

Zaaknummer : 2007-30290
Programma : Wegen, verkeer en vervoer
Onderwerp : Tracékeuze van Katwijk over de
RijnlandRoute voor verdere uitwerking in
de project milieu effect rapportage.

Katwijk, 22 januari 2008

Inleiding

Achtergrond en geschiedenis

Om de huidige infrastructuur in deze regio te verbeteren en te voorkomen dat er in de toekomst nog grotere verkeersproblemen ontstaan, zijn meerdere verbeteringen aan het wegennet noodzakelijk. Hiervoor is in de Brede Structuurvisie ook een ringstructuur rond Katwijk opgenomen en een dergelijke structuur is ook rondom de omgeving Leiden van belang. Dit is ook in de As Leiden Katwijk (ontwerpateliers van 2006 en het Verkeersatelier As Leiden Katwijk (VALK-studie, 2007)) al naar voren gekomen. De ringstructuur rond Katwijk is er ook voor nodig om het doorgaand verkeer door de bebouwde gebieden te verminderen. De ringstructuur rond Katwijk wordt gevormd door de A44, N206 en de Noordelijke Randweg Rijnsburg.

Een van de verbeteringen aan het wegennet die van groot belang zijn, is de RijnlandRoute. Dit is de laatste jaren al in meerdere onderzoeken gebleken. Over het A11-west tracé wordt al decennia lang gesproken. Zie hiervoor ook de Managementrapportage MKBA.

In mei 2005 is de Verkenningenstudie van de RijnlandRoute afgesloten en is besloten de volgende tracés verder te onderzoeken in de planstudie:

- verdubbeling N206, met
 - lange bypass,
 - korte bypass;
- een nader te bepalen tracé langs of door Locatie Valkenburg;
- N11/A11-west tracé;
- Korte Vliet-Oude Rijn tracé.

De gemeente Katwijk heeft naar aanleiding van de Verkenning er bij de Provincie op aangedrongen te kijken naar andere oplossingen dan de twee bypasses voor de verbinding met de A44 bij of op Knoop Leiden West. Dit is in de maatschappelijke kostenbaten-analyse verwerkt in alternatief 5.

Vervolgens is de planstudie van de RijnlandRoute gestart. De planstudie is opgedeeld in twee delen:

- maatschappelijke kostenbaten-analyse (MKBA), en keuze van het voorkeustracé;
- project-m.e.r. (m.e.r. = milieu effect rapportage).

De maatschappelijke kostenbaten-analyse

Om de effecten van de verschillende tracédelen van de RijnlandRoute in beeld te brengen, is een maatschappelijke kostenbaten-analyse uitgevoerd. De rapportage is als bijlage opgenomen. Om het onderzoek niet te lang laten duren, zijn niet alle mogelijke varianten in de MKBA onderzocht. Alleen de verkeerskundig verschillende varianten zijn onderzocht, dit zijn de volgende acht (afbeeldingen staan in de Managementrapportage van de MKBA op pagina 9 en 10):

- alternatief 1: verdubbelen N206, lange bypass, parallel aan A44, aansluiting Maaldrift, A11-west (geen aansluiting op Leiden), met boortunnel bij Voorschoten;
- alternatief 2: verdubbelen N206, lange bypass, parallel aan A44, aansluiting Maaldrift, N11-west (aansluiting op Leiden bij spoorbaan), bij Voorschoten verdiepte ligging;

- alternatief 3: verdubbelen N206, lange bypass, parallel aan A44, aansluiting Maaldrift, N11-west (aansluiting op Leiden bij Voorschoterweg), bij Voorschoten verdiepte ligging;
- alternatief 4: om locatie Valkenburg heen, knooppunt Maaldrift, A11-west, bij Voorschoten verdiepte ligging.
- alternatief 5: verdubbelen N206, fly-over bij Knoop Leiden West (KLW), aan beide zijden van de A44 een parallelbaan, knoop Maaldrift, A11-west, bij Voorschoten verdiepte ligging;
- alternatief 6: verdubbelen N206, mega-rotonde KLW, Korte Vliet Oude Rijntracé, geen aansluiting in Leiden, als boortunnel;
- alternatief 7: verdubbelen N206, mega-rotonde KLW, Korte Vliet Oude Rijntracé, halve aansluiting in Leiden, als traditionele tunnel;
- alternatief 8: verdubbelen N206, mega-rotonde KLW, Korte Vliet Oude Rijntracé, hele aansluiting in Leiden, als traditionele tunnel.

