

## **Leidse Ring Noord (LRN)**

### **Feiten en mythes rond de snelheidsverhoging op de Oude Spoorbaan**

*Leeswijzer: Voor de "haastige lezer" zijn achterin de Samenvatting en Conclusies opgenomen.*

#### **1. Inleiding**

Dit document is opgesteld door belanghebbende bewoners, wonende langs de Oude Spoorbaan, die vanaf het begin via door de gemeente ingestelde Klankbordgroepen nauw betrokken zijn geweest bij het ontwerp van de LRN en het proces van besluitvorming. Rond de - beoogde - finale besluitvorming in november 2019 is vanuit de gemeentebesturen van zowel Leiderdorp als Leiden zoveel onjuiste, achterhaalde en onvolledige informatie verspreid dat het tijd wordt om de feiten op een rijtje te zetten. Deze notitie dient daartoe. **Alle feiten en cijfers in deze notitie zijn afkomstig uit officiële documenten van de gemeenten Leiden en Leiderdorp en zijn daarmee verifieerbaar.**

De bewoners langs de Oude Spoorbaan verzetten zich niet tegen de LRN en maken evenmin bezwaar tegen verdubbeling van het aantal rijstroken van 2 naar 4.

Door deze verdubbeling is de bouw van de LRN overigens te beschouwen als een "reconstructie" in de zin van de Wet Geluidhinder, waarvoor in deze wet speciale regels van toepassing zijn.

De bewoners zijn bezorgd over toename van geluidhinder en het wegvallen van zicht op de Boterhuispolder en eisen daarnaast dat de bepalingen uit de Wet Geluidhinder correct worden toegepast. Als daarvoor al geluidsschermen nodig zijn prefereren bewoners overigens geluidswallen. Bij het nieuwe Kaderbesluit moeten bij 70 km/h op de Oude Spoorbaan op grond van de Wet Geluidhinder deze geluidsschermen worden geplaatst, die voor een grote groep bewoners en recreanten langs het tracé het zicht op de Boterhuispolder wegnemen. Deze schermhoogte bewust beperken - zoals in een amendement is gesuggereerd - bij gelijkblijvende snelheid van het verkeer leidt tot meer geluidsoverlast voor bewoners en dat is op deze wijze in strijd met de wet.

Omdat er een directe relatie is tussen de maximum snelheid, de hoogte van geluidsschermen en de mate van vrij zicht heeft de discussie zich lange tijd daarop toegespitst.

Uiteraard speelt de functionaliteit van de LRN daarbij een belangrijke rol, dus vanaf het begin was duidelijk dat aanpassingen aan de snelheid geen belangrijke (negatieve) impact mochten hebben op het functioneren van de LRN als ringweg, waarmee vooral de stadskernen van Leiden en Leiderdorp moeten worden ontlast en de bereikbaarheid van de Leidse regio verbeterd. Ook over deze doelstellingen bestaat bij de bewoners geen afwijkend standpunt.

Door zowel de wethouder als de ambtelijke projectgroep (een samenwerkingsverband vanuit Leiden en Leiderdorp) werd de afgelopen jaren bij de discussie over de maximum snelheid vooral gehamerd op de "beleving" van de Oude Spoorbaan, "gelegen in een buitengebied zonder woningen" en dus gelegen buiten de bebouwde kom. De weg moest daarbij "robuust" en "uitnodigend" zijn en moest automobilisten "verleiden" deze route te kiezen. Omdat deze begrippen subjectief zijn hebben bewoners zich vooral verdiept in de vraag hoeveel impact een lagere snelheid van 50 in plaats van eerst 80 en later 70 km/h zou hebben op de reistijden, de verkeersintensiteit en op eventuele filevorming en of een lagere snelheid de functionaliteit van de LRN zou aantasten. Ook de impact op het milieu werd meegewogen.

