

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Directie Participatie
RijnlandRoute (A4 en A44)
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Van	College van B&W en gemeenteraad van Wassenaar	Verzonden	3 juni 2014
Referentie		Kenmerk	Z-13656 / UIT 16098 WS
Datum	3 juni 2014	Pagina	1 van 9
		Bijlage(n)	2

Onderwerp Zienswijze Ontwerp Tracébesluit A44 RijnlandRoute

Geachte heer/mevrouw,

Het gemeentebestuur van Wassenaar volgt de planvorming voor de RijnlandRoute al geruime tijd met grote interesse. Het Rijk en de provincie Zuid-Holland ambiëren 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 Provinciale Staten van Zuid-Holland in juni 2012 voor hebben gekozen heeft gevolgen voor de gemeente Wassenaar. In de afgelopen periode hebben wij op een constructieve wijze gesproken met het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland 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 vastgelegd in een bestuursovereenkomst met de provincie Zuid-Holland.

Recentelijk heeft het planologisch document voor het provinciale deel van de RijnlandRoute (het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute) ter visie gelegen en hebben wij een zienswijze ingediend. Op 9 mei jl. heeft u het 'Ontwerp Tracébesluit A44 RijnlandRoute' (OTB A44) conform de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht ter visie gelegd voor een periode van zes weken. Met het OTB A44 beoogt u de aansluiting van de RijnlandRoute op de A44 als onderdeel van het hoofdwegennet planologisch mogelijk te maken. Aan de hand van onze uitgangspunten en de afspraken uit de bestuursovereenkomst hebben wij het OTB A44 RijnlandRoute 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

Tracébesluit A44 RijnlandRoute, waarbij wij de zienswijze op het Ontwerp Inpassingsplan RijnlandRoute als integraal onderdeel beschouwen van deze zienswijze.

Relatie met het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute

Met de RijnlandRoute wilt u in samenwerking met de provincie Zuid-Holland 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. Voor de aantakkingen van de RijnlandRoute op de Rijkswegen A4 en A44 is het noodzakelijk afzonderlijke (Ontwerp) Tracébesluiten (OTB) voor te bereiden. Voor het tracé tussen de A4 en de A44 en het tracé tussen de A44 en Katwijk (N206) heeft de provincie Zuid-Holland tussen 28 maart en 8 mei jl. het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute (O PIP) ter visie gelegd. Deze documenten moeten de RijnlandRoute planologisch mogelijk maken.

Wij constateren dat de ter visie legging van de OTB's en het O PIP niet gelijk loopt. De ter visie legging van de OTB's volgt direct op die van het O PIP, waardoor een integrale beoordeling van de plannen niet mogelijk is geweest. Het tracé valt in Wassenaar voor het grootste gedeelte binnen het OTB A44 RijnlandRoute, waardoor het voor ons en andere belanghebbenden niet mogelijk is de effecten van de gehele RijnlandRoute (OTB's én O PIP) integraal te beoordelen. Wij achten deze situatie uiterst onwenselijk. Wij vragen u met klem om in het vervolgtraject de Tracébesluiten A4 en A44 en het O PIP in samenwerking met de provincie Zuid-Holland gezamenlijk ter visie te leggen waardoor belanghebbenden in staat worden gesteld de effecten van de RijnlandRoute zorgvuldig en integraal te beoordelen.

Fauna en -recreatiepassage bij 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 het Rijk, 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 en compact wordt aangelegd maar uit onze zorgen over de vorm van de fauna en -recreatiepassage die u in de huidige plannen heeft opgenomen.

In het mitigatieontwerp bij het OTB A44 RijnlandRoute wordt geconcludeerd 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 Rijksbeleid en provinciaal beleid ten aanzien van zowel natuur 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 fauna,- en recreatiepassage te benaderen als een integraal vraagstuk en niet enkel als mitigerende maatregel voor de realisatie van de RijnlandRoute.

