



Onder embargo tot
15 mei 2012; 20.00 uur

Directie
DRM
Afdeling
Projecten en Programma's
Registratienummer
PZH-2012-332046783 (DOS-2007-
0001083)

Datum vergadering Gedeputeerde Staten
15 mei 2012

Verzenddatum

Geheim
Nee

Portefuillehouder
Bondt, IGM, de

Paraaf Provinciesecretaris

Termijn
6 juni 2012

Onderwerp
RijnlandRoute 2e fase MER, Nota Voorkeursalternatief

Bijlagen
Voordracht van GS aan PS

Voorstel van GS aan PS: instemmen met de keuze van het alternatief Zoeken naar Balans als het voorkeurs tracé voor de RijnlandRoute en met het voortzetten van de procedure van een inpassingsplan voor dit tracé.

1. **Onderwerp in kort bestek**

Gedeputeerde Staten hebben de Nota Voorkeursalternatief RijnlandRoute vastgesteld waarin gekozen wordt voor het tracé Zoeken naar Balans. Voor de onderbouwing daarvan wordt verwezen naar de toelichting op bijgaande Voordracht en de daarbij als bijlage gevoegde Nota Voorkeursalternatief.

Waarom Zoeken naar Balans?

Het tracéalternatief Zoeken naar Balans lost de verkeersproblemen in de drukke regio Holland Rijnland op: de doorstroming en de bereikbaarheid gaan erop vooruit. Daarnaast is Zoeken naar Balans ook een toekomstbestendige oplossing. Dankzij dit alternatief is in 2030 de bereikbaarheid van de regio gegarandeerd. Zoeken naar Balans is goed te optimaliseren binnen het beschikbare budget en de risico's blijven binnen de normale marges voor een dergelijk groot infrastructureel project. Tot slot zorgt Zoeken naar Balans voor een tweede oost-westverbinding (naast de huidige N206) tussen de A4 en de A44, wat het kwetsbare verkeerssysteem in Holland Rijnland robuuster maakt. De hoofdargumenten in het kort:

- Betere doorstroming en bereikbaarheid in de regio Holland Rijnland.
- Het tracéalternatief is toekomstvast in 2030. Dit is bij Churchill Avenue niet het geval.
- Zoeken naar Balans is te optimaliseren binnen het beschikbare budget. Churchill Avenue kent een dekkingstekort van € 229 miljoen, zelfs als het extra inpassingsbudget uit het hoofdlijnenakkoord 2011-2015 voor dit alternatief beschikbaar zou zijn.
- De maatschappelijke baten zijn bijna twee keer zo hoog als de kosten (een factor 1,9). Bij Churchill Avenue is dit 1,3.
- Er is bij Zoeken naar Balans, in tegenstelling tot Churchill Avenue, geen discussie over interpretatie van de tunnelwet. Daarmee weten we dat Zoeken naar Balans in principe vergunbaar is.

- Dankzij Zoeken naar Balans komen er rond Leiden twee aansluitingen op het hoofdwegennet bij. Dit zorgt ervoor dat het oost-westverkeer beter over de knooppunten langs de A4 en A44 wordt verdeeld.

Nadelen

Zoeken naar Balans kent ook een aantal nadelen. De oplossing grijpt in op het open, groene landschap tussen Leiden en Voorschoten. De weg loopt langs een woonwijk aan de rand van Leiden en door Voorschoten, wat onder meer in Voorschoten vraagt om het slopen van woningen in de directe omgeving. Door het wegontwerp te optimaliseren, streven Gedeputeerde Staten ernaar om zoveel mogelijk woningen te sparen. Gedeputeerde Staten accepteren daarbij dat Zoeken naar Balans slechter scoort op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, omdat met inpassingsmaatregelen en mitigerende maatregelen de negatieve impact kan worden verkleind.

Zoeken naar Balans Optimaal

Binnen het beschikbare budget van 931 miljoen euro excl. BTW (inclusief € 100 miljoen voor inpassing uit het Hoofdlijnenakkoord 2011-2015), heeft Gedeputeerde Staten gezocht naar de optimale uitvoering van Zoeken naar Balans. Dit wordt de zogeheten uitvoeringsvariant: Zoeken naar Balans Optimaal. Zoeken naar Balans Optimaal bevat:

- Alle bovenwettelijke inpassingselementen van Zoeken naar Balans F (ongelijkvloerse kruising bij de Torenvlietslaan in Katwijk, halfverdiepte ligging langs Stevenshof, verdiepte ligging en tunnel van ca. 600 meter lengte in Voorschoten)
- Een verbinding die 2x2 rijstroken kent tussen de A4 en de A44
- Aanvullende inpassingsmaatregelen, gefinancierd vanuit de € 100 miljoen uit het Hoofdlijnenakkoord:
 - o Het ongelijkvloers maken van de aansluiting op de N441, in combinatie met een tweede ongelijkvloerse aansluiting Valkenburg
 - o Een volledige aansluiting onderlangs op de A44 bij Maaldrift, zodat de aansluiting het landschap zo min mogelijk beïnvloedt
 - o Een verlenging van de tunnel bij Voorschoten, die daarmee ca. 950 meter lang wordt, waarbij de impact op Voorschoten wordt verkleind
 - o 5 miljoen voor de optimale inpassing van de RijnlandRoute in de Oostvlietpolder. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de directe omgeving van de weg, maar ook naar de strook tussen het recreatiegebied Vlietlanden en de weg.
 - o Tijdens het uitwerken van het tracé op inpassingsplanniveau kan nader bepaald worden welke aanvullende maatregelen genomen kunnen worden ter waarde van in totaal € 25 miljoen.
- Een zuidelijke ligging in de Oostvlietpolder, zonder aansluiting op de Voorschoterweg

Op dit moment kennen de regio's Holland Rijnland en Haaglanden een hoge verkeersbelasting op zowel het onderliggende wegennet als het hoofdwegennet. Het huidige wegennet kan het verkeer nauwelijks verwerken. Deze situatie zal in de toekomst alleen nog maar verergeren door autonome groei van het verkeer en voorgestane gebiedsontwikkelingen. Zoals is aangegeven in het 2e fase MER is de verkeersafwikkeling in de

referentiesituatie¹ zodanig slecht dat er terugslag (filevorming) ontstaat op de A4 en de A44. Ook leidt de slechte verkeersafwikkeling tot grote problemen op het onderliggende wegennet. Niets doen aan de infrastructuur is voor de regio dus onwenselijk. Ter illustratie: als er niets gedaan wordt aan de infrastructuur bedraagt de reistijd van de oost-westverbinding in 2020 ca. een uur. Als Zoeken naar Balans aangelegd wordt, bedraagt de reistijd op deze verbinding afhankelijk van de rijrichting 10 minuten of minder.

In de startnotitie voor de milieueffectrapportage RijnlandRoute (11 december 2008) zijn de doelstellingen van de RijnlandRoute vastgelegd. Om de doelstellingen van de RijnlandRoute te kunnen toetsen, hebben Gedeputeerde Staten een aantal criteria opgesteld. Deze toetsingscriteria maken het mogelijk de tracéalternatieven onderling te vergelijken. GS hebben met de statencommissie Verkeer en Milieu in februari 2012 over de toetsingscriteria gesproken. De toetsingscriteria en bijbehorende uitkomsten zijn als volgt:

Toetsingscriteria	Beste keuze
1. Probleemoplossend vermogen op het gebied van infrastructuur	Zoeken naar Balans
2. Kosten	Zoeken naar Balans
3. Risico's	Zoeken naar Balans
4. Milieueffecten (MER)	Churchill Avenue
5. MKBA en economische effecten	Zoeken naar Balans
6. Ruimtelijke kwaliteit	Churchill Avenue

Geen van beide tracéalternatieven scoort het beste op alle onderdelen. Wel heeft Zoeken naar Balans bij de meeste toetsingscriteria de voorkeur. Overigens is het belangrijk om te beseffen dat er tussen sommige criteria overlap bestaat. 'Ruimtelijke kwaliteit' en 'Milieueffecten (MER)', waar Churchill Avenue op scoort, overlappen gedeeltelijk omdat ruimtelijke kwaliteit onderdeel uitmaakt van het MER. Iets dergelijks geldt voor twee punten waar Zoeken naar Balans op scoort: 'kosten' en 'MKBA en economische effecten'. Kosten maken immers ook deel uit van de MKBA. Er kan dus niet worden gesteld dat het vier toetsingscriteria voor Zoeken naar Balans tegen twee voor Churchill Avenue is.

2. Afbakening van (wettelijk) kader en partijen

a. Europees/nationaal/provinciaal wettelijk en beleidskader

De op de Wet milieubeheer gebaseerde AMvB Besluit mer schrijft voor dat het vaststellen van een inpassingsplan voor een autoweg mer-plichtig is. Het 2^e fase MER zal om die reden het (voor)ontwerp inpassingsplan RijnlandRoute vergezellen in de vaststellingsprocedure.

Met het oog op de Verordening ruimte en het door PS vastgestelde Beleidskader Historische Landgoederen (2009-2012) vormt de passage van het tracé Zoeken naar

¹ Referentiesituatie houdt in: geen infrastructuur aanleggen tot in 2020, maar wel de geplande ruimtelijke ontwikkelingen faciliteren

Balans ter hoogte van de landgoedbiotoop Berbice in Voorschoten een aandachtspunt in de verdere procedure van het inpassingsplan.

b. Relatie andere interne beleidsterreinen

De keuze van het voorkeustracé Zoeken naar Balans heeft raakvlakken met de volgende beleidsterreinen: ruimtelijke ordening, groen, recreatie, archeologie, cultuurhistorie, externe veiligheid, verkeer en vervoer, en milieu.

c. Relatie externe partijen

Het 2e fase MER en de Nota Voorkeursalternatief zijn besproken in de stuurgroep RijnlandRoute, waarin betrokken gemeenten, regio's, Hoogheemraadschap en rijk zitting hebben. Niet alle partijen steunen de keuze van Gedeputeerde Staten voor tracé Zoeken naar Balans.

