

## VERKEERSBESLUIT HERINRICHTING ERICALAAN TE LEIDERDORP



leiderdorp

Z/20/098557

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leiderdorp,

### **Aanleiding**

Het college van burgemeester en wethouders (hierna: college) van de gemeente Leiderdorp neemt een verkeersbesluit voor de herinrichting van de Ericalaan.

Aanleiding is de ontwikkeling van het project Amaliaplein dat bestaat uit een supermarkt en 21 sociale huurwoningen. Voor dit project is op 15 oktober 2018 het bestemmingsplan Amaliaplein en detailhandel Oude Dorp vastgesteld. Uit de onderzoeken naar de verkeerseffecten van de ontwikkeling bleek dat er in de huidige situatie knelpunten zijn op het gebied van de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Deze knelpunten zouden door de ontwikkeling Amaliaplein verder worden verzaamd.

Daarom zijn diverse onderzoeken uitgevoerd om te komen tot een evenwichtiger herverdeling van het verkeer om de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Hiertoe is een nieuwe verkeerscirculatie in de wegenstructuur rond het Amaliaplein noodzakelijk. De nieuwe verkeerscirculatie is uitgewerkt in verkeersontwerpen voor de herinrichting van de Ericalaan en de Simon Smitweg. Het voorliggend verkeersbesluit heeft uitsluitend betrekking op de herinrichting van de Ericalaan en de daar te treffen verkeersmaatregelen.

### **Nieuwe verkeerscirculatie**

Om te komen tot een evenwichtiger herverdeling van het verkeer zijn meerdere onderzoeken uitgevoerd naar de verkeerscirculatie om de verkeersafwikkeling te waarborgen en de verkeersveiligheid en leefbaarheid te optimaliseren. In de diverse onderzoeken zijn in totaal vier varianten gedetailleerd onderzocht:

- **E0S1**, afsluiting Ericalaan ter hoogte van de Willem-Alexanderlaan en op de Simon Smitweg (ter hoogte van het gemeentehuis) éénrichtingsverkeer behouden (naar de Willem-Alexanderlaan);
- **E1S2**, éénrichtingsverkeer op de Ericalaan (naar de Willem-Alexanderlaan) en het éénrichtingsverkeer omdraaien op de Simon Smitweg (ter hoogte van het gemeentehuis) (naar de Persant Snoepweg);
- **E2S2**, Ericalaan tweerichtingsverkeer en tweerichtingsverkeer Simon Smitweg (ter hoogte van het gemeentehuis);
- **E1S2**, Ericalaan éénrichtingsverkeer (naar de Willem-Alexanderlaan) en tweerichtingsverkeer Simon Smitweg (ter hoogte van het gemeentehuis).

De diverse onderzoeken hebben geresulteerd in het advies van Movares om een verkeerscirculatie in te stellen waarbij zowel de Ericalaan als de Simon Smitweg (ter hoogte van het gemeentehuis) in tweerichtingen te berijden is, variant E2S2.

Doordat er verschillende onderzoeken over de verkeerscirculatie zijn uitgevoerd over een langere periode en waarbij drie colleges betrokken zijn geweest is een memo opgesteld die ingaat op de totstandkoming van het advies E2S2 voor de verkeerscirculatie Amaliaplein en omgeving, zie bijlage 2.

Het advies voor de verkeerscirculatie E2S2 is overgenomen door het college tijdens de collegevergadering van 16 juli 2019. Na vaststelling van de variant is de verkeerscirculatie nader uitgewerkt in ontwerpen voor de Ericalaan en de Simon Smitweg (ter hoogte van het gemeentehuis) en de aansluitende kruis-



punten. Het proces dat gevolgd is om te komen tot de ontwerpen en de weging van de betrokken belangen is opgenomen onder het kopjes Participatie en Belangenafweging.

### **Participatie**

Na vaststelling van verkeerscirculatie is er een informatiebijeenkomst geweest om het besluit en het verdere proces toe te lichten. Tevens zijn voor beide straten een werkgroep gevormd die nauw betrokken zijn geweest bij het ontwerpproces. Met de werkgroep leden van de Ericalaan zijn twee bijeenkomsten geweest. Tijdens de eerste sessie (15 oktober 2019) zijn eisen en randvoorwaarden besproken die aan het ontwerp gesteld worden vanuit de gemeente. Daarnaast zijn er knelpunten en wensen geïnventariseerd van de aanwezigen. Gezamenlijk vormen deze de Klanten Eis Specificaties (KES) voor het ontwerp. De belangrijkste eisen en wensen voor de Ericalaan zijn:

#### **Eisen:**

- De Ericalaan is een wijkweg met een maximumsnelheid van 30 km/u en dient in twee richtingen te berijden te zijn;
- de Ericalaan dient te voldoen aan de CROW richtlijnen voor een 30 km/u weg;
- het huidige aantal van 20 parkeerplaatsen dient gehandhaafd te blijven;
- er komt een nieuwe aansluiting naar de parkeerplaatsen van de nieuwe woningen;
- er komt een nieuwe aansluiting voor het laad/losdock van de supermarkt voor vrachtauto's;
- vrachtauto's moeten via de Ericalaan het laad/losdock veilig kunnen bereiken;
- de rotonde Ericalaan – Acacialaan – Hoogmadeseweg en het kruispunt Ericalaan – Willem-Alexanderlaan – Mauritssingel vallen buiten de scope van de herinrichting.

