

Provincie Zuid-Holland

College van Gedeputeerde Staten
t.a.v. afdeling Ruimte, Wonen en Bodem
Postbus 90602
2509 LP DEN HAAG

Van	College van B&W en gemeenteraad van Wassenaar	Verzonden	7 mei 2014
Referentie	DOS-2010-0022528	Kenmerk	Z-12929 / UIT 15427 WS
Datum	7 mei 2014	Pagina	1 van 6
		Bijlage(n)	-

Onderwerp Zienswijze Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute

Geacht college,

Het gemeentebestuur van Wassenaar volgt de planvorming voor de RijnlandRoute al geruime tijd met grote interesse. U ambieert met de realisatie van de RijnlandRoute het bereikbaarheidsprobleem van de Leidse regio op te lossen, de leefbaarheid aldaar te vergroten en een aantal ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio mogelijk te maken. Het tracé waar u in juni 2012 voor heeft gekozen heeft gevolgen voor de gemeente Wassenaar. In de afgelopen periode hebben wij met u op een constructieve wijze gesproken over de inpassing van de RijnlandRoute op Wassenaars grondgebied en de effecten die de weg met zich mee brengt. De afspraken hierover hebben wij in november 2013 met u vastgelegd in een bestuursovereenkomst.

Op 28 maart jl. heeft u het 'Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute' (O PIP) conform de Algemene wet bestuursrecht ter visie gelegd voor een periode van zes weken. Met het O PIP beoogt u de RijnlandRoute planologisch mogelijk te maken. Aan de hand van onze uitgangspunten en de afspraken uit de bestuursovereenkomst hebben wij het O PIP met aandacht en belangstelling beoordeeld. Wij maken graag van de gelegenheid gebruik om zienswijze in te dienen op het door u ter visie gelegde Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute.

Het O PIP en het Ontwerp Tracébesluit A44

Met de RijnlandRoute wilt u een nieuwe robuuste oost-west verbinding realiseren tussen de A4 en de A44 en grote delen van de bestaande provinciale infrastructuur van de N206 verbeteren. Vanwege de aantakkingen van de RijnlandRoute op de Rijkswegen A4 en A44 is het noodzakelijk dat u in samenwerking met Rijkswaterstaat afzonderlijke (Ontwerp) Tracébesluiten (OTB) voorbereidt. Samen met

het O PIP moeten deze documenten de RijnlandRoute planologisch mogelijk maken. Wij constateren dat de ter visie legging van de OTB's niet gelijk loopt aan de ter visie legging van het O PIP. Op het moment van vaststelling van voorliggende zienswijze op het O PIP was het moment van ter visielegging van het OTB A44 niet bekend. Het tracé valt in Wassenaar voor het grootste gedeelte binnen het OTB A44, waardoor het voor ons en andere belanghebbenden niet mogelijk is de effecten van het O PIP en het OTB A44 integraal te beoordelen. Wij achten deze situatie uiterst onwenselijk en onzorgvuldig. Wij vragen u, voordat u het OTB A44 ter visie legt, alle effecten van de RijnlandRoute binnen het O PIP en het OTB A44 integraal te presenteren en daarbij zorgvuldig met de belangen van alle belanghebbenden om te gaan.

Verkeer

In de aanloop naar de bestuursovereenkomst hebben wij uitvoerig gesproken over de effecten van de RijnlandRoute op het lokale Wassenaarse wegennet. In de bestuursovereenkomst hebben wij over dit thema afspraken vastgelegd. Het huidige ontwerp in het O PIP baart ons echter zorgen, waardoor wij een aantal opmerkingen plaatsen.

Het verkeersmodel

In de achterliggende studies bij eerdere plannen als het Voorlopig Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute (VO PIP, juni 2012) en het MER RijnlandRoute tweede fase 2.0 (mei 2012) heeft u de effecten van de RijnlandRoute op het lokale wegennet in kaart gebracht. Hieruit bleek dat voor het Wassenaarse wegennet een reductie van (sluip)verkeer ontstaat. Voor het O PIP heeft u het NRM-model toegepast in combinatie met het RVMK. In de studies bij het O PIP vinden wij de effecten op het lokale wegennet niet terug, waardoor wij de huidige inpassing, inclusief de doorgevoerde optimalisaties, verkeerskundig niet volledig kunnen beoordelen. Wij roepen u met klem op deze effecten alsnog inzichtelijk te maken waardoor wij de huidige plannen in zijn volledigheid kunnen beoordelen.

