

ADVIES

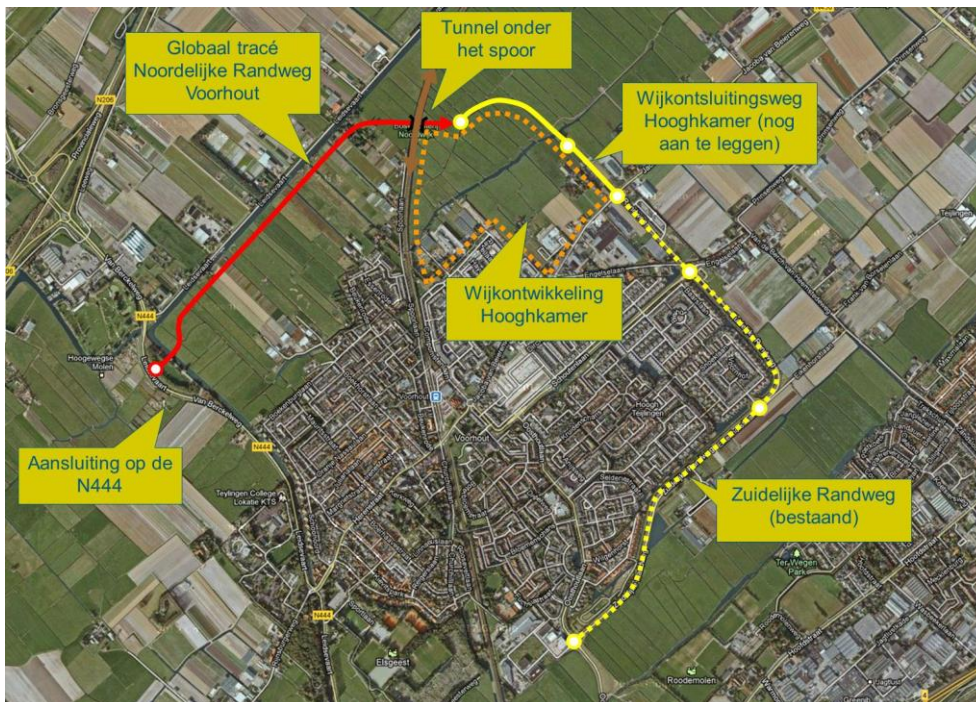


Onderwerp: Voorkeursoplossing alternatieve aansluiting
Leidsevaart Noordwijk
Datum: 25 februari 2014

1. Opgave

De gemeente Teylingen werkt aan de voorbereiding van de aanleg van de Noordelijke Randweg Voorhout (NRW). De Randweg gaat een nieuwe verbinding vormen tussen de N444 en de Jacoba van Beierenweg, waarmee, in combinatie met de wijkontsluitingsweg Hooghkamer, effectief een nieuwe verbinding wordt gerealiseerd tussen de N444 en de N443.

De randweg is van belang voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van Voorhout, zorgt voor een betere verdeling van het regionale verkeer en wordt een belangrijke schakel in de HOV-corridor Noordwijk-Schiphol (via de stations Voorhout en Sassenheim) en een belangrijke nieuwe fietsverbinding.



Globaal tracé Noordelijke Randweg Voorhout

Eind 2012 heeft de gemeenteraad van Teylingen het plan van aanpak vastgesteld voor de ontwerpfase en daarmee de uitkomsten van de verkenningsfase en de daarin opgestelde ontwerpen. Juni 2013 heeft het college van Teylingen een besluit genomen over de voorkeursvariant voor de aansluiting van de Randweg op de N444, waarbij is besloten de aansluiting te realiseren in de "groene oksel" tussen de N444 en de Leidsevaart.

Op dit moment (begin 2014) wordt het volledige ontwerp van de Noordelijke Randweg Voorhout uitgewerkt in een nader ontwerp, het zgn. Voorlopig Ontwerp (VO). Het VO zal samen met het Voorontwerp Bestemmingsplan (VOBP) in inspraak worden gebracht.



