



## VOORBLAD

## Adviesnota aan de Raad

---

<i>Registratienummer:</i>	088
<i>Datum:</i>	13 januari 2009
<i>Soort Voorstel:</i>	Concept voor te verzenden brief aan GS en PS
<i>Onderwerp:</i>	zienswijze startnotitie m.e.r. RijnlandRoute
<i>Portefeuillehouder:</i>	Wethouder W.H.B. van Dunné
<i>Programma:</i>	Ruimte en bouwen Hoofddoel Duurzaam veilige bereikbaarheid
<i>Begrotingswijziging:</i>	Nee
<i>Bijlagen:</i>	Ja
<i>Stukken ter inzage:</i>	Nee
<i>Beslispunten:</i>	1. De zienswijze startnotitie m.e.r. RijnlandRoute gericht aan Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten vast te stellen en te versturen, volgens bijgaand ontwerp.



## **Advies nota aan de Raad**

### **Inleiding**

Vanaf 22 december 2008 ligt ter inzage de Startnotitie Rijnlandroute.

De bijgevoegde concept brief bevat de zienswijze die de standpunten van de gemeente Voorschoten weergeeft.

### **Beoogd effect**

de zienswijze tijdig inbrengen tbv. de beraadslagingen in Provinciale Staten van Zuid Holland

### **Argumenten**

### **Kanttekeningen**

### **Communicatie**

### **Financiën**

Burgemeester en Wethouders van Voorschoten

de secretaris.

de burgemeester.



## **Besluit**

*Registratienummer: 088*

De raad der gemeente Voorschoten;

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders dd 13 januari 2009,

besluit:

1. . De zienswijze startnotitie m.e.r. RijnlandRoute gericht aan Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten vast te stellen en te versturen, volgens bijgaand ontwerp

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering  
van de raad der gemeente Voorschoten,  
gehouden op 29 januari 2009.

de griffier,

de voorzitter,

## ONTWERP

Geacht college, geachte staten,

Graag willen we van de gelegenheid gebruik maken om hierbij onze zienswijze te geven op de door U op 22 december jl. ter inzage gelegde Startnotitie Rijnlandroute.

Onze zienswijze sluit aan op onze brief van 13 februari 2008 aan GS (ons kenmerk RR/MKBA en NEN) met als onderwerp Reactie op MKBA en nut- en noodzaaknotitie Rijnlandroute. Wij verzoeken U om de inhoud van deze brief en de bijbehorende onderzoeksrapporten van TNO en Witteveen en Bos hier als herhaald en ingelast te beschouwen. Voorts sluit onze zienswijze aan op onze brief van 14 juli 2008 aan U (ons kenmerk steekplherzbrf 08 0708) met als onderwerp Zienswijze ontwerp partiële herziening Streekplan Zuid-Holland West 2003 As Leiden Katwijk alsmede zienswijze plan-MER As Leiden-Katwijk. Wij verzoeken U om ook de inhoud van deze brief hier als herhaald en ingelast te beschouwen.

### 1 In ogenschouw te nemen tracé-alternatieven: spoortunneltracé

Bij het eerder gememoreerde trechteringsbesluit d.d. 25 juni 2008 hebben Uw Staten (mede door het aannemen van amendement A44 met voorstelnr. 5953) besloten om de volgende alternatieven te laten onderzoeken in een besluit-m.e.r.:

1. N11-Westtracé en de N206 (Tjalmaweg);
2. nulalternatief;
3. een modulair opgebouwd nul-plusalternatief, zijnde een ingrijpende opwaardering van het bestaande tracé, blijkend het aanvaarde amendement onder te verdelen in:
  - 3a nulplusalternatief (serieuze nuloptie; een pakket van maatregelen om de bestaande verkeersproblematiek aan te pakken);
  - 3b nulplusalternatief (Churchill Avenue);
4. meest milieuvriendelijke alternatief (MMA).

Verder hebben Uw Staten besloten om het Korte Vliettracé en de Buitenom variant af te laten vallen voor de besluit-m.e.r.

Bij besluit van 10 december jl. hebben Uw Staten zich uitgesproken over de Startnotitie RijnlandRoute. Uw Staten hebben besloten dat ook het spoortunneltracé mee moet worden genomen in de besluit-m.e.r. Enkele overwegingen die aan dat besluit ten grondslag hebben gelegen, betreffen onder meer de volgende.

Gebleken is dat het spoortunneltracé ook in financieel opzicht steeds beter uit de verf is gekomen dan wat men in eerste instantie had verwacht. Het geschatte kostenverschil met het MKBA-voorkeursalternatief (N11-Westtracé) is aanmerkelijk lager dan waarvan in eerste instantie was uitgegaan. Dat kostenverschil zou verder kunnen afnemen nu onder meer bij het MKBA-voorkeursalternatief geen rekening was gehouden met een

mogelijk verdiepte aanleg bij Stevenshof en de benodigde parallelstructuren bij A44 en A4. Niet eenduidig kon volgens Uw Staten de conclusie worden getrokken dat het spoortunneltracé om kosten- of batentechnische redenen zou moeten afvallen. Voorts zou het meenemen van dit tracé in de m.e.r.-procedure geen noemenswaardige nadelen behelzen en zou het zorgen voor een heldere en echt vergelijkbare besluitvorming aan het einde van de m.e.r.-fase.

Nu dit alternatief door Uw Staten wordt beschouwd als een in het MER te onderzoeken alternatief, valt niet in te zien dat – mede gelet op de door Uw Staten in het amendement opgenomen en aanvaarde motivering – niet ook andere (in de Startnotitie nog niet geselecteerde) alternatieven in het MER moeten worden onderzocht. Ons inziens dienen in deze fase van onderzoek en besluitvorming alle redelijkerwijs te beschouwen alternatieven in het MER te worden beschreven en onderzocht.

In dat kader kan zeker worden gedacht aan bijvoorbeeld het zogenaamde Korte Vliettracé. Het Korte Vliettracé heeft evenals het spoortunneltracé het voordeel dat het tracé (voor grote delen) kan worden uitgevoerd op overheidsgrond, waardoor minder kosten behoeven te worden gemaakt.

Genoemd besluit van 10 december jl. had naar onze mening aanleiding moeten geven tot een heroverweging van het trechteringsbesluit. Deze heroverweging is helaas ten onrechte nagelaten. Was daartoe overgegaan, dan zou daaruit naar voren zijn gekomen dat ook voor andere alternatieven niet op voorhand valt in te zien dat deze bijvoorbeeld om kosten- of batentechnische redenen zouden moeten afvallen.

Zo was bij het trechteringsbesluit besloten om met name vanwege kostenaspecten het Korte Vliettracé af te laten vallen. De kosten van dit tracé zijn evenwel lager dan van het spoortunneltracé.

Ook de verkeers- en civieltechnische complexiteit was bij het trechteringsbesluit een reden om het Korte Vliettracé af te laten vallen. Het spoortunneltracé kent evenwel een grotere verkeers- en civieltechnische complexiteit. Immers, het aanleggen over een grote afstand van een autotunnel onder en in de lengterichting van een spoorlijn is bepaald bijzonder of uniek te noemen. Het Korte Vliettracé zou het spoor slechts eenmaal (haaks) kruisen. In de verkeers- en civieltechnische complexiteit van het spoortunneltracé werd overigens door Uw Staten evenwel geen reden gezien om dit tracé niet voor het m.e.r. te selecteren.

Voorts kan niet onvermeld blijven, dat in het trechteringsbesluit destijds is aangegeven dat het Korte Vliettracé ook om een andere reden voor de besluit-m.e.r. niet wenselijk bevonden. Gesteld werd dat door het Korte Vliettracé het verkeersknooppunt Leiden West een ingrijpende reconstructie zou moeten ondergaan. Afhankelijk van de wijze van koppeling van bestaande en nieuwe wegverbindingen kan een dergelijke constatering juist zijn. Echter, dit geldt ook voor andere alternatieven en varianten die in de Startnotitie zijn benoemd, zoals in het bijzonder het gekozen voorkeursalternatief N11-Westtracé.

De stellige indruk bestaat dat de vertegenwoordiger van het GOB Valkenburg (de heer P. Kurstjens) tijdens de hoorzitting voor de statencommissie d.d. 21 november 2008 mede

om die reden afstand heeft genomen van de trechtering van alternatieven in de onderhavige startnotitie en hernieuwd een pleidooi heeft gehouden voor de aanleg van een nieuwe route “om de zuidzijde van de nieuwbouwlocatie Valkenburg”.