#### **Wensen:**

- Verbeteren van de verkeersveiligheid van het kruispunt Ericalaan – Willem-Alexanderlaan – Mauritssingel;
- aandacht voor verkeersveiligheid met name fietsers en dan vooral scholieren;
- de weg geen doorgaand karakter geven;
- geen toename van geluid;
- geen trillingshinder;
- meer groen in de straat.

Tijdens de tweede werkgroepsessie (12 december 2019) is het schetsontwerp besproken dat naar aanleiding van de KES was opgesteld. De belangrijkste punten waren:

- Opheffen éénrichtingsfietspad en de alternatieven hiervoor;
- groenvakken realiseren tussen het trottoir van de huidige woningen en de parkeerplaatsen;
- het visueel uitvoeren van het plateau op het kruispunt Ericalaan en de Groenendijkstraat;
- het ligt verhogen van het fietspad van de Willem-Alexanderlaan ter hoogte van de aansluiting met de Ericalaan;
- kleur en contrast van de verharding op de Ericalaan;het afsluiten van de Van Geerstraat op de Ericalaan en de daarmee gepaard gaande gevolgen.

De besproken punten tijdens de avond waren input voor optimalisaties van het ontwerp. Vanwege verschillende, soms tegengestelde belangen, konden niet alle aangedragen punten meegenomen worden. Onder het kopje Ontwerp herinrichting Ericalaan wordt stilgestaan bij de verantwoording van de herinrichting van de Ericalaan en zijn de besproken punten verwerkt. De sessie zorgde er ook voor dat duidelijk naar voren kwam dat de verschillende actoren verschillende belangen hebben. Dit is als input gebruikt voor de belangenafweging, zie onder kopje Belangenafweging.

Na de werksessies was een informatieavond gepland op 24 maart 2020 om het definitieve ontwerp te presenteren en vragen te beantwoorden. Deze informatieavond is vanwege de ontwikkelingen rond het coronavirus komen te vervallen daarvoor in de plaats zijn alle stukken op internet geplaatst en is



tevens in het lokale huis-aan-huisblad uitgebreid aandacht besteed aan de herinrichting. Hiervan zijn genodigden per e-mail op de hoogte gesteld.

### **Ontwerp herinrichting Ericalaan**

Het plangebied voor de herinrichting van de Ericalaan wordt aan de zuidoostzijde begrenst door het kruispunt Ericalaan – Willem-Alexanderlaan – Mauritssingel en aan de noordwestzijde door de rotonde Ericalaan – Hoogmadeseweg – Acacialaan. Het ontwerp voor de herinrichting heeft zich gericht op het gedeelte tussen deze kruispunten waar nodig zijn de kruispunten geoptimaliseerd om op de nieuwe herinrichting aan te sluiten.

#### **Wegcategorie Ericalaan**

Door het tweerichtingsverkeer te behouden op de Ericalaan blijft ook de (bestaande) doorgaande route intact (route Mauritssingel – Ericalaan – Acacialaan – Leiderdorpsebrug/Van der Valk Boumanweg) waardoor bij een inrichting als erftoegangsweg van 30 km/u de verblijfsfunctie (verkeersveiligheid en leefbaarheid) onder druk blijft staan. Al wijst de verkeerscirculatie-studie wel uit dat de verkeersintensiteiten op de Ericalaan afnemen door het instellen van tweerichtingsverkeer op de Simon Smitweg (E2S2). Zo rijden er in de huidige situatie 6.200 mvt/etm. Dit daalt naar verwachting door openstelling van de Simon Smitweg in twee richtingen naar circa 5.700 mvt/etm (inclusief ontwikkeling Amaliaplein). Voor het jaar 2030 zal de intensiteit op circa 6.000 mvt/etm uitkomen. Ondanks de afname die bereikt wordt ten opzicht van de huidige situatie blijven de intensiteiten voor de Ericalaan hoog voor een erftoegangsweg aangezien de landelijke richtlijnen voor een erftoegangsweg van 30 km/u uitgaan van maximaal 5.000 tot 6.000 mvt/etmaal.

