

D. Map BAG (vh Stuurgroep Bestuurlijk)

D. Map BAG (vh Stuurgroep Bestuurlijk)	
91	E-mail van de provincie aan de Stuurgroep RijnlandRoute van 29 juni 2007
91a	Memo Voortangsrapportage Planstudie RijnlandRoute
91b	Bijlage Agenda van de vergadering van de Stuurgroep RijnlandRoute van 4 juli 2007
91b	Bijlage Alternatieven RijnlandRoute
91c	Bijlage Financiële situatie Project RijnlandRoute van 26 juni 2007
91d	Bijlage De RijnlandRoute in het verleden en in andere plannen van 31 mei 2007
92	E-mail van Programma As Leiden Katwijk van 17 juli 2007
92a	Bijlage Verslag Bestuursconferentie As Leiden Katwijk van 6 juli 2007
93	E-mail van de provincie aan de Stuurgroep RijnlandRoute van 19 juli 2007
93a	Bijlage Memo Besluitvorming RijnlandRoute van 6 juli 2007
93b	Bijlage Verslag van de Stuurgroep RijnlandRoute van 4 juli 2007
94	E-mail van de provincie aan de Stuurgroep RijnlandRoute van 6 september 2007
94a	Bijlage Agenda van de vergadering van de Stuurgroep RijnlandRoute van 11 september 2007
94b	Bijlage Memo toelichting op de onderwerpen van 5 september 2007
94c	Bijlage Memo toelichting verkeerscijfers van 5 september 2007
94d	Bijlage Memo Programma klankbordgroepen Bewoners en Bedrijf & Maatschappij en informatiebijeenkomst raadsleden
94e	Bijlage Memo Vervolgproces RijnlandRoute van 6 september 2007
95	Dubbel met document 94
96	Document RijnlandRoute NRM
97	E-mail van de provincie aan de Stuurgroep RijnlandRoute van 28 september 2007
97a	Bijlage 1 Ontwerputgangspunten
97b	Bijlage 2 Kaarten/tekeningen
97c	Bijlage 3 Vertaling onderwerp in verkeersmodellen
97d	Bijlage Verschilplot Alternatief 3 – Referentie 2020
97e	Bijlage 6 Groene Buffer Ommedijksepolder
97f	Bijlage Verschilplot Alternatief 4 – Referentie 2020
97g	Bijlage Verschilplot Alternatie 5 – Referentie 2020
97h	Bijlage Verschilplot alternatief 8 – Referentie 2020
97i	Bijlage Alternatieven
97j	Bijlage 7 Visuele geomorfologische typen landschappen
97k	Bijlage 8 Waarderingstabel Natuur en Landschap
98	E-mail van de provincie aan de Stuurgroep RijnlandRoute van 28 september 2007
98a	Bijlage Verslag van de vergadering van de Stuurgroep RijnlandRoute van 11 september 2007
98b	Bijlage Agenda van de vergadering van de Stuurgroep RijnlandRoute van 1 oktober 2007
98c	Bijlage Maatschappelijke kosten-batenanalyse van september 2007
98d	Bijlage Managementrapportage MKBA
99	Agenda van de vergadering van de Stuurgroep RijnlandRoute van 10 oktober 2007
100	Memo Vergelijk kostenramingen RijnlandRoute van 10 oktober 2007
101	Verslag van de Stuurgroep Vergadering RijnlandRoute van 1 oktober 2007
102	E-mail van de provincie aan de Stuurgroep RijnlandRoute van 25 oktober 2007
102a	Bijlage Agenda van de vergadering van de Stuurgroep RijnlandRoute van 30 oktober 2007
102b	Bijlage Verslag van de vergadering van de Stuurgroep RijnlandRoute van 10 oktober 2007

From: Rijnlandroute
Sent: Friday 29 June 2007 09:04:16
To: [redacted]@voorschoten.nl'; [redacted]
 (bestuurssecretariaat@voorschoten.nl)'; [redacted]@voorschoten.nl)'; 'De heer H.
 Horlings'; 'De heer J.P.R.M. Steegh'; 'De heer J.W.M. Stuijt'; 'De heer P.A. Glasbeek'; 'De heer W. de
 [redacted]
 [redacted]@dzh.rws.minvenw.nl)'; @wassenaar.nl @pzh.nl
 [redacted]@minvrom.nl)'; 'Secretaresse Glasbeek [redacted]@leiderdorp.nl)'; @pzh.nl
 RL; 'mackay@oegstgeest.nl'; ' [redacted]@rws.nl'; 'securvdijk
Cc: [redacted]@katwijk.nl [redacted]@haaglanden.net [redacted]@pzh.nl [redacted]@leiden.nl
 [redacted]@pzh.nl [redacted]@oegstgeest.nl [redacted]
 [redacted]@rws.nl)'; [redacted]@katwijk.nl [redacted]@grontmij.nl [redacted]@rijnland.net [redacted]@pzh.nl
 [redacted]@pzh.nl
Subject: Vergaderstukken Stuurgroepvergadering RijnlandRoute (4 juli a.s.) : Agenda
 en 4 bijlagen
Attachments: Blank Bkgrd.gif, agenda_stuurgroep_04 juli2007.doc, Alternatieven
 RijnlandRoute_bijlage 2.pdf, RijnlandRoute in andere plannen.pdf, Financiële situatie project
 RijnlandRoute.pdf, Voortgangsrapportage Planstudie RijnlandRoute-02_Bijlage 1..pdf

Geachte stuurgroepleden,

Hierbij zend ik u de vergaderstukken t.b.v. de stuurgroepvergadering
 RijnlandRoute op **woensdag 4 juli a.s. van 14.30-16.00 uur** in het provinciehuis te
 Den Haag (ZEEZAAL).

Vriendelijke groeten,
 [redacted]

Projectteam RijnlandRoute bestaat uit:

Projectleider Provincie Zuid-Holland, [redacted], telefoon: 070-[redacted]
 Projectleider Provincie Zuid-Holland, [redacted], telefoon: 070-[redacted]
 Projectleider Provincie Zuid-Holland, [redacted], telefoon: 070-[redacted]
 Projectsecretaris Provincie Zuid-Holland, [redacted], telefoon: 070-[redacted]
 Projectleider Regio Holland Rijnland, [redacted]
 Per e-mail zijn we bereikbaar onder: rijnlandroute@pzh.nl

Postadres:
 Provincie Zuid-Holland
 Projectbureau RijnlandRoute, kamer [redacted]
 Postbus 90602
 2509 LP DEN HAAG



provincie **HOLLAND**
ZUID

Memo

Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Verkeer en Vervoer

Contact

T 070 - [redacted]
rijnlandroute@pzh.nl

Datum
28 juni 2007

91a

Aan
Stuurgroep RijnlandRoute

Onderwerp
Voortgangsrapportage Planstudie RijnlandRoute

Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)

Twee notities

Twee bepalende notities voor de start van de planstudiefase (Herzien Plan van Aanpak RijnlandRoute (versie 1.0, d.d. 10 januari 2007) en de uitgangspuntennotitie Maatschappelijk Kosten Baten Analyse RijnlandRoute (versie 1.0, d.d. 10 januari 2007)) zijn tijdens de stuurgroepvergadering van 18 december 2006 vastgesteld. Vervolgens zijn deze notities vastgesteld door GS (d.d. 6 februari 2007) en aangeboden aan de Statencommissie MKE (d.d. 16 mei 2007).

De twee notities beschreven de aanleiding voor het herzien van het bestaande Plan Van Aanpak en de wijze waar op de (eerste fase)Planstudie RijnlandRoute verder wordt opgepakt in de vorm van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA).

MKBA (eerste fase Planstudie)

De MKBA is het ondersteunend document waarin de argumenten voor de besluitvorming terug te vinden zijn.

De MKBA:

- dient voldoende solide te zijn om als één van de pijlers te dienen voor de MIRT-bespreking met het Rijk en wordt afgestemd op het OEI-proces (overzicht effecten infrastructuur), zoals dat ook bij MIT-verkenningen wordt toegepast (Werkwijzer OEI bij MIT-verkenningen, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, december 2004).
- dient voldoende inzicht te geven in de (milieu)effecten van de verschillende alternatieven zodat gemotiveerd onderscheid kan worden gemaakt naar kansrijke en kansarme alternatieven, leidend tot een gedragen voorkeursracé.
- dient voldoende input te kunnen leveren voor de planMER die in het kader van de streekplanwijziging wordt gestart. Zie hiertoe tevens het planologisch juridisch Kader.



Alvorens de MKBA zal worden opgesteld wordt voor 8 alternatieven een verkeersmodelstudie verricht. Eén van de eisen m.b.t. MIRT is dat het NRM-verkeersmodel moet worden gebruikt bij de effectanalyses. In het voorjaar van 2007 bleek dat het verkeersmodel moest worden geactualiseerd voor het verkrijgen van een betrouwbare effectanalyse. Deze actualisatie heeft invloed gehad op de planning van de MKBA. Zie hiervoor planning MKBA.

De resultaten van de modelstudie geven belangrijke informatie over de verkeerskundige effectiviteit van de alternatieven voor de Rijnlandroute. Dit zijn de dominante baten in de MKBA. Het verkeerskundig ontwerp en bijbehorende kostenramingen zijn de dominante kosten in de MKBA. Eén en ander wordt in onderlinge samenhang uitgewerkt voor een MKBA.

Na een uitgebreid offertetraject is de opdracht voor de MKBA (inclusief de model- en ontwerpstudie) gegund aan een adviesbureau. De resultaten van de MKBA worden eind september 2007 verwacht.

Alternatieven

In een eerder stadium, naar aanleiding van de verkenning, is een besluit genomen over het verder bestuderen van alternatieven (combinaties van tracés ten westen en ten oosten van de A44).

Op basis van de lijst van afspraken (stuurgroep 2 juni 2005) is in samenwerking met de leden van de projectgroep RijnlandRoute en het adviesbureau tot een set met 8 alternatieven gekomen.

Eerder gemaakte afspraken binnen de stuurgroep en projectgroep waren hierbij leidend. Bovendien zijn de resultaten van de het atelier As Leiden Katwijk en de resultaten van het Verkeersatelier As Leiden Katwijk (VALK) gebruikt als inspiratiebron. Zo is ten westen van de A44 het nieuw aan te leggen tracé (alternatief 4) representatief voor een aantal tracés die zijn bestudeerd in het Verkeersatelier As Leiden Katwijk. De precieze ligging van het tracé volgt uit de ontwerpstudie waarbij het tracé zorgvuldig wordt ingepast in de bestaande omgeving. Ditzelfde geldt ook voor de alternatieven die gesitueerd zijn ten oosten van het Valkenburgse meer.

In de bijlagen is de notitie "Alternatieven RijnlandRoute d.d. 26 juni 2006" opgenomen.

Voorstel: De stuurgroep stelt de set van 8 alternatieven vast in de vergadering van 4 juli 2007 (agendapunt 4).

Na vaststelling in de stuurgroep kunnen de 8 alternatieven met behulp van het verkeersmodel worden doorgerekend op verkeerskundige effectiviteit. De verkeerskundige betekenis van de alternatieven kan onderling worden vergeleken en vergeleken met de referentiesituatie (situatie zonder Rijnlandroute).



Planologisch/juridisch kader

Het definitieve tracé van de RijnlandRoute wordt planologisch/juridisch ondergebracht in een partiële streekplanherziening West. In deze herziening worden de drie grote projecten uit de As Leiden - Katwijk (RLR, RGL West en Valkenburg) opgenomen. Parallel aan de totstandkomning van de herziening wordt het verplichte bijbehorende milieuraapport (de PlanMer) opgesteld.

Nadat het tracé RijnlandRoute is vastgelegd in het streekplan, moet het worden vastgelegd in de diverse bestemmingsplannen. Hiertoe moet een projectmer (tweede fase planstudie) opgesteld worden. Voor deze projectMer is de provincie de initiatiefnemer en de betrokken gemeenten het Bevoegd Gezag.

Programma As Leiden Katwijk

Het project RijnlandRoute maakt deel uit van het programma As Leiden Katwijk. Dit programma bewaakt de samenhang en afstemming tussen het project RijnlandRoute en de andere projecten in de regio (RijnGouwelijn-West, Locatie Valkenburg). Ook vindt binnen dit programma de afstemming met de regionale structuurvisie (regio Holland-Rijnland) en de partiële herziening van het streekplan plaats.

Het programma As Leiden Katwijk organiseert vrijdag 6 juli a.s. een eerste bestuursconferentie As Leiden Katwijk. Tijdens deze conferentie worden alle stuurgroepleden van de verschillende projecten in de As Leiden Katwijk op de hoogte gesteld van de actuele stand van zaken en onderlinge samenhang. Het karakter van deze conferentie zal informatief zijn.

Planning

MKBA

Ten opzichte van de planning zoals aangeduid in het Herzien Plan van Aanpak (versie 1.0, d.d. 10 januari 2007) wordt de MKBA 8 weken later afgerond. Dit is veroorzaakt doordat het NRM verkeersmodel dit voorjaar moest worden geactualiseerd. De resultaten van de MKBA worden eind september 2007 verwacht.

