

# Concepten voor herinrichting Lammenschansweg

## AANLEIDING

De gemeente werkt aan de plannen voor de herinrichting van de Lammenschansweg. De Lammenschansweg is een gebiedsontsluitingsweg van Leiden en vormt een belangrijke schakel in het regionale netwerk voor openbaar vervoer en fiets. Ook maakt de Lammenschansweg deel uit van de hoofdgroenstructuur van Leiden.

Om de ideevorming over de herinrichting te bevorderen, worden in deze fase verkennende studies uitgevoerd. Daarbij wordt bekeken wat de mogelijkheden en beperkingen zijn om de hele weg nieuw in te richten.

## INTRODUCTIE

Op de volgende pagina's staan drie globale 'denkrichtingen' of concepten voor de Lammenschansweg. De concepten sluiten aan bij de drie hoofdthema's uit het beleidsakkoord van het huidige college:

- a) fiets en openbaar vervoer op één;
- b) meer ruimte voor groen;
- c) soepele verkeersafwikkeling (zowel auto, bus als fiets).

De concepten helpen bij het ophalen van ideeën en wensen voor de herinrichting van de Lammenschansweg. En daarmee bij het bepalen van de belangrijkste uitgangspunten en het maken van een voorkeursoplossing. Het echt ontwerpen van de nieuwe weginrichting gebeurt in een latere fase.

Vooraf op de kruispunten van de Lammenschansweg met de zijstraten is het een lastige zoektocht naar de goede oplossing. Dat heeft veel te maken met de hoeveelheid verkeer die alle verschillende kruispuntoplossingen kunnen verwerken. Dit wordt op dit moment onderzocht.

De huidige kruisingen op de Lammenschansweg zijn voorrangskruisingen. Hiervan is door verkeersonderzoek aangetoond dat ze niet meer voldoen om al het verkeer veilig en soepel af te wikkelen. In elk van de drie concepten zijn daarom andere kruispuntoplossingen opgenomen en onderzocht.

De verschillende kruispuntoplossingen die in de concepten zijn gebruikt hebben hun eigen voor- en nadelen. Dit geldt voor verschillende thema's:

- veiligheid;
- doorstroming van alle vormen van verkeer (ook voetgangers en fietsers);
- ruimtelijke beleving;
- leefkwaliteit;
- ruimte voor groen en groene verbindingen.

## LEESWIJZER

De drie concepten worden op de volgende pagina's met een korte uitleg weergegeven. Namelijk:

1. Ruim baan voor fiets en bus;
2. Wonen aan het groen;
3. Stedelijke hoofdweg.

Het eerste en het derde concept hebben ieder twee varianten met verschillende kruispuntoplossingen:

1. Ruim baan voor fiets en bus;
  - 1a. Enkelstrooksrotondes met busbaan;
  - 1b. Voorrangspein als kruispuntoplossing.

Het tweede concept heeft maar 1 variant:

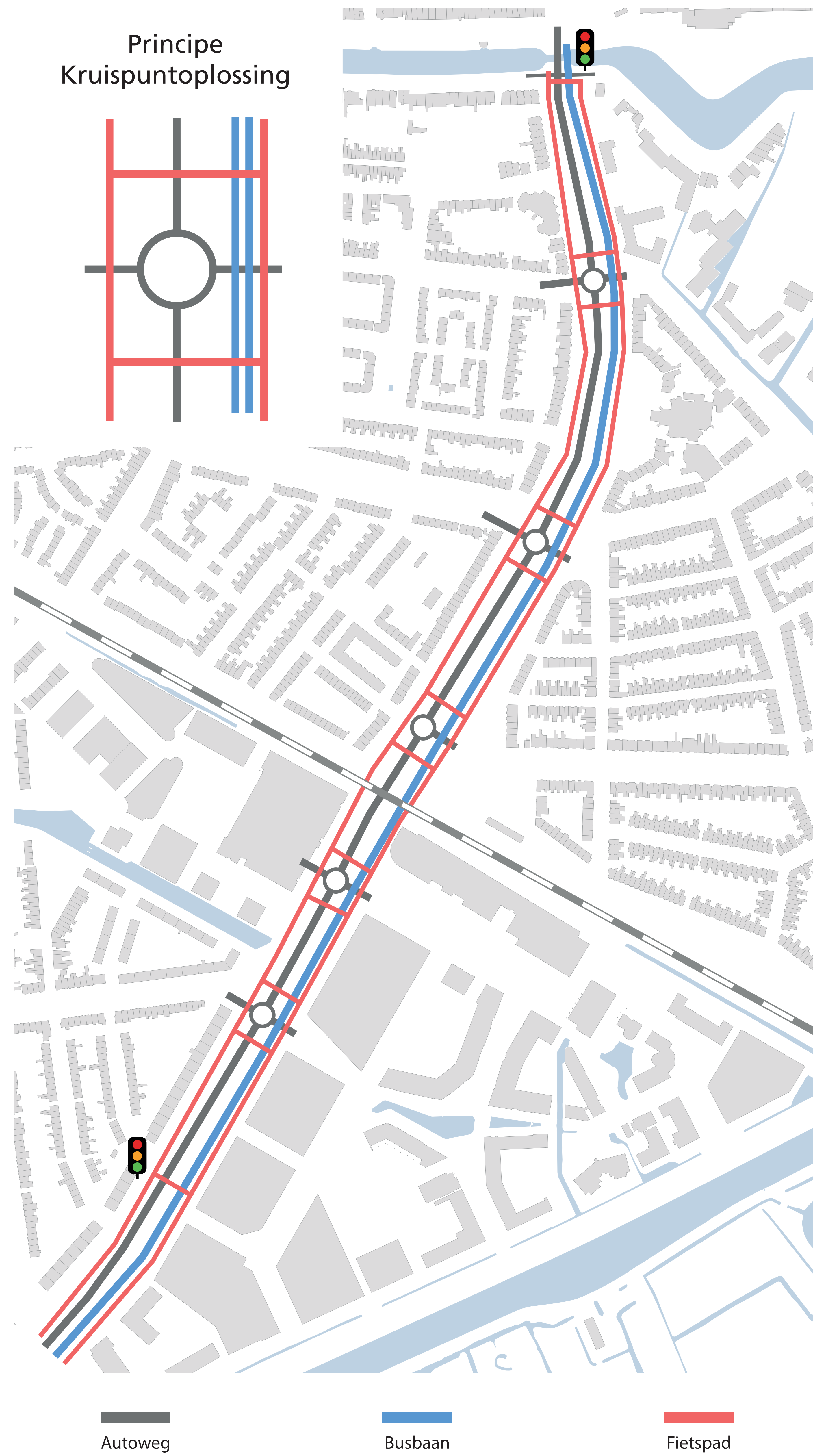
2. Wonen aan het groen met enkelstrooksrotondes.