## 2. Reistijden

Het ligt voor de hand dat aantrekkelijke reistijden voor automobilisten een belangrijk argument zijn voor doorgaand verkeer de LRN te kiezen en dus de stads- of dorpskernen te mijden. Voor Leiderdorp houdt dat in dat het verkeer een duidelijke voorkeur moet hebben voor de route buitenom via de Oude Spoorbaan in plaats van de Engelendaal te kiezen.

De bewoners zijn dus begonnen hun onderzoek te richten op deze reistijden.

Reeds op 22 januari 2013 werden in het rapport “Verkenning LAB071 Leidse Agglomeratie Bereikbaar” de contouren van een ringstructuur om Leiden vastgelegd. Deze plannen werden verder op juistheid gecheckt in het rapport “Validatie van de Oplossing LAB071”, gepresenteerd in mei 2015, met daarin onder andere een beschrijving van de reistijden van de Merenwijk naar de A4 via 3 alternatieve routes:

1. Via de Oude Spoorbaan en N446 (= om Leiderdorp heen)
2. Via de Engelendaal, Persant Snoepweg en Stierenbrug (= door Leiderdorp)
3. Via de Zijlsingel en Hoge Rijndijk (= door Leiden)

Wat bleek? In alle gevallen bleek route 1 via de Oude Spoorbaan veruit de snelste. Rijden via de Engelendaal (route 2) kost 3,5 minuten meer en via de Zijlsingel (route 3) kost ruim 7 minuten meer. Deze cijfers gelden bij 80 km/h op de Oude Spoorbaan met een (toen nog) ongelijkvloerse kruising bij de Schildwacht.

Vervolgens is berekend wat de impact zou zijn als op de Oude Spoorbaan geen 80 maar 50 km/h zou worden gereden. De uitkomst is dat de route over de Oude Spoorbaan dan 30 seconden langer duurt, **maar nog steeds 3 minuten sneller is dan over de Engelendaal en daarmee nog steeds veruit de snelste blijft van alle alternatieven.**

Het ligt voor doorgaand verkeer (met name vanuit Leiden) dus nog steeds niet voor de hand de route over de Engelendaal te kiezen. Bewoners hadden hiermee goede argumenten tegen een verhoging van de huidige 50 naar 80 km/h. Ter aanmoediging voor automobilisten bij 50 km/h toch de Oude Spoorbaan te kiezen stellen bewoners voor matrix borden met gerichte route informatie te plaatsen.

Om toch het eigen gelijk over reistijden te verdedigen nam de projectgroep zijn toevlucht tot routeplanners, die moesten bewijzen dat de route over de Engelendaal richting A4/Den Haag echt wel sneller kon zijn. Dat die conclusie alleen geldig was na middernacht, wanneer de verkeerslichten op de Engelendaal zijn uitgeschakeld, werd liever niet verteld.

## 3. Andere effecten van 50, 70 of 80 km/h op de doorstroming, op het milieu én op Leiden

In opdracht van de gemeente Leiden is door adviesbureau Goudappel Coffeng een apart onderzoek ingesteld, wat uitmondde in het rapport “Leidse Ring Noord; Snelheidsregime Oude Spoorbaan 50-80 km/h”. Dit rapport werd uitgebracht op 14 januari 2016 en bevat een schat aan informatie:

- Om te beginnen bevestigde dit rapport in grote lijnen de hierboven genoemde berekeningen van de reistijden.
- Maar er was meer. Dat rapport bracht ook in kaart wat de gevolgen in Leiden zouden zijn als op de Oude Spoorbaan 50 in plaats van 80 km/h zou worden gereden. Om slechts een paar effecten te noemen:
  - Bij 50 km/h in Leiderdorp rijden op de Plesmanweg, Schiphollaan en Willem de Zwijgerlaan west 10 voertuigen meer per uur (1 auto per 6 minuten)

