

gemeente wassenaar
bestemmingsplan noordelijke randweg haagse regio
gedeelte wassenaar

* Voorontwerp ter visie: 22 maart t/m 25 april 1996

* Ontwerp ter visie: 13 februari t/m 12 maart 1998

* Vaststelling raad: 25 januari 1999

* Ter visie:

* Goedkeuring G.S.:

* Ter visie:

* Uitspraak ABRvS:

datum :25 januari 1999

plannummer :7358.00

opdrachtleider :drs A.Th.M. Hoedemaker

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding en doel

Aanleiding

In april 1994 is door de minister van Verkeer en Waterstaat besloten (tracébesluit) om een belangrijk deel van de huidige en toekomstige bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen van Den Haag en omgeving integraal op te lossen door middel van de aanleg van de RW14 of "Noordelijke Randweg Haagse Regio", die een wegverbinding gaat vormen tussen RW4 en RW44. In het verlengde daarvan zal de bestaande Landscheidingsweg worden verbreed tot 2 x 2 rijstroken en wordt er op Haags grondgebied een tunnel aangelegd die aansluit op het Hubertusviaduct. De noodzaak van de Noordelijke Randweg is door de betrokken overheden (Rijk, provincie Zuid-Holland en de gemeenten Den Haag, Wassenaar en Leidschendam) onderschreven. De gemeente Voorburg is van mening dat de Noordelijke Randweg niet wenselijk is, dat de noodzaak niet is aangetoond en gesignaleerde knelpunten niet worden opgelost. De Noordelijke Randweg zal als belangrijke schakel in het randwegenstelsel van de Haagse Regio ook mogelijkheden bieden om de verkeersknelpunten in de gemeente Wassenaar te verminderen. Voor een uitgebreide toelichting op de achtergronden en de noodzaak van de Noordelijke Randweg wordt verwezen naar bijlage 1.

Voor wat betreft het geleiden van de verkeersstroom vanuit de Bollenstreek naar de Rotterdamse regio en vice versa, ziet de gemeente Wassenaar de Noordelijke Rondweg slechts als een deeloplossing. Op dit moment ontbreekt in het totale randwegenstelsel namelijk nog de A11-west, die de toekomstige verbinding tussen RW44 en RW4 voor verkeer uit de Bollenstreek moet gaan vormen.

Het regionaal beleid is nadrukkelijk gericht op het aanleggen van de A11-west, gelet op het feit dat die weg als "dringend gewenst" is opgenomen in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan Haaglanden (RVVP). Een beleid dat in het recent vastgestelde streekplan door de provincie wordt ondersteund, evenals door het samenwerkingsverband Duin- en Bollenstreek. Ook de Minister van Verkeer en Waterstaat heeft recent bij de vaststelling van het Bereikbaarheidsplan de noodzaak van een oost-west-verbinding ten noorden van Wassenaar uitgesproken.

Doel

Sectorale tracéprocedure voor wegen en de procedure op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (bestemmingsplanprocedure) zijn niet op elkaar afgestemd. Daarom dient in aansluiting op het tracébesluit van de minister van Verkeer en Waterstaat nog een volledige afweging van de Noordelijke Randweg plaats te vinden in het kader van de bestemmingsplanprocedure. Realisatie van de Noordelijke Randweg is juridisch en planologisch alleen mogelijk indien het tracé is opgenomen in bestemmingsplannen van de betreffende gemeenten. Voor de gemeente Wassenaar voorziet het thans voorliggende plan hierin. In overleg met de betrokken gemeenten, Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland is besloten om in één planproces te komen tot vier gemeentelijke bestemmingsplannen Noordelijke Randweg en een plan voor het gedeelte aan de noordkant van het Benoordenhout. Bij de begrenzing van de plangebieden is rekening gehouden met de grenswijziging tussen Wassenaar en Den Haag per 1 januari 1996.

In 1998 zal een begin worden gemaakt met de aanleg van de Noordelijke Randweg.

Begrenzing plangebied

Het traject van de Noordelijke Randweg doorsnijdt het grondgebied van de gemeente Wassenaar vanaf de gemeentegrens met Den Haag tot de Bezuidenhoutseweg (ter plaatse van de huidige Landscheidingsweg) en in het verlengde daarvan tot aan de gemeentegrens met Leidschendam.

De begrenzing van het plangebied is zodanig gekozen dat zowel het tracé als de gronden die direct nodig zijn voor een zorgvuldige inpassing van de weg (zoals gronden nodig voor aansluitingen op andere wegen, geluidsbeperkende voorzieningen, landschapselementen en ecologische verbindingsmaatregelen) er binnen liggen.

Het bestemmingsplan voor de Noordelijke Randweg vervangt de indertijd (1975) in het vigerende bestemmingsplan Landelijk Gebied van de gemeente Wassenaar voor de realisatie van de Noordelijke Randweg opgenomen verkeersbestemming.

Waar in deze plantoelichting gesproken wordt over ten noorden en ten zuiden van de Noordelijke Randweg worden de gronden/functies bedoeld die gelegen zijn ter rechterzijde van de weg in de rijrichting Leidschendam-Den Haag respectievelijk ter linkerzijde van deze weg.

1.2. Voorgeschiedenis

De mogelijke alternatieven en varianten voor het tracé van de Noordelijke Randweg zijn in een gecombineerde tracé- en m.e.r.-procedure afgewogen (in de Projectnota/MER NORAH, 1993). Na de tracékeuze medio april 1994 is het tracé-ontwerp van de deels verdiepte stadsrandweg in 1995 in een voorlopig ontwerp uitgewerkt. Hierbij is tevens zorggedragen voor een optimale ruimtelijke inpassing van de weg.

Voor een uitgebreid overzicht van de voorgeschiedenis, de procedure, het tracé-onderzoek, het tracé-ontwerp en het landschappelijke inpassingsplan, wordt verwezen naar bijlage 1 van deze plantoelichting en de betreffende achtergronddocumenten.

1.3. Procedure

De gemeente Voorburg heeft te kennen gegeven niet in te kunnen stemmen met het tracébesluit volgens de variant van de "deels verdiepte stadsrandweg".

Om realisering van de Noordelijke Randweg op afzienbare termijn echter toch mogelijk te maken hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 21 maart 1995 op verzoek van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de gemeente Voorburg een aanwijzing gegeven ex artikel 37 lid 4 en 5 Wet op de ruimtelijke ordening. Op grond hiervan diende uiterlijk op 1 april 1996 een ontwerp-bestemmingsplan voor het tracé van de Noordelijke Randweg door de gemeente Voorburg te worden vastgesteld. De gemeente Voorburg heeft tegen deze achtergrond een eigen alternatief ontwikkeld en uitgewerkt in het ontwerp-bestemmingsplan Sijtwende. Dit alternatief voorziet in een verdiepte en overkapte weg met aansluitend woningbouw. Op 28 maart 1996 is het bestemmingsplan Sijtwende door de gemeenteraad van Voorburg vastgesteld.

Figuur 1 Ligging plangebied (A3)

blanco pagina

Figuur 2 (A3)

blanco pagina

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben het vastgestelde bestemmingsplan Sijtwende gedeeltelijk goedgekeurd. Dit besluit, dat in hoofdlijnen instemt met de, door Voorburg voorgestelde wijze van uitvoering van de Noordelijke Randweg, is mede gebaseerd op een overeenkomst die de betrokken partijen (Ministerie van VROM, Rijkswaterstaat, Provincie Zuid-Holland, betrokken gemeenten) hebben gesloten. In deze overeenkomst zijn nadere afspraken vastgelegd over de uitvoering van de weg en de financiering.

Als gevolg van deze ontwikkelingen is de actualiteitswaarde van een deel van de thans volgende plantoelichting enigszins afgenomen. Om toch een duidelijke toelichting te geven is dat voorzover mogelijk bij de betrokken onderdelen aangegeven. Overigens heeft de besluitvorming inzake Sijtwende geen directe gevolgen voor de aanleg van de Noordelijke Randweg op het grondgebied van de gemeente Wassenaar en de inhoud van dit bestemmingsplan.

1.4. Beleidskader

In deze paragraaf wordt in het kort ingegaan op het beleidskader dat relevant is voor het plangebied.

Ruimtelijk beleid hogere overheden

In de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening extra (VINEX, 1991) worden de duinen, de landgoederenzone en de veenpolders van Wassenaar aangeduid als onderdeel van de bufferzone tussen de Haagse en Leidse agglomeratie. In deze zone is de natuur richtinggevend voor ruimtelijke ontwikkelingen.

In de Structuurschema's Verkeer en Vervoer (SVV I en II, 1977 en 1988) is de Noordelijke Randweg van Leidschendam tot Wassenaar aangegeven als nieuwe of te verbeteren verbinding. Het beleid in deze nota's is bindend voor plannen van andere overheden als streek- en bestemmingsplannen. De Noordelijke Randweg is onder de naam Verlengde Landscheidingsweg opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1996-2000 (MIT, 1995).

In het Streekplan Zuid-Holland West (1987) en het streekplan Zuid-Holland West d.d. 24 mei 1996 is de voltooiing van de Haagse hoefijzer en het treffen van verkeersregulerende maatregelen op het stedelijke wegennet aangeduid als kernpunt van het beleid. Verder zijn in het streekplan het bosgebied behorende bij landgoed Duindigt en de Duivenvoordse en Veenzijdse polder aangegeven als landschappelijk waardevolle gebieden. Stedelijke ontwikkelingen dienen hier niet plaats te vinden.

Ruimtelijk beleid gemeente Wassenaar

In het vigerende bestemmingsplan Landelijk Gebied van de gemeente Wassenaar (1975) is het tracé van de Noordelijke Randweg reeds in belangrijke mate opgenomen. Met het oog op de thans aan de orde zijnde concretisering van de uitvoeringsplannen (wegontwerp-inpassingsplan) en de gewenste procedurele en inhoudelijke afstemming op de Noordelijke Randweg-plannen in de andere gemeenten, is gekozen voor het opstellen van een afzonderlijk bestemmingsplan voor de Noordelijke Randweg.

Sectoraal beleid

- Milieu- en waterbeleid

In de Provinciale Milieuverordening zijn de milieubeschermingsgebieden vastgelegd. Het tracé van de Noordelijke Randweg doorsnijdt het grondwaterbeschermingsgebied Den Haag/Katwijk (zie figuur 2), waar het Duinwaterbedrijf Zuid-Holland grondwater onttrekt. Ter hoogte van de Vlake van Waalsdorp loopt het tracé zelfs door het waterwingebied. In waterwingebieden en grondwaterbeschermingsgebieden gelden gebruiksbeperkingen ter bescherming van de kwaliteit van het grondwater.