Het derde concept heeft weer twee varianten met de volgende kruispuntoplossingen:

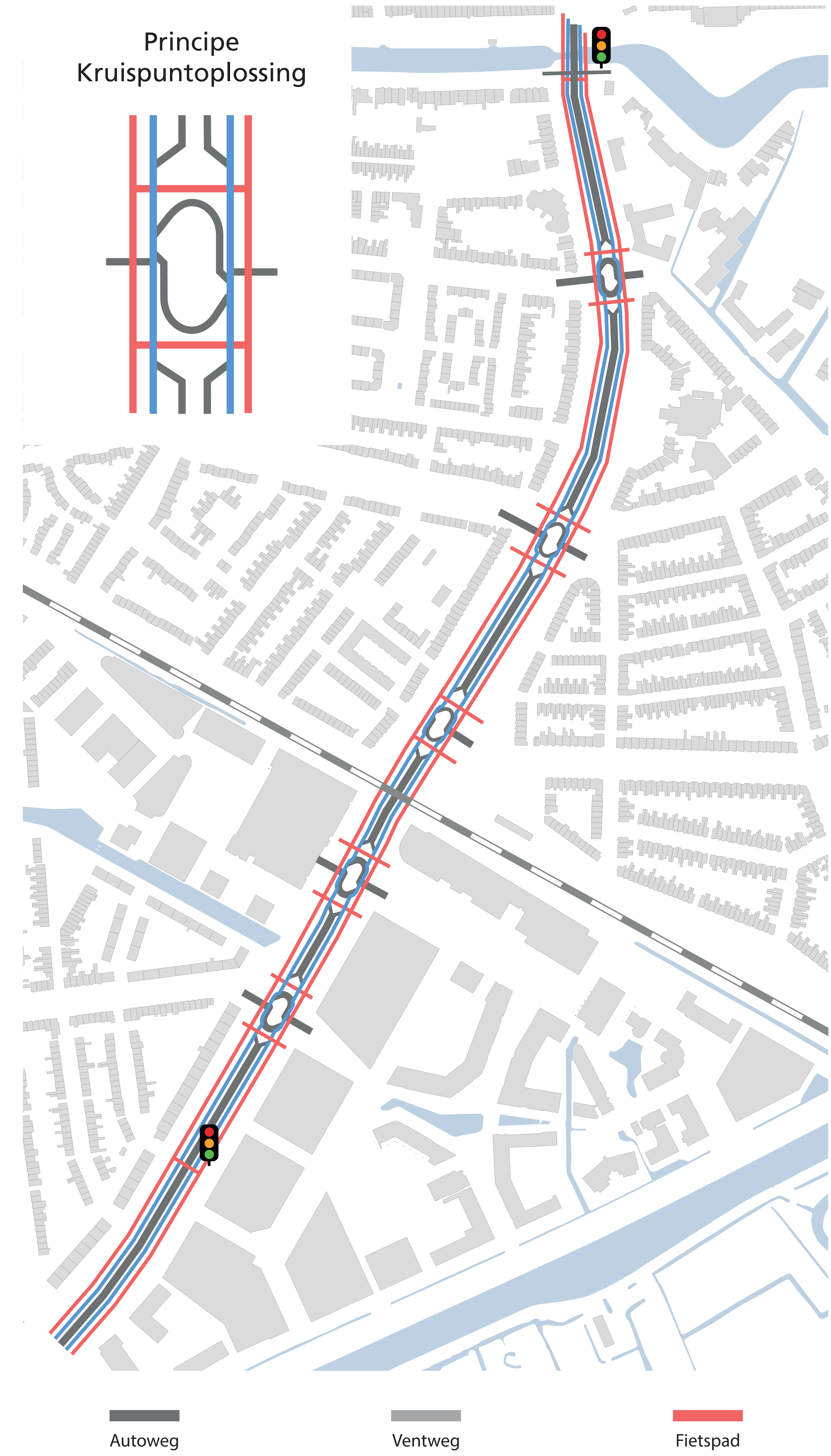
3. Stedelijke hoofdweg;
  - 3a. Verkeerslichten op de kruisingen;
  - 3b. Meerstrooksrotondes.