Totaal planning project RijnlandRoute

- In de stuurgroepvergadering van komend najaar (oktober 2007) is het de bedoeling om het "Rapport MKBA" vast te stellen. Vervolgens wordt de MKBA ter behandeling aangeboden aan GS en de regio Holland Rijnland (gemeenteraden). En wordt de MKBA ter kennisname aan PS aangeboden.
- In oktober/november 2007 volgt de MIRT-bespreking met het Rijk. De MKBA is één van de pijlers waarop deze bespreking gebaseerd wordt.



- In november/december 2007 wordt de tweede Bestuursconferentie As Leiden Katwijk georganiseerd. Alle beschikbare analyses (waaronder die van RijnlandRoute, RijnGouwewijn-west en die van Locatie Valkenburg) worden tijdens deze conferentie geïntegreerd.
Inhoud, financiële haalbaarheid en bestuurlijke besluiten (inclusief fasering) worden naast elkaar gelegd en verwerkt in een beslispyramide.
- In februari 2008 wordt aan de stuurgroep RijnlandRoute ter vaststelling het "voorstel tot tracé-inperking" voorgelegd. Vervolgens wordt het "voorstel tot tracé-inperking", na behandeling in het AB van regio Holland-Rijnland, door GS vastgesteld en wordt het ter vaststelling aan PS aangeboden.
- Vrijwel meteen na de inperking van het aantal tracés wordt de tweede fase van de planstudie opgestart (de projectmer). In dit MER worden de resterende tracés op inpassingsniveau nader bestudeerd gestudeerd en met elkaar vergeleken.
Uit de projectmer volgt uiteindelijk de keuze van voorkeurstracé (najaar 2008).

Tijdens de Bestuursconferentie van de As Leiden Katwijk (6 juli a.s.) wordt bovenstaande planning voor RijnlandRoute gepresenteerd in "Relatieschema ALK A".

NB Ten behoeve van de MIRT-bespreking met het Rijk in oktober/november 2007 kan het zinvol zijn reeds in de stuurgroepvergadering van oktober 2007 tot tracé-inperking over te gaan.

Financiering

In de bijlagen is de notitie "Financiële situatie project RijnlandRoute (dd.26 juni 2007) opgenomen.

Voor de bekostiging van de RijnlandRoute wordt aan een aantal verschillende kostendragers gedacht.

- Provincie: Vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur (MPI) van de Provincie Zuid-Holland rekening gehouden met een minimale bijdrage van circa € 80 miljoen.
- Regio Holland Rijnland. De samenwerkende gemeenten van de regio Holland Rijnland hebben eind maart ingestemd met het instellen van een regionaal investeringsfonds. Daarin zijn onder meer investeringen opgenomen in een vijftal infrastructuurprojecten, waaronder de Rijnlandroute met hoogste prioriteit. Voor het project wordt gedacht aan een bedrag van circa 37 miljoen.



- MIRT. Daarnaast wordt door de regionale partijen ingezet op een bijdrage vanuit het MIRT, maar de hoogte daarvan is onbekend. Om te kunnen praten over een bijdrage van Verkeer en Waterstaat is van belang inzicht te hebben in de vraag welke belangen gediend worden. Worden er waardevolle (inter)nationale belangen gediend door de RijnlandRoute, dan is een dergelijke bijdrage waarschijnlijker. Met name wanneer het Rijk een hoge prioriteit aan de verbinding toekent.
- VROM/Valkenburg. Vanuit de bouwlocatie Valkenburg mag een bijdrage worden verwacht ten behoeve van (de inpassing van) het westelijk deel van de RijnlandRoute. Dit tevens naar aanleiding van de stellingname dat er in Valkenburg niet gebouwd gaat worden als de infrastructuur niet op orde is.
- Samenwerking met private partijen (PPS)

Aandachtspunten

- Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat stelt de eis dat het Noord-Zuid georiënteerde verkeer op de A4 en op de A44 fysiek moet worden gescheiden van het Oost-West georiënteerde verkeer op de Rijnlandroute. Dat wil zeggen dat geen weefvakken op de A4 en A44 worden toegepast, maar een gescheiden hoofd- en parallelstructuur.

- Rijkswaterstaat

De aansluiting van de Rijnlandroute op de A4 passen in het kader van het Tracébesluit Verbreding A4 Burgerveen-Leiden. Als de RijnlandRoute wordt aangetakt op de parallelle rijbanen, dan is verlenging van de hoofd- en parallelstructuur in zuidelijke richting noodzakelijk? Hiertoe is reeds overleg gaande met het Projectbureau A4 van Rijkswaterstaat.

- Gemeente Voorschoten/ Gemeente Leiden

Locatie van de eventuele aansluiting naar Leiden-centrum parallel aan de spoorweg. Op grondgebied van Leiden of Voorschoten? De beide gemeenten is gevraagd hierover in onderling overleg te gaan en een voorstel uit te werken.

- Gemeente Leiden:

Eén maatregelenpakket Churchilllaan te Leiden. Aan de gemeente Leiden wordt gevraagd één maatregelenpakket te definiëren. Het doel is het verkeer op de Churchilllaan verder terug te dringen als flankerende maatregel bij de realisatie van de Rijnlandroute. De effectiviteit wordt als scenario doorerekend in het verkeersmodel.



provincie **HOLLAND**
ZUID

Aan
Stuurgroep RijnlandRoute

Onderwerp
Stuurgroepvergadering RijnlandRoute

- 1 Opening en vaststellen agenda**
- 2 Mededelingen**
- 3 Voortgangsrapportage Planstudie RijnlandRoute (bijlage 1)**
- 4 Alternatieven planstudie (bijlage 2)**
Voorstel: De 8 alternatieven vaststellen.
- 5 Bestuursconferentie en de problematiek rondom de planning**
- 6 Rondvraag**
- 7 Sluiting vergadering**

Overige bijlagen:

- Financiële situatie project RijnlandRoute
- De RijnlandRoute in andere plannen

Agenda

Contact

T 070 -
rijnlandroute@pzh.nl

Vergaderplaats
Provinciehuis, zeezaal
Vergaderdatum
4 juli 2007
Tijdstip
14.30 - 16.00 uur

Ons kenmerk

Bijlagen
4

91b

Alternatieven RijnlandRoute

te beschouwen in de MKBA

gereed: sept. 2007

Bijlage 2 Stuurgroepvergadering d.d. 4 juli 2007

Vertrekpunten

Lijst van afspraken conform het door GS (20 september 2005) vastgestelde besluit van de stuurgroep (2 juni 2005) en hoe ze in de MKBA verwerkt zijn:

1. Naar de mogelijke combinaties van tracés tussen Katwijk – A44 en A44 – A4 wordt nader onderzoek verricht op welke wijze de onderlinge verbinding en de aansluiting op de A44 vormgegeven wordt.
 - aandacht voor de eis van Rijkswaterstaat m.b.t. scheiding verkeer (hoofd/parallel)
 - aandacht voor de eis m.b.t. de ecologische hoofdstructuur
2. Voor de tracés N11 West / A11 en Korte Vliet Oude Rijn wordt bekeken op welke wijze de verkeersstroom tussen de RijnlandRoute en de N11 Oost (Zoeterwoude – Bodegraven) onafhankelijk van de verkeersstroom op de A4 afgewikkeld kan worden.
3. Voor de tracés N11 West / A11 en Korte Vliet Oude Rijn wordt, in samenhang met het voorgaande punt, bekeken op welke wijze de aansluiting op de A4 vormgegeven wordt.
 - 2 en 3: Aandacht voor de eis van Rijkswaterstaat m.b.t. scheiding verkeer (hoofd/parallel)
4. Voor alle tracé(combinatie)s wordt met behulp van een gedetailleerde verkeersstudie onderzocht welk wegprofiel (aantal rijstroken, snelheid) en welke aansluitingen (hoeveelheid, plaats en vormgeving) het verkeerskundig beste resultaat geven.
5. Voor alle tracés wordt in beeld gebracht (bouwkundig, ruimtelijk en financieel) welke inpassingmaatregelen nodig zijn om aan de wettelijke (milieu) eisen te voldoen.
6. Voor alle tracés wordt in beeld gebracht (bouwkundig, ruimtelijk en financieel) welke (aanvullende) maatregelen wenselijk zijn om de maatschappelijke haalbaarheid te vergroten (vormgeving, landschappelijke inpassing) dan wel tot een hoger maatschappelijk rendement (dubbel ruimtegebruik, financieringsconstructies) te komen.
 - 4 t.m. 6: Onderzoeksvragen voor de MKBA
7. Voor de tracés verbreden N206 en Valkenburg Zuid wordt de onderlinge afweging en vormgeving geïntegreerd opgepakt met (de omvang van) de ontwerpogave voor de bebouwing van marinevliegkamp Valkenburg.
 - De ontwerpen en resultaten Verkeersatelier As Leiden Katwijk worden gebruikt als input voor de MKBA
8. Voor de tracés N11 West / A11 en Korte Vliet Oude Rijn wordt bekeken welke (verkeerskundige) maatregelen (naast een van deze tracés) nodig zijn om de leefbaarheid op het Churchilllaan tracé te verbeteren.
 - Resultaten van het verkeersmodel geven meer inzicht in de leefbaarheid langs de Churchilllaan.
 - Als Leiden één aanvullend maatregelenpakket definieert om de verkeersdruk op de Churchilllaan te verminderen, dan kan de effectiviteit doorgerekend worden in het verkeersmodel.
9. Voor het onderzoeksproces in zijn algemeenheid wordt een dusdanige structuur gekozen dat de toetsing van de feitelijke resultaten van de Planstudie aan de vastgestelde wegingcriteria op inzichtelijke wijze plaats kan vinden teneinde een transparante besluitvorming over de tracékeuze mogelijk te maken.
 - De OEI-methodiek borgt een zorgvuldige afweging

Inspiratie

- De eerder gemaakte afspraken binnen de stuurgroep en projectgroep zijn leidend voor de alternatieven
- Startnotitie MER (2006) stond model voor de uitgangspuntennotitie MKBA
- De resultaten van het atelier As – Leiden - Katwijk (2006) zijn gebruikt als inspiratiebron bij het samenstellen van de varianten
- De resultaten van het atelier Valkenburg (voorjaar 2007) worden als inspiratiebron voor aansluitingen aan de westkant van de A44

Aandachtspunten

- Aansluiting op de A4: scheiding van verkeersstromen (hoofd- en parallelbaan)
- Onderzoeksvragen voor de MKBA
- Verbetering leefbaarheid Churchillaan (modelresultaat)
- Aanvullende maatregelen Leiden
- OEI methodiek toepassen
- Vormgeving aansluitingen (openheid versus kosten)
- Tunnelveiligheid volgens wettelijke eisen
- Twee aansluitingen van RijnlandRoute op Valkenburg

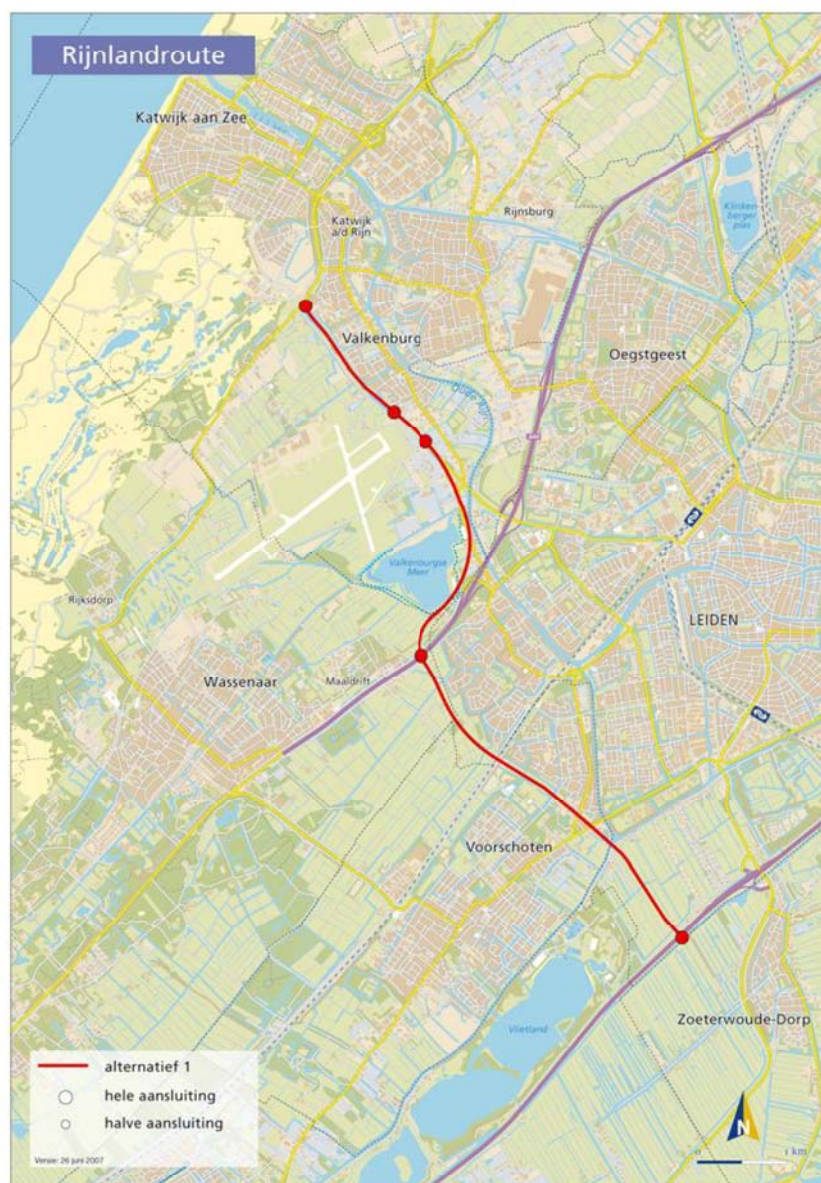
Aansluiting A4

- Zo optimaal mogelijk aansluiten op de te verbreden A4 (tracébesluit Burgerveen – Leiden 2006)
- Gebruik maken van de parallelstructuur van de A4
- (Tijdens de modelstudie) een zo kort mogelijke verbinding tussen Vliet en A4
- Aandacht voor ontwerp nabij het Groene Hart

