



Aan het college van Gedeputeerde Staten  
van de provincie Zuid-Holland  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag

VERZONDEN - 5 JUNI 2007

Datum : 4 juni 2007                      Ons kenmerk : 701924  
Uw brief van :                              Behandeld door : G.M. van der Meer  
Uw kenmerk :                              Doorkiesnummer (071) 5600740  
Bijlage(n) : 1                              Afdeling : Ruimtelijke Ontwikkeling

Onderwerp : Randvoorwaarden en aanvullingen nut en noodzaakstudie en MKBA

Geacht college,

De raad van de gemeente Voorschoten staat op het standpunt dat nut en noodzaak van een verbinding tussen de A4 en de A44 respectievelijk de Bollenstreek moet worden aangetoond. Indien nut en noodzaak onomstotelijk zijn aangetoond dient vervolgens met behulp van een MKBA objectief en onafhankelijk te worden bepaald welke van de mogelijke tracés te verkiezen is. De raad wordt hierin gesteund door uitspraken van het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland (zie onder meer de aangenomen motie-Staatsen/Tjalma d.d. 28 maart 2007).

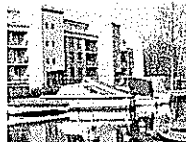
#### Nut en noodzaak

In de Regionale netwerkanalyse Zuidvleugel wordt de verbinding tussen de A4 en de A44 via de Churchillaan als (capaciteits)knelpunt gedefinieerd. Als oplossing wordt de Rijnlandroute gepresenteerd, overigens in combinatie met een parallelstructuur langs de A4.

De raad onderkent dat het huidige gebruik van de Churchillaan met name problemen oplevert voor het woon- en leefmilieu ter plaatse.

Graag ziet de raad aangetoond waarom de aanleg van de Rijnlandroute de beste oplossing is voor genoemde knelpunten.

Dat betekent dat helder en inzichtelijk moet worden gemaakt dat (combinaties van) andere oplossingen onvoldoende soelaas bieden. De in de netwerkanalyse zogenoemde "Zevensprong van Verdaas" zou daarbij als leidraad kunnen dienen. Behalve de huidige problematiek moet betrokken worden het feit dat er binnen afzienbare tijd majeure ontwikkelingen in het verschiet liggen m.b.t. de ruimtelijk economische en groenstructuurprojecten, zoals de realisering van bouwlocatie Valkenburg, het bio&lifescience park en de ontwikkeling van de Duivenvoorde corridor als laatst mogelijke koppeling Groene Hart - Duingebied.





Blad 2

Graag neemt de raad kennis van relevante onderzoeksresultaten en realistische prognoses van de te wensen ontwikkelingen van bevolking en economie, vertaald in verkeer- en vervoersbehoeften. Uiteraard dient daarbij rekening gehouden te worden met de verwachte effecten van het verkeers- en vervoerbeleid dat wordt gevoerd door Rijk en Provincie.

#### Uitgangspunten MKBA

Hoofdstuk 2 van de Uitgangspuntennotitie MKBA van januari 2007 toont aan dat er behoefte is aan een goede studie naar nut en noodzaak met een heldere probleemdefinitie. De omschrijving zoals die nu in hoofdstuk 2 van de notitie is opgenomen, is niet meer voldoende actueel en gearticuleerd. Zo toont recent onderzoek aan dat er nauwelijks een verkeersrelatie is tussen de kust en de A4. Er is bijvoorbeeld eerder een bereikbaarheidsprobleem van de centrumgemeente Leiden en als gevolg daarvan een slechte bereikbaarheid van de regio. Met andere woorden: wat is het probleem waarvoor de Rijnlandroute een oplossing biedt? Hoe groot is dat probleem nog als rekening wordt gehouden met voorgenomen maatregelen als optimalisering openbaar vervoer en parkeer- en prijsbeleid?

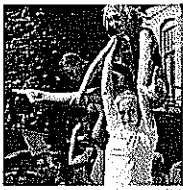
De aspecten waar de MKBA in ieder geval aandacht aan moet geven zijn:

- a. de baten van de ontwikkellocaties indien een tracé niet voor de aanleg van de RijnlandRoute wordt benut;
- b. het risico dat de problematiek van de Churchilllaan wordt verplaatst naar elders, bijvoorbeeld naar de bebouwde kom van Voorschoten.

Er zou voor het tracé door Voorschoten daarom gedegen onderzoek moeten worden verricht naar de gevolgen van de realisatie van een nieuwe of aangepaste verbinding op de bestaande woon- en leefsituatie van de huidige bewoners en bedrijven, waaronder verandering van woonwijken, sportcomplexen en landgoederen. Deze aanpak strookt met de uitspraken van de raad van Voorschoten en de schriftelijke reactie daarop van de toenmalige gedeputeerde Norder (d.d. 27 november 2003). Naast het inventariseren van de gevolgen voor de bebouwde omgeving zullen ook de gevolgen en mogelijke veranderingen en beperkingen in ecologisch, landschappelijk en recreatief opzicht in onze omgeving in kaart dienen te worden gebracht. Wij vragen daarbij bijzondere aandacht voor eventuele gevolgen voor de uitvoering van het Pact van Duivenvoorde.