# RUIMBAAN VOOR FIETS EN BUS

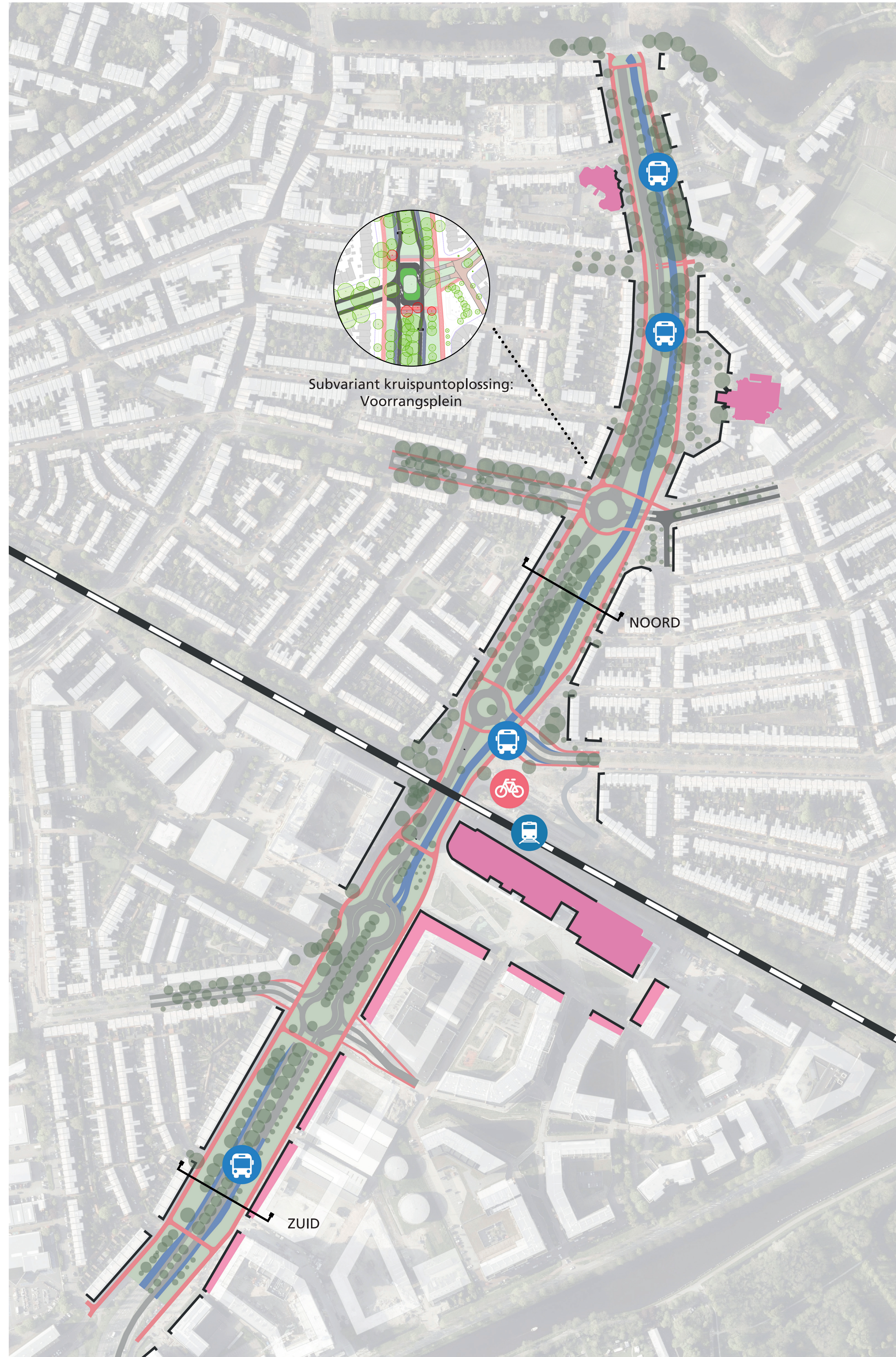
1a. Kruispunt oplossing: enkelstrooksrotondes met busbaan



1b. Kruispunt oplossing: voorrangspoleinen



# HET CONCEPT 'RUIMBAAN VOOR FIETS EN BUS'



In het concept 'Ruim baan voor fiets en bus' staat duurzaam vervoer voorop: er wordt zo veel mogelijk ruimte geboden aan openbaar vervoer en de fiets.

De doorstroming van het autoverkeer is daaraan onderschikt.

De kruispunten kunnen in dit concept op twee manieren worden ingericht: met enkelstrooksrotondes of met voorrangspieken.

Wat is het verschil? Een rotonde is normaal gesproken de beste kruispuntoplossing voor veiligheid (tenzij het te druk is), maar minder goed voor de doorstroming van verkeer. Op voorrangspieken krijgt het doorgaande verkeer in noord-zuid richting voorrang. Hierdoor wordt een vlotte verkeersafwikkeling vanuit de zijwegen en de oversteekbaarheid van de weg beperkt.

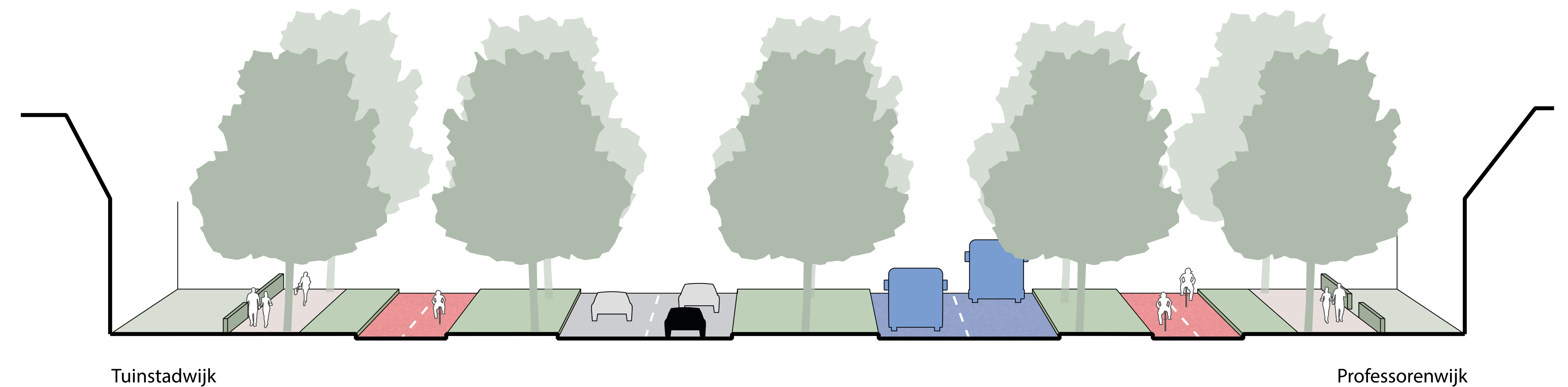
## KARAKTERISTIEKEN VAN DIT CONCEPT

**AUTO:** één rijstrook per richting. Minder afslagmogelijkheden voor de auto, zodat fiets en bus beter kunnen doorstromen;

