemmingsplan Leidse Ring Noord – Engelendaal voorziet in de juridisch planologische basis om de reconstructie uit te kunnen voeren. Op dit verkeersbesluit is gelet op de eerdere participatie geen inspraak geboden. Wel bestaat voor belanghebbenden de mogelijkheid om formeel bezwaar aan te tekenen alsook beroep en eventueel hoger beroep in te stellen.

Ontwerp LRN tracédeel Engelendaal

Het plangebied van het tracédeel Engelendaal is van de Zijlbrug tot en met de brug over de Dwarswatering. Alsmede het gedeelte tot aan de met verkeerslichten geregelde kruising Engelendaal – Rietschans – Van der Havelaan en het fietspad gelegen ten zuiden van de Oude Spoorbaan tussen de Dwarswateringbrug tot aan de rotonde bij de Schildwacht, zie figuur 1.

Ook de tijdelijke aansluiting op de Oude Spoorbaan (2x1) direct ten oosten van de Dwarswateringbrug is onderdeel van dit verkeersbesluit. Hierdoor is de reconstructie van het kruispunt Engelendaal als deelproject uitvoerbaar en onafhankelijk van het tracédeel Oude Spoorbaan.

Huidige situatie



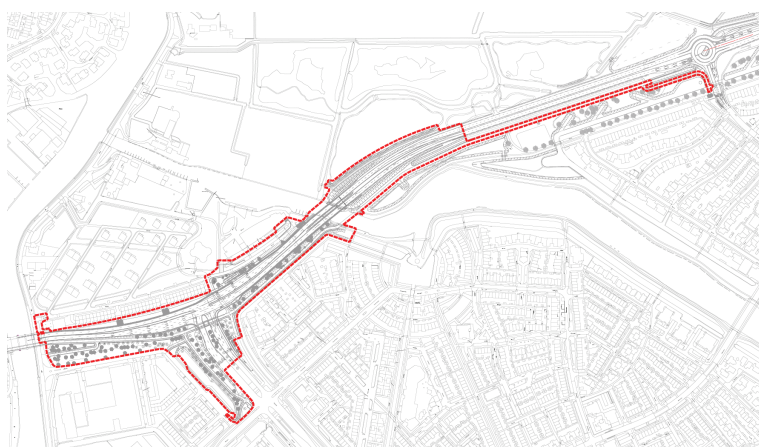
De Oude Spoorbaan is in de huidige situatie een gebiedsontsluitingsweg van 50 km/u. De weg ligt in het verlengde van de Willem de Zwijgerlaan (Leiden) en loopt door tot en met de rotonde die de Oude Spoorbaan aansluit op de Leidseweg, de N445 en de N446.

De Oude Spoorbaan is een belangrijke verbinding tussen Leiden en Leiderdorp en de rijksweg A4. Met name verkeer van en naar Leiden maakt gebruik van deze verbinding. Maar ook lokaal verkeer van en naar Leiderdorp. Zo is bijvoorbeeld door de rotonde Oude Spoorbaan – Schildwacht de wijk Leyhof toegankelijk en via het met verkeerslichten geregelde kruispunt Oude Spoorbaan – Engelendaal is bedrijventerrein de Baanderij en de rest van Leiderdorp te bereiken.

Tevens is er voor gemotoriseerd verkeer komende vanuit Leiden een bypass aanwezig die het mogelijk maakt om direct op de Rietschans en daarmee bedrijventerrein de Baanderij te komen.

Doordat de Oude Spoorbaan een belangrijke toegangsweg is tot Leiden en Leiderdorp is de route ook onderdeel van de hulpdienstenroute. Tevens maakt landbouwverkeer gebruik van de route, waardoor een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers van de weg gebruik maken.

Parallel aan de Oude Spoorbaan ligt tussen de Zijlbrug en het Engelendaal een (brom)fietspad. Tussen het Engelendaal en de rotonde met de Schildwacht is dit een onverplicht fietspad waar brommen niet toegestaan is. In figuur 1 zijn de plangrenzen opgenomen.