De onderstaande varianten uit de VALK-studie (een samenwerking tussen de projectbureaus RijnlandRoute, RijnGouweLijn, Valkenburg en As Leiden Katwijk) zijn niet expliciet in de MKBA opgenomen. Dit zijn:

- Korte Bypass OWN: onderliggend wegennet: bypass door gebied tussen de Oude Rijn en de Knoop Leiden West, parallelweg aan de A44, aan de westzijde van de A44.
- Over de locatie: weg door bouwlocatie Valkenburg heen, deels als tunnel, met aansluiting Maaldrift.
- Zijkhoektracé: weg tussen de bouwlocatie Valkenburg en de Zijkhoek door, ook aansluitend op knooppunt Maaldrift.

Echter, met de wel onderzochte varianten is al een indicatie over een deel van de effecten van deze varianten verkregen. Op basis hiervan is het bepalen van een voorkeurstracé (met daarin nog een beperkt aantal subvarianten) voor de project-m.e.r. wel mogelijk.

Het voorkeursalternatief van de Stuurgroep RijnlandRoute

Het voorkeursalternatief van de Stuurgroep RijnlandRoute heeft de volgende elementen:

- verdubbeling N206;
- ten oosten van het Valkenburgse Meer langs;
- bundeling met de A44;
- N11-west tracé.

Hierbij vindt de Stuurgroep dat een zorgvuldige inpassing noodzakelijk is en dat bij Voorschoten een ondergrondse variant de voorkeur heeft. De Stuurgroep vindt eveneens dat de uitwisseling met de A44 zoveel mogelijk op of bij de Knoop Leiden West moet plaatsvinden. Van de in de MKBA onderzochte alternatieven gaat de voorkeur dus uit naar de alternatieven, 1, 2, 3 en 5 (zie bijlage). Verder voegt de Stuurgroep de volgende alternatieven toe aan de project m.e.r.:

- varianten die wel in het zoekgebied liggen van de genoemde alternatieven, maar niet in de MKBA zijn onderzocht, zoals de Korte Bypass OWN;
- alternatief zonder aansluiting op de A44 bij Maaldrift.

De Stuurgroep heeft besloten nieuwe landschapsdoorsnijdingen te beperken voor het gedeelte tussen de A44 en Katwijk. Dit gebied is landschappelijk van grote waarde voor zowel het creëren van een ecologische verbinding tussen het duingebied en het Groene Hart, voor de karakteristieke openheid van het gebied en het realiseren van een groene buffer tussen Wassenaar en Katwijk. Hierdoor komen de alternatieven, die ten zuiden van het Valkenburgse Meer gaan, te vervallen.

Voor het Korte Vliet tracé zijn de hoge kosten samen met de hoge risico's de reden om de voorkeur te geven aan het N/A11-west tracé.

Bij de voorbereiding van de project-m.e.r. zal nader worden onderzocht welke varianten op het gekozen voorkeursalternatief in de m.e.r.-procedure worden opgenomen. Eveneens zal in deze voorbereiding onderzocht worden in hoeverre en in welke vorm aandacht moet worden besteed aan de inmiddels afgevallen tracé-alternatieven en varianten.

Met het voorkeurstracé worden de onderhandelingen met het rijk gehouden.

Nut en Noodzaak van de RijnlandRoute

Naast de MKBA is een extra notitie toegevoegd over het nut en de noodzaak van de RijnlandRoute. Op zich is al in meerdere onderzoeken in het verleden het nut van de RijnlandRoute naar voren gekomen, desondanks kwam deze vraag steeds terug en is de notitie "RijnlandRoute, verbinding van belang" opgesteld. Deze notitie is ter kennisname.

Beoogd resultaat

Bepalen van het Katwijkse voorkeurstracé voor verdere uitwerking van de RijnlandRoute in de project-m.e.r.

Argumenten

Beslispunt

Instemmen met het voorkeurstracé voor de project-m.e.r.:

- het verdubbelen van de N206;
- een aansluiting op de A44;
- bundeling met de A44;
- N11-westtracé.

Alle onderzochte alternatieven zijn verkeerskundig niet significant verschillend. Ook is het niet zo dat er nu enkele zeer goede alternatieven uit de MKBA naar voren komen.

De verdubbeling van de N206 met een aansluiting op de A44 bij de Knoop Leiden west, bundeling met de A44 en N11-west heeft de voorkeur boven de andere alternatieven vanwege de onderstaande nadelen van de andere alternatieven en varianten.

Voor het gedeelte van de RijnlandRoute Katwijk-A44

De volgende tracés vallen af:

- om bouwlocatie Valkenburg heen (beoordeeld in MKBA);
- door bouwlocatie Valkenburg heen (niet expliciet opgenomen in de MKBA);
- Zijlhoektracé.

Deze tracés hebben voor een deel dezelfde effecten. De redenen waarom de Stuurgroep deze tracés laat afvallen, worden gedeeld door Katwijk. Deze redenen zijn:

- nieuwe landschapsdoorsnijding voor het gedeelte tussen de A44 en Katwijk, terwijl juist in dit gebied de volgende grote landschappelijke waarden zijn:
 - het creëren van een ecologische verbinding tussen het duingebied en het Groene Hart;
 - de karakteristieke openheid van het gebied;
 - het realiseren van een groene buffer tussen Wassenaar en Katwijk;
- dit in samenhang met de beperkte ruimte die er is tussen Maaldrift en het Valkenburgse Meer (dat naar het zuiden toe wordt uitgebreid voor zandwinning);
- verstoring van de zone achter de duinrand met zeer schoon kwelwater en versnippering van dat gebied.

Daarnaast is er een aantal specifieke redenen van Katwijk. Per tracé zijn dit de volgende.

Tracé om bouwlocatie Valkenburg heen:

- dit tracé maakt een scheiding tussen Locatie Valkenburg en de duinen, dit is hier ongewenst voor een goede overgang tussen de wijk en het natuur- en recreatiegebied.

Tracé door bouwlocatie Valkenburg heen:

- de hoge kosten van een tunnel onder een groot deel van bouwlocatie Valkenburg;
- doorsnijding van bouwlocatie Valkenburg, daar waar de RijnlandRoute niet in een tunnel ligt.

Zijlhoektracé:

- de plek van de aansluiting N206–RijnlandRoute ligt ongunstig.

Voor het gedeelte van de RijnlandRoute tussen de A44 en de A4

Het Korte Vliet–Oude Rijn tracé valt af. De redenen waarom de Stuurgroep deze tracés laat afvallen, worden gedeeld door Katwijk. Deze redenen zijn:

- de hoge kosten ten opzichte van het N/A11-westtracé. In de MKBA zit er een groot verschil tussen de kosten van deze tracés. Echter, het is te verwachten dat de verschillen iets kleiner zullen worden, omdat de voorkeur van de Stuurgroep het N/A11-west tracé voor een deel als tunnel is opgenomen. Worden van de investeringskosten de alternatieven 1 (verdubbeling N206, Lange bypass, N/A11-west als geboorde tunnel) en 6 (verdubbelen N206, Korte Vliet–Oude Rijn) vergeleken dan is nog steeds het Korte Vliet-Oude Rijn tracé beduidend duurder;
- de hoge bouwriscio's;
- volledige reconstructie van Knoop Leiden west, waarbij verkeerslichten noodzakelijk blijven en die verkeerskundig onevenwichtig wordt belast;
- potentieel verkeersonveilig vanuit de tunnel naar KLW: vanuit de tunnel omhoog in een bocht met beperkt zicht direct aansluitend op rotonde, met weinig voorsorteer tijd (dit punt zou dan nader onderzocht moeten worden).

