

Manifest

De Rijnlandroute kan makkelijk (...nog) beter ingepast worden

1. Achtergrond

Vanaf de jaren '50 van de vorige zijn planmakers, planologen en bestuurders bezig met het dossier Rijnlandroute, een verbinding tussen Katwijk en Zoeterwoude, die tenminste A44 en A4 moest gaan verbinden. De laatste 7 jaar is dit proces in een stroomversnelling gekomen. Belangrijke beslismomenten in Provinciale Staten van Zuid Holland waren er over nut en noodzaak, het trechteren van een achttal tracés naar 2 (Churchill Avenue, onder Leiden door en Zoeken naar Balans door Voorschoten en langs de Stevenshof) en medio 2012 de definitieve tracékeuze voor Zoeken naar Balans. Het samenspel van de provincie (verantwoordelijkheid planproces / besluitvorming en uitvoering, coördinator, regievoerend en bevoegd gezag) en het burgerinitiatief Team Churchill Avenue (inhoudelijk sterk) was intensief, maar leidde helaas niet tot het gewenste resultaat, mede door vooraf vastgelegde Coalitieakkoord afspraken in de provincie. De Churchill Avenue, een vnl. ondergrondse verbinding van Knooppunt Leiden West naar de A4 bij Lammeschans, met scheiding van lokale en regionaal doorgaande verkeer was duurzamer, innovatiever, stimuleerde de regionale economie, had maatschappelijk meer draagvlak maar was iets duurder (t.o.v. de basis begroting).

Medio 2012 is een nieuw Burgerinitiatief (Team Compromis Rijnlandroute) gestart die een integraal nieuw ontwerp heeft gemaakt van Katwijk tot en met Zoeterwoude en dit ook financieel doorgerekende plan in augustus 2012 heeft overhandigd aan lokale, provinciale en landelijke politici. Uitgangspunten waren o.m.: uitgaan van huidige kaders als gekozen tracé, beschikbare financiële middelen en maatschappelijke weerstanden en gaan voor een innovatieve aanpak, duurzaam ontwerp en een integrale benadering. Het voorgestelde plan was technisch mogelijk en financieel haalbaar en had o.m. als verbeteringen t.o.v. het toenmalige provinciale ontwerp: een lange boortunnel met korte deels ondergrondse aantakkingen op de snelwegen, i.p.v. de “grote oren”, een by pass langs het Valkenburgse meer, een tunnel bij Katwijk en een Design & Construct aanbestedingsprocedure. Op basis van dit plan is een gericht proces ingegaan van lobbyen, draagvlakontwikkeling, pers contacten etc. naar ambtenaren, politici op meerdere niveaus en kenniscentra.

2. Stand van zaken eind 2014 / begin 2015

Eind november heeft de Tweede Kamer Commissie Infrastructuur en Milieu o.m. over de MIRT projecten gesproken. Positieve uitkomsten waren dat de Minister specifiek gevraagd werd om betere inpassing van de Rijnlandroute langs Stevenshof en in de Oostvlietpolder. Daarnaast gaf Minister Schultz aan dat bij MIRT projecten naast veiligheid, financiën en realisatietermijn ook innovatie kader stellend moet zijn..

Op 10 december 2014 heeft Provinciale Staten met een ruime meerderheid het aangepaste Provinciale Inpassingsplan (PIP) voor de Rijnlandroute vastgesteld.

Als we (tussentijds) het net ophalen blijkt dat een flink aantal van de door het Burgerinitiatief voorgestelde plannen terug te vinden zijn in het PIP. Voorbeelden zijn:

- een boortunnel van ruim 2560 meter geheel onder Voorschoten door,
- verdiepte ligging van delen van het tracé,
- verdiepte ligging van Knooppunt Maaldrift,
- trompet aansluitingen op de A4 (geen aantasting Zoeterwoudse Polder bijv.)
- betrokkenheid (overeenkomst) en (iets) betere inpassing van Katwijk bij het

- planproces
- zicht op Design & Construct aanbesteding met kans op aanbestedingsvoordelen.

Het arbeidsintensieve en constructieve beïnvloedingsproces heeft dus zeker resultaat opgeleverd. Hierbij is dank verschuldigd aan al diegenen die voor of achter de schermen hieraan hebben meegewerkt en niet onvermeld mag blijven de invloed van diverse politici en politieke partijen alsook de opstelling van GS.

Zijn we er echter nu? Geenszins want, ook nu liggen er binnen de vastgelegde kaders nog diverse optimaliseringskansen.

3. Verdere optimaliseringsmogelijkheden

In de besprekingen in zowel Commissie als Provinciale Staten zijn een reeks van verbeteringen en wensen aan de orde gekomen. Ruwweg te onderscheiden in klein / groot, meer individueel / collectief belang en additioneel t.o.v. huidige planproces of integraal onderdeel hiervan. Wij beperken ons hier bewust tot een tweetal majeure optimaliseringsmogelijkheden met een groot belang / impact op het collectief en integraal onderdeel van het planproces.

