

Inspraak- en overlegnota voorontwerp- bestemmingsplan Noordelijke Randweg Voorhout

Versie: 24 november 2015





Inhoud

1	Inleiding	3
2	Vooroverlegreacties	4
3	Inspraakreacties	9
4	Ambtshalve wijzigingen	13
5	Overzicht aanpassingen / ambtelijke wijzigingen.....	14



1 Inleiding

Het voorontwerpbestemmingsplan Noordelijke Randweg Voorhout heeft van 26 februari tot en met 8 april 2015 voor inspraak ter inzage gelegen. Op 17 maart 2015 is hierover, en over het Voorlopig Ontwerp van de weg, een inloopavond gehouden. Zowel in het Bestuurscentrum als via de gemeentelijke website en via www.ruimtelijkeplannen.nl heeft de mogelijkheid bestaan om het plan te raadplegen. Gedurende deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld een reactie in te dienen over de voorgenomen ontwikkeling.

In hoofdstuk 2 zijn de uitkomsten van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen. Hoofdstuk 3 geeft een samenvatting van de inspraakreacties en het antwoord van de gemeente. Hoofdstuk 4 geeft een overzicht van de ambtshalve aanpassingen die in het plan zijn aangebracht. Hoofdstuk 5 geeft een totaaloverzicht van de aanpassingen die (naar aanleiding van de reacties en de ambtshalve aanpassingen) in het ontwerpbestemmingsplan zijn aangebracht.

Naar aanmelding van de inspraak over de fietsstructuur is een Memo van 3 juni 2015 als bijlage aan deze nota toegevoegd.



2 Vooroverlegreacties

In het Bro is vastgelegd dat bij de voorbereiding van een nieuw bestemmingsplan relevante (overheids)instanties in de gelegenheid moeten worden gesteld om een vooroverlegreactie in te dienen. De volgende instanties is op 24 en 26 februari 2015 verzocht een vooroverlegreactie op te stellen, met het verzoek om vóór 8 april 2015 te reageren:

1. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, www.eformulieren.zuidholland.nl
2. Hoogheemraadschap van Rijnland, Pieter C. van der Brugge, ruimtelijkeplannen@rijnland.net
3. Omgevingsdienst West-Holland, D. Hake, ROMadvies@odwh.nl
4. Gemeente Noordwijk, gemeente@noordwijk.nl
5. Senior-archeoloog van de gemeente, via c.bekker@teylingen.nl
6. Teylinger Ondernemersvereniging, via voorhout@neuteboomverswereld.nl
7. N.V. Nederlandse Gasunie, via ro_west@gasunie.nl
8. Liandon B.V. namens Liander Infra West N.V., ro.loket@liander.com en peter.pijnacker@alliander.com
9. Dunea Duin & Water, b.gent@dunea.nl
10. ProRail, marc.heinen@ProRail.nl
11. Monumentencommissie gemeente Teylingen, ir. C.M. de Kovel, c.dekovel@dorpstadenland.nl
12. Gemeente Noordwijkerhout, gemeente@noordwijkerhout.nl

Van de overlegpartners, genoemd onder 1 tot en met 6, is een reactie ontvangen. Hieronder staat een korte samenvatting van de reacties. De overige hebben niet gereageerd. De beantwoording van de reacties is in de daaropvolgende tabel opgenomen. In de tweede en derde kolom van die tabel wordt aangegeven of de reactie al dan niet leidt tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Nr.	Naam	Onderwerp
1.	Gedeputeerde Staten van Zuid Holland.	Geen mogelijke strijdigheid met provinciaal beleid. Het plan hoeft niet te worden toegezonden.
2.	Hoogheemraadschap van Rijnland.	Weg valt in zijn geheel binnen het profiel van de waterkering + extra waterkering ter plaatse van de drie boezemwatergangen op de verbeelding aangeven.
3.	Omgevingsdienst West-Holland.	Enkele opmerkingen over onderzoeken geluid, lucht, bodem, flora- en fauna. Tevens aanvullende reacties 12 mei en 22 juni 2015.
4.	Gemeente Noordwijk.	Geen aanleiding voor op- of aanmerkingen.



5.	Senior-archeoloog van de gemeente, de heer H. Siemons.	Vraag over een tekstfragment (4 ^e alinea) in paragraaf 5.7 van de toelichting. Tevens RAAP-rapport 1159 uit 2005 aan de toelichting toevoegen. Dit betreft een deel van de Randweg ten oosten van het spoor.
6.	Teylingen Ondernemers Vereniging (TOV).	Enkele kanttekeningen en vragen over het winkelgebied Voorhout / Herenstraat na aanleg Randweg / Aandacht voor een tankstation langs de Randweg.

1. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland

Vooroverleg	Antwoord	Aanpassing in ontwerpbestemmingsplan
Uit de toezending van het E-formulier blijkt geen mogelijke strijdigheid met provinciaal beleid. Het plan hoeft niet te worden toegezonden.	Dit gegeven wordt voor kennisgeving aangenomen.	De reactie leidt niet tot aanpassing van het plan.

2. Hoogheemraadschap van Rijnland

Vooroverleg	Antwoord	Aanpassing in ontwerpbestemmingsplan
1. Het profiel van de waterkering wordt voor een groot deel verlegd van de huidige kade naar de weg. Gevraagd wordt dit op de verbeelding aan te geven.	De gemeente stemt hiermee in. De dubbelbestemming <i>Waterstaat-waterkering</i> wordt op het gehele betreffende deel van de weg gelegd.	De reactie leidt tot aanpassing van de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan.
2. Het noordoostelijk deel van de weg grenst aan drie boezemwatergangen. Ook aan die zijde van de weg is een zone met de bestemming <i>Waterstaat-waterkering</i> nodig.	Dit gedeelte naast de weg maakt geen deel uit van het projectgebied. Het behoort tot het bestemmingsplan 'Buitengebied Teylingen'. Wanneer dit bestemmingsplan in de toekomst wordt herzien wordt deze dubbelbestemming ter plaatse van de drie boezemwatergangen aldaar gelegd.	De reactie leidt tot niet aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.



3. Omgevingsdienst West-Holland

Vooroverleg	Antwoord	Aanpassing in ontwerpbestemmingsplan
1. Geluid. Het akoestisch rapport moet nog worden aangepast met de rotonde halverwege de weg. Verder dient de akoestische maatregel – stil asfalt op een deel van de weg – in de planregels geborgd te worden.	Het akoestisch rapport wordt aangepast aan de laatste versie van het Ontwerp van de weg. De toepassing van stil asfalt op een deel van de weg wordt in de planregels geborgd.	Het aangepaste akoestisch rapport wordt aan de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan toegevoegd. Een voorwaardelijke gebruiksregel wordt toegevoegd, luidende: Rijwegen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - geluidsreducerend wegdek' mogen pas in gebruik worden genomen indien deze zijn voorzien van geluidsreducerend wegdek met een geluidsreducerend vermogen van Cwegdek = 4,8 dB voor lichte voertuigen en van Cwegdek = 1,3 dB voor vrachtverkeer, of gelijkwaardig.
2. Lucht. Aan de toelichting dient het onderzoek luchtkwaliteit van 22 december 2014 te worden toegevoegd in plaats van het onderzoek van 31 oktober 2014. <i>De Voortoets Natuurbeschermingswet 1998 van 6 mei 2013 dient als bijlage te worden toegevoegd aan de toelichting.</i>	Akkoord. Het onderzoek van 31 oktober 2014 wordt vervangen door het onderzoek van 22 december 2014. Akkoord.	Het onderzoek luchtkwaliteit van 22 december 2014 wordt aan de toelichting toegevoegd. <i>De Voortoets Natuurbeschermingswet 1998 en de reactie hierop van de Omgevingsdienst Haaglanden van 5 november 2013 worden als bijlagen aan de toelichting toegevoegd.</i>
3. Bodem. Voor de paragraaf bodem doet de Omgevingsdienst enkele tekstvoorstellen. Die houden in dat een paar locaties voorafgaand aan de uitvoering nader moeten worden onderzocht. De mogelijke verontreiniging staat de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg.	Akkoord. De toelichting wordt in paragraaf 5.8 met het tekstvoorstel aangepast.	De reactie leidt tot aanpassing van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.



