

Technische/informatieve vragen over lopende agendapunten

091



Datum	2 juli 2018
Steller vragen	CDA-fractie, Mark van Oostrum
Over agendapunt	Raadsvergadering 12 juli 2018; Leidseweg Noord

Het college wordt verzocht de volgende vraag/vragen* schriftelijk/mondeling te beantwoorden:

1) Hoe lang al c.q. sinds wanneer is de Leidseweg Noord een 50 km weg?

In het verleden waren de landelijk geldende snelheidslimieten 80 km/h buiten de bebouwde kom, 40 km/h binnen de bebouwde kom. Vanaf 1-11-1957 is het besluit genomen tot het invoeren van 50 km/h limiet binnen de bebouwde kom. Bij Koninklijk Besluit van 22 november 1958, S. nr. 583, werd in het Wegenverkeersreglement artikel 61a opgenomen die deze limiet binnen de bebouwde kom effectueerde.

2) Is momenteel sprake van een objectieve overschrijding van wettelijke geluidsnormen op de gevels van huizen aan Leidseweg Noord?

Ja. Voor bestaande situaties zijn saneringsregelingen van toepassing. Als de zogenaamde saneringsgrenswaarde 60 dB(A) wordt overschreden, wordt in principe door de rijksoverheid geld beschikbaar gesteld voor de uitvoering van de sanering. De woningen aan de Leidseweg maken deel uit van de te saneren woningen.

Zo ja, graag ziet de CDA-fractie een afschrift van het rapport waarin de resultaten van de geluidsmetingen zijn opgenomen, tegemoet.

De gemeente stelt eens per vijf jaar een geluidbelastingkaart op. Deze kaart geeft globaal inzicht in de optredende geluidbelastingen. De geluidbelastingkaart met als peiljaar 2016 is te raadplegen op de gemeentelijke website. De geluidbelasting op de gevels van de woningen bedraagt 60 dB of hoger.

3) Wat is de oorzaak van de overschrijding van de geluidsnormen op de Leidseweg Noord?

Wegverkeerslawaaï.

4) Wie is verantwoordelijk c.q. in rechte aan te spreken op het nemen van maatregelen om overschrijdingen van wettelijke geluidsnormen tegen te gaan? De overheid als eigenaar van de weg of de eigenaar van de woning?

De gemeente is verantwoordelijk voor de uitvoering van saneringsmaatregelen voor zover het gemeentelijke wegen of provinciale wegen betreft. De Omgevingsdienst West Holland voert

Technische/informatieve vragen over lopende agendapunten

091



deze taak voor Voorschoten uit.

- 5) In het rapport Tauw (blz. 12) wordt aangegeven dat variant A (zuidelijk deel) leidt tot sterke reductie van geluidsoverlast. Zijn hier berekeningen van gemaakt? Met hoeveel decibel daalt het geluid?

Nee, hier zijn geen berekeningen van gemaakt. De reductie heeft te maken met minder verkeersbewegingen die leiden tot een lagere geluidsbelasting.

- 6) *Omdat er 2 'vragen 6' zijn, worden ze in a) en b) gesplitst.*

- a) In het rapport Tauw (blz. 12) wordt aangegeven dat variant A (zuidelijk deel) leidt tot sterke reductie van verkeersoverlast. Welke verkeersoverlast wordt hier bedoeld? Betreft het hier objectieve verkeersoverlast?

De reductie van verkeersoverlast heeft te maken met de verkeersoverlast zoals ervaren wordt door de bewoners van Leidseweg Noord.

Kan het college hier een aangeven om wat de omvang van de aangehaalde daling van verkeersoverlast in objectieve zin is?

Doordat Leidseweg Noord – deel Zuid, daadwerkelijk ingericht wordt als erftoegangsweg, zal deze weg onaantrekkelijker worden voor het doorgaande verkeer. Het doorgaande verkeer zal dan eerder haar weg vinden langs de wijkontsluitingswegen. Met deze nieuwe inrichting zal de verkeersintensiteit op de Leidseweg Noord – deel Zuid afnemen.

- b) Wat wordt precies bedoeld met de 'geluidsaneringsopgave' zoals genoemd in het raadsvoorstel (1.b.2.) ? Waaruit bestaat deze maatregel en wat kost deze? Hoe en waar is deze geraamd / gedekt in de begroting?

