



Provinciale Staten van Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

Onderwerp: Rijnlandroute

Datum: 6 juni 2008

Geachte dames en heren, statenleden van Zuid-Holland,

Het bedrijfsleven in Rijnland is blij met de instemming van Gedeputeerde Staten (GS) van Zuid-Holland met het voorkeurstracé van de Rijnlandroute. De provincie zet hiermee een volgende stap in het proces om te komen tot een verbinding tussen A4 en A44.

Op 11 juni a.s. spreekt de statencommissie Mobiliteit, Kennis en Economie (MKE) over de Rijnlandroute en op 25 juni wordt de Rijnlandroute behandeld in Provinciale Staten (PS). Het bedrijfsleven benadrukt dat het van groot belang is dat PS op 25 juni positief besluiten over het voorkeursalternatief van de Stuurgroep Rijnlandroute.

PS mogen natuurlijk niet voorbijgaan aan de aanbevelingen van de Randstedelijke Rekenkamer, laatstelijk vervat in een brief d.d. 29 mei jl. Maar gevolg geven aan de overweging van de Rekenkamer om de besluitvorming uit te stellen is geen optie. PS hebben de mogelijkheid om de adviezen van de Randstedelijke Rekenkamer naast zich neer te leggen. De urgentie en ook de noodzaak van de Rijnlandroute voor het bedrijfsleven in de regio legitimeren in dit specifieke geval deze keuze. De Rekenkamer kan tegemoet worden gekomen door, naast doorgang van de politieke besluitvorming over de Rijnlandroute, expliciet in te gaan op de inhoudelijke bezwaren. Met de resultaten van ECORYS is hier immers voldoende basis voor. Op deze wijze wordt geen kostbare tijd verloren.

PS dienen te beseffen dat een positief besluit op 25 juni geen juridische consequenties heeft. Bezwaar- en beroepsprocedures zijn in dit stadium niet aan de orde. Vertraging lost niets op. Sterker, een positief besluit opent de juiste procedure voor de gevraagde zorgvuldige afweging in het kader van de MER. In de project-MER zullen de verschillende varianten, waaronder het voorkeurstracé en de 0+ variant, worden bestudeerd.

Door zich uit te spreken voor het voorkeurstracé geven PS aan ernst te maken met het ontwikkelen van een duurzame en concurrerende economische topregio. Het realiseren van de doelstelling van het Urgentieprogramma Randstad komt hiermee dichterbij.

Het bedrijfsleven wil dat de regio weer bereikbaar wordt. Ook de regio Holland Rijnland wil dit. Voortgang maken in het proces om tot realisering te komen is derhalve geboden en wel om de volgende redenen:

1. Urgentie

De praktijk van vandaag bewijst de urgentie van een Rijnlandroute. Het is met een positief besluit van PS goed mogelijk om het project Rijnlandroute tezamen met andere gebiedsgerichte projecten dit jaar in het MIRT opgenomen te krijgen.

Welke variant het ook wordt, vaststaat dat er flinke financiële steun vanuit het Rijk zal moeten komen, opname in het MIRT is in alle gevallen noodzakelijk.

Het Rijk staat blijkens de Tweede Kamerbehandeling in december 2007 positief tegenover de Rijnlandroute in combinatie met de ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied. Regio en Provincie hebben nú de kans om de financiële Rijkssteun binnen te halen.

2. De baten van de Rijnlandroute blijken groter

De baten van de Rijnlandroute zijn momenteel onvoldoende verwerkt in de MKBA. Hierdoor is het onmogelijk om goed zicht te hebben op de baten die de Rijnlandroute met zich meebrengt. De MKBA is inmiddels op een aantal punten aangepast waarbij onder meer de bepaling van de reistijdwinsten is herzien. Onderzoeksbureau ECORYS geeft in haar brief van 13 mei jl. aan dat in vergelijking met de oorspronkelijke rapportage de aanleg van de Rijnlandroute resulteert in beduidend hogere reistijdwinsten (10%).

Verder zijn de indirecte economische effecten nu niet meegenomen in de MKBA. En dat is juist wat de overheid beoogt in deze regio en waar wij het met elkaar over hebben bij de Rijnlandroute, namelijk de ontwikkeling Greenport Duin- en Bollenstreek, de as Leiden-Katwijk (Valkenburg), het woningbouwprogramma van de Duin- en Bollenstreek, het Space-Sciencepark Noordwijk, Leiden West, Rijnfront, BioScience en Oostvlietpolder. Het gaat hierbij om de groei en bloei van de regio! Bereikbaarheid is echter randvoorwaarde nummer 1: éérst bewegen, dán bouwen.

3. PS nemen nu geen definitief besluit over het tracé van de Rijnlandroute

PS hoeven niet te vrezen voor juridische consequenties. De MKBA is bestuurlijk juridisch niet bindend. Er zitten geen juridische consequenties aan vast (geen bezwaar of beroep).

Pas bij een bestemmingsplanwijziging in combinatie met een MER hebben belanghebbenden de mogelijkheid om gebruik te maken van bezwaar- en beroepsmogelijkheden. Zover is het nog niet.

4. Maatschappelijk draagvlak

De onduidelijkheid van de uitkomsten van de diverse studies naar de Rijnlandroute doet afbreuk aan het maatschappelijk draagvlak voor de Rijnlandroute. Wij doen een beroep op de provincie om kwaliteit te leveren in het studie- en besluitvormingsproces, zodat er in de regio een consistente maatschappelijke en bestuurlijke discussie kan worden gevoerd. Met het oog op het draagvlak in de regio dringen wij er ook op aan dat PS zich scharen achter de opgave om de Rijnlandroute in de woon- en leefomgeving op een hoogwaardige wijze in te passen.

Wij hebben er het volste vertrouwen in dat de Provincie Zuid-Holland haar verantwoordelijkheid neemt, op 25 juni het juiste besluit neemt overeenkomstig het voorstel van Gedeputeerde Staten en er aldus voor zorgt dat de Rijnlandroute wordt opgenomen in de planning van het Rijk en een prominente plek krijgt in het MIRT.

Hoogachtend,

Bedrijfsleven Rijnland

M. Houtman
voorzitter

Kamer van Koophandel Den Haag

A. D. Vels
voorzitter Regiobestuur Leiden

VNO-NCW Rijnland

J. de Mol
voorzitter

c.c. College van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland