



provincie **HOLLAND**
ZUID

INGEKOMEN 01 MAART 2012

**5 –minuten versie
voor Provinciale Staten**

Directie
DRM
Afdeling
Projecten en Programma's
Registratienummer
PZH-2012-326000271 (DOS-2007-
0001083)

Datum vergadering Gedeputeerde Staten
28 februari 2012

Verzenddatum - 1 MAART 2012

Geheim
Nee

Portefeuillehouder
Bondt, IGM, de

Paraaf Provinciesecretaris

Termijn
7 maart 2012

Onderwerp
Toetsingscriteria en verdere planning RijnlandRoute

Bijlagen

Vorstel van GS aan PS: kennisnemen van bijgaande stukken op basis waarvan de nota voorkeursalternatief om te komen tot een voorkeustracé van de RijnlandRoute, wordt ingevuld. Tevens bieden de stukken inzicht in de verdere planning van de RijnlandRoute

1. Onderwerp in kort bestek

De brief met betrekking tot de toetsingscriteria en de bijlage met de verdere planning van de RijnlandRoute geven invulling aan de toezegging die Ingrid de Bondt heeft gedaan in de Statencommissie Verkeer & Milieu van 23 november 2011. PS wordt geïnformeerd over de toetsingscriteria op basis waarvan een voorkeustracé van de RijnlandRoute zal worden gekozen en krijgt inzicht in de verdere planning van de RijnlandRoute.

2. Afbakening van (wettelijk) kader en partijen

a. Europees/nationaal/provinciaal wettelijk en beleidskader

n.v.t.

b. Relatie andere interne beleidsterreinen

Er is een relatie met diverse beleidsterreinen binnen de provincie. De toetsingscriteria hebben betrekking op onder meer milieueffecten, kosten en risico's. De achtergrondinformatie van de toetsingscriteria volgt uit de diverse onderzoeken en producten die op dit moment worden uitgevoerd en opgesteld in het kader van de RijnlandRoute.

c. Relatie externe partijen

Nee

3. Procesbeschrijving en rol Staten

a. Voorgeschiedenis

Op 24 augustus 2011 is er een tussentijds toetsingsadvies van de commissie voor de m.e.r. verschenen. Hieruit kwam naar voren dat een tracékeuze mede op basis van het MER 2e fase die op dat moment voorlag, niet genomen kon worden. Aanvankelijk was besluitvorming over het voorkeurstracé van de RijnlandRoute voorzien voor de zomer van 2011. De periode tot en met 1e/2e kwartaal 2012 is/wordt aangewend om de de MER 2^e fase nader uit te werken en inzichtelijk te maken op basis waarvan een voorkeurstracé van de RijnlandRoute wordt gekozen.

b. Waar staan we nu?

Anders

Het project RijnlandRoute bevindt zich in de planstudiefase. De toetsingscriteria, als basis voor de nota voorkeursalternatief, maken een keuze voor een voorkeurstracé van de RijnlandRoute mogelijk.

c. Vervolprocedure

GS zal de toetsingscriteria, als basis voor de nota voorkeursalternatief, gebruiken om te besluiten over een voorkeurstracé van de RijnlandRoute. De Statencommissie Verkeer & Milieu wordt over de toetsingscriteria geïnformeerd en te zijner tijd behandelt de statencommissie de nota voorkeursalternatief. Tenslotte zal PS een voorkeurstracé van de RijnlandRoute vaststellen.

4. Financiële aspecten (dekking en risico's)

Nee

Technische & proces vragen en informatie bij

Ambtenaar
A. Gerritsen

Telefoon 6540
Kamer D1.40



provincie **HOLLAND**
ZUID

Gedeputeerde Staten

Contact
Dhr. A. Gerritsen
T 070 441 6540
a.gerritsen@pzh.nl

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Provinciale Staten

Datum

Ons kenmerk
PZH-2012-326000872
Uw kenmerk

Bijlagen
1

Onderwerp

Toetsingscriteria voor de tracékeuze van de
RijnlandRoute.

Geachte statenleden,

In de vergadering van de statencommissie Verkeer en Milieu d.d. 23 november 2011 hebben wij u toegezegd dat Provinciale Staten in januari 2012 schriftelijk worden geïnformeerd over de besliscriteria voor de tracékeuze en de verdere planning van het project RijnlandRoute. Het formuleren van deze criteria heeft meer tijd gekost dan voorzien, waardoor u op een later moment dan beoogd hierover wordt geïnformeerd. Onze excuses daarvoor.

