

Agendapunt 4 bijlage 3-

Aan het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Voorschoten
Postbus 393
2250 AJ Voorschoten

Leiden: 21 januari 2008
Kenmerk: 08/0110

Contact: C. de Veer
Telefoon: (071) 523 90 90
E-mail: cdveer@hollandrijnland.net
Bijlage: 1

Onderwerp: MKBA en Nut- en noodzaak Rijnlandroute

Geacht college,

Wij hebben het materiaal van de Rijnlandroute bestudeerd, zoals dat door de provincie Zuid Holland aan ons ter beschikking is gesteld via de Stuurgroep Rijnlandroute. Daarbij hebben wij het gestelde in de motie Staatsen / Tjalma-den Oudsten zoals aangenomen in het AB van Holland Rijnland op 28 maart 2007 als toets gehanteerd.

In de motie is vastgelegd dat Holland Rijnland erop toeziet dat:

- er een eerlijke en objectieve afweging wordt gemaakt tussen het Korte Vliet- en het tracé over Rijksweg 11 in relatie tot de nulvariant;
- de uiteindelijke tracékeuze een functionele en hoogwaardige inpassing kent waarbij de volgende aspecten van belang zijn: ruimtelijke inrichting, cultuurhistorische waarden, economie, milieu, verkeer, natuur, recreatie en kosten en opbrengsten;
- een zodanige inpassing wordt bereikt dat de wijk Noord-Hofland onlosmakelijk onderdeel blijft uitmaken van de kern van Voorschoten waarbij een tracé onder maaiveld in beginsel wordt voorgestaan.

Op 5 oktober is tijdens de tweede bestuursconferentie van de As Leiden-Katwijk de MKBA van de Rijnlandroute gepresenteerd in samenhang met de andere projecten die in de ALK spelen. Daarbij is een groot deel van bovenstaande aspecten aan de orde gekomen. Hoewel er geen keuzes zijn gemaakt, zijn de contouren van een oplossing over het rijksweg 11 tracé duidelijker geworden. Het moge duidelijk zijn dat Holland Rijnland juist bij deze uitwerking gehouden is aan bovengenoemde uitgangspunten die ontleend zijn aan de motie Staatsen/Tjalma-Den Oudsten. Hierop worden o.a. de documenten van de MKBA, zoals door de provincie geproduceerd, zorgvuldig getoetst en, waar nodig, aangevuld met onze eigen bevindingen, zoals weergegeven in de rapportage RVMK-berekeningen Rijnlandroute, d.d. 14 januari 2008 (bijlage).

Naar onze mening is door de genoemde rapportages een behoorlijke uitwerking gegeven aan de in de motie gestelde uitgangspunten.

Met betrekking tot het gedeelte van de Rijnlandroute tussen de A4 en A44 zijn het zogenaamde Korte Vliettracé en het N11-West tracé op gelijkwaardige wijze uitgewerkt. Wij hebben het onderliggende materiaal daartoe de afgelopen weken doorgenomen. Het betreft allen technisch haalbare tracés, welke op een kosteneffectieve wijze zijn ingepast. Dat wil zeggen dat noodzakelijke inpassingsmaatregelen zijn meegenomen en gecalculeerd.

Met betrekking tot de wens van de gemeente Voorschoten om te komen tot een verdere onderbouwing van Nut en Noodzaak van de route, zijn wij eveneens van mening dat de provincie dit afdoende heeft aangetoond.

Wij hebben ons ervan vergewist dat in de onderliggende studies het meest recente cijfermateriaal is verwerkt en hebben vanuit Holland Rijnland op basis van de laatste RVMK gegevens, aanvullende berekeningen laten uitvoeren die in voornoemde onderbouwing zijn opgenomen.

Uit het document 'RijnlandRoute, Verbinding van belang', d.d. 25 oktober 2007, dat door de Provincie, gezamenlijk met Holland Rijnland, over dit onderwerp is opgesteld, blijkt onomstotelijk dat de noodzaak van een Rijnlandroute mede voortvloeit uit diverse ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de regio.

Aan dit document liggen zoals gesteld onder meer aanvullende verkeersmodelberekeningen op de door de Provincie in het kader van de MKBA uitgevoerde exercities ten grondslag. De alternatieven van de MKBA zijn met het Regionale Verkeer- en Milieumodel (RVMK) doorgerekend, waarvan de uitkomsten in een separaat document (RVMK-berekeningen Rijnlandroute, d.d. 14 januari 2008) zijn weergegeven.

Deze rekenexercitie geeft hetzelfde beeld als de uitkomsten van de berekeningen in het kader van de MKBA. Daarnaast kunnen uit dit onderzoek een aantal aanvullende conclusies worden getrokken, te weten:

- ruim 20% van het verkeer op de Churchillaan in de referentiesituatie (2020 met ruimtelijke ontwikkelingen, zonder Rijnlandroute) is doorgaand ten opzichte van Leiden;
- ruim 50% van het verkeer op de Rijnlandroute heeft een herkomst of bestemming tussen de A4 en A44 (extern/intern verkeer);
- ten slotte is ruim 27% van het verkeer op de Churchillaan bestemmingsverkeer in de Leidse Agglomeratie.