Sluipverkeer

Eén van de subdoelstellingen van de RijnlandRoute is het verminderen van sluipverkeer. Deze doelstelling ondersteunen wij van harte. Wij zien echter dat door optimalisaties die u elders op het tracé beoogt, de voorspelde reductie van sluipverkeer op het Wassenaarse wegennet lijkt af te nemen. Met name de inrichting van het kruispunt N441-N206 en het wegvallen van de oprit van de Ommedijkseweg in Leiden op de A44 in de richting van Wassenaar-Den Haag achten wij bezwaarlijk.

Westelijke parallelweg

Het wegvallen van de oprit op de A44 ter hoogte van de Leidse wijk Stevenshof achten wij, zoals u bekend, problematisch. Het verkeer dat op dit moment vanuit Stevenshof richting Den Haag over de A44/N44 gaat, heeft in de huidige plannen deze mogelijkheid niet. Hierdoor is de verwachting dat het verkeer op de Westelijke Parallelweg van de Rijksstraatweg fors zal toenemen. Voor ons als gemeente maar ook voor u en Rijkswaterstaat leidt dit tot een uiterst onwenselijke situatie omdat grotere druk op het lokale wegennet ontstaat dat ook zijn effecten zal hebben op het deel van het hoofdwegennet bij het kruispunt Rozenweg-A44/N44. Wij roepen u op om in gezamenlijkheid met Rijkswaterstaat en de gemeente Wassenaar te zoeken naar een duurzame oplossing voor dit knelpunt en het onderzoek naar de doorstroming van dit knelpunt, zoals vastgelegd in de bestuursovereenkomst. Met de huidige

inpassingplannen is de noodzaak voor dit onderzoek des te meer groter geworden. Nu Rijkswaterstaat zich heeft geconformeerd aan het onderzoek, roepen wij u en Rijkswaterstaat op zo snel mogelijk met ons het onderzoek te starten.

N441

Uit de plankaart van het O PIP maken wij op dat u voor de kruising N206-N441 (Katwijkseweg/Wassenaarseweg) geen optimalisatie heeft opgenomen. Wij gaan er vanuit dat u, omdat de RijnlandRoute de oost-westverbinding in de regio beoogt te versterken, maatregelen zal treffen om het huidige sluipverkeer over de N441 richting Wassenaar en verder te reduceren. In de achterliggende verkeersrapporten concludeert u echter dat het (sluip)verkeer op de N441 minder afneemt dan u eerder had berekend. Wij vragen u in de verdere planvorming maatregelen op te nemen die het sluipverkeer aldaar tot een substantieel lager niveau brengt dan het huidige.

Snelheid op de A44

In het verleden hebben wij met u bij de minister van Infrastructuur en Milieu gepleit voor snelheidsverlaging op de A44 tussen het kruispunt Rozenweg-A44/N44. Het voorstel voor snelheidsverlaging is op 8 maart 2013 door Rijkswaterstaat afgewezen omdat het toenmalige ontwerp van knooppunt Maaldrift niet aan zou sluiten bij het snelhedenbeleid van het kabinet. Het huidige ontwerp van knooppunt Maaldrift is in tegenstelling tot het eerdere ontwerp een volledig en doorgaand knooppunt. In het huidige verkeerskundige ontwerp bij het O PIP is geen rekening gehouden met het snelheidsregime op de A44 in relatie tot de snelheid op de delen van de nieuwe wegverbinding tussen de A44 en de A4. In onze ogen is dit onterecht en pleiten wij nogmaals voor het verlagen van de snelheid op de A44 tussen het kruispunt Rozenweg-A44/N44. Het huidige ontwerp van de RijnlandRoute en de A44 draagt niet bij aan een verbetering van de verkeersveiligheid omdat op een kort traject grote verschillen in snelheidsregimes ontstaan. Dit is niet in lijn met onderliggende doelstellingen van de RijnlandRoute. Voor het verlagen van de snelheid op de A44 bestaat groot draagvlak bij verbonden partijen en wij roepen u dan ook op in aanloop naar het OTB A44 u nogmaals in samenwerking met deze partijen hard te maken voor snelheidsverlaging op de A44.

Keermogelijkheid Oostelijke parallelweg Rijksweg

Ten opzichte van het eerdere plan is de doorgaande Oostelijke parallelweg van de Rijksweg in overleg met ons doodlopend geworden. Om het verkeer in de nieuwe situatie goed af te wikkelen, realiseert u een keermogelijkheid. Wij gaan er vanuit dat de in de bestuursovereenkomst vastgelegde keermogelijkheid volledig gerealiseerd wordt en roepen u op de belangen van eenieder op die locatie voorop te stellen.

