



provincie **HOLLAND**
ZUID

INGEKOMEN 26 APR. 2011

5 –minuten versie voor Provinciale Staten

Directie
DRM
Afdeling
Projecten en Programma's
Registratienummer
PZH-2011-276301724 (DOS-2007-
0001083)

Datum vergadering Gedeputeerde Staten
12 april 2011

Verzenddatum

Geheim
Nee

26 APR 2011

Portefeuillehouder
Dijk, JWA, van

Paraaf Provinciesecretaris

Termijn
4 mei 2011

Onderwerp
2e fase MER en beoordeling voorkeursalternatief RijnlandRoute

Bijlagen

- 2^e fase MER RijnlandRoute
- Document 'Het voorkeursalternatief voor de RijnlandRoute: een beoordeling', versie 12 april 2011

Voorstel van GS aan PS: kennisnemen van bijgaande stukken op basis van politieke relevantie, bestuurlijke consequenties en het feit dat PS bevoegd gezag zijn voor het 2e fase MER RijnlandRoute.

1. Onderwerp in kort bestek

De provincie hecht veel waarde aan het verbeteren van het wegennet in de regio Holland Rijnland en het stadsgewest Haaglanden. De RijnlandRoute is het project dat moet zorgen voor een betere mobiliteit in en bereikbaarheid van de regio.

Momenteel zijn de collegeonderhandelingen aan de orde. De RijnlandRoute is hierbij, als een van de grootste projecten van de provincie Zuid-Holland, een belangrijk onderdeel. Ten behoeve van de onderhandelingen is het van belang dat het 2^e fase MER vastgesteld wordt door GS en daarmee openbaar is. Het zittende college kan op dit moment geen definitief besluit nemen over het 2^e fase MER maar heeft wel de wens een uitspraak over het document te doen, zodat het MER gebruikt kan worden om er met externe partijen over te kunnen praten. Daarnaast is een document 'Het voorkeursalternatief voor de RijnlandRoute: een beoordeling', hierna te noemen beoordelingsdocument, opgesteld. Dit beoordelingsdocument heeft niet de status van besluit maar kan gezien worden als overdrachtsdocument. Het huidige college van GS geeft met dit document, op basis van zijn bestuurlijke inspanningen van de afgelopen collegeperiode, een beoordeling over wat hij aan het nieuwe bestuur zou willen adviseren. Beide documenten (2^e fase MER en beoordelingsdocument) moeten dus vastgesteld worden door GS om te komen tot besluitvorming in het nieuwe college, dat na installatie naast de 2^e fase MER ook de Nota voorkeursalternatief en de Startnotitie inpassingsplan zal vaststellen.

2. Afbakening van (wettelijk) kader en partijen

a. Europees/nationaal/provinciaal wettelijk en beleidskader

Het 2^e fase MER moet voldoen aan de Richtlijnen voor het MER, zoals vastgesteld door Provinciale Staten op 15 september 2010.

b. Relatie andere interne beleidsterreinen

Het 2^e fase MER is opgesteld in nauw overleg met de projectgroep Bevoegd Gezag, waarin vertegenwoordigers van de afdelingen zitting hebben die betrekking hebben op de onderzochte aspecten (verkeer, milieu, archeologie, etc.). Daarnaast is het MER tot stand gekomen in samenwerking met een afgezant van Afdeling Vergunningen, Bureau Procescoördinatie en Expertise (voorheen bureau Milieueffectrapportage).

c. Relatie externe partijen

Het 2^e fase MER is afgestemd met de ambtelijke projectgroep RijnlandRoute, waarin betrokken gemeenten, regio-organisaties en rijkspartijen zijn vertegenwoordigd. Tevens is het 2^e fase MER besproken met de Stuurgroep RijnlandRoute, waarin bestuurders van dezelfde partijen zitting hebben. Het beoordelingsdocument is besproken met een afvaardiging van de grondgebiedgemeenten (burgemeesters en portefeuillehouders). Uit de diverse besprekingen met de bestuurders is gebleken dat de gemeentelijke en regionale vertegenwoordigers het ermee eens zijn dat faseringsvariant Zoeken naar Balans F de beste match van mogelijkheden en middelen is. Wel hebben de gemeenten nog wensen t.a.v. de inpassing.

De Ideeëngroep RijnlandRoute, een vertegenwoordiging van betrokken bewoners en bedrijven, is periodiek op de hoogte gehouden van de resultaten van het 2^e fase MER. Met het Churchill Avenue team is regelmatig inhoudelijk overleg gevoerd over de voortgang van een aantal relevante projectontwikkelingen met betrekking tot het Churchill Avenue alternatief.

3. Procesbeschrijving en rol Staten

a. Voorgeschiedenis

Voor het project RijnlandRoute wordt door de provincie Zuid-Holland een planstudie uitgevoerd. Deze planstudie bestaat uit twee delen: trechtering door middel van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) en uitwerking in een project-m.e.r. De MKBA is op 25 juni 2008 door Provinciale Staten vastgesteld. Hierbij zijn tevens de kaders geschapen voor de start van de project-m.e.r.

Op 10 december 2008 hebben Provinciale Staten de Startnotitie RijnlandRoute besproken en vastgesteld. Vervolgens is op 1 april 2009 het toetsingskader in de statencommissie MKE vastgesteld en zijn op 27 mei 2009 de Richtlijnen 1e fase MER door Provinciale Staten vastgesteld. Het eerste fase MER is op 24 februari 2010 vastgesteld door Provinciale Staten. Daarbij hebben Provinciale Staten tevens de notitie trechtering 1^e fase m.e.r. en aanpak 2^e fase m.e.r. vastgesteld. Besloten is dat vier varianten uit de 1^e fase in de 2^e fase diepgaander onderzocht worden (N11-west 2, N11-west 4, Zoeken naar Balans, nulplus variant 3). Per amendement (Loose, A118) is vervolgens opdracht gegeven het door burgers geïnitieerde Churchill Avenue alternatief te onderzoeken, in plaats van variant nulplus 3.

In juli 2010 is in de statencommissie Mobiliteit, Kennis en Economie besloten om de faseringsvarianten Zoeken naar Balans A en F in de 2^e fase m.e.r. te onderzoeken. In de vergadering van 15 september 2010 hebben Provinciale Staten verzocht ook een gefaseerde variant van Churchill Avenue in het onderzoek mee te nemen, met als gevolg dat in de 2^e fase m.e.r. in totaal zeven varianten onderzocht worden. In de vergadering van 15 september 2010 zijn ook de Richtlijnen voor het 2^e fase MER vastgesteld door Provinciale Staten.

b. Waar staan we nu?

