

Provincie Zuid-Holland
College van Gedeputeerde Staten
t.a.v. afdeling Ruimte, Wonen en Bodem
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

Datum:	6 mei 2014	Ons kenmerk:	Z - 19236 / 3755 / 6
Uw kenmerk:	DOS-2010-0022528	Behandeld door:	R van der Pijl
Bijlage(n):		Doorkiesnummer:	088-6549685
		Afdeling:	Ruimtelijke Ontwikkeling

Onderwerp: Zienswijze Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute

Geacht college,

De voorgenomen aanleg van de RijnlandRoute heeft al vele jaren grote aandacht van ons gemeentebestuur. Wij zien in dat de bereikbaarheid van de Leidse regio onder druk staat en sluiten onze ogen hier niet voor. In de afgelopen periode hebben wij veelvuldig overleg met u gevoerd over de oplossing van dit bereikbaarheidsprobleem en de inpassing van de RijnlandRoute in onze gemeente. Dit met als resultaat dat, wanneer u de RijnlandRoute realiseert, deze in een volledig geboorde tunnel onder Voorschoten door zal lopen. In november 2013 hebben wij de afspraken rondom de inpassing boortunnel vastgelegd in een bestuursovereenkomst.

Op 28 maart jl. heeft u het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (O PIP) RijnlandRoute voor een periode van 6 weken ter visie gelegd. Het O PIP is door ons met aandacht en belangstelling beoordeeld. Wij zijn verheugd dat de geboorde tunnel nu verder is uitgewerkt in het O PIP en constateren dat u verdere stappen heeft gezet in het optimaliseren van de inpassing. De verlenging van de tunnel aan beide zijden juichen wij toe. Wij zien echter nog voldoende ruimte voor een verdere verbetering van de inpassing en verdere mitigatie van de milieueffecten en ligt er een opgave voor alle partijen ten aanzien tunnelveiligheid. Middels deze brief maken wij dan ook graag gebruik van de gelegenheid om zienswijze in te dienen op het O PIP RijnlandRoute.

Relatie met het Ontwerp Tracébesluit A4

Voor de aantakkingen van de RijnlandRoute op de A4 en de A44 worden door u en Rijkswaterstaat afzonderlijke (Ontwerp) Tracébesluiten (OTB) voorbereid. De OTB's en het OPIP moeten samen het instrument vormen dat de RijnlandRoute planologisch-juridisch mogelijk

maakt. Wij constateren dat de ter visielegging van het OTB voor de aanpassingen op de A4 niet parallel loopt met de ter visielegging van het O PIP RijnlandRoute. Op deze manier is het voor ons niet mogelijk om de relatie tussen het OPIP RijnlandRoute en het OTB A4 te overzien en hebben wij geen inzicht in alle gevolgen van beide plannen. Met name op het gebied van lucht en geluid ontbreekt op dit moment een goede integrale benadering, waardoor wij de cumulatie van effecten op delen aan de noord-oostkant van Voorschoten (Park Allemansgeest, Vlietwijk) niet kunnen beoordelen. Wij vragen u om richting het OTB A4 de milieueffecten vanuit zowel het O PIP RijnlandRoute als het OTB A4 inzichtelijk te maken. Daarbij vragen wij u zorgvuldig met de belangen van belanghebbenden om te gaan en negatieve effecten te mitigeren tot minimaal de wettelijke normen. In de paragraaf over milieu gaan wij hier verder op in.

Tunnelveiligheid

Zoals u weet dient er nog overleg plaats te vinden over de rol van Bevoegd Gezag voor de Tunnelveiligheid met de provincie Zuid-Holland, de gemeente Leiden en onze gemeente. Helaas hebben wij in de afgelopen periode gezamenlijk niet de voortgang kunnen boeken die wij beogen. Zolang er geen afspraken vastliggen omtrent het Bevoegd Gezag, is het voor ons niet mogelijk om op passende wijze te reageren op het Tunnelveiligheidsplan, Q&A en Scenario-analyse. Wij zullen dit separaat van deze zienswijze op het Inpassingsplan doen; als nadere afspraken omtrent het Bevoegd Gezag vastliggen.