Bestispunt

Niet instemmen met de Lange Bypass (tracé door het gebied tussen het Valkenburgse Meer en de Oude Rijn door)

- Het gebied tussen het Valkenburgse Meer en de Oude Rijn heeft ruimtelijk grote potentie. Het Valkenburgse Meer kan beter benut worden voor recreatie. Het is onderdeel van de historische dijkstructuur van de Oude Rijn. Het feit dat dit een smal gebied is tussen het meer en de rivier in geeft een bijzonder karakter dat juist in positieve zin gebruikt moet worden. Als de RijnlandRoute door dit gebied heen gaat, gaat dit bijzondere gebied verloren.
- Het monument Veldzicht staat in dit gebied, verplaatsen naar een andere plek doet geen recht aan het monument.
- Bij de Lange Bypass ontstaat er een restgebied ingeklemd door de A44, N206 en de RijnlandRoute. Elke weg geeft geluidshinder en schadelijke stoffen in de lucht. Dit gebied kan beter benut worden om de infrastructuur zoveel mogelijk te bundelen.
- Bij de Lange Bypass komt de aansluiting van de RijnlandRoute op de N206 op een zeer ongunstige plek te liggen voor zowel bouwlocatie Valkenburg als voor de bouwlocatie 't Duyfrak. De aansluiting zal redelijk wat ruimte in beslag nemen, daarbij moet ook rekening gehouden worden met het tracé van de RijnGouweLijn. Voor beide bouwlocaties is dan zeer waarschijnlijk een goede ontsluiting van de wijk niet mogelijk. Voor locatie Valkenburg is dit probleem het grootst.

Bestispunt

Bij de project-m.e.r. meenemen van aansluiting op 't Duyfrak

Momenteel wordt er bij de RijnlandRoute nog geen rekening gehouden met een aansluiting op de nieuwbouwwijk 't Duyfrak. Echter, in het plan van 't Duyfrak wordt wel uitgegaan van ontsluiting op de N206. In het vervolg van de RijnlandRoute zal dus rekening gehouden moeten worden met de wens van Katwijk voor deze aansluiting.

Bestispunt

Randvoorwaarde aan de project-m.e.r.: meenemen van ongelijkvloerse aansluiting op de N441 en de N206

In de RijnlandRoute wordt vooralsnog uitgegaan van een gelijkvloerse aansluiting met de N441. Alle andere aansluitingen op de RijnlandRoute zijn voorzien als een ongelijkvloerse aansluiting. Met de plannen die gemaakt worden bij de Duinvallei met het omleggen van de N206 wordt ook de aansluiting op de Molentuinweg ongelijkvloers. De rest van de N206 naar het noorden toe is in de huidige situatie al met ongelijkvloerse

aansluitingen. Dat zou betekenen dat het begin van de RijnlandRoute met het meest verkeersonveilige punt van het hele traject vanaf Vogelenzang tot de A4 is, waarbij dit ook het enige punt is waar er geen vrije doorstroming is en een filegevoelig punt wordt. Dit is een voor de gebruiker niet logische situatie en daarmee ook heel onverwacht. Deze situatie moet worden voorkomen.

Beslispunt

Randvoorwaarde aan de project-m.e.r.: mogelijk maken van goede verbindingen tussen de nieuwbouwlocatie Valkenburg en bestaand Valkenburg, om barrièrewerking tussen beide delen van de gemeente beperkt te houden

De N206 zal hoe dan ook een barrière zijn tussen het bestaande Valkenburg en de nieuwbouwlocatie op het voormalige Marine Vliegkamp. Tussen beide delen van de gemeente moeten goede verbindingen zijn om isolement te voorkomen.