Figuur 1. Plangrenzen tracédeel Engelendaal, met vastgesteld ontwerp uitvoeringsbesluit

Noodzakelijke aanpassingen

Uit de verkeersstudies blijkt dat voor een goed functionerende LRN aanpassingen aan tracédeel Engelendaal nodig zijn. Het tracédeel Engelendaal is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/u. De landelijke richtlijnen van het kennisinstituut verkeer en vervoer CROW voor een gebiedsontsluitingsweg zijn gehanteerd bij het opstellen van het ontwerp. Hiermee krijgt de weg een uniforme uitstraling wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Hieronder worden de inrichtingskenmerken en maatregelen voor het tracédeel Engelendaal op hoofdlijnen benoemd:

- Maximumsnelheid

Een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom heeft een maximumsnelheid van 50 km/u danwel 70 km/u. In de huidige situatie heeft de Oude Spoorbaan op dit tracédeel Engelendaal een maximumsnelheid van 50 km/u, deze blijft gehandhaafd.

- Verhardingstype

De Oude Spoorbaan is een gebiedsontsluitingsweg. Op dergelijke wegen wordt standaard een asfaltverharding toegepast. Er is besloten een geluidsreducerende asfaltverharding toe te passen om de geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de LRN te beperken. Naar de akoestische gevolgen van de wegconstructie is een akoestisch onderzoek uitgevoerd, zie kopje *Onderzoeken*.

- Wegbreedte

In het ontwerp is rekening gehouden met de ontwerprichtlijnen van CROW voor een gebiedsontsluitingsweg. Zo is het trottoir 1,5 a 1,8 m breed en het tweerichtingenfietspad 4 m breed. De rijstroken van de Oude Spoorbaan zijn 3,1 m en de opstelstroken ter hoogte van de verkeerslichten zijn 3,0 m breed.

- Kruispunt Oude Spoorbaan – Engelendaal



Om de LRN te laten functioneren als ruggengraat van het stedelijk wegennet is onder andere een kruispuntstudie gedaan (onderdeel van het geactualiseerde kaderbesluit) naar de verkeersafwikkeling van het kruispunt Oude Spoorbaan – Engelendaal. Deze kruispuntstudie is uitgevoerd op basis van het programma van eisen geregelde kruispunten van gemeente Leiden dat ook door gemeente Leiderdorp wordt toegepast. Tevens is rekening gehouden met het effect van brugopeningen van de Zijlbrug op de verkeersafwikkeling van het kruispunt.

Uit de verkeersstudie blijkt dat er drie opstelstroken rechtdoor nodig zijn op het kruispunttak komende van de Zijlbrug, om zodoende het verkeer na een brugopening beter af te wikkelen. Op dezelfde tak komen twee opstelstroken voor rechtsaf naar het Engelendaal. In de huidige situatie is hier nog maar één opstelstrook voor rechtsaf aanwezig, uitbreiding met een tweede opstelstrook is nodig aangezien de alternatieve bypass van de Oude Spoorbaan/Zijlbrug naar de Rietschans komt te vervallen, zie kopje *bypass*.

Op het kruispunttak Engelendaal blijft de rijstrookconfiguratie twee opstelvakken linksaf en één opstelvak rechtsaf. Wel komt er een aparte busstrook bij, zodat de bus met prioriteit het kruispunt kan passeren en bij een eventuele burgopening vooraan in de wachtrij kan staan.

Het kruispunt tak Oude Spoorbaan komende van de Dwarswateringbrug wijzigt ook beperkt aangezien de twee opstelstroken rechtdoor en één opstelstrook linksaf behouden blijven. Ook op deze tak komt er een extra busstrook bij die het mogelijk maakt voor de bus om na het halteren met prioriteit het kruispunt te passeren en vooraan aan te sluiten in de wachtrij als de Zijlbrug open staat.

Om de aparte busstroken mogelijk te maken wordt er markering “Lijn bus” op de betreffende rijstroken aangebracht zoals opgenomen onder het kopje *Besluit* en weergegeven op het beboddingsplan, zie bijlage 2.

