

Geachte heer De Graeff,

Dank voor uw schrijven (d.d. 3 maart 2021) aan de gemeente Leiden m.b.t. uw zorgen omtrent het project Leidse Ring Noord. In uw brief uit u uw zorgen over het tracédeel Plesmanlaan. Met dit schrijven reageer ik op uw ingebrachte punten en licht ik graag toe wat maakt dat het college van B&W dit plan nuttig en van toegevoegde waarde voor de stad vindt om deze financiële investering te verantwoorden.

Ambities en doelstelling Leidse Ring Noord

Het deelproject Plesmanlaan is onderdeel van het project Leidse Ring Noord (LRN). Doelstelling is om de doorstroming en betrouwbaarheid van deze hoofdverkeerstructuur aan de noordflank van de Leidse agglomeratie te verbeteren door de huidige en toekomstige knelpunten op te lossen. Daarmee ontstaat samen met de N446, de A4, de nieuwe N434 (RijnlandRoute) en de A44 een robuust, betrouwbaar en toekomstbestendige ringstructuur die inspeelt op de toenemende mobiliteitsvraag in en om de stad. De kern van het project richt zich op het verbeteren van de doorstroming voor de auto, het faciliteren van het (hoogwaardig) OV en het voldoen aan de eisen wat betreft langzaam verkeer en ruimtelijke inpassing. Dit betekent ook dat fietsen en lopen zo aantrekkelijk mogelijk gemaakt wordt met nieuwe, snelle en veilige fiets- en looproutes welke ook de huidige barrièrewerking door een belangrijke verkeersader tegengaat.

De beoogde aanpassingen van de LRN zijn de ruggengraat voor de duurzame verstedelijking binnen Leiden en omgeving. Het creëert ruimte voor de groei van de stad zoals in het Stationsgebied en het Bio Science Park. 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. Leiden heeft relatief weinig geschikte hoofdwegen binnen de agglomeratie die deze functie kunnen vervullen, welke ook maat en ruimte hebben ten opzichte van andere (meer historische) krappere doorgaande wegen. U moet hierbij denken aan wegen zoals de Hooigracht/Langegracht, Zijlsingel, Rijnsburgerweg, Hoge Rijndijk en de Morsweg. Daarmee is het project bij uitstek een project van niet alleen regionaal belang, maar dat ook impact heeft op lokaal niveau.

Tracédeel Plesmanlaan

In uw brief stelt u vragen over het doel van deze ontwikkeling. De doelstelling van het ontworpen nieuwe kruispunt bij de Plesmanlaan is niet specifiek het verbeteren van het autoverkeer tussen de Vondellaan en de Darwinweg, waarvoor de beide zijwegen rechtstandig tegenover elkaar moeten komen te liggen. De huidige situatie geeft geen grote problemen voor het afwikkelen van het autoverkeer, echter:

- Door autonome groei van de regio en door realisatie van alle (woning)bouwplannen in de directe omgeving (Bio Science Park, Stationsgebied, Vondelkwartier) wordt er in de toekomst meer verkeer verwacht;
- De komst van Hoogwaardig Openbaar Vervoer richting Katwijk en Noordwijk, met minimaal 12 bussen per richting per uur welke absolute prioriteit in de verkeerslichtenregelingen krijgen, nemen ook tijd / ruimte in de verkeersregeling t.o.v. het autoverkeer. Dit kan in de toekomst mogelijk nog frequenter worden met een mogelijke aparte lijn naar Noordwijk;
- We willen op dit kruispunt, maar ook op de andere kruispunten van de Plesmanlaan, een hoge afwikkelingskwaliteit voor het gemotoriseerd verkeer met korte wachttijden. Hierdoor worden andere routes door woonwijken (sluiproute door de Lage Mors via de Vondellaan, Lage Morsweg richting Dr. Lelylaan en v.v.) minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer;
- Mogelijke toekomstige maatregelen voor een autoluwere binnenstad kunnen ook zorgen voor hogere verkeers-intensiteiten op de Plesmanlaan.

Uit verkeerskundige toetsing voor het planjaar 2030 is de aanpak van het kruispunt daarom zeer gewenst om tot een robuuste ringstructuur voor de gehele LRN te komen.