In deze brief zijn de besliscriteria hernoemd tot toetsingscriteria, omdat de verschillende alternatieven en varianten aan de hand van deze criteria worden getoetst. In deze brief worden de toetsingscriteria benoemd en toegelicht. Draagvlak en de onderlinge weging tussen de diverse toetsingscriteria krijgen in deze brief geen plek, omdat dit politieke afwegingen betreffen. Daarnaast kunnen de absolute verschillen binnen de toetsingscriteria van invloed zijn op de weging. Ter illustratie: een groot financieel verschil zal zwaarder wegen dan een klein financieel verschil in de afweging met bijvoorbeeld milieueffecten. In de bijlage bij deze brief is de verdere planning van het project opgenomen.

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Tram 9 en bus 65
stoppen dichtbij het
provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.

Inleiding

Op dit moment worden in het kader van de nota voorkeursalternatief diverse onderzoeken uitgevoerd naar de verschillende oplossingsvarianten voor de RijnlandRoute op het gebied van economie en leefbaarheid. Eén van deze onderzoeken is het Milieueffectrapport (MER) 2^e fase, maar ook een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) en een nieuwe kostenraming zullen als input dienen voor de nota voorkeursalternatief.

In het MER 2^e fase RijnlandRoute worden in totaal zeven varianten verdeel over drie alternatieven onderzocht. Het uiteindelijke doel is om tot één tracéalternatief te komen. Aan de hand van de nota voorkeursalternatief zal medio 2012 in Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten besloten worden over het voorkeursalternatief.



Om deze afweging mogelijk te maken zal er een vergelijking gemaakt worden tussen de diverse alternatieven en varianten door de onderzoeksfeiten uit de planvorming integraal in beeld te brengen. Op die manier kan een transparante vergelijking plaatsvinden op basis van de in de nota voorkeursalternatief aangegeven toetsingscriteria.

Het hoofddoel van de RijnlandRoute is het bevorderen van de bereikbaarheid van de stedelijke en economische centra in de regio (o.a. diverse woningbouwlocaties, waaronder locatie Valkenburg, BioScience Park, Flora Holland, Esa/Estec) door het realiseren van een doorgaande oost-west verbinding van de A4 via de A44 naar de kust.

Een belangrijke voorwaarde die de toetsingscriteria overstijgt is derhalve dat het gekozen tracé de beste oplossing biedt voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Allereerst is het dus van belang dat in de afweging de vraag aan de orde komt wat het doelbereik van de alternatieven is en welke oplossingen ze bieden voor het mobiliteits- en bereikbaarheidsvraagstuk in de regio Holland Rijnland.

Achtergrond

Ten tijde van de Verkenning RijnlandRoute, opgesteld door DHV en opgeleverd in mei 2005, is een aantal zogenaamde beoordelingscriteria benoemd. Enerzijds moest destijds gebruik worden gemaakt van een MKBA op basis van de Onderzoek Effecten Infrastructuur (OEI). Anderzijds was een aantal aanvullende thema's benoemd, waaronder 'verkeer en vervoer' en 'natuur en landschap'. De toen geldende tracés zijn op basis van deze beoordelingscriteria bekeken. De hieronder benoemde toetsingscriteria voor deze fase van het project sluiten op deze beoordelingscriteria aan. Ook wordt aangesloten op de toetsingscriteria die de regio Holland Rijnland hanteert.

De toetsingscriteria

In onderstaand overzicht zijn de toetsingscriteria benoemd, waarna deze nader worden toegelicht:

1. Probleemoplossend vermogen op het gebied van infrastructuur
2. Kosten
3. Risico's
4. Milieueffecten
5. MKBA
6. Ruimtelijke kwaliteit

Ad 1) Probleemoplossend vermogen op het gebied van infrastructuur

Het probleemoplossend vermogen is een vertaling van één van de doelstellingen van de RijnlandRoute. Het probleemoplossend vermogen van een weg wordt afgezet tegen de situatie in de referentiesituatie: de situatie dat autonome ontwikkelingen gerealiseerd worden, zonder aanwezigheid van de RijnlandRoute. De mate van probleemoplossend vermogen volgt uit de verkeersstudie die in het kader van het project wordt uitgevoerd.