4. Flora en fauna. Geadviseerd wordt het Compensatie- en mitigatieplan, het Inrichtingsadvies en de inrichtingsschets Ecologische verbindingszone bij (de toelichting van) het bestemmingsplan te betrekken. Verder moet de toelichting worden aangevuld met de onderdelen gebiedsbescherming en het provinciaal beleid.	Akkoord. De toelichting wordt in paragraaf 5.9 met deze onderwerpen aangevuld.	De reactie leidt tot aanpassing van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.
--	--	--

4. Gemeente Noordwijk

Vooroverleg	Antwoord	Aanpassing in ontwerpbestemmingsplan
Het voorontwerpbestemmingsplan geeft de gemeente Noordwijk geen aanleiding tot het maken van op- of aanmerkingen.	De vooroverlegreactie wordt voor kennisgeving aangenomen.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

5. Senior-archeoloog van de gemeente

Vooroverleg	Antwoord	Aanpassing in ontwerpbestemmingsplan
1. Gevraagd wordt welke relatie de zin in paragraaf 5.7 van de toelichting heeft met archeologie: 'Een goede landschappelijke inpassing van de Noordelijke Randweg kan daarmee de ruimtelijke kwaliteit van het gebied versterken'.	Het hoofdstuk betreft: 'Landschap, cultuurhistorie en archeologie'. De betreffende zin komt voor in de beschrijving van 'Landschap en cultuurhistorie' en is daar op zijn plaats.	De reactie leidt niet tot aanpassing van de toelichting van het plan.
2. Tevens graag het RAAP-rapport 1159 uit 2005 aan de toelichting toevoegen. Dit betreft een deel van de Randweg ten oosten van het spoor.	De gemeente stemt met deze reactie in.	De reactie leidt tot aanpassing van de toelichting van het plan. Het rapport 1159 uit 2005 wordt als bijlage aan de toelichting toegevoegd.



6. Teylingen Ondernemers Vereniging (TOV)

Vooroverleg	Antwoord	Aanpassing in ontwerpbestemmingsplan
1. De TOV kan zich vinden in het plan.	De gemeente neemt hier met instemming kennis van.	De reactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
2. Na de aanleg van de Randweg graag een evaluatie van de effecten voor de Herenstraat.	Het verkeersmodel van de Regionale Verkeers Milieu Kaart bevat een prognose van de verkeersintensiteit op de Herenstraat na aanleg van de Noordelijke Randweg. Hieruit blijkt dat de verkeersdruk in de Herenstraat sterk afneemt als gevolg van de Randweg. De verkeersintensiteit daalt naar verwachting met ruim 40% van bijna 7.500 tot circa 4.300 motorvoertuigen per etmaal. Dit is onder de grens van 5.000 mvt die wordt gehanteerd voor een 30 km/u-straat. De exacte verkeersintensiteit zal ook samenhangen met ruimtelijke ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld het aantal woningen dat nog in Voorhout gebouwd zal worden. Na de aanleg blijft de ontwikkeling van het verkeer op de Herenstraat gemonitord (met verkeerstellingen). Mede op basis daarvan kan dan worden gezien of op termijn nog maatregelen nodig zijn.	De reactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
3. Mocht er sprake zijn van de aanleg van een tankstation of garagebedrijf langs de Randweg dan daar in ieder geval graag de lokale ondernemers voor benaderen.	De aanleg van een tankstation of garagebedrijf langs de weg is in dit project niet aan de orde.	De reactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
4. Is er een inschatting van de verkeersintensiteit in de Herenstraat na oplevering van de Randweg? Minder auto's leidt zonder handhaving tot hogere snelheid.	Zie hiervoor onder 5.2.	De reactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.



3 Inspraakreacties

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de inspraakreacties, die over het voorontwerpbestemmingsplan zijn gegeven.

Nr.	Naam	Onderwerp
1.	Bert Kraan, Valkeniershof 14, Sassenheim en Dieuwke Kornelis, Mussenplaats 31, 2317 WC Leiden.	Graag aandacht voor het gebruik dat insprekers hebben op grondeigendom van Ballast Nedam.
2.	Bestuur Vereniging <i>De natuurlijke Boekhorstpolder</i> , via E-mail m.wagenmaker@hetnet.nl	Vragen over de breedte van de ecologische zone bij de Noordwijkerhoekbrug en over de noodzaak van een route voor fietsers naar Noordwijk via de rotonde halverwege de weg.
3.	A. Jongeneel, Leidsevaart 228, 2203 LC Noordwijk	De gekozen locatie voor een fietsbrug bij de rotonde halverwege de weg, naar de Leidsevaart in Noordwijk, tast het woongenot van de woning Leidsevaart 228 onevenredig aan. Gevraagd wordt de brug te verplaatsen, niet in de zichtlijn van woningen aan de Leidsevaart.
4.	Watersportvereniging Noordwijk en Watersportvereniging Maritiem Teylingen, p/a HavenLand, De Vlashoven 48, 2211 WP Noordwijkerhout	De fietsbrug bij de rotonde halverwege de weg komt aan de Leidsevaart aan land ter plaatse van de botensteiger.
5.	Wim Turnhout, via E-mail adsl561875@telfort.nl	Naam 'Bollendreef' past niet bij deze weg.

In de tweede en derde kolom van de volgende tabel wordt aangegeven of de reactie leidt tot aanpassing van het bestemmingplan.

1. Bert Kraan, Valkeniershof 14, Sassenheim en Dieuwke Kornelis, Mussenplaats 31, 2317 WC Leiden.

Inspraak	Antwoord	Aanpassing in ontwerpbestemmingsplan
Aandacht wordt gevraagd voor het gebruik dat men heeft op grondeigendom van Ballast Nedam.	Akkoord. De gemeente gaat in het kader van de grondverwerving ook na wie grond pacht, huurt of anderszins gebruikt.	De reactie leidt niet tot aanpassing van het plan.



