

# Leidse Ring Noord (LRN)

*Ordeel van bewoners langs Oude Spoorbaan over voorgesteld nieuw Kaderbesluit*

30 april 2019

## Voorgeschiedenis

Vanaf medio 2015 zijn bewoners van woningen direct gelegen aan de Leidse Ring Noord (LRN) via Klankbordgroepen betrokken bij de uitwerking van de plannen.

Het grootste knelpunt voor de bewoners lang de Oude Spoorbaan (het tracé vanaf de brug over de Dwarswatering tot bij de rotonde N445/N446) is dat de maximum snelheid verhoogd zou worden van de huidige 50 km/h naar 80 km/h, waardoor geluidswering noodzakelijk worden die het zicht van die bewoners en van recreanten op een mooi stukje natuur - de Boterhuispolder - geheel of gedeeltelijk zou wegnemen. Bij een lagere maximum snelheid - bewoners stelden als compromis 60 km/h voor - is dat probleem veel kleiner.

Lange tijd hebben de wethouder, gesteund door de gemeentelijke projectgroep, steeds weer andere argumenten pro 80 km/h aangevoerd, die door de bewoners keer op keer werden ontzenuwd. Zo werd ten oprechte gesuggereerd dat de reistijd naar de A4 over de Oude Spoorbaan bij 50 of 60 km/h te lang zou worden, waardoor automobilisten toch binnendoor, o.a. over de Engelendaal zouden rijden.

Toch zijn op 4 juli 2016 de plannen voor het Leiderdorpse deel van de LRN - inclusief ongelijkvloerse kruising bij de Schildwacht - door de raad in een Kaderbesluit goedgekeurd. Maar dat gebeurde niet zonder slag of stoot. Veel raadsleden steunden aanvankelijk het pleidooi van bewoners voor 60 km/h en dus een lagere geluidswering.

Totdat de toenmalige wethouder Kees Wassenaar over de onvermijdelijkheid van 80 km/h op het allerlaatste moment de volgende twee argumenten inbracht en vooral die argumenten gaven voor de raad de doorslag voor goedkeuring van het Kaderbesluit:

- Als op de Oude Spoorbaan langzamer dan 80 km/h wordt gereden betaalt Leiden niet meer mee aan het Leiderdorpse tracé;
- Deze snelheid van 80 km/h op de Oude Spoorbaan leidt ertoe dat de verkeersbelasting van de Engelendaal wordt verminderd en dat heeft vanuit milieu-optiek meer voordelen dan de toegenomen verkeersstromen over de Oude Spoorbaan.

## Wat gebeurde na het Kaderbesluit van 4 juli 2016?

Op 6 juni 2017 – een jaar later dus – meldden B&W in een brief aan de raad dat er sprake is van een nieuw verkeersmodel (RVMK 3.1) dat hogere verkeersintensiteiten op de LRN voorspelt en wat ertoe kan leiden dat het ontwerp van de LRN bijstelling behoeft. Verdere details ontbraken.

Enkele bewoners zijn in direct overleg getreden met de projectgroep en haar verkeerskundigen. Zo kwam meer informatie boven tafel en werd duidelijk dat niet zozeer het nieuwe verkeersmodel maar een inmiddels ontdekte rekenfout aanleiding is tot een aanzienlijk hogere verkeersbelasting naar Leiderdorp, zowel op de Oude Spoorbaan, als óók op Engelendaal. Het Kaderbesluit van 4 juli 2016 bleek dus op onjuiste verkeerscijfers gebaseerd en de veronderstelling dat de Engelendaal door de LRN ontlast zou worden klopte evenmin.