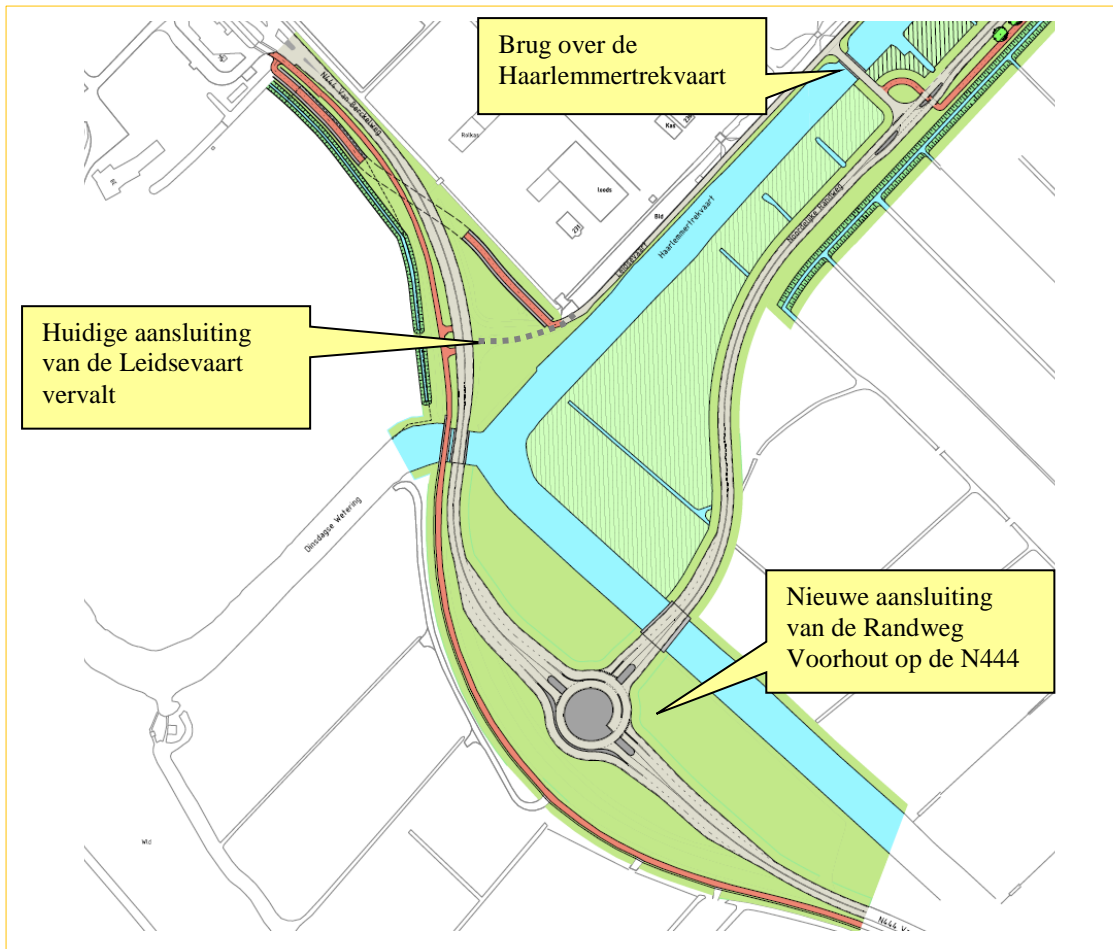
Voorkeursvariant: aansluiting in de vorm van een turborotonde in de oksel tussen de Leidsevaart en de N444.

Aansluiting Leidsevaart – N444

Aan de Noordwijkse zijde van de Haarlemmertrekvaart ligt de (weg) Leidsevaart. Het betreft een smalle weg, bedoeld voor bestemmingsverkeer van en naar aan de weg gelegen percelen.

De Leidsevaart sluit in de huidige situatie aan op de N444 met een voorrangsaansluiting (zie onderstaand kaartje). De provincie Zuid-Holland hanteert als uitgangspunt dat met de aansluiting van de Noordelijke Randweg de aansluiting van de Leidsevaart op de N444 moet komen te vervallen. Dit vanuit provinciale richtlijnen ten aanzien van het aantal aansluitingen op een provinciale weg (gericht op het waarborgen van de doorstroming en verkeersveiligheid op de provinciale weg).

Daarmee is het vervallen van de huidige aansluiting van de Leidsevaart op de N444 een direct gevolg van het project Noordelijke Randweg Voorhout en dient binnen het project een oplossing te worden gevonden voor een alternatieve aansluiting van de Leidsevaart.



In de verkenningsfase is dit opgelost door de Leidsevaart aan te sluiten op de Noordelijke Randweg door middel van een brug over de Haarlemmertrekvaart.