Anders

Momenteel is het vaststellen van het 2^e fase MER en het document 'Het voorkeursalternatief voor de RijnlandRoute: een beoordeling' aan de orde, mede als basis voor de onderhandelingen om te komen tot een nieuw provinciaal college.

c. Vervolprocedure

Als PS kennis hebben genomen van het 2^e fase MER en het beoordelingsdocument en het nieuwe college is geïnstalleerd, kunnen het 2^e fase MER, de Nota voorkeursalternatief en de Startnotitie inpassingsplan vastgesteld worden door het nieuwe college en PS.

Proces

Het nieuwe college van GS besluit samen met het ministerie van Infrastructuur en Milieu in MIRT-verband dat het project RijnlandRoute van verkenningfase naar planfase gaat (terminologie ministerie). In de planfase is uitwerking van het voorkeursstracé aan de orde. Het voorkeursstracé wordt door de provincie door middel van het opstellen van het provinciaal inpassingsplan verder uitgewerkt.

Eind 2012 wordt op basis van het inpassingsplan een uitvoeringsbesluit aangeboden aan PS. Dit is het moment waarop PS de beslissing nemen

1. of het project RijnlandRoute definitief doorgaat en
2. in welke vorm het project doorgaat (Zoeken naar Balans F of Zoeken naar Balans eindoplossing als er toch voldoende middelen beschikbaar komen)

4. Financiële aspecten (dekking en risico's)

Zoals in het beoordelingsdocument te zien is, bedragen de kosten voor het voorkeursalternatief Zoeken naar Balans F € 793¹ miljoen. Op 28 maart jl. heeft de minister van Infrastructuur en Milieu € 97 miljoen extra middelen voor de RijnlandRoute toegezegd. Dit is inmiddels bevestigd met haar brief van 11 april jl. aan de Tweede Kamer en dit brengt het totaal aan beschikbare middelen op € 809,7 miljoen. Voor variant Zoeken naar Balans F zijn dus voldoende financiële middelen beschikbaar. In het genoemde bedrag van € 809,7 miljoen is een bedrag van € 65 miljoen (zijnde € 57 miljoen plus btw) opgenomen dat beschikbaar kan komen als de RijnGouwelijn-West gefaseerd wordt aangelegd tot aan ESA/Estec. Overheveling van budget van RijnGouwelijn-West naar de RijnlandRoute en hoogte van dit bedrag moeten in een later stadium nog door PS geaccordeerd worden. Met de nu toegezegde middelen van Rijk, regio en provincie is dus zowel een gefaseerde RijnlandRoute, als een gefaseerde RijnGouwelijn-West mogelijk (zie kaartje).

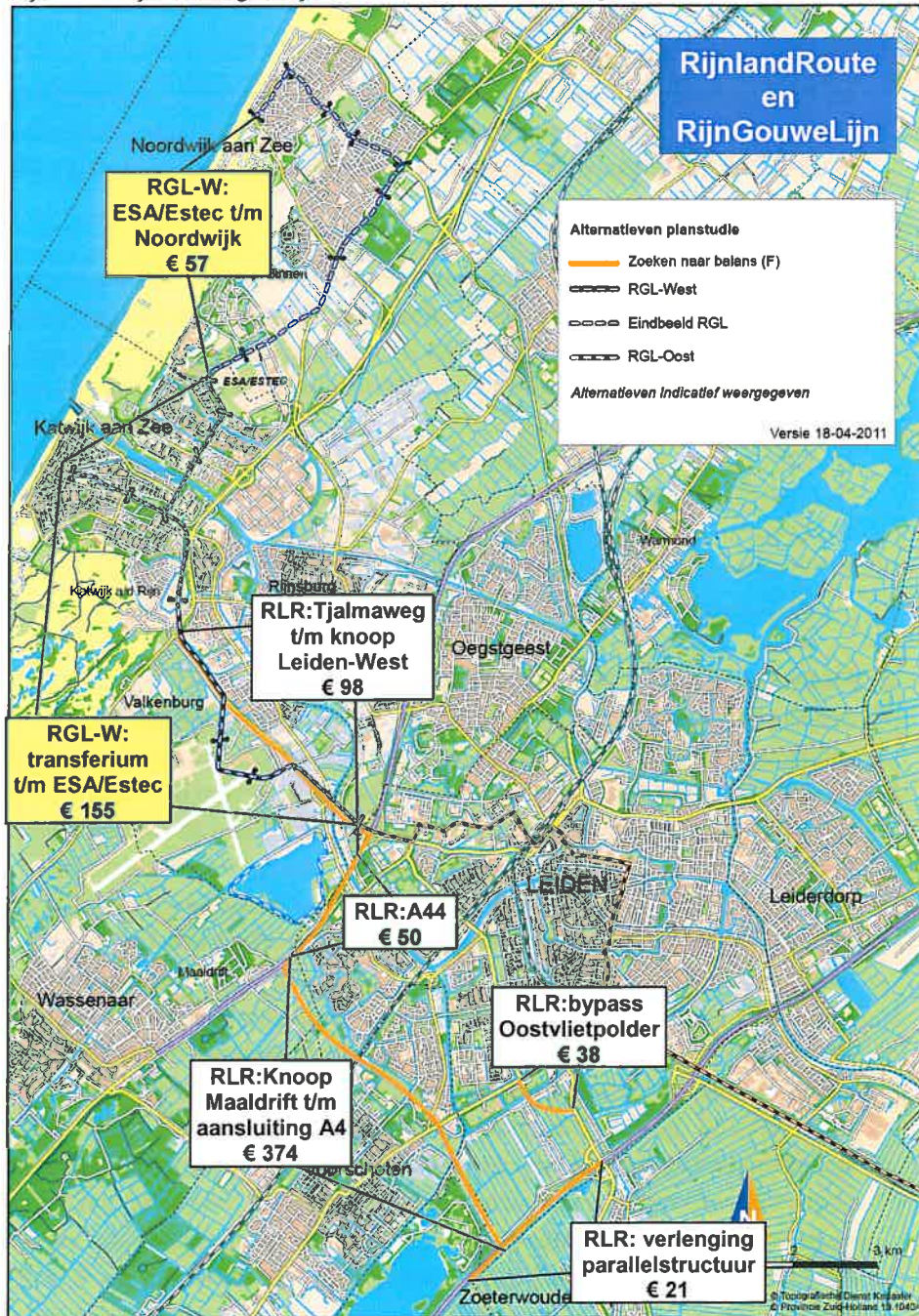
De kostenraming, die op basis van de Standaardsystematiek voor Kostenramingen (SSK) is opgesteld, kent een onzekerheidsmarge van 20%. Over het bedrag dat hiermee samenhangt moeten nog nadere afspraken gemaakt worden met het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het provinciale uitgangspunt is namelijk dat het risico voor dat deel van het bedrag, dat betrekking heeft op het hoofdwegennet, door het ministerie van I&M gedragen wordt. Financiële aspecten (dekking en risico's) komen in de Nota voorkeursalternatief uitgebreider aan de orde.