Tunnelveiligheid

- Géén in- en uitvoegstroken in een gesloten tunnel
- Ter hoogte van Ter Wadding moet een aansluiting komen op maaiveldniveau
- Een halve aansluiting is realiseerbaar
- Een volledige aansluiting kost veel hellinglengte en is ruimtelijk niet inpasbaar
- In het verkeersmodel wordt wél een volledige aansluiting doorgerekend om het effect in beeld te brengen (alternatief 8)

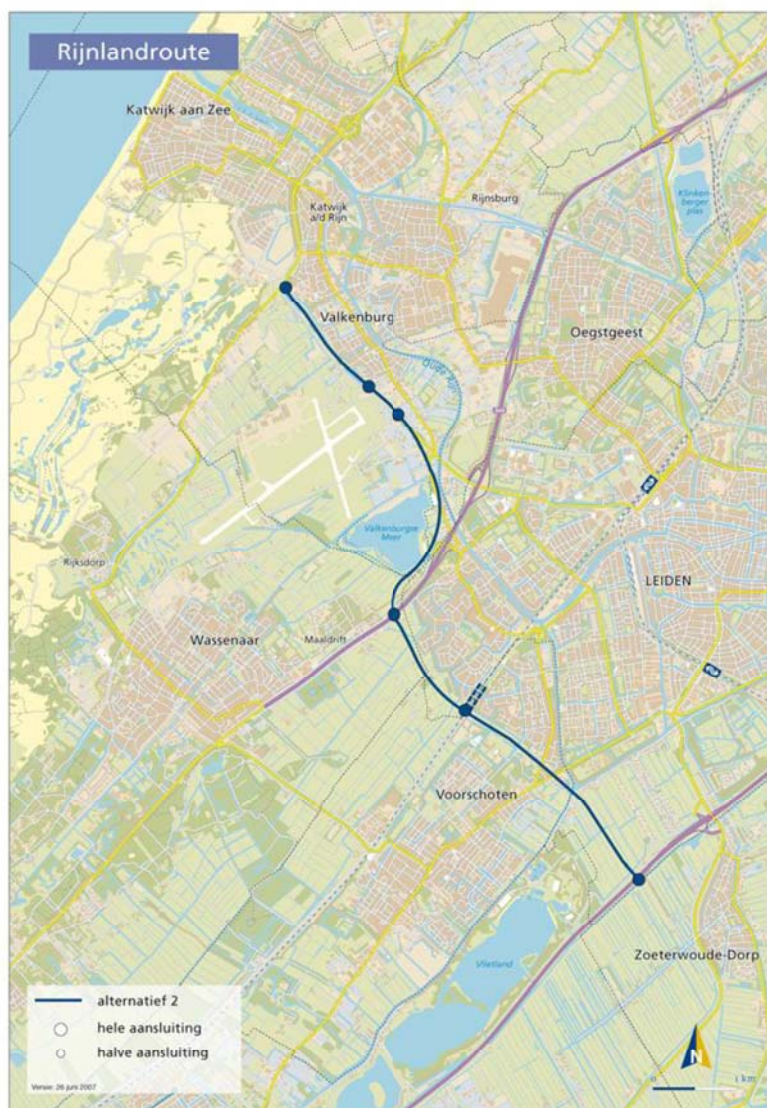
Alternatief 1



- Verdubbeling N206
- Lange bypass
- Maaldrift
- Ten zuiden van Leiden
- Korte aansluiting naar A4

De tekening is een weergave van de wijze waarop het alternatief in het verkeersmodel wordt meegenomen en is schetsmatig.

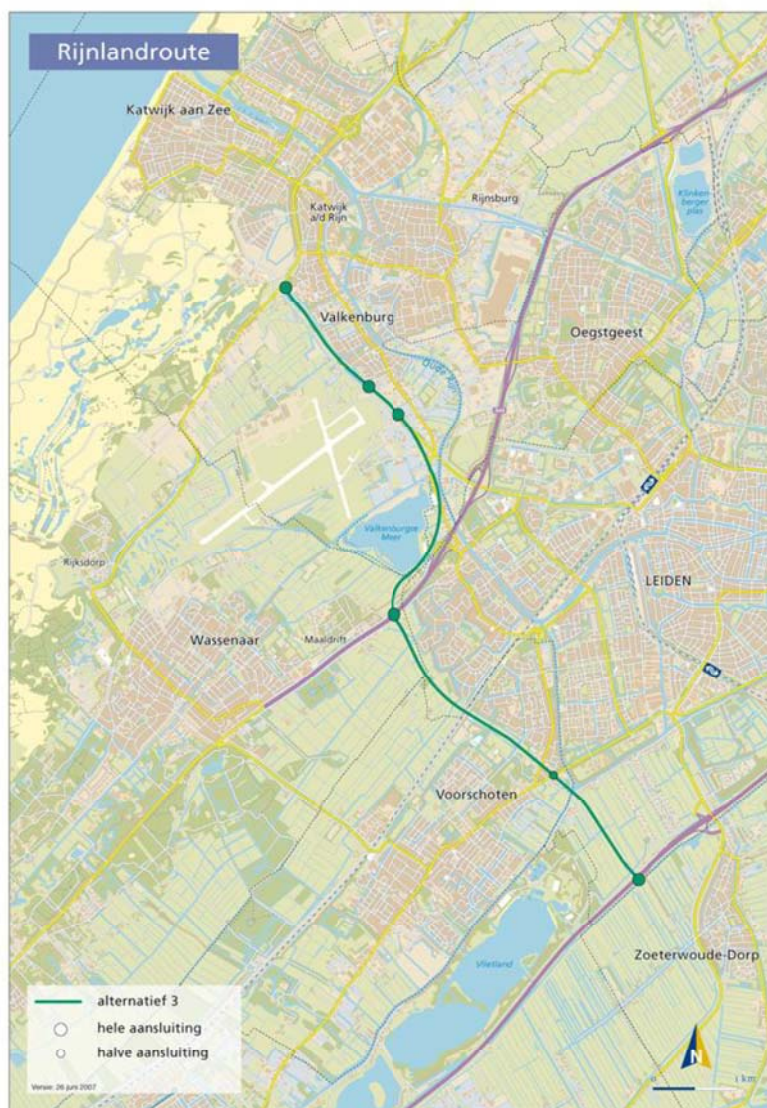
Alternatief 2



- Verdubbeling N206
- Lange bypass
- Maaldrift
- Ten zuiden van Leiden
- Aansluiting met Leiden nabij spoorlijn
- Korte aansluiting naar A4

De tekening is een weergave van de wijze waarop het alternatief in het verkeersmodel wordt meegenomen en is schetsmatig.

Alternatief 3



- Verdubbeling N206
- Lange bypass
- Maaldrift
- Ten zuiden van Leiden
- Aansluiting met Leiden via Voorschoterweg
- Korte aansluiting naar A4

De tekening is een weergave van de wijze waarop het alternatief in het verkeersmodel wordt meegenomen en is schetsmatig.

Alternatief 4



- Nieuwe infrastructuur vanaf "Katwijk"
- Twee aansluitingen op "Valkenburg"
- Maaldrift
- Ten zuiden van Leiden
- Korte aansluiting naar A4

De tekening is een weergave van de wijze waarop het alternatief in het verkeersmodel wordt meegenomen en is schetsmatig.

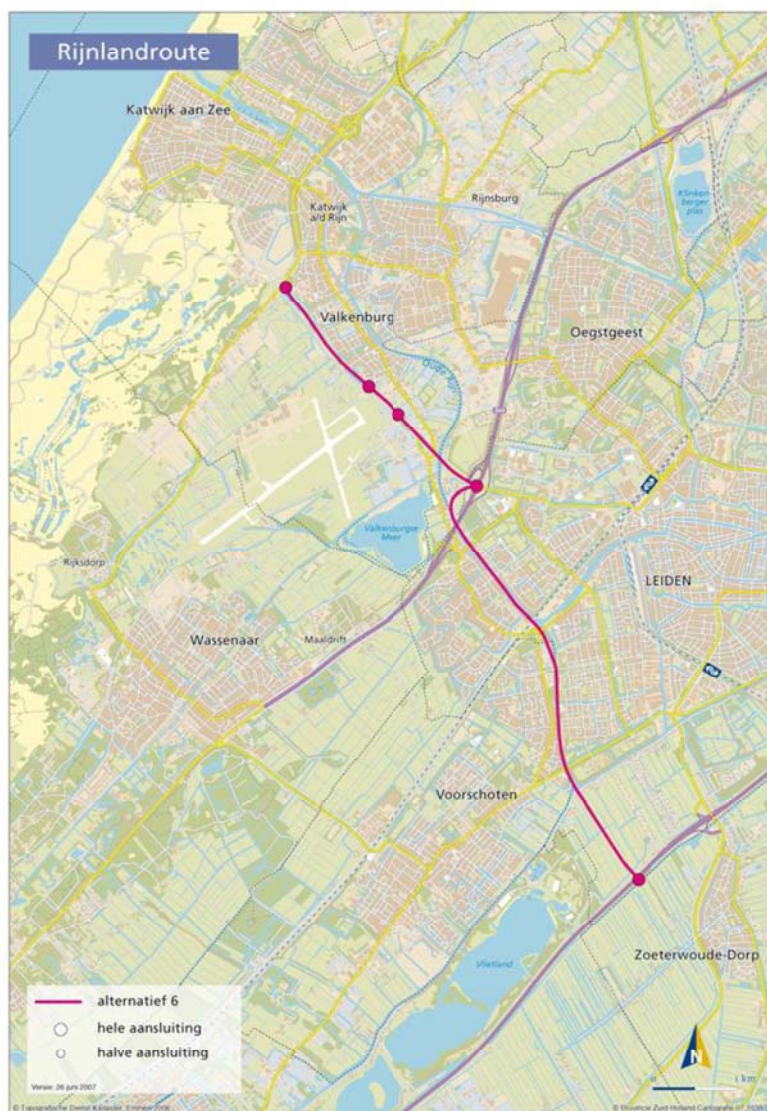
Alternatief 5



- Verdubbeling N206
- Korte bypass
- Gebruik maken van de A44
- Maaldrift
- Ten zuiden van Leiden
- Korte aansluiting naar A4

De tekening is een weergave van de wijze waarop het alternatief in het verkeersmodel wordt meegenomen en is schetsmatig.