- Het effect op de Hooigracht is 8 voertuigen meer per uur (1 auto per 7 minuten)
- Op de Lelylaan, Morssingel, Rijnsburgerweg, Langegracht, Marnixstraat, Kooilaan en Sumatrastraat is geen enkel effect zichtbaar
- En, eerlijk is eerlijk, er is ook enig (negatief) effect binnen Leiderdorp zichtbaar maar dat ligt in de orde van grootte van 1 – 2 auto's per minuut minder op de Oude Spoorbaan, en 1 auto per minuut meer op de Engelendaal (uit recentere cijfers blijkt dit verschil nog veel kleiner te zijn; zie de tabel in hoofdstuk 6)
- Nog een opvallende conclusie is dat bij zowel 50 als 80 km/h het aantal voertuigverliesuren (= filevorming) gering is, maar dat deze filevorming in zowel ochtend- als avondspits juist bij 80 km/h toeneemt.
- Het belangrijkste capaciteitsverhogende effect van de LRN op de Oude Spoorbaan komt van de verdubbeling van het aantal rijstroken van 2 naar 4. De verhoging van de maximum snelheid van 50 naar 80 km/h en de daarbij behorende tijdswinst van 30 seconden is daarbij vergeleken van ondergeschikt belang.

Daarnaast zijn bij het inmiddels herziene ontwerp van de Oude Spoorbaan (nu met rotonde en 70 km/h) de volgende overwegingen van belang:

- Gezien de relatief korte afstanden tussen de brug Dwarswatering, rotonde Schildwacht en rotonde N445/N446 wordt het te verwerken verkeersaanbod op de Oude Spoorbaan bepaald door de capaciteit van de rotondes (en ook nog het verkeerslicht bij de Engelendaal). Het heeft geen enkel nut om 600 m respectievelijk 400 m 70km/h te rijden, terwijl de berijdbare snelheid op de rotondes 35 tot 40 km/h is. Des te harder gereden wordt des te meer zal het verkeer in de spits opstropen voor de rotondes (filevorming).
- Dit effect wordt nog vergroot als het verkeer volledig tot stilstand komt om op de rotonde voorrang te verlenen aan verkeer dat op de rotonde  $\frac{3}{4}$  rondje rijdt, zoals naar de Leyhof afslaand verkeer. Hier 70 km/h rijden zal bovendien nadelig uitwerken op de veiligheid.
- Bij 70 km/h zal langer of sterker geaccelereerd worden dan bij 50 km/h, wat negatieve gevolgen heeft voor voertuigemissies en extra motorgeluid.
- Terwijl het kabinet de maximum snelheid op alle autosnelwegen in Nederland verlaagt is het niet uit te leggen dat op de Oude Spoorbaan de snelheid juist omhoog zou gaan; minder verkeersemisies is van belang voor zowel stikstof als klimaat.
- In verband met handhaving van de maximum snelheid moet bij 50 km/h opnieuw aandacht worden besteed aan het ontwerp van de weg; ook dat kan leiden tot kostenbesparingen

#### **4. Het kaderbesluit 2016 en wat er daarna gebeurde**

De raadsleden in Leiderdorp raakten in de aanloop naar het Kaderbesluit 2016 steeds meer overtuigd door de argumenten van bewoners en waren in meerderheid voornemens de door bewoners toen ook al voorgestelde lagere snelheid te steunen, omdat daarbij geluidsschermen aanzienlijk lager kunnen zijn.

Totdat de toenmalige wethouder Wassenaar op het laatste moment kwam met de mededeling dat Leiden niet zou meebetalen aan het tracé in Leiderdorp als de snelheid niet gewoon 80 km/h zou blijven. Dat was - toen nog - een serieus dreigement wat ertoe leidde dat raadsleden onder deze oneigenlijke politieke druk door de wethouder uiteindelijk instemden met 80 km/h. En zo werd dat in het Kaderbesluit vastgelegd op 4 juli 2016.

Een jaar later bleek uit een ingestelde WOB procedure dat de wethouder op dit cruciale punt niet de waarheid had gesproken.