Verkeer

Voor de RijnlandRoute heeft u als hoofddoelstelling 'het significant verbeteren van de oost-westverbinding voor het autoverkeer, het verbeteren van de leefbaarheid in de regio Holland Rijnland (en aangrenzende gemeenten) en het mogelijk maken van ruimtelijk- economische ontwikkelingen in deze regio' geformuleerd. Als subdoelstellingen heeft u onder andere geformuleerd; het verbeteren van de bereikbaarheid van de Leidse regio en de Duin- en Bollenstreek, het sluijverkeer in de oost-west relaties verminderen, de doorstroming tussen Leiden en de kust verbeteren en de leefbaarheid op de bestaande oost-westverbinding (N206-Churchillaan) verbeteren. Op het gebied van verkeer plaatsen wij een aantal opmerkingen.

Lammenschansplein en Europaweg (N206)

Naar onze mening ligt een groot deel van de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem in de Leidse regio in het oplossen van de huidige verkeersknelpunten rondom het Lammenschansplein in Leiden. Dit huidige verkeersknelpunt heeft effect op de bereikbaarheid van Voorschoten en wij roepen u op te onderzoeken of bij de realisatie van het project gestart kan worden met de uitvoering van de opwaardering van de Europaweg (N206) en het Lammenschansplein. Het waarborgen van de bereikbaarheid van Voorschoten geldt hierbij voor ons als voorwaarde. Op deze manier kunt u naar ons inzicht snel eerste stappen zetten in de verbetering van de bereikbaarheid van de Leidse regio en de doorstroming op de N206/Churchillaan, hetgeen bijdraagt aan de realisatie van de (sub)doelstellingen van het project.

Verminderen sluijverkeer

In het MER RijnlandRoute tweede fase 2.0 zijn berekeningen opgenomen ten aanzien van het effect van verschillende tracévarianten van de RijnlandRoute op het lokale wegennet. Uit de achtergrondrapporten van het O PIP kunnen wij echter niet opmaken wat het effect is van het huidige tracé. In de afgelopen periode zijn tal van aanpassingen op het ontwerp gedaan, hetgeen naar onze mening zou kunnen leiden tot verschuivingen van verkeer op lokaal niveau.

Voor het O PIP maakt u gebruik van het NRM-model in combinatie met het RVMK. Deze verandering van verkeersmodel maakt de effecten op het lokale wegennet niet goed inzichtelijk. Voor ons staat voorop dat de RijnlandRoute tijdens en na de realisatie niet mag leiden tot significante toename van verkeer en met name sluipverkeer op het lokale Voorschotense wegennet. Wij vragen u dan ook de verkeerseffecten van de huidige inpassingvariant op het lokale wegennet inzichtelijk te maken opdat deze effecten gedegen beoordeeld kunnen worden. Hierbij leggen wij ook de relatie met milieu-, en leefbaarheidseffecten, welke niet mogen verslechteren.

Milieu

Het beperken van negatieve gezondheidseffecten van de RijnlandRoute staat voor ons centraal. U geeft aan dat in het kader van het O PIP de voorkeursgrenswaarden ten aanzien van lucht en geluid in Voorschoten niet worden overschreden. De inpassing van de boortunnel heeft veel negatieve effecten op Voorschoten verminderd, iets waar wij tevreden over zijn. Wij zien echter nog ruimte en kansen voor verdere mitigatie, zeker bij beide tunnelmonden en de aangesloten weggedelen. De tunnelverlenging is een optimalisatie die wij van harte ondersteunen. In het O PIP zijn de effecten van de tunnelverlenging echter niet volledig onderzocht. Zorgvuldigheid is hierbij vereist en wij vragen u nadrukkelijk zorgvuldig om te gaan met de belangen van eenieder rondom de tunnelmonden.

