

SCHRIFTELIJKE VRAGEN

Aan het College van Gedeputeerde Staten

Datum: 16 april 2012

Onderwerp: RijnlandRoute

Toelichting

Steeds is er te weinig tijd om tijdens commissievergadering door te vragen over bepaalde aspecten van de RijnLandRoute. Ook is de beantwoording, in onze ogen, op momenten onvoldoende en de informatieverstrekking, voor onze fractie, niet toereikend. Door de versnipperde informatiestroom is e.e.a. ook niet altijd even overzichtelijk. Het is hierom dat we onderstaande vragen hebben, die we graag zorgvuldig en tijdig beantwoord zien worden.

VRAGEN**FINANCIERING**

Er wordt vaak gesproken over de financiering van de weg. Meestal is dat alleen over de uiteindelijk kosten van de aanleg. Wij willen weten hoe de financiering van de weg er gaat uitzien, in de ogen van het College.

1. Op welke wijze is de dekking van de aanleg van de Rijnlandroute vastgelegd? Graag hierbij inzicht geven in welke bijdrage van welke instantie (Rijk, Holland Rijnland Gemeenten, Provincie Zuid-Holland en bedrijfsleven) en op welk moment wordt ontvangen.
2. Welk bedrag dat gereserveerd was voor OV, waaronder de de RijnGouweLijn, wordt niet meer ingezet voor OV en zal ingezet worden voor de aanleg van de RLR.
3. Welke bedragen zijn geraamd voor compenserende (natuur)maatregelen, geluidswerende voorzieningen aan woningen, verplaatsen sportvelden en volkstuinen als gekozen wordt voor de variant Zoeken naar Balans in de Oostvlietpolder, door Voorschoten en in de Papenwegse en Zuidwijkse polder (verlies aan weidevogelbiotoop) en aan geluidwerende voorzieningen aan de woningen. **Graag een gespecificeerde opgave.** Zijn deze bedragen meegenomen in de huidige kostenberekeningen en is hiervoor al de meerjarig vastgelegde dekking gevonden die volgens de Kadernota 2011-2014 nog ontbrak?
4. Geldt volgens het College nog steeds de volgende uitspraak in de Kadernota 2011-2014 dat het doorzetten van de RijnLandRoute de flexibiliteit uit het MPI haalt, met onvermijdelijke consequenties voor andere projecten uit het MPI? Zo nee, waarom niet? Zo ja welke andere projecten kunnen als gevolg van het doorzetten van de RLR mogelijk niet worden gerealiseerd?
5. Op welke wijze gaat u de financiering van de RLR organiseren? Met andere woorden: in welke mate gaat u hiervoor eigen middelen inzetten en hoeveel zult u gaan lenen? Met welk rentepercentage verwacht u rekening te moeten houden bij een eventuele lening en tot hoeveel extra rentekosten gaat dit leiden voor de provincie?
6. Wat zijn de consequenties van de wet Houdbare Overheidsfinanciën (HOF) voor de aanleg van de RLR? Kan de RLR aangelegd worden zonder dat de EMU-norm wordt overschreden? Zo nee, gaat de provincie bewust de EMU-norm overschrijden om de aanleg te realiseren?
7. Welke gevolgen heeft de wet HOF en de aanleg van de RLR voor de overige investeringen van de provincie? Wordt een keuze gemaakt tussen investeringen die wel en niet uitgevoerd zullen worden? Zo ja, welke investeringen kunnen mogelijk niet worden gedaan of zullen mogelijk worden uitgesteld?
8. In welke mate zullen investeringen getemporiseerd moeten worden als gevolg van de wet HOF? Welke gevolgen heeft dat voor de termijn waarop de RLR aangelegd kan worden, zowel in startdatum als termijn waarop deze gereed zal zijn?
9. Wat zijn bij benadering de verwachte onderhoudskosten van de verschillende alternatieven? Hierbij graag een specificatie aangeven welke (weg)onderdelen in onderhoud worden meegenomen en wat de verwachte kosten per onderdeel zijn. (Bij het ontwerp Zoeken Naar Balans moeten natuurlijk ook de onderhoudskosten van de bestaande N206 meegerekend worden.)