2. Bestuur Vereniging De natuurlijke Boekhorstpolder, m.wagenmaker@hetnet.nl

Inspraak	Antwoord	Aanpassing in ontwerpbestemmingsplan
1. De breedte van de ecologische zone bij de Noordwijkerhoekbrug dient geen doel. Voorgesteld wordt die te verkleinen, dit komt mede ten goede aan de weidevogels. 2. Er zijn vraagtekens bij de noodzaak van een route voor fietsers naar Noordwijk via de rotonde halverwege de weg, gezien de eveneens geplande fietsroute vanuit de Spoorlaan in Voorhout naar de Leidsevaart in Noordwijkerhout. 3. Tevens wordt een aanpassing van die route voorgesteld.	1. De uitbuiging van de weg is nodig om de Noordelijke Randweg aan te kunnen sluiten op de N444. Het gebied krijgt juist extra natuurwaarde omdat hier - volgens afspraak met de provincie - compensatie moet plaatsvinden van boezemwater en EHS-natuur als gevolg van het project Nagelbrug en verbreding van de N444. 2. Naar aanleiding van de inspraakreacties is de ligging van de fietsbruggen opnieuw overwogen. In dat kader is besloten de fietsroute, en daarmee de fietsbrug, via de rotonde halverwege de weg vooralsnog te laten vervallen. Zie hiervoor de Memo van 3 juni 2015 die als bijlage bij deze Nota is gevoegd. 3. Besloten is de fietsroute vanuit de Spoorlaan in Voorhout dichterbij de randweg te leggen, zodat minder versnippering ontstaat. Zie ook de Memo van 3 juni 2015.	1. De reactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. 2. De reactie leidt tot aanpassing van (de verbeelding en de toelichting) van het ontwerpbestemmingsplan. 3. De reactie leidt tot aanpassing van (de verbeelding en de toelichting) van het bestemmingsplan.



3. A. Jongeneel, Leidsevaart 228, 2203 LC Noordwijk

Inspraak	Antwoord	Aanpassing in ontwerpbestemmingsplan
De gekozen locatie voor een fietsbrug bij de rotonde halverwege de weg, naar de Leidsevaart in Noordwijk, tast het woongenot van de woning Leidsevaart 228 onevenredig aan. Gevraagd wordt de brug in een andere richting te verplaatsen, niet in de zichtlijn van woningen aan de Leidsevaart.	Besloten is de fietsroute, en daarmee de fietsbrug, via de rotonde halverwege de weg vooralsnog te laten vervallen. Zie ook hierboven, onder 2.2. en de Memo van 3 juni 2015. De brug is wel opgenomen in de plannen om deze in de toekomst te kunnen aanleggen, maar de ligging is zo aangepast dat deze zo ver mogelijk van de woningen af ligt.	De reactie leidt tot aanpassing van (de verbeelding) van het ontwerpbestemmingsplan.

4. Watersportvereniging Noordwijk en Watersportvereniging Maritiem Teylingen, p/a HavenLand, De Vlashoven 48, 2211 WP Noordwijkerhout

Inspraak	Antwoord	Aanpassing in ontwerpbestemmingsplan
De fietsbrug bij de rotonde halverwege de weg komt aan de Leidsevaart ter plaatse van een botensteiger aan land. De brug doet daarmee de steiger gedeeltelijk teniet. Kleinere stukken steiger zijn niet goed bruikbaar. Als fietsbrug en boten te dicht bij elkaar komen geeft dit tevens mogelijk ongewenste effecten.	Besloten is de fietsroute, en daarmee de fietsbrug, via de rotonde halverwege de weg vooralsnog te laten vervallen. Zie ook hierboven, onder 2.2. en de Memo van 3 juni 2015. Voor de toekomstige ligging is het ontwerp aangepast, zodat de brug niet meer samenvalt met de steiger.	De reactie leidt tot aanpassing van (de verbeelding) van het ontwerp bestemmingsplan.



5. Wim Turnhout, via E-mail adsl561875@telfort.nl

Inspraak	Antwoord	Aanpassing in ontwerpbestemmingsplan
De naam 'Bollendreef' past niet bij een weg die door een polder voert. Daar heeft nooit een bol gebloeid, laat staan dat je bloeiende bollen ziet vanaf de weg.	Wanneer de weg gereed is loopt deze van de N444 tot aan de Jacoba van Beierenweg. Het college heeft deze naam gegeven omdat in Voorhout veel bloembollenteelt is (geweest), maar er is geen enkele straatnaam die daarnaar verwijst. Andere overwegingen waren dat sport-hal <i>De Tulp</i> dicht bij de weg ligt en dat een aantal nieuwe straten in Hooghkamer, die via de Componistenlaan op deze weg uitkomen, namen van bloembollen hebben gekregen. Verder sluit de naam <i>Bollendreef</i> goed aan bij de naam <i>Bollenstreek</i> .	De reactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.



4 Ambtshalve wijzigingen

Het is noodzakelijk een werkterrein te kunnen inrichten nabij de aan te leggen onderdoorgang en de randweg aan de noordoostzijde van de spoorlijn. Hiervoor wordt het plangebied op die plaats uitgebreid met de bestemming 'Verkeer – werkterrein'. Hierin wordt de functie genoemd: 'werkterreinen en bijbehorende voorzieningen voor de aanleg van de randweg en de onderdoorgang'.

Voor het gedeelte werkterrein op deze grond wordt een wijzigingsbevoegdheid voor het college opgenomen. Hierin wordt bepaald dat het college de bestemming later kan wijzigen in de bestemming agrarische doeleinden.



5 Overzicht aanpassingen / ambtelijke wijzigingen

De volgende aanpassingen zijn naar aanleiding van de reacties doorgevoerd in het ontwerpbestemmingsplan.

Verbeelding

1. De dubbelbestemming *Waterstaat-waterkering* wordt op het gehele betreffende deel van de weg gelegd.
2. Een nieuwe fietsroute en een fietsbrug in het noordwestelijk deel van het plangebied worden toegevoegd. Daarvoor wordt een aanduiding 'os' (ontsluiting) aan die plek gegeven.
3. Het plangebied ten noordoosten van de spoorlijn, nabij de aan te leggen onderdoorgang, wordt uitgebreid met de bestemming 'Verkeer-werkterrein'.
4. De plaats van de rotonde en de toekomstige fietsbrug over de Haarlemmertrekvaart naar Noordwijk schuiven in noordoostelijke richting op.

Regels

1. Aan artikel 4 'Verkeer' wordt een voorwaardelijke gebruiksregel toegevoegd, luidende: Rijwegen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - geluidsreducerend wegdek' mogen pas in gebruik worden genomen indien deze zijn voorzien van geluidsreducerend wegdek met een geluidsreducerend vermogen van Cwegdek = 4,8 dB voor lichte voertuigen en van Cwegdek = 1,3 dB voor vrachtverkeer, of gelijkwaardig.
2. De bestemming 'Verkeer-werkterrein' wordt voorzien van een wijzigingsbevoegdheid voor het college om de bestemming te kunnen wijzigen in agrarische doeleinden (wijzigingsgebied 1).

Toelichting

1. Geluid. Het aangepast akoestisch rapport van 27 oktober 2015 wordt toegevoegd aan de toelichting.
2. Lucht. Het onderzoek luchtkwaliteit van 31 oktober 2014 wordt vervangen door het onderzoek van 22 december 2014.
3. Bodem. De toelichting wordt in paragraaf 5.8 met de tekstvoorstellen aangepast.
4. Flora en fauna. De toelichting wordt in paragraaf 5.9 met de tekstvoorstellen van de Omgevingsdienst West-Holland aangepast. De *Voortoets Natuurbeschermingswet 1998* van 6 mei 2013 en de reactie hierop van de Omgevingsdienst Haaglanden van 5 november 2013 worden als bijlagen aan de toelichting toegevoegd.
5. Archeologie. Het RAAP-rapport 1159 uit 2005 wordt aan de toelichting toegevoegd. Dit betreft een deel van de Randweg ten oosten van het spoor.
6. De gewijzigde fietsstructuur (nieuwe fietsroute) wordt in de toelichting vermeld.
7. Het explosievenonderzoek van 7 oktober 2015 wordt toegevoegd aan de bijlagen bij de toelichting.
8. De gronden in het wijzigingsgebied 1 zijn in eerste instantie bedoeld als werkterrein. Indien deze niet langer nodig zijn, is wijziging van de bestemming in wederom agrarische doeleinden mogelijk.