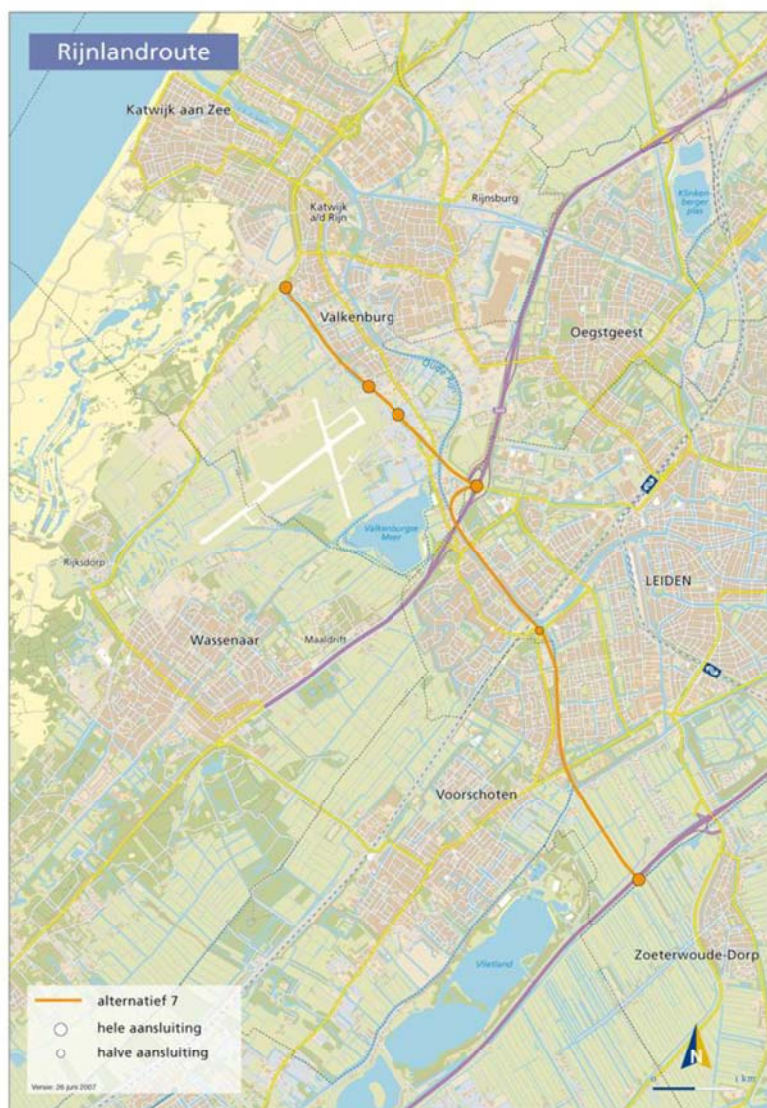
Alternatief 6



- Verdubbeling N206
- Knoop Leiden West
- Tunnel onder Korte Vliet en Oude Rijn
- **Geen aansluiting bij Ter Wadding**
- Korte aansluiting naar A4

De tekening is een weergave van de wijze waarop het alternatief in het verkeersmodel wordt meegenomen en is schetsmatig.

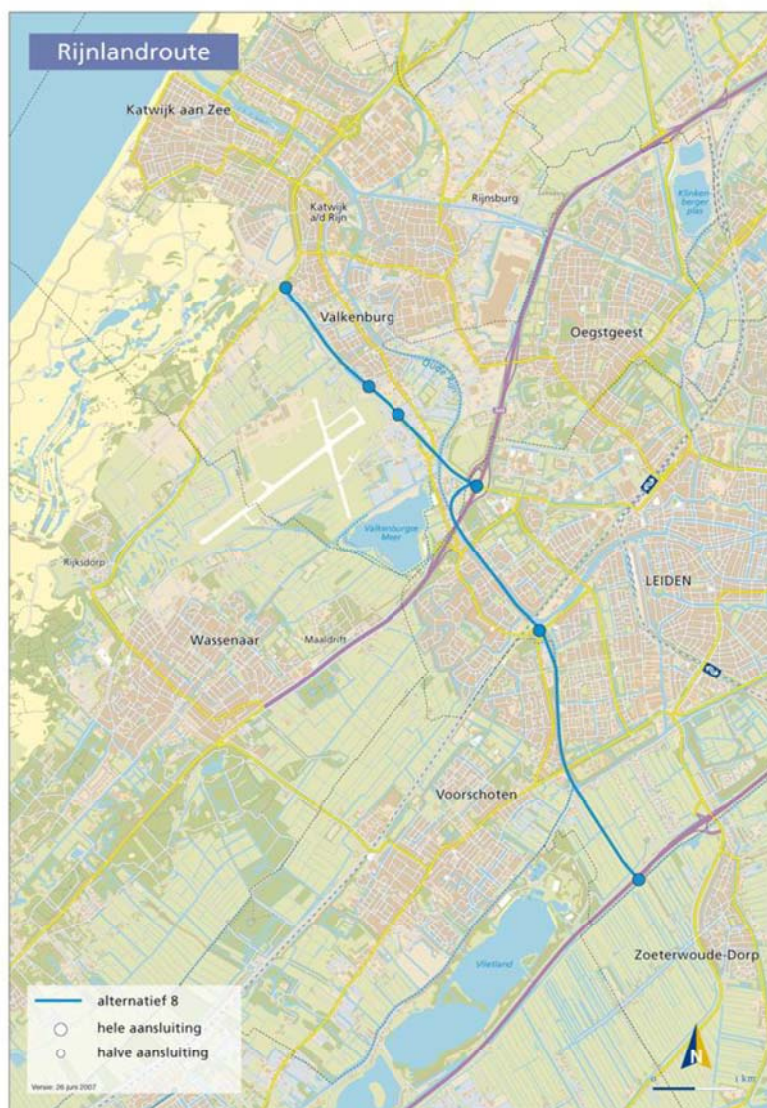
Alternatief 7



- Verdubbeling N206
- Knoop Leiden West
- Tunnel onder Korte Vliet en Oude Rijn
- **Halve aansluiting op Ter Wadding**
- Korte aansluiting naar A4

De tekening is een weergave van de wijze waarop het alternatief in het verkeersmodel wordt meegenomen en is schetsmatig.

Alternatief 8



- Verdubbeling N206
- Knoop Leiden West
- Tunnel onder Korte Vliet en Oude Rijn
- **Volledige aansluiting op Ter Wadding**
- Korte aansluiting naar A4

De tekening is een weergave van de wijze waarop het alternatief in het verkeersmodel wordt meegenomen en is schetsmatig.



Aan

Stuurgroep RijnlandRoute

Onderwerp

Financiële situatie project RijnlandRoute

Inhoudsopgave

1. INLEIDING	1
2. KOSTEN.....	2
3. KOSTENDRAGERS.....	3
4. TOTAALPLAATJE	4
5. HOE NU VERDER?	5

1. INLEIDING

Op 12 februari j.l. hebben de Minister van Verkeer en Waterstaat, Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland en de het Algemeen Bestuur van de Regio Holland-Rijnland een intentieverklaring ondertekend omtrent hun samenwerking voor het tot stand brengen van de wegverbinding tussen Katwijk en Leiden (A4), de zgn. Rijnlandroute.

Hierin is onder meer uitgesproken dat de Rijnlandroute vanuit een gezamenlijk belang door middel van een planstudie zal worden opgepakt, waarbij tijdens het eerstkomend MIT-overleg afspraken zullen worden gemaakt over wie waar verantwoordelijk voor is en wie welke delen van de planstudie verder oppakt.

Ministersoverleg

Over dit voornemen is in de afgelopen periode door het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Provincie Zuid-Holland verder van gedachten gewisseld. Op basis daarvan is in het ministersoverleg van 23 mei j.l. over de Samenwerkingsagenda Zuidvleugel, afgesproken dat voor het uitvoeren van de planstudie (MKBA) naar de gehele RijnlandRoute tussen de A4 en Katwijk de provincie haar trekkersrol blijft behouden.

Na afronding van de MKBA zal dan verder worden besloten over het vervolg van het project, waarin wellicht een financiële of procedurele trekkersrol voor het Rijk is weggelegd. Dit moment valt samen met het MIRT-overleg van oktober, waarin vastgesteld wordt welke bijdragen het Rijk aan projecten mogelijk levert in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.



Daarom wordt vanuit de projectorganisatie van de RijnlandRoute de komende tijd gestudeerd op de vraag hoe het project na de MKBA in procedure wordt voortgezet, wie daarbij het voortouw neemt en welke rol het rijk daarin speelt. De resultaten van de MKBA spelen daarbij een belangrijke rol.

Bij de aanvraag van een financiële (en/of procedurele) bijdrage van het rijk aan de realisatie van de RijnlandRoute, dient uitzicht te bestaan op de financiële mogelijkheden om het gehele project daadwerkelijk te kunnen realiseren.

2. KOSTEN

De kosten voor de aanleg van de infrastructuur zijn uiteraard mede afhankelijk van de uitvoeringsvariant. Hiervoor bestaan nog een groot aantal vrijheden. Voor het gedeelte tussen de A4 en de A44 zijn momenteel twee alternatieven in studie: een N11-West (mogelijk deels als tunnel) en een tunnel door de Korte Vliet. Voor het gedeelte ten westen van de A44 zijn ook diverse varianten mogelijk, mede afhankelijk van de inrichting van locatie Valkenburg.

In de verkenningsfase is reeds voor verschillende varianten een kostenraming opgesteld. Op basis van die bedragen is onderstaande overzicht opgesteld, waarmee een indruk wordt gegeven van de benodigde investeringskosten per tracédeel.



Figuur 1. Geraamde investeringskosten per tracédeel



Het bedrag voor het Korte Vliettracé is hierbij overigens gebaseerd op de verkenningenstudie, waarbij is uitgegaan van een tracé met een vrij dure aansluiting op het centrum van Leiden. In de MKBA wordt ook gekeken naar goedkopere oplossingen.

De voorlopige conclusie is derhalve dat de RijnlandRoute, inclusief een N11-West tracé of een goedkoper Korte Vliettracé, in totaal een investering vergt van grofweg tussen de € 450 en 750 miljoen. In de MKBA zal uiteraard nog worden nagegaan of goedkopere uitvoeringen mogelijk zijn.

3. KOSTENDRAGERS

Voor de bekostiging van de RijnlandRoute wordt aan een aantal verschillende kostendragers gedacht.

Provincie

Vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur (MPI) van de Provincie Zuid-Holland wordt rekening gehouden met een minimale bijdrage van circa € 80 miljoen.

Regio Holland Rijnland

De samenwerkende gemeenten van de regio Holland Rijnland hebben eind maart 2007 ingestemd met het instellen van een regionaal investeringsfonds. Daarin zijn onder meer investeringen opgenomen in een vijftal infrastructuurprojecten, waaronder de Rijnlandroute met hoogste prioriteit. Voor het project wordt gedacht aan een bedrag van circa 37 miljoen.

VROM/Valkenburg

Vanuit de bouwlocatie Valkenburg mag een bijdrage worden verwacht ten behoeve van (de inpassing van) het westelijk deel van de RijnlandRoute. Dit tevens naar aanleiding van de stellingname dat er in Valkenburg niet gebouwd gaat worden als de infrastructuur niet op orde is.

PPS

Ook zouden er mogelijkheden kunnen bestaan voor PPS. De financiële kansen daarvan worden zoveel als mogelijk meegenomen in de MKBA.

MIRT

Daarnaast wordt door de regionale partijen ingezet op een bijdrage vanuit het MIRT, maar de hoogte daarvan is onbekend. Om te kunnen praten over een bijdrage van Verkeer en Waterstaat is van belang inzicht te hebben in de vraag welke belangen gediend worden. Worden er waardevolle (inter)nationale belangen gediend door de RijnlandRoute, dan is een dergelijke bijdrage waarschijnlijker, met name wanneer het Rijk, in vergelijking tot andere projecten, een hoge prioriteit aan de verbinding toekent..



In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de belangen die door de RijnlandRoute worden gediend. De resultaten van de MKBA dienen een handvat te geven voor de mate waarin de verschillende belangen worden gediend.

Ruimtelijke functie	Belang ontsluiting/verbinding
Locatie Valkenburg	Nationaal / regionaal/locaal
Leiden Bio Life Science	Nationaal / regionaal
Bollenstreek / Greenport	(Inter)nationaal / regionaal
Zuidvleugel Randstad	Nationaal*/ regionaal
Stad Leiden	Regionaal / lokaal

Tabel 1. Verschillende (potentiële) functies van de RijnlandRoute

** met name voor wat betreft robuustheid verkeerssysteem A4/A44*

4. TOTAALPLAATJE

Bovengenoemde informatie levert voor wat betreft de kosten en de kostendragers voorsnog onderstaand overzicht op. Hierbij is overigens nog niet duidelijk welke kosten er met een goedkoper Korte Vliettracé gemoeid zijn. Ook komen verschillende bedragen uit de verkenningenstudie, terwijl uit de MKBA concretere bedragen zullen komen.

KOSTEN	Bedragen (mln. euro)
RijnlandRoute ten westen van de A44	100 – 250
RijnlandRoute tussen A4 en A44	350 – 500 (?)
Benodigde investering	450 – 750 (?)
KOSTENDRAGERS	
Provincie Zuid-Holland	80
Regio Holland Rijnland	37
Locatie Valkenburg	p.m.
Rijk (V&W/VROM)	p.m.
PPS	p.m.
Totaal kostendragers (ca.)	120 + p.m.
Tekort	330 - 630

Tabel 2. Inschatting kostendragers en kosten

Geconcludeerd mag worden dat er voorsnog een aanzienlijk tekort bestaat ten aanzien van de te investeren hoeveelheid geld in de RijnlandRoute. Ook vingeroefeningen waarbij rekening wordt gehouden met de mogelijkheden van PPS, bijdragen vanuit Valkenburg en het MIRT leveren voorsnog niet een sluitend financieel plaatje op.



5. HOE NU VERDER?

Na afronding van de MKBA zal worden besloten over het vervolg van het project. Ten behoeve van de MIRT besprekingen in oktober zal voor een bijdrage van het rijk op zijn minst het vertrouwen moeten zijn gewekt omtrent de financiële haalbaarheid van het project.