BESTUURLIJK DRAAGVLAK

Uit de afsprakenlijst Bestuurlijk Overleg MIRT voorjaar 2010: *“De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor het verkrijgen van het benodigde draagvlak in de regio”.*

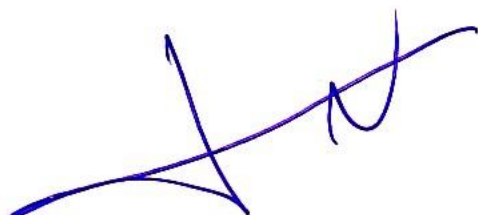
In de verkenningfase ontbrak alleen de gemeente Voorschoten aan het bestuurlijk draagvlak. Thans maken ook de gemeenten Wassenaar, Zoeterwoude en Leidschendam-Voorburg ook geen deel meer uit van het draagvlak voor Zoeken naar Balans variant (zie de brieven waarin de gemeenten gezamenlijk pleiten voor de veelbesproken “no-regretmaatregelen” en de Churchill Avenu als verdergaande maatregel nodig mochten zijn). Zie hiervoor de brieven d.d. 17/10/2011 en 6/3/2012 aan Gedeputeerde De Bondt.

1. Geldt de voorwaarde van de Minister nog steeds, dat er bestuurlijk draagvlak moet zijn voor de aanleg? Is dat draagvlak er nog steeds? Zo nee, in welk stuk staat te lezen dat deze voorwaarde is komen te vervallen?
2. Hoe verhoudt het bericht van verschillende Wethouders in de regio Leiden, dat zij van de zijde van de Provincie nu al te horen krijgen dat so wie so gekozen zal worden voor Zoeken naar Balans, zich tot de eerlijke vergelijking die het College nastreefde, in aanmerking genomen dat het 2^e fase MER en de MKBA nog niet zijn afgerond?

OVERIGE VRAGEN

1. Hoe en wanneer worden bewoners, wier huizen nu al jaren onverkoopbaar zijn door de dreigende aanleg van welk van beide alternatieven dan ook, (niet in de toekomst, maar) nu al gecompenseerd? Om hoeveel woningen gaat het daarbij?
2. In hoeverre wordt er (bijvoorbeeld in het 2^e fase MER) rekening gehouden met de bevolkingsdaling in de nabije toekomst, met een verminderde woningbouw, met de daling van de beroepsbevolking (i.c. de vergrijzing), met de stabilisering van het autoverkeer (al van voor de crisis), met een groter aandeel van het openbaar vervoer en de fiets (gezien de zeer korte ritlengten), met de structurele leegstand in de kantorensector en met het overschot aan bedrijventerreinen? Welke uitgangspunten zijn voor deze aspecten gehanteerd voor 2020 en 2030, in aanmerking genomen dat de Provincie bij het economiebeleid reeds jaren rekening houdt met een daling van de beroepsbevolking van 2% per jaar?
3. Houdt de huidige opvatting van het college dat de weging van de criteria bij tracékeuze een politieke aangelegenheid is ook in, dat het college afstand neemt tot de weging die de Stuurgroep RLR in 2004 in de Verkenningfase? Zo ja, welke argumenten heeft het College dan om van deze weging af te wijken? Zo neen, welke weging gaat het College dan hanteren voor de criteria bij de tracékeuze?
4. Hoe beoordeelt het College de stelling in het 2^e fase MER dat de variant Zoeken naar Balans een ‘gevaarlijke-stoffenroute’ zal worden, in aanmerking genomen dat het tracé van deze variant vlak langs woningen loopt en tussen de A4 en de A44 in zijn geheel over enkele kilometers in een open bak zonder verdere aansluitingen ligt en hulpdiensten er na een ongeval dus alleen middels een lange omweg via de aansluiting van de RLR op de A4 of de A44 bij kunnen komen?

Alfred Blokhuisen



Statenlid