Dit lijkt op tekening een eenvoudige oplossing maar hieraan kleef een aantal forse nadelen:

- De benodigde overspanning is gezien de breedte van de Haarlemmertrekvaart groot (ca. 20 meter). De brug moet geschikt zijn voor alle verkeer (ook zwaar vrachtverkeer; 18 meter voertuigen) gezien de bestemmingen aan de Leidsevaart en het huidige gebruik van de aansluiting van de Leidsevaart op de N444. Dit betekent dat de brug kostbaar is (minstens 2,5 miljoen; zie ook verder), terwijl het gebruik beperkt is (alleen bestemmingsverkeer van en naar de Leidsevaart). De (maatschappelijke) kosten-batenverhouding is daarmee ongunstig.
- De minimale doorvaarthoogte van bruggen in de Haarlemmertrekvaart (en Leidsevaart) bedraagt 2,40 meter. Dit zou vanuit de instandhouding van de functie voor de scheepvaart ook voor deze brug moeten gelden (voor de nieuwe Nagelbrug is dit bijvoorbeeld ook uitgangspunt in het ontwerp). Dat betekent dat de (bovenkant) brug tot circa 3,5 meter boven het waterpeil moet worden opgetild. Dit leidt vervolgens tot een groot inpassingsprobleem gezien de ligging van de Leidsevaart (weg) direct naast de Haarlemmertrekvaart, die bij de aansluiting van de brug uiteraard op dezelfde hoogte moet komen liggen. Hiervoor zou het nodig zijn de Leidsevaart op de hoogte te brengen

aan beide zijden van de brug (uitgaande van een helling van 4% is een hellingslengte van 75 meter aan beide zijden van de brug nodig) of de Leidsevaart sterk naar het noorden uit te buigen zodat de lengte ontstaat tussen de weg en de brug om de helling te maken (logischerwijs zou de uitbuiging dan ook 75 meter moeten bedragen uitgaande van 4%.) Dit leidt tot hoge kosten en een enorme ruimtelijke impact.

Daarmee is de vraag of een "slimmere" oplossing kan worden gevonden voor de wijze waarop de Leidsevaart wordt aangesloten, in relatie tot de nieuwe aansluiting van de Noordelijke Randweg op de N444.

2. Trechtering naar voorkeursoplossing

Doorlopen proces

Er is een project gestart om te zoeken naar een betere oplossing voor de aansluiting van de Leidsevaart. Hiervoor is een proces doorlopen, samen met de gemeente Noordwijk (het betreft immers het grensgebied van Noordwijk en Teylingen), de provincie Zuid-Holland (beheerder N444) en het Hoogheemraadschap van Rijnland (belang bij de Haarlemmertrekvaart en Leidsevaart). Alle partijen hebben daarbij onderkend dat de initiële oplossing niet voor de hand ligt gezien de grote negatieve gevolgen.

In het met Noordwijk, Rijnland en provincie (ambtelijk) doorlopen proces zijn in een brede inventarisatie "alle" mogelijke alternatieven geïnventariseerd. Dit om op voorhand geen oplossingen uit te sluiten. Aan de hand van een gezamenlijk vastgesteld afwegingskader zijn de verschillende varianten vervolgens tegen elkaar afgezet.

Variantenstudie

Zonder compleet te zijn en onder verwijzing naar de achterliggende adviesrapportage zijn onder meer de volgende varianten verkend:

- Een beweegbare lage brug in plaats van een vaste hoge brug.
- Het niet aansluiten van de Leidsevaart aan deze zijde: alleen aansluiting van de Leidsevaart op de N443.
- De Leidsevaart aansluiten op de N444 via een parallelroute tussen de Leidsevaart en de Leeweg (aansluiting naar het noorden, bij de N206).
- De aansluiting van de Leidsevaart op de N444 vormgeven als "halve aansluiting" waarin alleen verkeer rechts in en rechts uit wordt toegestaan.
- De Leidsevaart met een brug naast de bestaande Noordwijkerhoekbrug aansluiten op de N444.