- *(Brom)fietspad*

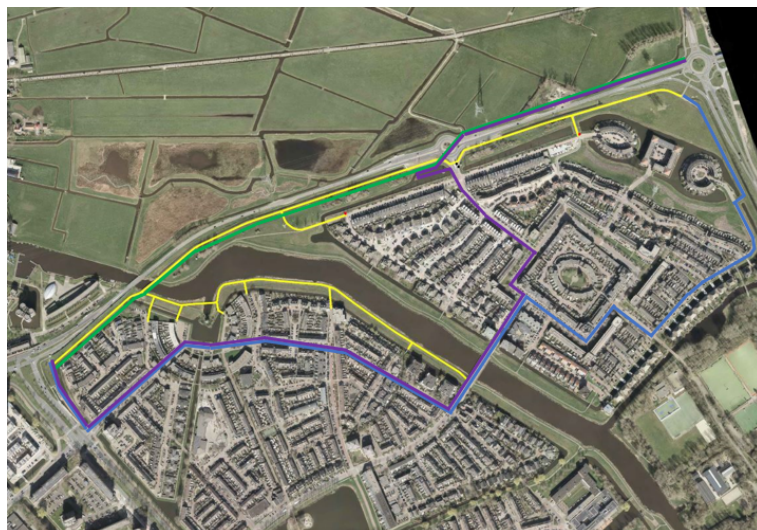
Bij een gebiedsontsluitingsweg van 50 km/u wordt bij voorkeur het fietsverkeer fysiek gescheiden van het gemotoriseerde verkeer, vanwege de verschillen in snelheid en massa. Het voorliggende ontwerp voldoet aan deze CROW richtlijn. Zo blijft het vrijliggende (brom)fietspad tussen de Zijlbrug en het Engelendaal gehandhaafd. Wel wordt dit (brom)fietspad verbreed naar 4 m om het comfort van deze regionale fietsverbinding te verbeteren.

In de huidige situatie kan het (brom)fietsverkeer via het kruispunt Engelendaal – Rietschans – Van der Havelaan het Engelendaal oversteken. In voorliggend ontwerp wordt middels een tunnel voor het langzame verkeer een alternatief geboden voor deze oversteek, zodat het (brom)fietsverkeer veilig en ongehinderd het Engelendaal kan passeren. De (brom)fietspaden parallel aan het Engelendaal en het onverplichte fietspad parallel aan de Dwarswatering die aansluiten op het (brom)fietspad parallel aan de LRN dienen voorrang te verlenen aan het verkeer op het (brom)fietspad parallel aan de LRN. Dit wordt met de daarvoor gelende verkeerstekens (haaiantanden) geregeld, zie onder het kopje *Besluit* en het beboddingsplan (bijlage 2).

In de huidige situatie is het fietspad parallel aan de Oude Spoorbaan tussen het Engelendaal, de Dwarswatering en verder naar de rotonde Oude Spoorbaan – Schildwacht een onverplicht fietspad. Op een onverplicht fietspad mogen geen brom- en snorfietsen rijden. Om dit regionale fietspad een kwaliteitsimpuls te geven wordt ook dit fietspad verbreed naar 4 m en komt er een trottoir langs tussen het Engelendaal en de Dwarswatering. Door deze kwaliteitsimpuls is het fietspad geschikt voor verschillende soorten fietsen en wordt het ook voor bromfietsers de logische route van en naar Leiden. Daarom wordt het onverplicht fietspad omgezet naar (brom)fietspad. Tevens wordt op deze wijze een alternatief geboden voor bromfietsers die in de huidige situatie nog rijden via de wijk Leyhof en Buitenhoflaan of de Nieuwe Weg, zie figuur 2.

De hinderaspecten van het brommen door of nabij de woonkernen van Leiderdorp worden hierdoor evenwichtiger verdeeld. Het bromfietspad dat wordt ingesteld ligt overwegend op grotere afstand van de woonbebouwing dan de huidige route voor bromfietsers om de wijk Leyhof of een verdere bestemming in zowel oostelijke als westelijke richting te kunnen bereiken. Omgekeerd geldt dit voor bromfietsers vanuit oostelijke richting naar bijvoorbeeld Leiden of woonkernen binnen Leiderdorp. Het in te stellen bromfietspad bewerkstelligt dat doorgaand bromfietsverkeer een route kan aanwenden zoveel mogelijk buiten de woonkernen van Leiderdorp om. De bijbehorende bebodding is opgenomen onder het kopje *Besluit* en weergegeven op het beboddingsplan, bijlage 2.

In figuur 2 is de gele lijn het huidige onverplichte fietspad. De blauwe lijn is de route die bromfietsers dienen te rijden als gevolg van het huidige onverplicht fietspad. De groene lijn is het nieuw tracé van het (brom)fietspad na realisatie LRN (tracédeel Engelendaal en tracédeel Oude Spoorbaan). De paarse lijn is de bromfietsroute indien het huidige fietspad een onverplicht fietspad zou blijven.