Faunapassage Maaldrift

Het te realiseren knooppunt Maaldrift heeft grote impact op de provinciale Ecologische Verbindingszone (EVZ) tussen Katwijk, Leiden, Wassenaar en Voorschoten. Dit gebied heeft voor de provincie Zuid-Holland, Wassenaar, Katwijk, Leiden en Voorschoten grote waarde op het terrein van groen, ecologie en recreatie. Wij zijn verheugd dat de aantakking van de RijnlandRoute op de A44 verdiept wordt aangelegd maar uiten onze zorgen over de mitigerende maatregelen die u in de huidige plannen heeft opgenomen.

In het mitigatieontwerp bij het O PIP concludeert u dat enkel een kleine faunatunnel aan de zuidkant van het knooppunt mogelijk is en dat andere voorzieningen als een ecoduct of grote faunatunnel uitgesloten zijn. Hier plaatsen wij grote kanttekeningen bij en maken bezwaar tegen de huidige door u geprojecteerde faunapassage ter hoogte van Maaldrift. Uw benadering op de inpassing van de faunapassage achten wij niet in lijn met provinciaal beleid ten aanzien van zowel ecologie als groen en recreatie. Wij missen bij de inpassing van de faunapassage een integrale visie op het gebied. Wij roepen u met klem op de inpassing van de faunapassage te benaderen als een integraal provinciaal vraagstuk en niet enkel als mitigerende maatregel voor de realisatie van de RijnlandRoute. Op zowel Rijksniveau (Meerjarenprogramma Ontsnippering) als provinciaal niveau (o.a. Ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit) wordt de noodzaak tot ontsnippering van het gebied ter hoogte van de A44 bij Maaldrift onderschreven en zijn ambities geformuleerd die groter zijn dan het huidige ontwerp.

Ten aanzien van groencompensatie binnen het project RijnlandRoute biedt de realisatie van een grotere faunapassage kansen voor zowel de provincie Zuid-Holland als Rijkswaterstaat. De realisatie van de RijnlandRoute leidt tot een forse toename van verharding in groene gebieden, wat u verplicht tot het toepassen van compensatie voor het groen dat verloren gaat. Wij zien absoluut mogelijkheden voor het slim combineren van groencompensatie met de realisatie van faunapassage en het versterken van de provinciale EVZ.

Wij zien ondanks de complexiteit op technisch gebied absoluut mogelijkheden voor de inpassing van een grotere faunapassage, zeker in combinatie met een recreatieve verbinding en groencompensatie. Wij roepen u op om samen met ons, Rijkswaterstaat en partners in het gebied bij de verdere planvorming van het PIP en het OTB A44 te komen tot een ontwerp van een grotere faunapassage die aansluit bij de waarden van het gebied.

Landschappelijk inpassing en groencompensatie

Op het gebied van de landschappelijke inpassing van de RijnlandRoute heeft u ten opzichte van eerdere ontwerpen stappen gezet. Wij zien echter nog ruimte voor verdere optimalisaties en achten de landschappelijke inpassing nog niet voldoende.

Verdiepte ligging aansluiting bij Maaldrift

Als gezegd, zijn wij content met de verdiepte aansluiting van de RijnlandRoute op de A44. Wij zien echter nog verdere mogelijkheden voor optimalisatie van dit knooppunt. In de bestuursovereenkomst hebben wij met u de ambitie uitgesproken het ruimtebeslag van de aansluiting verder te beperken. Wij roepen u op om in samenwerking met Rijkswaterstaat inzichtelijk te maken wat de mogelijkheden hiervoor zijn.

Pact van Duivenvoorde

De landschappelijke inpassing van de RijnlandRoute beoordelen wij verder langs de doelstellingen van het Pact van Duivenvoorde en het bijbehorende Landschaps Ontwikkelingsplan (LOP). In dit samenwerkingsverband met de gemeenten Voorschoten en Leidschendam-Voorburg werken wij aan een duurzaam behoud van het gebied Duin, Horst en Weide. Dit gebied kent grote landschappelijke- en natuurwaarden en is tevens onderdeel van het provinciaal en metropolitaan landschap.

Wij constateren dat het LOP in het O PIP op een aantal onderdelen niet juist wordt geïnterpreteerd. Dit leidt tot (ruimtelijke) ingrepen die niet aansluiten bij de ambities en intenties van het LOP. In het O PIP heeft u een ruimtelijke reservering opgenomen voor een ontsluiting vanuit de Leidse wijk Stevenshof de polder in naar Nieuwe Weg 6. Wij plaatsen kanttekeningen bij deze ontsluitingsmogelijkheid omdat deze de landschappelijke waarden van de Papenwegse polder aantast. Bij de eventuele inpassing van deze ontsluiting en de verdere planvorming roepen wij u op deze zodanig te ontwerpen dat deze aansluit bij de waarden van de polder en alleen voor fietsers of wandelaars bestemd is.

