

# PAL voor de leefomgeving

## Provinciale Adviescommissie Leefomgevingskwaliteit

Provinciale Staten van Zuid-Holland  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag

### *PAL-advies Rijnlandroute: vraag een second opinion*

Datum : 1 juni 2012  
Onderwerp : PAL-advies RijnlandRoute  
Ons kenmerk : PAL 2012/028  
Aantal pagina's : 3

Geachte leden van Provinciale Staten,

In onze vergaderingen van augustus vorig jaar en mei dit jaar hebben wij de tracékeuze voor de RijnlandRoute behandeld.

De Rijnlandroute zal grote gevolgen hebben voor de kwaliteit van de ruimte en leefomgeving en de bereikbaarheid van deze stadsrandzone, stad en regio. De twee overgebleven tracés (Zoeken naar Balans optimaal en de Churchill Avenue) variëren sterk in hun effecten op de ruimtelijke en leefomgevingskwaliteit. Dit is reden voor de PAL om advies uit te brengen.

In de samenvatting treft u onze adviespunten. Deze zijn gebaseerd op de volgende aspecten die in dit advies worden toegelicht: naast ruimtelijke en leefomgevingskwaliteit gaat het om kosten, bereikbaarheid, economie en risico's.

### **Samenvatting**

#### **Kostenraming**

De geraamde kosten van nieuwe wegtracés blijken vaak sterk af te wijken van waarvoor ze worden aanbesteed of gerealiseerd. Baseer de argumentatie van die keuze daarom niet te zeer op een tamelijk onzekere kostenraming.

#### **Groeiprognose**

De in het verkeersmodel gehanteerde groeiprognose voor de periode 2010-230 is hoger dan de groei in de afgelopen decennia en strookt niet met het landelijk en provinciaal stagneren van het autoverkeer sinds 2005. Ontwikkelingen als het Nieuwe Werken, fiscaal belasten van het woon-werkverkeer blijvend hoge brandstofprijzen en een landelijke krimp van de beroepsbevolking na 2020 maken dat wij twijfels hebben over deze prognose.

#### **Kosten en bijdrage aan bereikbaarheid**

Er zijn verschillen van inzicht tussen de provincie en het Churchill Avenue Team ten aanzien van de bijdrage aan een robuuste bereikbaarheid in 2030 en de kosten van de Churchill Avenue die om nader onderzoek vragen.

#### **Risico's**

De Churchill Avenue heeft juridische risico's die spoedige aanleg kunnen verhinderen en nader onderzocht dienen te worden.

Wij adviseren u een onafhankelijke deskundige partij een korte second opinion (met een doorlooptijd van enkele maanden) uit te laten voeren om meer inzicht te geven in deze punten om een evenwichtige afweging te kunnen maken. Wij verwachten dat u op grond hiervan - ongeacht de keuze - een breder maatschappelijk draagvlak verwerft voor uw besluit. Wat een korte second opinion aan procestijd kost zal volgens ons daarna ruimschoots worden ingehaald.

## Adviespunten

### Ruimtelijke en leefomgevingskwaliteit

Uit oogpunt van ruimtelijke en leefomgevingskwaliteit - waaronder milieu, natuur en landschap - scoren de twee oplossingen heel verschillend. Het MER wijst Churchill Avenue aan als meest milieuvriendelijke alternatief. Het verkeer in de tunnel hoor en zie je niet en ook ten aanzien van de luchtkwaliteit bij de tunnelmonden zijn er volgens het Churchill Avenue Team bij geforceerd ventileren geen problemen. Ook worden met deze tunnel Voorschoten, de Stevenshof en de Oostvlietpolder ten zuiden van Leiden gespaard en kan deze groene stadsrand ook in lijn met de provinciale visies voor ruimte, groen en cultuur recreatief en als natuurcorridor worden ontwikkeld en blijven landschap en erfgoed behouden. In de [brief](#) van de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Voorschoten, Wassenaar en Zoeterwoude worden met name de bezwaren inzake ruimte, natuur en landschap van Zoeken naar Balans uitvoerig verwoord.