Overwegingen en advies ten aanzien van de fietsstructuur (fietsbruggen) in het project Noordelijke Randweg Voorhout, n.a.v. inspraak op het VO en het VOBP

3 juni 2015

0. Samenvatting/advies

- De inspraakreacties op het VO en VOBP van de Noordelijke Randweg Voorhout, leiden tot de conclusie dat de ligging van de fietsbruggen over de Haarlemmertrekvaart moet worden heroverwogen. De oostelijke fietsbrug (B) kan daarbij dichterbij de Randweg worden gelegd, zodat minder versnippering ontstaat en geen conflict met de woningen terplekke aan de Leidsevaart. De westelijke fietsbrug (A) geeft een conflict met de woning aan de Leidsevaart en de terplekke aanwezige steiger.
- In die overweging moeten worden meegenomen de meest recente inzichten ten aanzien van de kosten en dekking van de fietsbruggen over de Haarlemmertrekvaart. Dat leidt tot de vraag of te rechtvaardigen kan worden dat twee fietsbruggen van elk ruim één miljoen euro op circa 600 meter (of minder) afstand van elkaar worden aangelegd.
- Verkeerstechnisch c.q. vanuit de fietsstructuur geeft de situatie met twee fietsbruggen uiteraard de beste oplossing. Op basis van de in het vorige hoofdstuk beschreven overwegingen is echter de conclusie dat fietsbrug A beperkte meerwaarde heeft, aangezien er op de relatie Noordwijk-Voorhout geen kortere fietsverbinding ontstaat (wel een alternatief voor de fietsverbinding over de Leidsevaart) zolang er niet ook een fietspad dwars door de Boekhorstpolder wordt aangelegd. Daarbij wordt opgemerkt dat ook in dat geval de snelste route verder naar Sassenheim dan via het fietspad langs de Randweg (en het fietspad Roodemolenpolder) loopt.
- Fietsbrug B biedt wel nieuwe, kortere routes, op de relatie tussen Noordwijkerhout en Voorhout. Bovendien ontstaat in combinatie met het doortrekken van de Spoorlaan een logische structuur waarbij bewoners uit Voorhout via de Spoorlaan en fietsbrug B kunnen fietsen en dan de keuze hebben tussen de richtingen Noordwijk (west) en Noordwijkerhout (oost). Met de aanleg van fietsbrug B ontstaat een nieuwe, directe route naar Voorhout voor de bewoners over de hele lengte van de Leidsevaart (gemeenten Noordwijk en Noordwijkerhout).
- Indien fietsbrug A niet wordt aangelegd heeft dit als effect dat lokaal fietsverkeer in een aantal gevallen moet omrijden ten opzichte van de huidige routes. Dit geldt echter maar voor een deel van de routes (langs de N444 naar het zuiden) en daar staat tegenover dat er op de verbinding naar Voorhout juist een nieuwe, kortere verbinding wordt geboden en de verbinding tussen de Leidsevaart en Noordwijk met de aanleg van de bypass ook wordt verbeterd. Voor lokaal fietsverkeer tussen het oostelijk deel van de Leidsevaart en Voorhout ontstaat sowieso een nieuwe verbinding.

Alles overziend wordt daarmee geconcludeerd dat de aanleg van fietsbrug A beperkte meerwaarde biedt ten opzichte van de oostelijke fietsbrug en niet een investering van ruim één miljoen euro rechtvaardigt. Ten behoeve van het OBP en het DO wordt daarom geadviseerd deze fietsbrug te laten vervallen.

Gevolgen en advies t.a.v. de rotonde Nieuw-Boekhorst in het ontwerp en bestemmingsplan

In het verlengde van fietsbrug A zit in het ontwerp van de Randweg een rotonde (zie kaartje pagina 1). Deze is om een aantal redenen in het bestemmingsplan en het ontwerp opgenomen:

- De rotonde ligt deels in de ecologische verbindingszone, tussen de trekvaart en de randweg. De provincie stemt hiermee in. Als de rotonde niet nu wordt bestemd, moet later via een procedure alsnog ontheffing worden gevraagd om de rotonde in de EHS-zone aan te leggen. De vraag is dan of de provincie daarmee kan instemmen en zo ja, onder welke voorwaarden en met hoeveel moeite.
- Geen kapitaalvernietiging en extra hinder, waarvan wel sprake zou zijn als eerst de weg wordt aangelegd en niet veel later alsnog de rotonde voor de ontsluiting van de locatie Nieuw-Boekhorst.
- De meerkosten van een rotonde zijn beperkt als deze gelijk met de aanleg van de weg wordt gerealiseerd. Als de rotonde in een latere fase wordt aangelegd als de weg er al ligt, zijn de kosten beduidend hoger.
- Terplekke van de rotonde moet de boezemkadestructuur op de ligging van de rotonde worden aangepast. Hier moet derhalve bij de aanleg van de weg al rekening mee worden gehouden.

- De rotonde biedt een logische locatie voor de oversteek voor fietsverkeer vanaf fietsbrug A, naar het fietspad langs de randweg, aangezien de snelheid hier laag ligt en fietsers in twee fasen kunnen oversteken.

Met het vervallen van fietsbrug A vervalt de laatste van deze argumenten. De andere argumenten blijven echter overeind. Daarom wordt geadviseerd ook met het vervallen van fietsbrug A wel de rotonde in het ontwerp en bestemmingsplan te handhaven. De ligging van de rotonde wordt daarbij zo aangepast dat het op termijn mogelijk is om alsnog een westelijke fietsbrug te realiseren met een oversteek in de rotonde, maar dusdanig dat deze fietsbrug niet conflicteert met de steiger en minimale impact heeft op de woningen langs de Leidsevaart. Zoals eerder beschreven ontstaat er een kortere route tussen Noordwijk en Voorhout (v.v.) als ook in de polder Boekhorst een nieuw fietspad wordt aangelegd. Op het moment dat sprake is van woningbouw in de polder is dit een logische ontwikkeling, waar het ontwerp van de randweg nu goed op moet voorsorteren.

Toelichting en onderbouwing

1. Context

- In de zes weken tot 8 april 2015 heeft het Voorontwerp Bestemmingsplan (VOBP) voor de Noordelijke Randweg Voorhout voor inspraak ter inzage gelegen. Op dinsdag 17 maart is in dit kader een inloopavond georganiseerd. Samen met het VOBP is het Voorlopig Ontwerp (VO) voor de Noordelijke Randweg gepresenteerd.
- Van de vijf binnengekomen inspraakreacties gaan er drie over de fietsstructuur van de Noordelijke Randweg in relatie tot de fietsbruggen over de Haarlemmertrekvaart.
- Het ontwerp dat de basis vormt voor het VOBP en is gepresenteerd, is hier onder weergegeven. De twee in het ontwerp opgenomen fietsbruggen over de Haarlemmertrekvaart zijn met een gele cirkel gemarkeerd.
- Fietsbrug A. is de westelijk gelegen fietsbrug, direct in het verlengde van de bypass Leidsevaart. Fietsbrug B. is oostelijker gelegen in het verlengde van de Spoorlaan (die wordt doorgetrokken als fietspad en aansluit op het fietspad langs de Randweg) en de ongelijkvloerse kruising van de Randweg (waarbij gebruik wordt gemaakt van het hoogteverschil van de onderdoorgang onder het spoor).