Het kruispunt is tevens een belangrijke schakel voor hoofdfietsroutes van/naar de binnenstad, Leiden Centraal, LUMC, het Bio Science Park met de hogeschool en beide universiteitscampussen, alsook het bronpunt voor regionale fietsroutes naar Wassenaar en Katwijk. De aanpassing van het tracé Plesmanlaan betekent een aanzienlijke verbetering van de positie van de fietser. Door het nieuwe ontwerpvoorstel:

- Komt er een ongelijkvloerse fietsonderdoorgang onder de Darwinweg in plaats van de gelijkvloerse geregelde oversteek voor de regionale fietscorridor naar Katwijk;
- Wordt de indirecte fietsoversteek uit de voorrang op de Vondellaan vervangen door een ongelijkvloerse fietsonderdoorgang;
- Kunnen fietsers vanaf de oostzijde Vondellaan directer doorfietsen naar de (westzijde) stationsgebied via het Piet Paaltjenspad zonder extra over te moeten steken.
- Krijgen fietsers bredere fietspaden met veel betere en ruimere zichtlijnen op de fietspadkruising. Op zowel doorstroming als veiligheid gaat de fietser er aanzienlijk op vooruit dan de huidige fietstunnel onder de Plesmanlaan door met een beperkte doorrijhoogte.

Juist de positie van de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, fietsers en voetgangers, verbetert met deze plannen. Voetgangers en fietsers zijn kwetsbaar en daarom wil het college juist deze verkeersdeelnemers, die weinig ruimte innemen, zo goed mogelijk beschermen. Fietsers richting het station zijn qua route sneller af om via het Piet Paaltjenspad te fietsen dan via het Hippocratespad, deze route is kort in lengte. Uit gehouden fietstellingen voor een groot gebied rondom Leiden Centraal in 2017 bleek bijvoorbeeld dat het aantal fietsers vanaf de noordzijde Plesmanlaan, via de Darwinweg en vervolgens naar de Zernikedreef en v.v. meer dan 2,5x drukker is dan het totaal aan fietsers via het Hippocratespad. Momenteel is het Piet Paaltjenspad afgesloten voor werkzaamheden van het LUMC, waardoor er op dit moment een ander druktebeeld is. Als gemeente gaan we ervan uit dat de route weer beschikbaar is na afronding van de bouwwerkzaamheden.

Het is om bovenstaande feit dat juist het verleggen van het fietspad van de oostzijde naar de westzijde van de Darwinweg zo belangrijk is om het verkeersinfarct bij de rotonde met de Sandifortdreef en Zernikedreef op zo kort mogelijke termijn te ontlasten van de dagelijkse files. De zeer hoge aantallen oversteken aan fietsers en voetgangers tezamen (beide ca. 1000 per uur, totaal 2000) maakt dat auto's geen goede ruimte tussen de overstekende fietsers en voetgangers hebben om de oostelijke oversteek te kunnen passeren. Door het in eerste instantie verplaatsen van de fietsstructuur naar de rustige Zernikedreef-tak van de rotonde waar veel minder autoverkeer rijdt, en dat deze fietsers gebruik kunnen gaan maken van de nieuwe fietstunnel onder de Darwinweg bij de Plesmanlaan, wordt de problematische oversteek voor bijna de helft aan kruisende bewegingen ontlast. Om specifiek deze reden is ook mede gekozen om het deelproject Plesmanlaan te prioriteren voor snelle uitvoering ten opzichte van andere deelprojecten in het LRN project.

De resterende drukke voetgangersoversteek is vervolgens onderwerp van verdere studie in het project Noord-Zuid verbindingsas, waarin een lange termijn oplossing voor de corridor van de Sandifortdreef en Rijnsburgerweg onderzocht zal worden. De verkeersproblematiek rondom de Posthofrotonde en de busroutes van/naar het station die hiermee samenhangen zijn echter complex en hiervoor zijn diverse onderzoeken nodig en participatie met omwonenden en stakeholders zoals het LUMC en de universiteit. Dat kost tijd, en biedt daarmee op de korte termijn geen snellere oplossing voor dit verkeersknelpunt. De uitwerking van de LRN Plesmanlaan is veel verder in het planproces om tot realisatie te komen.

