



Het college van Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP DEN HAAG

VERZONDEN
14 FEB 2008

Datum : 13 februari 2008 Ons kenmerk : RR/MKBA en NEN
Uw brief van : 29 november 2007 Behandeld door : J. Weertman
Uw kenmerk : -- Doorkiesnummer : (071) 560 074 6
Bijlage(n) : 3

Onderwerp : Reactie op MKBA en Nut- en noodzaaknotitie RijnlandRoute

Geacht College,

Bij brief van 29 november 2007 heeft het lid van uw College, de heer Veldhuijzen, tevens voorzitter van de Stuurgroep RijnlandRoute, ons twee notities en een brief over de RijnlandRoute voor commentaar toegezonden. Het gaat om de notitie over nut en noodzaak (NEN), de Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA) en zijn aanbiedingsbrief waarin een voorkeurstracé wordt voorgesteld. Op 16 januari ontvingen wij daarnaast nog uw reactie (kenmerk 701924) op onze brief van 4 juni 2007 waarin wij aan hebben gegeven welke vragen met de MKBA ons inziens beantwoord moesten worden.

Hierbij doen wij u onze reactie toekomen. Voordat wij daarop in gaan, willen wij uitspreken dat ook ons inziens de huidige N206 knelpunten (zie bijlage 1) kent die om een oplossing vragen, zeker gezien de ontwikkelingsopgaven die de regio voorstaat.

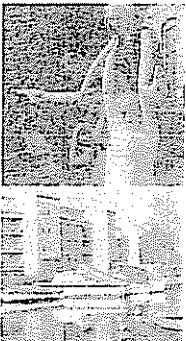
Wij beoordelen beide notities en de aanbiedingsbrief op twee hoofdpunten:

- de inhoud, kwaliteit en volledigheid van de notities en
- onze uitgangspunten en randvoorwaarden.

Bij onze beoordeling hebben wij twee in onze opdracht uitgevoerde onafhankelijke "second opinions" over de notities betrokken. Beide rapporten zijn bijgevoegd.

Ons commentaar is verwoord in de volgende paragrafen:

1. Onze visie op het gebied;
2. Uitgangspunten en randvoorwaarden Gemeente Voorschoten;
3. Analyse van de MKBA en NEN-notitie;
4. Ons standpunt en voorstel.





1. Onze visie op het gebied

De As Leiden Katwijk is een waardevol gebied met een rijke schakering aan landschappen en woon- en werkmilieus. Kenmerkend is de hoge mate van verstedelijking langs de Oude Rijn en groene gebieden die dit stedelijk gebied omzomen. Ook kenmerkend is de hoge kwaliteit van de woonomgeving die deze regio voor velen tot een zeer gewilde plek maakt.

Als regio hebben wij de ambitie om deze kwaliteiten te behouden en te versterken en specifieke werk- en woonmilieus zoals BioLifeScience, Valkenburg, (kust)recreatie en de Greenport te versterken. Hiermee willen wij als regio bijdragen aan de kracht van de Randstad als geheel. Bereikbaarheid van locaties is daarin ook een belangrijke component.

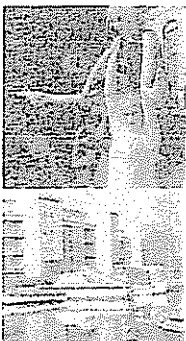
De bereikbaarheid van de regio kan worden verbeterd door een beter openbaar vervoer, waaronder een RijnGouweLijn, goede fietsvoorzieningen en het wegwerken van knelpunten voor het autoverkeer. Zowel de N206 als de N207 vervullen daarbij een belangrijke functie voor het wegverkeer.

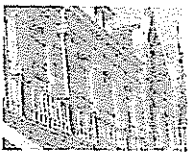
Bij het kiezen van oplossingen voor knelpunten in de N206 is het van belang dat de kwaliteiten en de leefbaarheid van de regio hierdoor worden verbeterd en zeker niet worden aangetast. Gezien de hoge verstedelijkingsgraad van de regio en de landschappelijke kwaliteiten van het gebied is een uiterst zorgvuldige afweging over een eventuele nieuwe wegverbinding en een verantwoorde inpassing daarvan van groot belang. Ook mogelijke westelijke en zuidoostelijke aansluitingen voor het lokale wegennet van Leiden op de omliggende autosnelwegen en de RijnlandRoute zullen in dit licht moeten worden bezien.

