



NIEUWSBRIEF RIJNLANDROUTE

GEDEPUTEERDE VERKEER EN VERVOER

JELTJE VAN NIEUWENHOVEN

Jeltje van Nieuwenhoven is sinds vorig jaar gedeputeerde voor Verkeer en Vervoer van de Provincie Zuid-Holland. In die hoedanigheid is zij voorzitter van de Stuurgroep RijnlandRoute die op 2 juni jongstleden bijeen kwam.



Wat heeft de stuurgroep op 2 juni besloten?

We hebben als stuurgroep geadviseerd om vier tracés nader te onderzoeken. Ik zeg geadviseerd omdat de beslissing over welke tracés meegaan naar de volgende fase door Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland genomen zal worden. De routes die wij nader willen onderzoeken zijn voor het deel Katwijk - A44 het verbreden van de N206 en de route Valkenburg Zuid. Voor het deel tussen de A44 en de A4 adviseren wij de N11 West / A11 en het Korte Vliet / Oude Rijn tracé mee te nemen naar de volgende fase.

Hoe gaat het nu verder?

Gedeputeerde Staten zullen het advies van de stuurgroep in het najaar van

2005 behandelen. De commissie Mobiliteit, Kennis en Economie (MKE) krijgt nog de gelegenheid een advies op te stellen voor Provinciale Staten. Met het besluit van Gedeputeerde Staten en de behandeling van de Verkenning in Provinciale Staten wordt de Verkenning dan formeel afgerond. Parallel hieraan starten we de voorbereiding van de volgende fase: de planstudie. Het streven is om de formele behandeling van het plan van aanpak voor de planstudie samen te laten vallen met de behandeling van het advies van de stuurgroep in Gedeputeerde Staten.

VERVOLG OP PAGINA 2

RESULTATEN MAATSCHAPPELIJKE KOSTEN BATEN ANALYSE RIJNLANDROUTE

In het voorjaar van 2004 startte de Provincie Zuid-Holland en Holland Rijnland met de verkenning van de RijnlandRoute. Met behulp van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) is onderzocht welke varianten kansrijk of kansarm zijn. Het onderzoek door het bureau DHV heeft dus geen kant-en-klare voorkeursvariant opgeleverd. Wel biedt het een goede basis voor gedetailleerdere uitwerking en een Milieu Effect Rapportage in de volgende fase.

TOEKOMSTIGE GROEI

Een belangrijke vraag is of de infrastructuur de bouw van woningen en de economische groei (nieuwe kantoren en bedrijfsterreinen) kan bijhouden. In het onderzoek is gerekend met ambitieuze ontwikkelingen. Deze zijn vervolgens vergeleken met bescheidener groeiscenario's.

Uit de MKBA blijkt dat zelfs bij minimale ontwikkelingen in de regio verbetering van de weginfrastructuur tussen de A4 en de A44 noodzakelijk is. De RijnlandRoute voorziet ten westen van de A44 ook in een behoefte bij (geringe) bebouwing van Vliegkamp Valkenburg. Alleen investeren in het openbaar vervoer, zoals de RijnGouweLijn, blijkt niet voldoende.

ZES TRACÉS

De MKBA onderzocht zes tracés:

- Ten westen van de A44: Rijnsburg Noord, Verdubbeling N206, Valkenburg Zuid
- Ten oosten van de A44: Curchillaantracé, Korte Vliettracé, A11/N11 West