Tot slot stelt u vraagtekens bij de verkeersoplossing die gekozen is voor het tracédeel Plesmanlaan. Daarbij refereert u ook aan een optie van ondertunneling van het doorgaande autoverkeer op de Plesmanlaan, waarbij de fietsverbindingen op maaiveldniveau komen. Rond 2016 is een plan

voorgelegd aan de gemeenteraad met als basis een tunnel voor autoverkeer bij de kruising Darwinweg/Vondellaan. De raadscommissie had hier diverse bedenkingen bij: de huidige fietstunnel zou verdwijnen en worden aangepast naar een fietsoversteek met een verkeerslicht. Ook zouden de fiets- en voetgangersoversteken ten oosten van het spoor bij de kruising bij de Stationstunnel verdwijnen. Hierdoor verslechterde de situatie voor fietsers en voetgangers aanzienlijk. Bovendien bleek uit de verkeersstudie dat een autotunnel een minimale verbetering in doorstroming oplevert ten opzichte van een verbetering van de verkeerslichten op het kruispunt, gezien in samenhang met alle andere verkeerslichten op de totale corridor van de Plesmanlaan en Schipholweg.

Het goedkoopste inpassingsalternatief met een korte autotunnel voor de Plesmanlaan was in 2018 geraamd op 42 miljoen euro. Dit ontwerp behelsde nog steeds een verkeerslicht voor het uitwisselende verkeer van de Darwinweg / Vondellaan, welke nog zodanig in aantallen zijn dat het kruispunt nog steeds omvangrijk zou worden en waarbij fietsers en voetgangers wachttijd bij de verkeerslichten zouden krijgen.

Vanwege de verschillende belangen in afweging voor fietsers en voetgangers, het openbaar vervoer, de hulpdiensten en de kosten heeft de gemeenteraad in 2019 gekozen voor het huidige ontwerp: dit betekent een compacte gelijkvloerse kruising van de Plesmanlaan, Vondellaan en Darwinweg met verkeerslichten voor het autoverkeer en drie tunnels voor fietsers en voetgangers. Deze gemaakte keuze van de gemeenteraad vormt de basis voor de uitwerking van het plan tot het huidige ontwerp. Het omvormen van twee dicht bij elkaar gelegen kruispunten tot één compact kruispunt levert ook winst op voor de afwikkeling van het autoverkeer (kortere ontruimingstijden in de regeling). Het nieuwe ontwerp krijgt dan ook waardering van onder meer de fietsersbond, de ambulancedienst en het LUMC. De provincie Zuid-Holland heeft op basis van dit ontwerp besloten subsidie toe te kennen aan Leiden gezien de bijdrage aan de doorstroming voor het hoogwaardig OV Leiden-Katwijk-Noordwijk. Door een betaalbaarder ontwerp is er ook financiële ruimte om meer aandacht aan ruimtelijke kwaliteit en inpassing te geven, het toevoegen van groen en diverse type bomen aan het gebied mee te nemen. Dit past in het streven van de gemeente Leiden naar vergroening van de stad en daarmee verbetering van biodiversiteit, klimaatadaptiviteit en een prettigere leefomgeving.

Doorlopen participatietraject

Ten tijde van het opstellen van het Kaderbesluit 2016 en opnieuw bij het Kaderbesluit 2019 zijn uitgebreide participatietrajecten doorlopen. In dit vorige participatieproces is een klankbordgroep opgericht voor de Plesmanlaan, waarbij overlegd is met vertegenwoordigers per wijkdeel of flat en waarin omliggende bedrijven zitting namen. Bij het recente participatietraject is voortgebouwd op de vertegenwoordiging vanuit de eerdere participatietrajecten, maar hebben we daarnaast nieuwe of extra partijen/bewoners betrokken, vanuit onder andere de wijk Lage Mors.

Dit recente participatietraject heeft tot doel van gedachten te wisselen met de omgeving over de uitwerking van het ruimtelijk ontwerp van het kruispunt in het bijzonder de vormgeving van de fietstunnels en het groen. De vragen, tips en ideeën die zijn geopperd tijdens deze participatie zijn waar mogelijk verwerkt in het ontwerp dat de basis vormt van het uitvoeringsbesluit waar de gemeenteraad zich voor de zomer over zal uitspreken.

Ik hoop met deze brief uw zorgen en vragen ten aanzien van het deelproject Plesmanlaan voldoende te hebben beantwoord en blijf graag met u in gesprek over de verdere ontwikkeling van dit project.

Met vriendelijke groet,



J.M. (Jan) Smit
Projectmanager Leidse Ring Noord