Voor de aanleg/reconstructie van een weg dienen beschermende maatregelen te worden getroffen, zodat schadelijke stoffen niet in de bodem terecht kunnen komen. Voor de reconstructie van de weg in het grondwaterbeschermingsgebied/waterwingebied is een ontheffing van Gedeputeerde Staten noodzakelijk. In het kader van deze ontheffing zullen nadere voorschriften ter bescherming van het grondwater worden gesteld.

In de Provinciale Milieuverordening is tevens het tijdelijk stiltegebied Den Haag-Wassenaar opgenomen (zie figuur 2). Ter plaatse van de Vlake van Waalsdorp grenst het traject van de Noordelijke Randweg aan dit stiltegebied. De Provinciale Milieuverordening is hier op zaterdag en zondag van kracht (zie paragraaf 3.2).

Volgens het Intentieprogramma Bodembeschermingsgebieden van de provincie Zuid-Holland (1994) loopt het tracé van de Noordelijke Randweg in de gemeente Wassenaar op enkele plaatsen door een potentiële bodembeschermingsgebied (zie figuur 2). Dit is het geval ter hoogte van de Vlake van Waalsdorp, Duindigt en Beukenhorst. Ter plaatse van de Duivenvoordse- en Veenzijdse Polder grenst de Noordelijke Randweg aan een potentieel bodembeschermingsgebied. In het streekplan Zuid-Holland West zijn geen bodembeschermingsgebieden opgenomen. Via het planologisch instrumentarium en via stimuleringsmaatregelen kunnen de aanwezige waarden afdoende worden beschermd. Het beleid voor bodembeschermingsgebieden is gericht op de bescherming van de bodemkundige waarden en de kwaliteit van de bodem. Omdat de weg alleen grenst aan het gebied met bodemkundige waarden, zullen hier geen beschermende maatregelen worden getroffen.

- Beleid voor natuur en landschap

De veenpolders worden in het Structuurschema Natuur en Landschapsbehoud (1986) aangeduid als grote landschapseenheden. Het beleid met betrekking tot deze gebieden is gericht op de instandhouding van het karakter, de ruimtelijke samenhang en van ecologische, cultuurhistorische en landschappelijke waarden. Voorts wordt gestreefd naar het behoud van schaalverschillen in het landschap. Dit betreft vooral het contrast tussen de open veenpolders en de meer besloten landgoederenzone.

In het Natuurbeleidsplan (1990) worden delen van de Duivenvoordse en Veenzijdse polder aangeduid als kerngebied. In kerngebieden mogen geen nieuwe doorsnijdingen en verdichtingen plaatsvinden. De binnenduinrandzone (de overgang van duin naar landgoedbossen) wordt aangeduid als natuurontwikkelingsgebied. In principe wordt wegenbouw in deze zone geweerd.

In het provinciale Beleidsplan Natuur en Landschap (1991) is de ecologische hoofdstructuur uit het Natuurbeleidsplan nader uitgewerkt in bestaande natuurkerngebieden (Wassenaarse bossen, bos behorende bij landgoed Duindigt en delen van Duivenvoordse en Veenzijdse Polder). Tevens is tussen de Duivenvoordse Polder en Starrevaartpolder (in de gemeente Leidschendam) een ecologische verbinding aangeduid.

In het Landschapsbeleidsplan (1994) van de gemeente Wassenaar is aangegeven dat het beleid onder andere gericht is op:

- het behoud van de openheid van de Duivenvoordse en Veenzijdse polder;
- het behoud van het contrast tussen openheid en beslotenheid op de strandwal;
- versterking van de landschappelijke inpassing van de wijk Mariahoeve (verzachting bebouwingscontour) mede met het oog op de recreatieve beleving van het buitengebied.

- Recreatiebeleid

Zowel op provinciaal als op gemeentelijk niveau wordt in het beleid de nadruk gelegd op de realisatie van een aantal wandel- en fietsroutes.

De aanleg van de Noordelijke Randweg zal een barrière vormen tussen recreatief aantrekkelijke gebieden in het stedelijke en landelijke gebied in

en rond Wassenaar, waarmee in het wegontwerp rekening dient te worden gehouden (langzaam verkeersverbindingen).

2. TRACÉBESCHRIJVING

13

2.1. Kenmerken plangebied

De Noordelijke Randweg bestaat uit een verlenging (in zuid-oostelijke richting) en verbreding van de huidige Landscheidingsweg. Het traject van de Noordelijke Randweg doorsnijdt een deel van het grondgebied van de gemeente Wassenaar (zie figuur 1, plangebied).

Het tracé over het grondgebied van de gemeente Wassenaar loopt vanaf de gemeentegrens met Den Haag tot aan de gemeentegrens met Leidschendam. Vanaf de kruising met de Leidsestraatweg/N44 tot aan de gemeentegrens met Leidschendam grenst het plangebied aan het plangebied Noordelijke Randweg-Den Haag, gedeelte Mariahoeve. De gemeentegrens met Den Haag loopt hier parallel aan en binnen de verkeersbestemming. De weg zelf ligt op Wassenaars grondgebied.

2.2. Verkeerskundige aspecten

Verkeersontwikkeling in Wassenaar

De aanleg van de Noordelijke Randweg biedt niet alleen een verbeterde verkeersafwikkeling in de Haagse regio maar zal ook een ontlasting betekenen voor het onderliggende stedelijke verkeersnetwerk in de regio Den Haag. Voor de gemeente Wassenaar bieden de beperkte aansluitingen een verbetering voor de leefbaarheidsproblemen van de zogenaamde "Binnenroute". Deze Binnenroute wordt thans met name in de ochtendspits belast met sluipverkeer vanuit de Bollenstreek en de Leidse Agglomeratie naar Den Haag.

Aansluitingen op het onderliggende wegennet

Op het Wassenaarse tracédeel wordt de Wittenburgerweg gelijkvloers aangesloten met beperkte mogelijkheden. De volgende verkeersbewegingen van en naar de Wittenburgerweg zijn mogelijk (zie figuur 3):

- vanaf de A4 of de Bezuidenhoutseweg over de Landscheidingsweg naar de Wittenburgerweg;
- vanaf de Wittenburgerweg over de Landscheidingsweg naar de A4 of de Bezuidenhoutseweg.

Bij de Buurtweg zijn voor het autoverkeer twee afritten geprojecteerd (zie figuur 3):

- één komende vanaf de Landscheidingsweg uit de richting van de A4 naar het noordelijk deel van de Buurtweg en het parkeerterrein van HGC;
- één komende vanaf de Landscheidingsweg uit de richting Scheveningen naar het zuidelijk deel van de Buurtweg en Duindigt; het eenrichtingsverkeer op de Buurtweg wordt hierbij omgedraaid; via de Buurtweg zal geen doorgaand autoverkeer kunnen plaatsvinden over het viaduct over de Noordelijke Randweg.

De weg Groenendaal zal worden doorgetrokken naar de Landscheidingsweg en een oprit daarop krijgen in de richting van de A4 (zie figuur 3).

De afslagbewegingen op de kruising Rijksstraatweg/Noordelijke Randweg vinden geheel plaats via parallelwegen tot aan de volgende kruising(en) met de Landscheidingsweg, bij de Bezuidenhoutseweg en de Wittenburgerweg. Deze oplossing waarbij de hoofdstromen elkaar conflictvrij (ongelijkvloers) kunnen kruisen en de afslaande bewegingen via parallelwegen met verkeerslichten worden geregeld, vergt enerzijds een zeer beperkt ruimtegebruik en bevordert anderzijds een goede en veilige doorstroming van het verkeer.

Door Rijkswaterstaat zijn 6 varianten voor de aansluiting van rijksweg 14 op rijksweg 44 bedacht en op verschillende criteria beoordeeld. De afwegingscriteria betroffen de cyclustijd op kruispunten, het ruimtebeslag van kruispunten, de inpasbaarheid in de reeds in procedure gebrachte bestemmingsplannen en de akoestische onderzoeken, het sluipverkeer, de belasting van rijksweg 44, de omrijroutes, de symmetrie van

kruispunten, de kosten en de afwikkeling van het openbaar vervoer. De uiteindelijk gekozen variant scoorde alleen slecht op het aspect kosten. Op de overige aspecten scoorde deze variant gemiddeld het beste.

Waarom de aansluitingsmogelijkheden van de Wittenburgerweg op de Landscheidingsweg beperken?

Bij een volledige aansluiting van de Wittenburgerweg op de Landscheidingsweg zou de hoeveelheid verkeer op de Wittenburgerweg met ten minste 10% toenemen. Het verkeer op de Houtlaan en de Van der Oudermeulenlaan zou met 30 tot 40% toenemen.

Door het onmogelijk te maken dat verkeer vanaf de Wittenburgerweg naar Scheveningen en naar de Benoordenhoutseweg gaat en vanaf de Benoordenhoutseweg en vanaf Scheveningen naar de Wittenburgerweg gaat, zal de hoeveelheid verkeer op zowel de Wittenburgerweg als de Houtlaan en de Van der Oudermeulenlaan afnemen zonder dat dit elders op het Wassenaaarse wegennet tot een hinderlijke toename van het verkeer leidt.

Wel is het gevolg van deze aanpassing dat inwoners van een gedeelte van Wassenaar iets om moeten rijden om vanaf hun woning het hoofdwegennet te bereiken. Deze omrijlengte bedraagt maximaal ca. 3,5 kilometer (vanaf de kruising Wittenburgerweg/Landscheidingsweg via de Wittenburgerweg-Van der Oudermeulenlaan-Rijksstraatweg-Landscheidingsweg tot aan dezelfde kruising richting Scheveningen).

Profiel van de Noordelijke Randweg

Het profiel van de Noordelijke Randweg bestaat uit 2 x 2 rijstroken met een middenberm. Hiertoe wordt de bestaande Landscheidingsweg verbreed van 2 x 1 naar 2 x 2 rijstroken. Ter hoogte van de aansluiting op de Wittenburgerweg wordt het profiel breder door de toevoeging van opstelvakken.

