

Afdeling Beleid

Bijlage 1dV

Provincie Zuid-Holland
t.a.v. de heer G. Veldhuijzen
Postbus 90602
2509 LP DEN HAAG

Verzonden :

Datum : 14 februari 2008
Ons kenmerk : 07036827/B/RG
Uw brief d.d. : 29 november 2007
Uw kenmerk :
Onderwerp : Aanbieding MKBA en nut- en noodzaaknotitie
Ref. : Afdeling Beleid, tel. 070-5122245

Geachte heer Veldhuijzen,

U heeft in uw rol als voorzitter van de Stuurgroep RijnlandRoute ons de mogelijkheid geboden te reageren op de nut- en noodzaaknotitie, de MKBA en de voorkeurstracékeuze van uw Stuurgroep. Wij maken graag gebruik van deze mogelijkheid en hebben dan ook afgelopen maandag met de gemeenteraad gediscussieerd over nut- en noodzaak, MKBA en de voorkeurstracékeuze van de RijnlandRoute.

Samengevat is het voor de gemeente Wassenaar van groot belang dat er ten noorden van Wassenaar een duurzaam en goed functionerende wegverbinding komt tussen Katwijk, via de A44, en de A4 waarbij de groene kwaliteiten aan de noordzijde van onze gemeente gehandhaafd dan wel versterkt worden.

Ons groene belang

De steeds verdere verstedelijking van de Randstand maakt dat de druk op de groene gebieden toeneemt. Niet alleen vanwege de verstedelijking maar ook omdat recreatie, landbouw en natuurwaarden op een steeds kleiner gebied teruggedrongen worden. In een intensief door mensen gebruikte omgeving is het noodzakelijk om de balans te vinden en ook letterlijk voldoende ruimte te bieden voor ontspanning, recreatie en natuur en behoedzaam om te gaan met cultuurhistorie.

De groene buffer aan de noordzijde van onze gemeente vormt een essentiële ecologische verbinding tussen de duinen en het Groene Hart. Behoud en versterking van deze verbinding zijn noodzakelijk gezien de verkleining en insluiting van groengebieden, inclusief het onderhavige, in met name de Randstad. Dit zet het leefgebied van flora en fauna verder onder druk.

Raadhuis "De Paauw" (Gemeentebestuur)
Raadhuislaan 22, tel. 070-5122222
telefax 070-5114551
Rek.nr. 28.50.09.249 / btw nr. NL001527903B01
Homepage: www.wassenaar.nl

Gemeentekantoor (alle afdelingen)
Johan de Wittstraat 45
Correspondentieadres:
Postbus 499, 2240 AL Wassenaar
e-mail: gemeente@wassenaar.nl

Afdeling Beleid

In Wassenaar is daarvoor de aanleg van een fors ecoconduct, geschikt voor groot en klein wild en bij voorkeur op maaiveldniveau ter hoogte van Maaldrift, nodig om een versterking van de ecologische verbinding tussen de Ommedijkse polder en de Stevenshofse- en Zuidwijkse polder te bereiken.

Zowel op Rijks-, provinciaal, regionaal als lokaal niveau worden de waarden van de groene ruimte tussen Wassenaar en Leiden / Katwijk onderkend en aangeduid. Wij hechten er aan dit groene belang in dit kader nogmaals te onderschrijven opdat duidelijk is dat wij een tracé voorstaan dat de groene kwaliteiten niet aantast en juist mogelijkheden biedt die kwaliteiten te versterken.

Nut- en noodzaaknotitie: RijnlandRoute, verbinding van belang

Reeds sinds 1960 werkt Wassenaar mee aan het realiseren van een wegverbinding tussen de A4 en de A44 aan de zuidzijde van Leiden. Daarvoor is destijds al een grenswijziging aan de orde geweest om realisatie te vereenvoudigen. Voor Wassenaar dient zo'n wegverbinding een vermindering van verkeersdruk op te leveren. Verkeer dat van en naar de Bollenstreek gaat, rijdt al jaren via lokale wegen door onze gemeente omdat de A44/N44 in de spitsperioden het verkeersaanbod niet aankan. Na de openstelling van de N14 is het verkeersaanbod op de N44 en op onze lokale wegen niet afgenomen terwijl dat op de Benoordenhoutseweg en Bezuidenhoutseweg in Den Haag wel het geval is. Dit geeft aan dat er een grote behoefte is om via een goede en directe verbinding vanaf de kuststrook ten noorden van Wassenaar naar de A4 te kunnen komen en vice versa.