Movares heeft geadviseerd om de wegcategorie van de Ericalaan aan te passen naar een wijkontsluitingsweg (wijkweg). Movares komt tot dit advies, omdat uit eerder onderzoek de verbindende functie van de Ericalaan bleek (circa 80% van het verkeer op de Ericalaan heeft in de huidige situatie niet zijn bestemming of herkomst op de Ericalaan of in de direct omliggende woonwijk). Anderzijds heeft de Ericalaan ook een duidelijk verblijfskarakter, zo komen er in/uitritten tot het eigen terrein uit op de Ericalaan en hebben de woningen een directe oriëntatie op de laan. Vanwege deze elementen is het niet aan te bevelen om de Ericalaan een gebiedsontsluitende functie te geven. Tevens zou bij het categoriseren van de Ericalaan als gebiedsontsluitingsweg de Ericalaan dezelfde status krijgen als de aangrenzende gebiedsontsluitingswegen Willem-Alexanderlaan en Mauritssingel. Dit is vanuit de hiërarchie van het wegennet van Leiderdorp niet aan te bevelen aangezien de Willem-Alexanderlaan en Mauritssingel een meer verbindende functie hebben met wijken ten zuiden van de A4 en onderdeel zijn van de hulpdienstenroute. Een tussencategorie ligt daarom voor de hand die zowel de verbindende als verblijfsfunctie herbergt. De weginrichting dient deze wijkontsluitingsfunctie uit te dragen zodat verkeersveiligheid en leefbaarheid geborgd zijn.

In de Mobiliteitsvisie Bereikbaar en op weg, vastgesteld door de gemeenteraad op 27 januari 2020, is de wegcategorie wijkwegen toegevoegd aan de al bestaande drie wegcategorieën die vanuit het landelijk programma Duurzaam Veilig worden gehanteerd (stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen). In de praktijk blijken er namelijk wegen te zijn die zowel de functie verblijven (erftoegangsweg) als aansluiten (gebiedsontsluitingsweg) vervullen, de zogenaamde wijkwegen. Deze wijkwegen wikkelen te veel verkeer af voor een erftoegangsweg, maar vervullen niet de verbindende functie op de wijze zoals gebiedsontsluitingswegen dat doen.

#### **Ontwerp Ericalaan**

De landelijke CROW richtlijnen gaan uit van de drie landelijke wegcategorieën en hanteren geen tussencategorie zoals een wijkweg. De Mobiliteitsvisie constateert dan ook dat voor wijkwegen de richtlijnen van CROW onvoldoende houvast bieden wanneer uit wordt gegaan van de ideale weginrichting van een categorie.

Bij CROW is het vraagstuk waarmee wegbeheerders te maken hebben bekend. Deze type wegen zijn bekend onder de naam 'grijze wegen'. CROW heeft in publicatie 315 onderscheid gemaakt in een ideale inrichting en een minimale inrichting voor zowel erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. CROW stelt daarbij dat grijze wegen dienen te worden aangepakt en minimaal te worden ingericht conform de basiskennmerken wegontwerp [CROW-publicatie 315 Basiskennmerken wegontwerp].

De door de gemeente aangewezen wijkwegen dienen in de uitwerking dus te voldoen aan de minimale inrichtingselementen van een erftoegangsweg of aan de minimale inrichtingselementen van een gebiedsontsluitingsweg.

Vanwege de directe oriëntatie van woningen op de Ericalaan en in/uitritten tot eigenterrein prevaleert de verblijfsfunctie op deze wijkweg boven de verzamel en verbindende functie. De inrichting van deze



weg dient zodoende te voldoen aan de minimale inrichting voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Hieronder worden de inrichtingskenmerken en maatregelen voor de Ericalaan op hoofdlijnen benoemd:

*- Maximumsnelheid*

*Een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom heeft een maximumsnelheid van 30 km/u (zone 30 km/u). Het reeds aanwezige zone bord (bord 30 A1-30) blijft dan ook gehandhaafd, hiervoor is reeds een verkeersbesluit genomen op 22 april 2008.*

*- Opheffen inhaalverbod*

*In de huidige situatie is er een inhaalverbod van kracht op de Ericalaan. Een dergelijk verbod past niet in een verblijfsgebied. Het inhaalverbod bord (bord F01) wordt dan ook opgeheven.*

*- Parkeren*

*Bij een erftoegangsweg van 30 km/u zijn zowel haaks- als langsparkerplaatsen mogelijk. Vanwege de verzamel/verbindende functie van een wijkweg liggen de intensiteiten van een wijkweg hoger dan van een ideale erftoegangsweg van 30 km/u. Aangezien bij haaksparkeren er meer ruimte nodig is voor parkeermanoeuvres, wat hinderlijk is voor de doorstroming en de verkeersveiligheid, wordt bij voorkeur langsparkeren in vakken toegepast. In het ontwerp voor de Ericalaan zijn alle parkeervakken dan ook langsparkeren waarbij de 20 parkeerplaatsen overeenkomt met de situatie van voor de herinrichting.*

*- Verhardingstype en kleuraccenten*

*Om het verblijfsgebied te accentueren wordt bij een ideale erftoegangsweg van 30 km/u standaard elementenverharding toegepast. Om de snelheid van 30 km/u te accentueren wordt dit ook doorgezet in het ontwerp voor de Ericalaan. Hiervoor wordt de asfaltverharding vervangen door klinkerverharding. Naar de gevolgen hiervan voor geluid is een akoestisch onderzoek uitgevoerd, zie kopje Onderzoeken.*