En inmiddels bleek uit de geluidberekeningen door bureau DGMR dat bij 80 km/h de geluidsschermen op het deel westelijk van de Schildwacht 1 m hoog zouden worden en op het oostelijk deel 1,5 m. Daardoor zou op dat laatste deel het zicht op de polder gedeeltelijk verdwijnen. Het eerste en laatste deel van de Oude Spoorbaan was toen nog voorzien als weg met 2\*2 rijstroken, maar het middelste deel bij de Schildwacht zou als een ongelijkvloerse en dus verdiept liggende weg met 2\*1 rijstroken worden uitgevoerd.

Echter een jaar later werd ontdekt dat – voornamelijk door een rekenfout – de verkeersintensiteiten bij de Willem de Zwijgerlaan te laag waren ingeschat. Uit de nieuwste verkeerscijfers (uit het inmiddels ook aangepaste rekenmodel) bleek dat de uit 2\*1 rijstroken bestaande ongelijkvloerse kruising bij de Schildwacht als bottleneck zou gaan fungeren. Verbreden tot 2\*2 rijstroken was te duur, waarop besloten werd de ongelijkvloerse kruising te vervangen door een rotonde. Daarmee werd het ontwerp van dit deel van de LRN wezenlijk gewijzigd, wat tot direct gevolg had dat de toch al geringe tijdswinst van 30 seconden bij 80 km/h (ten opzichte van 50 km/h) verder af zou nemen naar 20 seconden.

Maar er was nog een effect. Door de aanzienlijk hogere verkeersintensiteit zou ook de geluidsbelasting verder toenemen met als gevolg aanzienlijk hogere geluidsschermen dan DGMR eerder berekende. Dat bracht de verkeerskundigen ertoe voor te stellen de snelheid op 70 km/h te stellen, waardoor de geluidsschermen veel dichterbij de weg geplaatst konden worden en de toename van de hoogte wat minder zou zijn. Dat de Oude Spoorbaan nu ineens wel binnen de bebouwde kom was gelegen, omdat werd erkend dat er toch wel veel aaneengesloten woningen langs het tracé zijn gelegen gaf hoop.

Eerst werd door bewoners en projectgroep gesuggereerd de weg 1 m verdiept aan te leggen, waarmee alle zicht- en geluidproblemen opgelost zouden zijn. Helaas werd dat voorstel om kostenredenen uiteindelijk ook weer ingetrokken.

En inmiddels was duidelijk dat de geluidsschermen zelfs bij 70 km/h toch 0,25 tot 0,5 m hoger zouden worden, waarmee het vrije uitzicht voor alle woningen ten oosten van de rotonde Schildwacht volledig weg zou vallen en bij de woningen westelijk daarvan gedeeltelijk.

Mede gezien het feit dat het Kaderbesluit 2016 in Leiderdorp onder valse voorwendselen was “afgedwongen” en er sowieso een herzien Kaderbesluit moest komen besloten bewoners opnieuw in te zetten op 50 km/h omdat bij die snelheid geluidsschermen geheel of grotendeels achterwege kunnen blijven.

## **5. Herziening verkeerscijfers in april 2019 + wat als Leiderdorp niet meedoet met LRN**

Op 5 februari 2019 beschreven de verkeerskundigen van Leiden in een notitie “Effecten LRN voor wegennet Leiderdorp RVMK 3.1.1” welke verschuivingen in verkeersintensiteiten te verwachten zijn, als in Leiden de LRN wel doorgaat maar in Leiderdorp niet. Een van de meest opvallende conclusies is dat vooral het vervallen van de bypass na de Zijlbrug een duidelijke invloed heeft op de verkeerstoename op de Engelendaal. Voor het overige veroorzaakt het niet meedoen van Leiderdorp aan de LRN geen grote verschuivingen in verkeersstromen door Leiderdorp; hoogstens zal lokaal

verkeer uit de noordelijke wijken Leyhof en Buitenhof iets meer rijden via de Engelendaal en minder via de Oude Spoorbaan, maar die verschillen zijn niet groot.

