



## Verslag digitale inloopavond Leidse Ring Noord - Plesmanlaan

**datum** 15 februari 2021  
**plaats** Digitaal (Teams)  
**opsteller** Esteban Döll

**aanwezig**  
Zie bijlage 1

### 1. Opening en voorstelronde

Omgevingsmanager Sylvia van Oevelen opent de avond en licht kort het doel van de avond toe.

De projectteamleden van deze avond stellen zich kort voor:

- Sylvia van Oevelen – omgevingsmanager Plesmanlaan, gemeente Leiden;
- Joost Klimbie – verkeerskundige, gemeente Leiden;
- Jeroen van der Hoeven – projectleider Plesmanlaan, gemeente Leiden;
- Jan Smit – overall projectleider Leidse Ring Noord, gemeente Leiden;
- Jeroen Mensink – architect, JAM\* architecten;
- Esteban Döll – omgevingsmanager Plesmanlaan, Antea Group

De genodigden zijn als bijlage 1 bij dit verslag toegevoegd. Vanuit het actiecomité SOS Morskwartier wordt gevraagd of er bezwaren zijn vanuit de aanwezigen om een lijst met aanwezigen op te nemen in het verslag, zodat inzichtelijk is wie allemaal aanwezig was. Sylvia geeft aan dat als mensen hier bezwaar tegen hebben, zij dat kunnen aangeven.

### 2. Presentatie en toelichting projectteam

Jeroen Mensink presenteert de huidige stand van zaken van het project Plesmanlaan. Hij start met een korte samenvatting van de elementen die ook in de vorige informatiebijeenkomst in oktober van vorig jaar met de omgeving gedeeld zijn. Tijdens die avond zijn de basisprincipes voor de ontwikkeling uitgebreid toegelicht. Deze principes zijn vastgelegd zijn in het kaderbesluit Leidse Ring Noord, vastgesteld door de gemeenteraad van Leiden en Leiderdorp in respectievelijk 2019/2020. Deze avond staat zodoende in het teken van het toelichten van de verdere uitwerking van de plannen op basis van de door de gemeenteraad vastgestelde principes waar het projectteam sinds oktober aan heeft gewerkt.

Belangrijk aspect is dat het referentieontwerp verder is uitgewerkt, gelet op het sociaal veilig inrichten van de langzaam-verkeertunnels. De tunnels zijn ruimer gemaakt, er is meer lichtinval gecreëerd en de zichtlijnen voor de tunnelgebruikers zijn fors verruimd. Rondom de kruising worden verschillende type bomen geplaatst. Door verschillende type bomen te plaatsen ontstaat er een biodiverser en robuustere groen invulling die minder vatbaar is voor eventuele ziektes.

Jeroen Mensink bespreekt vervolgens de eerste plannen van het projectteam ten behoeve van de verkeersfasering tijdens de uitvoeringswerkzaamheden. De gemeente staat nadrukkelijk open voor suggesties en voorkeuren vanuit de omgeving zowel van bedrijven en instellingen als bewoners ten aanzien van deze fasering.

In de verkeersfasering in de presentatie wordt onder meer het scenario 'kort en hevig' toegelicht. Dat wil zeggen dat het kruispunt Plesmanlaan in alle richtingen voor autoverkeer wordt afgesloten gedurende circa 3 maanden. Wel zal hierbij op de Plesmanlaan in beide richtingen één doorgaande rijstrook worden opgehouden voor autoverkeer. Langzaam verkeer en nood- en hulpdiensten kunnen wel in alle richtingen over de kruising heen in deze periode. Dit lijkt de meest passende fasering aangezien de



## Besprekingsverslag

overlast voor de omgeving tot een korte periode beperkt blijft. Deze verkeersfasering is tot stand gekomen in nauwe samenspraak met de veiligheidsregio, brandweer en ambulancedienst. Uit de reacties van de deelnemers aan deze informatieavond blijkt dat de voorkeur naar dit scenario uitgaat. Aandachtspunten zijn het bereikbaar houden van het Morskwartier via de andere ontsluitingswegen van de wijk en het onderzoeken of de 'kort en hevig' variant kan samenvallen met de zomervakantie.

