

TECHNISCHE VRAGEN

Bestemd voor politiek forum van d.d. 28 juni 2021

Onderwerp : Uitvoeringsbesluit Leidse Ring Noord-tracédeel Engelendaal

Vraagsteller: GroenLinks / Bob Vastenhoud

Datum : 22 juni 2021

1. In het RVS staat deze passage: "Het is van belang dat de beheerorganisatie van de gemeente Leiderdorp de wand pas overneemt op het moment dat is bewezen dat deze groene wand gezond is en goed functioneert. Hiervoor wordt met de aanbesteding van het werk ook het beheer en onderhoud van deze wand voor een periode van twee jaar meegenomen. De beheerkosten voor deze twee jaar zijn opgenomen in de projectbegroting. Hiermee wordt geborgd dat de gewenste kwaliteit is bereikt als de gemeente de wand overneemt." Op mijn vraag tijdens de informatieavond hoe lang het duurt voordat die wanden mooi groen zijn, werd geantwoord 3 jaar. Hoe verhoudt dit zich tot elkaar?

Antwoord: Na drie jaar is de wand volledig volgroeid maar na een periode van twee jaar is al duidelijk of het groen zich goed ontwikkelt.

2. Wanneer en hoe lang zal de brug over de dwarswetering dicht zijn? Welk verwacht effect op de andere verkeerstromen heeft dit en is dit regionaal afgestemd, zodat er niet een vervangende route in dezelfde periode ook dicht gaat?

Antwoord: Het uitgangspunt is dat de bestaande brug over de Dwarswetering pas gesloopt wordt als het verkeer over de nieuwe brug geleid kan worden. Daarna zal dan de bestaande brug vernieuwd worden. Daardoor zijn geen volledige afsluitingen van de Oude Spoorbaan nodig.

3. Hoe wordt sluipverkeer via de Buitenhof en Leyhof in die periode tegengegaan?

Antwoord: Zie vraag 2 er zijn geen afsluitingen van de Oude Spoorbaan noodzakelijk voor het vervangen van de brug over de Dwarswetering.

4. Het kaderbesluit is genomen op basis van pre-corona cijfers. Zijn de destijds aangebracht wijzigingen op het kaderbesluit nog steeds nodig, rekening houdend met de verwachting dat er ook post-corona meer thuis zal worden gewerkt?

Antwoord:

Het college acht de reconstructie van het kruispunt nog steeds noodzakelijk. Dit geldt ook voor de optimalisaties welke zijn omschreven in paragraaf 4.4. van het geactualiseerde kaderbesluit. Deze zijn:

Was: Het kruispunt Oude Spoorbaan - Engelendaal wordt compacter vormgegeven. De bypass vanaf de Willem de Zwijgerlaan naar de Rietschans wordt opgenomen in het kruispunt waardoor er meer ruimte komt voor de inpassing van fietspaden en een fietstunnel onder de Engelendaal. Het kruispunt kan het toekomstige verkeersaanbod goed verwerken. Alleen tijdens een brugopening van de Zijlbrug kunnen er wachtrijen ontstaan. Middels een slim "nabrugprogramma" in de verkeersregeling en een busstrook op de Engelendaal is de vertraging voor het HOV te minimaliseren. .

Wordt: basis van het ontwerp blijft gelijk. Een verdere optimalisatie is gevonden door het tracé zo zuidelijk mogelijk aan te brengen en door het toevoegen van een derde rijstrook aan de zuidkant voor doorstroming van auto en (H)OV. Doorstroming van auto en (H)OV is gegarandeerd doordat na sluiting van de brug het verkeerssysteem zich binnen een redelijke termijn (circa 2 a 3 verkeerslichtencycli) weer zal herstellen. De bypass op de Oude Spoorbaan naar Engelendaal vervalt. Overige maatregelen zijn het toevoegen van een ongelijkvloerse langzaam verkeerverbinding om het fietsnetwerk te verbeteren, het vernieuwen van de Dwarswateringbrug, het plaatsen van geluidsschermen van twee tot drie meter en het toevoegen van een zo lang mogelijk geluidsscherm aan de zijde bij de wijk Driegatenbrug.

Hieruit blijkt dat de doelstellingen uit het geactualiseerde kaderbesluit onverminderd van kracht zijn. De maatregelen bestaan immers voor een groot deel uit het verbeteren van de situatie voor fietsers en van de leefbaarheid voor omwonenden. Deze situatie voor omwonenden verbetert sterk door het aanbrengen van stil asfalt en groene geluidsschermen en het creëren van een gezamenlijke tuin voor de boogwoningen. Zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming voor fietsers en voetgangers verbetert door de fietstunnel onder het Engelendaal, het verbreden van de fietspaden en het aanpassen van de helling naar de fietsbrug over de Dwarswatering inclusief de aanleg van een vrijliggend voetpad over dit gedeelte.

De reconstructie leidt ook tot een betere doorstroming voor het wegverkeer en openbaar vervoer. Dit blijft noodzakelijk ook als de groei van het wegverkeer zich minder snel ontwikkelt als eerder geprognosticeerd. Het zou daarbij inderdaad een mooie ontwikkeling zijn als er post-corona meer thuisgewerkt zal worden. Waardoor met de maatregelen nog langer een goede doorstroming wordt gegarandeerd.