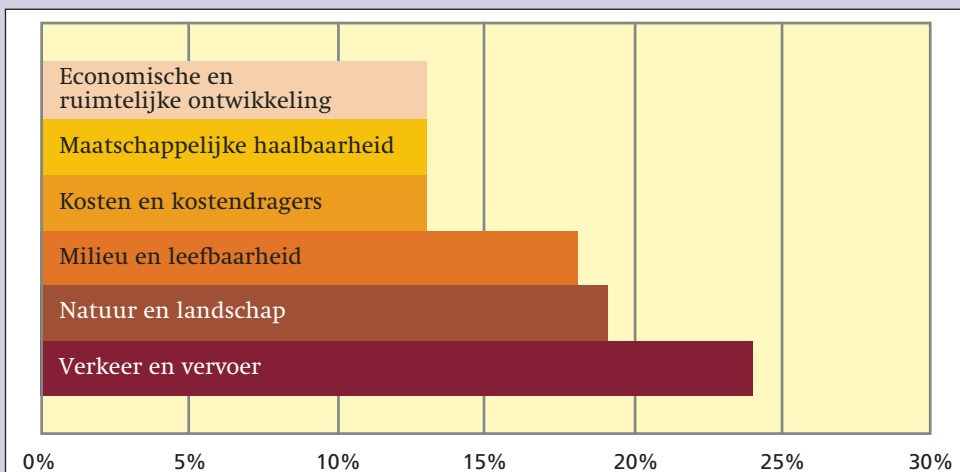
Verderop in deze nieuwsbrief vindt u per tracé een beoordeling.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de combinatie van westelijke en oostelijke tracé's die uiteindelijk onderzocht zijn.

ALTERNATIEF	WESTELIJK TRACÉ	OOSTELIJK TRACÉ
A	Rijnsburg Noord	Churchillaan
B	N206 Katwijk-Leiden	Churchillaan
C	N206 Katwijk-Leiden	Korte Vliet-tracé
D	N206 Katwijk-Leiden	A11
E	N206 Katwijk-Leiden	N11-West
F	Valkenburg-Zuid	N11-West

BEOORDELING OP CRITERIA

De Stuurgroep stelde voorafgaande aan de MKBA dat er verschillende criteria zijn waarop zij haar oordeel zal baseren. Onderstaande tabel geeft die criteria weer en ook het gemiddelde belang dat alle betrokken partijen daaraan gegeven hebben.



Verkeer en Vervoer wordt als belangrijkste maatstaf gezien. Daarna Natuur en Landschap en Milieu en Leefbaarheid. De resterende drie thema's op de derde plaats spelen ook een rol in de besluitvorming.

CONCLUSIES

Geen enkel alternatief dé oplossing voor alle verkeersproblemen

Uit de MKBA blijkt dat de verkeersproblematiek veel groter en complexer is dan eerst is verondersteld. De Rijnland-Route is dan ook niet in staat de gehele verkeersproblematiek op te lossen.

Uit de beoordeling van de individuele tracés blijkt dat het tracé Rijnsburg Noord geen alternatief is voor het verdubbelen van de N206 tussen Katwijk en Leiden. Het Churchillaan-tracé blijft in alle situaties te druk om een oplossing voor het regionale verkeer te bieden.

VERVOLG VAN PAGINA 1

Wat wordt er in de volgende fase nader uitgewerkt?

In de planstudiefase zullen onder andere de effecten op milieu, natuur, landschap, geluid en luchtkwaliteit in een Milieu Effect Rapportage nader worden onderzocht. De ligging van de tracés, de verbinding tussen de routes en de aansluiting op de A44 werken we verder uit. Ook de kosteninschatting wordt nader bekeken waarbij inpassingskosten worden meegenomen.



Wat wilt u nog meegeven?

De RijnlandRoute, los van welk tracé gekozen wordt, is absoluut noodzakelijk om de bereikbaarheid in deze regio te verbeteren. Zonder investeringen in de infrastructuur is het niet mogelijk om de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen te realiseren. Hiermee ligt er een forse opgave omdat de Rijnland-Route door een gebied loopt met enerzijds dichte bebouwing en anderzijds waardevolle landschappen. We moeten daarom keuzes maken. Als stuurgroep bespreken wij alle keuzes zeer zorgvuldig met elkaar. Ons uitgangspunt is om iedereen gedurende het proces op de hoogte houden van de dilemma's waar we tegenaan lopen en de oplossingsrichtingen die we onderzoeken.