### 3 Vragen

Na het afronden van de presentatie van Jeroen Mensink wordt de gelegenheid gegeven om via de camera en microfoon vragen te stellen. Ook komen er vragen binnen via de chat. Er worden vanuit de aanwezigen veel vragen/zorgen geuit over verschillende thema's. Zodoende zijn niet alle vragen woordelijk verwerkt maar zijn de grootste zorgen hier beschreven, voorzien van een reactie vanuit het projectteam.

- *Vanuit de aanwezigen worden vragen gesteld hoe dit plan leidt tot een verbetering van de situatie op het kruispunt. Door aanwezigen wordt aangegeven dat er ooit een idee was voor een autotunnel en wordt gevraagd waarom dit idee verlaten is.*

Rond 2016 is een plan voorgelegd aan de gemeenteraad met als basis een tunnel voor autoverkeer bij de kruising Plesmanlaan. Echter werden hier veel kanttekeningen geplaatst vanuit de raadscommissie. De huidige fietstunnel zou verdwijnen en zou worden aangepast naar een fietsoversteek met een verkeerslicht. Ook zou de oversteek na het spoor verdwijnen. Hierdoor verslechterde de aansluiting en doorstroming van de fietsers in dat plan. Bovendien zouden de plannen leiden tot meer terugslag van verkeer op omliggende wegen. Ook bleek uit de verkeersstudie dat een autotunnel een minimale tijdswinst oplevert ten opzichte van een verbetering van het kruispunt met verbeterde verkeersregelininstallaties (stoplichten). Vanwege de verschillende overwegingen voor de fietser, automobilisten en kosten is door de gemeenteraad in 2019 uiteindelijk gekozen voor het huidige ontwerp van een gelijkvloers kruispunt met verkeerslichten. Dit is vastgelegd in het kaderbesluit 2019/2020 en vormt de basis voor de verdere uitwerking, waar het projectteam de afgelopen maanden aan heeft gewerkt. In dit plan wordt de kruising omgevormd van 2 kruisingen naar 1 en krijgt de fietser echt de ruimte. Daarnaast worden er drie fiets- en voetonderdoorgangen gerealiseerd. Dat is voor zowel fietsers, als voor het openbaar vervoer, hulpdiensten en automobilisten gunstig.

- *Vanuit de Lage Mors wordt aandacht gevraagd voor de ontwikkelingen van het Vondelkwartier en de manier waarop de herinrichting van de Plesmanlaan al ingaat op die ontwikkelingen. Daarnaast worden zorgen geuit over gevolgen voor de Lage Mors qua geluidhinder en overige aspecten zoals stikstof.*

In de verkeersmodellen wordt rekening gehouden met de ontwikkelingen in het Vondelkwartier, zodat het wegontwerp robuust genoeg is om de ontwikkelingen van het Vondelkwartier te kunnen faciliteren. In het project wordt uitgebreid onderzoek gedaan naar de gevolgen op de leefomgeving, zoals geluidsberekeningen. Deze berekeningen worden nu meer in detail uitgevoerd en zullen medio maart/april beschikbaar komen. Deze berekeningen vormen daarna ook de basis voor de verdere plannen zoals de bestemmingsplanwijziging. Het bestemmingsplan zal naar verwachting rond de zomervakantie ter inzage worden gelegd. De deelnemers van dit participatietraject zullen hierover geïnformeerd worden en kunnen een zienswijze indienen.