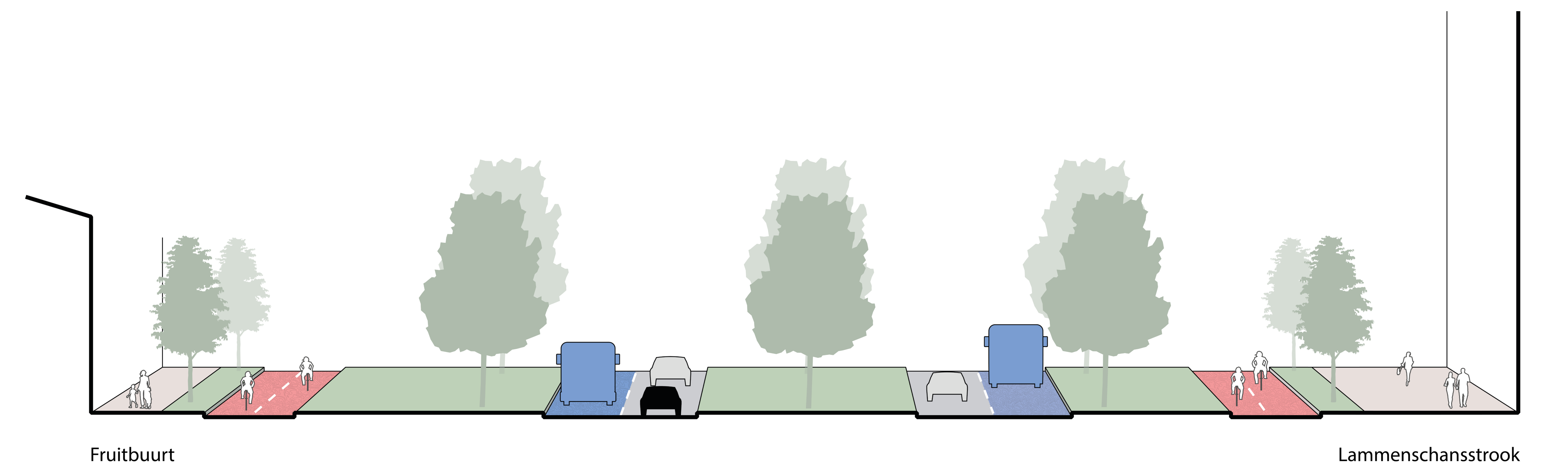
**BUS:** vrijliggende busbaan over de hele Lammenschansweg in beide richtingen;

**FIETS:** vrijliggende fietspaden in beide richtingen langs twee kanten van de weg, zonder autoverkeer op op ventwegen. Parkeren verdwijnt;