In de nut- en noodzaaknotitie wordt door de provincie Zuid Holland en Holland Rijnland nog eens toegelicht dat er meer woningen en bedrijven in regio Holland Rijnland bijkomen en dat ook de regio Haaglanden blijft bouwen. De huidige situatie waarin Wassenaar door het verkeer op de N44 gegijzeld wordt, moet verbeteren. Daarom staan voor ons de nut en noodzaak van een wegverbinding en het uitgangspunt "eerst bewegen, dan bouwen" voor onder andere Valkenburg niet ter discussie.

Als aandachtspunt geven wij u mee, dat nut en noodzaak niet alleen voor de regio Holland Rijnland aan de orde zijn, maar zeker ook interregionaal. We stellen voor dat we dit gezamenlijk, zowel provincie Zuid Holland als de gemeente Wassenaar, het stadsgewest Haaglanden en de regio Holland Rijnland, ook zo gaan uitdragen naar ondermeer de rijksoverheid. Daarbij dient de noord-west problematiek op de N44 duidelijker betrokken te worden ondermeer ten behoeve van draagvlakvergroting voor het realiseren van een adequate oplossing.

Wassenaar onderstreept de noodzaak van een effectieve ontsluiting van de bebouwing van voormalig vliegveld Valkenburg en een verbetering van de west-oostverbindingen. Ook zijn wij er van overtuigd dat deze ontsluiting alleen kan bestaan uit een samenspel van hoogwaardige fiets-, openbaar vervoer- en autoverbindingen met bijhorende voorzieningen. Naar onze voorkeur dient het autoverkeer daarbij middels een de verbrede N206 te worden afgewikkeld.

Raadhuis "De Paauw" (Gemeentebestuur)
Raadhuislaan 22, tel. 070-5122222
telefax 070-5114551
Rek.nr. 28.50.09.249 / btw nr. NL001527903B01
Homepage: www.wassenaar.nl

Gemeentekantoor (alle afdelingen)
Johan de Wittstraat 45
Correspondentieadres:
Postbus 499, 2240 AL Wassenaar
e-mail: gemeente@wassenaar.nl

Afdeling Beleid

Maatschappelijke Kosten Baten Analyse

Gesteld wordt dat de MKBA een evenwichtig afwegingskader vormt voor de besluitvorming over de RijnlandRoute. Op basis van de criteria Verkeer en Vervoer, Natuur en Landschap, Milieu en Leefbaarheid, Kosten en Kostendragers, Maatschappelijke Haalbaarheid en Economische en Ruimtelijke Ontwikkeling wordt een afweging gemaakt. Reeds in de verkenningsfase zijn deze criteria geprioriteerd en door de Stuurgroep vastgesteld en er zou rekening mee gehouden worden in de vervolgfase. Dat heeft in de MKBA geresulteerd in een tabel met effectoverzicht waarbij de criteria in de gestelde prioriteit qua volgorde zijn weergegeven. Wij constateren dat de zo gewenste vervolgstap echter niet gemaakt is, omdat de onderlinge verhouding tussen de criteria niet goed tot uiting is gekomen. Natuur en landschap werd bijvoorbeeld anderhalf keer zwaarder gewogen dan Kosten en Kostendragers. Deze maatschappelijke waardering zien we onvoldoende terug in de MKBA. Toch geeft het resultaat van de MKBA op hoofdlijnen enig inzicht in de verhoudingen tussen de 8 beschouwde alternatieven.

Voortschrijdend inzicht en het nu meer breed gedragen belang dat gehecht wordt aan de groene buffer, maakt duidelijk dat door de samenstelling van de 8 beschouwde alternatieven, het noodzakelijk is om andere alternatieven te betrekken. Wij vinden het dan ook positief om te constateren dat in de Project m.e.r. een alternatief wordt uitgewerkt zonder aansluitingen op de A44 bij Maaldrift. Zo'n alternatief sluit aan bij het door de provincie en het Rijk geformuleerde beleid voor het (groene) buffergebied tussen duinen en het Groene Hart.

Voorkeurstracékeuze

Vanwege het belang dat wij hechten aan de groene buffer aan de noordzijde van de gemeente gaat onze voorkeur uit naar het Korte Vliet tracé. Door in de drukke Randstad te investeren in de toekomst en onnodige claims op de toch al schaarse ruimte te voorkomen, getuigt ons inziens van visie en toekomstgericht denken. Investeren in en voor de toekomst maakt het mogelijk huidige nog aanwezige kwaliteiten te behouden en zelfs te versterken. Daarmee brengen wij de leefomstandigheden in deze regio voor nu en later op een hoger niveau. Wij vinden het nu door de Stuurgroep RijnlandRoute voorgestelde voorkeurstracé dan ook alleen bespreekbaar indien de door de Stuurgroep gestelde voorwaarden en wensen, zoals verwoord in uw brief van 29 november jl., ook daadwerkelijk ingevuld worden. Aangevuld met de voorwaarden zoals in deze brief aangegeven.