Openbaar vervoer

Op de Noordelijke Randweg zijn op dit tracédeel geen specifieke openbaar-vervoervoorzieningen gepland. De bestaande buslijn van de Wittenburgerweg naar de Bezuidenhoutseweg blijft gehandhaafd. Wel worden thans langs de Rijksstraatweg/N44 voorzieningen getroffen (o.a. busbanen) om de doorstroming van het openbaar vervoer te bevorderen. Ook op de kruising Leidsestraatweg – Rijksstraatweg – Noordelijke Randweg zullen maatregelen genomen worden om genoemde doorstroming te bevorderen.

Langzaam verkeer

Parallel aan de Noordelijke Randweg wordt een nieuwe fietsroute aangelegd tussen Voorburg-Leidschendam en Wassenaar. Op dit tracédeel bevinden zich vijf mogelijkheden voor het langzaam verkeer om de Noordelijke Randweg te kruisen. Bij de Bezuidenhoutseweg bevindt zich een gelijkvloerse oversteekplaats over de Noordelijke Randweg. Aan de west- en oostzijde van de Rijksstraatweg kunnen fietsers en voetgangers onder het viaduct door. Bij de Buurtweg is een fiets- en voetgangersbrug geprojecteerd die tevens door hulpdiensten gebruikt zal moeten kunnen worden. Er is op dit punt geen mogelijkheid voor het autoverkeer om de Noordelijke Randweg te kruisen. Ter hoogte van Roggewoning is een voetgangerstunneltje voor de golfers geprojecteerd dat tevens functioneert als ecologische verbinding.

De vijfde oversteekgelegenheid betreft een faunapassage gecombineerd met een fiets-, wandel- en ruiterviaduct. Hierdoor kan fietspad 10 kruisen met de Noordelijke Randweg.

Tussen Groenendaal en het gecombineerde fauna/langzaam verkeer viaduct is een vrijliggend fietspad in twee richtingen gepland. Vanaf de Bezuidenhoutseweg tot voor de Rijksstraatweg en langs de Zijdeweg vanaf de Bezuidenhoutseweg naar "de Bijhorst" zijn ook langzaam-verkeersvoorzieningen geprojecteerd. Verder wordt er door fietsers veelal gebruik gemaakt van bestaande buurtontsluitingswegen.

2.3.Landschappelijke en stedenbouwkundige aspecten

Uitgangssituatie

Het tracé van Noordelijke Randweg op het grondgebied van Wassenaar is gelegen in het strandvlakten en strandwallenlandschap. Het zuidelijke gedeelte van de weg loopt door het strandvlaktelandschap van de Duivenvoordse- en Veenzijdsepolder. Deze polders worden gekenmerkt door grote openheid. Ten noorden van de Noordelijke Randweg ligt hier het volkstuincomplex Eigen arbeid.

Ten noorden van de Bezuidenhoutseweg is een abrupte overgang naar het strandvlaktelandschap. Dit gebied is gekarakteriseerd als het land-goederenlandschap. Aan de noord-westzijde van de weg ligt het jonge duinlandschap.

Uitgangspunten voor inpassing

De ontwerp-uitgangspunten die bij het inpassingsplan zijn gehanteerd betreffen:

- Het tracébesluit dat de aanleg van de Noordelijke Randweg beschrijft en de bijbehorende tekeningen (reg.nr: ZHTX 94-12107, ZHTX94-12105 en ZHTX94-12106) waarin het wegontwerp in grote lijnen is uitgewerkt.
- De weg is qua hiërarchie van een hogere orde dan de overige stadswegen met twee maal twee rijstroken en een middenberm.
- Het inpassingsplan gaat uit van een ontwerpsnelheid van 70 km/u. De geluidsbeperkende voorzieningen worden zodanig ontworpen dat zij deel uitmaken van de inrichting van de omgeving.
- De Noordelijke Randweg mag het stedelijk functioneren, dus het stedelijk weefsel, het netwerk van relaties in de vorm van wegen en langzaam-verkeersroutes niet blokkeren.
- Ecologische relaties dienen bij de aanleg van de Noordelijke Randweg in stand gehouden te worden en niet te worden gefrustreerd. Het gaat in het gebied waar de weg door heen loopt om verschillende ecologische relaties.
- De Noordelijke Randweg mag de waterhuishouding en waterkwaliteit van het grond- en oppervlaktewater niet negatief beïnvloeden.
- Er moet sprake zijn van continuïteit in het wegbeeld.
- Er dient gestreefd te worden naar versterking van het beeld van de diversiteit aan landschappen langs het tracé.
- Het wegtracé wordt enerzijds vormgegeven vanuit de beleving van de weggebruiker, anderzijds is de invloed van de weg op zijn directe omgeving een belangrijk ontwerp-aspect.

Inpassing op hoofdlijnen ten aanzien van het totale wegtracé

Continuïteit

De continuïteit van de weg komt tot uitdrukking in het profiel door:

- eenheid in opbouw en materiaalgebruik van middenberm en van verlichtingsarmaturen;
- eenheid in materiaalgebruik van de grondkerende constructies (Terre Armée);
- eenheid in materiaalgebruik van de geluidsbeperkende voorzieningen (groenschermen);
- eenheid in langzaam-verkeersbruggen (strakke vormgeving).

Diversiteit

De diversiteit komt tot uitdrukking in de volgende elementen:

- vormgeving van de geluidsbeperkende voorzieningen
- Hierbij wordt zowel aandacht besteed aan de "voorkant" als aan de "achterkant" van deze voorzieningen wat betreft vormgeving en functie.
- uitwerking van de directe omgeving van het tracé
- Hierbij spelen afhankelijk van de situatie en het gewenste beeld een stedelijke of groene invulling of water (afwatering) een rol.

De diversiteit wordt in belangrijke mate bepaald door de huidige ken-

merken van de omgeving van het tracé. Hiertoe zijn een vijftal deelgebieden onderscheiden. Het betreft:

- de entree vanaf de RW4 (Leidschendam: RW4 tot de Vliet);
- het suburbane stadslandschap (Voorburg, Leidschendam: de Vliet tot spoorlijn);
- het strandvlaktelandschap (Leidschendam, Den Haag, Wassenaar: spoorlijn tot Bezuidenhoutseweg);
- het landgoederenlandschap (Wassenaar, Den Haag: Bezuidenhoutseweg tot Buurtweg);
- het jonge duinlandschap (Wassenaar: Buurtweg tot en met fietspad 10).

Ecologie

Er zullen voorzieningen getroffen worden om de ecologische relaties in samenhang met waterstromingen in oost-westrichting en de uitwisseling van soorten vooral in noord-zuidrichting te behouden.

Sociale veiligheid

Rekening wordt gehouden met overzichtelijkheid, zichtbaarheid en verlichting van de langzaam-verkeersroutes.

Compensatieplan

In het "Compensatieplan Noordelijke Randweg Haagse Regio" (DHV Milieu en Infrastructuur, 11 maart 1997) wordt aangegeven hoe de door de aanleg van de weg aangetaste natuurwaarden gecompenseerd kunnen worden. Hierbij zijn voor een aantal bouwstenen uitwerkingsscenario's opgesteld. De bouwstenen betreffen:

- veenweiden;
- verbindingszone Zoetermeer Duinen;
- landgoederen;
- duinen/binnenduinrand;
- Hubertusduin.

Voor een nauwkeurige beschrijving van de maatregelen wordt verwezen naar het compensatieplan. Enkele relevante (mitigerende) maatregelen zijn bij de ecologische inpassing weergegeven.

Figuur 4 Inpassingsplan (A3)

blanco pagina

Visueel-ruimtelijke inpassing in Wassenaar

Voor het tracé van de Noordelijke Randweg op het grondgebied van Wassenaar worden twee tracédelen onderscheiden: een in de open strandvlakte en een door de landgoederen. Per tracédeel worden in het navolgende uitgangspunten voor de inrichting aangegeven. Voor het gehele tracé in de gemeente geldt de continue vormgeving van de middenberm en verlichting.

Strandvlakte

- Het volkstuincomplex wordt voorzien van een visuele afscherming in de vorm van een aarden wal van 2.00 m hoog. Deze wal beperkt tevens de geluidshinder vanaf de weg voor de volkstuinen en de verstoring van weidevogels in het achterliggende gebied.
- Achter de aarden wal wordt een vijver/waterpartij gerealiseerd.

Mariahoeve

- De woonwijk Mariahoeve (op Haags grondgebied) wordt afgeschermd met een geluidswal.
- De vormgeving en locatie van de geluidsbeperkende voorziening wordt afgestemd op de recreatieve mogelijkheden van het plantsoen langs Mariahoeve.
- De geluidsbeperkende voorziening zal als een harde wand (Terre Armée) aan de wegzijde worden uitgevoerd; de oppervlakte van het plantsoen zal worden vergroot en het plantsoen zal in een flauwe helling naar de noodzakelijke afschermende hoogte worden opgehoogd; op deze wijze kan een groen stedelijk balkon worden gerealiseerd met uitzicht over de open Duivenvoordse polder.
- De harde wand langs de weg aan de zijde van Mariahoeve zal op één hoogte worden uitgevoerd in verband met de rust van het wegbeeld. De maximale hoogte van deze wand bedraagt 4.00 m ten opzichte van het wegdek, ten einde te grote massaliteit van de grondkering te voorkomen.

Landgoederen

- Het knooppunt van de aansluiting van de Bezuidenhoutseweg op de Noordelijke Randweg vormt een markante overgang tussen het open strandwallenlandschap en het besloten landgoederenlandschap; om die reden leent dit knooppunt zich goed voor markering met bijvoorbeeld een kunstwerk.
- Vanaf de Bezuidenhoutseweg tot aan het scherm bij Nieuw-Wassenaar wordt aan de noordzijde van het tracé een geluidsscherm gerealiseerd.
- Langs de wijk Nieuw-Wassenaar wordt een geluidsscherm gerealiseerd.
- De vormgeving van de geluidsbeperkende voorzieningen wordt zoveel mogelijk afgestemd op het bosrijke karakter van de omgeving; gelet hierop worden schermen geplaatst die worden begroeid met klimop en het uiterlijk van hagen krijgen.
- In verband met het karakter van hagen dient de hoogte van het scherm beperkt te blijven tot maximaal 3.00 m.
- In het trajectdeel Bezuidenhoutseweg-Buurtweg worden de bermen van de weg voorzien van opgaande boombeplanting, behoudens ter plaatse van de open strandvlakte ter hoogte van de renbaan Duindigt.
- Voor het trajectdeel ten westen van de fietsbrug bij de Buurtweg geldt eveneens dat de openheid in noordelijke richting (uitzicht over de duinen) wordt bevorderd.
- De vormgeving van de taluds van het viaduct van de fietsbrug (Buurtweg) speelt hierop in door het aanbrengen van een dichte boombeplanting in aansluiting op de beplanting van het landgoederenlandschap, terwijl de taluds aan de zijde van het open-duinlandschap niet worden beplant.