¹ Alle genoemde bedragen in dit hoofdstuk zijn inclusief btw.

Kaart – RijnGouwelijn-West en RijnlandRoute Zoeken naar Balans F - overzicht kosten per tracédeel in miljoenen euro's

RijnlandRoute: bedragen zijn incl. bouwkosten en vastgoed, excl. btw, verbreding A4 (€ 60 miljoen) en apparaatskosten PZH en Rijkswaterstaat. Als de bedragen worden opgeteld komt het totaal op € 581 miljoen (bedrag uit het 2^e fase MER).

RijnGouwelijn: bedragen zijn incl. bouwkosten en vastgoed, excl. btw, totaal: € 212 miljoen.



Technische & proces vragen en informatie bij

Ambtenaar
C.M. van der Ent

Telefoon 070 - 441 75 57
Kamer D123

Het voorkeursalternatief voor de RijnlandRoute: een beoordeling

12 april 2011

Voorwoord

Nu de MER 2^e fase van de RijnlandRoute is opgeleverd en een keuze moet worden gemaakt over het (voorkeurs)tracé, wil dit college van Gedeputeerde Staten graag nog zijn beoordeling hierover meegeven. Meegeven, omdat er nu op dit moment nog geen nieuw bestuur van de Provincie is gevormd en de onderhandelingen hierover nog in volle gang zijn. Het ligt daarom niet voor de hand om in deze fase door demissionaire Gedeputeerde Staten een keuze te maken ten aanzien van het voorkeursalternatief RijnlandRoute, aangezien het een ingrijpende keuze is met grote financiële consequenties. Dit document geeft wel de beoordeling weer van Gedeputeerde Staten, welk voorkeursalternatief van de RijnlandRoute naar hun mening gekozen zou moeten worden. Het proces van besluitvorming en behandeling in de nieuwe Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten zullen plaatsvinden na het zomerreces. Dat geeft ruimte voor een zorgvuldige communicatie naar Raden en bewoners en zorgt voor draagvlak. Tevens geeft het het nieuwe college en de Provinciale Staten tijd om zich goed voor te bereiden op de behandeling van dit dossier.

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland

April 2011

Hoofdstukindeling

1. Inleiding
2. Milieu, integrale benadering van zowel verkeers- als milieuaspecten
3. Maakbaarheid en bouwoverlast
4. Ruimtelijk-economische ontwikkelingen
5. Doelbereik
6. Risico's
7. Kosten
8. Draagvlak
9. Samenvattend

1. Inleiding

Dit document geeft een beoordeling weer om te komen tot een keuze in varianten, een beoordeling over wat het beste alternatief voor de RijnlandRoute zou moeten zijn, alles overziende. De RijnlandRoute lost problemen op waar de regio al jarenlang mee kampt. De RijnlandRoute is het project dat moet zorgen voor een betere mobiliteit en bereikbaarheid van de regio en gaat de verbinding verzorgen tussen de A4 en de kuststrook (in oost-west richting). Door deze verbinding krijgt de as tussen Leiden en Katwijk een spin-off die nodig is voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van dat gebied. Zeker met de ambities die in dat gebied bestaan op het gebied van wonen, werken en recreëren.

Kortom, de doelstelling is, dat de RijnlandRoute een significante verbetering moet bereiken op de oost-westverbinding voor het autoverkeer, het verbeteren van de leefbaarheid in de regio Holland Rijnland en het mogelijk maken van ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio. De doelstelling bestaat hiermee uit drie elementen, namelijk, autobereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijk-economische ontwikkelingen. De beoordeling hiervan vindt zijn neerslag in de nota voorkeursalternatief die in mei wordt gepresenteerd aan de nieuwe Gedeputeerde Staten en dat het MER-onderzoek tweede fase RijnlandRoute (opgeleverd op 31 maart jl.) heeft gehanteerd als leidraad om te komen tot het voorkeurstracé. In de nota voorkeursalternatief wordt beschreven welk alternatief de voorkeur heeft en hoe tot deze keuze is gekomen. De nota beschrijft dus een voorkeurstracé op basis van de resultaten van milieu- en

verkeerskundig onderzoek, impact (maakbaarheid en bouwoverlast), risico's en kosten. Daarnaast staat de nota stil bij het 'doelbereik' van de RijnlandRoute, ofwel op welke wijze dragen de varianten bij aan het doel dat met de RijnlandRoute wordt beoogd. Ook maatschappelijk draagvlak komt aan de orde. Deze nota geeft het politieke en bestuurlijke gezag handvatten om te komen tot een gedegen en gedragen besluit. Het MER laat zien er dat niet direct goede of slechte alternatieven zijn; alle alternatieven kennen op hun eigen manier namelijk goede elementen. Voor elk alternatief is wel wat te zeggen en kent interessante aanknopingspunten voor de oplossing van de bereikbaarheidsproblematiek in de regio waar de provincie zich voor gesteld ziet. De RijnlandRoute pretendeert overigens niet de in stedelijke verkeersproblemen van Leiden op te lossen.

Onderzochte tracés en varianten

In het MER tweede fase zijn drie tracéalternatieven met in totaal zeven varianten onderzocht. De tracéalternatieven zijn in onderstaande kaart weergegeven. In de tabel staan de varianten omschreven.