*Middels kleurgebruik kunnen er accenten gelegd worden op de weg. Door een kruisingsvlak een andere kleur te geven wordt een verhoogd attentieniveau bereikt bij de weggebruiker. Anderzijds, dienen de weggebruikers niet overdonderd te worden door verschillende kleuren in het wegbeeld, want dat kan ook afleiden. Met de kleurstellingen in het ontwerp wordt met deze aspecten rekening gehouden.*

*- Fietsvoorzieningen*

*Op een erftoegangsweg van 30 km/u wordt verkeer gemengd afgewikkeld. Bij hoge intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer kan de fietser in het gedrang komen en is het gewenst om de fiets van een duidelijke eigen plek op de weg te voorzien. Daar tegenover staat dat wanneer op een weg duidelijk aparte ruimtes aangewezen zouden worden voor fietsers (bijvoorbeeld met een fietsstrook of fietspad) en gemotoriseerd verkeer (door rijbaan markering) de weg oogt als een 50 km/u weg waardoor automobilisten eerder geneigd zijn om een hogere snelheid dan 30 km/u aan te houden, dit is eveneens ongewenst.*

*Om het karakter van een 30 km/u weg te behouden is daarom conform de CROW richtlijnen gekozen om visueel een fietsvoorziening op te nemen die ook door het gemotoriseerde verkeer gebruikt kan worden. Andersom kan en mag de fiets ook van de rest van de straat gebruikmaken. Dit wordt in het ontwerp bereikt door een rijloper voor het autoverkeer uit te voeren met betonstraatstenen die in keperverband liggen met de kleur heidepaars. Naast deze rijloper liggen aan beide zijden stroken die uitgevoerd zijn in rode dubbelklinkers. Dit sluit aan bij de aandachtspunten zoals benoemd onder Verhardingstype en kleuraccenten.*

*- Opheffen fietspad*

*Tevens wordt conform de CROW richtlijnen het bestaande éénrichtingsfietspad aan de zijde van de ontwikkeling Amaliaplein opgeheven door het fietspad fysiek te verwijderen. In de huidige situatie is geen bord fietspad (bord G11) bij het éénrichtingsfietspad aanwezig.*

*- Wegbreedte*

*Voor een erftoegangsweg geldt een wegbreedte van minimaal 4,80 m en een ideale wegbreedte van 5,80 m. Vanwege de aanwezigheid van het laad/losdock van de supermarkt dient voor de berijdbaarheid*



van vrachtauto's een ruimere wegbreedte te worden aangehouden van 6,50 m waarmee wordt afgeweken van de richtlijn van CROW.

*- Gelijkwaardig kruispunt Ericalaan – Groenendijkstraat*

*De Ericalaan en de Groenendijkstraat zijn beide 30 km/u wegen zodat het kruispunt conform CROW gelijkwaardig is (rechts gaat voor). Om deze gelijkwaardigheid te benadrukken wordt de in/uitritconstructie vervangen door een plateau. Het plateau krijgt een rode kleur en wordt op verzoek van omwonenden visueel uitgevoerd om eventuele trillinghinder te voorkomen. Een visueel plateau is tevens gewenst vanwege het vrachtverkeer dat de supermarkt bevoorraadt.*

*Nadeel is wel dat de verbindende functie (hiërarchie) van een wijkweg wordt benadeeld. Immers een voertuig op een wijkweg van 30 km/u zal ook aan verkeer van rechts voorrang dienen te verlenen, dit belemmert de doorstroming en het verbindende karakter van de wijkweg, maar remt wel de snelheid van het verkeer. Aangezien de verblijfsfunctie van een wijkweg prevaleert boven de verbindende functie is conform de CROW richtlijnen gekozen voor een gelijke voorrangssituatie.*

*- Aansluiting parkeerterrein op de Ericalaan*

*De aansluiting naar het parkeerterrein van de nieuwe woningen wordt vormgegeven als in/uitritconstructie, omdat het hier geen doorgaande weg betreft. Hierdoor heeft verkeer op de Ericalaan voorrang op het verkeer komende van het parkeerterrein. Dit wordt door het plaatsen van het bord doodlopende weg (bord L08) tevens aangegeven.*

*- Aansluiting Laad-/losdock op de Ericalaan*

*De inrit tot het laad-/losdock van de supermarkt is alleen voor het inrijden van bevoorrading van de supermarkt. Dit wordt kenbaar gemaakt door het plaatsen van een verbodsbord (bord C01) met als onderbord "uitgezonderd bestemmingsverkeer" (OB108). Voor een uniform wegbeeld waaruit overige weggebruikers direct kunnen afleiden dat deze aansluiting een inrit betreft worden er tevens inritblokken gebruikt. Deze inritblokken worden vlak gestraat vanwege de berijdbaarheid van de inrit door vrachtauto's.*

*- Aansluiting op huidige rotonde Ericalaan - Acacialaan – Hoogmadeseweg*

*Bij de aansluiting van de Ericalaan op de rotonde Ericalaan - Acacialaan – Hoogmadeseweg dient verkeer vanuit de Ericalaan conform de landelijke richtlijnen verkeer op de rotonde voorrang te verlenen. De rotonde valt buiten de scope van dit project en wordt dan ook niet aangepast.*