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

De bewoners hebben daarop twee acties ondernomen:

1. Omdat bleek dat diverse op 8 februari aanwezige deskundigen van de gemeente de voorgeschiedenis van het Kaderbesluit uit 2016 niet kenden is door bewoners op 13 februari 2018 een toelichtende notitie opgesteld. De raadsfracties uit Leiderdorp en de pers werden eveneens met deze notitie en via persoonlijke gesprekken op de hoogte gebracht. Dat gaf onder meer D66 aanleiding de volgende raadvraag te stellen: "Kloppen de aannames die de bewoners (in hun notitie) doen?" Het antwoord van B&W was: "Nee, een aantal van die aannames klopt niet". Hiermee werden de bewoners impliciet voor leugenaars weggezet, wat de sfeer niet verbeterde.
2. Er werd een WOB procedure gestart, gericht aan zowel het gemeentebestuur van Leiden als dat van Leiderdorp. Met deze WOB procedure werden alle achterliggende documenten alsmede andere bewijsstukken opgevraagd, waarmee de stelling van de wethouder "Als de snelheid lager wordt dan 80 km/h betaalt Leiden niet meer mee aan het Leiderdorpse deel van de LRN" wordt onderbouwd/bewezen. Uit de op 24 april 2018 ontvangen formele antwoorden kan onomstotelijk geconcludeerd worden dat er - naast de mededelingen van wethouder Kees Wassenaar zelf - geen enkel bewijs is voor zo'n eis vanuit Leiden. De conclusie kan niet anders zijn dan dat de wethouder de gemeenteraad op een cruciaal onderdeel van de besluitvorming op 4 juli 2016 onjuist heeft geïnformeerd. De uitspraak van Kees Wassenaar bij zijn afscheid "als je durf en lef toont dan dwing je ook wat af" krijgt hiermee een wel heel bizarre betekenis.

In de aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2018 werd door Het Leiderdorps Weekblad aan de politieke partijen ter commentariëring de volgende stelling voorgelegd: "80 km/h op de Oude Spoorbaan is zinloos als op de kruising met de Schildwacht stoplichten komen" (in plaats van de geplande ongelijkvloerse kruising).

Alle partijen – m.u.v. de VVD die eerst meer informatie wilde – waren het met de stelling eens.

Inmiddels was bij de gemeentelijke projectgroep het besef doorgedrongen dat een betere verstandhouding met de bewoners nodig is en werden nieuwe constructieve gesprekken gestart, aanvankelijk met een groepje van de meest actieve bewoners (22 mei en 13 juni 2018, inclusief wederzijds goedgekeurde verslagen). Dat leidde ertoe dat er meer duidelijkheid kwam over de juridische status en mogelijkheden van een snelheidseis van 60, 70 of 80 km/h. En verder werd gezamenlijk geconcludeerd dat er – anders dan het antwoord van B&W aan D66 suggereert - géén belangrijke onjuiste aannames staan in de notitie van bewoners van 13 februari 2018. De reactie van de gemeente naar D66 is meer ingegeven door het feit dat de gemeentelijke projectgroep van mening verschilt over de door bewoners in die notitie geformuleerde conclusies.

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

## Hoe zien de verkeerscijfers er nu uit en wat kunnen we daarvan leren?

Recentelijk (februari en april 2019) zijn op verzoek van bewoners de meest recente verkeerscijfers beschikbaar gekomen, die in onderstaande tabel zijn samengevat:

*Vergelijking verkeerintensiteiten (motorvoertuigen/etmaal in beide richtingen samen)  
Percentages betreffen verschil t.o.v. Referentie in 2010*

Scenario's in 2030	Zijlbrug	Bypass	Engelendaal noord	Engelendaal midden	Engelendaal zuid	Oude Spoorbaan west	Oude Spoorbaan oost
Referentie in 2010	29.120	3.130	16.710	14.960	15.250	15.270	16.460
Zonder LRN in 2030 bij max 60 km/h	42.080 (+ 46%)	4.850	24.540 (+ 47%)	16.440 (+ 10%)	19.710 (+ 29%)	20.010 (+ 31%)	22.740 (+ 38%)
Met LRN in Leiden en L'dorp bij max 80 km/h	44.840 (+ 54%)	0	29.710 (+ 78%)	17.650 (+ 18%)	19.710 (+ 29%)	22.860 (+ 50%)	24.820 (+ 51%)
Met LRN in Leiden en L'dorp bij max 70 km/h	44.400 (+ 52%)	0	30.010 (+ 80%)	17.760 (+ 19%)	19.760 (+ 30%)	21.770 (+ 43%)	24.040 (+ 46%)
Met LRN in Leiden en L'dorp bij max 60 km/h	43.810 (+ 50%)	0	30.210 (+ 81%)	17.920 (+ 20%)	19.910 (+ 31%)	20.600 (+ 32%)	23.000 (+ 40%)