Ecologische inpassing in Wassenaar

- Ten behoeve van het herstel van de ecologische samenhang van de

Schenkstrook die door de Noordelijke Randweg wordt onderbroken zal een natte ecologische verbinding worden aangebracht; hiertoe wordt de Schenk aan de zijde van Mariahoeve doorgetrokken naar de noordzijde van de weg door middel van een onderdoorgang die geschikt is voor fauna.

- Bij de vormgeving van deze ecologische verbindingzone wordt rekening gehouden met de waterscheiding van de waterschappen.
- Ter hoogte van het volkstuintencomplex Eigen arbeid zal een verlenging van de reeds voorziene 2.00 m hoge wal tot aan de spoorlijn (totale lengte 350 meter) worden gerealiseerd ter voorkoming van verstoring van de weidevogels in het achterliggende gebied.
- Langs de N44 dient onder het viaduct voldoende ruimte in de westelijke berm gerealiseerd te worden ten behoeve van de uitwisseling van fauna in het landgoederengebied ter weerszijden van de Noordelijke Randweg.
- Ter hoogte van landgoed Duindigt zal een 585 meter lang en 2.00 m hoog scherm tussen de hoofdrijbaan en de parallelweg worden gerealiseerd ter voorkoming van verstoring van fauna. Dit scherm wordt absorberend uitgevoerd.
- Ter hoogte van Roggewoning wordt ten behoeve van de ontwikkeling van een golfbaan ter weerszijden van de weg een voetgangerstunneltje gerealiseerd. Dit voetgangerstunneltje wordt zodanig uitgevoerd dat dit tevens als faunapassage kan dienen (voldoende breedte, geen gesloten verharding).
- Ten westen van de fietsbrug van de Buurtweg wordt een natte ecologische verbinding onder de Noordelijke Randweg gerealiseerd in de vorm van een onderdoorgang die geschikt is voor fauna.
- Fietspad 10 wordt met een fietsbrug over de Noordelijke Randweg geleid, naast dit fietspad wordt ook een ruitpad aangelegd.
- Deze fietsbrug wordt als faunapassage uitgevoerd, zodanig dat naast het fietspad een ruitpad en een ruigtestrook is gelegen; een totale breedte van de overgang van 10.00 m is hierbij uitgangspunt.
- Ter weerszijden van deze faunapassage worden toelidende beplantingen gerealiseerd en wordt aan de zijde van Groenendaal een poel aangelegd voor amfibieën.

3. MILIEU-ASPECTEN

21

Het tracébesluit van 29 april 1994 volgens de variant "deels verdiepte stadsrondweg" is wat betreft de milieu-aspecten gebaseerd op de projectnota/MER, het advies daarover van de commissie voor de milieu-effectrapportage en de tracé/mer-studie. Inzake bodem en geluid zijn in het verlengde daarvan aanvullende studies verricht waarvan onderstaand verslag wordt gedaan.

3.1. Bodem

Bodemonderzoek

Ter voorbereiding van de aanleg van de Noordelijke Randweg is in opdracht van de provincie Zuid-Holland een vooronderzoek ten behoeve van het bodemonderzoek uitgevoerd¹⁾. In dit onderzoek is een inventarisatie gemaakt van verdachte locaties op basis van gegevens over gebruik in het verleden en in de huidige situatie en van (regionale) gegevens over de bodemopbouw en de geohydrologie.

Daarna is ook een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd²⁾. Hierbij zijn vier deellocaties onderscheiden. Hieronder wordt beknopt ingegaan op de resultaten en aanbevelingen van het onderzoek. Voor gedetailleerde informatie wordt verwezen naar de betreffende rapportages.

deellocatie I - Scheiding Watering tot Bezuidenhoutseweg:

De bovengrond is plaatselijk licht verontreinigd met lood en minerale olie. De concentraties zijn zo laag dat nader onderzoek niet noodzakelijk is. De

vrijkomende grond kan ongeïsoleerd in werken worden toegepast. Het grondwater is licht verontreinigd met chroom en arseen. Daarnaast zijn sporen aangetroffen van toluen en xyleen en is een licht verhoogde fenol-index waargenomen. Aangezien het gaat om lage concentraties wordt nader onderzoek niet noodzakelijk geacht.

deellocatie II - Gemeentegrens Den Haag-Wassenaar tot Laan van Koot:

De bovengrond is plaatselijk licht verontreinigd met lood. De concentraties zijn zo laag dat nader onderzoek niet noodzakelijk is. De vrijkomende grond kan ongeïsoleerd in werken worden toegepast. In het grondwater zijn plaatselijk sporen van toluen aangetroffen. Aangezien het gaat om lage concentraties wordt nader onderzoek niet noodzakelijk geacht.

deellocatie III - Tankstation aan de Zijdeweg/Landscheidingsweg:

De verontreiniging die in 1986 op deze locatie door lekkage van een benzinetankwagen is ontstaan, is gesaneerd. Uit onderzoeken die vanaf 1990 zijn uitgevoerd is echter gebleken dat ter plaatse van het westelijke pompeiland en de vulpunten verhoogde gehalten aan minerale olie en aromaten in de bodem aanwezig waren. In 1994 is een aanvang gemaakt met de sanering. Hierbij is zoveel mogelijk oliehoudende grond afgegraven en afgevoerd. De resterende verontreiniging betreft een verontreiniging aan de zijde van de Landscheidingsweg (tot onder het Noordelijke Randweg-tracé) en betreft een sterke verontreiniging met toluen, ethylbenzeen, xylenen en minerale olie. Ook het grondwater is verontreinigd met deze stoffen en met benzeen. De verontreinigingen worden momenteel door middel van in-situ sanering in combinatie met grondwatersanering verwijderd.

1) Vooronderzoek ten behoeve van het bodemonderzoek voor de Noordelijke Randweg, Deelgebied gemeente Wassenaar, 10 augustus 1995.

2) Verkennend bodemonderzoek ter plaatse van de Noordelijke Randweg Haagse Regio, Deelgebied gemeente Wassenaar, 10 november 1995.

Opgemerkt wordt dat er afstemming plaats dient te vinden tussen de verschillende betrokkenen (Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V., Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland en de gemeente Wassenaar).

deellocatie IV - Landscheidingsweg:

De bovengrond is plaatselijk licht verontreinigd met koper, cadmium, lood, nikkel, PAK (polycyclische aromatische koolwaterstoffen) en minerale olie. Aanbevolen wordt om ter plaatse van enkele boorpunten nogmaals monsters uit de bovengrond te laten nemen en deze te analyseren op minerale olie. Vanwege de concentraties van de zware metalen in enkele mengmonsters dient een uitloogproef uitgevoerd te worden om na te gaan of de grond ongeïsoleerd, geïsoleerd of niet toepasbaar is in werken. Het grondwater is plaatselijk licht verontreinigd met arseen en toluen. Aangezien het gaat om lage concentraties wordt nader onderzoek niet noodzakelijk geacht.

Bodembeschermingsgebied

Het tracé van de Noordelijke Randweg doorsnijdt op enkele plaatsen een potentieel bodembeschermingsgebied, namelijk ter hoogte van de Vlake van Waalsdorp, Duindigt en Beukenhorst en de Duivenvoordse- en Veenzijdsepolder. Het beleid voor bodembeschermingsgebieden is gericht op bescherming van de bodemkundige waarden en de kwaliteit van de bodem.

Grondwaterbeschermingsgebied

Ter plaatse van de Vlake van Waalsdorp loopt het tracé door het grondwaterbeschermingsgebied Den Haag/Katwijk. Voor de aanleg/reconstructie van de weg zullen beschermende maatregelen worden getroffen, zodat geen nadelige effecten optreden voor de kwaliteit van het grondwater.

Archeologische waarden

De archeologische meldingskaart van de provincie Zuid-Holland d.d. december 1994 geeft een eerste inzicht in de aanwezigheid van archeologisch waardevolle terreinen. In figuur 2 en bijlage 2 zijn de archeologische waarden aangegeven. Voor het plangebied is de Vlake van Waalsdorp en het zuidelijke gedeelte van het tracé relevant; het betreft terreinen van hoge archeologische waarde. In opdracht van de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat is voor het tracé van de Noordelijke Randweg een aanvullende archeologische inventarisatie¹⁾ uitgevoerd. Op basis van dit door de Stichting RAAP onder begeleiding van de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek uitgevoerde onderzoek is geconcludeerd dat beschermende maatregelen in het kader van het bestemmingsplan niet noodzakelijk zijn.

3.2. Geluidsaspecten

Zones, normen en procedures volgens de Wet geluidhinder

Allereerst worden de formele aspecten van het wegverkeerslawaaai beschreven zoals opgenomen in de Wet geluidhinder.

Ingevolge de Wet geluidhinder bevinden zich langs alle wegen geluidszones, met uitzondering van:

-woonerven;

-30 km/h-wegen;

-wegen waarvan op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidsniveaukaart vaststaat dat de geluidsbelasting op de gevels van aanliggende woningen op 10.00 m uit de as van de meest nabij gelegen rijstrook 50 dB(A) of minder bedraagt.

1)Aanvullende archeologische inventarisatie Fase 1 Interimrapport Stichting RAAP, mei

1995.

Binnen de zone van een weg dienen geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen, te voldoen aan de Wet geluidhinder. De breedte van een geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en of er sprake is van een binnenstedelijke of buitenstedelijke ligging van de weg. Aangezien de Noordelijke Randweg een binnenstedelijke weg (binnen de bebouwde kom) is met 4 rijstroken heeft deze weg een geluidszone van 350 meter aan weerszijden van de weg. Voor de wegen die aansluiten op de Noordelijke Randweg geldt een geluidszone van 200 meter.

Onderstaand wordt op een drietal verschillende situaties ingegaan die zich in het kader van dit plan voordoen.

Nieuwe situaties

Vanaf de Vliet tot aan de Bezuidenhoutseweg kan er door de aanleg van de Noordelijke Randweg en de aanwezigheid van geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszones van de nieuwe weg sprake zijn van nieuwe situaties. Of er tevens sprake is van nieuwe situaties in de zin van de Wet geluidhinder moet uit akoestisch onderzoek blijken.