Een breed gedragen wens van bewoners en politieke partijen in PS is het *verlengen van de boortunnel (1)* langs de wijk Stevenschhof. Indien de boorschacht aan de westzijde ruim 500 meter verplaatst wordt, kan het geboorde deel ruim 3000 meter worden. De kosten per strekkende meter op dit verlengde deel liggen, zelfs inclusief 2 verbindingsschachten tussen de boortunnels, lager dan die van de huidige verdiepte ligging van 4 tot 6 meter (totaal -3 mln). De initiële kosten voor de boorschachten zijn reeds in het project verdisconteerd. Voorts is het mogelijk met de inderdiende middelen een deel van de kosten te dekken van het overkappen van het volgende, verdiept liggende tracé deel naar Maaldrift (ook circa 500 meter) en er een ondergrondse tunnel van te maken (+9 mln). Dit biedt de mogelijkheid om de uitlaatgasemissies geforceerd en gecontroleerd in oostelijke richting af te voeren en zodoende te voorkomen dat roet, fijnstof etc. ongebreideld op de wijk Stevenschhof neerdalen. Het resterende deel van die kosten kan worden goed gemaakt als de grote boog naar het Valkenburgsemeer wordt vervangen door een directe, deels ondergrondse aansluiting op de A44. Verdere kostenbesparing komt van grondverwerving, kostbare kunstwerken als een aquaduct, aanpassing en compensatie waterbergend vermogen, aanpassing natte infrastructuur en natuurcompensatie etc. die dan niet nodig zijn. Alles bij elkaar zal dit tot geen of slechts beperkte extra kosten leiden. Voordelen: niet horen, zien en ruiken, natuur- en landschapbehoud, veiligheid wordt groter en een duurzame oplossing voor 12.000 bewoners.

Ook door creatief te schuiven met kostenposten kan in de Oostvlietpolder meer bereikt worden. Sleutel vormt het gasverdeelstation waar 2 hoofdaders van het nationale gasnet bijeenkomen. Het verplaatsen, tegen de zin in van de Gasunie i.v.m. calamiteiten, gaat tussen de 8 en 10 miljoen euro kosten. Dit kan voorkomen worden door de *tunnel ook hier in oostelijke richting door te trekken (2)*, tot dicht aan de A4 aantakking. Tevens biedt dit de mogelijkheid om in plaats van fly overs van ruim 10 meter hoog te kiezen voor *onderlangs aantakken aan de A4*. Een betere inpassing in de Oostvlietpolder, als politieke wens, en kiezen voor natuur en recreatieve mogelijkheden (Vlietland) komt dan binnen handbereik. De kosten ten opzichte van de huidige plannen zullen naar verwachting slecht marginaal hoger zijn.

4. Dekkingsmogelijkheden

Naar goed Hollands gebruik komt bij wensen direct de vraag op: wat kost het en wie gaat dit betalen. In onze voorstellen is door het *schuiven van kostenposten* binnen de deelbudgetten al de nodige ruimte gecreëerd. Dit zal in voorkomende gevallen wellicht (naar verwachting in voorstel 2) echter niet voldoende zijn.

Achtereenvolgens liggen dan de volgende mogelijkheden open:

- ✓ op basis van Design & Construct aanbesteding streven naar optimale, aanbestedingsvoordelen (prijs / product / kwaliteit verhouding)
- ✓ (her) open de onderhandelingen met de gemeente Leiden, als probleemeigenaar van beide optimalisaties,
- ✓ medio maart 2015 zijn er verkiezingen voor de PS; streef in Coalitieakkoord realisatie van optimalisaties na,
- ✓ zoek creatief naar additionele financiers en financieringsmogelijkheden / subsidies,
- ✓ een combinatie van mogelijkheden

Met betrekking tot de aanbestedingsprocedure is het uitermate relevant om de kennis en kracht van de markt zo optimaal mogelijk te benutten dat afgezien wordt van eerst een kale aanbesteding op het basis PIP en vervolgens gekeken wordt of er aanbestedingsvoordelen over blijven en dan te bepalen waar die aangewend worden. Geef de creatieve macht van bouw- en ontwerpconsortia de ruimte om tot betere oplossingen te komen dan het huidige basisontwerp. Kortom: neem de gewenste optimalisaties op voorhand mee in het open aanbestedingsproces.

De gemeente Leiden heeft een groot belang bij het Rijnlandroute project. Tot op heden worden van beide zijden de kaarten tegen de borst gehouden, hoewel er politiek en maatschappelijk draagvlak is voor betere oplossingen. Op het gevaar af dat die te laat op gang komen (en optimalisaties buiten beschouwing blijven) doen we een oproep om het overleg spoedig te heropenen.

Het ziet er naar uit dat de 4 partijen (VVD, CDA, D'66 en SP) in PS die de coalitie vormen zich de hele termijn aan de vastgelegde besluiten in het Coalitieakkoord houden. De komende verkiezingen in maart 2015 kunnen het huidige beeld stevig beïnvloeden. Mocht de toekomstige coalitie het dossier Rijnlandroute verder willen brengen dan komt de vraag naar voren: tegen welke (inpassings-) prijs?

Als voorbeeld van additionele financiering kan gewezen worden op het algemeen en specifieke economische belang. Zo heeft VNO NCW meerdere malen aangegeven 5 miljoen euro, als bijdrage vanuit het bedrijfsleven in de weg te willen steken. Ook Leidschendam Voorburg heeft een direct en indirect belang bijv. bij Vlietland. De veiling Rijnsburg, Bio Science Park, watersport en kustrecreatie en gewest Haaglanden zijn andere voorbeelden.

5. Tot slot

Het beeld dat de besluitvorming rond de Rijnlandroute in de eindfase zit is maar ten dele juist. Graag roepen wij met dit manifest alle betrokken partijen op om in het belang van een duurzame oplossing te blijven streven naar en zo optimaal mogelijk eindresultaat.

De Tweede Kamer zal worden verzocht nauwlettend te volgen of de innovatietoezegging door de minister en de wens van de Tweede Kamer voor een betere inpassing in de Rijnlandroute door uitvoerende partijen gestand wordt gedaan.

Tjeerd Bandringa
Rob van Engelenburg
22 januari 2015