Dat betekent concreet dat de er de komende tijd gewerkt moet worden aan de volgende vraagpunten:

- Welke bijdragen mogen er concreet verwacht worden van provincie en regio?
- Welke mogelijkheden bieden PPS en hoe komt dat tot uitdrukking in de MKBA?
- In hoeverre worden de belangen van VROM behartigd in de MIRT besprekingen?
- Welke belangen worden met de RijnlandRoute gediend, c..q. op de oplossing van welke verkeersproblemen gaat de RLR zich richten (nationaal, regionaal, lokaal) en in hoeverre sluit dit aan op een bijdrage van Verkeer en Waterstaat?



provincie **HOLLAND**
ZUID

Memo

91d

Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Verkeer en Vervoer

Contact

T 070 -

@pzh.nl

Datum

31 mei 2007

Aan

Stuurgroep RijnlandRoute

Onderwerp

De RijnlandRoute in het verleden en in andere
plannen

Inhoudsopgave

- | | |
|--------------------------------|---|
| 1. OVERWEGING..... | 1 |
| 2. NOTA'S EN ONDERZOEKEN | 3 |

1. OVERWEGING

In veel projecten die een langere tijd duren, doet zich regelmatig de vraag voor "hoe het ook alweer zit" met de afspraken die in het verleden gemaakt zijn, "waarom we het ook alweer doen" en meer van dergelijke vragen waaruit blijkt dat de rode draad van het project niet helemaal helder meer in het vizier is.

Voor al de vraag: "waar doen we het eigenlijk voor?" kan al op verschillende manieren beantwoord worden. De weg is nodig om het groeiende autoverkeer te faciliteren. De weg is bijvoorbeeld ook nodig om het nieuwe Valkenburg te ontsluiten. De weg is gewenst om de economische en maatschappelijke groei in de kustomgeving te verstevigen. Verder kan de RijnlandRoute een alternatief zijn voor de N206 die nu dwars door Leiden voert en veel overlast veroorzaakt in termen van verkeersonveiligheid en milieuvervuiling. Ook zou de RijnlandRoute wel eens een hoeveelheid verkeer dat op de N44 rijdt kunnen verleiden om een nieuw alternatief te kiezen als verbinding van en naar de A4. Tot slot kan de RijnlandRoute ook nog meewerken aan het verminderen van het sluipverkeer door Katwijk en Rijnsburg.

De RijnlandRoute wordt niet met één specifiek doel aangelegd en dat maakt het er niet eenvoudiger op. Deze notitie is een bloemlezing van nota's en onderzoeken waarin de RijnlandRoute ter sprake komt. Het is niet de bedoeling om alle documenten uitgebreid toe te lichten en samen te vatten. Het is ook niet de bedoeling om de noodzaak of het nut van de RijnlandRoute in een notendop te kwalificeren. De bloemlezing is eerder bedoeld als leidraad voor degenen die hun geheugen op willen frissen of dossierkennis willen opbouwen over de RijnlandRoute. De tijdsspanne omvat ongeveer tien jaar en gaat over nationale, provinciale en regionale plannen en onderzoeken. Daarmee is het overzicht niet volledig want ook op lokaal niveau speelt de RijnlandRoute een rol in plannen. Een voorbeeld daarvan is de ontwikkeling van het voormalige vliegveld Valkenburg.



In het beleidsplan Rijn Gouwe Lijn uit 1996 wordt al gewezen op de noodzaak om de N206 te verdubbelen. De toenemende congestie heeft invloed op de afwikkeling van het openbaar vervoer. De N206 door Leiden geeft problemen, vooral op de Churchillaan.

Verdere argumenten om de RijnlandRoute te realiseren zijn afkomstig uit de verkenningenstudie "Rijn Gouwe West" uit 1999. De verkenning was gericht op zowel het openbaar vervoer als het autoverkeer. De studie was een beslisdocument rond het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Een van de oplossingsmogelijkheden uit het onderzoek is de aanleg van de "zuidelijke randweg" nabij Leiden. Dit is de kortsluiting tussen de A4 en de A44 en had toen nog twee aansluitpunten ten behoeve van Leiden en Voorschoten (A11-west). Daarnaast werd het als noodzakelijk gezien om de N206 tussen de A4 en Noordwijk te verdubbelen.

Behalve de vraag "waar doen we het ook alweer voor?" kunnen we ons ook afvragen wat de RijnlandRoute uiteindelijk gaat opleveren. Verschillende rapporten geven inzicht in die vraag. De "Netwerkanalyse" van het Rijk en de "Verkenning" van de RijnlandRoute laten beide zien dat de RijnlandRoute effect heeft met betrekking tot diverse hierboven genoemde doelen. Studies hebben echter de neiging om te verouderen of gebaseerd te zijn op veronderstellingen die passen in de onderzoeksopzet en het -gebied. Om die reden wordt hier niet gerefereerd aan de concrete resultaten van dergelijke studies.

Thans wordt in het kader van de planstudie "RijnlandRoute" een MKBA (maatschappelijke kosten baten analyse) uitgevoerd. Binnen de planstudie wordt een modelstudie uitgevoerd die qua diepgang en qua detail maar ook voor wat betreft de actualiteit inzicht geeft in de bestaande en toekomstige verkeerssituatie. Omstreeks september 2007 wordt die modelstudie afgerond en het is aan te bevelen die resultaten af te wachten en te bediscussiëren.

Samengevat kan worden gesteld dat:

1. Documenten uit het verleden een goed inzicht geven in de motieven om de RijnlandRoute te willen aanleggen met eventueel daaruit voortvloeiende bestuurlijke afspraken;
2. Onderzoeken uit het verleden wel een indicatie geven van het effect van de RijnlandRoute maar dat een discussie daarover pas zin heeft nadat de modelstudie ten behoeve van de MKBA is afgerond.

Op de volgende pagina's volgt een samenvatting van de verschillende nota's en onderzoeken.



2. NOTA'S EN ONDERZOEKEN

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoerplan voor de middellange termijn (tot 2020). De nota is na het akkoord van het Parlement op 21 februari 2006 in werking getreden. Dat betekent dat de inhoud van de nota in augustus 2007 terug te vinden moet zijn in de provinciale en regionale plannen. De nota vormt de basis voor de koers van het verkeers- en vervoerbeleid die alle overheden (rijk, provincies, stadsregio's, waterschappen en gemeenten) gezamenlijk ontwikkelen. De gebiedsgerichte aanpak met behulp van netwerkanalyses is één van de speerpunten in de Uitvoeringsagenda.

Om het motto sneller, schoner en veiliger van deur tot deur waar te kunnen maken, is samenwerking tussen overheden onderling én tussen overheden en stakeholders noodzakelijk. Een goed samenspel tussen verschillende actoren is dan ook de kern van de uitvoeringsstrategie voor de Nota Mobiliteit.

De Uitvoeringsagenda bevat acties voor de komende twee tot vier jaar. Die acties zijn nodig om de lange termijn doelen voor 2020 te bereiken. De acties zijn nauw verbonden met de provinciale en regionale plannen, waarbij provincies en stadsregio's een centrale rol vervullen. Daarnaast zijn de gemeenten en waterschappen, maar ook bedrijven, maatschappelijke organisaties, burgers en kennisinstellingen belangrijke partners in de uitvoering.

In de Nota Mobiliteit is het deel van de RijnlandRoute tussen de A4 en de A44 als te reserveren tracé opgenomen op de plankaart van de hoofdwegenstructuur. Dit betekent niet dat de weg ook daadwerkelijk wordt aangelegd.

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) is een samenhangend programma voor infrastructuurprojecten die zijn gerelateerd aan het ruimtelijke ordenings- en mobiliteitsbeleid. Het gaat om hoofdwegen, hoofdvaarwegen, spoorwegen en grote regionale of lokale projecten. Het MIRT verschijnt jaarlijks als onderdeel van de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en geeft de actuele stand van zaken rond de infrastructuurprojecten waarbij Verkeer en Waterstaat betrokken is.

De RijnlandRoute vormt nog geen onderdeel van het MIRT. Wel is de opname van de RijnlandRoute in het MIRT onderwerp van bespreking. Dit naar aanleiding van de resultaten van de Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel, waaruit gebleken is dat het oplossend vermogen van de RijnlandRoute voor wat betreft betrouwbaarheid van reistijden groot is.

Netwerkanalyse Zuidvleugel (2006)

De Zuidvleugel van de Randstad is een van de stedelijke gebieden waar de lokale, regionale en nationale verkeers- en vervoerproblemen sterk met elkaar verweven zijn. Daarom is de Zuidvleugel in de Nota Mobiliteit aangewezen voor uitvoering van een netwerkanalyse. Het doel



van de analyse was te komen tot een maatregelenpakket en prioritering gericht op de verbetering van de regionale bereikbaarheid waar alle partijen hun bijdrage aan leveren.

Geanalyseerd is welke knelpunten in het verkeerssysteem de oorzaak zijn van de reistijdverliezen. Er zijn scores aan maatregelen toegekend op basis van de omvang van de verkeersstroom op knelpuntrelaties, de economische betekenis voor de Zuidvleugel en de omvang van de vertraging. De RijnlandRoute scoort voor wat betreft oplossend vermogen hoog. Voor wat betreft kostenefficiëntie scoort het project gemiddeld. In de netwerkanalyse wordt de RijnlandRoute aangeduid als "no regret" maatregel.

Samenwerkingsagenda Zuidvleugel (januari 2007)

De samenwerkingsagenda is een uitwerkingsagenda van de Netwerkanalyse. In de samenwerkingsagenda Zuidvleugel worden afspraken gemaakt over een gemeenschappelijk investerings- en actieprogramma voor mobiliteitsprojecten in de Zuidvleugel. De planontwikkeling van de A11-west/N11-west, het gedeelte van de RijnlandRoute tussen de A4 en de A44, wordt in principe beschouwd als een nuttig en noodzakelijk project. Wie verantwoordelijk is of wordt, is nog opengelaten. Het deel A44 - Katwijk wordt als regionaal project aangemerkt.

Afgesproken is dat de provincie de planstudie voor beide delen uitvoert, met inzet van Verkeer en Waterstaat. In het bestuurlijk overleg in het najaar van 2007 zullen verdere afspraken worden gemaakt over wie er verantwoordelijk is voor het vervolg. Ook wordt in de samenwerkingsagenda verder ingegaan op de praktische uitwerking zoals de MKBA.

Provinciaal Verkeer en Vervoerplan

In deel A van het PVVP (januari 2004) staat het belang van een verbinding tussen de A4 en de A44 summier beschreven. In deel B (maart 2005) is de RijnlandRoute opgenomen in de infrastructuuropgave "Zuidvleugelweg", als van bijzonder belang. De aandacht zal vooral gericht worden op het realiseren van de RijnlandRoute omdat de versterking van het provinciale wegennet op alle fronten noodzakelijk is.

Verkenning RijnlandRoute (augustus 2005)

In de verkenning wordt ingegaan op de bestaande situatie, de toekomstige situatie als er niets gebeurt en de toekomst met nieuwe infrastructuur. De conclusie is dat er nieuwe infrastructuur nodig is en dat de groei van het verkeer niet alleen door de RijnGouweLijn-West kan worden opgevangen.

In de verkenning wordt geconcludeerd dat de RijnlandRoute niet de enige oplossing is voor alle verkeersproblemen in de regio. In alle gevallen geldt dat de rijkswegen in de omgeving zwaar belast zijn (in 2020) en dat de RijnlandRoute geen volledige oplossing biedt voor het plaatselijke verkeer in Leiden zelf. Daarom zijn aanvullende maatregelen op rijks- en lokaal niveau nodig.

In de stuurgroep op 2 juni 2005 is een negental afspraken gemaakt over een aantal te onderzoeken varianten, te maken combinaties en vormgeving. Ook de samenhang met aanvullende maatregelen in Leiden of de ontwikkeling van Valkenburg wordt hierin benadrukt.



1. Naar de mogelijke combinaties van tracés tussen Katwijk – A44 en A44 – A4 wordt nader onderzoek verricht op welke wijze de onderlinge verbinding en de aansluiting op de A44 vormgegeven wordt.
2. Voor de tracés N11 West / A11 en Korte Vliet Oude Rijn wordt bekeken op welke wijze de verkeersstroom tussen de RijnlandRoute en de N11 Oost (Zoeterwoude – Bodegraven) onafhankelijk van de verkeersstroom op de A4 afgewikkeld kan worden.
3. Voor de tracés N11 West / A11 en Korte Vliet Oude Rijn wordt, in samenhang met het voorgaande punt, bekeken op welke wijze de aansluiting op de A4 vormgegeven wordt.
4. Voor alle tracé(combinatie)s wordt met behulp van een gedetailleerde verkeersstudie onderzocht welk wegprofiel (aantal rijstroken, snelheid) en welke aansluitingen (hoeveelheid, plaats en vormgeving) het verkeerskundig beste resultaat geven.
5. Voor alle tracés wordt in beeld gebracht (bouwkundig, ruimtelijk en financieel) welke inpassingmaatregelen nodig zijn om aan de wettelijke (milieu) eisen te voldoen.
6. Voor alle tracés wordt in beeld gebracht (bouwkundig, ruimtelijk en financieel) welke (aanvullende) maatregelen wenselijk zijn om de maatschappelijke haalbaarheid te vergroten (vormgeving, landschappelijke inpassing) dan wel tot een hoger maatschappelijk rendement (dubbel ruimtegebruik, financieringsconstructies) te komen.
7. Voor de tracés verbreden N206 en Valkenburg Zuid wordt de onderlinge afweging en vormgeving geïntegreerd opgepakt met (de omvang van) de ontwerp-opgave voor de bebouwing van marinevliegkamp Valkenburg.
8. Voor de tracés N11 West / A11 en Korte Vliet Oude Rijn wordt bekeken welke (verkeerskundige) maatregelen (naast een van deze tracés) nodig zijn om de leefbaarheid op het Churchilllaan tracé te verbeteren.
9. Voor het onderzoeksproces in zijn algemeenheid wordt een dusdanige structuur gekozen dat de toetsing van de feitelijke resultaten van de Planstudie aan de vastgestelde wegingcriteria op inzichtelijke wijze plaats kan vinden teneinde een transparante besluitvorming over de tracékeuze mogelijk te maken.