Wat opvalt bij lezing van de tabel is het volgende:

- Ook zonder LRN zal er sprake zijn van een **forse toename van de verkeersintensiteit**, zowel vanuit Leiden (zie cijfers Zijlbrug) als op de Oude Spoorbaan, maar óók op de Engelendaal. Hierbij speelt ook een – nu gecorrigeerde – eerdere rekenfout bij de berekeningen van de verkeerskundigen een rol.
- Mét de LRN zullen de verkeersintensiteiten op al deze wegen (dus óók op de Engelendaal) nog aanzienlijk verder toenemen.
- Het vervallen van de Bypass (ooit bedoeld om een fietstunnel onder de Engelendaal mogelijk te maken, maar nu óók om sluipverkeer door de woonwijk te verminderen) leidt daarbij tot een verdere **toename van de belasting van de Engelendaal**.
- Er zijn nu ook verkeerscijfers bij een snelheid van 60 (=huidige situatie), 70 en 80 km/h op de Oude Spoorbaan beschikbaar. Het effect van deze snelheidsverschillen op de verkeersintensiteiten op zowel de Oude Spoorbaan als de Engelendaal is **marginiaal vergeleken met de grote overall toename van verkeersintensiteiten**. Dit kan dus geen steekhoudend argument (meer) zijn om een lagere maximum snelheid dan 80 km/h op de Oude Spoorbaan af te wijzen.

## Nieuwste voorstellen Projectgroep LRN voor aanpassing Kaderbesluit

Op 18 april 2019 vond een nieuwe bijeenkomst van de Klankbordgroep plaats.

Daarin werden diverse varianten voor de Oude Spoorbaan besproken:

- Ligging van het gehele tracé op de huidige maaiveldhoogte, die overigens wordt aangeduid als -1 m NAP
- Gedeeltelijk verdiepte ligging van het hele tracé (dat is 1 m onder de huidige maaiveldhoogte en wordt dan aangeduid als -2 m NAP)
- Gedeeltelijk verdiepte ligging van slechts delen van het tracé (dus sommige delen op -1 m NAP en andere delen op -2 m NAP)
- Bij al deze varianten maximum snelheid 80 km/h
- Bij al deze varianten maximum snelheid 70 km/h
- Bij al deze varianten vervalt de oorspronkelijk gekozen ongelijkvloerse kruising bij de Schildwacht, die wordt vervangen door een rotonde.

Na beoordeling van alle varianten is het voorstel van de projectgroep nu:

**70 km/h op maaiveldhoogte (dus geen geheel of gedeeltelijke verdiepte ligging).**

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

Bij het Kaderbesluit was de geluidswering nog 1 m hoog op het westelijk deel en 1,50 m op het oostelijk deel, maar dat wordt bij het huidig voorstel 1,25 m respectievelijk 2 m. Met name bij die laatste hoogte van 2 m (dat is ter hoogte van het Ovaal) is er geen enkele sprake meer van vrij uitzicht.

Van gemeentezijde kwam de suggestie dat bewoners via een enquête kunnen kiezen voor volledige geluidsbescherming met voldoende hoge afscherming óf een lagere geluidswal en dus meer vrij uitzicht, waarvoor dan wel een “ontheffingsprocedure hogere waarde” toegepast moet worden. Die keuze is naar ons idee onethisch omdat geluid directe gezondheidseffecten heeft (en vrij uitzicht niet of in veel mindere mate).

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

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

Bij de voorkeurskeuze van de projectgroep voor een tracé op maaiveldhoogte speelt ook een rol de bereikbaarheid van de polderzijde voor fietsers, voetgangers en buspassagiers ter hoogte van de rotonde Schildwacht. Als daarvoor geen andere oplossing gevonden wordt kan een compromis zijn deze rotonde op maaiveld hoogte te laten, maar de rest van het tracé vanaf kort na de brug over de Dwarswatering tot bij de rotonde N445/N446 1 m verdiept (dus op -2 m NAP) aan te leggen.