Met de Churchill Avenue wordt de ruimtelijke en leefomgevingskwaliteit van delen van het gelijkvloerse tracé verbeterd. Die verbetering is waarschijnlijk minder groot dan de beelden op de site van [Churchill Avenue](#) suggereren. Zo zullen o.a. door leidingen de getoonde bomen boven de tunnel over delen van het tracé vermoedelijk minder groot en zal die weg dus in praktijk minder groen zijn. Verder worden in de beelden de ruimtelijke ingrepen bij de tunnelmonden en over de lengte van de diverse aan- en afvoerstroken met hun negatieve effecten op de passeerbaarheid en ruimtelijke en leefomgevingskwaliteit over deze delen van het tracé slechts beperkt weergegeven.

De provincie dient voldoende middelen vrij te maken voor een uit oogpunt van ruimte, milieu en veiligheid goede inpassing van het te kiezen tracé.

### Kosten

Het gekozen tracé dient in deze financieel krappe tijden uiteraard binnen een verantwoord budget gerealiseerd te kunnen worden, maar gezien die grote onzekerheid in de kostenomvang adviseren wij de argumentatie van die keuze niet te zeer op een tamelijk onzekere kostenberekening te baseren.

Recente grote aanbestedingen in Zuid-Holland en elders tonen dat het werk voor honderden miljoenen minder is aanbesteed dan oorspronkelijk begroot (waaronder de A15 Maasvlakte-Vaanplein en de A4 Delft - Schiedam). Wel geldt dat eerdere ervaringen met grote infrastructuurprojecten - in risicoprofiel en omvang vergelijkbaar met de Rijnlandroute - laten zien dat deze vaak gepaard gaan met kostenoverschrijdingen. Dit illustreert dat er in praktijk vaak grote verschillen zitten tussen vooraf geraamde, geoffreerde en uiteindelijk gerealiseerde kosten.

Bij de keuze tussen Zoeken naar Balans en de Churchill Avenue vormen de hogere totale investeringskosten het voornaamste provinciale bezwaar tegen de Churchill Avenue. Over de hoogte van dit verschil lopen de meningen tussen de provincie en het Churchill Avenue Team uiteen. Zo zijn er volgens dit team 9 verschilpunten en bedraagt het totale verschil in kosten tussen deze twee oplossingen voor alle overheden € 72 miljoen. De provincie gaat echter, inclusief reserveringen, uit van een verschil van €229 miljoen. Hierbij wordt in de Nota Voorkeursalternatief het verschil in rijksuitgaven voor de aansluiting op de rijkswegen (die bij Zoeken naar Balans hoger zijn) niet getoond.

***Gezien de grote onzekerheden bij kostenramingen en gezien de verschillen van inzicht tussen de provincie en het Churchill Avenue Team adviseren wij u een korte second opinion van een onafhankelijke deskundige partij naar de te verwachten kosten.***

### Bereikbaarheid

De bereikbaarheid in en rond Leiden en van deze regio vormt al jaren een probleem dat aangepakt dient te worden. De bereikbaarheidsbaten van beide tracékeuzes zijn dan ook groot.

Volgens de provinciale [Nota Voorkeursalternatief](#) zal met de gehanteerde groeiprognoze bij de Churchill Avenue het wegverkeer in 2030 in de avondspits niet meer goed doorstromen, waardoor dit tracé niet toekomstvast zou zijn.

Ook inclusief geplande ontwikkelingen als aanleg van Nieuw Valkenburg en uitbreiding van het Bio Science park plaatsen wij vraagtekens bij de in het gebruikte verkeersmodel gehanteerde hoge groeiprognoze voor het wegverkeer. Want in Nederland is volgens de nationale [Mobiliteitsbalans 2011](#) en is in Zuid-Holland volgens de [Monitor PVVP 2011](#) het aantal personenautokilometers in de periode 2005-2010 (dus reeds ruim voor de start van de economische crisis) niet gegroeid, maar landelijk jaar na jaar constant gebleven en in alle regio's van Zuid-Holland in die periode zelfs licht gedaald. Ook door de aangekondigde belasting van het woon-werkverkeer en ontwikkelingen als het nieuwe werken en blijvend hoge brandstofprijzen, zal die mobiliteitsgroei eerder minder dan meer zijn dan in het verleden is gerealiseerd.

In de periode 1990-2010 is het aantal gemotoriseerde voertuigen op de Churchillaan met zo'n 20% gegroeid. Het verkeersmodel rekent echter voor de periode 2008-2020 met een verkeersgroei op dit tracé van ruim 30% (dus jaarlijks bijna drie keer zoveel als eerder gerealiseerd). En in de periode

2020-2030 gaat, ondanks een landelijke krimp van de beroepsbevolking na 2020, volgens het gehanteerde verkeersmodel die groei gestaag door en bedraagt deze in 2030 ruim het drievoudige van het huidige aantal voertuigen per etmaal.