Voor de planstudie zijn verdere aandachtspunten vastgelegd in de uitgangspuntennotitie voor de MKBA die begin 2007 is goedgekeurd door de Stuurgroep, GS en PS.

Regionaal Verkeers- en vervoerplan (SDB en Leidse Regio, 2002)

In het RVVP voor de Leidse Regio en de Duin- en Bollenstreek worden de trends voor de verkeersontwikkelingen tot 2020 beschreven. Uit de knelpuntenkaart blijkt dat vanaf 2010 capaciteitsproblemen te verwachten zijn op de gehele N206 ten westen van de A4 tot aan Katwijk toe, op de N44 en op de A4 tussen Leiden en Den Haag. Congestie zal optreden op de hoofdwegenstructuur in Voorschoten en in Wassenaar. Bovendien is er een zestal kwetsbare plekken op de N206 binnen Leiden aan te wijzen waar leefbaarheidsproblemen zullen ontstaan. Datzelfde geldt voor 5 locaties binnen Katwijk.

Capaciteitsuitbreiding, ten zuiden van Leiden, wordt als oplossing aangedragen, evenals verbetering (verdubbeling) van de N206 tussen Leiden en Katwijk.



Aan het RVVP is een uitvoeringsprogramma opgehangen en wordt de stand van zaken regelmatig getoetst. Onder het RVVP ligt het RVMK. Alle bovenlokale en intergemeentelijke infrastructuurprojecten zijn opgenomen in het RVVP, of zijn er destijds aan getoetst. Inmiddels is het RVVP een van de bouwstenen van het RSV.

Programma van Afspraken Holland Rijnland (2001)

Begin 2001 hebben de raden van Holland Rijnland en de Staten van Zuid-Holland een programma van Afspraken vastgelegd als ruimtelijke start van de regio Holland Rijnland.

Het zijn bestuurlijke afspraken over twaalf bovenlokale complexe vraagstukken. Leidraad in het proces is niet alleen de maatschappelijke noodzaak om de knelpunten op te lossen, maar ook om het heft in eigen hand te houden wanneer de herziening van het streekplan en de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening aan de orde komen. De provincie heeft de inspanningsverplichting op zich genomen om het Programma van Afspraken door te vertalen in het streekplan. Gestreefd is naar een samenhangend Programma van Afspraken. Afspraak 4 betreft de RijnlandRoute, waarin partijen zijn van mening dat de gehele oost-west verbinding over de N206 tussen de A4 en Katwijk ter hoogte van Leiden verbetering behoeft.

De regio ziet er op toe dat in alle ruimtelijke en infrastructurele plannen binnen de in liggende gemeenten en op regionaal niveau, daar waar de RijnlandRoute van belang is, de belangen van de RijnlandRoute op een juiste wijze worden meegenomen.

Regionale investeringsstrategie (Regio Holland Rijnland, 2006)

De regionale investeringsstrategie is het regionale plan voor de financiering van onder andere de RijnlandRoute. Holland Rijnland ontwikkelt samen met de regiogemeenten en de provincie Zuid-Holland een strategie voor de financiering van de RijnlandRoute, RijnGouweLijn-west, Noordelijke verbinding tussen de N206 en de A4/A44, het Offensief van Teijlingen en het Groenfonds. Doel is een samenhangende investeringsstrategie te ontwikkelen die als basis dient voor onderhandelingen met de provincie Zuid-Holland en het Rijk over investeringen in de regio. De overweging daarbij is dat een zogenaamde package deal tussen regio, provincie en rijk meer kans van slagen heeft dan het indienen van afzonderlijke projecten.

Tijdens de vergadering van het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland van 28 maart 2007 hebben de regiogemeenten unaniem ingestemd met het oprichten van een investeringsfonds. Dit investeringsfonds is bedoeld voor de financiële bijdragen aan vijf grote projecten: de RijnlandRoute, RijnGouweLijn West, Greenport, noordelijke verbinding N206-A4/A44 en Groenstructuur. De realisatie hiervan is met dit besluit een historische stap dichterbij gekomen. De gemeenten dragen in totaal 142,5 miljoen Euro aan de projecten bij. Deze bijdrage is de basis voor onderhandeling met Rijk en provincie die uiteindelijk het bedrag moeten aanvullen tot 750 miljoen à 1,5 miljard Euro.

De regiogemeenten namen met algemene stemmen een motie aan van de gemeente Voorschoten over de inpassing van de RijnlandRoute.



Nota mobiliteit Haaglanden (vastgesteld 29 juni 2005)

Het stadsgewest Haaglanden geeft in de Regionale Nota Mobiliteit (RNM) aan met welk samenhangend pakket aan beleid en projecten het de regio voor de periode tot 2020 beter bereikbaar, verkeersveiliger en leefbaarder wil maken. In de Regionale Nota Mobiliteit staat het volgende geschreven over de RijnlandRoute:

"Als gevolg van onvoldoende doorstroming op de A44 heeft Wassenaar last van sluipverkeer op lokale wegen. In de corridor Leiden-Wassenaar-Den Haag zijn al diverse (benuttings)maatregelen gerealiseerd dan wel in voorbereiding. Om de capaciteitsproblemen verder aan te pakken en de sluipverkeerproblemen te verminderen is de aanleg van de RijnlandRoute (verbeteren verbinding A4/A44) noodzakelijk."

Startdocument Verbetering verkeersdoorstroming Katwijk - Leiden west (A44) - A44 (november 2003)

In het startdocument is de voorgeschiedenis van de RijnlandRoute beschreven. Hierin wordt geconcludeerd dat een zuidwestelijke rondweg om Leiden een oplossing biedt voor de geconstateerde en toekomstige verkeersproblemen. Die conclusie komt uit een onderzoek naar de problematiek van het autoverkeer in de corridor Gouda - Alphen aan den Rijn - Leiden - Katwijk - Noordwijk.

Onderzoeksbron: Technische rapportage Rijn Gouwe West, verkeerskundige effecten, Grontmij Verkeer en infrastructuur.

Gesprekken op regionaal niveau hebben in 2002 geresulteerd in bestuurlijke afspraken gemaakt over het verbeteren van de "N206 tussen Katwijk en Leiden-Oost" en het onderzoeken van de verbinding tussen de A4 en de A44.

De probleemschets in de startnotitie zoomt in op het verkeersaanbod dat op het traject tussen Katwijk en Leiden-Oost nu al groter is dan de capaciteit kan verwerken. De leefbaarheidsproblemen op de Lelylaan en de Churchillaan maar ook de barrièrewerking, geluidsoverlast en luchtverontreiniging worden als probleem ervaren. Deze problemen nemen in de toekomst alleen nog maar toe.

Verkenningenstudie Rijn Gouwe West (augustus 1999)

De meeste argumenten en conclusies die in de bovengenoemde notities genoemd worden, zijn afkomstig uit een grondige studie die in 1999 is uitgevoerd. In opdracht van de stuurgroep Rijn Gouwe West zijn de oplossingsrichtingen voor de verkeersproblematiek in en ten westen van Leiden in kaart gebracht. De verkenning was gericht op zowel het openbaar vervoer als het autoverkeer. De diepgaande studie is voor wat betreft de probleemanalyse en de oplossingsrichtingen nog steeds actueel. De studie beschrijft de verkeersproblematiek in en ten westen van Leiden. De studie is een beslisdocument rond het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De verkeersproblematiek uit zich in het onderzoeksgebied op verschillende manieren. In het algemeen gaat het erom dat er teveel verkeer is en dat dat de leefbaarheid in de omgeving aantast. Ook het OV functioneert niet optimaal. Een van de oplossingsmogelijkheden uit het onderzoek is de aanleg van de "zuidelijke randweg" nabij Leiden. Dit is de kortsluiting tussen de



A4 en de A44 en had toen nog twee aansluitpunten ten behoeve van Leiden en Voorschoten (A11-west). Daarnaast werd het als noodzakelijk gezien om de N206 tussen de A4 en Noordwijk te verdubbelen. Deze oplossingen moesten leiden tot afname van de congestie en de leefbaarheidproblematiek op de kleinere wegen binnen de bebouwde kom.

Gemeentelijke plannen

Verschillende gemeentelijke plannen onderschrijven de wenselijkheid van de RijnlandRoute.

Bijvoorbeeld Katwijk schrijft in de "Brede Structuurvisie" (2007) dat de capaciteit van de N206 op termijn onvoldoende is. Over de ring wordt gezegd: *"De "ring" is nodig om dit verkeer buiten de bebouwde kom af te wikkelen en de bebouwde kom bereikbaar en leefbaar te houden. Deze wegen van hogere orde moeten beter zijn ingericht op het verwerken van de grotere verkeersstromen en bovendien buiten de kernen worden gehouden."*

Om de leefbaarheid in haar gemeente te kunnen waarborgen is de gemeente Wassenaar al vanaf de zestiger jaren pleitbezorger van een goede verbinding tussen de A44 en de A4 ten noorden van Wassenaar. Met deze verbinding zal de verkeersdruk op het Wassenaarse wegennet afnemen, doordat het doorgaande verkeer vanuit de bollenstreek en Leidse regio een beter alternatief heeft om de A4 te bereiken. Ook voor het gedeelte van de RijnlandRoute tussen Katwijk en de A44 zal de capaciteit moeten worden vergroot en de verkeersafwikkeling verbeterd, om sluipverkeer op de binnenwegen te voorkomen. Een andere beleidsdoelstelling om de leefbaarheid te waarborgen is het behoud van een groen buitengebied voor het instandhouden van natuurwaarden, een gezond leefmilieu en gebruik voor natuurgerichte recreanten. Dit betekent dat de RijnlandRoute zal moeten worden aangelegd met de grootst mogelijk zorg voor (behoud van) het landschap en de natuur.

From: [redacted]@pzh.nl on behalf of [redacted]@pzh.nl
Sent: Tuesday 17 July 2007 16:15:32
Subject: verslag bestuursconferentie d.d. 6 juli 2007
Attachments: Verslag bestuursconferentie 6 juli.pdf

Geachte heren en dames,

Bijgaand het verslag van de bestuursconferentie As Leiden Katwijk. In deze bijeenkomst is afgesproken om op vrijdag **5 oktober 2007 van 13.30 tot 17.00 uur** weer bij elkaar te komen.