Nieuwe situaties in de zin van de Wet geluidhinder zijn situaties waarbij er een nieuwe weg en/of geluidsgevoelige bestemmingen geprojecteerd worden, waarbij de geluidsbelasting aan de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen de voorkeursgrenswaarde overschrijdt. Als wettelijke grenswaarde geldt voor woonbestemmingen een etmaalwaarde van het equivalent geluidsniveau van 50 dB(A) (voorkeursgrenswaarde).

Volgens de Wet geluidhinder kan het college van Gedeputeerde Staten in bijzonder situaties een hogere waarde vaststellen. Deze mag in dit geval (woning aanwezig, weg nog niet geprojecteerd) echter nooit hoger zijn dan 65 dB(A) (uiterste grenswaarde voor binnenstedelijke situaties).

Voor woonwagenterreinen geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) aan de grens van het terrein. De uiterste grenswaarde bedraagt 55 dB(A).

Reconstructies inclusief eventuele geluidssanering

Tussen RW4 en de Vliet en tussen de Bezuidenhoutseweg en de Hubertustunnel is er sprake van een reconstructie van een bestaande weg. Of er tevens sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder moet uit akoestisch onderzoek blijken.

Een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder is gedefinieerd als: "een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg (fysieke reconstructie), ten gevolge waarvan de geluidsbelasting vanwege de weg met 2 dB(A) of meer wordt verhoogd". De geluidsbelasting in het jaar vóór de fysieke reconstructie en de geluidsbelasting na minimaal 10 jaar na de fysieke reconstructie is hiervoor maatgevend. Akoestisch onderzoek moet derhalve uitwijzen of er daadwerkelijk sprake is van saneringsgevallen en/of reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder langs deze wegvakken.

In het geval van saneringssituaties (peildatum 1 maart 1986) dient in de berekening van de geluidsbelasting in de situatie vóór de fysieke reconstructie rekening te worden gehouden met maatregelen die bij een reguliere sanering reeds zouden zijn getroffen. De saneringsgevallen en de te nemen saneringsmaatregelen moeten gemeld worden bij het ministerie van VROM. Afhankelijk van de urgentie van de saneringsgevallen en de eventueel in combinatie met de afscherpende saneringsmaatregelen te nemen afschermingsmaatregelen in het kader van de reconstructie, zal bepaald worden wanneer de saneringsmaatregelen worden uitgevoerd. Rijkswaterstaat zal bij de realisatie van de Noordelijke Randweg zowel de sanerings- als de reconstructie maatregelen uitvoeren.

Als voorkeursgrenswaarde bij reconstructies geldt de geluidsbelasting op de gevel welke van toepassing is één jaar voor het ter hand nemen van de fysieke reconstructie. Wanneer deze geluidsbelasting lager is dan

50 dB(A), bedraagt de voorkeursgrenswaarde 50 dB(A). Wanneer er eerder een hogere waarde is vastgesteld, geldt de laagste van de volgende twee waarden als voorkeursgrenswaarde:

- de waarde in het jaar voor het ter hand nemen van de fysieke reconstructie;
- de eerder vastgestelde hogere waarde.

De Wet geluidhinder legt de verantwoordelijkheid bij de wegaanlegger om de toename van de geluidsbelasting (rekening houdend met een periode van 10 jaar) als gevolg van de fysieke reconstructie, te voorkomen. Een geluidsbelasting tot 50 dB(A) is zoals hiervoor vermeld zonder meer toegestaan. Als bovengrens geldt een geluidsbelasting van 70 dB(A); deze mag in geen geval worden overschreden.

Ingevolge artikel 100a Wgh mag de vast te stellen uiterste grenswaarde maximaal 5 dB(A) hoger zijn dan de geluidsbelasting in het jaar voor de fysieke reconstructie. Een grotere toename is alleen toegestaan, indien:

- ten gevolge van de reconstructie de geluidsbelasting van de gevel van ten minste een gelijk aantal woningen elders met een ten minste gelijke waarde zal verminderen, en
- de wegbeheerder heeft verklaard dat hij financiële middelen ter beschikking stelt uiterlijk voor afloop van de reconstructie om te voldoen aan de gestelde binnenwaarde.

Naast de mogelijke reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder van bestaande delen van de Noordelijke Randweg kan er ook sprake zijn van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder van aansluitende en kruisende wegen. Voor deze wegen zal akoestisch onderzoek moeten uitwijzen of er daadwerkelijk sprake is van een geluidstoename. Er zijn echter geen verplichtingen tot het treffen van maatregelen.

Cumulatie van andere geluidsbronnen

Op grond van de Wet geluidhinder vindt de toetsing aan de grenswaarden plaats voor elk van de bronnen afzonderlijk. Dat geldt zowel voor de verschillende soorten bronnen (wegverkeerslawaaai, spoorweglawaaai en industrielawaaai) als ook voor verschillende bronnen van één soort (bijvoorbeeld bij verschillende wegen). In de Wet geluidhinder is aangegeven dat indien woningen binnen twee of meer geluidszones liggen, Gedeputeerde Staten er zorg voor dragen dat voldoende aandacht wordt geschonken aan de noodzakelijke onderlinge afstemming en samenhang van de te treffen maatregelen. In dat kader zal voor woningen waarbij voorkeursgrenswaarden worden overschreden, worden aangegeven of ter plaatse tevens als gevolg van andere bronnen grenswaarden worden overschreden. Dit zal in het verzoek hogere waarde nader aan de orde komen.

Akoestisch onderzoek

Voor de Noordelijke Randweg is door twee adviesbureaus akoestisch onderzoek uitgevoerd. Voor het grondgebied van Wassenaar zijn beide adviesbureaus ingeschakeld. Het tracédeel vanaf de gemeentegrens met Leidschendam tot en met de Wittenburgerweg (Rijksdeel) is uitgevoerd door adviesbureau Grontmij Midden b.v. Het tracédeel vanaf de Wittenburgerweg tot aan de gemeentegrens met Den Haag (provinciaal deel) is onderzocht door adviesbureau DGMR.

Werkwijze akoestisch onderzoek

In eerste instantie zijn de geluidsreducerende maatregelen bepaald die in principe nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarden uit Wet geluidhinder te kunnen voldoen. Hieruit vloeien hoogten en lengten van geluidsreducerende voorzieningen (wallen en schermen) voort.

In vervolg hierop zijn de landschappelijke, visuele en akoestische aspecten tegen elkaar afgewogen om een definitief pakket van geluidsreducerende voorzieningen samen te kunnen stellen. Niet alleen de akoestische aspecten bepalen namelijk hoe groot een geluidsreducerende voorziening moet zijn. Ook landschappelijke en stedenbouwkundige aspecten spelen daarbij een rol (afhankelijk van de aanwezige kwetsbaarheden). Het gegeven dat, indien goed onderbouwd, een hogere grenswaarde dan de voorkeursgrenswaarde kan worden aangevraagd bij Gedeputeerde Staten is in dat kader van belang.

In een aantal gevallen is gekozen voor geen of een lagere geluidsreducerende voorziening. Rekening houdend met het gekozen pakket van geluidsreducerende voorzieningen zijn vervolgens de resulterende geluidsbelastingen op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen en de eventueel benodigde verzoeken hogere grenswaarden bepaald. Voor de betreffende woningen is onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting in de woning. Bij overschrijding van de binnenwaarde is een pakket aan gevelmaatregelen voorgesteld. In een latere fase van het project zullen deze gevelmaatregelen in overleg met de bewoners nader worden uitgewerkt. Uitgangspunt hierbij is dat de benodigde gevelmaatregelen voor openstelling van de Noordelijke Randweg zijn gerealiseerd.

Berekeningsuitgangspunten

Voor het bepalen van de toekomstige geluidsbelasting is een prognose van de verkeersintensiteiten in het jaar 2015 gemaakt. In principe had ook gekozen kunnen worden voor de situatie 10 jaar na de fysieke reconstructie (zijnde 2008), maar hier is voor 2015 als prognosejaar gekozen, omdat deze lange termijn prognoses reeds beschikbaar waren. Voor de bepaling of er sprake is van een reconstructie-effect in de zin van de wet geluidhinder is het jaar 1998 als tijdstip vóór de reconstructie aangehouden. Verder is de verkeersintensiteit in 1986 gebruikt om eventuele saneringssituaties vast te stellen. Voor de gedetailleerde gegevens wordt verwezen naar de volgende rapporten:

1. het akoestisch onderzoek van de Grontmij (nr. IF/96/559/GDH) d.d. mei 1996 (voor overdrachtsmaatregelen aan de Haagse zijde van de NORAH ter hoogte van Marlot);
2. het aanvullende akoestisch onderzoek RW14 te Den Haag (nr. RI/96/703/Blo) (voor overdrachtsmaatregelen aan de Haagse zijde van de Norah ter hoogte van Mariahoeve en langs de N44 te Den Haag);
3. het akoestisch onderzoek RW14 te Wassenaar (docnr. RIT/97003552) d.d. november 1997 (omvat voor het rijksdeel van de NORAH het geluidsonderzoek voor de in Wassenaar gelegen woningen);
4. het akoestisch onderzoek "autonome sanering NORAH (provinciaal deel) te Wassenaar" d.d. april 1996 (omvat voor het provinciale deel van de NORAH het saneringsonderzoek voor de in Wassenaar gelegen woningen);

5. het akoestisch onderzoek "reconstructie NORAH (provinciaal deel) te Wassenaar" d.d. december 1995 (omvat voor het provinciaal deel van de NORAH het reconstructie-onderzoek voor de in Wassenaar gelegen woningen);
6. het bouwakoestisch onderzoek RW14 (rijksdeel) te Wassenaar (docnr. RIT/97003553) d.d. 23 oktober 1997;
7. sanering woningen Noordelijke Randweg Haagse Regio (NORAH) te Wassenaar; geluidswering gevels (docnr. LI 196301.ROI) d.d. 23 september 1996.

Voor de rijsnelheid op de Noordelijke Randweg is uitgegaan van 70 km/uur. Voor de aansluitende wegen is uitgegaan van een rijsnelheid van 50 km/uur, uitgezonderd de N44 (Rijksstraatweg) waar sprake is van een rijsnelheid van 70 km/uur.

De wegverharding bestaat over het gehele tracé exclusief de kruisingsvlakken uit Zeer Open Asfalt Beton (ZOAB).

Alle hoogten van geluidsreducerende voorzieningen worden weergegeven in meters ten opzichte van het wegdek.