Om een duidelijk én actueel beeld te krijgen van de invloed die verschillende LRN scenario's en een lagere snelheid zouden hebben op de verkeersintensiteiten werd in april 2019 door de verkeerskundigen van Leiden op verzoek van de bewoners een overzicht van verkeersintensiteiten opgesteld voor de in onderstaande tabel opgenomen scenario's:

De verkeerskundigen hebben daarbij voor 50 km/h bewust gerekend met 60 km/h omdat dit gemiddeld gezien de werkelijke situatie beter weergeeft, hoewel formeel 50 km/h de grens is.

*Vergelijking verkeersintensiteiten (motorvoertuigen/etmaal in beide richtingen samen)*

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	42.080	4.850	24.540	16.440	19.710	<b>20.010</b>	<b>22.740</b>
Met LRN in Leiden en L'dorp bij max 80 km/h	44.840	0	29.710	17.650	19.710	22.860	24.820
Met LRN in Leiden en L'dorp bij max 70 km/h	44.400	0	30.010	17.760	19.760	<b>21.770</b>	<b>24.040</b>
Met LRN in Leiden en L'dorp bij max 60 km/h	43.810	0	30.210	17.920	19.910	<b>20.600</b>	<b>23.000</b>
<b>Met LRN verschil 70 of 60 km/h</b>	<b>-1%</b>		<b>+1%</b>	<b>+1%</b>	<b>+1%</b>	<b>-5%</b>	<b>-4%</b>

Wat opvalt bij bestudering van de tabel is het volgende:

- Ook **zonder LRN** zal er ten opzichte van de referentie 2010 sprake zijn van een **forse toename van de verkeersintensiteit** (mede veroorzaakt door correctie van een eerdere rekenfout), zowel vanuit Leiden (zie cijfers Zijlbrug) als op de Oude Spoorbaan, maar óók op de Engelendaal.
- Het met de LRN beoogde doel (minder verkeerstoename op de Engelendaal) lijkt hiermee niet te worden bereikt. Mét de LRN zullen de verkeersintensiteiten op al deze wegen (dus ook op de Engelendaal) nog iets - maar niet heel veel - verder toenemen.
- Het vervallen van de Bypass (vooral bedoeld om sluipverkeer door woonwijken te verminderen) draagt in belangrijke mate bij aan de verdere toename van de belasting van de Engelendaal.
- De LRN is bedoeld om verkeer te verleiden de stads- en dorpskernen te mijden. **Echter gezien de verwachte toename van verkeer op de Engelendaal door de LRN is de vraag gerechtvaardigd of Leiden niet veel meer belang heeft bij de LRN dan Leiderdorp!?**
- Er zijn nu ook verkeerscijfers bij een snelheid van 60 (gemiddelde huidige snelheid), 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 blijkt **marginaal vergeleken met de overall toename van verkeersintensiteiten. Dit kan dus geen steekhoudend argument zijn om een lagere maximum snelheid op de Oude Spoorbaan af te wijzen, temeer daar al deze verschillen ruim vallen binnen de robuustheidsmarge van 15 tot 25%, zoals genoemd in het nieuwe concept Kaderbesluit 2019.**

Ondanks al deze feiten verzetten de projectgroep en de wethouder zich tegen 50 km/h met als nieuwste argument dat bij die snelheid door de politie niet handhavend zou worden opgetreden omdat 50 km/h niet past bij “het wegbeeld”, zoals de wetgever verlangt.

Daarin heeft de wethouder overigens gelijk dus is het laatste voorstel van bewoners dat de Oude Spoorbaan – die nog steeds een weg met 2\*2 rijstroken blijft – net als alle wegen van de LRN in Leiden enigszins wordt aangepast aan 50 km/h, wat zelfs kostenbesparingen op zou kunnen leveren (iets smallere weg, lagere of geen geluidsschermen). En dan is handhaving geen overwegend probleem meer.