2. Uitgangspunten en randvoorwaarden Gemeente Voorschoten

In navolging van onze brieven aan Provinciale Staten van 12 april 2006 en aan uw College van 4 juni 2007 vatten wij onze uitgangspunten en randvoorwaarden voor de RijnlandRoute als volgt samen:

1. Duidelijk moet worden of de RijnlandRoute (als nieuwe wegverbinding) bijdraagt aan het oplossen van verkeersknelpunten in de regio en daartoe het meest geschikte middel is. Daarbij hoort de beantwoording van de vraag of de problemen opgelost kunnen worden met het opwaarderen van het bestaande tracé.
2. Als blijkt dat een nieuwe wegverbinding noodzakelijk is voor het oplossen van de knelpunten en als blijkt dat de baten van de weg opwegen tegen de kosten en negatieve maatschappelijke effecten, dan zullen wij uiteraard meedenken en -werken aan de realisatie van deze nieuwe wegverbinding. Voorwaarde daarbij is dat de kwaliteiten van ons dorp niet worden aangetast.





Een geboorde tunnel – tenminste op Voorschotens grondgebied – is in dat licht de enige denkbare oplossing.

3. Om sluipverkeer tegen te gaan is een aansluiting van het lokale wegennetwerk van Voorschoten op de RijnlandRoute ongewenst.

Vanuit deze uitgangspunten en randvoorwaarden hebben wij het Korte Vliet-tracé inclusief aansluiting op het Leids lokale wegennet ontwikkeld.

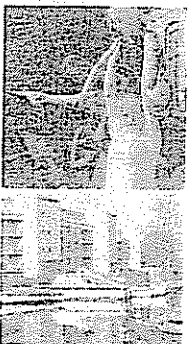
3. Analyse en beoordeling van MKBA en NEN

Raad en College van Voorschoten hebben de MKBA en NEN notities zorgvuldig bestudeerd en uitvoerig besproken en afgewogen in het licht van onze uitgangspunten en randvoorwaarden. Inwoners van Voorschoten hebben in dit proces geparticipeerd tijdens een drukbezochte consultatiebijeenkomst en een interactieve vergadering van onze raadscommissie. Op basis hiervan zijn ernstige twijfels gerezen bij de kwaliteit en volledigheid van de notities. Daarbij gaat het in hoofdzaak om het op onderdelen ontbreken van een valide onderbouwing, leemtes en verschillende discutabele aannames. Ook zien wij dat veel van onze vragen die wij per brief van 4 juni 2007 aan u hadden gesteld, niet zijn beantwoord met de NEN, de MKBA en uw brief van 16 januari 2008.

Uit een oogpunt van zorgvuldigheid en om bij te dragen aan de kwaliteit van de besluitvorming hebben wij door twee onafhankelijke onderzoeksbureaus (TNO en Witteveen en Bos) de NEN en de MKBA laten toetsen op validiteit, volledigheid en betrouwbaarheid. De resultaten van deze analyses leiden tot de conclusie dat in de NEN en de MKBA onvoldoende is aangetoond dat voor de verkeersproblematiek in de regio een nieuwe wegverbinding nodig is (zie bijlagen 2 en 3).

De notitie NEN blijkt onvolledig en op onderdelen onjuist. Veel daarin geponeerde stellingen worden niet of onvoldoende onderbouwd. Bovendien ontbreekt een verkeerskundige analyse van de huidige situatie en van de huidige en toekomstige knelpunten. De gemiddelde berekende reistijdwinst van 0,5 à 1 minuut per rit lijkt niet op te wegen tegen de hoge kosten en mogelijke aantasting van de leefomgeving die gepaard gaan met de aanleg van een nieuwe wegverbinding. Ook gefundeerde aannames over het gebruik van het openbaar vervoer en van de fiets als alternatief van de auto ontbreken. Daarnaast wordt aan de zich wijzigende demografische ontwikkelingen geheel voorbij gegaan, wat onder meer vraagtekens oproept bij het realiteitsgehalte van de geprognosticeerde kantoorcapaciteit en groei van de werkgelegenheid.

Een belangrijk kritiekpunt op de MKBA is het ontbreken van een NUL-variant. Daarmee ontbreekt de noodzakelijke referentie voor de nieuwe varianten en kan niet worden vastgesteld in hoeverre die alternatieven problemen op het gebied van bijvoorbeeld leefbaarheid, gezondheid en milieu kunnen oplossen. Ook zijn de in de





MKBA voorgestelde ontwerpen voor de Korte Vliet-varianten onnodig duur in vergelijking met een ontwerp dat in opdracht van Voorschoten door Volker Wessels is gemaakt. Verder heeft geen gewogen beoordeling tussen de alternatieven voor de RijnlandRoute plaatsgevonden, zoals met de Verkenning in 2005 was afgesproken. Hoewel bij de startnotitie voor de MKBA geen variant is meegenomen die uitgaat van het optimaliseren van het bestaande tracé, moeten we nu constateren dat de uitkomsten van de verkeersmodellen daar wel aanleiding toe geven (zie ook de "second opinion" van Witteveen en Bos). Daarnaast geven de notities op veel van de door ons gestelde vragen geen of onvoldoende antwoord en bevatten zij onjuiste aannames en andere fouten. De bij deze brief gevoegde bijlagen gaan hier nader op in.