Meer informatie over de locatie zal zo spoedig mogelijk volgen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Programma As Leiden Katwijk
Postbus 117, 2300 AC Leiden, Bargelaan 22 Leiden
[redacted]@pzh.nl; 06-[redacted]; 070-[redacted]



Aanwezigen

Nico Alkemade	wethouder gemeente Wassenaar en vertegenwoordiger regio Haaglanden
[REDACTED]	directeur Ruimte en Mobiliteit provincie Zuid-Holland
Daan Binnendijk	wethouder gemeente Katwijk
Peter Glasbeek	wethouder gemeente Leiderdorp en portefeuillehouder Verkeer en Vervoer Holland Rijnland
[REDACTED]	Hoogheemraadschap Rijnland
Hans Horlings	wethouder gemeente Voorschoten
Martin Huls	gedeputeerde provincie Zuid-Holland
Wim de Jong	wethouder gemeente Katwijk
[REDACTED]	projectdirecteur GOB
Leendert de Lange	wethouder gemeente Noordwijk (vanaf 16.00 uur)
Erik Mackay	wethouder gemeente Oegstgeest
[REDACTED]	secretaris Holland Rijnland
[REDACTED]	programmadirecteur As Leiden-Katwijk
John Steegh	wethouder gemeente Leiden
Sjaak Stuijt	wethouder gemeente Zoeterwoude
[REDACTED]	plaatsvervangend programmadiirecteur As Leiden-Katwijk en programmamanager Verkeer en Vervoer Holland Rijnland (verslag)
Jos Wienen	burgemeester gemeente Katwijk en portefeuillehouder Ruimte Holland Rijnland

Afwezig met bericht

[REDACTED]	Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland
------------	---------------------------------------

Inleiding

De heer Huls opent de vergadering als vervanger van de heer Van Dijk. Vanaf 11 juli zal de heer Veldhuijzen waarnemen voor de heer Van Dijk. De portefeuilleverdeling wordt daarbij nog bekeken. De conferentie is een eerste stap op weg naar besluiten over een aantal samenhangende projecten in de As Leiden-Katwijk. Vandaag is niet bedoeld om besluiten te nemen maar om informatie te delen. Er wordt met belangstelling naar deze bijeenkomst gekeken, binnen en buiten de regio, omdat duidelijkheid wordt verlangd over de toekomst van deze projecten. De planning en de resultaten van de werkplaats VALK, die op de agenda staan, moeten daarbij helpen. De besluitvorming zal plaatsvinden in de verschillende stuurgroepen maar het is wel zaak om informatie te delen waardoor oplossingen in samenhang worden bekeken.

geeft een korte inleiding van het programma As Leiden-Katwijk. Het programma is in 2002 gestart vanuit het Programma van Afspraken. In die afspraken is vastgelegd dat het Groene Hart en de Bollenstreek zoveel mogelijk vrijgehouden worden van bebouwing. Hierdoor dient 70% van de regionale woningbouwopgave (33.000 woningen totaal) in de As Leiden-Katwijk gebouwd te worden. Bij de afspraken zijn ook programmatische opgaven voor de regio en de ALK vastgelegd over het aantal woningen, bouwvolumes bedrijven en kantoren, de omvang van het groenprogramma en een aantal grote infrastructuurprojecten waaronder Rijnlandroute en RijnGouwelijn. 2006 heeft voor de ALK in het teken gestaan van visieontwikkeling en ontwerpen. In 2007 wordt de stap gezet naar besluitvorming. Daarbij dient gekozen te worden uit de overgebleven alternatieven voor de Rijnlandroute en RijnGouwelijn-west. Ook moet een stedenbouwkundig plan voor Valkenburg worden vastgesteld en dienen groen-blauwe projecten te worden geïdentificeerd. Deze keuzes worden door de stuurgroepen gemaakt en daarna vastgelegd in het Streekplan en de Regionale Structuurvisie. Er worden drie inhoudelijke verdiepingsslagen gemaakt om de besluitvorming verder te ondersteunen. In de werkplaats VALK is de inhoudelijke samenhang tussen woningbouwlocatie Valkenburg, Rijnlandroute en RijnGouwelijn in beeld gebracht. Een dergelijke aanpak wordt ook voor de oostflank uitgewerkt en voor de groen-blauwe strategie. Financieel gezien is er inmiddels € 156 mln. gereserveerd bij provincie (€ 81 mln. in MPI) en Holland Rijnland (€ 75 mln. in RIF) voor Rijnlandroute en RijnGouwelijn-west. De provincie is voornemens daar € 79 mln. aan toe te voegen vanuit de provinciale opcenten. Daarnaast is een rijksbijdrage noodzakelijk om de infrastructuur te realiseren. Het proces is met de veelheid betrokkenen en stuurgroepen behoorlijk complex. Dat maakt de bestuurlijke samenwerking gefragmenteerd. Om de samenhang tussen de projecten inzichtelijk te houden is een pragmatische oplossing gekozen door twee bestuursconferenties te organiseren (waarvan dit de eerste is).

Buiten reikwijdte

De heer Mackay vraagt zich af hoe de tracés uit de werkplaats VALK zich verhouden tot de tracés die in de Stuurgroep Rijnlandroute aan de orde zijn geweest. Voor de RijnGouwelijn gaat hij uit van het tracé dat in de bestuursovereenkomst (BO-I) ter hoogte van het transferium is vastgelegd, namelijk ten noorden van de N206. De heer Huls geeft aan dat dit juist is maar dat er bij de uitwerking van de RijnGouwelijn-west nog gekeken wordt naar alternatieve aansluitingen.

De heer Stuijt vraagt zich af in welke omvang en diepte de studie naar de oostflank wordt uitgevoerd. Er spelen al heel veel zaken en wat wordt daar nog aan toegevoegd. De heer Wienen geeft aan dat het gaat om het inzichtelijk maken van de samenhang tussen al die zaken waarbij het van belang is dat grote projecten, zoals de verdubbeling van de A4 goed worden meegenomen in de studies.

Werkplaats VALK

van Goudappel Coffeng presenteert de uitkomsten van de werkplaats VALK. Input voor de werkplaats was de bestuurlijke kaart zoals die eind 2006 is vastgesteld. Er heeft een integrale verkenning plaatsgevonden naar de samenhang tussen Valkenburg, Rijnlandroute en RijnGouwelijn. Diverse aspecten van verkeer (o.a. ontsluiting en verkeersveiligheid), ruimte (o.a. ruimtelijke effecten en ecologische zone) en de kosten zijn daarbij bekeken. In relatie tot Valkenburg zijn zeven varianten voor de Rijnlandroute in beeld gebracht die - voor het deel in het onderzochte gebied - in investeringskosten variëren van

ca. € 150 mln. tot ca. € 280 mln. Het gaat om de varianten 'Korte Vliettracé'; 'Korte Bypass - HWN'; 'Korte Bypass - OWN'; 'Lange Bypass'; 'Zijlhoektracé'; 'Over de locatie' en 'Buitenom'. Daarnaast zijn twee varianten voor de RijnGouwelijn-west in beeld gebracht, namelijk langs de N206 en uitbuigend over de locatie.

Conclusies van de studie zijn dat de Knooppunten en aansluitingen sterk bepalend zijn voor de effecten waarbij de samenvoeging van de N206 en de Rijnlandroute sterk sturend is. De keuze ligt voor om een knooppuntcomplex Maaldrift te realiseren óf een rotonde bij de Knoop Leiden West. Voor de ontsluiting van de locatie en de ruimtelijke impact voor Nieuw Rhijngest Zuid zijn de beide oplossingsrichtingen sterk verschillend. Voor het uitbuigtracé van de RijnGouwelijn-west is ruimtelijke verdichting nodig. De hoogte van de investeringen voor de infrastructuur worden vooral bepaald door bruggen en de kosten voor inpassing.

De heer Mackay vraagt wat de gevolgen voor Nalco zijn in het geval de rotonde gemaakt wordt. [REDACTED] geeft aan dat dit niet in de studie is bekeken maar dat het wel mogelijk geacht wordt in de bestaande situatie een zogenaamde Nalco-lus te maken.

De heer De Jong vraagt of het kostentechnisch iets uitmaakt of de tracés van RijnGouwelijn en Rijnlandroute bij elkaar liggen. [REDACTED] geeft aan dat dit nauwelijks iets uit zal maken in kosten. Wat betreft de westelijke knoop wordt geconcludeerd dat deze verder uitgewerkt dient te worden voor wat betreft het kostenaspect.

[REDACTED] vraagt of de rotonde niet alleen aan het Korte Vliettracé gekoppeld kan worden maar ook aan de variant van de korte bypass. [REDACTED] geeft aan dat dit mogelijk is maar nader uitgewerkt moet worden. Het is een interessante optie omdat het ruimte kan schelen bij de knoop Maaldrift.

[REDACTED] vraagt of gekeken is naar het effect van tunnels op de waterstromen. Dit is niet het geval.

De heer Alkemade vraagt of er een verschil tussen de varianten is in hun verkeerseffect op de A44 in zuidelijke richting. [REDACTED] geeft aan dat de verschillen tussen de varianten gering zijn.

De heer Steegh vraagt of rekening is gehouden met irrationeel gedrag van weggebruikers waarbij mensen vanwege de nabijheid van een aansluiting toch kiezen voor de Churchillaan in plaats van de Rijnlandroute. [REDACTED] geeft aan dat dit effect in het model uitfaseert.

De heer Mackay vraagt wat de status is van dit materiaal. De heer Wienen geeft aan dat het basismateriaal betreft dat beschikbaar is voor de diverse stuurgroepen om te gebruiken bij de verdere uitwerking van hun projecten.

Planning

[REDACTED] presenteert de overall planning van de As Leiden-Katwijk waarin de plannings van de verschillende projecten zijn weergegeven. In scenario A neemt de besluitvorming van de Rijnlandroute dusdanig lang tijd dat aansluiting op het ISP Valkenburg en het streekplan niet mogelijk is. Ook wordt de aansluiting dan gemist bij het gesprek met de Minister over het MIRT eind dit jaar. Daarom heeft de Stuurgroep As Leiden-Katwijk besloten om te gaan voor scenario B waarin begin 2008 de besluiten van de diverse projecten tegelijkertijd en in samenhang kunnen worden genomen. Om bij het gesprek met de minister eind dit jaar zaken te kunnen doen, wordt er op basis van de uitkomsten van de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) een keuze gemaakt uit de RLR-varianten (scenario B*).

[REDACTED] overhandigt de genodigden een memo van de SG RLR waarin staat wat er nodig is voor een dergelijke keuze eind dit jaar. Het gaat er in ieder geval om de financiële bandbreedte aanzienlijk te verkleinen en eenheid te tonen binnen de regio. De minister heeft voor regionaal/lokale projecten nog € 800 mln. te verdelen voor het hele land en daarna is het geld t/m 2020 op.

De heer Wienen geeft aan dat er een harde deadline is voor Valkenburg omdat het voorkeursrecht op 3 juni 2008 vervalt en er dan een vastgesteld stedenbouwkundig plan moet zijn. De urgentie om een besluit over de Rijnlandroute te nemen is wat hem betreft groot.

[REDACTED] geeft aan dat er voor het streekplan overgangsrecht geldt voor wat betreft de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening, zodat dit niet het knelpunt kan zijn. Met Valkenburg blijft er wel een knelpunt

De heer Huls geeft aan dat hij het van groot belang vindt om de minister dit najaar een besluit te kunnen mededelen anders gaat de besluitvorming helemaal naar achteren. Hij kiest

nadrukkelijk voor scenario B*. Het proces komt hiermee onder druk zodat een besluit in oktober door de stuurgroep Rijnlandroute nog niet door iedereen gedragen zal zijn. De heer Wienen vraagt of de uitkomsten van de MKBA er daadwerkelijk zullen zijn in september. [REDACTED] geeft aan dat deze op het laatst eind september in concept ter beschikking gesteld zullen worden. De heer Steegh vraagt zich af wat er gebeurt als we dit niet doen en als we het wel doen hoe geloofwaardig dat dan is omdat we de achterban niet hebben kunnen raadplegen. [REDACTED]

De heer Alkemade vindt dat de zorgvuldigheid gehandhaafd moet worden richting Haaglanden. De heer Huls geeft aan dat er zorgvuldig wordt omgegaan met Haaglanden. De heer Binnendijk vraagt zich af wat de rol van de provincie is op het moment dat de regio niet eensgezind is. Zet de provincie dan door? De heer Huls geeft aan dat er sprake is van een gedeeld belang hetgeen zich ook financieel vertaalt in een bijdrage van de regio aan de infrastructuur.

Buiten reikwijdte

Tot slot

De heer Wienen concludeert dat er gekozen is voor scenario B*, met een Bestuursconferentie eind 2007. Door de noodzaak om al voorafgaand aan het MIRT tot besluiten te komen, en tegelijkertijd de samenhang tussen de projecten te kunnen bespreken, stelt hij voor als gecombineerde stuurgroepen sneller bijeen te komen. Afsproken wordt dat de volgende bestuursconferentie vrij snel plaatsvindt nadat de resultaten van de MKBA zijn opgeleverd te weten op **5 oktober, 13.30 - 17.00 uur**. De locatie volgt nog.

De heer Huls dankt de aanwezigen met een CD waarop alle presentaties staan en sluit de vergadering.

From: Rijnlandroute
Sent: Thursday 19 July 2007 15:04:53
To: (mackay@oegstgeest.nl); [redacted]@voorschoten.nl; [redacted]
 [redacted](bestuurssecretariaat@voorschoten.nl); [redacted]@voorschoten.nl; De heer
 H. Horlings; De heer J.P.R.M. Steegh; De heer J.W.M. Stuijt; De heer P.A. Glasbeek; De heer W. de Jong; De
 [redacted]@leiden.nl [redacted]@dzh.rws.minvenw.nl); [redacted]
 [redacted]sechrhuls; [redacted]@pzh.nl [redacted]@minvrom.nl); Secretaresse Glasbeek
 [redacted]@leiderdorp.nl [redacted]@pzh.nl
Cc: [redacted]@katwijk.nl [redacted]@haaglanden.net [redacted]@pzh.nl [redacted]@leiden.nl
 [redacted]@pzh.nl [redacted]@oegstgeest.nl [redacted]
 [redacted]@rws.nl); [redacted]@katwijk.nl [redacted]@grontmij.nl [redacted]@rijnland.net [redacted]@pzh.nl
 [redacted]@voorschoten.nl'
Subject: Verslag stuurgroepvergadering RijnlandRoute 4 juli 2007
Attachments: Memo besluitvorming RijnlandRoute Stuurgroep 06-07-2007_versie2 1.doc,
 Verslag Stuurgroep RLR 4 juli 2007_sst.doc

Geachte stuurgroepleden,

Hierbij zenden wij u het verslag van de stuurgroepvergadering RijnlandRoute van 4 juli 2007.