*- Aansluiting op huidig kruispunt Ericalaan – Willem-Alexanderlaan – Mauritssingel*

*Bij de aansluiting van de Ericalaan op het kruispunt Ericalaan – Willem-Alexanderlaan – Mauritssingel heeft de Willem-Alexanderlaan en de Mauritssingel voorrang, dit is conform de hiërarchie van de wegen. Uit het participatieproces is naar voren gekomen dat het huidige kruispunt Ericalaan – Willem-Alexanderlaan – Mauritssingel als verkeersonveilig wordt ervaren en tevens stopt de doorstroming tijdens spitsen. De oorzaak hiervan ligt deels bij de compactheid van het kruispunt waarbij het kruispunt Ericalaan – Van Geerstraat bijna overloopt in het kruispunt Ericalaan – Willem-Alexanderlaan – Mauritssingel. Dit maakt het geheel onoverzichtelijk.*

*In het ontwerp is de verkeersveiligheid verbeterd door het kruispunt te vereenvoudigen waardoor het kruispunt overzichtelijker wordt en wat de doorstroming bevordert. Dit vraagt om twee aanpassingen ten opzichte van de huidige situatie:*

**1. Uitbuigen fietspad**

*Het doorgaande fietspad langs de Willem-Alexanderlaan – Mauritssingel ligt in de huidige situatie op circa 2 m van de rijbaan direct naast de inritconstructie. Hierdoor heeft gemotoriseerd verkeer dat de Ericalaan inrijdt beperkte ruimte en weinig tijd om manoeuvres uit te voeren (afslaan naar de Ericalaan, inritconstructie passeren en nagaan of er een fietser aanwezig is). Dit kan ertoe leiden dat een fietser over het hoofd wordt gezien (verkeersonveiligheid) danwel dat een automobilist eerst stil gaat staan op de rijbaan (doorstroming stopt). Door de inritconstructie te vervangen door haaiantanden en het fietspad meer uit te buigen ontstaat er een opstelplek van 6,5 m voor gemotoriseerd verkeer. Deze opstelplek zorgt ervoor dat de weggebruiker eerst op het overige gemotoriseerde verkeer kan letten en pas daarna op het fietsverkeer bij het inrijden van de Ericalaan. Hierdoor ontstaat er een verkeersveiligere situatie en wordt de doorstroming bevordert. Andersom zorgt de opstelplek ervoor dat weggebruikers die de Ericalaan uitrijden eerst hun aandacht kunnen richten op het fietsverkeer en pas daarna (al dan niet door stil te staan op de opstelstrook) op het gemotoriseerde verkeer. Om de fietser extra*





attentie te geven en een duidelijke overgang te realiseren tussen een 30km/u en 50km/u gebied wordt het fietspad verhoogd aangelegd.

De fietsoversteek over de Ericalaan wordt dan ook als volgt vormgegeven. Het tweerichtingsfietspad wordt in rood uitgevoerd met asmarkering (0,3-2,7). De voorrang wordt aangegeven middels blokmarkering en haaiantanden. Dit wordt ondersteund middels bebording (bord B06) en onderbord dat fietsers van beide kanten kunnen komen (onderbord OB503OB02).

**2. Afsluiten Van Geerstraat voor gemotoriseerd verkeer** Het kruispunt Ericalaan – Van Geerstraat en het kruispunt Ericalaan – Willem-Alexanderlaan – Mauritssingel liggen op zeer korte afstand van elkaar waardoor ze nagenoeg in elkaar overlopen. Dit heeft tot gevolg dat het langzaam verkeer en het gemotoriseerd verkeer elkaar vanuit diverse routes kruisen op korte afstand. Het gebied van deze beide kruispunten wordt hierdoor als onoverzichtelijk en verkeersonveilig ervaren.

Om meer overzicht te creëren is in het verkeersontwerp ervoor gekozen om de aansluiting van de Van Geerstraat op de Ericalaan af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor is een verkeersmanoeuvre in de nieuwe situatie niet langer mogelijk en wordt het kruispunt overzichtelijker. Dit wordt vanuit verkeersveiligheid wenselijk geacht.

Daar staat tegenover dat de Van Geerstraat hierdoor een doodlopende straat wordt voor het gemotoriseerde verkeer (voor fietsverkeer komt er een verbinding middels een fietspad). Gemotoriseerd verkeer dat van deze straat gebruik maakt om naar de Ericalaan te rijden dient in het vervolg via de Dr. de Bruijnstraat en de Groenendijkstraat te rijden. Om dit kenbaar te maken wordt ter hoogte van het kruispunt Dr. de Bruijnstraat – Van Geerstraat – Resedastraat aan het begin van de Van Geerstraat het bord doodlopende weg (bord L08) geplaatst met onderbord "Uitgezonderd fiets" (bord OB52).