Figuur 2. Routes onverplicht fietspad en alternatieve routes

- Fietsverkeer vanuit Leidsedreef

Fietsverkeer komende vanaf de Leidsedreef kan via een (brom)fietsdoorsteek naar het (brom)fietspad parallel aan het Engelendaal rijden en vanaf daaruit eventueel naar het (brom)fietspad parallel aan de LRN rijden. Verkeer op deze doorsteek dient voorrang te verlenen aan het fietsverkeer op het (brom)fietspad parallel aan het Engelendaal. Ook andersom dient het verkeer op de doorsteek voorrang te verlenen aan verkeer op de Leidsedreef. Dit wordt met de daarvoor gelende verkeerstekens (haaiantanden) en indien nodig met bebording geregeld, zie onder kopje *Besluit* en het bebordingsplan (bijlage 2).

- Trottoir

In de huidige situatie is er langs het (brom)fietspad over veruit het grootste gedeelte een trottoir aanwezig. Alleen bij de fietsopgang vanaf de Zijldijk naar het (brom)fietspad is geen trottoir, waardoor hier voetgangers het (brom)fietspad dienen te gebruiken als ze niet via de trap naar de Zijlbrug toe kunnen gaan. Om ook voor deze voetgangers een goede verbinding te creëren wordt naast het (brom)fietspad een trottoir gerealiseerd van 1,8 m breed. Daarnaast is er in de huidige situatie ook geen trottoir aanwezig naast het onverplichte fietspad tussen het Engelendaal en de brug over de Dwarswatering. Hier maken voetgangers gebruik van het onverplichte fietspad. Om ook de kwaliteit van deze verbinding voor voetgangers te verbeteren wordt ook op dit gedeelte een trottoir gerealiseerd met een breedte van 1,5 m. Door het trottoir is het mede mogelijk om het onverplichte fietspad te wijzigen in een (brom)fietspad, zie onder kopje *(brom)fietspad*.

- Bypass

Door het realiseren van een tunnel voor langzaam verkeer (voetgangers en (brom)fietsers) onder het Engelendaal door dient de bypass vanaf de Oude Spoorbaan/Zijlbrug naar de Rietschans te vervallen. Hiervoor is een apart onttrekkingsbesluit genomen met kenmerk Z/21/126067/261591. Door het opheffen van de bypass dienen de haaiantanden en de bijbehorende bebording verwijderd te worden t.h.v. de aansluiting met de Rietschans, zie onder kopje *Besluit* en het bebordingsplan (bijlage 1).

Hierdoor verdwijnt er een fysieke verbinding vanuit Leiden naar bedrijventerrein de Baanderij en eventueel verder Leiderdorp in. Dit verkeer dient in het vervolg via het kruispunt Oude Spoorbaan – Engelendaal te rijden. Daarvoor wordt het aantal opstelstroken voor rechtsaf bij het kruispunt uitgebreid van één naar twee opstelstroken. Hierdoor is er voldoende capaciteit aanwezig om het verkeer te faciliteren dat richting bedrijventerrein de Baanderij wil rijden, zie ook onder kopje *Kruispunt Oude Spoorbaan – Engelendaal*.

Uit verkeersstudies blijkt tevens dat door het opheffen van de bypass meer verkeer via het Engelendaal gaat rijden. Waar een deel van het verkeer in de huidige situatie de bypass nog gebruikt om de verkeerslichten op het Engelendaal te mijden en via de Baanderij richting de Van der Marckstraat, Vronkenlaan en soms ook verder naar de Van der Valk Boumanweg en de Persant Snoepweg rijdt, wordt door het opheffen van de bypass deze route onaantrekkelijker. Het opheffen van de bypass zorgt er daarmee voor dat er minder doorgaand verkeer door de wijken rijdt en meer verkeer wordt geconcentreerd op het Engelendaal, zodat deze beter functioneert als hoofdas in Leiderdorp.



- Langzaam verkeeroversteek bypass

Door het vervallen van de bypass komt ook de oversteek voor voetgangers en (brom)fietsverkeer over de bypass te vervallen. Dit langzame verkeer hoeft zodoende een rijstrook minder te kruisen om bij het met verkeerslichten geregelde kruispunt Engelendaal – Rietschans – Van der Havelaan te komen. Zodoende dienen de in de huidige situatie aanwezige verkeerstekens (zebrapad-strepen en haaiantanden) en bebording te worden verwijderd, zie onder kopje *Besluit* en weergegeven op het bebordingsplan (bijlage 1).