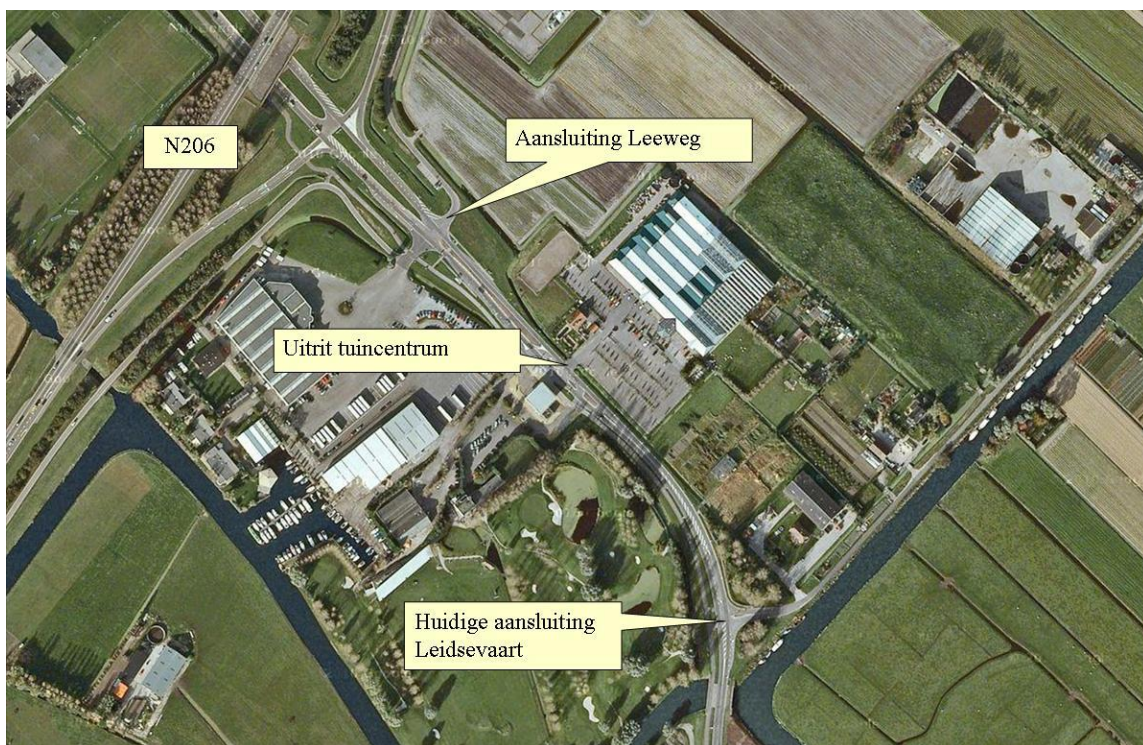
De geïnventariseerde varianten zijn vervolgens afgewogen op verschillende aspecten, waaronder:

- Doorstroming en comfort N444
- Verkeersveiligheid (op de N444 en op het onderliggend wegennet), maar ook in relatie tot de vraag of verkeer van en naar de Leidsevaart via de N444 wordt geleid of via de N443. Deze laatste scoort bijvoorbeeld slecht op verkeersveiligheid.

- Inpassing (zowel in het platte vlak als in drie dimensies)
- Omrijden voor bestemmingsverkeer Leidsevaart
- Gevolgen voor de scheepvaart
- Gevolgen en kansen voor de fietsstructuur
- Kosten

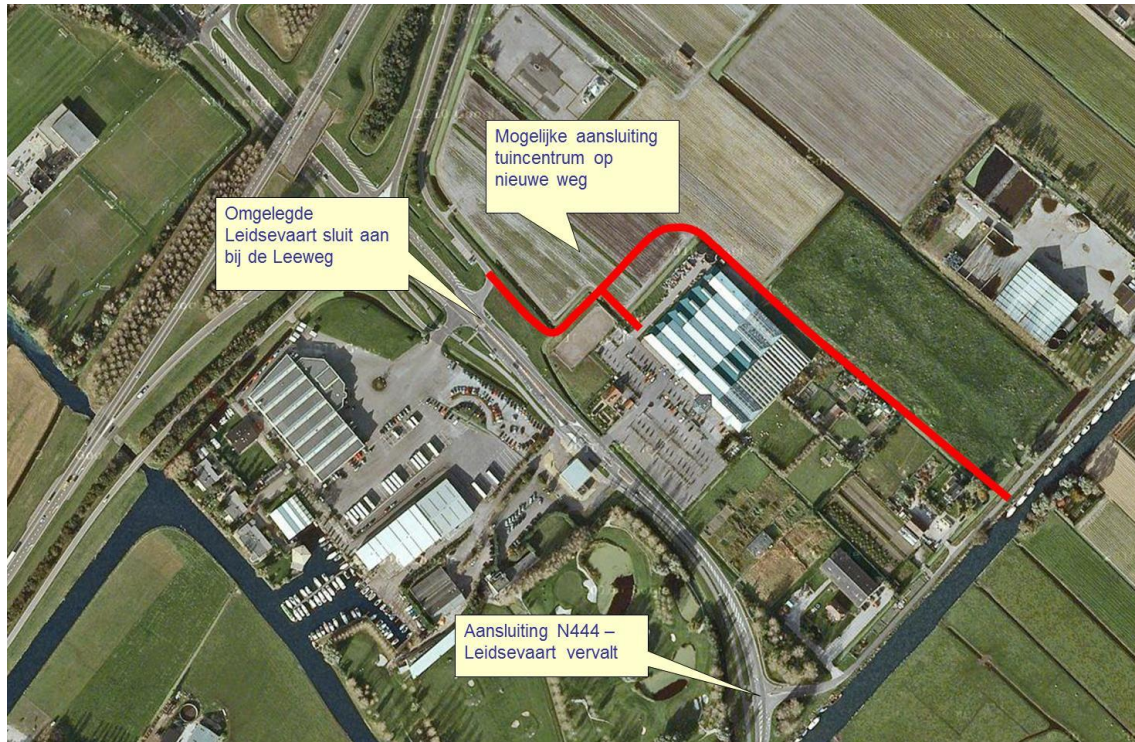
In dit traject is breder gekeken dan alleen de aansluiting van de Leidsevaart en de Noordelijke Randweg Voorhout op de N444, en is ook gekeken naar de aangrenzende wegvakken van de N444.

