

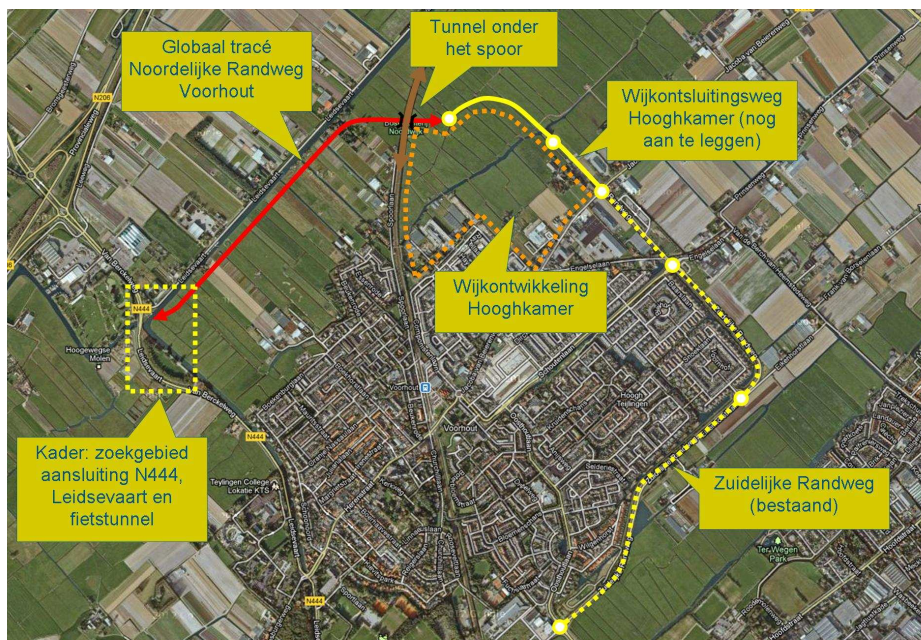
ADVIES

Onderwerp: Advies aansluiting Noordelijke Randweg
Voorhout en Leidsevaart op de provinciale weg
N444

Datum: 27 mei 2013

1. Opgave

In de Raadsvergadering van 13 december 2012 heeft de Gemeenteraad ingestemd met het projectplan voor de ontwerpfasen voor de Noordelijke Randweg Voorhout en is hiervoor een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld.



Globaal tracé Noordelijke Randweg Voorhout

In het projectplan is beschreven dat er nog vijf mogelijke varianten zijn voor de aansluiting van de Noordelijke Randweg Voorhout op de provinciale weg N444 (Leidsevaart). In de eind 2012 afgeronde analysefase zijn in eerste instantie tien mogelijke varianten uitgewerkt en beoordeeld, op basis waarvan vijf kansrijke varianten zijn overgebleven. Hierover heeft afstemming plaatsgevonden met provincie (beheerder N444), hoogheemraadschap (belang Haarlemmertrekvaart en Leidsevaart) en de gemeente Noordwijk (de aansluiting van de Randweg ligt op het grensgebied met Noordwijk) en Noordwijkerhout.

De volgende stap in het project is het opstellen van het Voorlopig Ontwerp (VO). Het doel van deze fase is te komen tot één integraal ontwerp voor de randweg, inclusief de uitvoering van de noodzakelijke onderzoeken. Om een gericht VO op te kunnen stellen, is het noodzakelijk een besluit te nemen over de voorkeursvariant voor de aansluiting van de randweg op de N444. Voorliggend advies heeft als doel tot dit besluit te komen.