De keuze voor het spoortunneltracé (zowel voor wat betreft de uitvoering als de ligging ervan) geeft aan, dat ondertunneling in bebouwd gebied over een behoorlijke afstand politiek gezien mogelijk wordt geacht. Ons inziens zijn meer (nog niet in de Startnotitie beschreven) alternatieven en varianten denkbaar waarvan ook ondertunneling deel uit kan maken.

Tot slot brengen wij onder Uw aandacht dat Uw Staten op 10 december jl. ten behoeve van het spoortunneltracé een extra financiële bijdrage van maximaal € 50 miljoen mogelijk hebben geacht. Het idee om een bedrag ter grootte van € 50 miljoen “extra in beeld te brengen” bij een specifiek alternatief roept de vraag op of een dergelijk aspect dan niet voor alle te beschouwen alternatieven en varianten dient te gelden. In de Startnotitie (p. 27) geeft U aan ook financiële aspecten in het MER te zullen betrekken. Nog daargelaten de vraag of een beoordeling en vergelijking van de financiële aspecten van de diverse alternatieven en varianten in het MER behoort plaats te vinden, zijn wij van mening dat als tot een dergelijke vergelijking en beoordeling wordt overgegaan, de mogelijk geachte financiële bijdrage ook in de beoordeling en vergelijking van andere alternatieven en varianten moet worden betrokken. Dit ten behoeve van een eerlijke en transparante vergelijking.

Wij wijzen er in dit verband op dat voor een bedrag van € 50 miljoen een structurele verbetering van de huidige route door Leiden is te realiseren (te weten vervanging van de huidige zwaar overbelaste Lammebrug door bijvoorbeeld een aquaduct). Hiermee zal de bereikbaarheid van het bedrijfsterrein Oostvlietpolder waarvan het bestemmingsplan onlangs is goedgekeurd, structureel verbeterd worden. Verder zal deze investering ook dienstbaar zijn aan de zuidoostelijke ontsluiting van de Leidse stadsring op een Rijnlandroute. Met andere woorden: een goede investering in een no-regret maatregel!

## 2 Nulplusalternatief: stapsgewijze aanpak

### 2.1 Keuze voor modulair nulplus(plus)alternatief: stapsgewijze aanpak

Bij het genoemde trechteringsbesluit hebben Uw Staten door aanneming van amendement A44 met voorstelnr. 5953 besloten (citaat) “in te stemmen het volwaardig opnemen in de vervolgfase (Project-m.e.r.) van een modulair opgebouwd nulplus(plus)alternatief, zijnde een ingrijpende opwaardering van het bestaande tracé, zodat a. (nul-plus): alsnog een vergelijking wordt gemaakt met een serieuze nuloptie (een pakket van maatregelen om de bestaande verkeersproblematiek aan te pakken) en b. (nul-plusplus)...(..).” Kortom, U hebt het wenselijk gevonden dat in de m.e.r. ook een ingrijpende opwaardering van het bestaande tracé in ogenschouw zou worden genomen, waarbij een modulaire aanpak mogelijk is.

Het heeft ons verbaasd dat in de Startnotitie aan deze wens (en dus in weerwil van het trechteringsbesluit) geen gehoor is gegeven. Zo is in de Startnotitie het nulplusalternatief niet als te onderzoeken alternatief aangemerkt. Van dit nulplusalternatief wordt opgemerkt dat “deze aangedragen variant voor de korte termijn” “geen volwaardige oplossing biedt voor de problematiek” (Startnotitie, p.16). In de

Startnotitie zijn slechts varianten (ten behoeve van een nul-plus(plus)alternatief) beschreven waarmee – kennelijk – direct een eindsituatie is beoogd. Van een modulaire (en ook stapsgewijze) aanpak is geen sprake. Ook hiermee wordt geen recht gedaan aan het trechteringsbesluit.

Voor de hiervoor aangehaalde stelling (Startnotitie, p. 16) wordt in de Startnotitie geen enkele inhoudelijke motivering gegeven. Wij zijn er dan ook niet van overtuigd dat een modulaire en/of stapsgewijze aanpak van de in de Startnotitie geformuleerde probleem- en doelstelling niet mogelijk is. Temeer, nu de in de Startnotitie geformuleerde probleem- en doelstelling en subdoelen zeer ruim zijn en een grote diversiteit kennen.