Daarbij is geconstateerd dat ook de situatie ten noorden van de Noordwijkerhoekbrug verbetering behoeft. Aan de oostzijde van de N444 zit een tuincentrum met een directe uitrit op de hoofdrijbaan van de N444. Deze situatie voldoet niet aan de richtlijnen die de provincie voor haar wegennet hanteert aangezien een uitrit op de hoofdrijbaan leidt tot een verkeersonveilige situatie (stilstaand verkeer op de hoofdrijbaan en geen snelheidsvermindering van doorgaand verkeer ter hoogte van de aansluiting). De provincie ziet in de huidige situatie aanleiding deze te herzien.



In combinatie met de opgave om de Leidsevaart op een andere manier te ontsluiten leidt dit tot de conclusie dat er een win-win-situatie ontstaat als met een slimme oplossing beide knelpunten worden verholpen. De oplossing ligt daarmee in het realiseren van een parallelle verbinding langs de oostzijde van de N444 tussen de Leidsevaart en de Leeweg (bestaande aansluiting op de N444). Door het tuincentrum hier op aan te sluiten wordt de onveilige uitrit van het tuincentrum op de N444 opgeheven en wordt de Leidsevaart via een goede alternatieve route ontsloten.

Langs de voorzijde van het tuincentrum, direct langs de N444 ontbreekt voldoende ruimte om een deze zgn. "bypass Leidsevaart" aan te leggen als gevolg van de woning tussen de N444 en het tuincentrum. Derhalve wordt uitgegaan van het omleggen van de Leidsevaart, achter het tuincentrum langs



Nieuwe weg tussen Leidsevaart en Leeweg, achterlangs het tuincentrum (indicatief)

Benadrukt wordt dat op bovenstaande schets de ligging van de nieuwe "omgelegde Leidsevaart" indicatief is: de optimale ligging van de weg op het perceel aan de Leidsevaart dient nader te worden bepaald.

De afweging van de verschillende geïnventariseerde varianten laat zien dat een dergelijke oplossing beter scoort dan de andere mogelijke varianten. Dit omdat er een gewenst eindbeeld ontstaat waarmee naast de ontsluiting van de Leidsevaart ook het knelpunt van het tuincentrum wordt opgelost. Dat geldt voor zowel autoverkeer als fietsverkeer, dat nu tegenover de uitrit van het tuincentrum de N444 zonder oversteekvoorziening moet oversteken.

Ten opzichte van de referentiesituatie (de brug over de Haarlemmertrekvaart) is het voordeel dat het inpassingsprobleem van de hoge brug wordt opgelost en dat tegelijk een goede en veilige ontsluiting voor het tuincentrum wordt gerealiseerd (voor zowel auto als fiets). Daarnaast wordt een aanzienlijk kostenvoordeel behaald (zie verder) en ontstaan nieuwe en betere mogelijkheden voor het invullen van de fietsstructuur. Gemeenten Teylingen en Noordwijk en de provincie Zuid-Holland delen de conclusie dat deze oplossing het beste alternatief biedt voor de huidige aansluiting van de Leidsevaart (en bovendien een verbetering betekent ten opzichte van de huidige situatie).