De geluidsaneringsopgave bestaat uit de sanering van de bij het Rijk aangemelde woningen. Gemeenten kunnen een subsidie aanvraag indienen bij het Bureau Sanering Wegverkeerslawaaï (BSV). De procedure die daarop volgt is te raadplegen op de website van BSV, www.bsv.nl.

Bij gevel-isolerende maatregelen, mits sober en doelmatig uitgevoerd, worden alle kosten vergoed. Voor bronmaatregelen, zoals het inrichten als 30 km gebied wordt per saneringswoning de bijdrage bepaald door de behaalde geluidreductie. Dit zal blijken uit het akoestisch onderzoek ten behoeve van de aanvraag om voorbereidingssubsidie.

- 7) Waarom kan de 'geluidsaneringsopgave' worden uitgesteld tot 2020? Moet deze niet direct worden aangepakt, als sprake is van overschrijding van wettelijke geluidsnormen?

Voor Leidseweg Noord– deel Noord kan een voorbereidingssubsidie worden aangevraagd als duidelijk is wat de toekomstige functie van de weg is.

Technische/informatieve vragen over lopende agendapunten

091



- 8) In het rapport Tauw, blz. 13, wordt bij variant 0 (zuidelijk deel) gesproken over gevaarlijke verkeerssituaties. Hoeveel ongelukken met auto's en /of fietsers hebben in de afgelopen 10 jaar op de Leidseweg Noord plaatsgevonden?

Aantal geregistreerde verkeersongevallen in de periode 2014–2017 is 16 met 5 gewonden.

- 9) In rapport Tauw, blz. 12, wordt variant 0+ (zuidelijk deel) niet aangemerkt als klimaatbestendig (en variant A wel). In beide varianten wordt echter een gescheiden rioolstelsel aanbracht. Waarom wordt variant 0+ desondanks niet aangemerkt als 'klimaatbestendig'? Merk op dat de hoeveelheid auto's in Voorschoten niet daalt als de Leidseweg Noord wordt ingericht als een 30 km weg zodat een daling van verkeersbewegingen hier niet kan dienen als argument voor klimaatbestendigheid.

Het verlagen van de maximale snelheid van 50 naar 30 wordt in deze hoedanigheid als meer klimaatbestendig gezien. De wegbreedte wordt smaller, waardoor meer ruimte voor groen ontstaat.

- 10) Goudappel Coffeng meet op de Leidseweg Noord deel Zuid een intensiteit van 7.500 bewegingen met een verwachte daling van 500 bewegingen in 2030. Rechtvaardigt dit aantal niet juist (het handhaven van) een weg met een verkeersfunctie (i.p.v. een verblijfsfunctie)?

Nee, de weg wordt afgestemd op de toekomst

- 11) Goudappel Coffeng meldt dat de gemiddeld snelheid op de Leidseweg Noord 31 km per uur is (blz. 6). Kan hieruit de conclusie worden getrokken dat een zeer significante meerderheid van de automobilisten die over de Leidseweg Noord rijdt nu kennelijk niet harder dan 30 km per uur rijdt (terwijl de weg is ingericht op 50 km per uur)?

Nee, het is een gemiddelde.

- 12) Volgens Duurzaam Veilig wordt de maximum snelheid bij 30 km-per –uur –wegen afgedwongen door de inrichting daarvan i.c. waarbij fietsers ook op de weg rijden (geen scheiding van weg en fietspad). Hoe logisch is het opheffen van deze scheiding op de Leidseweg Noord als het merendeel van de automobilisten nu al niet meer dan 30 km per uur rijdt?

Zie antwoord op vorige vraag.

- 13) Op basis van het dictum van het raadsvoorstel onder punt 1 besluit de raad, bij instemming, met het voorstel, niet alleen het deel Zuid, maar ook deel Midden in te richten als 30 km gebied.



Beslispunt 1 betreft het besluit over de beleidskaders voor de Leidseweg Noord, als aanvulling op het ontbrekende deel van het Verkeersplan uit 2017. Het betreft een lange termijn visie waar de gemeente naar toe kan werken. Onder beslispunt 1a wordt het woord 'inrichting' gebruikt, dat slaat op de verbeelding van de beleidskaders in het Schetsontwerp, waarbij deel Zuid en Midden van het Schetsontwerp is ingericht als een 30 km-weg.

i) Wat kost het inrichten van het deel Midden als 30 km gebied?

€ 1.200.000

ii) Is voor deze kosten dekking in de begroting beschikbaar?