## Vragen die nog bij bewoners leven zijn onder meer:

- Er zijn nu minstens 3 varianten denkbaar en van ieder daarvan willen we graag de kosten zien, zoals reeds door de wethouder Willem Joosten is toegezegd. Om nieuwe discussies met bewoners te voorkomen is het zeer wenselijk dat dat kostenoverzicht door onafhankelijke deskundigen wordt opgesteld.
  1. Het gehele traject op maaiveldhoogte (= huidige voorstel projectgroep)
  2. Met uitzondering van het begin na de Dwarswating en het eind bij de rotonde N445/446 de rest van het tracé (dus inclusief de rotonde Schildwacht) half verdiept, dat is 1 m onder het huidige maaiveld (= voorkeursoptie bewoners)
  3. Met uitzondering van het begin na de Dwarswating en het eind bij de rotonde N445/446 én ter hoogte van de rotonde Schildwacht de rest van het tracé half verdiept, dat is 1 m onder het huidige maaiveld (= alternatieve optie bewoners)

### Antwoord

*Tijdens de bijeenkomst heeft het projectteam de voor- en nadelen van 4 alternatieven laten zien. Zie ook de toegezonden presentatie. In totaal zijn er 10 alternatieven denkbaar. In de presentatie aan de raad op 8 juli zal het projectteam van de onderstaande alternatieven de kostenindicaties laten zien, van de overige alternatieven zal een bandbreedte aangegeven worden.*

*Volgens bovenstaande opsomming is:*

1. *alternatief BBBBB 70 km/h, indicatieve raming is ca EUR 23,8 mio (3B)*
2. *alternatief BAAAB 70 km/h, indicatieve raming is ca EUR 38 mio (2B)*
3. *alternatief BABAB 70 km/h, indicatieve raming is ca EUR 35,4 mio (1B)*

*De ramingen van de alternatieven BAAAB, BBBBB en BABAB is door stadsingenieurs van de gemeente Leiden in combinatie met onafhankelijk bureaus opgesteld (Movares en Kodos). Tevens is op de ramingen een second opinion uitgevoerd door Witteveen en Bos. De ramingen worden pas definitief bij het Kaderbesluit Leidse Ring Noord.*

- Hoe is de projectgroep tot de conclusie gekomen dat half-verdiepte ligging tot meerkosten leidt die bovendien te hoog zouden zijn? Wat is daarbij als referentie gebruikt?

### Antwoord

*De half – verdiepte ligging is ca 15 mio duurder dan een maaiveldligging. De maaiveldligging is de referentie.*

- Als een mogelijke referentie voor de (meer)kosten het volgende. Het gebied waarop bewoners uitkijken behoort tot het Groene Hart (met delen van de Ecologische Hoofdstructuur). Indien geen oplossing wordt gevonden in het gedeeltelijk verdiept aanleggen van de Oude Spoorbaan kan het geheel of gedeeltelijk wegvallen van dit unieke uitzicht leiden tot een claim van alle betrokken bewoners in verband met planschade. Een eerste (ruwe) schatting geeft aan dat die planschade tussen 5 en 10% van de woningwaarde kan bedragen (sommige publicaties noemen nog hogere waarden). Bij het huidige voorstel valt (gerekend vanaf de brug over de Dwarswating) van de ca 180 getroffen woningen met voor- of zij-uitzicht op de Boterhuispolder bij ca 100 woningen dat uitzicht geheel weg, terwijl dat bij de overige 80 woningen gedeeltelijk het geval zal zijn. Uitgaand (conservatief geschat) van een waarde van € 350.000/woning kan de planschade bij niet half-verdiepte ligging voor alle woningen gezamenlijk geschat worden:  
 $100 * € 350.000 * 10\% + 80 * € 350.000 * 5\% = € 5 \text{ miljoen}$

### **Antwoord**

*De getoonde afbeeldingen tijdens de informatieavond laten zien dat het zicht op de Boterhuispolder vanuit de woningen op ooghoogte ten westen van de rotonde Schildwacht behouden blijft. Ten oosten zal het zicht tot de Nieuwe Weg ontnomen worden. Het betreft dus de woningen aan de oostkant van de rotonde.*