**GROEN:** er komt meer ruimte voor groen op de Lammenschansweg, vooral in het zuidelijke deel.

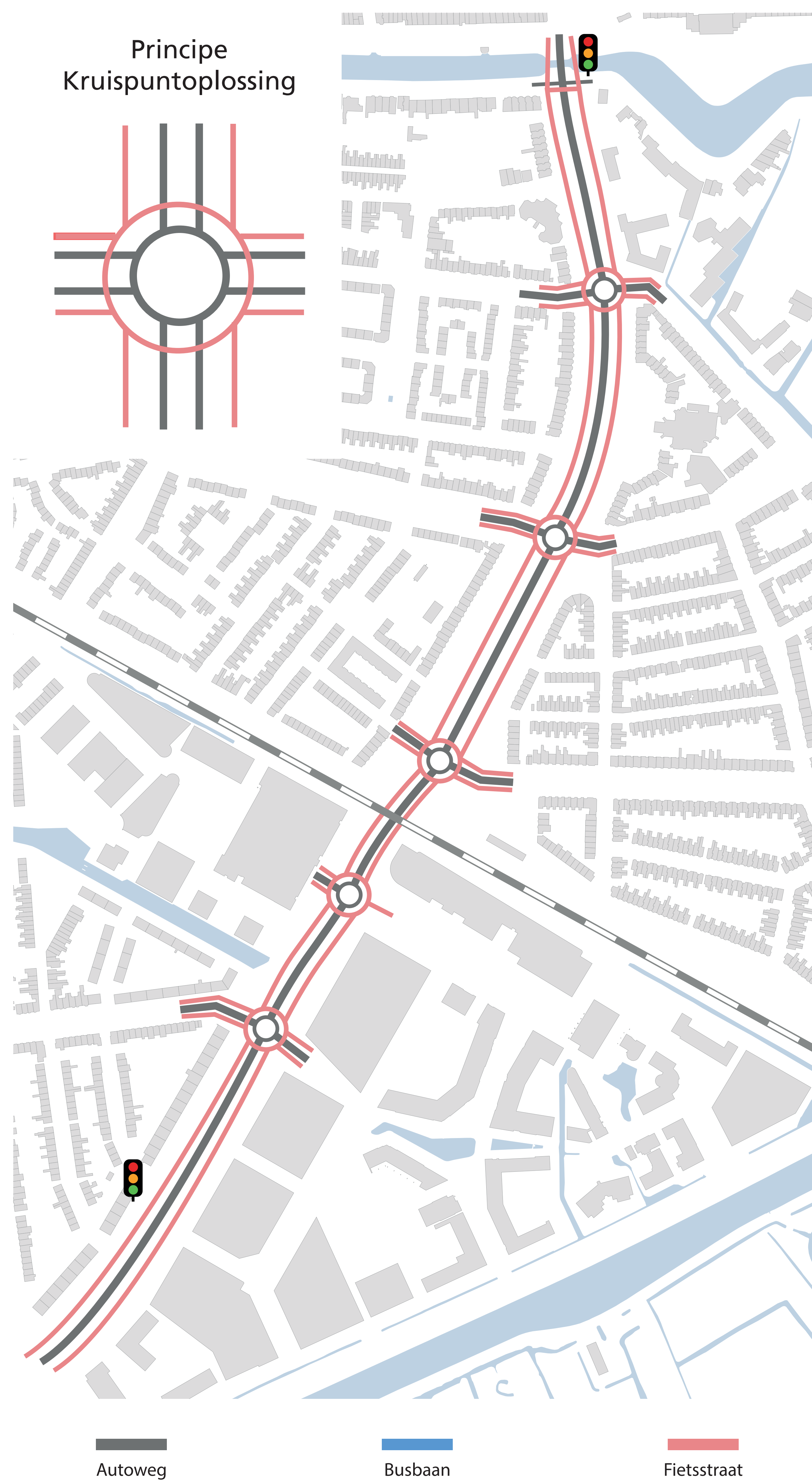


NOORDELIJK DEEL: tussen Jan van Houtbrug en Kamerlingh Onnesplein (station Lammenschans)



ZUIDELIJK DEEL: tussen Kamerlingh Onnesplein (station Lammenschans) en Lammenschansplein

## 2. Kruispunt oplossing: enkelstrooksrotondes



# HET CONCEPT 'WONEN AAN HET GROEN'



In het concept 'Wonen aan het groen' heeft de Lammenschansweg het karakter van een parkachtige zone. Hierin is ruimte voor meer groen door minder rijbanen, minder parkeervakken en groenperken in het midden van de rotondes.

Meer groen helpt tegen hittestress, biedt meer mogelijkheden voor opvang van regenwater en bevordert de biodiversiteit. Het groen in de rotondes versterkt het groene, parkachtige karakter van de weg en vormt een schakel met het groen in de zijwegen.

De afwikkeling van het autoverkeer voegt zich naar het parkachtige karakter (lagere snelheid).

De kruispunten worden ingericht als rotondes, overstekend langzaam verkeer heeft hier voorrang op al het andere verkeer.

## KARAKTERISTIEKEN VAN DIT CONCEPT

**AUTO:** op de hoofdrijbaan één rijstrook per richting voor auto en bus samen. Snelheid naar 30 km/uur;

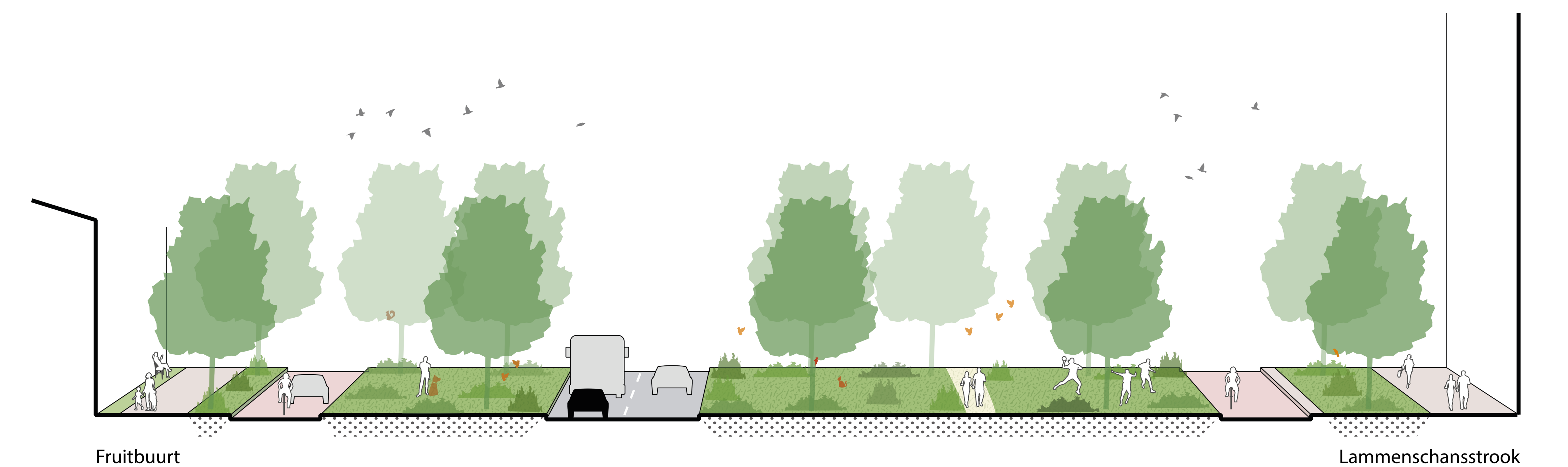
**BUS:** rijdt op de hoofdrijbaan mee met het autoverkeer. Snelheid naar 30 km/uur;