Beslispunt

Randvoorwaarde aan de project-m.e.r.: de RijnlandRoute mag niet leiden tot meer verkeer op de routes binnen het gebied tussen de N206 en de A44 (Katwijk aan den Rijn, Rijnsburg en Valkenburg), indien dit wel dreigt, zullen aanvullende maatregelen genomen moeten worden

De berekeningen laten zien dat het verkeer op de hoofdroutes door de bebouwde kom van de gemeente iets zal afnemen of in het ergste gelijk blijft vergeleken met de toekomsituatie zonder RijnlandRoute. De vormgeving van aansluitingen heeft invloed op het effect op de belasting van de bestaande routes. Het gedeelte van de RijnlandRoute tussen Katwijk en de A44 is deel van de ringstructuur om zoveel mogelijk doorgaand verkeer van de routes door de bebouwde kom heen.

Beslispunt

Randvoorwaarde aan de project-m.e.r.: het gebied Zijlhoek en de Voorschoterweg moeten goed ontsloten blijven, geen ontsluiting hiervan door een woongebied

Het kassengebied Zijlhoek en de Voorschoterweg zijn nu direct ontsloten op de N206. Het kassengebied blijft hier ook behouden. Er is veel vrachtverkeer van en naar dit gebied. Dit vrachtverkeer moet niet door woonwijken heen gaan vanwege de verkeersveiligheid en de overlast die het vrachtverkeer met zich mee brengt.

Kanttekeningen

Bij de keuze voor het voorkeurstracé

- Een van de conclusies van de MKBA is dat alternatief 5 (en 4, maar dat is geen voorkeurstracé) qua geluid relatief slecht scoort vanwege de verhoogde ligging van de aansluitingen op de A44. Oftewel als je of bij Knoop Leiden West of bij Maaldrift omhoog gaat dan treedt daardoor meer geluidshinder op. Echter, bij elk alternatief zijn maatregelen nodig om overal aan de geluidsnormen te voldoen. Bij alle alternatieven is het geluid met maatregelen terug te brengen tot onder het maximaal toelaatbare niveau.
- De keuze van de Stuurgroep RijnlandRoute om nieuwe landschapsdoorsnijdingen te beperken voor het gedeelte tussen de A44 en Katwijk en een duidelijk belang te hechten aan de ecologische verbinding door de Ommelijke Polder, de karakteristieke openheid van dit gebied en de groene buffer tussen de bebouwing van Wassenaar en Katwijk betekent ook dat wordt getracht om de aansluiting bij Maaldrift beperkt te houden en zelfs te onderzoeken of het zonder deze aansluiting kan. Dat impliceert dat de uitwisseling vooral plaatsvindt bij de Knoop Leiden West. Dit kan weer invloed hebben op de plannen van de bio-lifescience en deze directe omgeving.

Algemeen kan gesteld worden dat een keuze voor het één een nadeel op een ander gebied levert. Er is geen alternatief dat er qua hoeveelheid voordelen of beperkte nadelen echt duidelijk naar voren komt. Hoeveel onderzoek

er ook wordt gedaan er blijven altijd dilemma's over en het is voor meerdere projecten van belang om nu een stap verder te zetten en een keuze te maken.

Middelen

N.v.t.

Uitvoering

Met bijgaande conceptbrief de Stuurgroep RijnlandRoute op de hoogte stellen van het standpunt van de gemeente Katwijk.

Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten zullen uiteindelijk over de RijnlandRoute besluiten en zullen de meningen van de gemeenten meenemen in hun overwegingen.

In de voorbereiding op de project-m.e.r. zal worden onderzocht welke varianten op het gekozen voorkeursalternatief in de project-m.e.r. worden onderzocht en hoe wordt omgegaan met de afgevalen tracés.