Geluidsreducerende maatregelen in Wassenaar

Hieronder is voor alle betrokken wegvakken binnen de gemeente Wassenaar, waarlangs geluidsgevoelige bestemmingen aanwezig zijn, weergegeven waar welke geluidsreducerende voorzieningen gerealiseerd worden.

-Noordelijke Randweg tussen spoorlijn-Bezuidenhoutseweg (wijk Mariahoeve)

Ten behoeve van de woningen van de wijk Mariahoeve is ervoor gekozen om aan de Haagse zijde een 4.00 m hoog en 1050 meter lang geluidsscherm te plaatsen.

Voor de woningen waarbij een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde optreedt zal een verzoek hogere waarde worden ingediend. Daarbij wordt er door middel van gevelmaatregelen voor gezorgd dat aan de eisen wat betreft de binnenwaarde van de geluidsbelasting wordt voldaan.

-Noordelijke Randweg tussen Bezuidenhoutseweg-N44 (locatie Bijhorst)

Voor 4 solitaire woningen aan de noordzijde van het tracé tussen de Bezuidenhoutseweg en de N44 (locatie Bijhorst) is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Ten behoeve van deze woningen is er voor gekozen om een 2.00 m hoog en 850 meter lang scherm te plaatsen.

Voor 2 van de 4 woningen is ondanks deze maatregel nog steeds sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Voor deze woningen zal een verzoek hogere waarde worden ingediend. Aanvullende gevelmaatregelen zijn voor deze 2 woningen niet nodig. Langs de Haagse zijde van dit weggedeelte wordt een 3.00 m hoog scherm met een lengte van 575 meter geplaatst. Dit scherm loopt vanaf de Bezuidenhoutseweg door tot over het gehele viaduct met de N44.

In het kader van de aanleg van de Noordelijke Randweg zal ook de N44 worden aangepast. Deze wijziging is door de toename van het geluid voor één woning aan te merken als een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Daar reeds uitgegaan is van het toepassen van ZOAB zijn verdere bronmaatregelen niet mogelijk. Een geluidsreducerende maatregel wordt gelet op het aantal woningen (één) en de geringe overschrijding (2 dB(A)) niet doelmatig geacht. Voor de betreffende woning zal een verzoek hogere waarde worden ingediend. Het treffen van aanvullende gevelmaatregelen is niet nodig.

In de huidige situatie is reeds de Landscheidingsweg hier aanwezig. Voor dit weggedeelte is sprake van een saneringssituatie geluid en van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De wettelijke procedure vereist dat eerst de saneringsmaatregelen bepaald dienen te worden alvorens de maatregelen in het kader van de reconstructie worden bepaald.

-Noordelijke Randweg tussen N44-Wittenburgerweg (wijk Nieuw-Wassenaar)

Voor de direct langs dit gedeelte van de huidige Landscheidingsweg gelegen woningen in de wijk Nieuw Wassenaar is sprake van een saneringssituatie geluid. Het plaatsen van een scherm in het kader van deze sanering is echter binnen de daaraan gestelde eisen van het ministerie van VROM niet mogelijk. In het door de gemeente in te dienen saneringsprogramma bij het ministerie, waarbij wordt uitgegaan van de situatie voor ombouw van de Landscheidingsweg, zal derhalve geen schermmaatregel worden opgenomen. De in het saneringsplan op te nemen geluidsbelastingen voor het planjaar 1998 variëren tussen de 52 en 61 dB(A). Gelet op deze geluidsbelastingen en het feit dat de binnenwaarde moet voldoen aan de 45 dB(A) zijn voor 2 woningen aanvullende gelvelmaatregelen nodig.

De ombouw van de weg zelf is door de toename van het geluid aan te merken als een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Daar reeds uitgegaan is van het toepassen van ZOAB zijn verdere bronmaatregelen niet mogelijk.

Derhalve is voor dit wegvak gekozen voor het plaatsen van een scherm vanaf de Wittenburgerweg met een hoogte van 3.00 m en doorlopend tot 330 meter ten oosten van de Wittenburgerweg. Aansluitend aan dit scherm wordt voor de woningen nabij de Bijhorst een 2.00 meter hoog scherm geplaatst tot aan de aansluiting Bezuidenhoutseweg. Met deze schermen worden alle overschrijdingen voor de wijk Nieuw-Wassenaar weggenomen.

De effectiviteit van het geplande scherm in het kader van de reconstructie is zo groot dat niet alleen de geluidstoename ten gevolge van de reconstructie wordt weggenomen, maar dat tevens voor nagenoeg alle woningen in de wijk Nieuw-Wassenaar wordt voldaan aan de saneringswaarde van 55 dB(A).

Tegenover de wijk Nieuw Wassenaar is het landgoed Duindigt gelegen. Ter beperking van verstoring door het verkeer op de Landscheidingsweg is hier een scherm gepland met een hoogte van 2.00 m ten opzichte van de weg. Dit scherm sluit aan op het geplande geluidsscherm ter hoogte van de wijk Marlot en loopt door tot aan de aansluiting ter hoogte van de Wittenburgerweg (zie ook toelichting op bladzijde 30).

-Noordelijke Randweg tussen Wittenburgerweg-Buurtweg

Voor een elftal woningen langs dit provinciale gedeelte van de Noordelijke Randweg is sprake van een saneringssituatie. Daar er door de fysieke wijziging van de Landscheidingsweg evenwel geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder behoeft deze saneringssituatie formeel niet gelijktijdig met de ombouw van de Landscheidingsweg te worden aangepakt.

Desondanks is onderzoek naar de sanering uitgevoerd. Om voor alle woningen te voldoen aan de 55 dB(A) zou het scherm gedeeltelijk 10.00 m hoog moeten zijn. Gekozen is voor een scherm met een hoogte van 3.00 m en een lengte van 440 meter. Dit scherm wordt opgenomen in

het door de gemeente bij het ministerie van VROM in te dienen saneringsprogramma.

Tegenover het voornoemde scherm is, ter hoogte van camping Duinhorst, een scherm met een hoogte van 2.00 m en een lengte van circa 100 meter gepland. Dit scherm, dat gezien moet worden als het resultaat van onderhandelingen met de direct belanghebbende, dient ter voorkoming van verstoring van de recreatieve functie aldaar. Uit een akoestische beoordeling is gebleken dat dit scherm, als gevolg van reflectie, kan resulteren in een verhoging van de geluidsbelasting voor de gevels van enkele woningen aan de Zijdeweg. Aangezien er voor deze saneringswoningen een maximaal toelaatbare waarde door de minister van VROM wordt vastgesteld, mag de geluidsbelasting ten gevolge van optredende reflecties niet toenemen. Daarom zal het scherm aan de campingzijde absorberend moeten worden uitgevoerd dan wel onder een hellingshoek van 11 graden worden geplaatst.

-Noordelijke randweg vanaf de Buurtweg en verder (stiltegebied Waalsdorpervlakte)

Ten noorden van de Buurtweg, ter plaatse van de Vlake van Waalsdorp ligt het tijdelijk stiltegebied Den Haag-Wassenaar. De Provinciale Milieuverordening is hier op zaterdag en zondag van kracht.

Om te beoordelen in hoeverre de geluidsbelasting door de fysieke reconstructie van de weg verandert is de 47 dB(A) geluidscontour berekend. De verandering van de geluidsbelasting is van belang in verband met de broedvogels, die een verstoord broedgedrag vertonen bij een geluidsbelasting van 47 dB(A) dagwaarde of meer (bron: RIN, Rijksinstituut voor Natuurbeheer).

Door het gebruik van Zeer Open Asphalt Beton als wegdekverharding zal de 47 dB(A) contour dichterbij de weg komen te liggen. De geluidsbelasting op het stiltegebied zal daarmee afnemen.

-Rijksstraatweg (N44) (woningen langs de Rijksstraatweg nabij de kruising met de Noordelijke Randweg)

Voor enkele woningen langs de Rijksstraatweg zal op basis van de geluidsbelasting op peildatum 1 maart 1986 in het kader van de sanering van het wegverkeerslawaaï gevelisolatie moeten worden toegepast. Het plaatsen van een geluidsreducerende voorziening in het kader van de sanering is namelijk ruimtelijk niet inpasbaar.

De saneringsgevallen moeten door Rijkswaterstaat in overleg met de gemeente bij het ministerie van VROM worden aangemeld. De gemeente en Rijkswaterstaat zullen er naar streven de saneringsmaatregelen (gevelisolatie voor 1 woning) gelijktijdig met de fysieke reconstructie gerealiseerd te krijgen.

-Wittenburgerweg (woningen langs de Wittenburgerweg)

Bij de woningen langs de Wittenburgerweg is geen sanering aan de orde. In het kader van de fysieke reconstructie is er langs de Wittenburgerweg geen sprake van een reconstructie-effect in de zin van de Wet geluidhinder. Er zijn dus geen geluidsreducerende voorzieningen noodzakelijk.

Saneringssituaties

Voor een aantal bestaande woningen is er sprake van een sanerings-situatie. Deze woningen zijn weergegeven in tabel 1. Daarbij is aangegeven welke saneringsmaatregelen worden voorgesteld.

Tabel 1 Saneringsgevallen en saneringsmaatregelen

Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

bron en adres saneringsmaatregelen

Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

N44

Rijksstraatweg 827	gevelmaatregelen
Rijksstraatweg 825	geen
Rijksstraatweg 823	gevelmaatregelen
Rijksstraatweg 632a	geen
Zijdeweg 51	geen

Noordelijke Randweg/RW 14

Zijdeweg 33	geen
Wittenburgerweg 1, 2 en 3	gevelmaatregelen voor nr. 2 en 3
Zijdeweg 34 en 35	geen
van Calcarlaan 1	"
Zijdeweg 37	"
Zijdeweg 38, 39 en 40	"
Zijdeweg 42	"

Noordelijke randweg/RW 14

Zijdeweg 14	geluidsscherm
Zijdeweg 16/18	"
Zijdeweg 20/20a	"
Zijdeweg 22	"
Zijdeweg 22a/24	"
Zijdeweg 26	"
Zijdeweg 28	"
Zijdeweg 30	"

Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

Nieuwe situaties

Op het grondgebied van Wassenaar doen zich als gevolg van de aanleg van de Noordelijke Randweg geen nieuwe situaties voor in de zin van de Wet geluidhinder. In de wijk Mariahoeve, gelegen in de gemeente Den Haag, is voor een aantal woningen wel sprake van een nieuwe situatie. Deze nieuwe situaties worden niet behandeld in dit bestemmingsplan maar in het bestemmingsplan Noordelijke Randweg, gedeelte Den Haag.