**FIETS:** fietsstraten (auto te gast) langs twee kanten van de hoofdweg;

**GROEN:** veel ruimte voor groen dat hittestress tegengaat, regenwater opvangt en biodiversiteit vergroot.

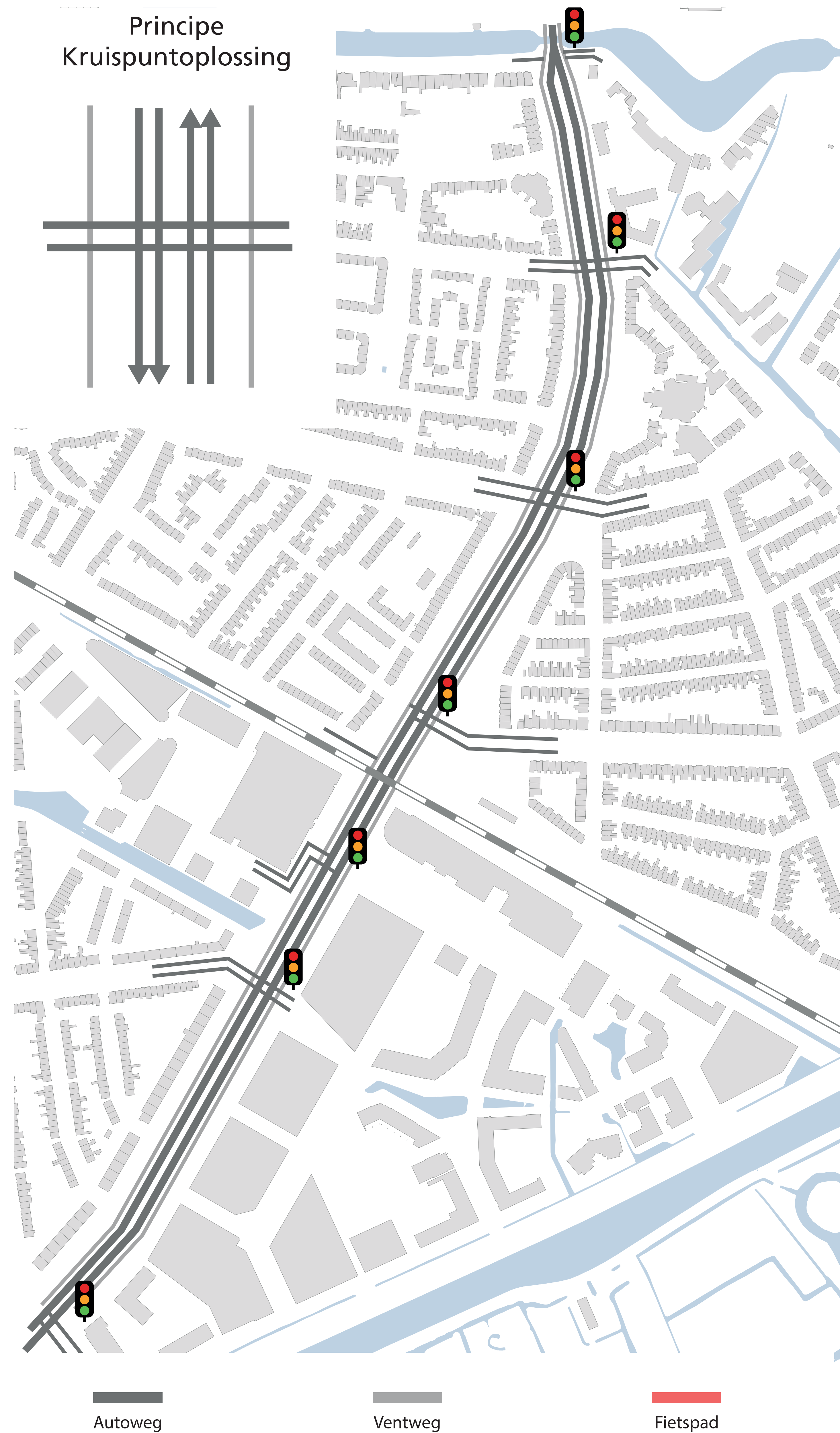


NOORDELIJK DEEL: tussen Jan van Houtbrug en Kamerlingh Onnesplein (station Lammenschans)