Een aspect dat samenhangt met het probleemoplossend vermogen is robuustheid. De minister van Infrastructuur en Milieu vindt dit een belangrijk aspect en daarom zal dit aspect ook

beschouwd worden in de nota voorkeursalternatief. Een robuust netwerk voldoet aan de volgende criteria (dit geldt voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet):

- Biedt alternatieven bij calamiteiten (ongelukken), overbelasting en wegwerkzaamheden.
- Is toekomstvast
- Ontvlecht verkeersstromen

Ook wordt gekeken naar de effecten van dit project op het bestaande wegennet, zoals de ontlasting van de wegenstructuur in en rond Leiden (leefbaarheid en bereikbaarheid) en de ontsluiting van belangrijke ontwikkelingsgebieden als Valkenburg en het Universiteitsterrein.

Een ander aspect dat wordt onderzocht is de verkeersafwikkeling op wegvak- en kruispuntniveau. Output daarbij is onder meer wachtrijlengtes, verliestijden en gemiddeld aantal stops.

Ad 2) Kosten

In het kader van het project zullen kostenramingen worden opgesteld voor alle alternatieven en varianten. Invulling van de kostenramingen gebeurt op basis van de SSK-systematiek, prijspeil 2010. De verrekening van eventuele financiële risico's maakt onderdeel uit van de SSK-systematiek.

Het totaalbedrag van de kostenraming – de investeringskosten – wordt vervolgens per alternatief of variant aangevuld met een aantal extra kosten. Hierbij valt te denken aan de onzekerheidsmarge (à 20%), de beheerskosten en de apparaatskosten van de provincie en het Rijk.

Ad 3) Risico's

Naast financiële risico's (zie onder punt 2), zijn er ook andere risico's te benoemen. Hierbij valt te denken aan risico's die verband houden met de aanlegfase, de techniek, beleid, procedures en grondverwerving. Ten behoeve van het inzichtelijk krijgen en houden van de risico's wordt een risicodossier bijgehouden, waarin de kans van optreden, het tijdsaspect en de financiële gevolgen zijn opgenomen. Het aspect risico is geen onderwerp dat terugkomt in het MER 2^e fase en zal daarom behandeld worden in de nota voorkeursalternatief. In deze voorfase wordt het risico op verschillende manieren in beeld gebracht (risicodossier en ramingen) Uiteindelijk zullen alle financiële consequenties in een totaalraming worden samengevoegd, zodat dubbeltellingen worden uitgesloten.

Ad 4) Milieueffecten

Een belangrijke basis voor de tracékeuze komt voort uit de milieueffecten. Aan de hand van milieuonderzoeken met betrekking tot onder meer landschap, cultuurhistorie, geluid, lucht, natuur en water worden de effecten inzichtelijk gemaakt. De uitkomsten van de onderzoeken van de diverse milieuthema's leveren een aantal inzichten op ten aanzien van onder meer milieueffecten, maakbaarheid en uitvoerbaarheid. Het resultaat is een transparante en gelijkwaardige vergelijking van de alternatieven en varianten. Dit resulteert in een zogenaamd Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). Het MMA is niet per definitie het tracé dat de voorkeur krijgt, omdat de overige genoemde toetsingscriteria ook een belangrijke rol spelen in de besluitvorming.

Ad 5) MKBA

Naast het inzichtelijk maken van de kosten voor alle alternatieven en varianten zal tevens een MKBA worden opgesteld. In de MKBA worden de maatschappelijke kosten en baten van de alternatieven Zoeken naar Balans en Churchill Avenue inzichtelijk gemaakt. Zowel de kosten als baten van beide alternatieven worden uitgedrukt in euro's.

Ad 6) Ruimtelijke kwaliteit

Omdat de ruimtelijke aspecten moeilijk kwantificeerbaar zijn, worden deze kwalitatief benoemd. De ruimtelijke inpassing op het niveau van het voorkeustracé heeft met name betrekking op de inpassing van het schetsontwerp van de alternatieven en varianten (tunnel, ligging, type aansluiting e.d.). Uitwerking van de ruimtelijke inpassing op het niveau van het inpassingsplan is een juridische vereiste. Deze vereiste zal door het opstellen van een kwaliteitsparagraaf/-beeld in het inpassingsplan worden vormgegeven als onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing van de voorgestelde ontwikkeling. De kwaliteitskaart uit de Provinciale Structuurvisie (PSV) is hiervoor het referentiekader en stelt eisen aan de inpassingsvraagstukken en de oplossing daarvan. Aandachtspunt is dat natuur en landschap tevens beschreven worden bij de milieueffecten en dat dubbeltelling voorkomen moet worden.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
waarnemend secretaris,

voorzitter,



M.M. van der Kraan

J. Franssen