- Toerit naar Asopos In de huidige situatie is er een toerit van de Oude Spoorbaan naar de roeivereniging ASOPOS. Deze toerit is in het verleden aangelegd voor trailers met roeiboten die vanwege hun lengte niet de bochten konden nemen van het onderliggende wegennet. Deze trailers kunnen alleen van de toerit gebruik maken als ze op de Oude Spoorbaan richting Leiden rijden. Deze toerit is voorzien van een slagboom en een geslotenverklaring (bord C01, waarvoor Asopos een ontheffing heeft), om zo te borgen dat geen ander verkeer de toerit gebruikt.

In de toekomstige situatie zal de toerit naar ASOPOS verdwijnen, omdat deze niet gewenst is bij de regionale verbinding die de LRN vormt. Immers, een botentrailer die via de toerit wil rijden zal afremmen op de LRN en wellicht geheel tot stilstand komen. Dit kan tot onverwachte verkeerssituaties leiden voor achteropkomend verkeer dat niet verwacht dat een trailer via een toerit de LRN kan verlaten. Om deze verkeersonveilige situaties te voorkomen wordt de toerit fysiek verwijderd. Hiervoor is een apart ont-trekkingsbesluit genomen met kenmerk Z/21/126068/261593. Tevens wordt de slagboom en bebording (bord C01) verwijderd, zie onder kopje *Besluit* en het bebordingsplan (bijlage 1).

Om botentrailers de roeivereniging ASOPOS te kunnen laten bereiken na realisatie van de LRN worden in verschillende bochten van het onderliggend wegennet objecten verwijderd. Hierdoor kunnen trailers met roeiboten in het vervolg deze bochten wel nemen en zo via het onderliggend wegennet rijden.

- Aansluiting Oude Spoorbaan 2x1

Het is mogelijk dat tracédeel Engelendaal eerder wordt uitgevoerd dan tracédeel Oude Spoorbaan. Het gevolg is dat het 2x2 tracédeel Engelendaal dan dient aan te sluiten op het tracédeel Oude Spoorbaan dat dan nog 2x1 is. Hiervoor wordt een aansluiting gemaakt ten oosten van de brug over de Dwarswatering. Daarbij wordt het aantal rijstroken eerst teruggebracht van 2x2 naar 2x1 waarna deze aansluit middels een tijdelijke weg op de Oude Spoorbaan. In het verkeersbesluit tracédeel Oude Spoorbaan zal deze aansluiting weer worden opgeheven.

Onderzoeken leefbaarheid

Dit verkeersbesluit heeft naast de verkeerskundige doelen (verbeteren van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid) tot doel de leefbaarheid te verbeteren. Aangezien geluid en luchtkwaliteit als hinderfactoren kunnen meewegen in het milieubelang is voor het verkeerbesluit onderzoek verricht naar geluid en luchtkwaliteit.

Geluid ten gevolge van wegverkeer

Doordat de wegen in het plangebied zullen worden aangepast waarbij er zonder het treffen van maatregelen een significante geluidstoename ten gevolge van wegverkeerslawaai optreedt is er sprake van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh). Uit het akoestisch onderzoek dat hiertoe is uitgevoerd komen wettelijk te treffen maatregelen naar boven. Op basis van de participatie worden er ook bovenwettelijke maatregelen doorgevoerd om een goed woon- en leefklimaat te borgen. Het akoestisch onderzoek is opgenomen als bijlage 3 bij dit besluit. Voor een overzicht van de te treffen maatregelen wordt verwezen naar figuur 5.1 en de bijbehorende tabel 5.1 van het akoestisch rapport. Met dit maatregelenpakket is het uitvoeren van de wegaanpassing mogelijk binnen de wettelijke kaders van de Wet geluidhinder. Het bestemmingsplan Leidse Ring Noord – Engelendaal voorziet in de juridisch planologische basis.

Luchtkwaliteit

Verkeersbesluiten worden niet zelfstandig aan luchtkwaliteit getoetst. De (jurisprudentie bij de) Wegenverkeerswet laat wel zien dat het bevoegd gezag bij de belangenafweging over een verkeersbesluit de gevolgen voor het milieu kan betrekken. Daaronder valt ook de luchtkwaliteit.

Voor de wegereconstructie is het bestemmingsplan Leidse Ring Noord – Engelendaal opgesteld. In dat verband is onderzoek verricht naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit volgens het wettelijk kader, op grond van toetsing aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit). Volledigheidshalve is de onderzoeksrapportage luchtkwaliteit, aangezien dit een milieugevolg betreft, opgenomen als bijlage 4 bij dit verkeersbesluit.