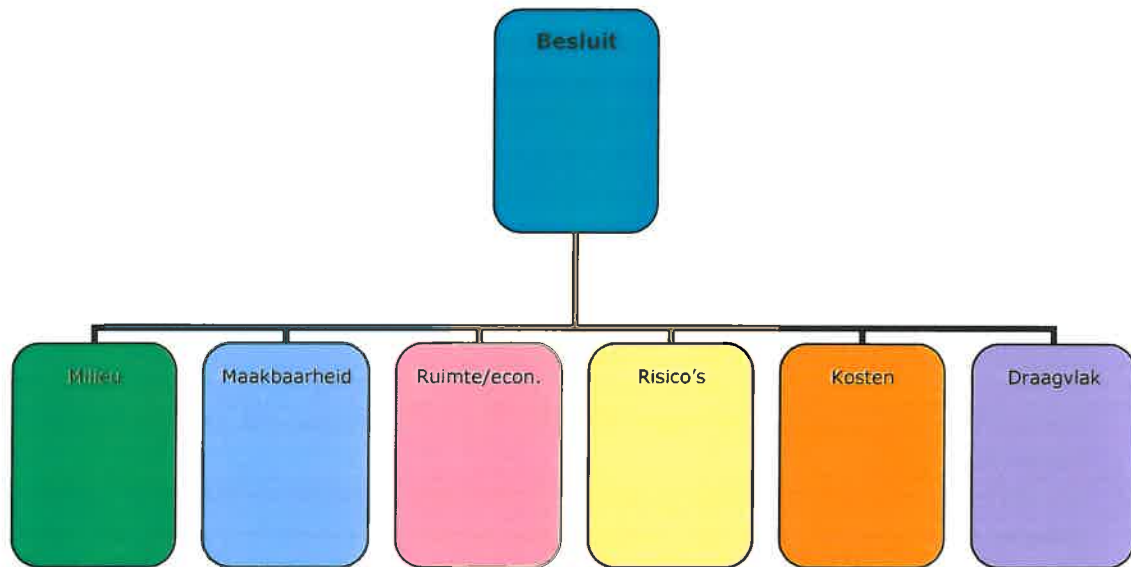


Tracealternatief	Variant	Toelichting	Trace ter hoogte van	Bypass Oostvlietpolder Leiden
N11-west	N11-west 2	Eindbeeldvariant	Ten zuiden van Leiden	Nee
	N11-west 4	Eindbeeldvariant	Ten zuiden van Leiden	Nee
Zoeken naar balans	ZnB	Eindbeeld	Ten zuiden van Leiden	Ja
	ZnB A	Faseringsvariant	Door Leiden	Ja
	ZnB F	Faseringsvariant	Ten zuiden van Leiden	Ja
Churchill Avenue	CA	Eindbeeld	Door Leiden	Ja
	CA-G	Faseringsvariant	Door Leiden	Ja

N11-west 2 en 4 zijn uitvoeringsvarianten; N11-west 4 heeft op het traject spoor – Vliet een tunnel waar N11-west 2 een verdiepte ligging heeft. Zoeken naar Balans A en F en Churchill Avenue gefaseerd zijn faseringsvarianten.

Opzet

De volgende onderdelen zijn onderzocht en gewaardeerd. In de navolgende hoofdstukken wordt op elk onderdeel ingegaan om vervolgens te eindigen met een resumerend hoofdstuk.



2. Milieu, integrale benadering van zowel verkeers- als milieuaspecten

In dit hoofdstuk zijn zowel de verkeers- en milieuaspecten kort beschreven en integraal gepresenteerd. In de onderstaande tabel staan alle aspecten op rijtje gezet en als zodanig gewaardeerd ten opzichte van de diverse varianten. Onder de tabel staat telkens een toelichting per aspect.

	N11-west2	N11-west4	ZnB	ZnB – A	ZnB – F	CA	CA gefaseerd
Verkeersafwikkeling	++	++	++	0	+	+	+
Bereikbaarheid	+	+	0	+	0	+	0
Verkeersveiligheid	0	0	+	0	+	-	-
Oversteekbaarheid	+	+	+	0	+	++	0
Geluid	0	+	+	-	0	+	-
Luchtkwaliteit	+	+	0	+	-	+	-
Externe Veiligheid	+	+	+	0	+	0	0
Gezondheid	+	+	+	--	0	++	-
Natuur	-/--	-/--	--	-	--	-	-
Recreatie	-	-	-	0	-	+	+
Bodem en (grond)water	0/-	0/-	-	0/-	-	0/-	0/-
Landschap	-	-	-/--	0/-	-/--	0	0
Cultuurhistorie	-/--	-/--	--	0	--	0	0
Archeologie	0	0	-	-	-	0/-	0/-