Natuur, Landschap, Milieu en Leefbaarheid

Veel varianten raken Natuur en Landschap zoals onderstaande tabel laat zien.

CULTUURHISTORISCHE WAARDEN	A	B	C	D	E	F
Structuur Rijnsburg en Voorhout	!					
Romeinse weg (Valkenburg)		!	!	!	!	
Ommendijksepolder / Molenblok						!
Landgoed Voorschoten					!	!
Veenwetering / Papenwegsepolder				!	!	!
Oostvlietpolder	!	!	!	!	!	!

De effecten op bodem en water zijn een punt van aandacht maar zijn niet doorslaggevend. De geluidsnormen worden bij een aantal tracés overschreden. Naar verwachting zijn die overschrijdingen op te lossen. De normen voor luchtkwaliteit vormen een probleem bij alle varianten van de Churchillaan en bij de N11 West. Op het gebied van milieu en leefbaarheid laten de tunnels (Korte Vliet en A11) de beste resultaten zien.

MAATSCHAPPELIJK VERDEELD

Er zijn veel voor- en tegenstanders voor de RijnlandRoute. Het bedrijfsleven pleit al langere tijd voor nieuwe infrastructuur. De gemeente Leiden hanteert een route om Leiden heen als werkhypothese. Bij de mogelijke ontwikkeling van Valkenburg is aangegeven dat goede infrastructuur een voorwaarde is. Investerings in infrastructuur moeten daarbij gelijk oplopen met de investeringen in de ruimtelijke

ontwikkelingen. De gemeente Voorschoten is alleen onder strikte voorwaarden bereid een tracé in de gemeente te accepteren.

ALTERNATIEF	WESTELIJK TRACÉ	OOSTELIJK TRACÉ	KOSTEN (MLN)
A	Rijnsburg Noord	Churchillaan	696
B	N206 Katwijk-Leiden	Churchillaan	622
C	N206 Katwijk-Leiden	Korte Vliet-tracé	1.044
D	N206 Katwijk-Leiden	A11	505
E	N206 Katwijk-Leiden	N11-West	393
F	Valkenburg-Zuid	N11-West	349

Wassenaar is tegen het tracé Valkenburg Zuid in verband met de natuurwaarden van het Valkenburgse Meer. De RijnlandRoute zal ook een rol spelen in de verdere discussie over de Oostvlietpolder.

KOSTEN: VAN 350 MILJOEN TOT RUIM 1 MILJARD EURO

Om een indicatie te hebben over de omvang van de benodigde investerin-

gen, is er voor elk alternatief een kostenraming van de bouwkosten gemaakt.

ECONOMISCHE ONTWIKKELING NIET DOORSLAGGEVEND

Voor woningen is bereikbaarheid belangrijk maar door de heersende woningnood geen doorslaggevende factor om een huis al dan niet te kopen. Voor een bedrijf is bereikbaarheid wel belangrijk. Door de spreiding van de bedrijven over de regio geeft het gemiddelde resultaat per alternatief echter geen verschil.

DE VARIANTEN NADER UITGELICHT

Rijnsburg Noord

Het tracé Rijnsburg Noord heeft een positief effect op de leefbaarheid in Rijnsburg, maar het ontlast de N206 nauwelijks. Rijnsburg Noord is hiermee geen afdoende alternatief voor verdubbeling van de N206. De doorsnijding van landschappelijke structuren zijn relatief beperkt. Het saldo van directe kosten en baten is negatief.

N206 Katwijk-Leiden

Uitbreiding van de N206 naar 2x2 rijstroken betekent een betere doorstroming met een hogere snelheid voor het verkeer. De milieueffecten zijn relatief beperkt maar de mogelijkheden om geluid te verminderen zijn nog niet onderzocht. Het saldo van directe kosten en baten is positief.