2. Onderbouwing fietsstructuur VO en VOBP

De uitgangspunten c.q. onderbouwing voor deze structuur zijn als volgt.

Met het opheffen van de aansluiting van de Leidsevaart op de N444 is een alternatieve route voor het autoverkeer gevonden in de “bypass Leidsevaart” (verbinding tussen de Leidsevaart en de Leeweg, in de gemeente Noordwijk). Hiermee ontstaat ook een nieuwe verbinding voor fietsers. Het is dan aantrekkelijk om in het verlengde van de bypass een fietsbrug over de Haarlemmertrekvaart te maken, zodat een nieuwe fietsverbinding tussen Noordwijk en Voorhout ontstaat. Bovendien is er een alternatieve fietsverbinding nodig voor de bewoners van de Leidsevaart zelf, die niet meer via de Leidsevaart naar het fietspad langs de N444 kunnen fietsen. Hierin ligt de onderbouwing van de westelijke fietsbrug (verder: fietsbrug A).

De onderbouwing van de oostelijke fietsbrug (verder: brug B) ligt in de fietsrelatie tussen Noordwijkerhout en Voorhout en het feit dat met deze fietsbrug en het doortrekken en aansluiten van de Spoorlaan als fietspad, een beduidend kortere en directe route ontstaat tussen het centrum van Voorhout en Noordwijkerhout. Deze fietsbrug is – naast brug A – als een “extra verbinding” beschouwd, waarvan is aangegeven dat deze in het project wordt gerealiseerd als dit mogelijk is, waarbij een relatie is gelegd met een provinciale bijdrage aangezien de verbinding Noordwijkerhout-Voorhout als gewenste verbinding is opgenomen in het provinciale fietsplan.

3. Resultaten inspraak t.a.v. de fietsstructuur

Drie insprekers hebben gereageerd op het plan en de fietsstructuur zoals hierboven beschreven.

- De bewoner van de (bedrijfs)woning aan de Leidsevaart (nummer 228) ter hoogte waarvan fietsbrug A is getekend geeft aan het niet eens te zijn met de ligging van de fietsbrug. Dit aangezien de fietsbrug een doorvaarthoogte van 2,50 meter moet hebben en daar circa een halve meter brugdikte bijkomt. Het resultaat is dat de brug direct op hoogte voor de woning komt te liggen, in het zicht van de woning, waarbij fietsers op de brug zicht krijgen op/in de woning en de tuin.
- De verenigingen Maritiem Teylingen en Watersportvereniging Noordwijk (twee verenigingen met een personele unie) geven aan dat er onvoldoende rekening is gehouden met het belang van de watersportverenigingen. Fietsbrug A is deels geprojecteerd op de steiger van de vereniging, dat terplekke ligt. Het oostelijke deel van de steiger zou voor de aanleg van de fietsbrug moeten worden verwijderd.
- De Vereniging Natuurlijke Boekhorstpolder geeft aan geen noodzaak te zien tot twee bruggen en geeft aan dat fietsbrug B dan een logischer en meer gewenste verbinding vormt dan fietsbrug A. Ten aanzien van brug B geeft zij vervolgens aan een iets andere ligging voor de stellen zodat deze dichterbij de Randweg komt te liggen en het betreffende stuk van de polder minder wordt versnipperd.

Daarnaast is er door de verdere projectvoortgang voortschrijdend inzicht ten aanzien van de kosten en de dekking:

- De fietsbruggen vragen een forse investering. De bouwkosten bedragen per brug bijna 7 ton en de totale investeringskosten per brug circa 1 miljoen euro. De forse kostenpost hangt samen met een aantal aspecten: de te overbruggen breedte van de Haarlemmertrekvaart (ca. 23 meter), de noodzakelijke doorvaarthoogte van 2,50 meter in verband met de scheepvaart en het feit dat de hellingbaan die nodig is om het hoogteverschil te overbruggen aan Noordwijkse zijde boven het water moet worden gebouwd aangezien de Leidsevaart (de weg) hier direct langs de Haarlemmertrekvaart ligt.
- Voor fietsbrug B geldt dat deze in het project als “extra verbinding” is opgenomen en dat deze kan worden gedekt uit een eventuele bijdrage uit het provinciale fietsprogramma (aangezien daar de verbinding Noordwijkerhout-Voorhout) als ontbrekende schakel is benoemd. Inmiddels heeft hierover nadere afstemming met de provincie plaatsgevonden en is gebleken dat vooralsnog deze verbinding niet in het investeringsprogramma van de provincie is opgenomen.

De inspraakreacties op het ontwerp en het voortschrijdend inzicht ten aanzien van de kosten en dekking van de fietsbruggen vragen om een heroverweging ten aanzien van de fietsstructuur.

4. Overwegingen

De op pagina 1 weergegeven fietsstructuur, zoals die in de inspraak is voorgelegd is qua fietsstructuur de ideale situatie: er ontstaan nieuwe verbindingen tussen Noordwijkerhout en Voorhout en tussen Noordwijk en Voorhout en verder naar Sassenheim.

De ontvangen inspraakreacties ten aanzien van de ligging van fietsbrug A worden echter gegrond en redelijk geacht:

- Fietsbrug A heeft grote impact op de woning aan Leidsevaart 228, gezien de hoogte van de brug, de oriëntatie van de woning en de ligging van de brug tegenover de woning.
- Fietsbrug A is ontworpen op de plek van de steiger van de Vereniging Maritiem Teylingen en de Watersportvereniging Noordwijk. Er ligt weliswaar een handhavingsverzoek van een omwonende, maar indien de gemeente Noordwijk daar op ingaat, zal dit alleen het westelijk deel van de steiger betreffen (is inmiddels gebleken uit overleg met de gemeente Noordwijk). Het oostelijk deel van de steiger zal specifiek voor de aanleg van de fietsbrug moeten worden verwijderd.

Dit overziend moet de ligging van fietsbrug A in ieder geval worden heroverwogen, zodat deze op een dusdanige plek komt te liggen dat geen (of in ieder geval minimale) impact/hinder op woningen aan de Leidsevaart ontstaat. De brug schuift dan naar het oosten, richting fietsbrug B.

Vervolgens is dan de vraag – met de inmiddels verkregen inzichten ten aanzien van kosten en dekking – hoeveel een tweede fietsbrug toevoegt ten opzichte van één fietsbrug en of de kosten en baten daarvan in verhouding staan.

Daarin zijn de volgende overwegingen van belang.