Reconstructies

Ten gevolge van de fysieke reconstructie van de Noordelijke Randweg is voor circa 10 woningen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Door het plaatsen van een 2.00 tot 3.00 m hoog scherm langs de Noordelijke Randweg vanaf de Bezuidenhoutseweg tot aan de Wittenburgerweg wordt met uitzondering van 2 woningen voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Voor deze 2 woningen zal een verzoek hogere waarde worden ingediend. Aanvullende maatregelen zijn voor deze woningen niet nodig.

Naast de Noordelijke Randweg is er ook voor de Rijksstraatweg sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Voor de betreffende woning zal ook een verzoek hogere waarde worden ingediend. Aanvullende gevelmaatregelen zijn voor deze woning niet nodig. Een overzicht van de aan te vragen hogere waarden in het kader van de reconstructie Noordelijke randweg en Rijksstraatweg is in tabel 2 aangegeven.

Tabel 2 Woningen waarvoor een hogere waarde wordt aangevraagd in het kader van de reconstructie

Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.	
bron en adres	vast te stellen geluidsbelasting ¹⁾ in dB(A) (na reconstructie)
Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.	
<i>Noordelijke Randweg</i>	
Zijdeweg 55a	52
Zijdeweg 57	52
<i>N44-Rijksstraatweg</i>	
Rijksstraatweg 632a	59
Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.	

1) *Betreft de waarde voor de tweede bouwlaag.*

Fauna en weidevogels

Op twee plaatsen worden mitigerende maatregelen genomen voor de fauna en weidevogels in achterliggende gebieden. De noodzaak volgt niet uit de Wet geluidhinder maar uit het opgestelde "Compensatieplan Noordelijke Randweg Haagse Regio" (DHV Milieu en Infrastructuur, 11 maart 1997). Het gaat om een 585 meter lang en 2.00 m hoog scherm ter hoogte van landgoed Duindigt en een verlenging van de wal ter hoogte van het volkstuintencomplex Eigen Arbeid tot aan de spoorlijn. Zie hiervoor ook de ecologische inpassing in paragraaf 2.3.

Stiltegebied

De beïnvloeding van het stiltegebied door het wegverkeer zal in de toekomstige situatie gunstiger worden in vergelijking met de situatie voor de fysieke reconstructie. Er zijn geen wettelijke normen waaraan voldaan hoeft te worden.

3.3. Luchtkwaliteit

De formele basis voor de beoordeling van de luchtkwaliteit wordt gevormd door het Besluit luchtkwaliteit koolstofmonoxide en lood, het Besluit luchtkwaliteit stikstofdioxide en het Besluit luchtkwaliteit benzeen. In deze besluiten zijn grenswaarden gesteld aan de concentraties van deze stoffen in de lucht, vanwege de schadelijkheid hiervan voor de volksgezondheid.

In het kader van de milieu-effectrapportage van de Noordelijke Randweg zijn luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd voor de huidige situatie, en de situatie in 2010 bij autonome ontwikkelingen en bij realisatie van de Noordelijke Randweg. Ondanks de verwachte toename van het gemotoriseerde wegverkeer blijkt dat de emissies van luchtverontreinigende stoffen zullen afnemen ten opzichte van 1986.

Uit de berekeningen blijkt dat de luchtkwaliteit in 2010 ten opzichte van de huidige situatie langs het tracé van de Noordelijke Randweg in het algemeen aanzienlijk zal verbeteren (Deelrapportage MER Onderzoek natuur en milieu, pagina 73 en bijlage 3). De lagere emissies van schadelijke stoffen door motorvoertuigen vormen de belangrijkste oorzaak van deze verbetering. De richtwaarden voor stikstofdioxide ($80 \mu\text{g}/\text{m}^3$) en voor benzo(a)pyreen ($0,5 \text{ ng}/\text{m}^3$) worden overschreden. Voor geen van de beschouwde componenten wordt volgens de MER echter de grenswaarde overschreden.

3.4. Waterhuishouding

Als gevolg van de aanleg van de Noordelijke Randweg zal de landscheiding, de waterstaatkundige grens tussen de Hoogheemraadschappen van Delfland en Rijnland, op onderdelen worden verlegd. Hierover vindt overleg plaats tussen de beide Hoogheemraadschappen en Rijkswaterstaat. Vooruitlopend op de resultaten van dit overleg is in het plan de bestaande landscheiding positief bestemd als waterkering. Tevens is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om te zijner tijd de landscheiding te kunnen verplaatsen voorzover dit plaatsvindt binnen dit plangebied.

De Noordelijke Randweg zal grotendeels worden voorzien van bermsloten. Waar de weg verdiept wordt aangelegd zal deze voorzien worden van bermriolering. Het water dat bij nat weer van de weg afstroomt is verontreinigd met stoffen uit uitlaatgassen. Deze runoff wordt allereerst opgevangen in de bermsloten of de bermriolering. Het water wordt niet direct geloosd op het oppervlaktewater in de omgeving, zodat de verontreinigingen in de bermsloten kunnen bezinken (bezinkbekkens). Ter plaatse van het grondwaterbeschermingsgebied zal een beschermende kleilaag van 50 cm in de bodem worden aangelegd zodat de verontreinigingen van de weg niet in het grondwater terecht kunnen komen.

4. PLANBESCHRIJVING

4.1. Planvorm

Dit bestemmingsplan is gericht op de realisering van de Noordelijke Randweg in de vorm van een stadsrandweg met de daarmee samenhangende voorzieningen. Hierbij is gekozen voor een globale planvorm, die enerzijds de noodzakelijke flexibiliteit biedt en anderzijds toch een voldoende inzicht verschaft in het uiteindelijke resultaat. De Noordelijke Randweg en de daarmee samenhangende geluidsbeperkende, landschappelijke en ecologische voorzieningen zijn op de kaart en in de voorschriften in een ruim geformuleerde verkeersbestemming vastgelegd. Binnen deze bestemming zijn alle voor de realisatie van de Noordelijke Randweg noodzakelijke werkzaamheden en bouwwerken mogelijk. Een gevolg van deze systematiek is dat de kaart en het bestemmingsvoorschrift geen gedetailleerd ruimtelijk eindbeeld bieden. In de – in de voorschriften vervatte – Beschrijving in Hoofdpijnen zijn doelstellingen geformuleerd met betrekking tot de aanleg van de Noordelijke Randweg. Daarbij is aangegeven op welke wijze aan deze doelstellingen invulling zal worden gegeven. De beschrijving in hoofdpijnen is van belang in relatie tot uiteindelijke inrichting van het plangebied, het welstandstoezicht en de verkeersmaatregelen. Met name het landschappelijk inpassingsplan speelt in deze een belangrijke rol, als basis voor de uitvoering van het project.

In de beschrijving in hoofdpijnen zijn geen juridisch bindende elementen opgenomen. Deze elementen, die de toetsingsfunctie van het bestemmingsplan betreffen en waaraan de burger juridische aanspraken kan ontleen, zijn in de bestemmingsregelingen opgenomen met de daaraan verbonden criteria.

4.2. Bestemmingsregelingen

De bestemming Verkeersdoeleinden biedt het kader voor alle werkzaamheden, die ten behoeve van de aanleg van de weg noodzakelijk zijn inclusief de daarmee samenhangende geluidsbeperkende, landschappelijke en ecologische voorzieningen. De as van de weg is op de plankaart weergegeven alsmede enkele relevante profielen. De ecologische verbindingzones zijn met behulp van de aanwijzing "ecologische verbindingzone" nader bestemd.

De geluidsbeperkende voorzieningen zijn met een nadere aanwijzing op de plankaart aangegeven. De aangegeven hoogte betreft de hoogte ten opzichte van het naast gelegen wegdek. Het betreft hier zowel de minimale als maximale hoogte. Zoals in paragraaf 3.2 is aangegeven, heeft ten aanzien van het treffen van geluidsbeperkende voorzieningen een afweging plaatsgevonden tussen, met name akoestische en landschappelijke aspecten. Om reden van geluidsbeperking dient de hoogte van geluidsschermen voldoende hoog te zijn, om reden van landschappelijke inpassing wordt gestreefd naar beperking van de hoogte van geluidsschermen.

Geluidsschermen zijn bouwwerken, waarbij de hoogte wordt gemeten op de wijze zoals aangegeven in artikel 2 lid 2.

Indien voor de uitvoering van geluidsbeperkende voorzieningen gekozen wordt voor de aanleg van een geluidswal, betreft dit geen bouwwerk. Een hoogtebepaling en aanduiding op de plankaart blijft dan achterwege. Overigens is de eventuele aanleg van geluidswallen op grond van de Wet geluidhinder afdwingbaar omdat anders de weg niet aangelegd kan worden.

Wallen die alleen een functie hebben als landschappelijk element kunnen

op grond van dit bestemmingsplan niet nader geregeld worden. In geval deze landschappelijke elementen evenwel expliciet vermeld staan in de beschrijving in hoofdlijnen, is sprake van een inspanningsverplichting van de gemeente. Bij het niet gevolg geven aan die inspanningsverplichting kan de gemeente hier op aangesproken worden.

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van de genoemde hoogtematen teneinde de ontwikkeling van andere bronmaatregelen niet te frustreren, zoals bijvoorbeeld twinlay asfaltlagen.

Voor het verschuiven van de as van de weg met maximaal 5.00 m is een vrijstellingsbevoegdheid (artikel 9 lid 4) in het plan opgenomen. Voor verschuivingen van de as van de weg tussen 5.00 en maximaal 10.00 m is een wijzigingsbevoegdheid in het plan opgenomen. Daarnaast is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen teneinde de locatie van de geluidsbeperkende voorzieningen te kunnen wijzigen dan wel de plaatsing van extra geluidsbeperkende voorzieningen mogelijk te kunnen maken (artikel 5). Van deze bevoegdheden mag gebruik gemaakt worden indien dit noodzakelijk is voor een betere realisering van de weg, wanneer de werkelijke toestand van het terrein hier aanleiding toe geeft of wanneer dit noodzakelijk is voor een goede geluidswering. Voorwaarde is evenwel dat de reeds maximaal toegestane geluidsbelasting op woningen langs de weg niet verhoogd wordt. Extra geluidsbeperkende voorzieningen kunnen in dit kader noodzakelijk zijn. Vanzelfsprekend mag en kan toepassing van deze wijzigingsbevoegdheid er niet toe leiden dat de plangrenzen overschreden worden. De wijzigingsbevoegdheid kan dan ook niet in alle situaties benut worden gegeven de beperkt aanwezige ruimte binnen de plangrenzen.