Kostenvergelijk

Van de referentievariant (brug voor autoverkeer over de trekvaart) was reeds eerder een kostenraming opgesteld. Van de bypass Leidsevaart achter het tuincentrum zijn in de genoemde studie een ontwerp en kostenraming opgesteld. Samengevat komen deze op het volgende neer (kosten zijn excl. btw).

	Referentievariant	Bypass Leidsevaart achter tuincentrum
Investeringskosten incl. vastgoed (afgerond)	€ 2.500000	€ 1.200.000

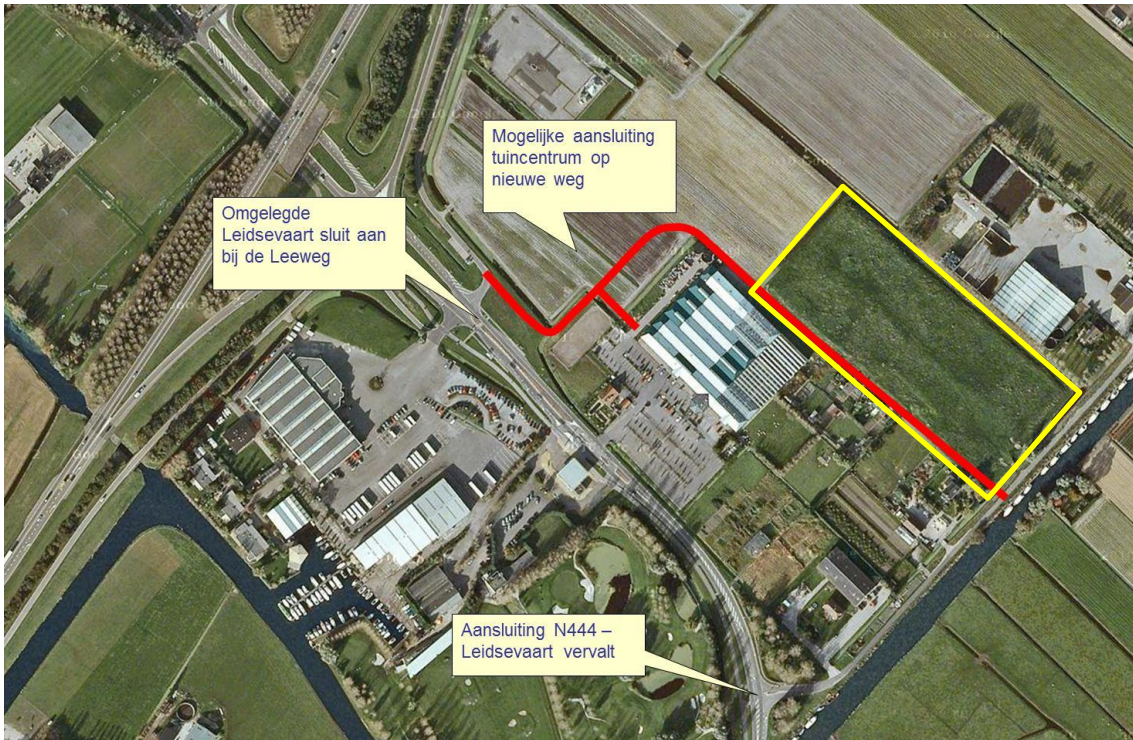
Daarbij de volgende aantekeningen:

- De kostenramingen zijn opgesteld op basis van schetsontwerpen en derhalve nog niet op basis van in detail opgestelde ontwerpen. Dat maakt het desondanks goed mogelijk inzicht te krijgen in de benodigde investeringsomvang van beide varianten.
- De kostenraming voor de brug over de trekvaart zoals die is gemaakt in de analysefase is vrij optimistisch en zal bij nadere uitwerking zeer waarschijnlijk hoger uitvallen, aangezien is gerekend met een relatief smalle brug die niet is gedimensioneerd op zwaar verkeer en geen rekening is gehouden met de hoogteligging en de noodzakelijke ophoging van de toeleidende wegvakken.
- Eveneens van belang is te noemen dat de provincie Zuid-Holland in overleg heeft aangegeven in het geval van de "bypass Leidsevaart" een bijdrage beschikbaar te kunnen stellen aangezien het voor de provincie zwaarwegende knelpunt van de directe uitrit van het tuincentrum daarmee mogelijk kan worden opgelost. Voor de duidelijkheid: het mogelijk verplaatsen van de uitrit tuincentrum en het overleg daarover met de eigenaar van het tuincentrum is een provinciale aangelegenheid.
- In de genoemde kosten zijn nog geen kosten opgenomen voor eventueel noodzakelijke saneringsmaatregelen (zie volgende hoofdstuk) en nog niet in detail voor de mogelijk noodzakelijke compensatie van bollengrond (het perceel gelegen achter de stort)