4. Ons standpunt en voorstel

1. Onderzoek het oplossend vermogen van een ingrijpende opwaardering van bestaand tracé

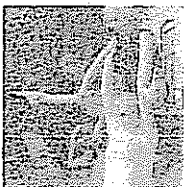
Wij vinden dat onderzocht moet worden wat het oplossend vermogen is van een ingrijpende verbetering van het bestaande tracé. Hiertoe zijn wij gekomen omdat:

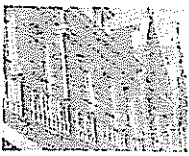
- er ook bij aanleg van een nieuwe wegverbinding een aanzienlijk maatregelenpakket nodig zal zijn om de knelpunten in de bestaande infrastructuur op te lossen;
- de "second opinion" van Witteveen en Bos aangeeft dat dit een reële oplossingsrichting lijkt te zijn (zie bijlage 3);
- onvoldoende is onderbouwd dat er een geheel nieuwe wegverbinding nodig is.

Wanneer wij spreken over een 'ingrijpende verbetering van het bestaande tracé', dan doelen wij met name op de reconstructie/vervanging van de knooppunten Leiden-West en Lammenschansplein/Lammebrug/Europaweg en de verbreding van de N206 tussen Katwijk en de A44. Daarbij is wat ons betreft een combinatie van het opwaarderen van de bestaande N206 met een nieuwe aansluiting op de A4 een oplossingsrichting die recht doet aan de ernst van de knelpunten rond de Lammebrug en de Europaweg. Dit onderzoek zou ons inziens moeten gebeuren in het kader van de noodzakelijke verbetering en aanpassing van de NEN en de MKBA. Uiteraard kunnen hiervoor TNO en Witteveen en Bos mede ingeschakeld worden.

2. Het Korte Vliet-tracé verdient de voorkeur boven het N11-west-tracé

Voorschoten hecht grote waarde aan een unaniem standpunt bij de definitieve keuze van het tracé voor de RijnlandRoute. Mocht uit zorgvuldig en onafhankelijk nader onderzoek blijken dat het opwaarderen van de bestaande infrastructuur onverhoopt en alles afwegende geen reële optie is, dan is alleen een geboorde tunnel denkbaar. De voorkeur blijft dan uitgaan naar het Korte Vliet-tracé. Dit scoort op het gebied van landschap, ecologie, leefkwaliteit en barrièrewerking veel beter dan het N11-





west-tracé én kan goed gecombineerd worden met een aansluiting voor het Leidse wegennet.

3. Bij het N11-west-tracé is een geboorde tunnel onder Voorschoten de enig denkbare oplossing

Mocht blijken dat het opwaarderen van de bestaande infrastructuur geen optie is en een Korte Vliet-tracé technisch onhaalbaar of – alles meegerekend – aanzienlijk duurder is dan een N11-westtrace, dan geldt ook hier dat alleen een geboorde tunnel aanvaardbaar is. Wij voelen ons in deze mening gesteund door de uitspraken van de Stuurgroep RijnlandRoute ¹ en de Regio Holland Rijnland ^{2,3}

Wij verzoeken u hiervoor een duidelijk en stevig bestuurlijk commitment uit te spreken: *als de RijnlandRoute door Voorschoten mocht komen, zal deze geboord moeten worden aangelegd.* Aan de inhoudelijke vormgeving en uitvoering van een eventuele RijnlandRoute door (of beter: onder) Voorschoten moeten de hoogste eisen worden gesteld, zodat de kwaliteiten van het gebied worden behouden en last en hinder voor betrokken bewoners worden voorkomen. Dat geldt overigens niet alleen voor Voorschoten, maar ook voor andere gemeenten en inpassingssituaties, zoals de Stevenshof in Leiden en de Ommedijkse en Papenwegse polder tussen Voorschoten en Wassenaar.

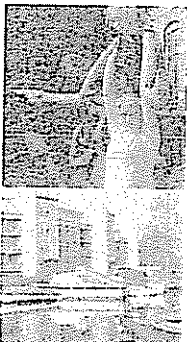
4. De MER en de weg daar naartoe

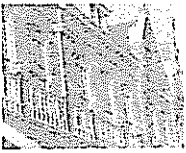
Wat betreft het proces adviseren wij u om de NEN en de MKBA eerst aan te vullen, te verbeteren en op een volwaardig niveau te brengen, voordat u de MER-procedure start. Vervolgens zal in de MER naast het N11-west-tracé ook het Korte Vliet-tracé en het ingrijpend opwaarderen van het bestaande tracé als variant meegenomen moeten worden.

