



Memo

Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Verkeer en Vervoer
Contact
drs. ing. T Heida
T 070- 441 6540
rijnlandroute@pzh.nl

Datum
17 maart 2008

Aan
Klankbordgroep "Bedrijf en Maatschappij" RijnlandRoute

Kopie aan

Onderwerp
Actuele stand van zaken RijnlandRoute

Ontwikkelingen in het project RijnlandRoute

Sinds de laatste bijeenkomst van de Klankbordgroep Bedrijf en Maatschappij RijnlandRoute in oktober 2007 hebben de ontwikkelingen voor het project RijnlandRoute niet stilgestaan. Alle aanleiding om de belangrijkste ontwikkelingen juist voor de leden van de Klankbordgroep eens kort en bondig op een rij te zetten.

- Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse
- Standpuntbepaling Stuurgroep
- Behandeling in Commissie Tweede Kamer
- Reacties gemeenten en second opinions
- Voorbereiding van vaststelling door Provinciale Staten

In deze memo worden deze punten toegelicht en wordt de actuele stand van zaken geschetst.

Maatschappelijk Kosten-Baten Analyse

In het najaar van 2007 is door ingenieursbureau DHV een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) opgeleverd. Het doel van de MKBA is het bieden van een evenwichtig afwegingskader voor de besluitvorming over de RijnlandRoute. Parallel aan de MKBA is een aanvullende notitie over nut en noodzaak van de RijnlandRoute opgesteld.

De MKBA is de eerste fase van de planstudie en geeft inzicht in de effecten van de verschillende tracé-alternatieven. Hiermee kan een verdere trechtering van de alternatieven plaatsvinden voor de vervolgfase: de milieueffectrapportage (m.e.r.).

Vergelijking van de alternatieven op hoofdlijnen:

- Alle alternatieven geven een duidelijke verbetering voor de bereikbaarheid, maar zijn qua verkeerskundige werking niet sterk verschillend van elkaar.
- Een Korte Vliet-tracé is significant duurder dan een N11-West tracé.
- Een N11-West tracé is een nieuwe doorsnijding en vraagt om een zorgvuldige inpassing.
- Het Korte Vliet-tracé geeft op de Knoop-Leiden West een uiterst complexe verkeerssituatie.
- Een eventuele aansluiting vanuit het Korte Vliet-tracé op Leiden-Centrum is zeer ingrijpend.
- Een tracé dat het Valkenburgse Meer aan de zuidzijde passeert conflicteert sterk met een groene bufferzone.



- Een nieuwe aansluiting op de A44 (Maaldrift) in het N11-West tracé beperkt de ruimte voor een groene buffer, maar geeft ook weer kansen een ecoverbinding over de A44.

Standpuntbepaling Stuurgroep

Op basis van de MKBA heeft de Stuurgroep zich eind oktober jl uitgesproken voor een voorkeurstracé dat moet worden uitgewerkt in een m.e.r.-procedure (zie onderstaande Afbeelding). Voorwaarde is dat een uiterst zorgvuldige inpassing wordt bereikt. Dit geldt in het bijzonder bij Voorschoten en Stevenshof. Ook moet de groene buffer bij Maaldrift zoveel worden ontzien en moet de barrièrewerking van de N206 tussen het bestaande Valkenburg en de nieuwbouwlocatie Valkenburg worden beperkt. Om nieuwe landschapsdoorsnijdingen te beperken kiest de Stuurgroep voor een tracé dat ten oosten van het Valkenburgse Meer loopt.

Behandeling in Commissie Tweede Kamer

De Vaste Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat heeft in december 2007 gesproken over de RijnlandRoute. Dit in het kader van de behandeling van het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) waarin de rijksbijdragen aan projecten zijn opgenomen. Afgesproken is dat de RijnlandRoute samen met de andere projecten in de As Leiden-Katwijk, nl de RijnGouweLijn, de nieuwbouwlocatie Valkenburg, de Greenport en het Bio Science Parc, als één integraal projectencluster in het MIRT wordt opgenomen. Dit projectencluster vormt daarmee het eerste echte MIRT-project op landelijke schaal.

Reacties gemeenten en second opinions

De gedeputeerde heeft de gemeenten eind november gevraagd te reageren op de MKBA. zodat daarmee bij de verdere besluitvorming rekening kan worden gehouden. Inmiddels zijn de reacties binnen.

Verder zijn in opdracht van de gemeente Voorschoten twee second opinions uitgevoerd op de MKBA en de Nut- en noodzaaknotitie. Deze zijn gemaakt door TNO en door Witteveen+Bos. Zij hebben een aantal punten benoemd die verbeterd zouden moeten worden. Deze zijn samen met de provincie en DHV doorgesproken. De Stuurgroep RijnlandRoute heeft 10 maart jl besloten dat het sowieso goed is dat een aantal punten in een aanvulling op de MKBA worden rechtgezet. Maar dit leidt niet tot een ander standpunt over het voorkeurstracé. Daarnaast wordt een aantal suggesties van TNO en door Witteveen+Bos als verbeterpunt meegenomen in de m.e.r.-procedure.

Vorbereiding van vaststelling door Provinciale Staten

De voorbereiding van de vaststelling door PS is erop gericht dat de MKBA op 29 april 2008 in Gedeputeerde Staten (GS) wordt behandeld. Op 28 mei 2008 volgt dan de vaststelling door Provinciale Staten (PS).

Ter voorbereiding daarop zullen PS op 9 april a.s. van 15.30 uur tot 17.30 uur op het Provinciehuis een ronde tafel gesprek met belanghebbenden willen aangaan. De leden van de Klankbordgroep kunnen zeer binnenkort daartoe een uitnodiging van de griffie tegemoet zien.



Meer informatie

Meer gedetailleerde informatie over de RijnlandRoute is te vinden op www.rijnlandroute.nl
Daar zijn ook de belangrijke documenten die de MKBA-fase heeft opgeleverd te downloaden, zoals de MKBA, de Nut- en noodzaaknotitie, de aanbiedingsbrief aan de gemeenten van november vorig jaar en de onderstaand afbeelding van het voorkeurstracé.



Afbeelding: Voorkeurstracé RijnlandRoute