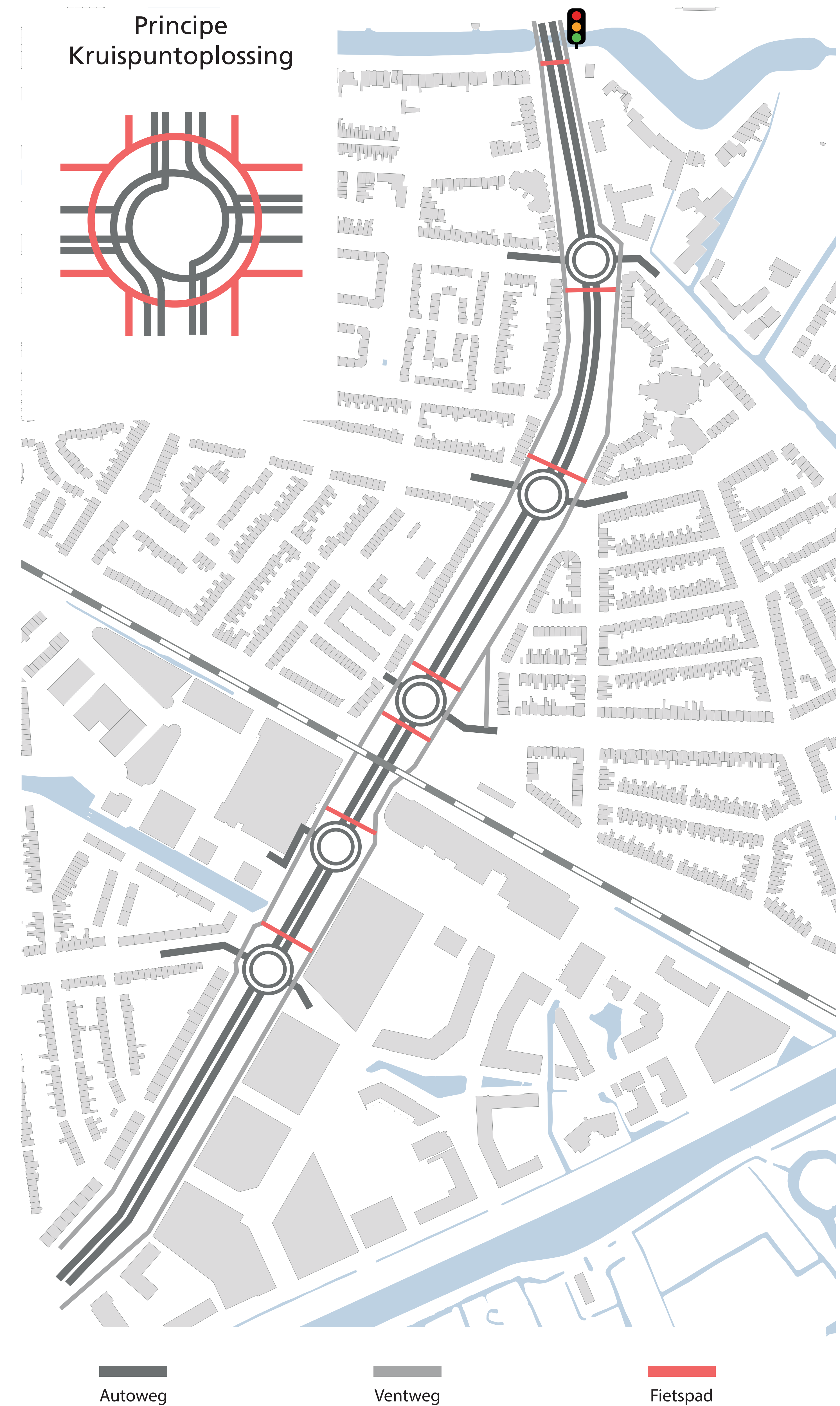


ZUIDELIJK DEEL: tussen Kamerlingh Onnesplein (station Lammenschans) en Lammenschansplein

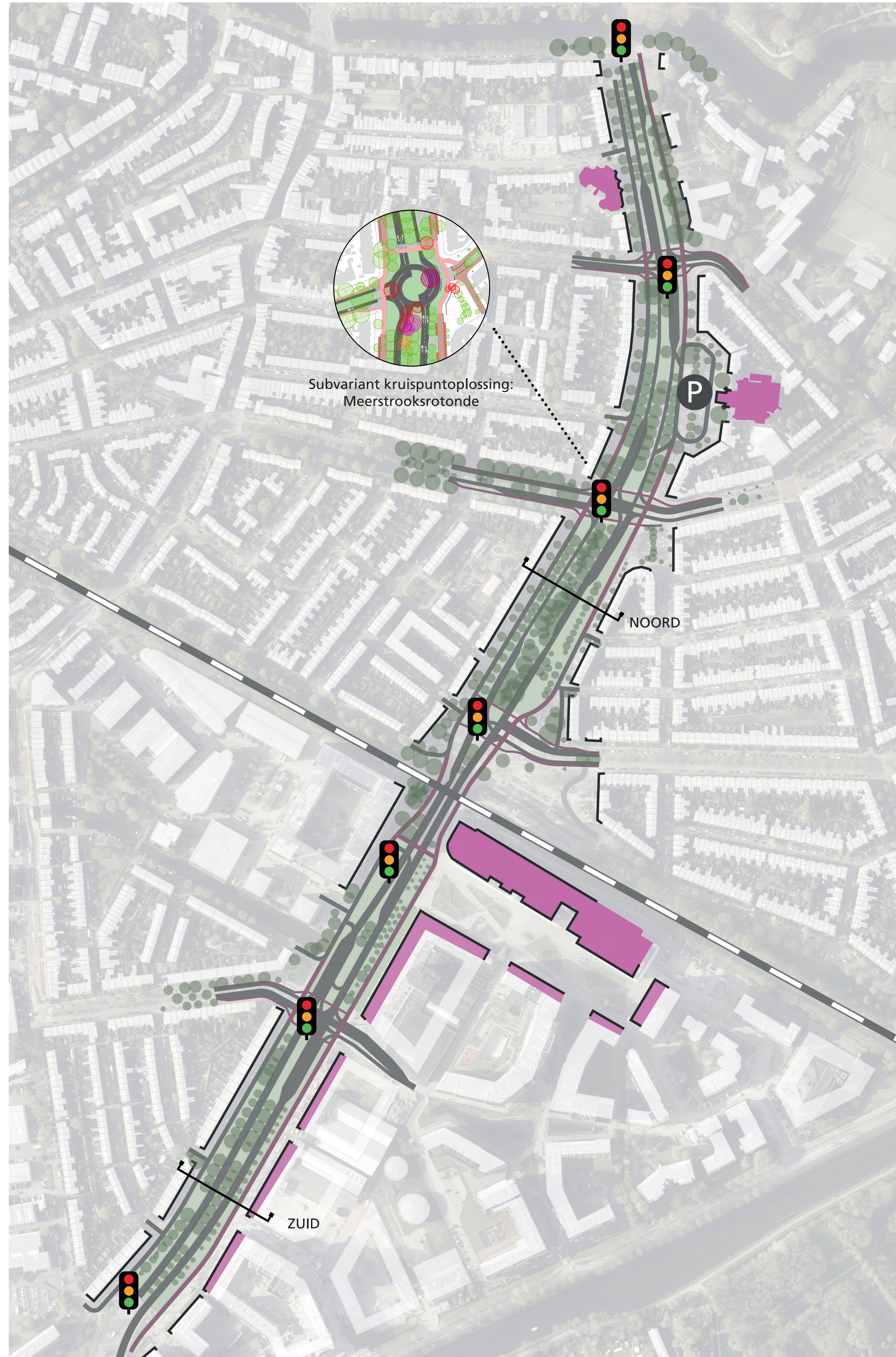
### 3a. Kruispunt oplossing: geregelde kruispunten met verkeerslichten



### 3b. Kruispunt oplossing: meerstrooksrotondes



# HET CONCEPT 'STEDELIJKE HOOFDWEG'



In het concept 'Lammenschansweg als stedelijke hoofdweg' staat ruimte maken voor de auto op de eerste plaats: het karakter van de weg als belangrijke verkeersader, zowel de stad in als de stad uit, wordt versterkt.

