

Memo respectievelijk visie, gericht aan de gemeente Leiden
Input voor de site Morsetekens.nl en de site SOSMors.nl

Betreft:

Gemeente Leiden; project Leidse Ring Noord, deel Plesmanlaan
Participatie-bijeenkomst d.d. maandag 15-02-2021

Inleiding:

Maandagavond 15 februari j.l. was er een gemeentelijke informatie-sessie voor en met belangstellende en participerende burgers m.b.t. het project Leidsering Noord, deelproject Plesmanlaan. Voor mij was dit de eerste keer dat ik nadrukkelijk mij heb verdiept in dit project. Vanuit mijn blanco achtergrondkennis begon ik mij, op de avond zelf maar met name in de dagen daarna, steeds meer te beseffen: 'is dit nou het ideaal, het meest realistische, of kan het ook anders, eenvoudiger maar toch goed, goedkoper, etc.?'

Vanuit deze gedachten had ik de behoefte een en ander uit te werken en u, de gemeente Leiden, met deze memo resp. visie te informeren. Ik hoop dat deze inbreng door u op waarde wordt, én op dit moment nog relevant mag zijn!

Graag ontvang ik van u binnenkort een inhoudelijke reactie.

Korte projectomschrijving:

Eerst maar eens hieronder uitleggen wat dit project behelst. Hoeveel mensen weten nu werkelijk welke activiteiten er op dit moment zijn rondom de ontwikkeling van de Leidse (Buiten-)Ring zijn?



Deze Ring betreft de aanleg van nieuwe wegen dan wel de aanpassing van bestaande wegen rondom of door Leiden en Leiderdorp. Nieuw is de aanleg van de Rijnlandroute, de nieuwe

wegverbinding tussen A4 en A44 ten zuiden van Leiden. De aanpassingen betreffen delen van de rijkswegen A4 en de A44, oostelijk en westelijk van Leiden.



Ten noorden van Leiden is er geen optie aanwezig daar een geheel nieuwe weg te realiseren. Als next-best optie is voor deze Ring gekozen voor de opwaardering van bestaande hoofdrijroutes door Leiden en langs Leiderdorp. In Leiden betreft dit de wegen, vanaf de A44 gezien, - Plesmanlaan – Schipholweg – Willem de Zwijgerlaan. Langs Leiderdorp betreft dit de wegen: - Provincialeweg 5 – Provincialeweg 6, aansluitend op de A4.

Voor velen onder ons is deze Leidse Ring een “ver van ons bed” project. Maar deze infosessie betrof de voortgang in het ontwerp van het deelproject Plesmanlaan, en dan specifiek de gewenste dan wel noodzakelijk aanpassingen aan de kruising Plesmanlaan-Vondellaan-Darwinweg.



(De overige kruisingen in de Plesmanlaan zijn al aangepast, bijv. de kruising Plesmanlaan - Haagse Schouwweg – Ehrenfestweg, of behoeven nagenoeg geen aanpassingen zoals de kruising Plesmanlaan – Verbeekstraat – Einsteinlaan.)

In oktober 2020 heeft een eerste participatieronde plaats gevonden. Relevante nieuwe informatie en opmerkingen voor aanpassingen zijn sedertdien getoetst en als aanpassingen ingevoegd in dit nu gepresenteerde ontwerp.

Input op deze participatieavond:

Wie waren er dan deze avond de participanten? Dit waren o.a. betrokken burgers vanuit de wijk De Mors en met name uit de buurt Lage Mors, toch wel enigszins bevreesd dat er hun opnieuw een gemeentelijk project door de strot geduwd gaat worden. De nog recente ervaringen van deze groep, m.b.t. het project Vondelkwartier, is natuurlijk niet positief te noemen. Verder waren er participanten vanuit de stichting Morsetekens en ook van de bedrijven/organisaties als het LUMC en Naturalis.

Zo op het oog is dit ontwerp goed 'inpasbaar' binnen de werkgrenzen. Van twee T-aansluitingen is toegewerkt (verschuivingen van wegassen) naar één enkele volledige rechtstandige kruising. Deze kruising is enkel bestemd voor autoverkeer. De voetgangers en fietsers zijn op maaiveldniveau gesitueerd en volledig vrij van kruisend autoverkeer.



Het voorliggende ontwerp ziet er schitterend uit. Op de gevisualiseerde aanzichten is heel veel groen te zien. De rijwegen zijn nauwelijks van belang lijkt het. Het lijkt zelfs op de creatie van mooie fietspaden en voetpaden in een parkachtige omgeving.

Zo wordt het ook verwoord in de begeleidende tekst:

“De inrichting van de Plesmanlaan en directe omgeving wordt gezien als een arboretum (bomentuin) met veel verschillende boomsoorten. Deze nieuwe te planten bomen zorgen, in samenhang met de tuin van Naturalis, voor een passende groen invulling. De extra brede fiets-voetgangersonderdoorgangen worden voorzien van gras/groen op maaiveldniveau, op de taluds en zelfs op de bijna verticale keerwanden. Deze laatste wanden worden gemaakt van staal met daarin de nodige plantgaten incl. bewateringssysteem.”

