

Mail 1. Vragen van dhr Merkus met antwoorden.

1- Welke randvoorwaarden zijn concreet afgesproken voor inrichting van het FES gebied? Ik denk dat het goed is om dit op papier te hebben voor een vruchtbare discussie.

In de collegevergadering van 10 mei 2011 is besloten het Programma van eisen Publieke opgave Oostland vast te stellen, waarbij het college uitgaat van realisatie binnen bestaande financiële kaders. De specifieke en operationele doelstellingen van het totale project zijn:

1. Realiseren van een doorlopende ecologisch - recreatieve verbinding bij de barrières Katwijkerlaan, Klapwijkse Knoop en Kleihoogt en het verhogen van de inrichtingskwaliteit van de Groenzoom. (extra opdracht project Groenzoom)
2. Saneren van verspreid glas op vrijwillige basis (12 ha in rand van de Groenzoom) (opdracht project Katwijkerbuurt)

Binnen de scope van FES Oostland vallen:

3. Realiseren 1^e fase groene- en recreatieve dooradering, deels gebruikmakend van herstelde delen van de cultuurhistorisch waardevolle Strikkade en realisatie van doorgaande oost-west fietsverbinding.
4. Aanleggen van de Oostelijke randweg
5. Realiseren van waterbergingscapaciteit in het gebied
6. Het voorbereiden van de PPS-constructie; het aanbesteden van de UO Oostland.

In het Programma van Eisen op onze website vindt u een volledig overzicht.

Zie het document op pagina http://www.pijnacker-nootdorp.nl/134932/FES_Oostland

2- Welke positieve en negatieve argumenten en eventuele weegfactoren zijn gebruikt voor de keuze van het tracé van de Oostelijke randweg en waar tussen is gekozen? Zijn milieufactoren meegewogen? Ik vond de gegeven toelichting hierover veel te vaag en vrijblijvend. Ook dit zou beter op papier kunnen staan.

Bij de keuze van het tracé is een integrale afweging gemaakt. Daarbij is enerzijds gekeken naar een oplossing van de destijds geconstateerde problemen die in het kader van de inspraak van het oorspronkelijke tracé naar voren zijn gekomen te weten :

- een ondoelmatige herstructurering deel van het gebied
- onvoorziene meerkosten als gevolg van kruisingen van de randweg met ondergrondse infrastructuur
- de verkeerseffecten over het bestaande wegennet.

Vervolgens zijn op basis hiervan gekeken naar varianten en zijn de varianten op basis van diverse aspecten (mogelijkheden tot herstructurering van het glas, geluid- en luchtkwaliteitseffecten, aanleg- en verwervingskosten, natuurlijke omgeving <denk aan ecologie, recreatie, flora en fauna, water, cultuurhistorie/landschap> , verkeer en de bovengenoemde aspecten) gewogen en beoordeeld. Daarbij is ook gekeken naar de uitgangspunten die eerder bij het opstellen van het businessplan voor FES zijn gehanteerd. Vervolgens is na afweging geconstateerd dat de onderhavige variant overall het beste scoort zowel op verkeerstechnisch en financieel vlak als op de knelpunten die in het kader van de inspraak zijn geconstateerd. Ook kan het tracé rekenen op draagvlak van de partijen die deelnemen aan de onderhavige ontwikkeling. Tot slot wordt opgemerkt dat in het vervoltraject het tracé ook in het kader van de MER nog zal worden beoordeeld.

3- Waarom sluit de weg bijvoorbeeld niet aan op de rotonde van de N470 bij Berkel, waardoor de verbinding richting Utrecht en Amsterdam veel sneller is?

In de aanloop naar de situering van de Oostelijke Randweg zijn verschillende trace's bekeken waaronder ook een oost-west tracé die aansloot op de Berkelseweg ten noorden van de huidige rotonde Noordeindseweg. Al die tracé zijn naast elkaar gelegd en gewogen waarbij de huidige Oostelijk Randweg als beste naar voren kwam. Er zijn twee belangrijke argumenten die bij deze afweging een rol spelen:

- geen oplossing voor de knelpunten en rotondes Klapwijkseweg.
- geen goede aansluiting mogelijk op de Berkelseweg/N470 (nu al overbelast) terwijl de Katwijkerlaan nu al een goed alternatief is)

4- Waarom is niet meer gebruik gemaakt van bestaande wegen?

De Oostelijke randweg moet gaan functioneren als randweg en daar horen bepaalde eisen bij, zoals dwarsprofiel, lengte profiel, eisen wat betreft verkeersveiligheid, milieueisen en niet te vergeten financiële eisen. Het is daarom onmogelijk om gebruik te maken van de huidige wegen. Hier ontbreekt de ruimte om een goed profiel aan te houden vanwege aanwezige kassen en woningen. Maar ook omdat er dan heel veel uitritten op de weg uitkomen wat vanuit verkeersveiligheidsoogpunt, maar ook de doorstroming, niet gewenst. De weg zou bovendien vele malen duurder worden dan nu al het geval is. Een bijkomend nadeel is dat de huidige wegen ook niet meer te gebruiken zijn voor het langzame verkeer zoals fietsers, bromfietser en wandelaars waardoor hiervoor nog aparte paden aangelegd moeten worden.

5- Welke mogelijkheden voor fietsers zijn gepland?

