

Leiden, 11 april 2021

Geachte heer Gosselink,

Naar aanleiding van de participatie-bijeenkomst op 15 februari 2021 heeft u een memo geschreven over de Leidse Ring Noord, tracédeel Plesmanlaan. In uw brief stelt u vraagtekens bij de uitgewerkte plannen voor het tracédeel en schetst u een aantal alternatieven. Allereerst hartelijk dank voor uw uitgebreide reactie en uw suggesties. Wij hadden als gemeente graag gehad dat medio 2016 tot 2018, toen wij in het LRN project met de principe keuzes ook veel schetsen en diverse mogelijkheden hebben verkend, dit tijdens de participatie destijds hadden kunnen doorlopen. Met dit schrijven reageer ik op uw ingebrachte voorstellen en licht ik graag toe hoe tot het huidige ontwerp is gekomen.

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 waarmee zoveel mogelijk wordt voorkomen dat de LRN een barrière vormt voor deze reizigers.

De beoogde aanpassingen van de LRN zijn de ruggengraat voor de duurzame verstedelijking binnen Leiden en omgeving. Het creëert ruimte voor groei van de stad zoals gepland 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 memo neemt u als uitgangspunt dat een reconstructie t.b.v. de realisatie van de Leidse Ring Noord m.b.t. de kruising Plesmanlaan – Vondellaan – Darwinweg onlosmakelijk verbonden is met de reconstructie van de rotonde op de kruising Darwinweg – Sandiforddreef – Zernikedreef. Op dit punt zijn wij het helemaal met u eens. Het heeft minder waarde om het gehele kruispunt van de Plesmanlaan te verbouwen zonder iets te doen aan het doorstromingsprobleem bij de rotonde Darwinweg. U geeft daarbij nieuwe schetsvoorstellen voor de beide kruispunten, hieronder zetten wij onze inhoudelijke reactie uiteen hierover:

Schetsblad 1 – reconstructie Plesmanlaan – Vondellaan – Darwinweg

- Ook de gemeente heeft in 2017 bestudeerd of de huidige Pesthuistunnel voor fietsers en voetgangers onder de Plesmanlaan behouden en hergebruikt kon worden. Als we uit gaan van behoud van deze tunnel en het behouden van de doelstellingen voor een adequate verkeersafwikkeling op het hoofdkruispunt betekent dit dat de linksafrichtingen voorlangs elkaar moeten kruisen in de verkeersregeling. In de door u gemaakte schets kruisen twee

linksafrichtingen niet voor elkaar langs. Dit heeft een grote invloed op de cyclustijd van de regeling, en daarmee de verkeersafwikkeling.

- Om de linksaffer voor elkaar langs te positioneren, zou met behoud van het fiets- en voetpad aan de oostzijde Darwinweg en behoud Pesthuistunnel onvoldoende ruimte zijn om dit ontwerptechnisch vorm te geven. Dit kan alleen wanneer de Vondellaan nog veel westelijker verschoven wordt dan nu het geval is, waarbij deze door de bebouwing van het Motorhuis komt te lopen. Toen in 2017/2018 helemaal nog geen zekerheid was of de locatie Motorhuis een ontwikkeling tot woningbouw zou worden, was deze configuratie niet mogelijk en is in het LRN-project gekozen voor een inpassing die onafhankelijk is van wel of geen ontwikkeling van de Motorhuis-locatie. En ook al zou dit wel het geval zijn, komt de Vondellaan zodanig te liggen qua grondpositie dat deze veel meer impact zou hebben op de bestaande woningen en ruimte zou innemen voor een potentiële ontwikkeling.
- Het lager houden van de hoogteligging van het kruispunt betekent dat er voor de nieuwe fiets/voet-onderdoorgang onder de Darwinweg door veel langere lengtes nodig zijn. Uitgaande van de huidige hoogteligging van ca. 0,85m N.A.P. betekent dit dat het diepste punt voor de fietsonderdoorgang op ca. -2,85m N.A.P. komt te liggen (2,6m doorrijhoogte, 0,8m dekdikte, 0,3m verkanting). Voor hellingbanen met 4% helling betekent dit ten opzichte van een minimale droogleggingseis van 0,5m t.o.v. het peil in omliggende sloten, dat deze circa 70 meter lang dienen te zijn. In plaats van de huidige korte onderdoorgangen betekent dit een veel langere constructie van de fietstunnel Darwinweg, wat lastiger te maken is i.v.m. de aanwezige kabels en leidingen (warmtenet leidingen en kasten ten westen van de Darwinweg). De constructiekosten zullen dus ook veel hoger zijn dan de onderdoorgangen in het huidige ontwerp. Daarvoor in de plaats wordt het kruispunt met ca. 1 meter verhoogd en qua ruimtelijke inpassing is gekozen voor keerwanden. Het verhogen van het kruispunt is prettiger voor de kwaliteit van fietsers en voorkomt dode zichthoeken in de constructie van een fietstunnel waarop ook een zijtak (bijv. richting Darwinweg) moet aansluiten. Bovendien is in het ontwerp het belang van voetgangers en fietsers sterk meegewogen; die fietspaden zijn daarom zoveel mogelijk op maaiveldniveau gehouden zonder diepgelegen tunneltjes maar met ruime, overzichtelijke onderdoorgangen.
- Wij zien veel meerwaarde voor de fietser om ook de Vondellaan ongelijkvloers te kruisen. Om de fietsdrukke op de Vondellaan beter te spreiden, heeft de gemeente beoogd om via het Vossiusplein een verbeterde toegang vanuit de wijk voor fietsers te maken naar het fietspad aan de zuidzijde van de Plesmanlaan. Dit fietspad is tevens onderdeel van de snelfietsroute Leiden – Den Haag west (via Van Ravelingenstraat, Haagse Schouwweg en Ommedijkseweg naar de Via44 route langs Wassenaar). Deze fietstunnel biedt tevens de optie om fietsers vanuit de ontwikkeling Motorhuis-locatie hier een toegang te geven, en deze qua extra drukke niet te hoeven laten oversteken met de Vondellaan.
- Het omklappen van de Darwinweg is gewenst om de zware stroom fietsers vanuit Plesmanlaan-oost (komende vanaf de Morssingel) al direct ongelijkvloers te laten kruisen bij de Plesmanlaan, zodat deze fietsers niet meer de Darwinweg of Sandifortdreef hoeven te kruisen om op de Zernikedreef te komen. Uit de gehouden fietstellingen in 2017 van het bredere gebied rondom het centraal station bleek dat een zware stroom fietsers te zijn, tezamen met ook de fietsers vanuit de Vondellaan richting Zernikedreef (en v.v.).