Mijn reactie:

Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat de schetsen en tekeningen van dit verkeersproject (w.o. groen) mooier worden gepresenteerd dan dat dit in de praktijk zo te zien zal zijn. Waarom ik dit denk?

1. Het beoogde groen onder de brede viaducten zal niet goed of helemaal niet tot wasdom komen. Dus armetierig ogen.
2. Ook de hoogteligging van de rijwegen, 2 meter hoger als nu, zal prominenter in beeld zijn dan als in de presentatie waarneembaar.
3. Het verkeerslawaaï zal om de reden ad 2. prominenter aanwezig zijn en verder dragen. Mede ook de hoeveelheid aan opstelstroken zal voor een flinke hoeveelheid aan rem- en optrekgeluiden leiden.
4. De verbreding van het aantal rijstroken c.a., en de verplaatsing van het voet- fietspad langs de Darwinweg van oost- naar westzijde, laat nog maar nauwelijks (of helemaal niet) geen ruimte meer voor een natuurlijke berm tussen voet- fietspad en het water voor Naturalis. Dit geldt trouwens over de gehele lengte van de Darwinweg.
5. Hoeveel natuurtuin blijft er werkelijk over achter Naturalis, als hier een parkeergarage c.a. en een keerlus (en waarschijnlijk opstelplaatsen voor meerdere bussen) moet worden gerealiseerd?
6. Is het mogelijk dat de nieuwe kruising op hetzelfde niveau blijft als nu? Met behoud van de betere rechtstandige kruising als beoogd? En is het mogelijk dat de Darwinweg vrijwel identiek blijft als nu, met voet- fietspad aan oostzijde? En is er een betere doorstroming mogelijk bij de rotonde Hogeschool Leiden? Moet er zo'n complete en kostbare wegen-reconstructie plaats vinden of kan het ook goed met een alternatief?
7. Mijns inziens zijn er andere gelijkwaardige en misschien zelfs wel betere verkeers- c.a. oplossingen voor handen. Hieronder de verdere toelichting hierop. M.i. kan dit: Zie hieronder mijn oplossings-ideeen. Ter verduidelijking heb ik een en ander schetsmatig uitgewerkt, zie onderaan deze memo
8. - Behoud de huidige fietstunnel. Enkel aanpassingen één enkele keerwand (zuid-oost). Het doorzicht valt eigenlijk best mee.

- Houd de verkeerskruising op het huidige niveau. Dan ook geen extra hoge taluds.
- Verschuif de aansluiting Vondellaan nog wat meer westelijk, op terrein Motorhuis, t.b.v. behoud huidige fietstunnel c.a.
- Onderhandel met Motorhuis over uitruil van grondeigendommen. Waar aan de oostzijde wordt ingeleverd kan aan de noordzijde worden verkregen.
- Accepteer een 'verschoven' gelijkvloerse voet- fietsoversteek op de Vondellaan (verschoven uit de primaire verkeersdrukke). Zie ook volgende punt.
- De belangrijkste fietsers-ontsluiting van de Lage Mors, vanuit de richting C. Huijgenslaan c.a., over de Gerard Brandtstraat (hier aanliggende fietsstroken realiseren) naar de Vondellaan leiden en hier de fietsers laat oversteken (primaire oversteeklokatie). Dan wordt het huidige fietspad voorlangs Motorhuis/benzinepomp een secundaire oversteeklokatie. En daarmee acceptabel op die lokatie
- Accepteer een gelijkvloerse fietsers-oversteek bij/richting Darwinweg. Dus enkel fietsers.
- Behoud het voet- fietspad langs de Darwinweg op de huidige plek. Kom later terug op de rotonde Hogeschool Leiden.
- Zorg voor een lagere fietsers intensiteit op deze rotonde. Deels kan dit door fietsers komende vanaf Katwijk/Valkenburg/Valkenburgerhout en Haagsche Schouwweg op de kruising Plesmanlaan – Ehrenfestweg en de kruising Plesmanlaan – Einsteinlaan en richting Universiteit, Hogeschool en LUMC resp. Wassenaarseweg – Rijnsburgerweg, in een vroegtijdig stadium te verwijzen naar de fietspaden langs Ehrenfestweg, Einsteinweg, Trambaan, Zernikedreef c.a.
- De Zernikedreef tussen Trambaan en rotonde zou voorzien moeten worden van een vrijliggend tweerichtingen fietspad (of aanliggende fietsstroken op deze Zernikelaan , maar dan dienen fietsers ruim voor de rotonde naar de noordzijde over te steken, t.h.v. de Hogeschool wel vrijliggend tweerichtingen fietspad)
- Doe enkele aanpassingen aan de rotonde: Verwijder zowel de westelijke en de zuidelijke voet- fietsoversteken op de rotonde. Verruim de rotonde met één extra rijstrook voor het doorgaand autoverkeer van Damlaan naar Sandiforddreef. Voeg de voetgangers- en fietsers oversteek direct naast elkaar t.h.v. de brug naar Schilperoortpark. Regel h́ier het verkeer c.a. met een VRI om de oversteek van fietsers en voetgangers te reguleren. Dat alles tezamen zal de auto doostroming zeer bevorderen. (Dit oversteekpunt zal hoe dan ook , ook als fietspad langs westzijde Darwinweg ligt, een druk punt blijven voor iedereen die uit de richting centrum, station, LUMC, komt.)