Nu niet, daarom wordt voorgesteld de inrichting niet nu al te realiseren. Uiterlijk 2030-2035 is rioolvervanging noodzakelijk voor deel Midden en Noord en dan zou de uitvoering gecombineerd kunnen worden met de totale herinrichting.

14) De raad heeft € 192.000,- beschikbaar gesteld voor het voorbereidingskrediet. Wat is thans het saldo van het restant voorbereidingskrediet Leidseweg Noord?

In de begroting is € 179.500 beschikbaar gesteld aan voorbereidingskrediet. Saldo € 13.000.

15) Volgens het raadsvoorstel 'voorbereidingskrediet Leidseweg Noord' en bijbehorend projectplan zou het zuidelijk deel van de Leidseweg Noord in april 2018 worden opgeleverd. Het project bevindt zich echter nog in de fase van het schetsontwerp. Waardoor wordt deze vertraging van circa 2 jaar verklaard?

Merk op dat de ontwikkeling van beide terreinen aan de Leidseweg Noord in 2016 ook al bekend was en het voorbereidingskrediet in 2016 al gefourneerd was, zodat het Provinciaal toezicht ons inziens evenmin een argument zou kunnen zijn.

Het college heeft langer de tijd genomen om een zorgvuldig (participatie)proces te doorlopen.

16) In het aangehaalde projectplan werden de kosten van het zuidelijk deel van de Leidseweg Noord geraamd op 2.5 mio tot 2.75 mio. Thans worden de kosten op 1.5 mio geraamd, circa 50 % minder. Hoe kan dit?

In 2016 waren hoge marges ihkv onzekerheden. Nu is meer bekend over mogelijke oplossingen als het gaat om grondwaterproblematiek, waardoor gedetailleerder een raming opgesteld kan worden.

17) Waarom kunnen duurzame betontegels t.b.v. stoepen en fietspaden niet hergebruikt worden?

De elementen zijn kwalitatief afgeschreven.

Technische/informatieve vragen over lopende agendapunten

091



18) Zou het handhaven van de Leidsweg Noord als 50 km weg met bijbehorende inrichting, – i.c. de scheiding van fietspad en weg – waarbij de renovatie van de delen Zuid en Midden grosso modo wordt beperkt tot :

- het vervangen van de riolering in een gescheiden rioolstelsel en
- het vervangen van de lantaarnpalen in ledverlichting en
- hergebruik van bestaande betontegels t.b.v. stoep en fietspaden

een voor het college aanvaardbaar scenario kunnen zijn, mede gegeven de fin. omstandigheden van de gemeente Voorschoten?

Nee. Grondwaterproblematiek, burgerparticipatie en rapportage Goudappel Coffeng is voor het college leidend.

19) Wat kost (bij benadering) het scenario zoals geschetst onder vraag 18 ?

Nee, zie antwoord bij vraag 18.

20) Kan het restant van het voorbereidingskrediet Leidseweg Noord worden ingezet als dekking voor het geschetste scenario ? En zo ja, wat is dan de omvang van deze dekking?

Er is geen restant

21) met welk aantal extra verkeersbewegingen wordt scoutinggroep Impeesa geconfronteerd als de Leidseweg Noord in een 30 km–weg wordt aangepast?

Dit valt buiten dit project.

22) Is met de scoutingclub overleg hierover gevoerd? en zo ja, wat was hun reactie?

Nee

23) met welk aantal extra verkeersbewegingen wordt het Kompas / De Vink geconfronteerd als de Leidseweg Noord in een 30 km–weg wordt aangepast?

Dit valt buiten dit project.

24) is met het Kompas / De Vink hierover overleg gevoerd? En zo ja, wat was hun reactie?

Nee

25) Wat weegt volgens uw college meer: de afname van overlast op de Leidseweg Noord of de toename van overlast op onder meer de Mozartlaan?

Het college weegt het algemeen belang.

Technische/informatieve vragen over lopende agendapunten
091



26) is volgens uw college sprake van een evenwichtig voorstel en een evenwichtige afweging nu de bewoners van de Mozartlaan niet zijn meegenomen in het voorstel?

Ja.

27) in berekening van het aantal verkeerbewegingen op de Mozartlaan lijkt de ontwikkeling van Berensteyn niet te zijn meegenomen. Is daarmee de verwachte verkeersafwikkeling op de Mozart niet veel te rooskleurig voorgeschoteld?

Dit valt buiten dit project.

* Aangeven wat van toepassing is.

Toelichting (indien nodig):