- Als beide fietsbruggen worden aangelegd wordt de fietsroute Noordwijk-Voorhout niet korter dan in de situatie waarin alleen fietsbrug B wordt aangelegd. Immers, als fietsers via de nieuwe bypass Leidsevaart fietsen en naar het centrum van Voorhout willen, moeten ze doorrijden tot aan de Spoorlaan en kunnen via die nieuwe verbinding naar het centrum van Voorhout. Het (extra) effect van fietsbrug A is dat fietsers op deze relatie de keuze hebben of ze via de Leidsevaart fietsen of via het fietspad naast de Noordelijke Randweg. Het fietspad naast de Randweg is dan een veiliger en comfortabeler alternatief dan de smalle Leidsevaart waar fietsers en autoverkeer gemengd worden afgewikkeld. Met fietsbrug A wordt er dus wel een nieuwe verbinding geboden op de relatie Noordwijk-Voorhout v.v., maar deze is niet korter dan zonder brug A, als ook brug B wordt aangelegd. Pas als er een nieuw fietspad wordt aangelegd, dwars door de polder Boekhorst, ontstaat een echt kortere route op de relatie Noordwijk-Voorhout. Van een dergelijke fietsverbinding is echter op dit moment geen sprake; de prioriteit ligt bij de aanleg van de Randweg.
- Fietsbrug B zorgt voor een nieuwe en kortere verbinding tussen Noordwijkerhout en Voorhout. De route via de Leidsevaart en fietsbrug B en de Spoorlaan is significant korter dan de bestaande route via de N443 en de Jacoba van Beierenweg. Zowel de verbinding Noordwijk-Voorhout als Noordwijkerhout-Voorhout zijn in het provinciale fietsplan als te verbeteren verbinding benoemd.
- Dus: fietsbrug B zorgt dus wel voor een kortere route van en naar Noordwijkerhout en voorziet tegelijkertijd in een nieuwe route van en naar Noordwijk. Fietsbrug A doet niets op de relatie van en naar Noordwijkerhout en zorgt op de relatie met Noordwijk wel voor een kwalitatief betere, maar niet voor een kortere route.
- Naast een functie voor de regionale fietsverbindingen speelt ook mee de lokale ontsluiting van de woningen en bedrijven aan de Leidsevaart. Met het vervallen van de aansluiting van de Leidsevaart op de N444 komt deze route ook voor fietsers te vervallen. Met fietsbrug A wordt voor de verbinding tussen de Leidsevaart en de N444 naar het zuiden een alternatief geboden: via fietsbrug A en het fietspad langs de Randweg, onder de N444 door, naar het fietspad langs de N444. Tussen de Leidsevaart en Noordwijk (nu

vanaf de Leidsevaart langs de N444 naar het noorden) ontstaat een alternatief voor de huidige verbinding in de vorm van de bypass Leidsevaart (die veiliger en korter is dan de huidige route). Met het aansluiten van de Spoorlaan wordt voor de woningen aan de Leidsevaart een nieuwe en veel kortere verbinding geboden naar Voorhout en Sassenheim.

- De nu in het ontwerp opgenomen structuur voorziet dus voor de woningen aan de Leidsevaart in een alternatief voor de bestaande structuur en biedt daarnaast nieuwe verbindingen. Indien fietsbrug B niet zou worden gerealiseerd, zou dit betekenen dat voor bestaande verbindingen die komen te vervallen (aansluiting op de N444) een alternatief wordt geboden, maar dat voor woningen aan het oostelijk deel van de Leidsevaart geen nieuwe route naar Voorhout ontstaat. Als fietsbrug A niet zou worden gerealiseerd betekent dit dat voor de woningen langs het westelijke deel van de Leidsevaart een omrijdbeweging ontstaat voor fietsverkeer tussen de Leidsevaart en de N444 richting het zuiden (N444 richting het noorden wordt immers bediend via de bypass Leidsevaart). Daar staat tegenover dat er wel een nieuwe, korte verbinding naar Voorhout wordt gerealiseerd.
- In het huidige ontwerp liggen de beide fietsbruggen ca. 700 meter uit elkaar. Indien fietsbrug B naar het westen wordt opgeschoven zodat deze niet ter hoogte van een woning ligt en zoveel mogelijk wordt gebundeld met de ligging van de Randweg (in lijn met de inspraakreactie van de Vereniging Natuurlijke Boekhorstpolder), en fietsbrug A naar het oosten schuift (wat zoals gezegd, met het oog op de inspraakreacties noodzakelijk is), dan wordt deze afstand korter (waarbij de vraag is waar fietsbrug A zo kan worden neergelegd dat deze niet ter hoogte van een woning ligt). Dit leidt dan – in combinatie met de hierboven beschreven overwegingen – tot de vraag of kan worden gerechtvaardigd dat twee bruggen van ruim een miljoen euro per stuk op maximaal 600 meter van elkaar worden aangelegd.

Overwegingen en advies ten aanzien van de fietsstructuur (fietsbruggen) in het project Noordelijke Randweg Voorhout, n.a.v. inspraak op het VO en het VOBP

3 juni 2015

0. Samenvatting/advies

- De inspraakreacties op het VO en VOBP van de Noordelijke Randweg Voorhout, leiden tot de conclusie dat de ligging van de fietsbruggen over de Haarlemmertrekvaart moet worden heroverwogen. De oostelijke fietsbrug (B) kan daarbij dichterbij de Randweg worden gelegd, zodat minder versnippering ontstaat en geen conflict met de woningen terplekke aan de Leidsevaart. De westelijke fietsbrug (A) geeft een conflict met de woning aan de Leidsevaart en de terplekke aanwezige steiger.
- In die overweging moeten worden meegenomen de meest recente inzichten ten aanzien van de kosten en dekking van de fietsbruggen over de Haarlemmertrekvaart. Dat leidt tot de vraag of te rechtvaardigen kan worden dat twee fietsbruggen van elk ruim één miljoen euro op circa 600 meter (of minder) afstand van elkaar worden aangelegd.
- Verkeerstechnisch c.q. vanuit de fietsstructuur geeft de situatie met twee fietsbruggen uiteraard de beste oplossing. Op basis van de in het vorige hoofdstuk beschreven overwegingen is echter de conclusie dat fietsbrug A beperkte meerwaarde heeft, aangezien er op de relatie Noordwijk-Voorhout geen kortere fietsverbinding ontstaat (wel een alternatief voor de fietsverbinding over de Leidsevaart) zolang er niet ook een fietspad dwars door de Boekhorstpolder wordt aangelegd. Daarbij wordt opgemerkt dat ook in dat geval de snelste route verder naar Sassenheim dan via het fietspad langs de Randweg (en het fietspad Roodemolenpolder) loopt.
- Fietsbrug B biedt wel nieuwe, kortere routes, op de relatie tussen Noordwijkerhout en Voorhout. Bovendien ontstaat in combinatie met het doortrekken van de Spoorlaan een logische structuur waarbij bewoners uit Voorhout via de Spoorlaan en fietsbrug B kunnen fietsen en dan de keuze hebben tussen de richtingen Noordwijk (west) en Noordwijkerhout (oost). Met de aanleg van fietsbrug B ontstaat een nieuwe, directe route naar Voorhout voor de bewoners over de hele lengte van de Leidsevaart (gemeenten Noordwijk en Noordwijkerhout).
- Indien fietsbrug A niet wordt aangelegd heeft dit als effect dat lokaal fietsverkeer in een aantal gevallen moet omrijden ten opzichte van de huidige routes. Dit geldt echter maar voor een deel van de routes (langs de N444 naar het zuiden) en daar staat tegenover dat er op de verbinding naar Voorhout juist een nieuwe, kortere verbinding wordt geboden en de verbinding tussen de Leidsevaart en Noordwijk met de aanleg van de bypass ook wordt verbeterd. Voor lokaal fietsverkeer tussen het oostelijk deel van de Leidsevaart en Voorhout ontstaat sowieso een nieuwe verbinding.

Alles overziend wordt daarmee geconcludeerd dat de aanleg van fietsbrug A beperkte meerwaarde biedt ten opzichte van de oostelijke fietsbrug en niet een investering van ruim één miljoen euro rechtvaardigt. Ten behoeve van het OBP en het DO wordt daarom geadviseerd deze fietsbrug te laten vervallen.