Ook is de Ideeëngroep RijnlandRoute (een vertegenwoordiging van betrokken bewoners en bedrijven) periodiek op de hoogte gehouden van de resultaten van het 2e fase MER. Met het Churchill Avenue team is nauw en constructief samengewerkt ten behoeve van de uitwerking van het alternatief Churchill Avenue.

3. Procesbeschrijving en rol Staten

a. Voorgeschiedenis

Voor een uitgebreidere voorgeschiedenis, een overzicht van eerder genomen besluiten en de relatie met (de financiering door) het Rijk wordt verwezen naar het MER rapport.

- Op 10 december 2008 hebben Provinciale Staten de Startnotitie RijnlandRoute voor het 1^{ste} fase MER besproken en vastgesteld.
- Op 1 april 2009 is het toetsingskader in de Statencommissie Mobiliteit, Kennis en Economie (MKE) besproken.
- Op 27 mei 2009 zijn de Richtlijnen 1^e fase MER door Provinciale Staten vastgesteld.
- Het 1^e fase MER is op 24 februari 2010 vastgesteld door Provinciale Staten. Daarbij hebben Provinciale Staten tevens de notitie trechtering 1^e fase MER en aanpak 2^e fase MER vastgesteld. Besloten is toen dat vier varianten uit de 1^e fase in de 2^e fase diepgaander onderzocht zouden worden. Per amendement (Loose, A118) is vervolgens opdracht gegeven het door burgers geïnitieerde Churchill Avenue alternatief te onderzoeken.
- In juli 2010 is na overleg in de Statencommissie MKE besloten om de faseringsvarianten Zoeken naar Balans A en Zoeken naar Balans F in de 2^e fase MER te onderzoeken.
- In hun vergadering van 15 september 2010 hebben Provinciale Staten verzocht ook een gefaseerde variant van Churchill Avenue in het 2^e fase MER mee te nemen, met als gevolg dat in totaal zeven varianten onderzocht zijn. In die vergadering zijn ook de Richtlijnen voor het 2^e fase MER vastgesteld.

- Naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de m.e.r. medio 2011 hebben Gedeputeerde Staten het MER voor de RijnlandRoute op onderdelen verder ingevuld. Het 2^e fase MER is op 15 mei 2012, samen met de geactualiseerde MKBA, door Gedeputeerde Staten vastgesteld.
- Notitie met Toetsingscriteria voor de tracékeuze is besproken in de Statencommissie Verkeer en Milieu van 7 maart 2012.

b. Waar staan we nu?

De fase van beleidsuitwerking

Nu de Nota Voorkeursalternatief, het 2^e fase MER versie 2.0, de MKBA en de Regionaal Economische Effectenstudie gereed zijn, kan gekozen worden welk alternatief in de volgende (inpassingsplan)fase verder uitgewerkt en geoptimaliseerd gaat worden.

c. Vervolgprocedure

Gedeputeerde Staten brengen nog voor het zomerreces een voorontwerp Inpassingsplan Zoeken naar Balans in procedure voor de verbreding van de N206, de aanleg van de nieuwe provinciale weg tussen de A4-A44, de doortrekking van de parallelstructuur A4 en de bypass bij de Oostvlietpolder.

Het rijk volgt voor de werkzaamheden aan A44 de verkorte Tracéwetprocedure en voor de verbreding van de A4 vanaf het Prins Clausplein tot de nieuwe aansluiting de gewone Tracéwetprocedure.

In de planuitwerkingsfase van de tracékeuze RijnlandRoute zullen rijk en provincie binnen de contouren van ieders verantwoordelijkheden de RijnlandRoute als een samenhangend geheel uitwerken.

Het rijk en provincie leggen de betreffende ontwerpplannen (ontwerptracébesluit en inpassingsplan) begin 2013 ter visie. Afrondende besluitvorming vindt medio 2013 plaats; Provinciale Staten kunnen dan het inpassingsplan vaststellen en aansluitend een uitvoeringsbesluit nemen zoals voorzien in de Regeling Projecten Zuid-Holland.

4. Financiële aspecten (dekking en risico's)

De projectscope wordt volledig gedekt door het projectbudget. De provincie draagt € 382 mln bij aan dat budget (incl. € 120 mln reservering t.b.v. weerstandsvermogen). Deze middelen zijn gereserveerd in het MPI.

Technische & proces vragen en informatie bij

Ambtenaar
JFM. Gereats/ P. Hamelijncx

Telefoon 070 - 441 7626/8386
Kamer B 136/D137