Belangenafweging



Tijdens de participatie met omwonenden (de projectgroepen) zijn de belangen van belanghebbenden duidelijk naar voren gekomen. De individuele belangen dienen in de besluitvorming te worden afgewogen tegen algemene belangen. Dit heeft geleid tot de weging van de belangen van specifieke doelgroepen (waaronder enkele individuele belangen) in relatie tot de algemene belangen die met dit besluit zijn gemoeid.

Bewoners

De maatregelen zijn in het belang van alle inwoners van Leiderdorp en de Leidse regio, omdat de bereikbaarheid en doorstroming wordt verbeterd, alsmede de betrouwbaarheid van de doorgaande route. Daarbij wordt doorgaand verkeer zoveel mogelijk om de woonkernen geleid.

Door het opwaarderen van de Oude Spoorbaan kan de weg meer verkeer verwerken. Dit raakt de direct omwonenden in hun belang doordat geluidsniveaus zonder het treffen van maatregelen significant kunnen toenemen. Tevens spelen aspecten op gebied van ruimtelijke inpassing een rol zoals zicht, privacy en zon- / daglichttoetreding.

Voor het geluidsscherm langs de woningen direct aan de Oude Spoorbaan (Zijlstream even huisnummers 62 t/m 126, ook wel de Boogwoningen genoemd) speelt voor de bewoners de afweging tussen een zo hoog mogelijk scherm voor minimale geluidsbelasting en tegen inkijk en een zo laag mogelijk scherm voor zoveel mogelijk zon in de tuin en uitzicht vanuit de woning.

Met de voorgestelde schermhoogtes wordt tevens tegemoet gekomen aan de wens van de bewoners van de poldervilla's en wordt de afspraak uit het geactualiseerd Kaderbesluit nagekomen om een zo lang mogelijk scherm te plaatsen, namelijk tot de Dwarswatering. Vanuit andere bewoners uit de directe omgeving (woningen Zijlstream oneven huisnummers 1 t/m 67, ook bekend onder gebouw de Don Jon) is daarbij eerder ook aangegeven om een geluidsscherm op deze locatie niet hoger dan noodzakelijk te maken.

Door het treffen van akoestische maatregelen zoals het toepassen van stiller asfalt en de geluidsschermen wordt rekening gehouden met deze belangen. Ten aanzien van de overige milieuaspecten volgt uit de onderzoeken dat er geen significante gevolgen voor het milieu optreden. De belangen van omwonenden zijn derhalve geborgd (zie ook de m.e.r.-beoordeling voor de Leidse Ring Noord bij besluit met kenmerk Z/21/122014 d.d. 21 december 2021).

Bedrijven

Bedrijventerrein de Baanderij verliest met het verwijderen van de bypass een directe aansluiting vanuit Leiden naar de Baanderij. Echter, door een extra rechtsaffer bij het kruispunt Oude Spoorbaan – Engelendaal zal dit geen negatieve consequenties hebben voor de bereikbaarheid van de Baanderij vanuit Leiden.

Door het uitbreiden van de capaciteit door realiseren van de LRN verbeterd de bereikbaarheid van de Baanderij alsmede de robuustheid van het wegennet. Dit heeft gunstige effecten op bedrijventerrein de Baanderij en voor de bedrijven die hier gevestigd zijn.

Doorgaand gemotoriseerd verkeer

De belangen voor het doorgaande gemotoriseerd verkeer worden gediend door het realiseren van de LRN voor alle modaliteiten.

Zo neemt de capaciteit van de weg toe wat er toe leidt dat de bereikbaarheid en doorstroming voor gemotoriseerd verkeer wordt verbeterd. Door het realiseren van een betrouwbaarder en robuuster netwerk en een duidelijke hiërarchie in het wegennet van Leiderdorp zal doorgaand gemotoriseerd verkeer verleid worden om de LRN te gebruiken en niet meer de alternatieve route door Leiderdorp. Dit draagt bij aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Dit wordt mede ingegeven door het vervallen van de bypass, waardoor autoverkeer minder geneigd zal zijn om via het onderliggend wegennet te rijden, maar meer via de hoofdas Engelendaal. Dit is in lijn met de vastgestelde Mobiliteitsvisie van Leiderdorp *Bereikbaar en op weg*.

Langzaam verkeer

Voor fietsverkeer zorgt de LRN ook voor een kwaliteitsimpuls. Zo neemt het fietscomfort toe doordat de fietspaden worden verbreed en er een fietstunnel wordt gerealiseerd onder het Engelendaal. Dit heeft gunstige effecten voor de verkeersveiligheid en de reistijd over het tracé LRN.