Geluidseffecten

De verlenging van de tunnel met 80 meter aan de oostkant van de Vliet zien wij als een grote optimalisatie en juichen wij toe. Echter uiten wij op het gebied van geluid ook onze zorg. Ook al blijven de geluidseffecten van de RijnlandRoute bij de tunnelmonden in het O PIP onder de voorkeursgrenswaarde, de forse toename van verkeer op de A4 en de asverlegging van de A4 in westelijke richting leidt in onze ogen tot een flinke toename van de geluidsbelasting op woningen in met name Krimwijk II (Park Allemansgeest). In dit kader roepen wij u op om deze geluidseffecten ook in het kader van het O PIP en het OTB A4 verder te mitigeren.

In combinatie met een verbeteringslag op het gebied van landschappelijke inpassing kunt u in onze ogen veel winst behalen. Door in de eerste plaats op het dak van de oostelijke tunnelmond en langs de tunnelbak van de RijnlandRoute in de Oostvlietpolder hogere aarden wallen dan de huidige tunnelwand van circa 1,5 meter toe te passen, mitigeert u de geluidseffecten daar verder. De technische realisatie van de boortunnel biedt kansen doordat gewonnen grond daar kan worden ingezet. In de tweede plaats pleiten wij voor een verdere optimalisatie van de aantakking op de A4. Een onderlangse verbinding in plaats van de huidige bovenlangse verbinding biedt kansen voor zowel een verbeterde landschappelijke inpassing als het verder terugdringen van de te verwachte negatieve geluidseffecten.

Binnen het O PIP hanteert u een viertal afwijkingsbevoegdheden die flexibiliteit ten aanzien van het optimaliseren van het ontwerp beogen, waarbij als voorwaarde geldt dat er geen strijdigheid mag zijn met de Wet geluidhinder of andere relevante wetgeving. Wij vragen u om in de stappen naar het OTB en het definitieve PIP ruimtelijke reserveringen op te nemen die deze hogere aarden wallen en een verdiepte aantakking op de A4 in ieder geval mogelijk maken.

Lucht

Vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit vraagt de realisatie van de RijnlandRoute niet om noodzakelijke mitigerende maatregelen omdat de voorkeurgrenswaarden op het gebied van NO₂ en PM₁₀ niet worden overschreden. De inpassing van de boortunnel heeft hier wat ons betreft in grote mate aan bijgedragen. Wij vragen u in de verdere uitwerking van de RijnlandRoute zowel op planologisch als technisch gebied aandacht te blijven besteden aan het verbeteren van de luchtkwaliteit rondom de tunnelmonden.

Bodem

Het O PIP geeft aan dat zich onder de Zilverfabriek aan de Leidseweg zware verontreiniging bevindt dat zich over een groot gebied uitstrekt. Deze verontreiniging baart ons zorgen en wij constateren dat de aanleg van de boortunnel effect kan hebben op deze verontreiniging. Wij roepen u dan ook op samen met het bevoegd gezag en de eigenaar van het perceel vaart achter het saneringsplan te zetten en de sanering verder af te handelen. Te allen tijde mag de realisatie van de boortunnel geen negatief effect hebben op de verdere lokale bodemgesteldheid en grondwaterstromen.

Landschappelijke inpassing

De boortunnel leidt tot een sterke landschappelijke verbetering van de inpassing van de RijnlandRoute ten opzichte van de eerder geprojecteerde inpassingsvariant. Buiten Voorschoten hebben wij met u gedeelde belangen in het kader Pact van Duivenvoorde. Voorschoten werkt in samenwerking met de gemeenten Leidschendam-Voorburg en Wassenaar in het Pact van Duivenvoorde aan een duurzaam behoud van het gebied Duin, Horst en Weide. Dit gebied kent grote landschappelijke waarden en natuurwaarden en is tevens onderdeel van het provinciaal en metropolitain landschap. De inpassing van de RijnlandRoute beoordelen wij daarom langs de doelstellingen van het Pact van Duivenvoorde en het bijbehorende Landschaps Ontwikkelingsplan (LOP).