- **Verkeersafwikkeling:** Uit het statisch verkeersmodel blijkt dat de verschillen klein zijn. Tracéalternatief N11-west komt hier als beste naar voren, direct gevolgd door Zoeken naar Balans. Het dynamisch model laat zien dat, wanneer het verkeersbeeld in het netwerk in algemene zin wordt beschouwd, Zoeken naar Balans en N11-west als beste scoren.
- Voor de gemeentes Oegstgeest, Leidschendam-Voorburg en Wassenaar treden er geen significante wijzigingen op ten aanzien van de **Bereikbaarheid** als gevolg van de RijnlandRoute. In Leiden verbetert bij alle varianten de bereikbaarheid van Leeuwenhoek / Bio Science Park. Churchill Avenue scoort in Leiden iets beter dan de andere tracéalternatieven. In Voorschoten scoort tracéalternatief N11-west beter dan de andere tracéalternatieven, door de aansluiting op de Voorschoterweg. In Katwijk zijn de verschillen eveneens klein.
- In algemene zin kan worden gesteld dat het verkeersbeeld bij alle onderzochte varianten flink verbetert ten opzichte van 'niets doen'. Een tabel met verkeersintensiteiten is hier verderop toegevoegd waarbij de referentie (de huidige situatie) naast het eindbeeld van de varianten is gelegd en hierdoor een goed beeld vormt van de toekomstige situatie van het wegverkeer.
- Op gebied van **Verkeersveiligheid** scoort tracéalternatief Zoeken naar Balans het best, gevolgd door N11-west en Churchill Avenue.
- De verschillende tracéalternatieven en varianten verschillen onderling weinig ten aanzien van het criterium **Oversteekbaarheid** van wegen. Churchill Avenue scoort iets beter dan N11-west en Zoeken naar balans.
- Alle eindbeeldvarianten hebben een neutraal of positief effect op het thema **Geluid**. Bij variant Churchill Avenue neemt het aantal gevoelige bestemmingen met een geluidsbelasting van meer dan 53 dB het sterkste af. Bij de varianten N11-W4 en Zoeken naar Balans is er eveneens een afname (positief effect). Bij N11-west 2 is door het ontbreken van een tunnel de afname het kleinste (neutraal effect). De faseringsvarianten hebben allen een neutraal (Zoeken naar Balans F) tot negatief (Zoeken naar Balans A en Churchill Avenue Gefaseerd) effect op het thema geluid.
- Uit het **Gezondheidsonderzoek** blijkt dat de verandering van de geluidsbelasting een veel grotere impact heeft op de gezondheid dan de verandering van de luchtkwaliteit en de externe veiligheid. De effecten op het thema gezondheid lijken dan ook sterk op de effecten voor het thema geluid.
- De tracéalternatieven scoren op **Luchtkwaliteit** bij verandering in aantal woningen en gevoelige objecten die worden blootgesteld aan een toe- of afname van $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in de jaargemiddelde concentratie voor NO_2 . N11-west 4 en Churchill Avenue vrijwel gelijk. Bij verandering in aantal woningen en gevoelige objecten die worden blootgesteld aan jaargemiddelde concentratie $>30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO_2 is dat Zoeken naar Balans.
- In het onderzoek op gebied van **Externe veiligheid** is gebleken dat geen van de tracévarianten in de directe omgeving onderscheidend is. Wel treden er bij de tracévarianten N11-west en Zoeken naar Balans significante effecten op op de Utrechtsebaan in Den Haag. Hier zal het aandeel verkeer van gevaarlijke stoffen sterk afnemen. Het verkeer van gevaarlijke stoffen zal zich voor een deel verplaatsen naar deze tracévarianten. Het aantal blijft binnen de norm.
- Voor **Natuur** zijn vijf relevante aspecten onderzocht: beschermde soorten, EHS (verstoring en versnippering), Natura 2000 (vermesting en verzuring), overige natuur (vernietiging en verstoring leefgebied) en gemeentelijke hoofdgroenstructuur (oppervlakteverlies en versnippering). Van de drie tracéalternatieven scoort Churchill Avenue het best op gebied van Natuur, gevolgd door N11-west 4 en 2. Zoeken naar Balans scoort het slechtst.
- Voor het thema **Recreatie** is het toetsingscriterium 'Effect op recreatie overall' onderzocht. Churchill Avenue komt als beste naar voren voor dit toetsingscriterium en heeft een licht positieve score. N11-west en Zoeken naar Balans scoren licht negatief.

- De effecten op gebied van **Bodem en (grond)water** zijn beoordeeld op grond van drie relevante toetsingscriteria: bemaling, grondverzet en waterkwaliteit. De verschillen tussen de alternatieven zijn klein. N11-west en Churchill Avenue scoren het best op waterkwaliteit. Zoeken naar Balans scoort iets slechter dan de overige twee tracéalternatieven.
- De relevante toetsingscriteria voor het onderdeel **Landschap** zijn bovenregionaal, regionaal en lokaal schaalniveau. Churchill Avenue scoort bij alle schaalniveaus het best en heeft voor alle drie de criteria een verwaarloosbaar effect. N11-west scoort negatief, terwijl Zoeken naar Balans bij twee van de drie criteria een nog negatiever effect laat zien. Dit ligt aan de bypass bij de Oostvlietpolder, het doorsnijden van een recreatiegebied en een diepere ligging van N11-west.
- Het aspect **Cultuurhistorie** is onderzocht op twee criteria, effect historische geografie overall en effect bouwhistorie overall. Churchill Avenue scoort neutraal op het gebied van cultuurhistorie. N11-west en Zoeken naar Balans scoren respectievelijk negatief tot zeer negatief.
- Voor **Archeologie** zijn voor alle varianten de effecten relatief beperkt, maar scoort N11-west het beste, gevolgd door Churchill Avenue en Zoeken naar Balans.

Verkeersintensiteiten op een aantal punten op het wegennet (situatie 2020 met A4 2 x 3 rijstroken, weergegeven is het aantal motorvoertuigen per etmaal, beide rijrichtingen samen, afgerond op 100-tallen).

	Referentie- situatie	N11-west 2/4	ZnB	ZnB-A	ZnB-F	CA	CA gefaseerd
N206 Tjalmaweg	46.900	53.200	51.700	51.700	51.700	56.200	55.900
N206 Dr. Lelylaan (tunnel)	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	45.300	N.v.t.
N206 Dr. Lelylaan (maaiv.)	34.400	24.000	25.000	35.000	25.400	12.100	51.800
N206 Churchillaan (tunnel)	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	67.500	53.400
N206 Churchillaan (maaiv.)	30.100	19.400	22.100	31.500	22.400	4.700	5.000
N206 Europaweg	53.200	42.000	52.100	61.500	53.300	83.200	75.600
RijnlandRoute, tracédeel A4 - A44 (Stevenshof)	N.v.t.	40.700	42.400	N.v.t.	37.000	N.v.t.	N.v.t.
RijnlandRoute, tracédeel A4 - A44 (Berbice)	N.v.t.	62.100	42.400	N.v.t.	37.000	N.v.t.	N.v.t.
A4 Leiderdorp	160.200	160.800	161.500	161.100	164.600	160.400	160.900
A4 Voorschoten	170.600	193.300	189.000	174.300	196.600	180.500	175.100
A44 Oegstgeest	87.900	87.200	88.800	88.300	90.300	88.200	87.500
A44 Maaldrift	83.600	60.000	63.900	84.100	65.700	74.600	80.000
N44 Wassenaar	83.600	62.500	64.200	85.100	67.400	72.900	79.400
A12	169.900	172.500	172.000	173.100	172.900	171.600	171.800
N11-oost	66.400	71.300	71.700	67.400	70.400	71.400	70.900
N14	52.600	35.700	35.300	52.200	38.700	41.300	47.300
N441	7.900	6.100	6.600	6.600	7.200	6.000	6.300
N443 / N208	26.800	26.700	26.800	27.000	26.700	26.700	26.700
N444	22.900	22.300	22.800	22.500	23.000	22.200	22.200
N445	21.900	20.500	20.700	21.700	21.000	20.300	20.700
N447	26.900	19.800	26.700	26.900	27.900	25.400	25.800
N448	20.300	19.200	19.200	20.300	19.900	18.100	19.200
N449	13.800	13.000	13.400	13.400	13.300	12.600	12.700

3. Maakbaarheid en bouwoverlast

Naar verwachting zijn alle varianten technisch realiseerbaar met bewezen uitvoeringstechnieken. Het huidige ontwerp van de Churchill Avenue wordt realiseerbaar geacht. Gegeven de huidige wet- en regelgeving en het grote aantal partijen betrokken bij het besluitvormingsproces, is niet aan te geven welke aanvullende maatregelen genomen moeten worden om de benodigde vergunningen te verkrijgen. Verder zijn bij Churchill Avenue relatief omvangrijke tijdelijke verkeersmaatregelen nodig tijdens de bouw van de tunnels onder de Dr. Lelylaan en de Churchillaan.