Ten oosten van de Oostelijke Randweg komt een vrijliggend fietspad te liggen dat aan de noordzijde aansluit op de Monnikenweg-Oost en aan de zuidzijde op het fietspad Duikersloot-Kleihoogt. Vanaf de Monnikenweg maken fietsers gebruik van de huidige weg richting Lange Campen. Bij de rotonde Lange Campen kunnen fietsers oversteken richting Ackerswoude en de Vlielandseweg. Vanaf de rotonde Lange Campen lopen ten westen en ten oosten van de Oostelijke Randweg fietspaden die aansluiten op het bedrijventerrein De Boezem. Ten zuiden van de Monnikenweg is een fietspad gepland die op termijn aansluit op de Kleihoogt en het fietspad richting Pieter Bregmanlaan.

6- Als ik het me goed herinner worden er 9 á 10000 mvt/etmaal op de randweg geraamd. Is een fietstunneltje onder de randweg tussen Duikersloot en Kleihoogt dan niet een veel betere/veiliger oplossing dan een gelijkvloerse kruising?

Een fietstunnel is altijd veiliger dan een gelijkvloerse oversteek dat zal duidelijk zijn. Voor de verkeersintensiteit is een fietstunnel niet noodzakelijk en bovendien is een fietstunnel veel duurder. Nut en noodzaak tegen elkaar afwegend is besloten geen fietstunnel aan te leggen. De oversteek moet wel zo dicht mogelijk bij de rotonde liggen.

7- Welke invloed heeft de randweg naar verwachting op de verkeersbelasting van de Klapwijkseweg en de aangesloten lokale wegen?

Als de Oostelijke Randweg gereed is, inclusief een aansluiting op Ackerswoude en het centrum, neemt de verkeersintensiteit op de Klapwijkseweg richting N470 af (-2000 mvt/etm). De Monnikenweg richting Klapwijkseweg zal worden geknipt of zodanig worden belemmerd dat de verkeersintensiteit gering is. Het verkeer dat er dan nog op zit komt van Ackerswoude. Op dat moment is de Monnikenweg-west onderdeel van een 30 km/h gebied. De verkeersintensiteit op de Monnikenweg-oost zal beperkt blijven tot ca 1500 tot 2000 mvt/etm. Dit is wel meer dan nu het geval is maar minder dan bijvoorbeeld de Nieuwkoopseweg met blocker. In zijn algemeenheid blijft de verkeersintensiteit op alle huidige wegen beneden de als maximum gestelde 3000 mvt/etm.

8- Veroorzaakt de randweg volgens het verkeersmodel een toename van sluipverkeer door Pijnacker?

De Oostelijke randweg is met name interessant voor verkeer uit het Fes-gebied, het bedrijventerrein de Boezem en vanuit Ackerswoude en het centrum. Er is geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat het bestaande wegennet wordt belast door sluipverkeer. Het wordt wel iets drukker maar dat is met name verkeer dat uit het Fes-gebied komt.

9- Wordt de randweg tzt (wanneer?) nog verder doorgetrokken richting rondweg Nootdorp (voor Den Haag en Amsterdam)?

Er wordt wel nagedacht of het mogelijk en wenselijk is om de weg door te trekken naar Nootdorp maar daar valt nu nog niets over te vertellen. In het vastgestelde Mobiliteitsplan uit 2005 staat in ieder geval geen weg gepland vóór 2025. In het kader van de evaluatie en actualisatie van Pit! - structuurvisie zal de wenselijkheid mogelijk weer op de agenda komen.

Mail 2 Vragen over het organogram m.b.t. de organisatiestructuur

1- Zitten Lansingerland, provincie ZH en het Hoogheemraadschap Delfland niet in de stuurgroep? Nu lijkt het overleg erg fragmentarisch alleen op projectniveau. Naar mijn mening zou er ook breed overleg over de grote lijnen van het project moeten zijn. En ik dacht dat dat er ook was.

In de stuurgroep worden alle groenprojecten van de gemeente Pijnacker-Nootdorp afgestemd. Wethouder Van Egmond is lid van de stuurgroep en van het Dagelijks Bestuur FES-Oostland.

2- Waar zit nu onze klankbordgroep? Is die alleen voor College P-N of ook voor de stuurgroep?

De klankbordgroep is later toegevoegd, is een onderdeel van communicatie en een informele lijn in het project. De klankbordgroep is bedoeld om te resoneren, de gemeente Pijnacker-Nootdorp draagt informatie aan waarop gereageerd kan worden, deze opmerkingen worden meegenomen naar de verschillende overleggen.

3- Wat betekenen de afkortingen AOO en PPS? De andere afkortingen zijn me wel duidelijk, als tenminste bestemmingsplan met B'plan wordt bedoeld.

De afkorting AOO is vervangen door ACT en betekent Ambtelijk Coördinatie Team. Met daarin vertegenwoordiging van beide gemeenten, Hoogheemraadschap van Delfland, de Provincie en het bedrijfsleven. PPS betekent Publiek Private Samenwerking. B'plan betekent Bestemmingsplan

4- Betekent het schema nu dat groen, water, wegen en fietspaden niet in de projecten vallen? Wat behelzen die projecten dan wel?

Het water, groen, wegen en fietspad vallen binnen het project en zijn ook met elkaar verbonden. In het schema is verticaal te lezen bij welke onderdelen deze horen.

Water bij Hoogheemraadschap Delfland, Groen/water bij gemeente Lansingerland, Weg/groen/water bij gemeente Pijnacker-Nootdorp en het fietspad bij de Provincie Zuid-Holland.

5- Zijn de gemeentes niet verantwoordelijk voor een goede duidelijke communicatie?

Ja, deze vindt plaats via onze website, nieuwsbrieven aan de bewoners in het gebied en informatieavonden voor o.a. het bestemmingsplan. De lokale, regionale én vakpers wordt regelmatig door ons geïnformeerd.