Leeswijzer

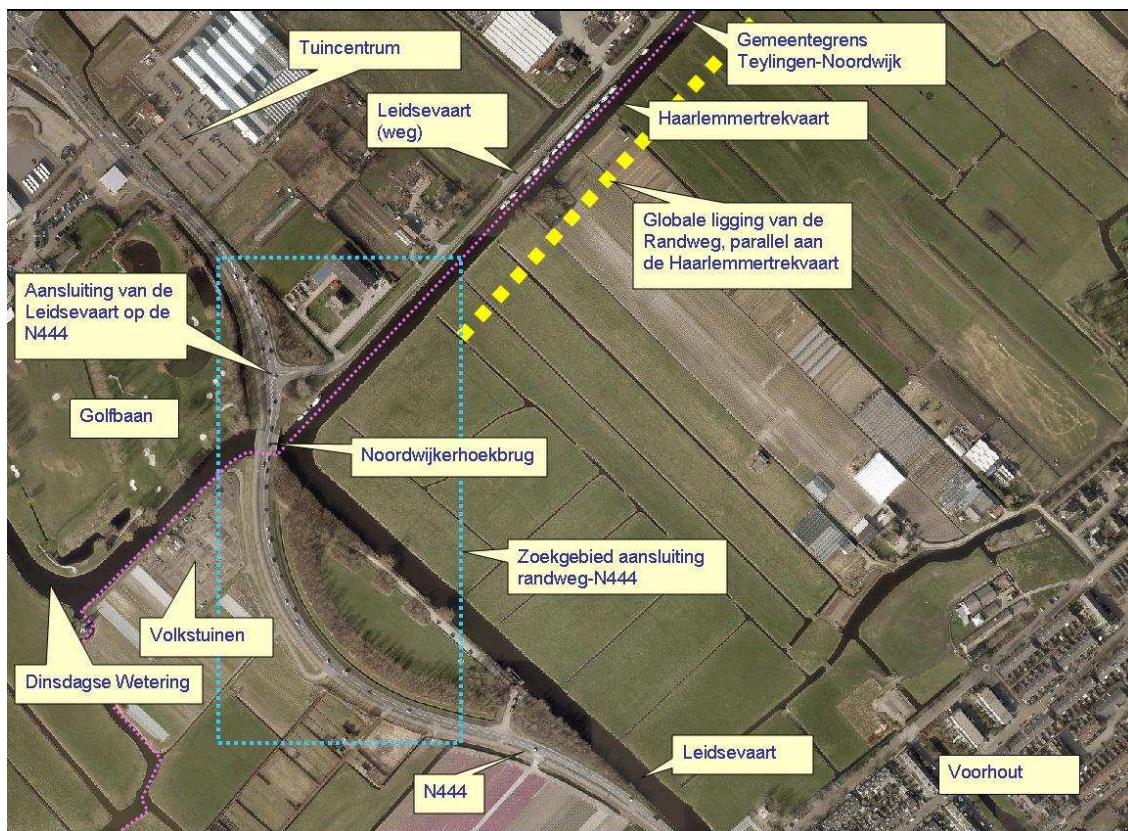
Dit advies is als volgt opgebouwd.

- In paragraaf 2 worden het zoekgebied voor de aansluiting en relevante omgevingsfactoren nader beschreven.
- In paragraaf 3 worden de verschillende principevarianten voor de aansluiting van de Randweg op de N444 beschreven en het afwegingskader aan de hand waarvan wordt gekomen tot een beoordeling van de varianten.
- Paragraaf 4 beschrijft de beoordeling van de varianten en het advies voor de voorkeursoplossing.

2. Beschrijving zoekgebied aansluiting Noordelijke Randweg – N444

De Noordelijke Randweg Voorhout komt voor het grootste deel parallel te liggen aan de Haarlemmertrekvaart. Tussen de trekvaart en de randweg wordt een strook van 30 meter vrijgehouden voor de ecologische verbindingszone die direct aan de trekvaart grenst (de verbindingszone is opgenomen in het provinciale beleid). Op onderstaand kaartje is de ligging van de randweg, parallel aan de trekvaart, globaal weergegeven. Het verloop van de randweg vanaf het einde van de geel gestippelde lijn hangt af van de variant voor de aansluiting van de randweg op de N444.

Op de kaart is blauw gestippeld het zoekgebied aangegeven voor de aansluiting van de Noordelijke Randweg op de N444.



De volgende omgevingsaspecten zijn vervolgens van belang:

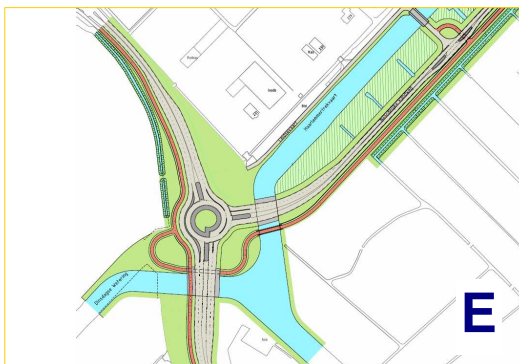
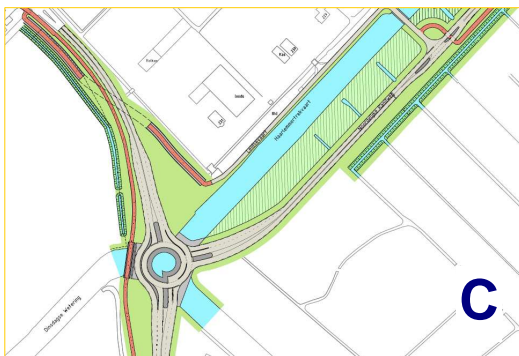
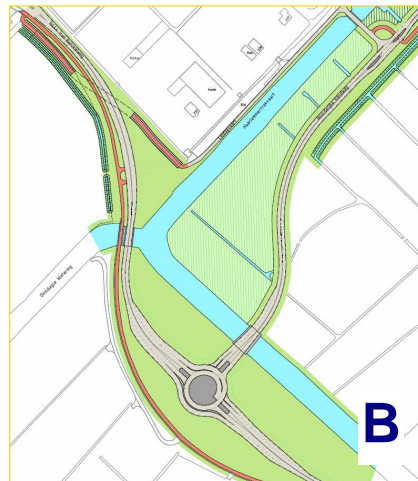
- De randweg moet aansluiten op de N444. De N444 is in eigendom en beheer bij de provincie Zuid-Holland.
- In het zoekgebied van de aansluiting liggen drie vaarten: de Haarlemmertrekvaart, Leidsevaart en Dinsdagse Wetering. Op de plek waar deze drie vaarten bij elkaar komen, kruist de N444 het water, met de Noordwijkerhoekbrug.
- Het zoekgebied voor de aansluiting van de randweg op de N444 ligt op het grondgebied van Teylingen en Noordwijk. De gemeentegrens is paars gestippeld op de kaart opgenomen.

- Parallel aan de Haarlemmertrekvaart ligt de (weg) Leidsevaart (gemeente Noordwijk). Deze sluit direct ten noorden van de Noordwijkerhoekbrug aan op de N444 (voorrangsaansluiting).
- Ten noorden van de Dinsdagse Wetering en ten westen van de N444 ligt de golfbaan van golfclub de Vijf Margen.
- Ten zuiden van de Dinsdagse Wetering en ten westen van de N444 liggen volkstuinen.
- Tussen de randweg en de bestaande bebouwingsgrens van Voorhout ligt de Boekhorstpolder. Op termijn wordt hier de wijk Nieuw-Boekhorst ontwikkeld.

3. Varianten en afwegingskader

Uit de analysefase zijn vijf kansrijke varianten naar voren gekomen. In alle varianten is de aansluiting van de randweg op de N444 vormgegeven als turbo- c.q. meerstrooksrotonde. Dit is om capaciteitsredenen noodzakelijk: een enkelstrooksrotonde heeft te weinig capaciteit om het verkeer te kunnen verwerken. De vijf overgebleven varianten zijn de volgende.

- Variant A: realisatie van de aansluiting globaal op de plek van de huidige aansluiting van de Leidsevaart op de N444.
- Variant B: realisatie van de aansluiting in het huidige groene gebied in de oksel van de N444.
- Variant C: realisatie van de aansluiting, gebouwd boven het water, op de kruising van de Leidsevaart, Haarlemmertrekvaart en Dinsdagse Wetering.
- Variant D: Zelfde als C, maar dan in een grotere rotonde, waarbij geen extra brug over de Haarlemmertrekvaart nodig is om de Leidsevaart op de randweg aan de sluiten (zie verder).
- Variant E: realisatie van de aansluiting globaal op de plek waar in de huidige situatie de vaarten kruisen en de vaarten vervolgens worden verlegd c.q. vergraven.



De provincie stelt als eis dat in de nieuwe situatie er sprake is van één nieuwe aansluiting, in plaats van de huidige aansluiting van de Leidsevaart op de N444. Op die manier komen er geen twee aansluitingen op korte onderlinge afstand van elkaar en worden de aansluiting van de Leidsevaart en de randweg gebundeld in één aansluiting op de N444. Dit ten behoeve van de verkeersveiligheid en de doorstroming op de N444.

Dit heeft tot gevolg dat in alle varianten, uitgezonderd variant D, er een brug wordt gebouwd over de Haarlemmertrekvaart om de Leidsevaart aan te sluiten op de randweg. In variant D sluit de Leidsevaart direct aan als vijfde tak op de rotonde en is de brug niet nodig.

Afwegingskader

In het komen tot een voorkeur voor de vormgeving van de aansluiting van de randweg op de N444 is een aantal aspecten van belang. Deze worden hier gepresenteerd en in de volgende paragraaf worden de vijf varianten aan de hand hiervan beoordeeld en onderling vergeleken.

Aspect	Toelichting
Capaciteit	De oplossing moet voldoende capaciteit hebben om het verkeer, ook op termijn, te kunnen verwerken.
Verkeersveiligheid	De verkeersveiligheid hangt samen met de vormgeving van de aansluiting van de randweg op de N444.
Fietsverkeer	In combinatie met het aansluiten van de randweg op de N444 en het opheffen van de aansluiting van de Leidsevaart op de N444, moet er een nieuwe fietsstructuur worden gerealiseerd. De mogelijkheden voor een goede fietsstructuur verschillen per variant.
Ruimtelijke procedure	De aanleg van de Noordelijke Randweg Voorhout past niet binnen de vigerende bestemmingsplannen van Teylingen en Noordwijk. Afhankelijk van de voorkeursvariant is een ruimtelijke procedure nodig om de randweg mogelijk te maken op het grondgebied van Noordwijk.
Behoud bestaande functies / inpassing	Afhankelijk van de variant is aankoop nodig van een deel van de golfbaan, van de volkstuinten of is er sprake van gebruik van het groene gebiedje tussen de N444 en de Leidsevaart (in eigendom gemeente Teylingen).
Ruimtebeslag Boekhorstpolder	In de Boekhorstpolder wordt op termijn mogelijk woningbouw ontwikkeld. De mate waarin de aansluiting beslag legt op de ruimte in de polder, verschilt per variant.
Ecologische zone	Langs de Haarlemmertrekvaart ligt een (beoogde) ecologische zone. In principe is het niet bezwaarlijk dat deze zone wordt gekruist door één of meerdere bruggen.
Cultuurhistorie	De Haarlemmertrekvaart, Leidsevaart en Dinsdagse Wetering zijn al meer dan 350 jaar onderdeel van de bestaande vaarwegstructuur tussen Leiden en Haarlem en worden beschouwd als elementen van cultuurhistorische waarde.
Kabels en leidingen	Afhankelijk van de variant is in meer of mindere mate verlegging van kabels en leidingen nodig.
Uitvoering	Afhankelijk van de mate waarin een variant is geprojecteerd op de bestaande N444, kan de realisatie van de aansluiting in meer of mindere mate buiten het verkeer (en dus met minder hinder) worden gerealiseerd.
Kosten	Er treden verschillen op in investeringskosten tussen de varianten. Gezien de onzekerheden in de kostenramingen in deze fase is het niet zinvol om geringe verschillen in kosten tussen varianten onderscheidend te laten zijn.

Draagvlak provincie	De score op dit aspect zit deels verweven in de score op sommige van de hierboven benoemde aspecten (daar waar de provincie een belang heeft). Voor de duidelijkheid wordt dit aspect ook afzonderlijk benoemd.
Draagvlak HH Rijnland	Idem.
Draagvlak Noordwijk	Idem.

4. Beoordeling en advies

Onderstaand zijn de vijf varianten beoordeeld op het gepresenteerde afwegingskader. Bij ieder aspect is een korte toelichting opgenomen van de beoordeling. Benadrukt wordt dat de beoordeling tot doel heeft de varianten onderling te beoordelen en vergelijken. Bepaalde nuances vallen hierin uiteraard weg en plussen en minnen op verschillende aspecten wegen niet allemaal even zwaar.