De verkeersafwikkeling tijdens de bouw is vooral een aandachtspunt bij de ombouw van knoop Leiden-West. Dit geldt voor alle alternatieven. Wat betreft bouwoverlast kan gezegd worden, dat de meeste bouwoverlast zal optreden bij werkzaamheden naast of in woonwijken. Bij tracéalternatief Churchill Avenue zal er dus meer overlast plaatsvinden dan bij N11-west of Zoeken naar Balans. Tijdens "maakbaarheidssessies" is een aantal aspecten van algemene aard naar voren gekomen. De meest relevante zijn:

- **Bouwen in de Stad**

In de nu voorliggende kostenraming is een opslag meegenomen van 4-8% (afhankelijk van het object) voor het feit dat bouwen in de stad meer aandachtspunten met zich meebrengt dan bouwen in het vrije veld. De inschatting is dat dit erg laag is. Ter vergelijking: Bij de spoortunnel Delft komen de kosten uit op ca. 30% van de bouwkosten en bij stationsgebied Utrecht is 10-15% in de raming opgenomen. Dit blijkt nu tijdens de uitvoering te laag. Vanwege de vergelijkbaarheid van de ramingen, is vooralsnog het percentage van 4-8% gehandhaafd. Aanpassing van de raming met een inschatting van de faseringskosten op 15% betekent een toename van de investeringskosten met € 24 miljoen.

- **Kabels en Leidingen**

Vooraf in Leiden is de ondergrondse infrastructuur een punt van aandacht. Het project 'verleggen kabels en leidingen' zal groot en ingrijpend zijn. Vele kabels en leidingen zullen verlegd moeten worden en de beschikbare ruimte om deze terug te brengen, is beperkt. Daarbij is het verleggen van kabels en leidingen lastig te faseren. Veel kabels en leidingen zullen over de gehele lengte gelijktijdig aangepakt moeten worden. Ook hiervan worden de risico's en de daarmee verbonden kosten in de komende weken nader onderzocht en uitgewerkt. Voor de vergelijkbaarheid van de ramingen is, in lijn met de wijze waarop faseringskosten zijn berekend, een vaste eenheidsprijs aangehouden voor alle varianten.

4. Ruimtelijk-economische ontwikkelingen

Ook is gekeken op welke wijze de RijnlandRoute kan bijdragen aan ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio, met als subdoelen:

- Het ontsluiten van de locatie Valkenburg
- Het verbeteren van de bereikbaarheid en de ruimtelijke-economische ontwikkelingsmogelijkheden, zoals Greenport, Bio Science Park en Estec.

Kijkend naar de ontsluiting van de locatie Valkenburg, blijkt dat Zoeken Naar Balans en Churchill Avenue het beste scoren omdat voor beide alternatieven drie ongelijkvloerse aansluitingen zijn ontworpen.

De grondslag om ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio mogelijk te maken is het feit dat eerst de bereikbaarheid op peil gebracht moet worden voordat de ontwikkelingen doorgang kunnen vinden. De ruimtelijk-economische ontwikkelingen zijn gebaat bij een verbeterde bereikbaarheid. De RijnlandRoute is daarmee een levensader voor de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in het gebied.

5. Doelbereik

Zoals aangegeven is het doel van de RijnlandRoute een significante verbetering van de oost-westverbinding voor het autoverkeer, het verbeteren van de leefbaarheid in de regio Holland Rijnland en het mogelijk maken van ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio. De doelstelling bestaat hiermee uit drie elementen:

- Autobereikbaarheid
- Leefbaarheid
- Ruimtelijk-economische ontwikkelingen

Autobereikbaarheid

De verkeersafwikkeling is zowel statisch als dynamisch onderzocht. Uit het statisch verkeersmodel blijkt dat de verschillen klein zijn. Tracéalternatief N11-west komt hier als beste naar voren, gevolgd door Zoeken naar Balans. Dit verschil heeft te maken met de andere aansluiting van de RijnlandRoute op de A44. Bij N11-west vindt er minder uitwisseling plaats dan bij Zoeken naar Balans. Het dynamisch model laat zien dat, wanneer het verkeersbeeld in het netwerk in algemene zin wordt beschouwd, Zoeken naar Balans en N11-west als beste scores. De routes door Leiden worden met deze varianten het meest ontlast.

Voor de gemeentes Oegstgeest, Leidschendam-Voorburg en Wassenaar treden er geen significante wijzigingen op ten aanzien van de bereikbaarheid als gevolg van de RijnlandRoute. In Leiden verbetert bij alle varianten de bereikbaarheid van Leeuwenhoek / Bio Science Park. Churchill Avenue en Churchill Avenue gefaseerd scoren in Leiden zelfs iets beter dan de andere varianten. In Voorschoten scoren de varianten N11-west 2 en N11-west 4 beter dan de andere varianten, door de aansluiting op de Voorschoterweg. In Katwijk zijn de verschillen klein.

Leefbaarheid

Het tweede hoofddoel voor de RijnlandRoute is het verbeteren van de leefbaarheid in de regio, met als subdoelen:

- Het sluipverkeer in de oost-westrelaties verminderen
- De leefbaarheid op de bestaande oost-west verbinding verbeteren. Bij de leefbaarheid gaat het om geluid, luchtkwaliteit en barrièrewerking

Buiten Leiden neemt bij alle varianten het sluipverkeer in meer of mindere mate af. Met name op de N441 en het gedeelte A44 / N44 - N14 scoren de alternatieven zeer positief. Overall scoort tracéalternatief Churchill Avenue iets beter dan de andere alternatieven op het tegengaan van sluipverkeer buiten Leiden. Ook binnen Leiden scoort Churchill Avenue iets beter dan de andere alternatieven.