In de Startnotitie wordt kort samengevat daartoe aangegeven dat het bestaande wegennet in oost-westelijke richting in Leiden en in de Leidse regio een aantal grotere en kleinere knelpunten kent. Het gaat in het bijzonder om:

- de bereikbaarheid van het westelijke deel van HollandRijnland vanuit oostelijke richting (de zogenaamde oost-west relatie),
- verkeersoverlast op delen van de traverse en dan met name:
  - de koppeling Plesmanlaan-dr. Lelylaan en
  - de Lammebrug met het weggedeelte tot de Churchillaan;
- de leefbaarheid;
- de bereikbaarheid van voorziene ruimtelijk-economische ontwikkelingen, zoals het bedrijventerrein Oostvlietpolder.

Over het nul-plusalternatief wordt verder opgemerkt dat de aangedragen voorstellen (afkomstig uit een interactief proces met belanghebbenden) uitgaan van een fasegewijze verbetering van het bestaande N206-tracé tot een volwaardige eindoplossing is bereikt. Ons inziens dient een m.e.r.-studie er toe om ook te bezien of gefaseerde oplossingen mogelijk zijn. In louter het feit dat sprake is van mogelijke gefaseerde oplossingen kan, zeker gelet op de diverse aan de orde zijnde belangen waaronder ook het milieubelang, geen deugdelijke reden worden gevonden om deze oplossingen niet in het MER te beschrijven.

Kortom, ook alternatieven waarbij uit wordt gegaan van een stapsgewijze en modulaire aanpak van de problematiek dienen in de m.e.r.-studie te worden betrokken en dienen niet op voorhand – en zonder deugdelijke motivering – in de Startnotitie terzijde te worden geschoven. In de hiernavolgende paragraaf worden ten behoeve van een stapsgewijze aanpak (ter illustratie en niet limitatief bedoeld) voorstellen voor concreet denkbare alternatieven en varianten gedaan.

## 2.2 Denkbare alternatieven en varianten met probleemoplossend vermogen in het kader van een stapsgewijze aanpak

Zoals al eerder in deze zienswijze is aangegeven, behoeft de bestaande wegenstructuur op korte termijn op een aantal specifieke locaties aanpassing en verbetering. Het gaat daarbij in het bijzonder om de wegenstructuur die binnen de stad Leiden is gelegen (Knooppunt Leiden West – Plesmanlaan – Dr. Lelylaan – Churchillaan – Lammebrug – Europaweg).

Wij wijzen erop dat uit verkeersstudies van de gemeente Leiden volgt dat de Churchillaan zelf niet voor problemen zorgt. Resultaten van modelstudies (RVMK; afkomstig uit het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan van de gemeente Leiden (2005; hierna GVVP, p. 80) laten zien dat het verkeer over de Churchillaan vlot doorstroomt en dat er geen sprake is van zware verkeersbelasting. Gedurende de avondspits rijden er 2250 voertuigen per/uur over de Churchillaan. Hiermee wordt de wegcapaciteit slechts voor 70% benut. Dat betekent dat het wegprofiel het verkeer (zelfs op het drukste moment op de dag) adequaat kan verwerken. Ter vergelijking: op de hoofdroute door Voorschoten rijdt in de avondspits een vergelijkbaar aantal voertuigen over een wegprofiel met 2x1 rijstroken zonder dat dit noemenswaardige congestie- of leefbaarheidsproblemen oplevert. Met enkele beperkte ingrepen kan de capaciteit van de Churchillaan overigens nog vergroot worden.

De knelpunten in de bestaande wegenstructuur binnen de stad Leiden houden verband met de Lammebrug/Lammenschansplein en de koppeling Plesmanlaan/Dr. Lelylaan. Voor wat betreft het laatste verkeersknooppunt is onlangs overeenstemming bereikt en financiering voorzien om deze koppeling ongelijkvloers te gaan aanpassen. Dit geeft aan dat één van de pregnante knelpunten in de bestaande wegenstructuur (met name op het gebied van de doorstroming van het verkeer) op korte termijn al wordt opgelost. Deze voorziene ontwikkeling dient mee te worden genomen in de beschrijving van de autonome ontwikkeling.

De situatie op en rondom de Lammebrug (inclusief het knooppunt Lammenschansplein) behoeft eveneens op korte termijn verbetering. Door de bouw van een aquaduct min of meer in het verlengde van bijvoorbeeld de Churchillaan is deze bottleneck op te lossen. Bovendien ontstaan met een aquaduct bovendien mogelijkheden om het bedrijventerrein Oostvlietpolder vanuit de stad Leiden adequaat te ontsluiten. Hiermee worden tegelijkertijd mogelijkheden gereserveerd voor een toekomstige koppeling van de stadsring van Leiden aan de Rijnlandroute.