- *Enkele aanwezigen stellen vragen en uiten zorgen over de fietsverbindingen die gerealiseerd worden in dit plan. Denk hierbij aan de fietsverbinding bij de rotonde bij de Sandifordreef die omgelegd wordt naar de westzijde, het verplaatsen van de fietstunnel onder de Plesmanlaan en er wordt geopperd of een vierde fietstunnel om direct van de Lage Mors naar het Bio Science Park te komen te realiseren is. De zorgen die geuit worden gaan ook in op de fietsverbinding tussen de Lage*



## Besprekingsverslag

### *Mors en het stationsgebied.*

Het projectteam geeft aan dat de kaders die vastgelegd zijn in het kaderbesluit de afgelopen tijd nader zijn uitgewerkt. Het huidige plan is met 3 fietsonderdoorgangen bij de Plesmanlaan een goede doorfietsroute. In het kaderbesluit 2019/2020 waren maar twee tunnels meegenomen, de onderdoorgang bij de Vondellaan was daarin nog optioneel. Die derde tunnel is nu dus werkelijk aan het project toegevoegd (onder voorbehoud van goedkeuring door de gemeenteraad). Een vierde fietstunnel geeft maar beperkte meerwaarde omdat met de voorgestelde 3 tunnels al overal ongelijkvloers naartoe gefietst kan worden. Financieel gezien is dit ook een stuk duurder. Verder wordt aangegeven dat het 2-richtingen fietspad aan de oostzijde Vondellaan voor doorgaand fietsverkeer van het Morskwartier en de Stevenshof een belangrijkere functie krijgt. De wens is om deze tot de Damlaan 2-richtingen te maken. De onderdoorgang onder de Plesmanlaan wordt in dit plan zodoende gepositioneerd in lijn met dit fietspad, waarmee ook spookfietsen aan de westzijde wordt voorkomen. Daarnaast wordt het fietspad langs de Darwinweg omgelegd naar de westzijde, omdat de fietsoversteek aan de oostzijde bij de rotonde Darwinweg voor een zeer slechte doorstroming van het autoverkeer zorgt, wat ook voor het LUMC en de hulpdiensten zwaar weegt. In een ander project genaamd de Noord-Zuid verbindingssas wordt tevens deze rotonde, de Sandiforddreef en vervolgens richting de Posthofrotonde en Rijnsburgerweg verder onderzoek gedaan naar toekomstige verbeteringen van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.

Naast de gegroepede vragen en zorgen die hierboven beschreven zijn, zijn er ook een aantal losse vragen gesteld die niet te vangen zijn in de hierboven overkoepelende thema's. Hieronder zijn zodoende enkele vragen verder uitgewerkt.

### Vragen met betrekking tot onderzoeken, inclusief watervraagstukken:

- *Wanneer wordt het tankstation gesaneerd en is er dan wel voldoende tijd voor de uitvoering?*  
Er is al milieukundig bodemonderzoek uitgevoerd, daaruit zijn geen grote risico's gebleken. Er moet nog vervolgonderzoek uitgevoerd worden. Hier zal tijdig mee gestart worden zodat, zodat er voldoende tijd is om te saneren als blijkt dat er toch verontreiniging aanwezig blijkt die gesaneerd moet worden.
- *Waarom wordt de sloot langs de Plesmanlaan aangepast en waar wordt er water gecompenseerd?*  
Door de sloot aan te passen is het fietspad nu beter in te passen, waarbij rekening is gehouden met kabels en leidingen. Dit is een aardige puzzel en vandaar dat in de huidige plannen de sloot iets is aangepast.  
Watercompensatie is een vraagstuk waarover we nog in overleg zijn met het waterschap, maar duidelijk is dat het water gecompenseerd moet worden in de buurt.

### Vragen met betrekking tot de bouwfase/fasering

- *Over hoeveel bouwtijd praten we in elke variant?*  
In de kort maar hevige variant zal de totale bouwtijd naar verwachting ongeveer een half jaar zijn waarbij de Plesmanlaan en Vondellaan z.s.m. weer worden opengesteld. Indien traditioneel gefaseerd met zand wordt opgehoogd hebben we te maken met lange zettingstijden en zal de uitvoering naar verwachting circa anderhalf jaar duren. De gemeente zal de te contracteren aannemer vragen de uitvoering en daarmee de bouwtijd te optimaliseren.
- *Hoe verhouden het uitvoeren van deze werkzaamheden zich tot andere bouwplannen in de stad? Denk aan de bouwplannen van het Vondelkwartier de werkzaamheden aan de A44/A4?*  
Werkzaamheden in en rondom de stad worden altijd met elkaar afgestemd. De werkzaamheden aan de Plesmanlaan staan los van de plannen van het Vondelkwartier, ook in de tijd. De werkzaamheden voor de Plesmanlaan staan eerder in de tijd. De realisatie van de Plesmanlaan