Met betrekking tot barrièrewerking geldt dat de verschillende tracéalternatieven en varianten onderling weinig verschillen ten aanzien van het criterium oversteekbaarheid van wegen. Alle varianten resulteren door de realisatie van ongelijkvloerse kruisingen in een betere bereikbaarheid van het geplande recreatiegebied Mient Kooltuin (ten westen van vliegveld Valkenburg). Voor de varianten met een nieuwe weg ten zuiden van Leiden wordt dit positieve effect weer gecompenseerd door een verslechtering van de bereikbaarheid van het Valkenburgse Meer.

Ruimtelijk-economische ontwikkelingen

De grondslag om ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio mogelijk te maken, is het feit dat eerst de bereikbaarheid op peil gebracht moet worden, voordat de ontwikkelingen doorgang kunnen vinden. Dit wordt gevat in het motto 'eerst bewegen, dan bouwen'. De ruimtelijk economische ontwikkelingen zijn

gebaat bij een verbeterde bereikbaarheid, doorstroming en robuustheid van het verkeersnetwerk. Uit het onderzoek komt naar voren dat de aanleg van een nieuwe wegverbinding ten zuiden van Leiden tussen de A4 en de A44 het beste in deze doelstelling voorziet. Dit is het geval in de varianten N11-west 2 en 4, Zoeken naar Balans en Zoeken naar Balans F waarbij deze nieuwe verbinding wordt gerealiseerd.

6. Risico's

Het doel van een aantal gehouden risicobijeenkomsten was om de betrouwbaarheid van de kostenramingen beter te kunnen inschatten, en daarmee een nauwkeuriger risicoreservering te kunnen hanteren. Naar aanleiding van deze sessies is voor de verschillende thema's (zoals tunnelveiligheid, techniek, procedureel) een risicodossier samengesteld, met daarbij een inschatting van de gevolgen voor tijd (uitloop in weken) en geld (extra investeringskosten). De top 5 van de alternatieven Zoeken naar Balans en Churchill Avenue ziet er als volgt uit:

Top 5 risico's Zoeken naar Balans:

1. Geen goedkeuring openstelling tunnel door bevoegd gezag i.r.t. *beheerorganisatie*;
2. Er is een forsere aanpak van de Knoop Leiden West benodigd dan voorzien;
3. Voor het realiseren van de verdiepte ligging nabij Stevenshof is een betonnen, en dus duurdere constructie noodzakelijk;
4. Het inpassingsplan wordt vernietigd in het kader van een bezwaar-/beroepsprocedure;
5. Gasleiding Oostvlietpolder

Top 5 risico's Churchill Avenue:

1. Aanvullende eisen Tunnelveiligheidscommissie i.r.t. verkeersveiligheid t.p.v. de weefvakken;
2. Aanvullende eisen van Bevoegd Gezag t.a.v. de benodigde veiligheidsvoorzieningen in en buiten de tunnel;
3. Vertraging door een langdurig en complex proces om te komen tot een beheerorganisatie;
4. Vertraging door het niet verlenen van een openstellingsvergunning door het bevoegd gezag vanwege meningsverschillen t.a.v. de invulling gegeven aan de eisen t.a.v. veiligheid; zoals het watermist-systeem.
5. Vertraging door verschil van inzicht t.a.v. verkeersveiligheidseisen in de tunnel t.p.v. Lelylaan en Churchillaan / kruising Oude Rijn en de plannen van de gemeente Leiden.

Opgemerkt wordt dat de voor de Churchill Avenue genoemde risico's zich ook voordoen bij de tunnels in de Zoeken naar Balans en N11-West, echter in mindere mate, omdat het geen complexe tunnels betreft.

Naar aanleiding van de ingeschatte kosten heeft adviesbureau PRC een probabilistische doorrekening gemaakt van de twee tracéalternatieven. De uitkomst van deze doorrekening is dat voor Zoeken naar Balans de meest waarschijnlijke waarde voor de risicopost € 14 miljoen is. Voor Churchill Avenue is dat € 43,3 miljoen. Deze uitkomsten worden nog nader getoetst. Eventuele aanpassingen naar boven zullen zo spoedig mogelijk worden verwerkt.

Churchill Avenue-alternatief

De kracht van het Churchill Avenue-alternatief ligt in de drie aansluitingen vanuit de tunnel op het wegennet van Leiden waarmee veel lokaal Leids verkeer grotendeels onder maaiveld wordt afgewikkeld. Hoewel geconcludeerd is dat het huidige ontwerp realiseerbaar is, is niet zeker in welke vorm dat kan gebeuren en of de te nemen maatregelen meerkosten met zich meebrengen.

Daarbij komt de vigerende kostenraming uit op een benodigd investeringsbedrag van € 1,1 miljard waarin een aantal risico's nog niet is verdisconteerd. Deze risico's zijn onder meer:

- de uiteindelijke kosten voor faseringsmaatregelen, waaronder tijdelijke voorzieningen in de bouw en de omgeving om het verkeer te kunnen blijven afhandelen, en maatregelen om routes en bereikbaarheid voor hulpdiensten te borgen;
- de benodigde tunnel-technische installaties t.b.v. bediening, veiligheid en onderhoud;
- de uiteindelijke beheerkosten;
- aanpassingen aan het voorliggend ontwerp;
- kosten voor inpassing van de tunnel in stedelijke omgeving;
- aanpassingen aan het Leidse wegennet.

Zoals hierboven aangegeven staat de vigerende investeringsraming op een bedrag van € 1,1 miljard. Door het Churchill Avenue-team zijn versoeringen voorgesteld waar naar wordt gekeken. De grootte hiervan moet nog worden bepaald. Tussen het team en de Provincie Zuid-Holland vinden overleggen plaats over standpunten ten aanzien van het bepalen van de kosten voor omleggen kabels en leidingen, tunneltechnische installaties (TTI; t.b.v. bediening en veiligheid), de faseringskosten waarin onder andere kosten voor tijdelijke maatregelen voor het verkeer.