Schetsblad 2 – reconstructie rotonde Darwinweg – Sandifortdreef - Zernikedreef

- Bij de huidige rotonde is het vooral de oversteekplaats met de Sandifortdreef welke de doorstroming belemmert. De andere oversteken geven nauwelijks hinder, mede omdat de hoeveelheid autoverkeer van/naar de Zernikedreef zeer laag is. Om deze reden is een rotonde als kruisingsvorm niet noodzakelijk en is er vanuit het LUMC een grote voorkeur om de rotonde voor de ambulancediensten aan te passen naar een voorrangskruising, waarbij de Darwinweg en Sandifortdreef de voorrangsricting wordt.

- De door u gemaakte schets geeft geen realistisch beeld van de te overbruggen hoogteverschillen tussen de rijbaan van de rotonde en de fietsonderdoorgangen. Zoals gesteld zijn voor de toegankelijkheid hellingen van maximaal 4% vereist voor voetgangers, wat al gauw lange hellingen veroorzaakt om met de fietser onderlangs een rotonde te kunnen kruisen zonder deze in hoogteligging aan te passen. Vanuit de visie voor campuskwaliteit als polderinrichting is door de architect van de hartlijn Bio Science Park het ook niet wenselijk geacht om de weginfrastructuur hier sterk te gaan verhogen. Als we dit zouden doen, wat in deze schetsoplossing wordt voorgesteld, is er door het aantal keerwanden die benodigd zijn tezamen met de bepaalde hellinglengte van het fietspad geen veilige inpassing mogelijk. Het fietspad heeft qua krappe, korte bochten geen vloeiend verloop en de dode hoeken door de keerwanden zorgen ervoor dat fietsers elkaar onvoldoende kunnen waarnemen.
- Uw gedachte om hier een ongelijkvloerse verbinding te maken voor de fietsers is echter wel iets wat onderzocht gaat worden in het project Noord-zuid Verbindingsas. De gedachte hierbij is niet om een fietspad vanuit de oostzijde Darwinweg ongelijkvloers te laten passeren, maar komende vanuit het pad vanaf het Hippocratespad een rechtstandige verdiepte onderdoorgang te maken voor voetgangers (en mogelijk ook fietsers) in combinatie met een westelijk fietspad langs de Darwinweg. Hiermee is een inpassing mogelijk met slechts beperkte verhoging van de rijbaan van het gemotoriseerde verkeer tussen de Darwinweg en Sandifortdreef, en daarmee kan het verkeer volledig ongelijkvloers afwikkelen. Er worden daarnaast ook nog alternatieve inpassingen bekeken binnen dit project voor deze verkeerssituatie.
- Er is geen verkeerskundige noodzaak in aantallen autobewegingen om een meerstrooksrotonde toe te passen. Zolang er geen kruisend langzaam verkeer meer aanwezig is op de Sandifortdreef zijn kruispuntoplossingen met enkele rijstroken afdoende. Bij een voorrangskruispunt dient er wel voldoende opstelruimte in de middengeleider aanwezig te zijn voor de bussen van/naar de Zernikedreef.