Verdiepte ligging ter hoogte van Stevenshof

In het O PIP heeft u de inpassing van de RijnlandRoute ten zuiden van de Leidse wijk Stevenshof geoptimaliseerd naar een verdiepte ligging van -4 meter en een verlenging van de boortunnel met circa 200 meter in westelijke richting. Wij zien deze aanpassingen in het ontwerp als een positieve ontwikkeling. Echter zien wij hier ruimte voor verdere optimalisatie. Doordat de tunnelmond op een diepte van circa -6/-7 meter ligt en de onderdoorgang bij het aquaduct van de Veenwatering ook op -6/-7 meter is gesitueerd, ligt het voor de hand om het tussenliggende deel tevens dieper te realiseren. Op deze manier realiseert u op redelijk eenvoudige wijze een verdere optimalisatie die zowel bijdraagt aan een verbeterde landschappelijke inpassing als het verder terugdringen van milieueffecten.

Binnen het O PIP hanteert u een viertal afwijkingsbevoegdheden die flexibiliteit ten aanzien van ontwerpoptimalisaties 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 verdere planvorming richting het PIP deze flexibiliteitsbepaling te verruimen waardoor de verdergaande ontwerpoptimalisaties in ieder geval planologisch mogelijk worden gemaakt.

Milieu

Wij constateren dat de milieueffecten van de RijnlandRoute nog niet in zijn totaliteit zijn te beoordelen omdat de milieueffecten van het OTB A44 nog niet bekend zijn. De milieueffecten van de tracédelen in het O PIP zijn wel inzichtelijk maar nog niet volledig. Als gezegd, achten wij dit onwenselijk en onzorgvuldig.

Verlenging boortunnel

In het O PIP heeft u de verlenging van de boortunnel met totaal circa 280 meter opgenomen (200 meter aan de westzijde van de spoorlijn Leiden-Den Haag en 80 meter aan de oostzijde van de Vliet). Wij ondersteunen deze optimalisatie van harte maar constateren dat u de milieueffecten (lucht, geluid, bodem) van deze optimalisatie in het O PIP nog niet heeft opgenomen. Wij vragen u de milieueffecten van deze optimalisatie in kaart te brengen zodat alle belanghebbenden deze effecten volledig kunnen beoordelen.

Grondwater in agrarische gebieden

De RijnlandRoute wordt middels het O PIP ingepast in zowel groengebieden, natuurgebieden als agrarische gebieden. Ten aanzien van groen en natuur heeft u compenserende en mitigerende maatregelen opgenomen en voor het O PIP heeft u tevens in samenwerking met het Hoogheemraadschap van Rijnland een watertoets uitgevoerd. Uit deze watertoets blijkt dat als gevolg van de verdiepte ligging op een aantal

plaatsen grondwaterverhoging of –verlaging mogelijk is. Wij voorzien dat de realisatie van de verdiepte ligging in de Papenwegse polder effect heeft op de grondwaterstand van de polder. Deze polder wordt is een natuurgebied met agrarisch gebruik wij vragen u om de effecten van een wijzigend grondwaterpeil voor de agrarische sector in dit gebied en met name de veehouderij inzichtelijk te maken en zorgvuldig om te gaan met de belangen van betrokken partijen.

Tot slot

Op basis van de door ons gesloten bestuursovereenkomst en onze uitgangspunten constateren wij dat u voor de realisatie van de RijnlandRoute nog een aantal stappen heeft te nemen. De bestuursovereenkomst is en blijft het instrument waar wij de inpassing en realisatie van de RijnlandRoute aan toetsen en wij houden onverlet vast aan deze afspraken. Wij roepen u op in het vervolgtraject van de planvorming en de uiteindelijke uitvoering van het project alle betrokken partijen te blijven betrekken en zorgvuldig en transparant om te gaan met de belangen van eenieder. Wij gaan er vanuit dat u de in deze zienswijze beschreven opmerkingen meeneemt in de zowel het vast te stellen PIP en de OTB's A4 en A44.

Met vriendelijke groet,

De gemeenteraad,
voor deze,

Griffier

Voorzitter

Het college van burgemeester en wethouders,
voor deze,

secretaris

burgemeester