Valkenburg Zuid

Dit tracé is tot op zekere hoogte een alternatief voor verbreding van de N206. De doorstroming is goed en de

directe kosten baten zijn positief. Bij beperkte ontwikkeling van Vliegkamp Valkenburg is de noodzaak voor dit tracé beperkt. Er is een knelpunt met de ecologische verbindingzone. Het oplossen wordt lastig, maar lijkt wel haalbaar.

Churchillaantracé

Door het opwaarderen van het Churchillaantracé wordt het aantrekkelijk voor veel doorgaand verkeer om van deze route gebruik te maken en komt het bestemmingsverkeer in de knel. De doorstroming is onvoldoende. De wettelijke normen voor luchtkwaliteit worden niet gehaald en de kosten zijn hoog. Mede als gevolg hiervan laat de Kosten Baten Analyse een matig resultaat zien.

Korte Vliet-tracé

De milieu-effecten van deze verbinding zijn door de ligging in een tunnel gunstig. Het aanleggen van een tunnel is

kostbaar. De gemiddelde snelheid en doorstroming op het Korte Vliet-tracé zijn laag. Het saldo van directe kosten en baten is negatief.

N11 West

Het aantal aansluitingen en de wijze van combinatie met een tracé aan de westzijde geeft een wisselend beeld voor reistijden en rijsnelheid. Dit tracé voldoet niet aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Het saldo aan directe kosten en baten is positief, maar hangt af van het aantal inpassingmaatregelen.

A11

Het tracé biedt, afhankelijk van de wijze van uitvoering, goede mogelijkheden voor doorstroming van het verkeer. De A11 voldoet, behalve bij het ondertunnelde gedeelte door Voorschoten, niet aan de emissie norm. Het saldo van directe kosten baten is positief.

SAMENVATTING ALTERNATIEVEN

Om de verschillende alternatieven onderling te vergelijken zijn twee methoden gebruikt. De eerste methode is door onderwerpen in geld uit te drukken. Hierdoor is een vergelijking

mogelijk op basis van directe kosten en baten.

De tweede methode is het per thema onderling vergelijken van alternatieven met behulp van plussen en minnen. Bij

deze methode is het niet mogelijk om de regels op te tellen tot een totaal resultaat. Beide methoden zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

EFFECT	BEOORDELING PER ALTERNATIEF					
	A	B	C	D	E	F
DIRECTE KOSTEN						
Investeringskosten*	- 520	- 464	- 779	- 377	- 293	- 261
Onderhoudskosten	- 166	- 148	- 249	- 120	- 94	- 83
Vermeden investeringskosten	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Restwaarde	57	51	85	41	32	29
DIRECTE BATEN						
Reistijdwinst	538	661	815	1.347	1.165	1.731
Leverbetrouwbaarheid	11	14	17	28	24	36
Voertuigkosten	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
SALDO DIRECTE KOSTEN EN BATEN	- 79	113	- 111	919	834	1.451
INDIRECTE EFFECTEN						
Ruimtelijke ontwikkelingen	++	++	++	++	++	++
EXTERNE EFFECTEN						
Interne veiligheid	o	o	o	o	o	o
Externe veiligheid	o	o	o	+	+	+
Emissies	-	o	o	-	o	-
Geluid	--	--	o	-	-	-
Trillingen	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Recreatie	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Natuur en landschap	-	o	o	-	-	-

* Bouwkosten omgerekend naar basisjaar

HOE NU VERDER?

De stuurgroep heeft een advies uitgebracht aan Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland (GS). GS besluiten dit najaar welke alternatieven in de volgende fase (de planstudie fase) nader worden uitgewerkt. Een Milieu Effecten Rapportage zal deel uitmaken van de planstudie.

Geef uw gegevens door

Wilt u ook op de hoogte gehouden worden over de voortgang van het onderzoek naar de RijnlandRoute of weet u anderen die dit zou interesseren? Geef dan uw gegevens door via rijnlandroute@pzh.nl of stuur uw gegevens op naar:
 Project RijnlandRoute
 Postbus 269
 2300 AG Leiden