Wij stellen voor dat naast de 9+2 uitgangspunten voor de planstudie, u aan Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten ook de in uw brief van 29 november jl. gestelde voorwaarden en wensen van de Stuurgroep als uitgangspunten opneemt. Daarbij benadrukken we het punt dat uitwisseling met de A44 zoveel als mogelijk plaats dient te vinden op of nabij de Knoop Leiden West. Temeer daar de ruimtelijke ontwikkelingen bij Leiden Centrum en de omgeving van Knoop Leiden West gebaat zijn bij goede en directe aansluitingen op de hoofdstructuur.

Raadhuis "De Paauw" (Gemeentebestuur)
Raadhuislaan 22, tel. 070-5122222
telefax 070-5114551
Rek.nr. 28.50.09.249 / btw nr. NL001527903B01
Homepage: www.wassenaar.nl

Gemeentekantoor (alle afdelingen)
Johan de Wittstraat 45
Correspondentieadres:
Postbus 499, 2240 AL Wassenaar
e-mail: gemeente@wassenaar.nl

Afdeling Beleid

Het mag en kan niet zo zijn dat de groene buffer hiervoor moet wijken, een knooppunt in de directe omgeving van Maaldrift is onaanvaardbaar.

Als uitwerking van een zorgvuldige inpassing in de Zuidwijkse en Papenwegse polder stellen wij voor de wegverbinding in een tunnel onder het maaiveldniveau aan te leggen omdat de groene buffer voor ons zeer zwaar weegt.

Analoog aan een ontwerpatelier voor de aansluiting op de A4 vinden wij het van groot belang dat er ook een ontwerpatelier voor de aansluiting van de RijnlandRoute op de A44 komt. Daarbij zal ook de aanleg van recreatieve en ecologische verbindingen over de A44 betrokken moeten worden. Uit ervaring met een drukke wegverbinding door bebouwd gebied, ondersteunen wij de Stuurgroep en de gemeente Voorschoten om een eventuele wegverbinding bij Voorschoten goed in te passen in de directe omgeving en daarbij de weg ondergronds aan te leggen. Een andere wijze van aanleg is onaanvaardbaar.

Het besluit van de Stuurgroep om alternatief 4 te laten afvallen, ondersteunen wij vanwege het door ons gestelde belang in de groene buffer. Vanuit ditzelfde belang roepen wij u op om bij de nadere uitwerking van tracé-alternatieven 1, 2, 3 en 5 rekening te houden met de groene buffer en de aanleg van recreatieve en ecologische verbinding bij de A44 duidelijk te betrekken.

Wij vinden het van het grootste belang de mogelijkheden die het Korte Vliet Tracé biedt, nog eens goed te beschouwen in de m.e.r.-procedure. Ook het effect van de maximumsnelheid en het aantal en vormgeving van aansluitingen in relatie tot de verwerkingscapaciteit en routekeuzes is informatie die in het vervolg van de planstudie duidelijk tot uiting moet komen.

Aandachtspunten voor de m.e.r.-procedure

Vanwege het belang dat wij hechten aan de groene buffer stellen wij als voorwaarde het Korte Vliet Tracé volwaardig te laten meelopen in de m.e.r. procedure. Ook zal in de m.e.r. procedure volledige informatie gegeven moeten worden over de 9+2 uitgangspunten van de planfase.

Een ander aandachtspunt in de m.e.r.-procedure is de verwerkingscapaciteit van de N44. In de huidige situatie is de maximum capaciteit van de verkeersregelininstallatie in de richting van Den Haag circa 2.000 motorvoertuigen per uur. Gezien de noodzakelijke verkeersafwikkeling uit andere richtingen is dit het maximum. Bij de modelbenadering voor de m.e.r.-procedure zal hier rekening mee gehouden moeten worden door dit met een dynamisch verkeersmodel te simuleren omdat deze verkeersafwikkeling invloed zal hebben op routekeuzes. Vanwege de beperkte capaciteit op de N44, dient de hoofdstroom gefaciliteerd te worden door deze af te buigen vanaf de A44, komend uit het noorden, naar de A4 en vice versa. Daarbij dient ons inziens, juist vanwege het belang van de groene buffer, de aansluiting van en naar Wassenaar via het oostelijk deel van de RijnlandRoute niet direct te zijn.