## **6. Wat gebeurde er in de aanloop naar de raadsvergadering van 4 november 2019?**

Voor lag een amendement van D66, dat pleitte voor een snelheid van 50 km/h. Bewoners konden zich in dat amendement vinden. Maar er was ook een amendement met een compromisvoorstel in de vorm van een amendement van VVD, CDA en CU-SGP.

In dat laatste amendement wordt voorgesteld:

- de snelheid te verhogen naar 70 km/h;
- maar - om redenen van behoud van uitzicht - de hoogte van geluidsschermen te beperken tot 1,25 m (wellicht met uitzondering van het Ovaal, waar de geluidsbelasting nog hoger is);
- op plaatsen waar door het relatief lage geluidsscherm toch nog sprake is van een te hoge geluidsbelasting op de gevels van woningen, extra woningisolatie toepassen.

Die benadering oogt sympathiek, maar is strijdig met de Wet Geluidhinder (Wgh), omdat met dit voorstel beoogd wordt op een onjuiste wijze gebruik te maken van de procedure ontheffing hogere waarde (art 110 g Wgh). En de bewoners worden zo dus onnodig blootgesteld aan hogere geluidsniveaus.

Dat wordt hierna kort toegelicht:

*In het Nederlandse milieubeleid geldt dat milieuoverlast dient te worden voorkomen of – als dat niet mogelijk is - zoveel mogelijk te worden beperkt.*

*Dat werkt bij geluid als volgt:*

- 1. eerst preventie van geluid bij de bron (bv stil asfalt, maar ook snelheidsmaatregelen vallen hieronder),*
- 2. als dat onvoldoende resultaat oplevert of technisch of economisch onuitvoerbaar is, dan wordt overgegaan op reductie in de overdracht (bv geluidsschermen)*
- 3. als ook dat nog onvoldoende resultaat oplevert of technisch of economisch onuitvoerbaar is, dan pas komen beschermende maatregelen bij de ontvanger aan bod (bv gevelisolatie)*

*Het voorgestelde amendement stelt echter voor om stap 2 te beperken tot een scherm van 1,25 m, waarna eventueel via stap 3 het teveel aan geluid wordt bestreden. De wetgever eist echter dat eerst stap 2 volledig wordt uitgevoerd, tenzij dat om technische of economische redenen niet kan.*

*Door stap 2 niet volledig uit te voeren worden bewoners onnodig blootgesteld aan meer verkeerslawaai maar pas indien daardoor de geluidsniveaus binnenshuis de wettelijke grens zouden overschrijden volgt stap 3 (gevelisolatie). Zo wordt dus - met het argument van meer vrij zicht - het wettelijk recht van bewoners op bescherming tegen geluidhinder uitgehold.*

*Om dit toch “juridisch af te dekken” was de opzet gebruik te maken van een clause in de Wgh (art 110g) voor ontheffing hogere waarde in verband met “bezwaren van landschappelijke aard”.*

*De wetgever bedoelt met die clausule echter dat het **landschap niet onevenredig gehinderd of verstoord mag worden door bijvoorbeeld geluidsschermen**. Maar in ons geval wordt niet het landschap maar juist de bewoners onevenredig gehinderd door geluidsschermen. Hier wordt dus getracht de zaak om te keren en die interpretatie is in strijd met de wet.*

Een juridisch wel correcte toepassing van de Wgh zou bij 70 km/h echter leiden tot zodanig hoge geluidsschermen dat het vrije zicht bij een belangrijk deel van de woningen zou verdwijnen. En dáárom pleiten bewoners voor 50 km/h omdat bij die snelheid (nagenoeg) geen geluidsschermen nodig zijn om toch aan de Wgh te voldoen, zonder dat bewoners worden blootgesteld aan een onnodig hoge geluidsbelasting.