Aspect	A	B	C	D	E	Toelichting
Capaciteit	+	+	+	0	+	De dubbelstrooksrotonde in variant D heeft minder capaciteit dan de turborotonde zoals die in de andere varianten is voorzien.
Verkeersveiligheid	+	+	+	0	+	variant D scoort minder goed dan de andere varianten door de toepassing van een dubbelstrooksrotonde en de directe aansluiting van de Leidsevaart op de rotonde.
Fietsverkeer	0	+	0	0	0	Variant B biedt betere mogelijkheden dan de andere varianten voor een fietsoversteek met beperkte omrijafstanden.
Ruimtelijke procedure	0	+	0	0	0	Variant B onderscheidt zich doordat deze bijna volledig op Teylings grondgebied wordt gebouwd. In de andere varianten wordt de aansluiting van de randweg op de N444 geheel of gedeeltelijk op het grondgebied van Noordwijk gebouwd.
Behoud bestaande functies / inpassing	-	0	+	+	0	Voor variant A is een deel van de golfbaan nodig, in variant B wordt het groene gebied tussen N444 en Leidsevaart gebruikt, maar gezien het huidige gebruik wordt dit minder zwaarwegend geacht. Varianten C, D en E tasten bestaande functies niet aan door de ligging op het water.
Ruimtebeslag Boekhorstpolder	+	-	+	+	0	Variant B legt door de uitbuiging naar het zuiden een groter beslag op de Boekhorstpolder. De verschillen tussen de andere varianten zijn klein.

Ecologische zone	0	0	0	0	0	Langs de Haarlemmertrekvaart en Dinsdagse Wetering ligt een ecologische zone. Het is niet bezwaarlijk dat deze wordt gekruist door één of eerdere bruggen. Daarom is dit aspect niet onderscheidend.
Cultuurhistorie, aanpassen vaarten	0	0	0	0	-	In variant E wordt de ligging van de Haarlemmertrekvaart en Leidsevaart gewijzigd, in andere varianten niet.
Kabels en leidingen	0	0	0	0	-	Op basis van de K+L inventarisatie is variant E minder gunstig dan de andere varianten.
Uitvoering	-	+	--	-	+	Varianten B en E kunnen voor een groot deel buiten de huidige weg worden gebouwd. Varianten A, C en D liggen grotendeels op het bestaande tracé.
Kosten	+	+	0	+	0	Varianten C en E zijn (vooral door de bouw van kunstwerken) significant duurder dan A, B en D (circa 10%)
Draagvlak provincie	0	+	-	--	0	De provincie kan niet instemmen met variant D (gezien de kruispuntvorm) en heeft grote bezwaren bij variant C aangezien op het water wordt gebouwd. De provincie heeft in de afstemming een voorkeur uitgesproken voor variant B.
Draagvlak HH Rijnland	0	+	-	-	-	Het Hoogheemraadschap ziet bezwaren in de varianten waarin boven het water wordt gebouwd gezien de overkluizing van open water en in het vergraven van de vaarten. Rijnland heeft in de afstemming een voorkeur uitgesproken voor variant B.
Draagvlak Noordwijk	-	+	0	0	0	Noordwijk heeft in de afstemming een voorkeur uitgesproken voor variant B gezien de beperkte ruimtelijke impact en goede inpassing.

Advies ten aanzien van de principevariant

Op basis van de bovenstaande beoordeling komen er twee kansrijke varianten naar voren: variant B en E. Het betreft beide verkeerskundig goede oplossingen, die voor een deel buiten het verkeer kunnen worden gebouwd en die qua kosten gunstiger uitpakken dan de andere varianten.

Variant A, C en D stuiten op dusdanig bezwaren qua inpassing, kosten en vormgeving (zoals hierboven beschreven) en daarmee gebrek aan draagvlak bij de medebeslissende partijen, dat deze varianten afvallen.

In variant B wordt de aansluiting gebouwd in het nu groene gebiedje tussen de N444 en de Leidsevaart. Een voordeel hiervan is dat de reconstructie bijna volledig wordt uitgevoerd op Teylings grondgebied, wat vanuit de te voeren ruimtelijke procedures een voordeel is. In variant E wordt de vaart vergraven en ligt de aansluiting voor een veel groter deel op het grondgebied van Noordwijk.

In variant E is er minder aantasting van het groene gebiedje, maar ook hier is een strook van het gebiedje nodig. In variant B wordt dit stukje groen voor een groter deel gebruikt om de aansluiting te realiseren. Dit wordt echter niet als zwaarwegend argument beschouwd, gezien het huidige gebruik van het gebied (zeer geringe recreatieve functie).