In de vervolgfase van de planstudie treedt de Provincie op als initiatiefnemer en de betrokken gemeenten als bevoegd gezag. De Provincie zal een startnotitie met richtlijnen voor de project m.e.r. aanbieden aan de colleges. Dit wordt verwacht in april 2008.

In de bijlage is een memo gericht aan de stuurgroepleden van de RijnlandRoute opgenomen, in deze memo staat de procedure van de project-m.e.r. omschreven.

Bijlage(n)

- Aanbiedingsbrief van de Provincie met bijbehorende map 'RijnlandRoute; Maatschappelijke kosten baten analyse en Nut en Noodzaak' van 26 november 2007.
- Memo aan de leden van de Stuurgroep RijnlandRoute met onderwerp: Informeren gemeenteraad, van 6 december 2007.
- Conceptantwoordbrief.

Inhoud van de map 'RijnlandRoute; Maatschappelijke kosten baten analyse en Nut en Noodzaak' van 26 november 2007

De map bevat achtereenvolgens (gescheiden door rode bladen)

- een afbeelding van het voorkeurstracé van de Stuurgroep RijnlandRoute voor de project-MER van 31 oktober 2007;
- RijnlandRoute; Verbinding van belang van 22 november 2007: dit is de nut en noodzaaknotitie;
- Managementrapportage MKBA van 25 oktober 2007 en de de MKBA: RijnlandRoute, structurerend element in de As Leiden Katwijk, maatschappelijke kosten-batenanalyse van oktober 2007

Helemaal achterin de MKBA zitten de afbeeldingen van de in de MKBA onderzochte tracés.

Burgemeester en wethouders van Katwijk,
de secretaris, de burgemeester,

Raadsbesluit



Zaaknummer : 2007-30290
Onderwerp : Tracékeuze van Katwijk over de
RijnlandRoute voor verdere uitwerking in
de project milieu effect rapportage.

De raad van de gemeente Katwijk;
gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van Katwijk van 22 januari 2008;

B E S L U I T :

De raad van de gemeente Katwijk:

- vindt dat het tracé van de RijnlandRoute dat in de project-m.e.r. moet worden uitgewerkt bestaat uit:
 - de verdubbeling van de N206 tot en met de Torenvlietbrug,
 - aansluiting RijnlandRoute-A44 in het gebied ten noordoosten van de Oude Rijn,
 - bundeling met de A44 (dit kan ten westen en/of ten oosten van de A44 zijn),
 - mogelijk een aansluiting bij Maaldrift,
 - het N11-westtracé;
- stemt dus niet in met het tracédeel Lange Bypass;
- verbindt de volgende voorwaarden aan de project-m.e.r.:
 - opnemen van de aansluiting van 't Duyfrak op de N206/RijnlandRoute;
 - de aansluiting van de RijnlandRoute op de N206 bij Katwijk en de N441 in het vervolg als ongelijkvloerse aansluiting opnemen in de RijnlandRoute;
 - er rekening mee houden dat er goede verbindingen tussen bestaand Valkenburg en de nieuwbouwlocatie Valkenburg gemaakt kunnen worden, om de barrièrewerking van de RijnlandRoute tussen beide delen van de gemeente beperkt te houden;
 - de RijnlandRoute mag niet leiden tot meer verkeer op de wegen binnen de bebouwde kom van Katwijk en indien dit toch dreigt te gebeuren zullen er aanvullende maatregelen meegenomen moeten worden;
 - het gebied Zijlhoek en de Voorschoterweg moeten goed ontsloten blijven, en geen ontsluiting hiervan door een woongebied;
 - alle aansluitingen op de RijnlandRoute moeten ongelijkvloers zijn, zodat het verkeer op de RijnlandRoute niet wordt verstoord.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Katwijk
in zijn openbare vergadering van 31 januari 2008.

de griffier,

de voorzitter,