Dergelijke snel te realiseren “deel”oplossingen zijn te beschouwen als een eerste fase van de realisering van de door U gewenste Rijnlandroute en tegelijkertijd ook als een “no regret maatregel”.

Over de hiervoor genoemde 2250 voertuigen per/uur over de Churchillaan gedurende de avondspits valt nog het volgende op te merken. Slechts 10% van dit verkeer betreft doorgaand verkeer ten opzichte van Leiden. Ruim 85% van het verkeer is puur intern Leids verkeer (meer dan 45%) of heeft Leiden als bestemming (circa 40%) (Kentekenonderzoek 2007, gemeente Leiden). Een eventuele Rijnlandroute conform het voorkeuralternatief zal de (interne) Leidse verkeersproblemen maar ten dele (slechts voor 25%) verhelpen, zo blijkt uit de modelberekeningen van DHV ten behoeve van de MKBA, 2007. De reden hiervoor is onder meer gelegen in het feit dat het N11-Westtracé op een relatief gezien te grote afstand is geprojecteerd om een adequate rol te kunnen vervullen voor het interne Leidse verkeer.

Ons inziens is het ook in het belang van de gemeente Leiden om de hiervoor gesignaleerde knelpunten aan de bestaande wegenstructuur binnen de stad Leiden op korte termijn op te lossen. Een aanpak van deze knelpunten zal eraan bijdragen dat de stadsring (na voltooiing van de Oostelijke randweg) beter zal kunnen functioneren.



Zonder de aanpak zou ook de in het Leidse GVVP geprojecteerde Kanalenroute vastlopen op het zwaar overbelaste Lammeschansplein.

Voor het westelijke gedeelte tussen Katwijk en Leiden hebben Uw Staten op 22 juni 2005 bij motie (M9/5582) de toenmalige gedeputeerde mevrouw Van Nieuwenhoven opgedragen de Tjalmaweg zo snel als mogelijk te verdubbelen. Deze verdubbeling kon worden gerealiseerd binnen de geldende planologische kaders. Voorts was ook voorzien in financiering. Deze motie is tot op heden niet uitgevoerd. Ook hier bestaat een mogelijkheid om modulair en op korte termijn resultaat te boeken en aldus de doorstroming tussen Leiden en de kust te verbeteren (één van de in de Startnotitie geformuleerde subdoelen).

### 3 Uitvoerbare varianten N11–Westtracé

Zoals uit het voorgaande duidelijk moge zijn, gaat onze voorkeur uit naar een stapsgewijze aanpak van de in de Startnotitie geformuleerde probleem- en doelstelling. Mocht door U – al dan niet na een stapsgewijze aanpak – gekozen worden voor een N11–Westtracé, dan wijzen wij U in dit verband nog op het volgende.

Uit de Startnotitie blijkt dat met betrekking tot het N11–Westtracé twee varianten worden onderzocht waarbij wordt uitgegaan van een tunnel tussen het spoor en het Vliet. Dit juichen wij toe. Mocht door U uiteindelijk besloten worden tot het N11–Westtracé, dan is conform ons standpunt, gelet op de leefomgeving van het dorp Voorschoten, de barrièrewerking en aantasting van de landgoederenzone, alleen een ondergrondse ligging (niet horen, niet zien, niet ruiken) genoegzaam bekend.

Ten behoeve van een deugdelijk MER dienen reëel uitvoerbare alternatieven en varianten te worden onderzocht. Een N11–Westvariant waarbij sprake is van een tunnel tussen het spoor en het Vliet is alleen uitvoerbaar, als geen aansluitingen op dit weggedeelte worden gesitueerd. Uit de Startnotitie (p. 15 en Bijlage 5) blijkt echter dat aansluitingen ter hoogte van het spoor en ter hoogte van het Vliet mogelijk worden geacht. Naar onze mening dient hierin niet voorzien te worden. Wij vertrouwen erop dat U in de Richtlijnen vastlegt, dat een tunnelvariant zonder aansluitingen in de m.e.r.–studie dient te worden onderzocht.