In onze ogen is de huidige benadering van de faunapassage niet in lijn met de nieuwe Rijksnatuurvisie 'Natuurlijk verder', die onlangs door staatsecretaris Dijkema (EZ) aan de Tweede Kamer is aangeboden (TK 33576-14). In dit strategische document formuleert het kabinet een nieuwe beleidsvisie op natuur en haar plaats in de samenleving. Doelstelling hierbij is behoud van biodiversiteit en een sterkere en duurzame betekenis van natuur voor de samenleving en economie. Deze nieuwe visie betekent een voortzetting van de omslag in denken over natuur; natuur is geen hindermacht maar een bron van maatschappelijke en economische ontwikkeling. Door meer aandacht te schenken aan natuurlijke systemen en de landschappelijke schaal en minder te focussen het behoud van specifieke soorten en habitats ontstaan betere kansen voor een sterkere natuur en voor meer ontspannen samengaan met maatschappelijke en economische ontwikkelingen. De overheid moet hier in de ogen van het kabinet een voorbeeldfunctie invullen. Dit kan door onder andere natuurinclusief bouwen van wegen en bij het ontwerpen van nieuwe infrastructuur natuurcombinaties te betrekken.

Wij zien de inpassing van de fauna,- recreatiepassage als een integrale opgave, waarbij de waarde van het gebied versterkt kan worden door elementen van natuur, groen en recreatie te bundelen in één brede passage in de zuidrand van het knooppunt Maaldrift. Mitigatie is bij de realisatie van de RijnlandRoute verplicht en de realisatie van de fauna,- recreatiepassage biedt kansen voor het versterken van het natuurlijke systeem ter plaatse en in de verdere omgeving. Op zowel Rijksniveau (o.a. Natuurvisie, Meerjarenprogramma Ontsnippering) als provinciaal niveau (o.a. Ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit) wordt de noodzaak tot behoud en versterking van de waarden ten aanzien van natuur, groen en recreatie van het gebied ter hoogte van de A44 bij Maaldrift onderschreven en zijn ambities geformuleerd die groter zijn dan de inpassing die in het huidige ontwerp in het OTB A44 RijnlandRoute is weergegeven. Ten aanzien van groencompensatie binnen het project RijnlandRoute biedt de realisatie van een grotere fauna,- recreatiepassage kansen voor zowel het Rijk als de provincie Zuid-Holland en andere verbonden partijen. 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 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, de provincie Zuid-Holland en partners in het gebied (o.a. St. Horst en Voorde, Dunea, Staatsbosbeheer, Stadsgewest Haaglanden, regio Holland Rijnland) bij de verdere planvorming van het PIP en het Tracébesluit A44 RijnlandRoute te komen tot een ontwerp van een grotere fauna,-recreatiepassage die aansluit bij de waarden van het gebied. Wij roepen u met klem op de inpassing van de fauna,-recreatiepassage te beschouwen als een voorloper in de uitvoering van het nieuwe Rijksnatuurbeleid en zien hierbij absoluut mogelijkheden voor het slim combineren van groencompensatie met de realisatie van fauna, -recreatiepassage en het versterken van de provinciale Ecologische Verbindingszone. De realisatie van de fauna, -recreatiepassage bij knooppunt Maaldrift is voor het Rijk en de provincie Zuid-Holland de uitgelezen mogelijkheid om vorm te geven aan de geformuleerde ambities en doelstellingen. Wij verzoeken u dringend de grotere fauna, -recreatie planologisch mogelijk te maken door in het Tracébesluit A44 RijnlandRoute in ieder geval in het zuidelijke deel van knooppunt Maaldrift een brede ruimtelijke reservering op te nemen in de vorm van een maatregelvlak Natuurmitigatie en –compensatie (zie figuur 1), waarbij binnen de voorschriften de combinatie met een recreatieve verbinding wordt mogelijk gemaakt.