In deze fase zijn er dus nog onzekerheden, maar geconcludeerd mag worden dat de oplossing met de bypass Leidsevaart financieel gunstiger uitpakt dan de brug over de trekvaart. Dit bovenop de conclusie dat de bypass verkeerskundig een betere, meer integrale oplossing is die op draagvlak van Noordwijk en provincie kan rekenen.

3. Gebruik perceel voormalige stort Leidsevaart

Bekend is dat de bypass Leidsevaart, achter het tuincentrum langs, loopt via een perceel aan de Leidsevaart, dat in het verleden is gebruikt als vuilstort. Dit perceel is onderstaand geel omlijnd.



Bypass Leidsevaart (rood) over perceel voormalige stort (geel)

Om de mogelijkheden, gevolgen en risico's van aanleg van de bypass Leidsevaart op dit perceel inzichtelijk te maken is in de periode oktober 2013 – januari 2014 een uitgebreid onderzoek uitgevoerd op en rond de voormalige stort. Het onderzoek richtte zich zowel op geotechnische (opbouw en stevigheid van de ondergrond; geschiktheid voor aanleg van een weg) als milieutechnische (aard en omvang van de verontreiniging van de grond en het grondwater).

Het onderzoek is uitgevoerd door bureau Mos Geotechniek en de opzet en uitkomsten van het onderzoek zijn afgestemd met ODWH en de gemeente Noordwijk.

De conclusie van het onderzoek is dat het perceel geschikt is voor aanleg van de weg.

- Er is logischerwijs afval in de bodem aangetroffen en de bodem is zettingsgevoelig, maar dit kan worden opgevangen met voldoende voorbelasting en zijn geen aanvullende maatregelen (bijvoorbeeld onderheien van de weg) nodig.
- Er is geen verspreiding van de verontreiniging naar de omgeving. In de grond op het perceel zijn (uiteraard) wel overschrijdingen aangetroffen van concentraties schadelijke stoffen. ODMH (bevoegd gezag namens de provincie t.a.v. sanering) heeft op basis hiervan aangegeven dat bij de aanleg van de weg vrijkomende grond op het perceel kan

worden teruggebracht. Hieraan zijn uiteraard extra kosten verbonden, maar deze zijn dusdanig dat de bypass Leidsevaart ook financieel gunstiger uitpakt dan de in eerste instantie bedachte autobrug over de Haarlemmertrekvaart.

Voor de uitkomsten en conclusies van het door bureau Mos uitgevoerde onderzoek wordt verwezen naar de betreffende onderzoeksrapporten en bijbehorend adviesmemo.

Op basis van de beschreven conclusies ontstaan verschillende mogelijke scenario's voor de aanleg van de bypass Leidsevaart op het perceel van de voormalige stort, mede in relatie tot de mogelijke functie van de rest van het perceel. Op dit moment is het totaalbeeld voor het toekomstige gebruik en inrichting van het betreffende perceel nog niet uitgekristalliseerd. Als positief wordt besloten over het gebruik van het perceel en de aanleg van de "bypass Leidsevaart" als alternatieve ontsluiting voor de Leidsevaart, zal dit de komende periode in samenwerking met Noordwijk verder worden uitgewerkt in een integraal plan voor het hele kavel in relatie tot de optimalisatie van de ligging van de weg.

Gevolgen op de scope van het project Noordelijke Randweg Voorhout

Indien wordt besloten tot ontsluiting van de Leidsevaart via de nieuwe bypass, heeft dat een aantal gevolgen;