Kosten en kabels & leidingen

Ten aanzien van de kosten verwachten wij niet dat de door u geschetste oplossingen haalbaar zijn tussen de 5 á 7,5 miljoen euro. Ten aanzien van de impact op kabels en leidingen wordt in het huidige ontwerpvoorstel van de LRN maximaal rekening gehouden met de aanwezige Tennet hoogspanningskabels alsook andere aanwezige kabels en leidingen, zoals het aanwezige warmtenet.

Wegennet rondom het Bio Science Park

Uw suggestie om een andere keuze te maken voor het primaire en secundaire wegennet is in principe al opgenomen in ons huidige mobiliteitsbeleid conform de Mobiliteitsnota 2020-2030. Daarmee doelende op de door u aangegeven 'rondweg' rondom het hart van het Bio Science Park / LUMC gebied. Dit loopt grofweg via de Plesmanlaan, de Ing. Tjalmaweg, Willem Einthovenstraat en de Wassenaarseweg. In tegenstelling tot uw voorstel zien wij de Sandifortdreef en Darwinweg als het deel die deze 'ring' sluitend maakt. De Rijnsburgerweg is gezien de aanwezige woonfuncties, beschikbare ruimte, de capaciteit van de aanwezige kruispunten en de aantallen langzaam verkeer veel minder geschikt hiervoor. Rondom het stationsgebied is het daarnaast door de aanwezigheid van vele buslijnen en kiss and ride verkeer minder wenselijk om extra doorgaand autoverkeer te faciliteren. Omdat het LUMC al een belangrijke bestemming is welke via de Darwinweg en Sandifortdreef goed ontsloten moet blijven, en hier ook maar beperkte woonfuncties direct langs aanwezig zijn, is deze route veel geschikter voor deze 'rondweg' rondom het Bio Science Park. Dit is ook het vertrekpunt voor het project Noord-Zuid verbindingsas om deze as toekomstbestendig in te richten

Deze vormgeving, waarbij de Wassenaarseweg ook meer gebruikt wordt als ontsluiting voor de noordzijde van het Bio Science Park, heeft in de verkeersmodellen daarmee ook een forse stijging van de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2030. De Wassenaarseweg is qua omgeving,

inrichting en functie hier ook geschikt voor. In het project hartlijn Bio Science Park wordt ook de route via de Sylviusweg onaantrekkelijker gemaakt voor doorgaand autoverkeer, zodat autoverkeer ook echt meer 'rondom' het Bio Science Park wordt geleid .

Deze opzet zorgt er tevens voor dat de hartlijn in het Bio Science Park, te weten de Zernikedreef , Trambaan en Einsteinweg, meer geschikt gemaakt wordt voor de voetganger, fietser, busverkeer en lokale ontsluitingen van de diverse bedrijven. Vanaf de Plesmanlaan zijn er daarmee drie 'inprikkers' voorzien in het Bio Science Park die in de toekomst ook direct leiden naar gebouwde parkeervoorzieningen. Zo wordt beoogd om bij de Mendelweg een parkeergarage voor Naturalis en het Pesthuis te realiseren, alsook parkeervoorzieningen in de gebiedsprojecten van de universiteit Leiden (Ehrenfestweg) en de gemeente Leiden (Einsteinweg).

Al deze keuzes leiden echter niet tot substantieel minder verkeer op de Plesmanlaan om tot andere keuzes te komen voor de met verkeerslichten geregelde kruispunten. De Plesmanlaan blijft de belangrijkste hoofdader voor het gemotoriseerde verkeer, ondanks verdere toename op de Wassenaarseweg. De keuze om het HOV mee te laten rijden met het autoverkeer op de Plesmanlaan, het feit dat de inprikkers naar de parkeergarages naar de Plesmanlaan leiden zorgen ervoor dat de Plesmanlaan de belangrijkste weg is richting deze bronpunten. Tot slot kunnen verdere ingrepen t.a.v. het project Autoluwe Binnenstad ook bijdragen aan meer verkeer via de Plesmanlaan.

In ons schrijven in beantwoording van de brief van dhr. De Graeff staat een verdere onderbouwing en uiteenzetting van het hoe en waarom de gemeente Leiden tot bepaalde keuzes is gekomen voor het ontwerp voor de Leidse Ring Noord deelproject Plesmanlaan.

Wij willen u bedanken voor het meedenken en opperen van alternatieve suggesties. Wij kunnen ons voorstellen dat u veel tijd en energie gestoken heeft in het maken van de schetsen/tekeningen. Wij hopen dat met deze beantwoording van deze brief alsook met ons schrijven in beantwoording van de brief van dhr. de Graeff de verschillende keuzes die al reeds gemaakt zijn voldoende onderbouwd zijn. Deze keuzes zijn ook bekrachtigd middels het vastgestelde geactualiseerde kaderbesluit in november 2019 door de Leidse gemeenteraad.

Wij geven desgewenst graag nog een verdere mondelinge toelichting op onze brief.

Met vriendelijke groet,

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