### 4 Nut en noodzaak van een geheel nieuwe wegverbinding Rijnlandroute

Overigens zijn wij van mening dat nut en noodzaak van een geheel nieuwe verbinding niet is aangetoond. Wel onderkennen wij dat er een (regionale) problematiek in deze bestaat.

Dit hebben wij in onze brief van 13 februari 2008 in het kader van het MKBA en de nut noodzaaknotitie Rijnlandroute nader uiteengezet en onderbouwd met rapportages van TNO en Witteveen en Bos. Deze conclusie is later ook getrokken door de Randstedelijke rekenkamer in haar rapportage 'Resultaten verzoek quick scan MKBA RijnlandRoute' van 24 april 2008.

Wij zijn van mening dat het te prematuur is om een besluit–m.e.r. te starten waarin de nieuwe wegverbinding N11–westtracé als voorkeursalternatief is benoemd en waarmee beoogd is te voorzien in een eindsituatie. Vaststaat, zoals erkend is in de Startnotitie (p.

36), dat de Rijnlandroute niet in staat is om de gehele verkeersproblematiek op te lossen.

Gelet op de grote maatschappelijke kosten die met het N11–Westtracé zijn gemoeid en gelet op de verwachting dat de realisatie van het N11–Westtracé niet op korte termijn valt te voorzien, dient ons inziens eerst geïnvesteerd te worden in een oplossing waarbij de meest aan de orde zijnde verkeerskundige knelpunten op korte termijn worden opgelost en die haar waarde ook blijft behouden bij de realisatie van de mogelijk nog te wensen definitieve oplossing. De m.e.r.–studie en de daarop volgende aanpak moeten er ons inziens op zijn gericht dat een stapsgewijze en/of modulaire verbetering van de verkeersinfrastructuur wordt bereikt, althans , dat een dergelijke aanpak niet op voorhand wordt uitgesloten. Een dergelijke stapsgewijze en/of modulaire aanpak lost niet alleen de meest pregnante verkeerskundige problemen op (mogelijk op korte termijn), maar belemmert ook de aanleg van een eventuele, door U (in de toekomst) gewenste nieuwe wegverbinding niet.

## 5 Concluderend

Wij zijn van mening dat het te prematuur is om een besluit–m.e.r. te starten waarin de nieuwe wegverbinding N11–Westtracé als voorkeursalternatief is benoemd. In plaats daarvan staan wij een stapsgewijze en/of modulaire aanpak voor, die erop gericht moet zijn om de meest pregnante verkeerskundige oplossingen in ieder geval op korte termijn op te lossen. In deze zienswijze doen wij U enkele voorstellen voor concrete maatregelen. Het gaat om maatregelen met een zogenaamd “no regret”–karakter, die geen belemmering opleveren voor de aanleg van een eventuele, door U (in de toekomst) gewenste nieuwe wegverbinding. Graag vernemen wij Uw reactie op deze voorstellen.

Mocht U ertoe overgaan om de besluit–m.e.r. te continueren, dan wijzen wij U op het volgende.

Bij besluit van 10 december jl. hebben Uw Staten – buiten het eerdere trechteringsbesluit om – het Spoortunneltracé als te onderzoeken alternatief voor de m.e.r.–studie aanvaard. Dit besluit van 10 december jl. had aanleiding moeten zijn om het trechteringsbesluit te heroverwegen c.q. om ook andere redelijkerwijs in ogenschouw te nemen alternatieven (zoals bijvoorbeeld het Korte Vliettracé, maar ook een stapsgewijze en/of modulaire aanpak van de verkeersproblematiek) alsnog in de m.e.r.–studie te betrekken. Wij verzoeken Uw Staten om in de door U vast te stellen richtlijnen voor te schrijven dat ook deze andere alternatieven in de m.e.r.–studie worden onderzocht.

Met betrekking tot het in de m.e.r.–studie te onderzoeken N11–Westtracé wijzen wij U nog op het volgende. Ten behoeve van een deugdelijk MER dienen reëel uitvoerbare alternatieven en varianten te worden onderzocht. Een N11–Westvariant waarbij sprake is van een tunnel tussen het spoor en het Vliet is alleen reëel uitvoerbaar, als geen aansluitingen op dit weggedeelte worden gesitueerd. Wij verzoeken Uw Staten om in de richtlijnen voor te schrijven dat alleen een tunnelvariant zonder aansluitingen in het MER wordt beschreven en onderzocht.

Met vriendelijke groet,  
het college van burgemeester en wethouders,

secretaris

burgemeester