



# Burgerparticipatie De Zwethzone

Verbreiding N211: Verdiept aanleggen haalbaar, met behoud van natuur en leefklimaat

## Oplegnota Vergelijking Burgerinitiatief N211

### Aanvullingsrapport najaar 2017

Projectnummer 0405082.75

Definitief revisie 1.0  
22 januari 2018

#### Auteurs

Jan Voogel  
Hans Boot  
Gerard Jansen  
Tjeerd Bandringa  
Aad Duijvestijn.

Datum goedkeuring en vrijgave 22 januari 2018

Getekend door:

Jan Voogel      Hans Boot      Gerard Jansen      Tjeerd Bandringa      Aad Duijvestijn

Burgerparticipatie De Zwethzone vertegenwoordigt **146** bewoners binnen het Zwethzone gebied en heeft van sympathisanten ruim **500** steunbetuigingen middels handtekening ontvangen.

### Burgerparticipatie De Zwethzone wordt ondersteund door:



## Inleiding

De Burgerparticipatie wil allereerst waardering en dank uitspreken voor de beslissing om het besluitvormingsproces rond de reconstructie van de N211 aan te houden. Een studie te faciliteren om het alternatieve concept van de Burgerparticipatie uit te werken naar een ontwerp met voldoende detaillering om een vergelijk te kunnen maken met de Bestemmingsplanvariant. Wij willen hierbij iedereen uit de werkgroep (Provincie Zuid-Holland, Antea Group en Gemeenten Westland en Midden Delfland) bedanken voor hun inzet en betrokkenheid. Speciale waardering willen we uitspreken voor de voorzitter Marnix Trouwborst, die het proces actief en objectief wist te begeleiden.

In onze Position Paper hebben wij destijds de volgende speerpunten benoemd:

- Het verdiept aanleggen van twee ongelijkvloerse kruisingen
- De aanleg van geluidsschermen langs de Zwethzone
- Optimaal behoud van kwaliteit van milieu en leefbaarheid in de Zwethzone
- Acceptatie bij omwonenden en recreanten.

Na een eerste studie bleven een aantal aspecten voor de Burgerparticipatie onvoldoende belicht. In een vervolgstudie is daarom speciale aandacht besteed aan de volgende optimalisaties:

- Behoud van het bestaande geluidsscherm tussen de Zwethzone en de N211;
- Behoud van de Zwethzone door verbreding N211 aan de noordzijde;
- Behoud van (delen van) bestaande bruggen/viaducten door verbreding N211 aan de noordzijde.

De tweede studie heeft bevestigd dat de meeste speerpunten en optimalisaties technisch haalbaar zijn, met name de ongelijkvloerse kruisingen en een vermindering van het ruimtebeslag voor de verzorgingsplaats. Door verlegging van de wegas naar het noorden kunnen de meeste geluidschermen behouden blijven, hetgeen resulteert in een vrijwel volledig behoud van de Zwethzone. Een aantal aanvullingen en opmerkingen willen wij hierbij plaatsen.

## Aandachtspunten

### Geluidsmaatregelen

Het behoud van de geluidsvoorziening langs de N211 van de Dorpskade tot de Zwethbrug leidt ertoe dat het aantal huizen dat met een verhoogde geluidswaarde te maken krijgt in de Westlandvariant reeds flink is afgenomen.

Door de Burgerparticipatie is tevens gemeld dat er nog steeds een fors geluidstekort overblijft door het volledig ontbreken van geluid beschermende maatregelen langs de Veilingroute vanaf de kruising met de N211 Wippolderlaan tot aan Boerderij Dichtbij. Wij vragen er daarom bij de provincie aandacht voor - hoewel het strikt genomen niet tot het project behoort - om dit lek te dichten. Dit geluidstekort speelt bij beide varianten.

In combinatie met optimalisatie van de geluidswerende maatregelen rond de verzorgingsplaats zal het aantal woningen met geluidsoverlast verder afnemen. Omdat deze oplossing tevens het verkeer grotendeels aan het zicht zal onttrekken zal er onder de omwonenden een groot draagvlak ontstaan.

## Maatschappelijk draagvlak

Midden-Delfland is door de Provincie op 16 november 2017 nadrukkelijk aangewezen als de groene long tussen het verstedelijkt gebied van Den Haag, Delft en Rotterdam, en is daarmee het eerste gebied in Nederland dat zich de titel Bijzonder Provinciaal Landschap mag aanmeten. De Zwethzone is daarin een cruciaal verbindend onderdeel tussen stad en land, en de Geoptimaliseerde Westlandvariant sluit daar maximaal bij aan. Behoud van de Zwethzone dient niet alleen het belang van bewoners en recreanten, maar ook de belangen van ondernemers in de Zwethzone en non-profit organisaties als de Midden Delfland vereniging.

De Zwethzone is in 2014 officieel in gebruik genomen als RODS-gebied na een inrichtingsinvestering van ca. 14 miljoen. Is het maatschappelijk acceptabel om een groot deel van deze investering te vernietigen voor de realisatie van fly-overs terwijl er alternatieven voorhanden zijn die het gebied vrijwel geheel sparen?

## Grondverwerving

De Burgerparticipatie hoopt dat de provincie in de op te stellen begroting voor grondverwerving voldoende oog heeft voor het risico dat bij de Bestemmingsplanvariant bij ten minste twee bedrijven de bedrijfskritische onderdelen worden geraakt, hetgeen ertoe kan leiden dat wellicht het volledige bedrijf moet worden aangekocht. Behalve hogere verwervingskosten loopt men ook risico op langdurige gerechtelijke procedures die veel tijdverlies en onvoorziene extra schadeloosstellingen met zich mee kunnen brengen.