Met deze brief hebben wij aangegeven welke elementen ons inziens van belang zijn om de discussie over nut en noodzaak van de Rijnlandroute en de alternatieven op een juiste wijze te kunnen voeren. Centraal staan de criteria: objectief, integraal en onafhankelijk. Als nadere aanvulling en mogelijke invulling van deze begrippen hebben wij in de bijlage bij deze brief een aantal specifiek van belangzijnde aspecten aangeduid.

gemeente VOORSCHOTEN



LEIDSEWEG 25 • POSTBUS 393 • 2250 AJ VOORSCHOTEN  
T (071) 5600 600 • F (071) 5226 587 • I WWW.VOORSCHOTEN.NL

Wij zien met belangstelling uit naar de uitkomsten van de MKBA. Wij zullen de voorstellen en beslissingen te zijner tijd toetsen aan de bovenvermelde uitgangspunten.

De raad van de gemeente Voorschoten,  
de griffier,

J. van der Does

de voorzitter,

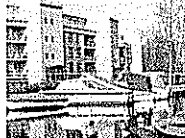
drs. J.M. Staatsen.

In afschrift aan: Het dagelijks bestuur van het samenwerkingsorgaan Holland Rijnland.

LEIDSEWEG 25 • POSTBUS 393 • 2250 AJ VOORSCHOTEN  
T (071) 5600 600 • F (071) 5226 587 • I WWW.VOORSCHOTEN.NL



gemeente VOORSCHOTEN



## BIJLAGE

Bijlage behorend bij de brief aan het college van Gedeputeerde Staten van Zuid Holland van 22 mei 2007, betreffende de "Randvoorwaarden en aanvullingen Nut en Noodzaakstudie en MKBA".

In deze bijlage worden de wensen van Voorschoten t.a.v. nut-en-noodzaakonderzoek RijnlandRoute nader gepreciseerd.

De raad van de gemeente Voorschoten acht het van belang dat bij het onderzoek naar nut en noodzaak van de RijnlandRoute in ieder geval wordt uitgegaan:

1. van een realistische ontwikkeling en een ruimtelijke verdeling van de bevolking en in het bijzonder ook van de beroepsbevolking in het studiegebied (de 'vergrijzing' daarbij in aanmerking genomen),
2. van een realistische ontwikkeling en een ruimtelijke verdeling van de werkgelegenheid in het studiegebied (in het bijzonder wat betreft de kantorensector) en
3. van een realistische ontwikkeling van het aantal dagelijkse verplaatsingen in het studiegebied (rekening houdend met het nieuwe kabinetsbeleid en met het Leidse parkeerbeleid) en een realistische verdeling daarvan over de verschillende vervoerswijzen (langzaam verkeer, openbaar vervoer en auto).

Daarbij is ook van belang dat wordt nagegaan:

1. hoeveel verkeer (absoluut en procentueel) op de huidige oost-west-route een herkomst en/of een bestemming in de Leidse agglomeratie heeft en hoeveel verkeer op de huidige oost-west-route als doorgaand verkeer gekwalificeerd kan worden;
2. welke routes rond Leiden het lange-afstandsvrachtverkeer uit de bollenstreek e.o. gebruikt naar het oosten v.v. en op welke momenten van de dag van die routes gebruik wordt gemaakt, in het bijzonder ook hoeveel bollenverkeer (absoluut en procentueel) gebruik maakt van de huidige oostwestroute;
3. in welke mate en gedurende welke periode de verschillende alternatieven de huidige oostwestroute zullen ontlasten en hoeveel zwaarder deze alternatieven de aansluitende wegen zullen belasten;
4. in welke mate de huidige oostwestroute te lawaaiig blijft en een te hoge NOx-concentratie blijft houden, welke concrete maatregelen er op en om de bestaande oostwestroute zijn voorzien om daar de leefbaarheid en de veiligheid te bevorderen;
5. hoe de leefbaarheid en de veiligheid zich in de omgeving van de aansluitende wegen op de RijnlandRoute zal ontwikkelen;
6. of er een voldoende volwaardig openbaar-vervoeraanbod in de prognoses wordt meegenomen, zeker ook in het licht van de komst van de RijnGouweLijn;
7. of de Leidse agglomeratie de veronderstelde forse 'autonome' groei van het autoverkeer wel aankan;
8. hoe de verschillende alternatieven scoren op andere verkeers- en vervoersaspecten dan reistijdwinst (b.v. op vermindering van de verkeersonveiligheid, op andere milieu- en leefbaarheidsaspecten dan verkeerslawaaai en NOx en op natuur en landschap);

9. welke ruimte de verschillende alternatieven laten voor de ecologische verbindingszone tussen het Groene Hart en de duinen;
10. wat toetsing van de alternatieven aan het besluit Luchtkwaliteit oplevert;
11. wat de kosten zijn van grondverwerving/onteigening en bedrijfsverplaatsingen.

De gemeenteraad wil in ieder geval ook de input, de output en de berekeningswijze van de kosten-batenberekeningen ter beoordeling voorgelegd krijgen.

Bij dit alles zou de "Zevensprong" van Verdaas als leidraad gehanteerd kunnen worden.

Daarbij worden oplossingen:

- allereerst gezocht in een verantwoorde ruimtelijke ontwikkeling,
- daarna in beprijzingsmaatregelen en duurzame alternatieven zoals mobiliteitsmanagement,
- vervolgens in (betere) benutting en zo nodig ook aanpassing van de bestaande infrastructuur en
- in laatste instantie wordt de oplossing pas gezocht in nieuwe infrastructuur.