## Besprekingsverslag

staat voor nu in 2022/2023 gepland. Er is vanuit de opleveringsdatum van het project Rijnlandroute nog geen zekerheid te geven over een exacte openstellingsdatum van de Corbulotunnel (verbinding A4-A44). Globaal staat dit nog steeds gepland voor begin 2023.

- *Hoe wordt verzekerd dat de wijk bij calamiteiten geëvacueerd kan worden? Denk aan calamiteiten op het spoor en op de Plesmanlaan zelf?*

Er is regelmatig contact met de hulpdiensten, zoals brandweer en ambulancedienst. Er wordt met hen nagedacht over scenario's waarbij de ambulancedienst altijd kan uitrukken. De gemeente is zich bewust dat de Vondellaan de belangrijkste ontsluiting is van de Lage Mors, de twee andere invalswegen (Vierlinghlaan en Morsweg) hebben weinig ruimte om extra verkeer te kunnen verwerken in de huidige situatie.

- *Is het mogelijk de hindervarianten nog een keer voor te leggen via een enquête bij de bewoners?*

Hier wordt door het projectteam naar gekeken. Daarnaast is de input vanuit de ambulance- en hulpdiensten over de hindervarianten zwaarwegend, om te garanderen dat zij altijd optimaal toegankelijk zijn en blijven ook tijdens de bouwperiode. Voor de omgeving is er in ieder geval de mogelijkheid zich te registreren voor een tevredenheidsmeting op een bepaald aantal momenten, via [www.uwmeningtelt.nl/leidseringnoord](http://www.uwmeningtelt.nl/leidseringnoord). Daarin kunnen in ieder geval ook suggesties en opmerkingen meegegeven worden.

### 5 Proces:

#### Bestuurlijk traject:

Door het projectteam wordt de bestuurlijke besluitvorming na vanavond verder voorbereid. Zoals het er nu naar uitziet zal het uitvoeringsbesluit op 22 april in de raadscommissie besproken worden.

Deelnemers aan het participatieproces zullen hiervan op de hoogte worden gesteld. Dit betekent dat de plannen voor de zomer in de gemeenteraadraad worden besproken.

#### Voorlopige uitvoeringsplanning:

- Als de plannen door de raad zijn vastgesteld wordt gestart met de aanbesteding, waarbij een aannemer wordt geselecteerd die het ontwerp verder technisch uitwerkt, de uitvoeringsfasering uitdenkt en uiteindelijk de uitvoering zal doen.
- De selectie van de aannemer vindt plaats via een Europese aanbestedingsprocedure.
- In de loop van 2022 zal dan de gunning en de start van de werkzaamheden van de aannemer zijn. De exacte planning van de uitvoeringswerkzaamheden hangt af van de aanbieding van de aannemer aan wie de gemeente Leiden het werk opdraagt.



datum bespreking: 15 februari 2021  
blad 5 van 5

## Besprekingsverslag

### Bijlage 1: Aanwezigen

Naam	Organisatie
Sylvia van Oevelen	Gemeente Leiden
Joost Klimbie	Gemeente Leiden
Jeroen van der Hoeven	Gemeente Leiden
Jan Smit	Gemeente Leiden
Jeroen Mensink	JAM* Architecten
Esteban Döll	Antea Group
Jos van Noort	
Michel Jehee	
Margot Weijnen	
J. van Beelen	
Herman Smit	
Richard Nathalia	
Ron Bosman	
Aldrik Venemans	
Sietse de Boer	
Ger Koper	
Bart Hendriks	
Nico Pennings	
Flip van Dijk	
Overige bewoners en aanwezigen	