Gevolgen en advies t.a.v. de rotonde Nieuw-Boekhorst in het ontwerp en bestemmingsplan

In het verlengde van fietsbrug A zit in het ontwerp van de Randweg een rotonde (zie kaartje pagina 1). Deze is om een aantal redenen in het bestemmingsplan en het ontwerp opgenomen:

- De rotonde ligt deels in de ecologische verbindingszone, tussen de trekvaart en de randweg. De provincie stemt hiermee in. Als de rotonde niet nu wordt bestemd, moet later via een procedure alsnog ontheffing worden gevraagd om de rotonde in de EHS-zone aan te leggen. De vraag is dan of de provincie daarmee kan instemmen en zo ja, onder welke voorwaarden en met hoeveel moeite.
- Geen kapitaalvernietiging en extra hinder, waarvan wel sprake zou zijn als eerst de weg wordt aangelegd en niet veel later alsnog de rotonde voor de ontsluiting van de locatie Nieuw-Boekhorst.
- De meerkosten van een rotonde zijn beperkt als deze gelijk met de aanleg van de weg wordt gerealiseerd. Als de rotonde in een latere fase wordt aangelegd als de weg er al ligt, zijn de kosten beduidend hoger.
- Terplekke van de rotonde moet de boezemkadestructuur op de ligging van de rotonde worden aangepast. Hier moet derhalve bij de aanleg van de weg al rekening mee worden gehouden.

- De rotonde biedt een logische locatie voor de oversteek voor fietsverkeer vanaf fietsbrug A, naar het fietspad langs de randweg, aangezien de snelheid hier laag ligt en fietsers in twee fasen kunnen oversteken.

Met het vervallen van fietsbrug A vervalt de laatste van deze argumenten. De andere argumenten blijven echter overeind. Daarom wordt geadviseerd ook met het vervallen van fietsbrug A wel de rotonde in het ontwerp en bestemmingsplan te handhaven. De ligging van de rotonde wordt daarbij zo aangepast dat het op termijn mogelijk is om alsnog een westelijke fietsbrug te realiseren met een oversteek in de rotonde, maar dusdanig dat deze fietsbrug niet conflicteert met de steiger en minimale impact heeft op de woningen langs de Leidsevaart. Zoals eerder beschreven ontstaat er een kortere route tussen Noordwijk en Voorhout (v.v.) als ook in de polder Boekhorst een nieuw fietspad wordt aangelegd. Op het moment dat sprake is van woningbouw in de polder is dit een logische ontwikkeling, waar het ontwerp van de randweg nu goed op moet voorsorteren.

Toelichting en onderbouwing

1. Context

- In de zes weken tot 8 april 2015 heeft het Voorontwerp Bestemmingsplan (VOBP) voor de Noordelijke Randweg Voorhout voor inspraak ter inzage gelegen. Op dinsdag 17 maart is in dit kader een inloopavond georganiseerd. Samen met het VOBP is het Voorlopig Ontwerp (VO) voor de Noordelijke Randweg gepresenteerd.
- Van de vijf binnengekomen inspraakreacties gaan er drie over de fietsstructuur van de Noordelijke Randweg in relatie tot de fietsbruggen over de Haarlemmertrekvaart.
- Het ontwerp dat de basis vormt voor het VOBP en is gepresenteerd, is hier onder weergegeven. De twee in het ontwerp opgenomen fietsbruggen over de Haarlemmertrekvaart zijn met een gele cirkel gemarkeerd.
- Fietsbrug A. is de westelijk gelegen fietsbrug, direct in het verlengde van de bypass Leidsevaart. Fietsbrug B. is oostelijker gelegen in het verlengde van de Spoorlaan (die wordt doorgetrokken als fietspad en aansluit op het fietspad langs de Randweg) en de ongelijkvloerse kruising van de Randweg (waarbij gebruik wordt gemaakt van het hoogteverschil van de onderdoorgang onder het spoor).



2. Onderbouwing fietsstructuur VO en VOBP

De uitgangspunten c.q. onderbouwing voor deze structuur zijn als volgt.

Met het opheffen van de aansluiting van de Leidsevaart op de N444 is een alternatieve route voor het autoverkeer gevonden in de “bypass Leidsevaart” (verbinding tussen de Leidsevaart en de Leeweg, in de gemeente Noordwijk). Hiermee ontstaat ook een nieuwe verbinding voor fietsers. Het is dan aantrekkelijk om in het verlengde van de bypass een fietsbrug over de Haarlemmertrekvaart te maken, zodat een nieuwe fietsverbinding tussen Noordwijk en Voorhout ontstaat. Bovendien is er een alternatieve fietsverbinding nodig voor de bewoners van de Leidsevaart zelf, die niet meer via de Leidsevaart naar het fietspad langs de N444 kunnen fietsen. Hierin ligt de onderbouwing van de westelijke fietsbrug (verder: fietsbrug A).

De onderbouwing van de oostelijke fietsbrug (verder: brug B) ligt in de fietsrelatie tussen Noordwijkerhout en Voorhout en het feit dat met deze fietsbrug en het doortrekken en aansluiten van de Spoorlaan als fietspad, een beduidend kortere en directe route ontstaat tussen het centrum van Voorhout en Noordwijkerhout. Deze fietsbrug is – naast brug A – als een “extra verbinding” beschouwd, waarvan is aangegeven dat deze in het project wordt gerealiseerd als dit mogelijk is, waarbij een relatie is gelegd met een provinciale bijdrage aangezien de verbinding Noordwijkerhout-Voorhout als gewenste verbinding is opgenomen in het provinciale fietsplan.

3. Resultaten inspraak t.a.v. de fietsstructuur

Drie insprekers hebben gereageerd op het plan en de fietsstructuur zoals hierboven beschreven.

- De bewoner van de (bedrijfs)woning aan de Leidsevaart (nummer 228) ter hoogte waarvan fietsbrug A is getekend geeft aan het niet eens te zijn met de ligging van de fietsbrug. Dit aangezien de fietsbrug een doorvaarthoogte van 2,50 meter moet hebben en daar circa een halve meter brugdikte bijkomt. Het resultaat is dat de brug direct op hoogte voor de woning komt te liggen, in het zicht van de woning, waarbij fietsers op de brug zicht krijgen op/in de woning en de tuin.
- De verenigingen Maritiem Teylingen en Watersportvereniging Noordwijk (twee verenigingen met een personele unie) geven aan dat er onvoldoende rekening is gehouden met het belang van de watersportverenigingen. Fietsbrug A is deels geprojecteerd op de steiger van de vereniging, dat terplekke ligt. Het oostelijke deel van de steiger zou voor de aanleg van de fietsbrug moeten worden verwijderd.
- De Vereniging Natuurlijke Boekhorstpolder geeft aan geen noodzaak te zien tot twee bruggen en geeft aan dat fietsbrug B dan een logischer en meer gewenste verbinding vormt dan fietsbrug A. Ten aanzien van brug B geeft zij vervolgens aan een iets andere ligging voor de stellen zodat deze dicht bij de Randweg komt te liggen en het betreffende stuk van de polder minder wordt versnipperd.