*De verwachting is dat de mogelijke planschade niet boven het normaal maatschappelijk risico uit zal komen (dus geen of heel weinig planschade). Daarnaast is de inschatting dat als er sprake is van planschade, de schades lager zijn de genoemde percentages.*

*De overweging waarom het niet boven het normaal maatschappelijk risico komt is dat de weg op relatief grote afstand van de woningen ligt, het uitzicht wordt wel beperkt (aan de oostkant van de rotonde), maar niet helemaal weggenomen. Bij woningen die aan een weg liggen is geluid te verwachten en zijn afscherpende voorzieningen te verwachten. Binnen het huidige bestemmingsplan is een aarden wal mogelijk. Daarnaast is het aspect uitzicht 1 aspect van alle planschadeoorzaken. Datzelfde geldt overigens als wordt gekozen voor beperkte geluidtoename ( besluit hogere waarden), ook dan betreft het maar 1 aspect in de afweging.*

*Het projectteam zal een onafhankelijke planschade analyse uitvoeren voor de Oude Spoorbaan om bovenstaande lijn te toetsen.*

- *Waarom zou een (al dan niet gedeeltelijk) half-verdiepte ligging überhaupt duurder moeten zijn? Immers door wat extra grond uit te graven komt het gratis beschikbaar voor de naastliggende geluidswal én voor verbreding van het gehele tracé.*

### **Antwoord**

*Zoals hieronder geschetst houden de kosten hoofdzakelijk verband met damwanden en de ingrepen om de grondwaterstand te beheersen.*

- *Als het al waar is dat een verdieping van 1 m te duur zou zijn, bij welke mate van verdieping (25 cm, 50 cm, 75 cm of 100cm?) ligt dan het omslagpunt of financiële optimum?*

### **Antwoord**

*Het projectteam heeft geen omslagpunt of financieel optimum berekend. Zoals hierboven aangegeven is de geheel verdiepte ligging fors duurder. Volgens de huidige inzichten is een verdiepte ligging van ca 100 cm meer ten opzichte van de maaiveldligging ca 15 mio meer.*

*De kosten zitten met name in de aanleg van een zogenaamde folieconstructie omdat rekening gehouden moet worden met de hoge grondwaterstand. Aan de westkant van de koeienrotonde zijn ook extra damwanden nodig. Dit zijn uitgangspunten die zorgen voor hoge kosten. Ook bij een geringere verdiepte ligging moet de bestaande wegconstructie worden verwijderd, de zogenaamde aanvangskosten. Deze zijn bij ieder alternatief al substantieel.*

- *Wordt overwogen in het aanbestedingsbestek de aannemer de vrije hand te geven zelf te bezien of (delen van) het tracé meer half-verdiept kunnen worden aangelegd?*

### **Antwoord**

*Voor de hele Leidse Ring Noord wordt een bedrag gereserveerd in het kaderbesluit. Tevens wordt per tracedeel een raming gemaakt. Deze raming zal de basis vormen voor het uitvoeringsbesluit en een aanbesteding. De wensen van bewoners met betrekking tot een half-verdiepte ligging worden meegegeven aan de aannemer. Het doel van het meegeven is om een prikkel te geven binnen een plafondbedrag.*

- Ter hoogte van de huidige Koeienrotonde liggen onder het wegdek aan de zijde van de woningen oliegekoelde hoogspanningsleidingen, die regelmatig gerepareerd moeten worden en dan tot langdurige verstoring van het verkeer leiden:
  1. Wie draagt de kosten van deze reparaties en wegopbrekingen?
  2. Hoe gaat de gemeente garanderen dat ter hoogte van de rotonde Schildwacht nooit meer wegopbrekingen en reparaties aan de hoogspanningsleidingen hoeven plaats te vinden?
  3. Kan bekeken worden of met Liander op een creatieve manier een permanente oplossing kan worden gevonden?"
  4. Is daarbij een technische oplossing mogelijk of moet daarvoor de hele rotonde Schildwacht een stuk opgeschoven richting polder, waardoor half-verdiepte ligging dan wel beter mogelijk wordt?
  5. Hoe wordt de voorziene onderdoorgang voor fietsers en voetgangers bij deze hoogspanningsleidingen ingepast?