#### Effecten

Movares heeft in oktober/november 2017 verkeerstellingen uitgevoerd op zowel de Van Geerstraat als Groenendijkstraat. Daaruit blijkt dat op een gemiddelde werkdag op de Van Geerstraat er circa 379 mvt/etmaal rijden en op de Groenendijkstraat circa 197 mvt/etmaal. Dergelijke verkeersintensiteiten zijn zeer laag voor een erftoegangsweg van 30 km/u. Er wordt dan ook geconcludeerd dat de Groenendijkstraat voldoende capaciteit heeft om al het verkeer van de Van Geerstraat over te nemen.

Tijdens de participatie is de berijdbaarheid van de alternatieve straten naar voren gekomen als aandachtspunt als de Van Geerstraat wordt afgesloten. Door de smalle straten en vooroorlogse bebouwing is er onvoldoende parkeercapaciteit. Hierdoor staan er auto's half op het trottoir of staan auto's dichtbij kruispunten waardoor het in/uitrijden van de straten soms wordt bemoeilijkt, met name voor lange voertuig(combinaties) (zoals vrachtauto's, hulpvoertuigen of auto's met een caravan). Dat de parkeerdruk hoog is blijkt ook uit de parkeerdrukmeting van de gemeente Leiderdorp uit 2019.

Doordat tevens de Resedastraat éénrichtingsverkeer is (rijrichting van de Hoofdstraat naar de Van Geerstraat) zal al het verkeer uit deze straat samen met het verkeer van de afgesloten Van Geerstraat via de Dr. de Bruijnstraat naar de Groenendijkstraat moeten rijden om de Ericalaan te kunnen bereiken. Voor de berijdbaarheid van deze route is het noodzakelijk dat de kruispunten vrij zijn van geparkeerde auto's. Om deze reden worden paaltjes op het trottoir geplaatst om te voorkomen dat auto's bij de kruispunten parkeren.

Om de parkeerdruk niet verder te laten oplopen worden zes extra parkeerplaatsen ter hoogte van het kruispunt Van Geerstraat – Resedastraat – Dr. de Bruijnstraat toegevoegd. Van deze zes parkeerplaatsen komen er vier in de Van Geerstraat op de plek waar nu nog een trottoir ligt en twee komen er op het aanliggende parkeerterrein.

#### Keermogelijkheid Van Geerstraat

Door het afsluiten van de Van Geerstraat voor gemotoriseerd verkeer dient aan het einde van de Van Geerstraat een keer mogelijkheid te zijn, zodat verkeer veilig kan draaien om terug te rijden. Dit is in het ontwerp opgenomen waarbij tevens vier parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen compenseren de parkeerplaatsen die vervallen om te kunnen draaien.

- Fietspad over viaduct A4 tweerichtingen aan zuidwestzijde

In de huidige situatie is op het viaduct van de A4 aan beide zijden een éénrichtingsfietspad aanwezig. Doordat aan de zuidzijde van de A4 parallel aan de A4 een tweerichtingsfietspad ligt wordt momenteel regelmatig door fietsers over het viaduct tegen de richting in gefietst om de Ericalaan te bereiken. Blijkbaar is de officiële route waarbij fietsers komende van het tweerichtingsfietspad eerst de Maurits-singel moeten oversteken, het viaduct overgaan en vervolgens de Willem-Alexanderlaan moeten oversteken om de Ericalaan te bereiken niet aantrekkelijk. Door het éénrichtingsfietspad aan de zuid-



westelijke zijde van het viaduct in te richten als tweerichtingsfietspad wordt het tweerichtingsfietsverkeer gefaciliteerd en hoeven fietsers niet meer over te steken om de Ericalaan te bereiken.

Door het zuidwestelijke éénrichtingsfietspad om te vormen tot tweerichtingsfietspad wordt feitelijk het kleine stukje tweerichtingsfietspad wat in de huidige situatie bij de Ericalaan aanwezig is doorgetrokken tot over het viaduct. Doordat in de huidige situatie niet duidelijk is aangegeven dat het éénrichtingsfietspad ter hoogte van het viaduct stopt hoeft er geen bebording te worden verwijderd. Ter verduidelijking van het tweerichtingsfietspad over het viaduct wordt ter hoogte van de aansluiting van het fietspad komende van de Van Geerstraat het bord fietspad (bord G11) met onderbord dat aangeeft dat het een tweerichtingsfietspad is (bord OB502) geplaatst.

### **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 verkeersbesluit is onderzoek verricht naar deze aspecten.

### **Geluid ten gevolge van wegverkeer**

De aanleg en wijziging van gemeentelijke wegen met een snelheid van 50 km/u of hoger zijn geregeld in de Wet geluidhinder. Wegen met een lagere snelheid vallen buiten dit toetsingskader. Wel zal bij nieuwe planvorming sprake moeten zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Om deze reden is aansluiting gezocht bij de toetsing zoals deze is opgenomen in de Wet geluidhinder en is het verschil bepaald tussen de toekomstige, maatgevende situatie met de aanpassing van de weg en de huidige situatie. Afhankelijk van deze toename kunnen maatregelen gewenst zijn. De Wet geluidhinder houdt hiervoor een toename van 1,5 dB aan.