Daarnaast is er door de verdere projectvoortgang voortschrijdend inzicht ten aanzien van de kosten en de dekking:

- De fietsbruggen vragen een forse investering. De bouwkosten bedragen per brug bijna 7 ton en de totale investeringskosten per brug circa 1 miljoen euro. De forse kostenpost hangt samen met een aantal aspecten: de te overbruggen breedte van de Haarlemmertrekvaart (ca. 23 meter), de noodzakelijke doorvaarthoogte van 2,50 meter in verband met de scheepvaart en het feit dat de hellingbaan die nodig is om het hoogteverschil te overbruggen aan Noordwijkse zijde boven het water moet worden gebouwd aangezien de Leidsevaart (de weg) hier direct langs de Haarlemmertrekvaart ligt.
- Voor fietsbrug B geldt dat deze in het project als “extra verbinding” is opgenomen en dat deze kan worden gedekt uit een eventuele bijdrage uit het provinciale fietsprogramma (aangezien daar de verbinding Noordwijkerhout-Voorhout) als ontbrekende schakel is benoemd. Inmiddels heeft hierover nadere afstemming met de provincie plaatsgevonden en is gebleken dat vooralsnog deze verbinding niet in het investeringsprogramma van de provincie is opgenomen.

De inspraakreacties op het ontwerp en het voortschrijdend inzicht ten aanzien van de kosten en dekking van de fietsbruggen vragen om een heroverweging ten aanzien van de fietsstructuur.

4. Overwegingen

De op pagina 1 weergegeven fietsstructuur, zoals die in de inspraak is voorgelegd is qua fietsstructuur de ideale situatie: er ontstaan nieuwe verbindingen tussen Noordwijkerhout en Voorhout en tussen Noordwijk en Voorhout en verder naar Sassenheim.

De ontvangen inspraakreacties ten aanzien van de ligging van fietsbrug A worden echter gegrond en redelijk geacht:

- Fietsbrug A heeft grote impact op de woning aan Leidsevaart 228, gezien de hoogte van de brug, de oriëntatie van de woning en de ligging van de brug tegenover de woning.
- Fietsbrug A is ontworpen op de plek van de steiger van de Vereniging Maritiem Teylingen en de Watersportvereniging Noordwijk. Er ligt weliswaar een handhavingsverzoek van een omwonende, maar indien de gemeente Noordwijk daar op ingaat, zal dit alleen het westelijk deel van de steiger betreffen (is inmiddels gebleken uit overleg met de gemeente Noordwijk). Het oostelijk deel van de steiger zal specifiek voor de aanleg van de fietsbrug moeten worden verwijderd.

Dit overziend moet de ligging van fietsbrug A in ieder geval worden heroverwogen, zodat deze op een dusdanige plek komt te liggen dat geen (of in ieder geval minimale) impact/hinder op woningen aan de Leidsevaart ontstaat. De brug schuift dan naar het oosten, richting fietsbrug B.

Vervolgens is dan de vraag – met de inmiddels verkregen inzichten ten aanzien van kosten en dekking – hoeveel een tweede fietsbrug toevoegt ten opzichte van één fietsbrug en of de kosten en baten daarvan in verhouding staan.

Daarin zijn de volgende overwegingen van belang.

- Als beide fietsbruggen worden aangelegd wordt de fietsroute Noordwijk-Voorhout niet korter dan in de situatie waarin alleen fietsbrug B wordt aangelegd. Immers, als fietsers via de nieuwe bypass Leidsevaart fietsen en naar het centrum van Voorhout willen, moeten ze doorrijden tot aan de Spoorlaan en kunnen via die nieuwe verbinding naar het centrum van Voorhout. Het (extra) effect van fietsbrug A is dat fietsers op deze relatie de keuze hebben of ze via de Leidsevaart fietsen of via het fietspad naast de Noordelijke Randweg. Het fietspad naast de Randweg is dan een veiliger en comfortabeler alternatief dan de smalle Leidsevaart waar fietsers en autoverkeer gemengd worden afgewikkeld. Met fietsbrug A wordt er dus wel een nieuwe verbinding geboden op de relatie Noordwijk-Voorhout v.v., maar deze is niet korter dan zonder brug A, als ook brug B wordt aangelegd. Pas als er een nieuw fietspad wordt aangelegd, dwars door de polder Boekhorst, ontstaat een echt kortere route op de relatie Noordwijk-Voorhout. Van een dergelijke fietsverbinding is echter op dit moment geen sprake; de prioriteit ligt bij de aanleg van de Randweg.
- Fietsbrug B zorgt voor een nieuwe en kortere verbinding tussen Noordwijkerhout en Voorhout. De route via de Leidsevaart en fietsbrug B en de Spoorlaan is significant korter dan de bestaande route via de N443 en de Jacoba van Beierenweg. Zowel de verbinding Noordwijk-Voorhout als Noordwijkerhout-Voorhout zijn in het provinciale fietsplan als te verbeteren verbinding benoemd.
- Dus: fietsbrug B zorgt dus wel voor een kortere route van en naar Noordwijkerhout en voorziet tegelijkertijd in een nieuwe route van en naar Noordwijk. Fietsbrug A doet niets op de relatie van en naar Noordwijkerhout en zorgt op de relatie met Noordwijk wel voor een kwalitatief betere, maar niet voor een kortere route.
- Naast een functie voor de regionale fietsverbindingen speelt ook mee de lokale ontsluiting van de woningen en bedrijven aan de Leidsevaart. Met het vervallen van de aansluiting van de Leidsevaart op de N444 komt deze route ook voor fietsers te vervallen. Met fietsbrug A wordt voor de verbinding tussen de Leidsevaart en de N444 naar het zuiden een alternatief geboden: via fietsbrug A en het fietspad langs de Randweg, onder de N444 door, naar het fietspad langs de N444. Tussen de Leidsevaart en Noordwijk (nu

vanaf de Leidsevaart langs de N444 naar het noorden) ontstaat een alternatief voor de huidige verbinding in de vorm van de bypass Leidsevaart (die veiliger en korter is dan de huidige route). Met het aansluiten van de Spoorlaan wordt voor de woningen aan de Leidsevaart een nieuwe en veel kortere verbinding geboden naar Voorhout en Sassenheim.

- De nu in het ontwerp opgenomen structuur voorziet dus voor de woningen aan de Leidsevaart in een alternatief voor de bestaande structuur en biedt daarnaast nieuwe verbindingen. Indien fietsbrug B niet zou worden gerealiseerd, zou dit betekenen dat voor bestaande verbindingen die komen te vervallen (aansluiting op de N444) een alternatief wordt geboden, maar dat voor woningen aan het oostelijk deel van de Leidsevaart geen nieuwe route naar Voorhout ontstaat. Als fietsbrug A niet zou worden gerealiseerd betekent dit dat voor de woningen langs het westelijke deel van de Leidsevaart een omrijdbeweging ontstaat voor fietsverkeer tussen de Leidsevaart en de N444 richting het zuiden (N444 richting het noorden wordt immers bediend via de bypass Leidsevaart). Daar staat tegenover dat er wel een nieuwe, korte verbinding naar Voorhout wordt gerealiseerd.
- In het huidige ontwerp liggen de beide fietsbruggen ca. 700 meter uit elkaar. Indien fietsbrug B naar het westen wordt opgeschoven zodat deze niet ter hoogte van een woning ligt en zoveel mogelijk wordt gebundeld met de ligging van de Randweg (in lijn met de inspraakreactie van de Vereniging Natuurlijke Boekhorstpolder), en fietsbrug A naar het oosten schuift (wat zoals gezegd, met het oog op de inspraakreacties noodzakelijk is), dan wordt deze afstand korter (waarbij de vraag is waar fietsbrug A zo kan worden neergelegd dat deze niet ter hoogte van een woning ligt). Dit leidt dan – in combinatie met de hierboven beschreven overwegingen – tot de vraag of kan worden gerechtvaardigd dat twee bruggen van ruim een miljoen euro per stuk op maximaal 600 meter van elkaar worden aangelegd.