Deze omschrijving van 'aandachtpunten' is vrij concreet, de schetsen zijn o.b.v. ongeschaalde ondergronden maar wel schaal-matig verder verwerkt door mij. Zie de drie bijlagen.

Zoals in de Inleiding benoemd, hoop ik op een gezamenlijk constructief en positief vervolg. Graag ontvang ik dan ook binnenkort uw inhoudelijke reactie.

Met vriendelijke groeten,
Joan Goselink (man)
joangoselink@hotmail.com



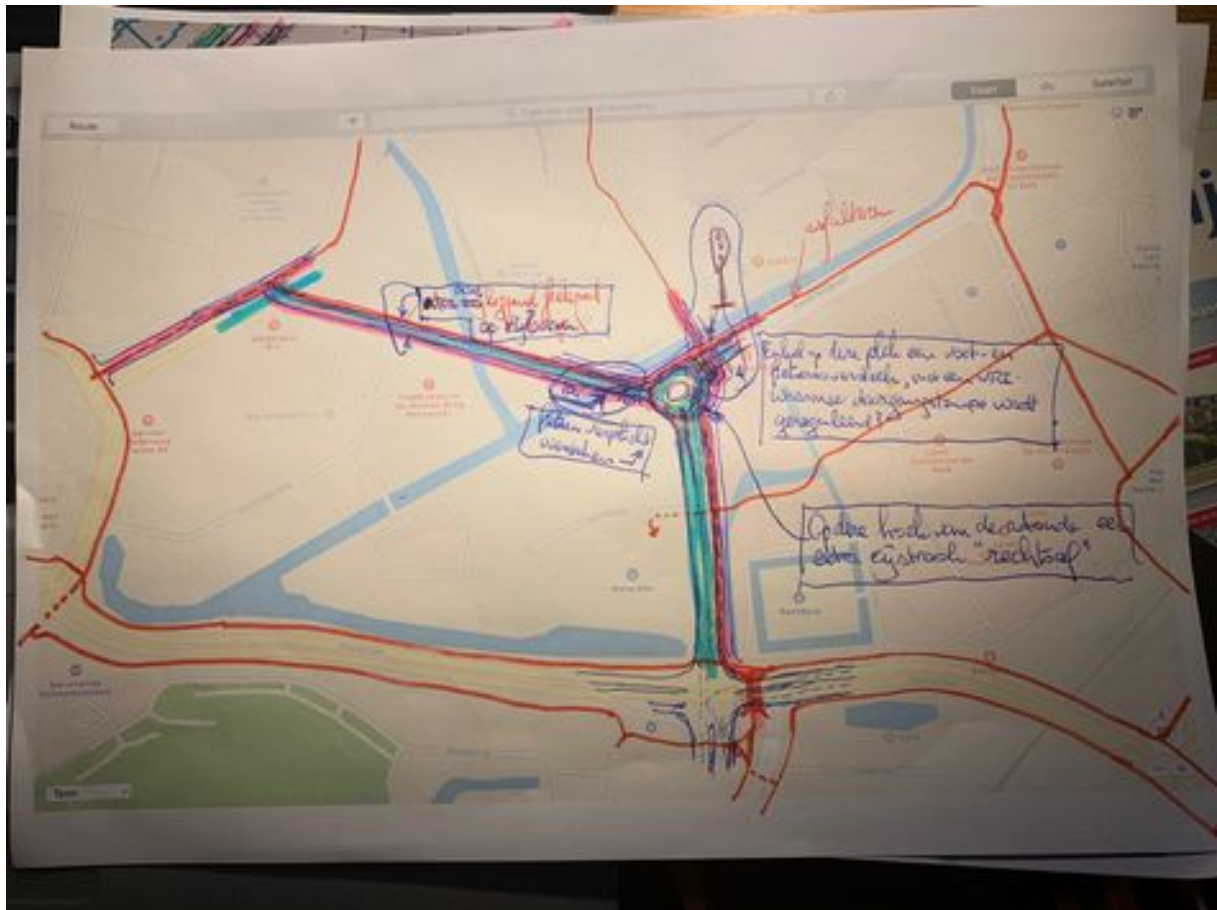
Bijlage 1

Kruising Plesmanlaan-Vondellaan-Darwinweg; Eerste globale schets alternatieve oplossing



Bijlage 2

Kruising Plesmanlaan-Vondellaan-Darwinweg: Concretere uitwerking alternatieve oplossing



Bijlage 3

Kruising Plesmanlaan-Vondellaan-Darwinweg: Globale schets aanpassing fietspaden gerelateerd aan Darwinweg, rotonde Hogeschool Leiden, Zernikedreef