Als gevolg van de herinrichting komt de weg 1,2 m verder van de huidige woningen te liggen. Tevens is in het onderzoek meegenomen dat het asfalt vervangen wordt door stille klinkers. Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat door het herinrichten van de Ericalaan er een afname van geluidsbelasting is bij de bestaande woningen van maximaal 0,8 dB. Voor de nieuwwoningen zijn toenames te zien tot een maximum 0,3 dB. Ook zijn er enkele afnames te zien bij de nieuwe woningen, deze worden veroorzaakt door de aan te leggen groenstrook langs stukken van de weg. De hoogste afname bedraagt 0,7 dB.

### **Conclusie**

Het akoestisch onderzoek concludeert dat met de herinrichting van de Ericalaan er nauwelijks toenames van de geluidbelasting optreden. De toenames zijn minder dan 0,5 dB. Een verschil van minder dan 2 dB is voor het menselijk gehoor niet waarneembaar. De herinrichting van de Ericalaan zal daarom geen verslechtering van het woon- en leefklimaat tot gevolg hebben. Er is geen noodzaak tot het toepassen



van extra geluidmaatregelen (de toepassing van stille klinkers is overigens al een geluidreducerende maatregel). Het akoestisch onderzoek is bijgevoegd als bijlage 3.

### **Luchtkwaliteit**

Het onderzoek luchtkwaliteit heeft gefocust op vier varianten voor de verkeercirculatie. Aangezien variant E2S2 de uitgewerkte variant is wordt hier alleen op deze resultaten gefocust. Het volledige onderzoek met de resultaten van alle toetspunten is opgenomen als bijlage 4.

#### **Toetsingskader**

De wetgeving rondom luchtkwaliteit staat uitgewerkt in hoofdstuk 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm) en bijlage 2 van deze wet. De voorgenomen ontwikkeling voldoet wat betreft luchtkwaliteit aan de Wet milieubeheer als aan één van de volgende eisen wordt voldaan:

- a. Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde.
- b. Een project leidt - al dan niet per saldo - niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.
- c. Een project draagt 'niet in betekenende mate (NIBM)' bij aan concentratie van de stoffen NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>. Niet in betekenende mate is nader uitgewerkt in het Besluit NIBM bijdragen (luchtkwaliteitseisen) en de bijbehorende Regeling NIBM bijdragen (luchtkwaliteitseisen).
- d. Een project is genoemd of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of binnen een regionaal programma van maatregelen.

#### **Regeling NIBM**

In de regeling NIBM staat een aantal voorbeelden van initiatieven die per definitie als NIBM mogen worden beschouwd. Eén daarvan is de realisatie van maximaal 1500 woningen. Het voorgenomen bouwplan zit hier ruim onder en past daarmee binnen dit voorbeeld initiatief. De grenswaarden waaraan wordt getoetst zijn als volgt. Voor NO<sub>2</sub> is dit:

- Jaargemiddeld: 40 µg/m<sup>3</sup>
- Uurgemiddelde: 200 µg/m<sup>3</sup> (mag 18 keer worden overschreden per jaar)

Voor PM<sub>10</sub> zijn de waarden als volgt:

- Jaargemiddeld: 40 µg/m<sup>3</sup>
- Daggemiddelde: 50 µg/m<sup>3</sup> (mag 35 keer worden overschreden per jaar)

**Resultaten en conclusie NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>** De berekeningen zijn uitgevoerd met intensiteiten voor 2030, maar met het referentiejaar 2019. Dit referentiejaar bepaalt onder andere de aanwezige achtergrondconcentratie en de voertuigemissie. Vanwege de jaarlijkse verbetering van de achtergrondconcentraties en emissies wordt hiermee een worst-case situatie beschouwd.

De concentraties zijn berekend op verschillende toetspunten. De maximaal berekende jaargemiddelde concentraties voor de Ericalaan voor NO<sub>2</sub> is voor deze variant 28 µg/m<sup>3</sup> en voor PM<sub>10</sub> 21 µg/m<sup>3</sup>. Op alle toetspunten wordt voldaan aan de gestelde grenswaarden. Het aspect luchtkwaliteit zal geen belemmering zijn voor het uitvoeren van de aanpassing van de verkeersstructuur.

### **Belangenafweging**

Tijdens de werkgroepsessies 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 de algemene belangen die met dit besluit zijn gemoeid.

### **Bewoners**

De maatregelen zijn in het belang van de bewoners van de Ericalaan en alle verkeersdeelnemers van de Ericalaan omdat de verkeersveiligheid en de leefbaarheid worden verbeterd. Door de herinrichting van de Ericalaan wordt ook de groenstructuur verbeterd door een laan-inrichting met extra bomen.