Figuur 1: Ruimtelijke reservering fauna, -recreatiepassage 'Maatregelvlak Natuurmitigatie en –compensatie'

Verkeer

In de aanloop naar de bestuursovereenkomst hebben wij uitvoerig met de provincie Zuid-Holland en vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat 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 OTB A44 RijnlandRoute 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) zijn 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 OTB A44 RijnlandRoute en het O PIP heeft u het NRM-model toegepast in combinatie met het RVMK. In de studies bij het OTB A44 RijnlandRoute en 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. Wij onthouden ons het recht, wanneer u deze effecten inzichtelijk heeft gemaakt, hierop zienswijze in te dienen.

Verkeerseffecten

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 het wegvallen van de oprit van de Ommedijkseweg in Leiden op de A44 in de richting van Wassenaar-Den Haag achten wij onwenselijk en maken bezwaar tegen.

Oprit westelijke parallelweg Rijksstraatweg en kruispunt Rozenweg/N44-A44

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 de provincie Zuid-Holland 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. Grotere druk op dit kruispunt resulteert in onze ogen uiteindelijk in terugslag op de A44 als onderdeel van het hoofdwegennet, hetgeen niet aansluit bij de doelstellingen van de RijnlandRoute en Rijksbeleid. Nu al vormt de doorstroming van het verkeer op de aansluiting tussen de A44 en de N44 een groot probleem. Helaas moet -op basis van de huidige plannen - worden verwacht dat de aanleg van de RijnlandRoute dit probleem niet oplost. De bereikbaarheid van Den Haag en Wassenaar via de A44/N44 komt op deze manier onder druk te staan, wat niet alleen deze gemeenten treft maar ook Leiden en Katwijk.

Wij doen een dringende oproep aan u èn aan alle betrokken partijen om niet te wachten tot het probleem verder is verergerd en roepen u op om in gezamenlijkheid met de provincie Zuid-Holland en de gemeente Wassenaar op korte termijn te zoeken naar een structurele oplossing voor dit knelpunt. Met de huidige inpassingplannen is de noodzaak voor dit onderzoek des te meer groter geworden. Nu u en de provincie Zuid-Holland zich hebben geconformeerd aan het onderzoek zoals vastgelegd in bestuursovereenkomst, roepen wij u en de provincie Zuid-Holland op zo snel mogelijk met ons het onderzoek te starten.

Snelheid op de A44

In het verleden hebben wij met Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland bij de minister van Infrastructuur en Milieu gepleit voor snelheidsverlaging op de A44 tussen het kruispunt Rozenweg-A44/N44 en knooppunt Maaldrift. 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 ontwerp dat Rijkswaterstaat heeft beoordeeld in relatie tot snelheidsverlaging op het genoemde tracé was een half knooppunt met VRI-kruising waarbij de RijnlandRoute de doorgaande stroom was. 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 OTB A44 RijnlandRoute is geen rekening gehouden met het snelheidsregime op de A44 (120 km/u) in relatie tot de snelheid op de delen van de nieuwe wegverbinding tussen de A44 en de A4 (80 km/u). 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 en het thans voorziene knooppunt Maaldrift. 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 op het snelheidsregime op de A44 tussen het

kruispunt Rozenweg-A44/N44 en knooppunt Maaldrift te verlagen naar maximaal 100 km/u.

Keermogelijkheid Oostelijke parallelweg Rijksstraatweg en alternatieve ontsluiting

Ten opzichte van het eerdere plan is de doorgaande oostelijke parallelweg van de Rijksstraatweg in overleg met ons doodlopend geworden. Om het verkeer in de nieuwe situatie goed af te wikkelen, wordt een keermogelijkheid gerealiseerd. Dit hebben wij vastgelegd in de bestuursovereenkomst met de provincie Zuid-Holland en deze is bindend. Tot onze teleurstelling ontbreekt deze keermogelijkheid in het OTB A44 RijnlandRoute. Daarnaast is een alternatieve ontsluiting van de percelen Rijksstraatweg 167/169 en Rijksstraatweg 179 geprojecteerd vanaf de Nieuwe Weg naar de achterkant van deze percelen. In onze ogen ontbreekt de ruimtelijke en verkeerskundige noodzaak om de percelen op deze manier te ontsluiten. In het OTB A44 RijnlandRoute is dit tevens niet onderbouwd. Naar onze mening kan de verkeerskundige ontsluiting van deze percelen plaatsvinden via de bestaande oostelijke parallelweg en de nieuw te realiseren keermogelijkheid. Het toevoegen van extra verharding in het kwetsbare gebied van de Papenwegse Polder, wat onderdeel uitmaakt van de provinciale Ecologische Verbindingszone achten wij uiterst onwenselijk.