Voorzover in het plangebied leidingen voorkomen zijn deze als zodanig bestemd. Hier is sprake van een dubbelbestemming. Ter weerszijden van de leidingen gelden zakelijk rechtstroken, waarbinnen de bebouwing ten behoeve van de andere bestemming, waarmede de bestemming leidingen samenvalt, slechts toelaatbaar is voorzover de belangen van de leidingen daardoor niet worden geschaad. Voorts is ter bescherming van de leidingen een aanlegvergunningstelsel opgenomen. Teneinde een tracé-aanpassing van de in het plangebied aanwezige leidingen mogelijk te maken is in het plan een wijzigingsbevoegdheid op basis van artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening opgenomen. Ter bescherming van het in het plangebied aanwezige straatpad, een telecommunicatieverbinding met behulp van straalzenders, zijn in artikel 3 van de voorschriften beperkingen ten aanzien van de toegelaten hoogtematen opgenomen.

Bij de bestemming Primair waterkering is eveneens sprake van een dubbelbestemming. De gronden met de bestemming Primair waterkering zijn tevens bestemd voor de andere functies, die de desbetreffende gronden vervullen, namelijk de functies voor verkeer en leidingen. De andere functies zijn evenwel ondergeschikt aan de bestemming Primair waterkering. Dit brengt met zich mee, dat activiteiten in het kader van die andere functies uitsluitend zijn toegestaan wanneer deze de belangen van de waterkering niet schaden. Hiertoe is in het plan een adviesprocedure opgenomen.

Het bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid tot verplaatsing van de bestemming waterkering (artikel 5). Burgemeester en wethouders zijn bevoegd het plan in die zin te wijzigen, indien dit noodzakelijk is voor een doelmatiger waterhuishouding of indien een eventuele verplaatsing van de as van de weg dit noodzakelijk maakt.

Op de voorbereiding van een besluit tot wijziging op grond van artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en op de voorbereiding van een besluit tot vrijstelling op grond van artikel 15 van de Wet op de Ruimtelijke

Ordering is de in Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht geregelde openbare voorbereidingsprocedure van toepassing verklaard. Deze openbare voorbereidingsprocedure houdt in dat de aanvraag om vrijstelling of wijziging dan wel het ontwerp van een besluit tot wijziging van het bestemmingsplan vier weken ter inzage wordt gelegd. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden naar keuze schriftelijk of mondeling hun zienswijze naar voren brengen. Voorafgaand aan de terinzagelegging wordt in een of meer dag-, nieuws-, of huis-aan-huisbladen of op een andere geschikte wijze kennis gegeven van de aanvraag of van het ontwerp-besluit. Volstaan kan worden met het vermelden van de zakelijke inhoud. In deze kennisgeving wordt tevens vermeld waar en wanneer de stukken ter inzage zullen liggen en wie in de gelegenheid worden gesteld van hun zienswijze te doen blijken en op welke wijze schriftelijk of mondeling. Als het gaat om een besluit op een aanvraag wordt de aanvrager zo nodig in de gelegenheid gesteld te reageren op de naar voren gebrachte zienswijzen.

In artikel 4 van de voorschriften is een algemene vrijstellingsbevoegdheid opgenomen. Het is niet de bedoeling dat deze wordt toegepast in combinatie met de in het plan opgenomen specifieke vrijstellingsbevoegdheden voor het afwijken van maten. De aan deze specifieke vrijstellingsbevoegdheden verbonden maten zijn de maximaal toelaatbare afwijkingen.

4.3. Verwerking van het bestemmingsplan

Gegeven de huidige en verwachte verkeersproblemen in dit deel van de Haagse regio wordt het noodzakelijk geacht om op zo kort mogelijke termijn een aanvang te nemen met de realisering van de Noordelijke Randweg.

Gezien de in het plangebied aanwezige eigendomsverhoudingen is het noodzakelijk dat één van de initiatiefnemers, de provincie Zuid-Holland nog een aantal delen van particuliere terreinen verwerft. Verwacht wordt dat op korte termijn gestart zal worden met onderhandelingen met betrokkenen. Indien deze onderhandelingen niet leiden tot minnelijke verwerving van gronden kan onteigening noodzakelijk zijn. De beoogde snelheid van het planproces kan het noodzakelijk maken gebruik te maken van een versnelde onteigeningsprocedure. Dit kan door in het bestemmingsplan gronden aan te wijzen ten aanzien waarvan de verwerking van de in het plan neergelegde bestemming in de naaste toekomst nodig wordt geacht. Deze aanwijzing ex artikel 13, lid 1 WRO heeft betrekking op gronden die op de plankaart als zodanig zijn aangegeven.

De bepaling als bedoeld in artikel 13, lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening kan de onteigeningsprocedure versnellen en is dan ook gekoppeld aan artikel 85 van de Onteigeningswet. Deze regeling komt er op neer, dat de krachtens artikel 13, lid 1 WRO aangewezen grond kan worden onteigend ter uitvoering van het bestemmingsplan, zonder dat de belanghebbenden tevoren in de gelegenheid zijn gesteld tegen het onteigeningsplan bezwaren in te dienen. De belanghebbenden krijgen deze gelegenheid alleen nog achteraf bij de tervisielegging van het dadelijk definitieve raadsbesluit tot onteigening. Op grond van artikel 23, lid 3 WRO moet aan eigenaren of anderszins zakelijk gerechtigden van ingevolge artikel 13, lid 1 aangewezen gronden de tervisielegging van het ontwerp-plan afzonderlijk worden meegedeeld.

Bovendien moeten, op grond van artikel 28, lid 9 WRO, indien een tegen een bestemmingsplan ingesteld beroep een plan betreft waarin ingevolge artikel 13, lid 1 WRO onderdelen zijn aangewezen ten aanzien waarvan verwerking in de naaste toekomst nodig wordt geacht, dat beroep

voor andere krachtens deze wet ingestelde beroepen worden behandeld.

De aanwijzing van gronden als bedoeld in artikel 13, lid 1 WRO houdt overigens voor de gemeente geen verplichting in om de procedure voor versnelde onteigening te volgen.

Ook Rijkswaterstaat zal nog in beperkte mate gronden van particulieren moeten verwerven om uitvoering van het rijksdeel van de weg (het gedeelte Wittenburgerweg-A4) te kunnen realiseren. Eventuele onteigening van deze gronden is mogelijk op basis van de Verkeerswegenwet. Binnen het tracé van het rijksdeel zullen twee woningen (Zijdeweg 56A en Zijdeweg 57A) en een horecabedrijf (Café De Landbouw, Zijdeweg 58) worden aangekocht.

5. UITVOERBAARHEID

5.1. Economische uitvoerbaarheid

Aanleg van de Noordelijke Randweg is voorzien in het Uitvoeringsprogramma voor rijkswegen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Bij de reservering van de benodigde financiële middelen is ervan uitgegaan dat niet alleen de kosten van aanleg van de weg en de daarbij behorende kunstwerken door het rijk worden vergoed maar ook de kosten van de landschappelijke inpassingsmaatregelen zoals deze zijn verwoord in het inpassingsplan Noordelijke Randweg. Terzake wordt overigens verwezen naar genoemd Uitvoeringsprogramma. Eventuele planschade zal, nadat daartoe de geëigende gemeentelijke procedure ex artikel 49 WRO is doorlopen, door de wegaanlegger, zijnde Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland, worden vergoed.

5.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het voorontwerp-bestemmingsplan Noordelijke Randweg, gedeelte Wassenaar d.d. 19 maart heeft in het kader van de gemeentelijke inspraak-verordening in de periode van 22 maart tot en met 25 april voor belanghebbenden ter inzage gelegen. Een ieder is in die periode in de gelegenheid gesteld zijn of haar schriftelijke reactie kenbaar te maken. Er zijn in totaal 24 schriftelijke inspraakreacties ingediend.

Op 21 maart 1996 is een inloopdag en op 2 april 1996 een informatie-avond gehouden waarop de achtergronden van het project en de inhoud van het voorontwerp-bestemmingsplan zijn toegelicht.

De inspraakreacties, de samenvattingen daarvan en de antwoorden van burgemeester en wethouders op de inspraakreacties zijn, tezamen met de overlegreacties ex artikel 10 Bro opgenomen in een losse bijlage 3.

Voorzover gewenst en/of noodzakelijk is het voorontwerp-bestemmingsplan naar aanleiding van de inspraakreacties op onderdelen aangepast.

6. OVERLEG EX ARTIKEL 10 BRO

In het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het voorontwerp-bestemmingsplan Noordelijke Randweg, gedeelte Wassenaar d.d. 19 maart 1996 voorgelegd aan de volgende personen en instanties:

1. Provinciale Planologische Commissie.
2. Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland.
3. Inspectie West van de Ruimtelijke Ordening.
4. Regionaal inspecteur van de Volksgezondheid voor de hygiëne. van het milieu in Zuid-Holland.
5. Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie.
6. Gewestelijke raad van het landbouwschap.
7. Hoogheemraadschap van Rijnland.
8. Hoogheemraadschap van Delfland.
9. Rijksconsulent Economische Zaken.
10. Stadsgewest Haaglanden.
11. N.V. Elektriciteitsbedrijf Zuid-Holland.
12. NS Railinfrabeheer.
13. Nederlandse Gasunie.
14. Ministerie van Defensie, dienst Gebouwen, Werken en Terreinen.
15. P.T.T. Telecommunicatie.
16. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor 's-Gravenhage e.o.
17. Gemeente Voorburg.
18. Gemeente Leidschendam.
19. Gemeente Den Haag.
20. Directie van de Volkshuisvesting in Zuid-Holland.
21. NV Energie- en Watervoorziening Rijnland.
22. NV Duinwaterbedrijf Zuid-Holland.
23. HTM.
24. ZWN.
25. Platform tegen de Verlengde Landscheidingsweg.

De onder 1, 2, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 21, 22 en 24 genoemde instanties hebben schriftelijk gereageerd.

De overlegreacties ex artikel 10 Bro, de samenvattingen daarvan en de antwoorden van burgemeester en wethouders op de overlegreacties zijn, tezamen met de inspraakreacties, opgenomen in een losse bijlage 3. Voorzover gewenst en/of noodzakelijk is het voorontwerp-bestemmingsplan naar aanleiding van de overlegreacties aangepast.