

Vergaderjaar 2011–2012

33 000 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2012

Nr. 65

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 mei 2012

Hierbij informeer ik u over de resultaten van het gesprek, dat ik op 15 mei heb gevoerd met mevrouw De Bondt, gedeputeerde van Zuid-Holland, over de rijksbijdrage voor de provinciale plannen voor de Rijnlandroute en het HOV net Zuid-Holland Noord.

Ik heb het gesprek gevoerd naar aanleiding van het voorstel voor de scope van beide projecten en de inzet van het gebiedsbudget (van € 722 mln). Dit volgt uit de eerder gemaakte afspraken over beide projecten, waarover ik u per brief heb geïnformeerd met kenmerk Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 32 500 A, nr. 79. De provincie heeft de afspraken in een brief aan mij toegelicht (bijlage)¹.

Rijnlandroute

De provincie heeft inmiddels alle informatie vergaard die nodig is om een gedegen afweging te kunnen maken tussen de alternatieven «Zoeken naar Balans» en «Churchill Avenue». De provincie heeft een voorkeur uitgesproken voor het alternatief «Zoeken naar Balans» en is voornemens om deze met een provinciaal inpassingsplan ter visie te leggen.

Voor de onderbouwing van deze keuze heeft de provincie een Nota Voorkeursalternatief opgesteld waarin het onderzoeksmateriaal uit o.a. de MER 2e fase en de MKBA bijeen is gebracht. Deze nota is ter informatie bij deze brief gevoegd (bijlage)¹.

Doorslaggevend voor de keuze is het feit dat het alternatief «Zoeken naar Balans» een groter probleemoplossend vermogen heeft (verkeersafwikkeling) dan het alternatief «Churchill Avenue». Met «Zoeken naar Balans» komen er rond Leiden twee aansluitingen op het hoofdwegennet bij. Daarbij komt dat «Zoeken naar Balans» toekomstvast is, daar waar

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

berekeningen laten zien dat het tracé «Churchill Avenue» rond 2030 het verkeer niet meer adequaat kan afwikkelen.

Hiermee draagt het alternatief «Zoeken naar Balans» meer bij aan de verwezenlijking van de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkeling van het gebied rond de as Leiden – Katwijk. Voor de ontwikkeling van Valkenburg, de uitbouw van het Bio Science Park en de versterking van de positie van de Bollenstreek als Greenport, is een optimale bereikbaarheid immers een vereiste.

Naast een groter probleemoplossend vermogen scoort «Zoeken naar Balans» beter op een aantal andere criteria. Zo volgt uit de MKBA (2012), dat de maatschappelijke baten van «Zoeken naar Balans» bijna twee keer zo hoog zijn als de kosten (een factor 1,9). Bij «Churchill Avenue» is dit 1,3. Verder is bij «Zoeken naar Balans», in tegenstelling tot «Churchill Avenue», geen sprake van discussie over de interpretatie van de tunnelwetgeving (tunnelveiligheidsrisico's). Ook kost het alternatief «Zoeken naar Balans» aanzienlijk minder en heeft het een gunstiger risicoprofiel. Tenslotte zijn de kosten voor beheer en onderhoud duidelijk lager.

Hoewel het tracé «Churchill Avenue» in het MER naar voren komt als het meest milieuvriendelijke alternatief, is het verschil tussen beide alternatieven in effecten op het leefmilieu niet dusdanig dat dit een tegenwicht vormt voor voornoemde argumenten. Te meer daar door de provincie € 100 mln. aan extra middelen zijn vrijgemaakt voor aanvullende inpassingsmaatregelen.

Ik constateer dat is voldaan aan de motie Verhoeven, die tijdens het AO/VAO MIRT op 29 en 30 juni 2011 is ingediend. Met deze motie is de regering verzocht om de opties voor zowel het tracé «Zoeken naar Balans» als «Churchill Avenue» open te houden om een eerlijke vergelijking mogelijk te maken. Die vergelijking heeft de provincie gemaakt (zie bijlage 3). Tevens wordt voldaan aan de motie Aptroot van het Nota-overleg van 6 december 2010 dat de verbinding tussen de A4 en de A44 bestaat uit ten minste 2x2 rijstroken.

Voor dit voorstel stel ik de eerder gereserveerde € 529 mln. beschikbaar uit het gebiedsbudget. Over de planuitwerking, realisatie en subsidiëring verwacht ik in het najaar de benodigde afspraken te kunnen maken.

HOV net Zuid-Holland Noord

De provincie heeft eveneens met mij haar voorstel voor het openbaar vervoer netwerk (voorheen deels bekend als de RijnGouwelijn) besproken. De provincie heeft recent een nader uit te werken scope vastgesteld waarvan de provincie verwacht dat deze zowel verkeerskundig (vervoerwaarde) als bestuurlijk (draagvlak) voldoende mogelijkheden biedt.

De scope van deze uitvoering van het HOV net Zuid-Holland Noord bevat:

- gedeeltelijke spoorverdubbeling Leiden–Alphen aan den Rijn–Utrecht ten behoeve van uitbreiding van de treindienst tussen Leiden Centraal en Utrecht van 2 x per uur naar 4 x per uur;
- realisatie van 2 nieuwe stations tussen Leiden en Alphen aan den Rijn, te weten Hazerswoude-Koudekerk en (op termijn) Zoeterwoude Meerburg;
- gedeeltelijke spoorverdubbeling Alphen a/d Rijn–Gouda;
- realisatie van 2 nieuwe stations tussen Alphen aan den Rijn en Gouda, te weten Waddinxveen Zuid en Boskoop Snijdelwijk;
- een HOV buscorridor Leiden Centraal–Katwijk–Noordwijk.

Ik kan me in deze onderzoeksrichting vinden.

De provincie verwacht het project te kunnen realiseren met de door mij gereserveerde bijdrage van € 193 mln. Deze maakt onderdeel uit van het gebiedsbudget van € 722 mln.

Ik verwacht in het najaar definitieve afspraken te maken met de provincie over de scope van het HOV net Zuid-Holland Noord en de subsidiëring van het project, op grond van de door de provincie op te leveren informatie.

Tot slot

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd over de stand van zaken van deze twee projecten.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen- Maas Geesteranus