Wij maken bezwaar tegen het ontbreken van de afgesproken keermogelijkheid en de geprojecteerde alternatieve ontsluiting. Wij roepen u met klem op de keermogelijkheid op te nemen in het Tracébesluit A44 RijnlandRoute en de in de bestuursovereenkomst vastgelegde keermogelijkheid te realiseren op het punt waar de oostelijke parallelweg van de Rijksstraatweg doodlopend wordt voor autoverkeer. Tevens verzoeken wij u dringend de alternatieve ontsluiting van de percelen Rijksstraatweg 167/169 en Rijksstraatweg 179 te laten vervallen en niet op te nemen in het Tracébesluit A44 RijnlandRoute.

Busverbinding Leiden-Wassenaar

Door de verbreding van de A44 ter hoogte van de Oude Rijn komt de huidige busbaan parallel aan de westkant van de A44 te vervallen. Door deze aanpassing en het ontbreken van een afrit naar de westelijke parallelweg van de Rijksstraatweg wordt de OV-bereikbaarheid minder. Wij verzoeken u in samenwerking met de provincie Zuid-Holland en ons te onderzoeken hoe de OV-bereikbaarheid aldaar gehandhaafd kan worden.

Cultuurhistorie

In het kader van het OTB A44 RijnlandRoute heeft, ter aanvulling op het MER onderzoek, in de omgeving van het plangebied een studie plaatsgevonden naar cultuurhistorie en de aanwezigheid van elementen met een cultuurhistorische waarde en de eventuele aantasting daarvan door de voorgenomen aanleg van de RijnlandRoute. Wij concluderen dat het Rijksmonument Boerderij Bouwlust (Rijksstraatweg 167/169, monumentnr. 38393) niet is opgenomen in de studie en niet is meegenomen bij het OTB A44 RijnlandRoute. In ambtelijk overleg tussen de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, provincie Zuid-Holland en gemeente Wassenaar is afgesproken dat de provincie alle beschermde monumenten op de plankaart zou zetten. Dat geldt voor zowel Berbice, de Zilverfabriek als voor Rijksstraatweg 167. Wij gaan ervanuit dat u in het Tracébesluit A44 RijnlandRoute dit Rijksmonument wel meeneemt in uw analyse en roepen u op zorgvuldig om te gaan met de belangen van de eigenaren en bewoners van het betreffende perceel.

Grondwater in agrarische gebieden

De RijnlandRoute wordt middels het O PIP en het OTB A4 en A44 RijnlandRoute ingepast in zowel groengebieden, natuurgebieden als agrarische gebieden. Ten aanzien van groen en natuur heeft u compenserende en mitigerende maatregelen opgenomen en voor het OTB A44 RijnlandRoute 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 van het knooppunt bij Maaldrift in de Papenwegse polder effect heeft op de grondwaterstand van de polder. Daarnaast blijkt uit de watertoets dat de voorgenomen uitbreiding van het Valkenburgse Meer effect kan hebben op de grondwaterstand in het omliggende gebied. De Ommedijkse en Papenwegse zijn 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 met de provincie Zuid-Holland gesloten bestuursovereenkomst en onze uitgangspunten constateren wij dat u voor de realisatie van de RijnlandRoute in samenwerking met de provincie Zuid-Holland 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 RijnlandRoute en het Tracébesluit A44 RijnlandRoute.

Met vriendelijke groet,

De gemeenteraad,
voor deze,

Griffier

Voorzitter

Het college van burgemeester en wethouders,
voor deze,

Secretaris

Burgemeester