**Antwoord**

*Voor het antwoord op de vragen 1 tot en met 3 verwijst het team naar de beantwoording van exact dezelfde vragen aan de netbeheerder. (Zie de bijlage bij deze memo).*

*Met betrekking tot vraag 4 het volgende antwoord: er is nu een technische oplossing (een gestuurde boring tot ca 12 meter diepte onder de rotonde) gerealiseerd waarmee de maaiveldligging gerealiseerd kan worden.*

*Voor vraag 5 zal het team zorgen voor een adequate inpassing. De verwachting is dat de fietsondergang goed inpasbaar is met de nieuwe ligging van de elektriciteitskabel.*

- Wat is er terecht gekomen van de toezegging via de motie bij het Kaderbesluit op 4 juli 2016 dat trajectcontrole op de Oude Spoorbaan moet worden onderzocht en zo mogelijk geïmplementeerd? Hoe gaat het verder met handhaving? Hoe wordt gedacht over het ten minste plaatsen van permanente snelheidsindicatie met smiley's?

**Antwoord**

*De motie riep het college op trajectcontrole in te voeren op het deel tussen kruispunt Engelendaal tot aan de rotonde N445/N446. Besluiten over het invoeren (en handhaven) van trajectcontrole zijn bevoegdheden van politie en Openbaar Ministerie. Dit verzoek is via de burgemeester van Leiden in de driehoek met politie en Openbaar ministerie besproken. De uitkomst daarvan is dat niet vanaf de aanleg van Leidse Ring Noord tot trajectcontrole wordt overgegaan.*

*Vanaf het begin van de aanleg moet wel gemonitord worden op snelheid(overtredingen) en gestuurd worden op bewust worden door middel van aanwijzingen zoals smiley's etc. Na een half jaar van monitoren moet de uitkomsten worden besproken en op basis daarvan kan alsnog overwogen worden om toch trajectcontrole in te stellen. Wij zullen, net als bij Driegatenbrug, na aanleg van de Leidse Ring Noord permanente smiley's plaatsen op de Oude Spoorbaan.*

*Opgesteld door 4 bewoners*

BIJLAGE A: antwoorden van de netbeheerder op vragen van een van de vier klankbordgroepleden over de aanpassingen aan de 50kV verbinding onder de koeienrotonde.

Ter hoogte van de huidige rotonde op de Oude Spoorbaan liggen onder het wegdek aan de zijde van de woningen oliegekoelde hoogspanningsleidingen, die regelmatig gerepareerd moeten worden en dan tot langdurige verstoring van het verkeer leiden:

1. Wie draagt de kosten van deze reparaties en wegopbrekingen?
2. Vind er afstemming plaats tussen Liander en de projectgroep Leidse Ring Noord m.b.t. deze leidingen en de nieuw aan te leggen Oude Spoorbaan?
3. Hoe gaat de gemeente (Liander) garanderen dat ter hoogte van de rotonde Schildwacht geen wegopbrekingen en reparaties aan de hoogspanningsleidingen hoeven plaats te vinden in de nieuwe situatie?
4. Is voor deze huidige ongewenste situatie een technische oplossing mogelijk of moet daarvoor de hele rotonde een stuk opgeschoven worden richting polder waardoor de hoogspanningsleidingen niet meer onder de weg gesitueerd zijn.

### **Antwoorden**

- De kosten worden gedragen door uw netbeheerder, te weten Liander. Dit is een dochteronderneming van Alliander N.V.;
- Afstemming heeft plaatsgevonden tussen Liander en projectgroep Leidse Ring Noord over de kabelwerkzaamheden;
- Garanties dat er geen storing zal plaatsvinden kunnen wij niet geven. Wel is het zeer aannemelijk dat de situatie sterk verbetert en er minder frequent storingswerkzaamheden plaatsvinden;
- De technische oplossing is het vervangen van de kabels. Dat is dan ook wat nu gebeurt. De verouderde oliedrukkabels worden vervangen door nieuwe kunststofkabels.