¹ Brief van de Stuurgroep Rijnlandroute d.d. 29 november 2008. "(citaat) "Vanwege de doorsnijding van Voorschoten heeft de Stuurgroep een voorkeur voor een ondergrondse variant aldaar. De geboorde variant spreekt de stuurgroep bijzonder aan."voor een ondergrondse variant, waarbij in het bijzonder de geboorde variant de stuurgroep bijzonder aanspreekt".

² Motie, aangenomen in vergadering van Algemeen Bestuur van 28 maart 2007: "Dat Holland Rijnland streeft naar een zodanige inpassing van de Rijnlandroute (ongeacht de definitieve tracékeuze) dat de wijk Noord-Hofland onlosmakelijk deel blijft uitmaken van de kern Voorschoten en dat er geen barrière ontstaat die een ruimtelijke en sociale scheiding teweegbrengt, waarbij de mogelijkheid voor een tracé onder maaiveld in beginsel wordt voorgestaan"

³ Brief dagelijks bestuur Holland Rijnland d.d. 21 januari 2008: "Naar onze mening dient dan ook de ondergrondse variant onder Voorschoten (zoals in de MKBA opgenomen als variant 1 en 5) tussen de spoorlijn en de Oostvlietpolder in de aansluitende MER procedure te worden meegenomen"





Bijlage 1. Knelpunten in de huidige N206

Wij erkennen de volgende huidige en in de toekomst te verwachten knelpunten:

1. De Knoop Leiden–west/Maaldrift

Op dit moment is er tijdens de spits al sprake van congestie op de knoop Leiden–west. In de nabije toekomst wordt extra verkeer verwacht op de knoop door de woningbouw- en bedrijvigheidsopgaven in de regio waaronder de bebouwing van voormalig vliegveld Valkenburg. Ook het zuidelijke deel van de N44 is zwaar belast. Tevens zal de RijnGouweLijn volgens de huidige plannen de nu al druk belaste knoop Leiden–west gelijkvloers gaan kruisen. Dat leidt tot een verkleining van de capaciteit van het knooppunt.

2. De N206 Katwijk–Leiden

De weg zit op dit moment op/over zijn maximale capaciteit. Door de ontwikkelingen rond Katwijk/Noordwijk/Valkenburg zal de Tjalmaweg overbelast raken. Zonder maatregelen zal dan ook het sluipverkeer op de N441 naar Wassenaar toenemen.

3. Het Lammenschansplein/de Lammebrug

Dit is een bottleneck. Er gaat nu al erg veel verkeer over dit knooppunt en het knooppunt kan dat niet aan. Een belangrijke oorzaak hiervan is dat het knooppunt slecht is ingericht, dat er veel kleine verkeersstromen rechtstreeks op aansluiten en dat de Lammebrug slechts 3 rijstroken heeft én regelmatig open staat. Kortom, hier is sprake van een onhandig ingerichte situatie die nodig moet worden aangepakt.

4. De Churchillaan in Leiden

Kenmerkend voor de Churchillaan is het vele optrekken en afremmen van verkeer voor de verkeerslichten, de slechte luchtkwaliteit die daar het gevolg van is en de matige oversteekbaarheid. Er zullen maatregelen moeten worden genomen om de leefbaarheid te bevorderen. De doorstroming blijkt hier nu geen probleem. Het oplossen van het knelpunt van het Lammenschansplein zal positief effect hebben op de situatie op de Churchillaan.

5. De Willem de Zwijgerlaan

De Willem de Zwijgerlaan is één van de zwaarst belaste wegen in Leiden, zwaarder belast dan de Churchillaan bijvoorbeeld. De weg fungeert als noordelijke randweg van Leiden, maar heeft ook een lokale functie voor verkeer binnen Leiden en is daarmee vergelijkbaar met de Churchillaan. De weg kent 2x2 rijstroken in heeft daarmee in beginsel voldoende capaciteit. Knelpunten ontstaan wel op het gebied van leefbaarheid en bij kruisingen. De gemeente Leiden heeft een plan ontwikkeld om de weg te herprofilieren (maar nog steeds uitgaande van 2x2 rijstroken) waarmee deze weer lange tijd mee kan.

6. Aansluiting op de A4 via de Europaweg

De Europaweg weg krijgt meer verkeer te verwerken dan de Willem de Zwijgerlaan en dan de Churchillaan maar kent slechts 2x1 rijstroken. De doorstroming is toch nog redelijk door het geringe aantal aansluitingen, maar de capaciteit is nu al echt onvoldoende en uit studies blijkt dat juist dit punt in de toekomst nog veel extra verkeer moet verwerken.