Verder geldt dat ten aanzien van bereikbaarheid nu en in de toekomst er volgens het Churchill Avenue Team bij de door hen aangedragen optimalisatie, waarbij de Wassenaarseweg is opengesteld als verbinding tussen BioSciencepark in Leiden en Nieuw-Rhijngeest, er qua toekomstvastheid geen significante verschillen zijn met Zoeken naar Balans. Bij de tracékeuze is daarnaast uiteraard ook de bereikbaarheid bij calamiteiten van belang.

***Tegen de achtergrond van de verkeersontwikkelingen, zoals beschreven in de nationale Mobiliteitsbalans 2011 en de Monitor PVVP 2011 en gezien de grote verschillen van inzicht tussen de provincie en het Churchill Avenue Team over het fileoplossend vermogen van beide tracés adviseren wij u een korte second opinion naar de in het verkeersmodel gehanteerde groeiprognoze voor het wegverkeer en naar de robuustheid van de bereikbaarheidsbaten van beide tracés.***

## Economie

De becijferde versterking van de economie is volgens de [Regionaal Economische Effecten Studie](#) van Ecorys vooral gelegen in de bereikbaarheidsbaten. Als - zoals het Churchill Avenue Team stelt - beide oplossingen het fileprobleem in vrijwel gelijke mate oplossen zit hier geen significant verschil meer tussen.

De [Economische Effect Rapportage](#) van de TU Delft toont dat Zoeken naar Balans de economische potenties van bestaand stedelijk gebied in Leiden en Voorschoten verzwakt en de economische potenties bij de kruispunten met A4 en A44 versterkt, wat de kans vergroot dat hier in de toekomst nieuwe stedelijke uitleg komt, zoals in de vorm van megamalls en nieuwe kantoren, wat indruist tegen de provinciale structuurvisie. De Churchill Avenue versterkt juist bestaand stedelijk gebied van Leiden en Voorschoten. De provincie geeft aan dat dit onderzoek niet op een gevalideerde onderzoeksmethode is gebaseerd.

Wat ons verder opvalt is dat in de [Regionaal Economische Effecten Studie](#) van Ecorys bij Zoeken naar Balans de aantasting van het recreatiegenot van recreatiegebied de Vlietland en de aantasting van het woonklimaat van de Leidse wijk Stevenshof niet zijn meegenomen. Voor de Churchill Avenue geldt dat in deze studie de effecten op het woon-, werk- en leefklimaat rond deze weg in Leiden niet zijn meegenomen, maar wel de afname van de zichtlocatie van de lokale winkelcentra langs dit tracé in Leiden. Ook de [MKBA](#) - waarvan de uitkomsten sterk in het voordeel zijn van Zoeken naar Balans optimaal - becijfert deze zaken niet en bevat alleen kwalitatieve oordelen over de impact op natuur, landschap, cultuurhistorie, recreatie, archeologie en bodem, waardoor de bereikbaarheidsbaten (in tijd en betrouwbaarheid) de uitkomsten van deze studie in hoge mate (ca. 80%) domineren.

## Risico's

Volgens de provinciale [Nota Voorkeursalternatief](#) heeft de Churchill Avenue grotere procesrisico's, waaronder het risico dat het bevoegd gezag vanwege de voor Nederland unieke in- en uitritten geen vergunning kan verlenen voor deze tunnel.

***Aangezien wij u reeds adviseren om verschillen in inzicht in de kosten en de bijdrage aan de bereikbaarheid nader te onderzoeken, adviseren wij u om die tijd ook te benutten om via een korte second opinion meer zicht te krijgen op die procesrisico's die aanleg van de Churchill Avenue op kortere termijn kunnen blokkeren. Een maatschappelijk breed gedragen besluit is gebaat bij een beter inzicht in deze risico's.***

Wij hopen u met dit advies van dienst te zijn bij de tracékeuze voor de RijnlandRoute en zien een spoedige reactie op dit advies met belangstelling tegemoet.

De Provinciale Adviescommissie Leefomgevingskwaliteit van Zuid-Holland,

L. van Rijn-Vellekoop

J.M. Brouwer

W.G.

W.G.

Voorzitter

Secretaris

.