De kruispunten kunnen in dit concept op twee manieren worden ingericht, namelijk: als geregelde kruispunten met met verkeerslichten of met meerstrooksrotondes. Beide kruispuntoplossingen nemen veel ruimte in beslag.

Wat is het verschil? Geregelde kruispunten met verkeerslichten en meerstrooksrotondes verschillen uiteraard van vorm. Daarnaast worden bij meerstrooksrotondes de voordelen van rotondes (lagere snelheid, zelfregulerend) versterkt door een grotere capaciteit. Op een kruispunt met verkeerslichten wordt de voorrang van het verkeer en de verkeersafwikkeling geregeld door verkeerslichten waarbij het verkeer bij 'rood' voor een bepaalde tijd stilstaat.

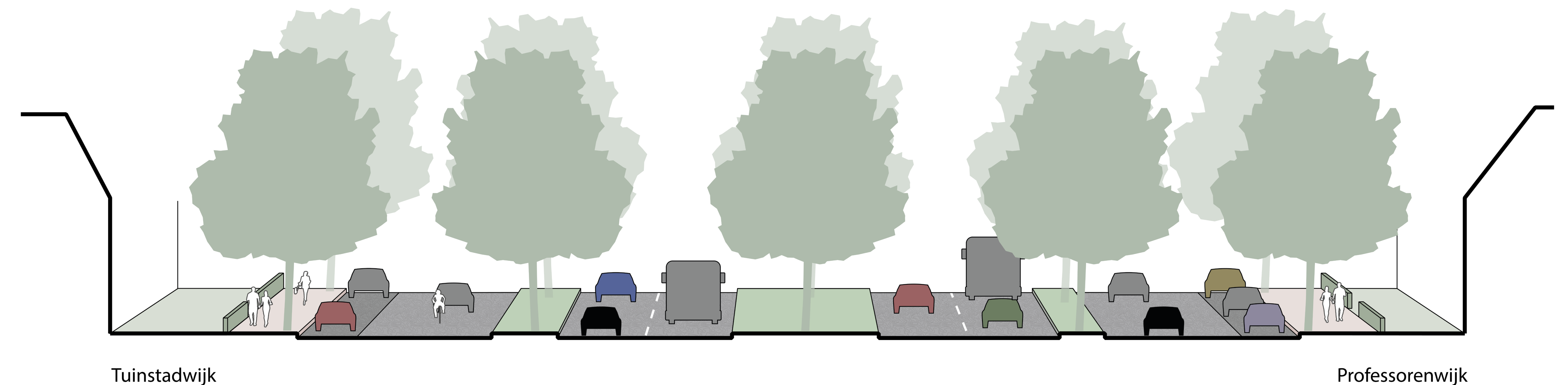
## KARAKTERISTIEKEN VAN DIT CONCEPT

**AUTO:** twee rijstroken per richting voor de auto, bij kruispunten is extra ruimte nodig voor de opstelvakken voor de verschillende richtingen om te kunnen voorsoorten;

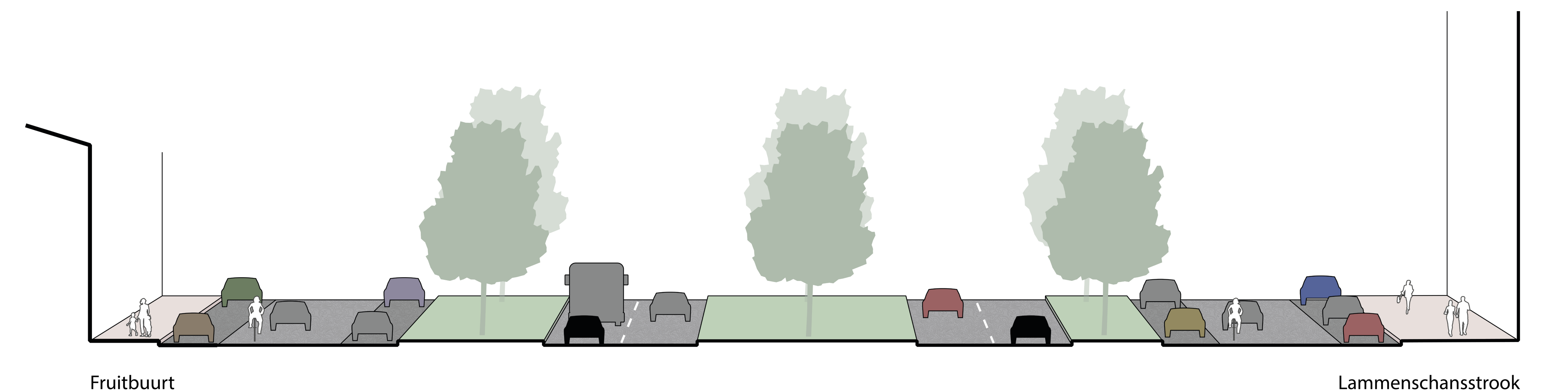
**BUS:** geen aparte busstrook, bus rijdt mee met het autoverkeer over de hoofdrijbaan;

**FIETS:** rijdt op ventwegen die als erftoegangsweg zijn ingericht: alleen bereikbaar voor lokaal autoverkeer  
De ruimte voor parkeren is in dit concept als in de bestaande situatie: fietsverkeer mengt zich op de ventwegen met lokaal autoverkeer;

**GROEN:** er is minder ruimte voor groen omdat hoofrijbanen, ventwegen en kruispunten meer ruimte innemen.  
Dit geldt ook voor de zijstraten.



NOORDELIJK DEEL: tussen Jan van Houtbrug en Kamerlingh Onnesplein (station Lammenschans)



ZUIDELIJK DEEL: tussen Kamerlingh Onnesplein (station Lammenschans) en Lammenschansplein