Ook voetgangers gaan er op vooruit door de tunnel onder het Engelendaal. Daarnaast komt er een apart trottoir voor voetgangers naast de opgang van de Zijldijk naar de Zijlbrug alsmede tussen het Engelendaal en de Dwarswateringbrug. Dit bevordert de verkeersveiligheid en het wandel comfort.



Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer krijgt door de twee busstroken de mogelijkheid om met prioriteit het kruispunt Oude Spoorbaan – Engelendaal te passeren, danwel vooraan aan te sluiten in de wachtrij bij een brugopening. Tevens worden de beide bushaltes nabij de bestaande fietstunnel meer geconcentreerd rond de fietstunnel, zodat de loopafstanden worden verkort. Tevens worden de bushaltes uitgevoerd volgens de laatste richtlijnen inclusief abri's en geleide lijnen.

Vrachtverkeer

De Leidse Ring Noord betreft de hoofdontsluitingsroute voor Leiden, Leiderdorp en omliggende gemeenten.

Nood- en hulpdiensten

De Oude Spoorbaan is een hulpdienstenroute voor Leiderdorp en de Leidse regio, waaronder het Alrijne ziekenhuis. Door het uitbreiden van de capaciteit van de LRN neemt de betrouwbaarheid van deze route toe. Dit heeft gunstige effecten op de aanrijtijden van hulpdiensten. Dit wordt mede ingegeven door het feit dat aan het tracédeel Schipholweg de nieuwe brandweerkazerne komt te liggen. De bereikbaarheid van de kazerne verbeterd door het realiseren van de LRN als geheel.

In de huidige situatie heeft het met verkeerslichten geregelde kruispunt Oude Spoorbaan – Engelendaal een KAR-systeem (Korteaafstandsradio systeem). Dit systeem blijft gehandhaafd. Doordat alle brandweervoertuigen en ambulances zijn uitgevoerd met het KAR-systeem kunnen deze voertuigen bij een uitruk een radiosignaal naar de verkeerslichten sturen waardoor ze met minimale hinder de kruispunten kunnen passeren. Door het toevoegen van de nieuwe busstroken nabij dit kruispunt kunnen hulpdiensten hiervan gebruik maken om nog eenvoudiger het kruispunt te passeren.

Conclusie is dat door de herinrichting de bereikbaarheid door nood- en hulpdiensten verbeterd.

Wettelijke grondslag

Dit besluit is gebaseerd op:

- de Wegenverkeerswet 1994 (WVV 1994);
- het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990);
- het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW);
- dat er overeenkomstig artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) overleg is gevoerd met de verkeersadviseur van de politie. Deze heeft een positief advies uitgebracht.

BESLUITEN:

Het college besluit, tot:

verwijderen van de volgende verkeersborden:

1. Het opheffen van de bypass komende vanaf de Oude Spoorbaan/Zijlbrug naar de Rietschans door de haaiantanden en de bijbehorende bebording B06 te verwijderen t.h.v. de aansluiting met de Rietschans;
2. het opheffen van fietsoversteek op de bypass t.h.v. de Rietschans door de bijbehorende haaiantanden en bebording B06 met onderbord OB503OB04 te verwijderen;
3. het verwijderen van de voetgangersoversteek op de bypass t.h.v. de Rietschans door de zebra-padmartering en de bijbehorende bebording L02 te verwijderen;
4. het verwijderen van de toerit naar roeivereniging ASOPOS t.h.v. de brug over de Dwarswatering en de bijbehorende geslotenverklaring door de bebording C01 te verwijderen;
5. het opheffen van het onverplicht fietspad parallel aan de Oude Spoorbaan lopende vanaf het Engelendaal tot aan de Schilwacht door de bebording G13 en G14 te verwijderen aan zowel de zijde Engelendaal als aan de zijde Schildwacht en bij de aansluiting op de Dijkwacht;

1. het toevoegen van de volgende verkeersborden:



1. bij het kruispunt Oude Spoorbaan – Engelendaal op de tak Oude Spoorbaan komende vanaf de Dwarswatingbrug een busstrook te reserveren voor buslijnen door markering “Lijn bus” aan te brengen;
2. bij het kruispunt Oude Spoorbaan – Engelendaal op de tak Engelendaal een busstrook te reserveren voor buslijnen door markering “Lijn bus” aan te brengen;
3. het (brom)fietspad vanaf de Leidsedreef naar het (brom)fietspad parallel aan de Engelendaal aanduiden door het plaatsen van de bebording G12A en G12B;
4. het (brom)fietspad parallel aan de Oude Spoorbaan lopende vanaf de Engelendaal tot aan de Schildwacht en bij de aansluiting op de Dijkwacht aanduiden met de bebording brom-fietspad bord G12A en G12B aan zowel de zijde Engelendaal als aan de zijde Schildwacht en bij de aansluiting op de Dijkwacht. Tevens bij de aansluiting op het onverplicht fietspad parallel aan de Dwarswating bord G12A plaatsen;
5. het onverplichte fietspad parallel aan de Dwarswating t.h.v. de Dwarswatingbrug aanduiden door het plaatsen van bebording G13;
het toevoegen van de volgende verkeersborden:
7. bij het fietskruispunt t.h.v. de aansluiting van het (brom)fietspad komende vanaf de Leidse-dreef op het (brom)fietspad parallel aan het Engelendaal, de voorrangsituatie regelen door middel van het plaatsen van haaiantanden, zodat (brom)fietsers rijdende parallel aan de Engelendaal voorrang hebben;
8. bij het kruispunt t.h.v. de aansluiting van het (brom)fietspad komende vanaf het Engelendaal op de Leidsedreef, de voorrangsituatie regelen door middel van het plaatsen van haaiantanden en bebording B06, zodat verkeer op de Leidsedreef voorrang heeft;
9. bij het fietskruispunt t.h.v. de aansluiting van het (brom)fietspad komende vanaf de westelijke zijde van het Engelendaal op het (brom)fietspad parallel aan de Oude Spoorbaan, de voorrangsituatie regelen door middel van het plaatsen van haaiantanden, zodat (brom)fietsers rijdende parallel aan de Oude Spoorbaan voorrang hebben;
10. bij het fietskruispunt t.h.v. beide tunnels de voorrangsituatie regelen door middel van het plaatsen van haaiantanden, zodat (brom)fietsers rijdende parallel aan de Oude Spoorbaan voorrang hebben;
11. bij het fietskruispunt t.h.v. de aansluiting van het onverplichte fietspad parallel aan de Dwarswating op het (brom)fietspad parallel aan de Oude Spoorbaan, de voorrangsituatie regelen door middel van het plaatsen van haaiantanden, zodat (brom)fietsers rijdende parallel aan de Oude Spoorbaan voorrang hebben.

Een en ander overeenkomstig de bijgevoegde tekening met bebording, bijlage 1 en 2. De bebordingsnummers zijn conform Bijlage 1 van de RVV 1990.

Bevoegdheid

Dat het college van burgemeester en wethouders van gemeente Leiderdorp, overeenkomstig artikel 18, lid 1 onder d van de WVV 1994, het bevoegd gezag is voor het nemen van dit verkeersbesluit;

Bijlagen

Dat onderhavig verkeersbesluit mede is gebaseerd op de volgende stukken welke deel uitmaken van dit besluit:

1. Bebordingsplan van de te verwijderen borden
2. Bebordingsplan van de nieuw te plaatsen borden
3. Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai
4. Onderzoek naar luchtkwaliteit

Leiderdorp, 21 december 2021

*Burgemeester en Wethouders van Leiderdorp,
Namens deze,
A.M. Roos
secretaris
L.M. Driessen-Jansen
burgemeester*



Bezwaarmogelijkheid

Als u het niet eens bent met dit besluit dan kunt u op grond van de Algemene wet bestuursrecht binnen zes weken na de dag van verzending/uitreiking van dit besluit een bezwaarschrift indienen bij het College van burgemeester en wethouders van Leiderdorp. Het indienen van een bezwaarschrift schort de werking van dit besluit niet op. Het bezwaarschrift moet tenminste uw naam en adres bevatten, de datum, een omschrijving van het besluit waartegen bezwaar wordt gemaakt en de gronden van het bezwaar en voorzien zijn van uw handtekening. Voorts wordt u verzocht een afschrift van het bestreden besluit mee te sturen en kenbaar te maken op welk telefoonnummer u bereikbaar bent.

Het bezwaarschrift moet u sturen naar het College van burgemeester en wethouders van Leiderdorp, Postbus 35, 2350 AA te Leiderdorp. Desgewenst kunt u de Voorzieningenrechter van de Rechtbank, postbus 20302, 2500 EH Den Haag, om het treffen van een voorlopige voorziening verzoeken. Voor de behandeling van een dergelijk verzoek is griffierecht verschuldigd.