De bewoners van de Van Geerstraat en achterliggende straten worden in hun belang geraakt ten aanzien van het niet langer kunnen gebruiken van de aansluiting van de Van Geerstraat op de Ericalaan met de auto. Zij zullen daarom in de nieuwe situatie met de auto moeten omrijden. De omrijdf afstand wordt





*echter zeer beperkt geacht. Het belang van het omrijden weegt daarom niet zwaarder dan de belangen (verkeersveiligheid en doorstroming) die worden gediend met het afsluiten van deze straat.*

### **Bedrijven**

*Gelegen aan de Ericalaan is het laad-/losdock van de supermarkt, die vanuit de Ericalaan dient te worden ingerezen. Met deze wijze van bevoorrading is rekening gehouden in het verkeersontwerp. De herinrichting van de Ericalaan is voor de bereikbaarheid van bedrijven langs de Willem-Alexanderlaan (o.a. het zwembad De Does) niet van invloed. De bereikbaarheid van de bedrijven gevestigd in de Kerkwijk zal door de herinrichting nauwelijks wijzigen.*

### **Doorgaand gemotoriseerd verkeer**

*De belangen van doorgaand gemotoriseerd verkeer worden niet geschaad. De verbindende functie van de Ericalaan tussen de Willem-Alexanderlaan en Acacialaan en verder de Persant Snoepweg blijft intact.*

### **Vrachtverkeer**

*Conform de huidige situatie blijft de Ericalaan alleen toegankelijk voor vrachtverkeer met een bestemming aan de Ericalaan. De supermarkt is bereikbaar voor vrachtverkeer via de Ericalaan omdat dit bestemmingsverkeer betreft. De herinrichting heeft geen gevolgen voor overig vrachtverkeer.*

### **Langzaam verkeer**

*Formeel betreft de Ericalaan in de huidige situatie een erftoegangsweg van 30 km/u. De huidige inrichting is niet conform de landelijke richtlijnen voor een 30 km/u weg. Fietsers worden in de huidige situatie deels gefaciliteerd met een fietspad en fietsstroken op de rijbaan. Doordat de weg niet de uitstraling heeft van een 30 km/u weg voldoet de weginrichting niet aan de verwachting van verkeersdeelnemers. Dit kan tot verkeersonveilige situaties leiden doordat verkeersdeelnemers zich anders gedragen dan verwacht mag worden op een 30 km/u weg. Om de weginrichting aan te laten sluiten op het verwachtingspatroon wordt conform CROW richtlijnen het fietspad opgeheven en zijn aansluitingen gelijkwaardig, danwel worden er in/uitritconstructies gerealiseerd. De maatregelen die onderdeel zijn van de herinrichting zijn in het belang voor alle verkeersdeelnemers omdat de verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling en de leefbaarheid worden verbeterd.*

### **Openbaar vervoer**

*De maatregelen hebben geen gevolgen voor openbaar vervoer, aangezien er geen buslijnen van de Ericalaan gebruik maken.*

### **Nood- en hulpdiensten**

*De maatregelen hebben geen gevolgen voor de bereikbaarheid door nood- en hulpdiensten.*

### **Parkeerders**

*De maatregelen hebben geen gevolgen voor parkeerders aangezien het aantal parkeerplaatsen op de Ericalaan gehandhaafd blijft. Door het afsluiten van de Van Geerstraat wordt er een keer mogelijkheid gefaciliteerd, deze parkeerplaatsen worden ter hoogte van de keerlus gecompenseerd. Daarnaast worden zes extra parkeerplaatsen gerealiseerd ter hoogte van het kruispunt Resedastraat – Van Geerstraat – Dr. De Bruijnstraat.*

### **Wettelijke grondslag**

Het 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.

### **BESLUIT**

1. Het opheffen van het inhaalverbod door het verwijderen van de borden F01 t.h.v. Ericalaan huisnr. 16 en 8.



2. Het instellen van inrijverbod bij het laad-/losdock van de supermarkt voor al het verkeer, met uitzondering van bevoorrading supermarkt middels bord C01 met onderbord OB108 "uitgezonderd bestemmingsverkeer".
3. Het afsluiten van de Van Geerstraat op de Ericalaan voor gemotoriseerd verkeer door het plaatsen van bord L08 met onderbord OB52 "uitgezonderd fiets" t.h.v. het kruispunt Dr. de Bruijnstraat – Van Geerstraat – Resedastraat aan het begin van de Van Geerstraat.
4. Het omvormen van het éénrichtingsverkeersfietspad naar een tweerichtingsverkeer op het fietspad over het viaduct van de A4 lopende van de Ericalaan tot aan het B.G. Cortspad. Middels het bord G11 (fietspad) met onderbord OB502 (twee naar buiten wijzende pijlen) ter hoogte van de aansluiting van het fietspad komende van de Van Geerstraat.

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

## **BEVOEGDHEID**

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

*Leiderdorp 22 april 2020*

*Burgemeester en Wethouders van Leiderdorp,  
Namens deze,*

## **Mededelingen**

### ***Bezwaar- of beroepsclausule***

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. De griffie van de rechtbank zendt u ter betaling een acceptgiro toe.