Een belangrijk verschil is dat variant B een groter ruimtebeslag vergt van de Boekhorstpolder dan variant E. Daarbij is de vraag hoe zwaarwegend dit aspect moet zijn, gezien de onzekerheid rond de eventuele ontwikkeling van Nieuw Boekhorst, de omvang van die ontwikkeling (wordt op termijn helemaal tot aan de randweg ontwikkeld?) en het ruimtebeslag voor de randweg ten opzichte van de totale omvang van de polder (en het feit dat in dit deel van de polder sowieso de Randweg wordt aangelegd). Daarbij moet ook in overweging worden genomen dat bij een ontwikkeling van Nieuw Boekhorst in het gebied ook ruimte beschikbaar zal moeten zijn voor watercompensatie. De strook tussen de Haarlemmertrekvaart en de randweg zoals die in variant B ontstaat kan daar in dat geval voor worden benut.

Daarbij is ook van belang dat er ten opzichte van de hier gepresenteerde principevariant mogelijkheden worden gezien voor optimalisatie. In variant B kan de ligging worden geoptimaliseerd qua de ligging van de rotonde en de uitbuiging van de randweg, zodat compacter ontwerp en een minder groot ruimtebeslag op de Boekhorstpolder ontstaat.

De noodzakelijke verlegging van de Haarlemmertrekvaart en Leidsevaart in variant E is een belangrijk verschil met variant B. Hoogheemraadschap Rijnland heeft in de afstemming bezwaren geplaatst bij deze variant gezien de omlegging van de vaarten. Ook het cultuurhistorische aspect wordt hier zwaarwegend in geacht.

Alle relevante aspecten overwegend, zowel inhoudelijk als op draagvlak bij alle (mede)besluitende partijen, is de conclusie dat variant B de voorkeur geniet. Deze variant heeft grote voordelen ten opzichte van de andere varianten. Het feit dat deze variant iets meer ruimte in de Boekhorstpolder in beslag neemt, weegt niet op tegen de die voordelen.

5. Vervolg

Verdere uitwerking

Indien in lijn met dit advies een besluit wordt genomen over de voorkeursvariant van de aansluiting van de randweg op de N444, wordt dit als uitgangspunt in de verdere uitwerking (waaronder de komende VO-fase) gehanteerd.

Het ontwerp zoals dat op pagina 5 is weergegeven is daarin vertrekpunt en nog niet het definitieve ontwerp. Uitgaande van het ontwerp zoals dat nu is opgesteld (principe-oplossing), wordt een schetsmatige verkenning uitgevoerd om de voorkeursvariant te optimaliseren: ten aanzien van de inpasbaarheid, het minimaliseren van het ruimtebeslag in de Boekhorstpolder, et cetera.

Eveneens worden mogelijkheden gezien om de voorkeursvariant verder te optimaliseren. In het nu voorliggende ontwerp zit een aantal maatregelen die lastig inpasbaar zijn: de brug over de Haarlemmertrekvaart en de fietstunnel onder de N444. In afstemming met provincie Zuid-Holland, gemeente Noordwijk en Hoogheemraadschap van Rijnland wordt gekeken naar "slimmere oplossingen" hiervoor. Ook hier is het van belang dat wordt gekomen tot een door alle partijen gedragen oplossing. Deze zal in het vervolg ter besluitvorming worden aangeboden. Deze inpassingknelpunten en optimalisatiemogelijkheden zijn overigens niet onderscheidend en hebben geen invloed op de in dit advies beschreven afweging naar de voorkeursvariant, maar zijn op alle varianten van toepassing.

Communicatie

Middels de digitale nieuwsbrief van het project Noordelijke Randweg Voorhout, worden belanghebbenden op de hoogte gebracht van onderhavig besluit over de voorkeursvariant. Gemeenten Noordwijk en Noordwijkerhout, provincie Zuid-Holland, Holland Rijnland en Hoogheemraadschap Rijnland worden middels een brief op de hoogte gesteld.

Financiële consequenties

Onderhavig besluit ten aanzien van de voorkeursvariant leidt op dit moment niet tot een wijziging van de financiële kaders van het project. Zoals in het plan van aanpak eind 2012 is beschreven, passen alle varianten binnen de op dit moment beschikbare financiële middelen voor het project. Op basis van de volgende ontwerpstap (Voorlopig Ontwerp) wordt een nadere raming opgesteld en op dat moment wordt deze weer getoetst aan de financiële kaders.