Aan de andere kant blijkt dat bij alle varianten van de Rijnlandroute het verkeer op de bestaande Churchillaan in iedere richting met 30 tot 40% afneemt. Ook laten de selected links zien dat al het doorgaande verkeer op de bestaande route verdwijnt en dat ongeveer 50% van het verkeer op de Rijnlandroute een herkomst en bestemming heeft ten westen van de A44 en ten oosten van de A4 en vice versa.

In alle gevallen leidt de aanleg van de Rijnlandroute niet tot een substantiële extra belasting van het omliggende wegennet. Zelfs op de bestaande route door Voorschoten leidt de aanleg van de Rijnlandroute tot een afname van het verkeer van gemiddeld 5% per richting.

Op grond van bovengenoemde rapportages kunnen ook wij niet tot een andere conclusie komen dan dat het Korte Vliettracé buiten de financiële scope ligt van de mogelijkheden van Rijk, Provincie en Regio en zowel maatschappelijk als technisch op grotere bezwaren stuit bij de bouw en in een later stadium ook grotere risico's met zich meebrengt bij het gebruik van de route.

Wat betreft de andere aspecten van de genoemde motie die door het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland is aangenomen, het volgende.

Uit de MKBA wordt ons duidelijk dat een weg over maaiveld over het rijksweg 11 tracé door Voorschoten niet aan de orde is. Allereerst vanwege passages bij de Vliet en bij het spoor die een ongelijkvloerse kruising vereisen. Ten tweede vanwege de aspecten lucht, geluid, en doorsnijding van de kern. Wanneer ondanks de vereiste passages een weg bovengronds door Voorschoten wordt aangelegd, blijkt op deze aspecten een onacceptabele verslechtering van de situatie in Voorschoten dat een weg op maaiveld of iets dat daar op lijkt, niet past binnen de kaders van de motie.

Naar onze mening dient dan ook een 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.

Uit de eerder genoemde bestuursconferentie is gebleken dat deze variant op brede instemming van de partijen kan rekenen mits kostentechnisch haalbaar. Dat moet uit nadere studie en overleg met het Rijk blijken.

Daarnaast zijn wij van mening dat de extra belasting van een eventuele knoop bij Maaldrift geminimaliseerd dient te worden en dat de belasting van de Knoop Leiden West op een adequate wijze dient te worden opgelost.

Met betrekking tot de inpassing van de Rijnlandroute zullen wij er bij de Stuurgroep van de Rijnlandroute op aandringen dat in de verdere uitwerking van het tracé van de Rijnlandroute in de planfase voldoende aandacht is voor een zorgvuldige inpassing van het tracé op de volgende locaties:

- aansluiting A4;
- koppeling met parallelstructuur in Oostvlietpolder;
- binnen de gemeente Voorschoten;
- ter plaatse van Stevenshof;
- tussen Leiden en Katwijk ter plaatse van het oude en nieuwe Valkenburg.

Ten slotte zijn wij van mening dat er voldoende aandacht is voor de groene corridor inzake de Rijksbufferzone en de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur tussen de duinen en het Groene Hart ter plaatse van de locatie Maaldrift en voor de belangen van het Groene Hart inzake de aansluiting van de Rijnlandroute op de A4.

Met het op deze wijze binnen de Stuurgroep Rijnland Route uitspreken van een voorkeur voor de zuidelijke variant hebben wij naar onze mening recht gedaan aan de inhoud van de motie en de zorgen van de gemeente Voorschoten.

Voor de goede orde merken wij op dat één lid van het Dagelijks Bestuur, de heer Horlings, heeft aangegeven bovenstaande conclusies niet allen voor zijn rekening te nemen en zijn oordeel te willen opschorten totdat de uitkomst van door de gemeente Voorschoten aangevraagde adviezen beschikbaar is.

De uiteindelijke besluitvorming vindt plaats in de Staten van de Provincie Zuid-Holland. Het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland heeft de gelegenheid om de Staten hierover te adviseren. Bij de formulering van dit advies zal bovenstaande argumentatie aangeboden worden aan het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland en aan de gemeenteraden van de grondgebiedgemeenten.

Hoogachtend,

het Dagelijks Bestuur
Holland Rijnland,

de secretaris,

de voorzitter,

R.M. van Netten

drs. H.J.J. Lenferink

Bijlage: Rapportage RVMK-berekeningen Rijnlandroute, d.d. 14 januari 2008

Cc: portefeuillehouders Verkeer en Vervoer Holland Rijnland, Algemeen Bestuur Holland Rijnland