Voor de Westlandvariant is vrijwel geen onteigening van particuliere gronden meer nodig. Alle in de Bestemmingsplanvariant getroffen bedrijven kunnen bij de Westlandvariant hun bedrijfsvoering vrijwel ongestoord voortzetten. Voor het project betekent dit een miljoenenbesparing, waarmee de meerkosten van de verdiepte liggingen ten opzichte van de viaducten in de Bestemmingsplanvariant wel eens gecompenseerd zouden kunnen worden.

Vanwege de as-verlegging is wel een beperkte strook grond aan de kant van de Klopperman nodig. Deze particuliere grond is braakliggend vanwege de ligging onder de hoogspanningsverbinding en is gedeeltelijk voor waterberging nodig.

## Snelle start realisatie

De plannen voor de aanpassingen van de N211 hebben als voornaamste doelstelling het zo snel mogelijk verbeteren van de ontsluiting van zowel het Westland als de zuidwestelijke Haagse regio. VNO/NCW heeft hierover recentelijk een brief geschreven aan uw college, waarin aangedrongen wordt de besluitvorming en de realisatie niet langer uit te stellen.

De Westlandvariant heeft een zeer duidelijke voorkeur op het aspect tijd. De ca. 2 jaar vertraging i.v.m. voorbelasting van de grond voor de dijklichamen van de viaducten komt te vervallen.

## Beoordeling

Ten aanzien van een aantal beoordelingsgronden in het rapport van Anteagroup wil de Burgerparticipatie een aantal opmerkingen maken, deze zijn in de bijlage opgenomen.

## Aanbevelingen

Burgerparticipatie De Zwethzone beveelt de bestuurders aan om:

- a. Aan de westzijde **geluid beperkende maatregelen** te optimaliseren in samenhang met voorzieningen die het huidige geluidsslek langs de Veilingroute van de kruising met de N211 Wippolderlaan tot aan Boerderij Dichtbij dichten,
- b. Onderzoek te doen naar **kostenreductie** bij de kunstwerken Molensloot en de Zweth,
- c. Zich te realiseren dat letterlijke **'omarming' van de Zwethzone** door voldoende hoge afscherming niet alleen betekent een 'omarming' van het plan door de omwonenden, maar ook een bevestiging is van de beschermde status die dit gedeelte van de Zwethzone heeft binnen het Bijzonder Provinciaal Landschap,
- d. Het oordeel van de provinciaal adviseur voor **landschappelijke kwaliteit** in de besluitvorming te betrekken.

## Slotconclusie

De voordelen van de Geoptimaliseerde Westlandvariant zijn:

1. Minimale aantasting van de Zwethzone, ook niet tijdens de bouwfase,
2. Geen onteigening van bedrijfsgronden aan de zuidkant van de N211 Wippolderlaan,
3. Zeer beperkte onteigening van bedrijfsgronden aan de westkant van de N211 Wippolderlaan,
4. Het huidige geluidsscherm langs de N211 tussen de Dorpskade en de Zwethbrug blijft intact,
5. Vermindering van het aantal woningen met geluidhinder,
6. 10.000 m<sup>2</sup> minder watercompensatie nodig, waardoor meer Zwethzone beschikbaar blijft voor recreatie,
7. Een veilige, duurzame oplossing, ondersteund door een breed maatschappelijk draagvlak.

## Bijlage

Ten aanzien van een aantal beoordelingsgronden in het rapport van Antea Group rev. 2.0 van 18-1-2018 wil de Burgerparticipatie graag de volgende opmerkingen plaatsen.

### Doorstroming en verkeersveiligheid

Bij de beoordeling van de doorstroming bij de kruising N211 - Veilingroute geeft Antea Group als argument dat het gedrag van de weggebruiker mogelijk negatief beïnvloed wordt vanwege de 'visuele kuil' in het wegdek bij de kruising N211-Veilingroute. Echter, volgens een recente beschouwing van Antea Group is een voetboog van 6.500m, nodig om dit kuileffect op te heffen, inmiddels technisch in te passen, waardoor dit nadeel komt te vervallen.

Bij de kruising met de Laan van Wateringseveld berekent Antea Group een hellingspercentage van 6,5%. Dit percentage doet zich slechts voor op ca. 30 meter van de gehele oprit. Volgens eigen berekening die met Antea Group is gedeeld, is een hellingspercentage van 5,4% realiseerbaar. Volgens de Burgerparticipatie verbeteren deze aspecten de doorstroming en de veiligheid.

### Waterhuishouding

In het geval van de Geoptimaliseerde Westlandvariant is 10.000 m<sup>2</sup> minder aan watercompensatie nodig. Verstoring van ondergrondse waterstroming rond de verdiepte liggingen kunnen technisch worden opgelost en hebben daarmee geen negatief effect op de beoordeling.

Volgens de Burgerparticipatie zou de beoordeling in het voordeel van de Geoptimaliseerde Westlandvariant moeten uitvallen. Tevens is de Burgerparticipatie van mening dat de resterende watercompensatie van 26.000 m<sup>2</sup> buiten de Zwethzone kan worden gerealiseerd (zie de tekeningen bijlage 7 van het aanvullingsrapport Antea).

### Fasering

Volgens de Burgerparticipatie is het voor beide varianten mogelijk het verkeer af te wikkelen via de toch al aan te leggen op- en afritten van de weg. Onderbouwing daarvoor is schriftelijk overlegd aan Antea. Wij zijn dan ook van mening dat er geen verschil tussen beide varianten ten aanzien van de fasering bestaat en daarom een neutrale beoordeling op zijn plaats is.