- Er wordt een nieuw risico geïntroduceerd in de planning en voortgang voor de aanleg van de Randweg. Stel dat de voortgang van de Randweg op schema loopt en de aanleg van de bypass niet; loopt het hele project dan vertraging op? De provincie heeft aangegeven dat het in een dergelijk geval mogelijk is dat de Leidsevaart op de huidige plek aangesloten blijft terwijl de Randweg toch wordt aangelegd, tot het moment dat de bypass is gerealiseerd. Op dat moment vervalt de aansluiting van de Leidsevaart alsnog. Met deze faseringsoplossing is dit risico dus zeer klein c.q. teniet gedaan.
- De bypass langs het tuincentrum ligt volledig op Noordwijks grondgebied. Dat leidt tot de vraag hoe het ruimtelijke besluit (bestemmingsplan) voor het Noordwijkse deel tot stand komt. Hetzelfde geldt voor de ontwerpogave voor dit deel. Overigens speelt deze vraag ook voor de referentievariant waarbij de brug over de Haarlemmertrekvaart behoorlijke impact heeft op Noordwijks grondgebied. Indien positief wordt besloten over deze oplossing, zullen nadere afspraken worden gemaakt tussen Noordwijk en Teylingen, waarin wordt vastgelegd hoe de verdeling van taken en verantwoordelijkheden komt te liggen ten aanzien van:
 - Het ontwerpproces
 - De ruimtelijke procedure (bestemmingsplan)
 - Financiën (voor realisatie maar ook projectvoorbereiding en planschade)
 - Grondverwerving
 - Bestuurlijke behandeling en besluitvorming
 - Communicatie
 - Realisatie

Het ligt daarbij het meest voor de hand dat de verantwoordelijkheid voor de uitwerking van het ontwerp, financiering en de realisatie binnen het project Noordelijke Randweg

worden getrokken, aangezien de maatregel een direct gevolg, en daarmee onderdeel, is van het project Noordelijke Randweg. Voor het project is een staande projectorganisatie aanwezig met financiële middelen en personele capaciteit.

4. Conclusies en aanbevelingen

Op basis van bovenstaande wordt het volgende geconcludeerd en geadviseerd.

Conclusies:

- Met het aansluiten van de Noordelijke Randweg Voorhout op de N444 komt de huidige aansluiting van de Leidsevaart (net ten noorden van de Noordwijkerhoekbrug) op de N444 te vervallen. Hiervoor moet een alternatief worden geboden. Omdat dit een direct gevolg is van de aansluiting van de Randweg, valt het bieden van een alternatief binnen de scope van het project Noordelijke Randweg Voorhout.
- De "bypass Leidsevaart", de omlegging van de Leidsevaart naar de aansluiting van de Leeweg op de N444, achter het tuincentrum langs, wordt gezien als de beste, goedkoopste en meest integrale oplossing voor de nieuwe aansluiting van de Leidsevaart. Gemeenten Teylingen en Noordwijk, provincie Zuid-Holland en Hoogheemraadschap Rijnland zijn gezamenlijk tot deze conclusie gekomen.
- De beoogde nieuwe verbinding loopt over een perceel aan de Leidsevaart dat in de jaren 60 van de vorige eeuw is gebruikt als stortplaats. Geotechnisch en milieutechnisch onderzoek laat zien dat aanleg van de weg over dit perceel mogelijk is. Weliswaar moeten saneringsmaatregelen worden getroffen, maar hiervoor is ruimte binnen de financiële kaders van het project (aangezien de bypass goedkoper is dan de initieel beoogde autobrug over de Haarlemmertrekvaart).
- Verdere uitwerking is nodig om te komen tot een integraal plan voor het hele perceel, waarin de aanleg van de weg wordt gecombineerd met mogelijke functies op de rest van het kavel. Dit moet gebeuren in goed overleg met de gemeente Noordwijk en de Omgevingsdienst West-Holland (bevoegd gezag voor bodemsanering).

Adviespunten:

- De bypass Leidsevaart vaststellen als de voorkeursoplossing voor de nieuwe ontsluiting van de Leidsevaart.
- In samenwerking met Noordwijk komen tot een integraal plan voor het volledige perceel van de voormalige stort.
- Afspraken met Noordwijk maken over de verdeling van werkzaamheden, verantwoordelijkheden en financiën, waarbij het voor de hand ligt dat de verdere uitwerking van de maatregel binnen het project Noordelijke Randweg Voorhout wordt opgepakt en de maatregel financieel binnen de scope van het project valt.

- De besluitvorming hierover afstemmen met Noordwijk en afspraken maken over vervolgstappen (waaronder de door Noordwijk te volgen ruimtelijke procedure).
- Bovenstaande communiceren aan belanghebbenden, middels de digitale nieuwsbrief van het project Noordelijke Randweg Voorhout en een brief aan de directe omgeving (die eerder is geïnformeerd op het moment dat de genoemde onderzoek op de stort werd voorbereid).