Het LOP wordt op verschillende onderdelen in de inpassingsvisie niet juist geïnterpreteerd. Dit leidt tot (ruimtelijke) ingrepen die niet aansluiten bij de ambities en de intenties van het LOP. Wij vragen u in de verdere (landschappelijke) uitwerking in samenwerking met de Pact-gemeenten te komen tot aansluiting van de landschappelijke inpassing op het LOP, rekening houdend met de landschappelijke en natuurwaarden van het gebied.

Verbeelding en regels

In de bestuursovereenkomst RijnlandRoute spraken wij af dat de vigerende bovengrondse bestemmingen gehandhaafd blijven. Voor een overgroot deel zien wij dat deze bestemmingen en regels terugkomen in het O PIP. Op een aantal terreinen constateren wij echter een afwijking van de gemaakte afspraken. Wij roepen u op in aanloop naar het definitieve PIP deze afwijkingen te corrigeren.

Beschermingszones verkeerstunnel

Wij constateren dat u op de locatie van de boortunnel zeer belemmerende aanvullende regels heeft toegepast ter bescherming van de boortunnel. Tegen de beperking die deze regels opleggen maken wij bezwaar. Wij zien in dat de boortunnel in zekere mate uit veiligheidsoverwegingen beschermd dient te worden. De beschermingszones 1 en 2 voor de verkeerstunnel (artikel 23.2 en 23.3 van de regels bij het O PIP) leggen echter onnodig grote

beperkingen op het bovengrondse plangebied, waardoor het uitvoeren van (toekomstige) werkzaamheden bovengronds juridisch complex wordt. Wij roepen u op de bepalingen voor de beschermingszone van de boortunnel aan te passen en in lijn te brengen met de bepalingen en regels uit de vigerende bestemmingsplannen.

Opheffen ruimtelijke reservering voormalig plangebied

Het tracé van de RijnlandRoute is door de boortunnel geoptimaliseerd en in het O PIP rechtgetrokken ten opzichte van de eerdere variant. De reservering die in het stadium van het VO PIP lag over het eerdere plangebied ter hoogte van de Leidseweg Noord, Hofweg en omgeving kan dan ook worden opgeheven. Wij vragen u deze aanpassing ook in verdere provinciale planologische documenten op te heffen.

Onvolledigheid in overname regels bestemmingsplannen

Op een aantal plaatsen in het O PIP zijn de vigerende regels niet volledig overgenomen. Tevens is de in het bestemmingsplan geldende wijzigingsbevoegdheid niet is opgenomen Het gaat hier met name om de verschillende beschrijvingen en van woonbestemmingen uit de bestemmingsplannen Landelijk Gebied en Sportvelden en Oost. Wij vragen u in de aanloop naar het definitieve PIP alle vigerende bestemmingen correct over te nemen en de wijzigingsbevoegdheden van het college van B&W te handhaven.

Tot slot

Over het algemeen constateren wij dat de inpassing in de Voorschoten verbeterd is. In onze bestuursovereenkomst hebben wij een palet aan afspraken over de inpassing van de boortunnel vastgelegd. Voor ons blijft de bestuursovereenkomst het belangrijke toetsingskader voor de inpassing van de RijnlandRoute. Op een aantal aspecten vragen wij u om in gezamenlijkheid voortgang te maken. Het gaat hier om het vastleggen van nadere afspraken ten aanzien van de openstellingsvergunning van de boortunnel en het recht van onderstal op gemeentelijke gronden waar de boortunnel onderdoor loopt. Wij gaan er vanuit dat wij binnen aanzienlijke termijn overeenstemming bereiken met u over deze punten.

Met vriendelijke groet,
het college van burgemeester en wethouders,

secretaris

burgemeester