## **7. Verzet vanuit Leiden tegen een lagere snelheid op de Oude Spoorbaan**

De gemeenteraad van Leiden verzet zich tegen een snelheid op de Oude Spoorbaan lager dan 70 km/h op straffe van het mogelijk intrekken van de medefinanciering van het Leiderdorpse deel van de LRN.

Als argument wordt verwezen naar de Bestuursovereenkomst, waar in art 15.1 wordt verwezen naar het rapport Voorkeursuitwerking Leidse Ring Noord van 29 april 2016, waar inderdaad de snelheid van 80 km/h is genoemd.

Na ondertekening van die Bestuursovereenkomst is echter ter nadere uitwerking het Kaderbesluit 2016 ondertekend en sindsdien zijn er diverse fundamentele wijzigingen opgetreden, zoals:

- 40% hoger verkeersaanbod in Leiderdorp
- het vervallen van de ongelijkvloerse kruising bij de Schildwacht en het vervangen ervan door een rotonde
- Het bij de Schildwacht vergroten van het aantal rijstroken van 2\*1 naar 2\*2
- het verlagen van de snelheid van 80 naar 70 km/h.

Dat nu dus ook het ontwerp van delen van de LRN, inclusief maximum snelheid, opnieuw ter discussie wordt gesteld wordt is tegen deze achtergrond niet meer dan normaal. Een beroep op de Bestuursovereenkomst om dat tegen te houden is niet geloofwaardig.

Kennelijk is in Leiden ook vergeten dat een aanvankelijk op de Plesmanlaan voorgenomen snelheid ook is verlaagd van 70 naar 50 km/h.

Opvallend is dat vanuit Leiden naast verwijzing naar de Bestuursovereenkomst geen enkel inhoudelijk argument is aangedragen dat de mythe zou bevestigen dat een lagere snelheid op de Oude Spoorbaan nadelig zou zijn voor Leiden.

En de feiten in deze notitie tonen aan dat er überhaupt geen sprake is van nadelige effecten in Leiden.

Het ironische is tot slot dat uit de tabel met verkeerscijfers in hoofdstuk 6 is af te leiden dat het verschil in verkeerscijfers in Leiderdorp met of zonder LRN helemaal niet zo groot is. Hoewel de bewoners niet beogen nut en noodzaak van de LRN ter discussie te stellen kan dit gegeven van de geringe impact wel van belang zijn voor de onderhandelingen tussen Leiderdorp en Leiden.

## 8. Samenvatting en conclusies

### Feiten en conclusies tot aan het Kaderbesluit 2016

- Besluitvorming in Leiderdorp is gebaseerd op onjuiste, inmiddels achterhaalde en onvolledige informatie.
- Belanghebbende bewoners hebben geen bezwaar tegen LRN en de verdubbeling van het aantal rijstroken.
- Belanghebbende bewoners zijn bezorgd over geluidshinder en uitzicht, maar delen het oordeel dat aanpassing van de snelheid geen belangrijke negatieve impact mag hebben op het functioneren op LRN als randweg.
- LRN moet aantrekkelijker zijn dan alternatieve routes en daardoor de automobilist “verleiden” over de Oude Spoorbaan te rijden. Dit is het geval want bij meerdere varianten bij verschillende snelheden blijkt de route over de Oude Spoorbaan steeds beduidend sneller, óók bij 50 km/h. **Het gaat daarbij niet over secondes, maar over 3 minuten tijdwinst**
- In 2016 is in opdracht van gemeente Leiden het snelheidsregime 50-80 km/h doorgerekend op doorstroming. De uitkomst daarvan is opmerkelijk: Effect 80 km/h versus 50 km/h blijkt marginaal; 80 km/h leidt zelfs tot filevorming in de spits.
  - Op tracé Plesmanweg, Schiphollaan en Willem de Zwijgerlaan west is het verschil 1 auto per 6 minuten
  - Het effect op de Hooigracht is het verschil 1 auto per 7 minuten
  - Op de Lelylaan, Morssingel, Rijnsburgerweg, Langegracht, Marnixstraat, Kooilaan en Sumatrastraat is geen enkel effect zichtbaar
  - bij zowel 50 als 80 km/h is het aantal voertuigverliesuren (= filevorming) gering, maar deze filevorming neemt in zowel ochtend- als avondspits bij 80 km/h wel toe
  - Tijdwinst op Oude Spoorbaan bij 80 km/h in plaats van 50 km/h is slechts 30 seconden
- **Geconcludeerd kan worden dat een snelheid van 50 in plaats van 70 of 80 km/h hoegenaamd geen effect heeft op de verkeersstromen in Leiden; Leiden ondervindt van die lagere snelheid geen enkel nadeel en dus wordt de functionaliteit van de LRN binnen Leiden bij 50 km/h niet negatief beïnvloed. De LRN blijft als randweg functioneren.**