7. Kosten

Gedurende de 2^e fase m.e.r. zijn de kosten voor de zeven varianten geraamd door het adviesbureau. In onderstaande tabel staan deze investeringskosten vermeld. In de eerste kolom staan de investeringskosten zoals het adviesbureau deze heeft aangeleverd. Dit zijn de investeringskosten inclusief bouwkosten en vastgoed en exclusief btw. Deze kostenramingen zijn opgesteld volgens de standaardssystematiek voor kostenramingen (SSK) en kennen een onzekerheidsmarge van 20%.

Overzicht investeringsraming

Tracéalternatief/ variant	Investeringskosten incl. bouwkosten en vastgoed, excl. btw, in miljoenen	Verbreding A4	Apparaats- kosten PZH	Apparaats- kosten RWS	BTW	Totale investerings- kosten
N11-west 2	713	42	42	10	122	929
N11-west 4	788	42	46	10	158	1044
Zoeken naar Balans	696	42	40	50	115	943
Zoeken naar Balans A	197	42	13	22	33	307
Zoeken naar Balans F	581	42	34	37	99	793
Churchill Avenue	871	42	50	10	157	1130
<i>Churchill Avenue gefaseerd</i>	620	42	37	10	115	824

Alle getallen in miljoenen Euro's

Overzicht financiering

Toezeggingen:

Rijk	€ 422*
Provincie Zuid Holland	€ 101**
Regio Holland Rijnland	€ 45***
Subtotaal	€ 568

Aanvullende middelen:

Grex wet	€ 10
Provincie Zuid Holland	
- vrijval middelen	€ 21,9****
- overheveling RGL-west	€ 67,8*****
Regio Holland Rijnland	€ 45
Subtotaal	€ 144,7

TOTAAL	€ 712,7
---------------	----------------

Toezegging minister Schultz

April 2011 € 97

EINDTOTAAL € 809,7

* Zoals door minister Eurlings eind 2009 toegezegd

** € 85 nu opgenomen in het MPI (incl. BTW = €101)

*** € 37,5 toegezegd door Regio Holland Rijnland (incl. BTW = €45)

**** € 18,4 vrijval in MPI (incl. BTW = €21,9)

***** € 57 overheveling uit RGL-west bij vervallen tak naar Noordwijk (incl. BTW = €67,8)

8. Draagvlak

Alle varianten kennen meer of minder draagvlak. De opinie in de stad Leiden neigt naar de Churchill Avenue-variant; Dit burgerinitiatief is met veel enthousiasme en professionaliteit vorm gegeven. Niet in de laatste plaats hebben de initiatiefnemers hiervoor ook met succes de publiciteit gezocht. Politiek en bestuurlijk gezien is het draagvlak voor de RijnlandRoute groot, zowel bij de lokale als provinciale politiek. Een dergelijk project met een dergelijke omvang als de RijnlandRoute zal altijd voor- en tegenstanders kennen en met veel belangen te maken krijgen en houden. Het is aan de uitvoerders om straks tijdens de inpassingsfase hier met empathie mee om te gaan.

In het bestuurlijk overleg met de bestuurders van de Regio Holland Rijnland en de zes grondgebiedgemeenten is ingestemd met het accepteren van de Rijksbijdrage zoals deze door de minister in haar brief van 11 april 2011 is verwoord. Dat wil zeggen dat er €97 miljoen extra Rijksbijdrage voor de RijnlandRoute (zie hoofdstuk 7) wordt gegeven binnen het zogenaamde gebiedsbudget. Deze Rijksbijdrage wordt in de MIRT van mei aanstaande gealloqueerd. Met deze extra toezegging is de variant Zoeken naar Balans F te realiseren. Ook accepteerden de bestuurders de keuze voor Zoeken naar Balans F omdat dit

de beste match vormt tussen de gegeven middelen en de bestaande mogelijkheden. Gedeputeerden Staten komt daarom ook met het hier volgende oordeel.

9. Samenvattend

Samenvattend valt te concluderen dat de variant Churchill Avenue als de variant Zoeken naar Balans beide de meeste aanknopingspunten bieden voor de oplossing van het gestelde bereikbaarheidsprobleem. Beide varianten, zowel Churchill Avenue als Zoeken naar Balans, kennen hun voor- en nadelen. Als deze naast elkaar worden gelegd, kan in algemene zin worden gesteld dat de variant Zoeken naar Balans een geheel nieuw tracé aanlegt met daarin nieuwe wegen. Deze nieuwe wegen doorsnijden deels natuurgebied waardoor deze variant een grotere impact op de natuur zal hebben dan de variant Churchill Avenue. Deze laatste echter, waardeert een bestaand tracé door Leiden op en legt stedelijke tunnels aan. Verkeerskundig is de variant Churchill Avenue kwetsbaarder bij congestie in/voor de tunnel en kent bij diezelfde congestie geen alternatieve routes. Vanzelfsprekend kent deze variant daarom grotere risico's ten aanzien van tunnelveiligheid en derhalve kosten. Churchill Avenue is de duurste variant. Ook de bouwimpact – bouwen in een geheel verstedelijkt gebied – kent andere krachten dan de variant Zoeken naar Balans. Beide varianten zijn echter maakbaar. In schema, waarbij het beste scorende tracéalternatief aangekruist is:

Thema	Verkeer en Vervoer	Milieu leefomgeving	Milieu natuurlijke omgeving	Meest Milieuvriendelijke alternatief	Ruimtelijk-economische ontwikkelingen	Maakbaarheid en bouwverlast	Investeringskosten (in miljoenen euro's)
Beste scorend tracéalternatief							
N11-west						X	929 (2) 1044 (4)
Zoeken naar Balans	X	X			X	X	943
Churchill Avenue		X	X	X			1130

Als de uitkomsten van bovenstaande tabel afgezet worden tegen de doelen van de m.e.r. RijnlandRoute (zie hoofdstuk 5, Doelbereik) is het Churchill Avenue tracéalternatief de meest milieuvriendelijke variant. Zoeken naar Balans wijkt op alle aspecten niet significant af maar scoort over de gehele lijn iets positiever. Churchill Avenue kent daarentegen veel hogere bouwkosten en een veel hoger risicoprofiel en is daarom geen begaanbare weg. Ook niet de eventuele eerste fase Churchill Avenue omdat dit dan meteen om financiële redenen de definitieve fase zou zijn. Concluderend geniet daarom Zoeken Naar Balans (F) de voorkeur en is dit de enige begaanbare en verantwoorde weg.