### Feiten en conclusies vanaf het Kaderbesluit 2016 tot heden

- **Uit de geactualiseerde verkeerscijfers is af te leiden dat van de beoogde afname van lokaal verkeer in Leiderdorp (met name over de Engelendaal) geen sprake is, waardoor Leiden waarschijnlijk veel meer belang heeft bij de LRN dan Leiderdorp.**
- Kaderbesluit 2016 is in Leiderdorp door oneigenlijke politieke druk en onwaarheden afgedwongen. Dit is aangetoond middels een WOB procedure.
- Referentieontwerp **Oude Spoorbaan werd aangepast van ongelijkvloers naar rotonde**, omdat als gevolg van rekenfouten de ongelijkvloerse kruising niet meer voldeed en verruiming financieel niet haalbaar bleek.
- Aanpassing ontwerp leidde echter tot meer geluidsbelasting op de Oude Spoorbaan en dus nog hogere geluidsschermen.
- Dus werd de snelheid aangepast van 80 naar 70 km/h en dit aangepast ontwerp resulteert in een verdere afname van eerdergenoemde **tijdwinst van 30 naar 20 seconden. Die tijdwinst is echter nog steeds marginaal omdat de Oude Spoorbaan al 3 minuten sneller is dan alternatieve routes.**



- Bewoners en recreanten pleiten voor 50 km/h met positieve effecten op zicht op de polder, beperking geluid, beperking emissie, beperking filevorming en toename veiligheid.
- Gerichtte route informatie aan de automobilist (bv matrixborden) kan ertoe bijdragen dat de keuze voor de Oude Spoorbaan nog bewuster wordt gemaakt.
- De eerdere conclusies gelden onverkort dat 50 km/h geen of een verwaarloosbaar negatief effect heeft op de doorstroming, geen terugslag geeft op binnenstedelijke routes en goedkoper is. Het effect op de doorstroming valt ruimschoots binnen de gehanteerde robuustheidsmarge van 15 tot 25%
- Bij 50 km/h zijn geen of zeer lage schermen nodig langs de Oude Spoorbaan, wat tevens een kostenbesparing oplevert.
- Leiderdorp wordt desondanks, gebaseerd op onjuistheden, onder druk gezet bij de keuze tussen 50 of 70 km/h en Leiden roept zelfs de hulp van de Provincie in. Vreemd, want Leiden heeft op eigen grondgebied op de Plesmanlaan de voorgenomen snelheid van 70 km/h zelf verlaagd naar 50 km/h.
- **Leiden verzet zich tegen 50 km/h onder verwijzing naar de bestuursovereenkomst, welke gebaseerd is op inmiddels achterhaalde verkeerseffecten. Zonder feitelijke kennis en inhoudelijke argumenten creëert Leiden zo een mythe dat een lagere snelheid nadelig zou zijn voor Leiden en omgeving. De feiten tonen echter aan dat dit niet juist is.**