Tevens zenden wij u hierbij een aangepaste versie van de memo besluitvorming RijnlandRoute Stuurgroep (versie 2.1).

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Projectteam RijnlandRoute bestaat uit:
 Projectleider Provincie Zuid-Holland, [redacted], telefoon: 070-[redacted]
 Projectleider Provincie Zuid-Holland, [redacted], telefoon: 070-[redacted]
 Projectleider Provincie Zuid-Holland, [redacted], telefoon: 070-[redacted]
 Projectsecretaris Provincie Zuid-Holland, [redacted], telefoon: 070-[redacted]
 Projectleider Regio Holland Rijnland, [redacted]
 Per e-mail zijn we bereikbaar onder: rijnlandroute@pzh.nl

Postadres:
 Projectbureau RijnlandRoute
 Postbus 90602
 2509 LP DEN HAAG



provincie **HOLLAND**
ZUID

Memo

Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Verkeer en Vervoer

Contact

rijnlandroute@pzh.nl

Datum

6 juli 2007

93a

Aan

Bestuursconferentie As Leiden Katwijk
Versie 2.1

Kopie aan

Onderwerp

Besluitvorming RijnlandRoute

Inleiding

In de Stuurgroep RijnlandRoute heerst een sterk gevoel van urgentie om tot oplossingen te komen voor de verkeers- en leefbaarheidproblematiek in de regio. De verwevenheid van de RijnlandRoute met de andere projecten in de As Leiden-Katwijk vraagt om snelheid in de besluitvorming. Maar met name ook de MIRT-bespreking in oktober/november over een mogelijke rijksbijdrage dwingt tot snelheid.

De Stuurgroep RijnlandRoute acht het voor de MIRT-bespreking noodzakelijk reeds in oktober (eerder dan gepland) een standpunt in te nemen op basis van de dan afgeronde Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). In de vergadering van de Stuurgroep RijnlandRoute van 4 juli 2007 is stilgestaan bij de vraag welke besluitvorming in de Stuurgroep van oktober dan minimaal zou moeten plaatsvinden. Deze notitie geeft het standpunt van de Stuurgroep hierover weer.

Tijd en draagvlak

Tijd is een essentiële factor, niet alleen om besluiten op zich te nemen, maar ook om voldoende draagvlak te verzekeren bij Colleges, Raden en DB/GS. Echter, snelheid in besluitvorming moet niet ten kosten gaan van draagvlak. Daarom zal het niet mogelijk zijn in oktober reeds een volledig gedragen besluit te kunnen nemen. Echter, vanwege de genoemde urgentie is de Stuurgroep voornemens in oktober al een principebesluit te nemen ten aanzien van het voorkeurstracé.

De MKBA (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse) zal daartoe inzicht verschaffen in onder meer de verkeerseffecten, tracé-inpassing en kosten en baten van de alternatieven. Volgens de projectorganisatie RijnlandRoute is het mogelijk de conceptrapportage in september 2007 op te leveren. Op basis van dat gegeven acht



de Stuurgroep het reëel om in oktober tot een principebesluit op dan relevante keuze-aspecten over te kunnen gaan. Op deze wijze is er ruim een maand beschikbaar voor het trekken van gezamenlijke conclusie in de Stuurgroep zonder dat dan reeds draagvlak bij betrokken partijen is verkregen.

Criteria voor de MIRT bespreking

De wens om sneller tot een keuze te komen voor de RijnlandRoute wordt door het Rijk ondersteund. Bestuurlijk is op 23 mei j.l met de minister afgesproken dat in het najaar wordt besloten of en - indien daartoe wordt besloten - op welke wijze het project in procedure wordt voortgezet en wie daarbij het voortouw neemt. De uitkomsten van de landelijke capaciteitsanalyse weg worden daarbij meegenomen. Om in de MIRT-bespreking enige kans van slagen te hebben zal er volgens het Rijk het volgende een belangrijke rol spelen

- Eenheid binnen de Stuurgroep: Zonder regionale eenheid zal het Rijk gemakkelijk voor andere projecten kiezen;
- Prioritering van de Rijnlandroute door de regio boven andere (ZV-)projecten
- Consensus over de vraag welk probleem de RijnlandRoute zal moeten oplossen en over nut en noodzaak van de nieuwe infrastructuur;
- Uitspraken over de gewenste oplossing;
- Een beeld van de financiële bijdragen van partijen en zicht op haalbaarheid.

Welke besluitvorming wordt gevraagd?

Op basis van bovenstaande is het wenselijk om in oktober in de Stuurgroep RijnlandRoute te komen tot een gezamenlijk principebesluit. Hierin zal, op basis van beoordeling van onder meer kosten, opbrengsten, inpassing en milieu moeten worden vastgesteld welke alternatieven het meest realistisch zijn.

Om de ontwikkeling van de locatie Valkenburg verder ter hand te kunnen nemen, is het nodig om voor het gedeelte A4-A44 een principebesluit te nemen over de financiële consequenties binnen een bepaalde bandbreedte en over het draagvlak daarvoor bij de diverse betrokken overheden

Daarnaast is een uitspraak nodig voor het gedeelte A44-Katwijk, waarbij zowel sprake kan zijn van een keuze voor een alternatief of het laten afvallen van alternatieven door middel van verdere trechtering.

In alle gevallen is een realistische financiële onderbouwing van belang en een overzicht van bijdragen door partijen.



Rijksbijdrage wordt inzichtelijk gemaakt

Om tot een gedegen financiële onderbouwing te kunnen komen is het voor de regionale partijen van cruciaal belang inzicht te hebben in de bijdrage die verwacht mag worden vanuit het Rijk. Zowel Rijkswaterstaat als het GOB Valkenburg hebben in de Stuurgroep RijnlandRoute toegezegd zich sterk te maken dat in de komende MIRT-bespreking helderheid wordt verschaft of - en zoja welke - bijdrage van het Rijk mag worden verwacht.

Vergadering van
Stuurgroep RijnlandRoute

Vergaderdatum
4 juli 2007

Kenmerk
-

Status verslag
Concept

Verslaglegging door

Telefoonnummer
070- [REDACTED]

Aanwezig

dhr. Huls	(Provincie Zuid-Holland)
[REDACTED]	(Provincie Zuid-Holland)
dhr. Glasbeek	(Regio Holland Rijnland)
dhr. Steegh	(Gemeente Leiden)
dhr. Horlings	(Gemeente Voorschoten)
dhr. Alkemade	(Gemeente Wassenaar)
dhr. Mackay	(Gemeente Oegstgeest)
dhr. Stuijt	(Gemeente Zoeterwoude)
dhr. De Jong	(Gemeente Katwijk)
[REDACTED]	(Hoogheemraadschap van Rijnland)
[REDACTED]	(Rijkswaterstaat)
[REDACTED]	(GOB)
[REDACTED]	(Provincie Zuid-Holland)
[REDACTED]	(As Leiden-Katwijk)
[REDACTED]	(Regio Holland Rijnland)
[REDACTED]	(Provincie Zuid-Holland)

Afwezig

1. Opening en vaststellen agenda

Dhr. Huls heet iedereen welkom. De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Mededelingen

Dhr. Huls maakt melding van het feit dat dhr. Van Dijk nog niet is hersteld en er binnenkort een tijdelijke vervanger voor hem zal worden aangesteld (red: Govert Veldhuijzen).

Dhr. Alkemade deelt mee dat hij de vergadering eerder zal verlaten wegens de installatie van een nieuwe burgemeester van Wassenaar en deelt een memo uit met vragen over de alternatieven die voor de MKBA zijn opgesteld.

Dhr. Horlings meldt dat hij pas afgelopen vrijdag de stukken heeft gekregen, waardoor hij weinig tijd heeft gehad voor ambtelijke en/of bestuurlijke afstemming. Ook geeft hij aan dat de stukken zijns inziens niet ambtelijk in de projectgroep zijn voorbereid. Van verschuiven van dit stuurgroepoverleg hoeft echter geen sprake te zijn. Mogelijk na de vergadering nog schriftelijk reageren.

_____ geeft aan dat de stukken over de alternatieven verschillende malen in de projectgroep zijn besproken. De voortgangsrapportage is een notitie die is opgesteld door de provinciale projectorganisatie.

2. Voortgangsrapportage Planstudie RijnlandRoute

_____ uit zijn zorgen over het Korte Vliet-tracé. Ook per brief is hiervoor aandacht gevraagd. Hij ziet echter nog onvoldoende herkenning van de zorgen van het Hoogheemraadschap in de wijze waarop de aandachtspunten zijn verwoord. De zorgen van hebben betrekking op zowel de bouw- als de gebruiksfase van een Korte Vliet-Tracé, vanwege de aantasting van het doorstroomprofiel van de waterwegen.

Dhr. Alkemade merkt op dat inzake de verkeersproblematiek de afstemming met Haaglanden en Wassenaar ontbreekt. Dit wordt alsnog opgenomen in de notitie. Daarnaast vraagt dhr. Alkemade aandacht voor de ecologische hoofdstructuur en de verbindingszone bij knooppunt Maaldrift. Daarnaast zou hij de afwikkeling van het verkeer, met name de relatie Katwijk-Den Haag, meer over de Knoop Leiden West willen laten plaatsvinden. Hij verzoekt een niet-volledige knoop op te nemen in de studie. Dhr. Huls geeft aan dat hiervan geen sprake kan zijn, omdat er in de verkeerstudie gezocht dient te worden naar de uit oogpunt van verkeer meest optimale oplossing. Eerst zal bekeken worden hoe de verkeersstromen lopen, pas daarna wordt de vormgeving van de verschillende knooppunten uitgewerkt. Daarbij wordt ook nadrukkelijk rekening gehouden met inpassing en de ecologische verbindingszone.

Dhr. Horlings geeft aan dat de RijnlandRoute meer en meer lijkt te worden gebruikt als wondermiddel voor allerlei problemen, waardoor het steeds moeilijker wordt aan alle behoeften te voldoen. Daarnaast vraagt hij zich af of een scheiding van verkeer middels een hoofd- en parallelstructuur op de A44 niet haaks staat op de gedachte uit de netwerkanalyse dat de RijnlandRoute een hoogwaardige verbinding tussen A4 en A44 zou moeten zijn. Ook informeert hij of er voldoende afstemming plaatsvindt tussen de VALK studie en de MKBA.

Dhr. Horlings benadrukt dat het belang van een goede referentiesituatie waarbij ook inzichtelijk wordt gemaakt wat er gebeurt als er geen RijnlandRoute wordt aangelegd. Hij vraagt of de referentiesituatie uitgaat van de huidige situatie of dat daar ook geplande projecten en benodigde ingrepen in zitten, zoals de aanpassing van de Churchillaan.

Verkeerskundige effectiviteit van de alternatieven wordt de MKBA als zijnde de dominante baten aangemerkt. Voorschoten heeft in een brochure aangegeven dat er ruimtelijk ontwikkelpotentie is als het Korte Vliet-tracé word aangelegd. Tot slot vraagt dhr. Horlings of ook GS, PS en de gemeenteraden betrokken zijn bij de geplande inperking in alternatieven in februari en hoe zich dat verhoudt tot de wens om vanwege het MIRT in oktober al helderheid te hebben.

Dhr. Huls geeft aan dat, doordat er sprake is van een langdurig proces waar in de loop der tijd ook andere belanghebbenden zijn aangeschoven, het mogelijk is dat er verschuivingen hebben plaatsgevonden in de belangen die partijen met de RijnlandRoute behartigd willen zien. Maar het breed meenemen van verschillende invalshoeken in geeft een betere onderbouwing voor besluitvorming.

Dhr. Horlings benadrukt dat het nodig is kritisch te zijn ten aanzien van de na te streven doelen. Dhr. Alkemade geeft daarnaast aan graag een afbuigende A44 te zien richting A4.

De VALK studie komt ter sprake en de wijze waarop de resultaten als inspiratie hebben gediend voor de RijnlandRoute alternatieven. [REDACTED] benadrukt dat de VALK studie zelf niet een door de stuurgroep vastgestelde status heeft. Daarnaast is het zo dat de ontwerpen wellicht diepgaander van aard zijn of lijken, maar dat wil nog niet zeggen dat alle oplossingen uit de VALK studie ook vanuit alle invalshoeken en inpassingmogelijkheden onderzocht en onderbouwd zijn.

Dhr. Steegh geeft aan dat het te kiezen alternatief uiteindelijk wel de verkeerskundige problemen moet oplossen. Als dat niet lukt is het zonde van het geld.

Dhr. De Jong vraagt of de referentiesituatie of nuloptie een situatie is zonder de ruimt 30.000 te bouwen wonen in de regio is. Dhr. Huls geeft aan dat uit de studie zou kunnen blijken dat het onverstandig is zonder RijnlandRoute al die woningen te bouwen, maar dat in de studie daarom deze woningen wel worden meegenomen.

Naar aanleiding van de vraag van dhr. Horlings meldt dhr. Huls dat er in de referentiesituatie niet wordt uitgegaan van infrastructuur of ruimtelijke programma's die nog niet vastgesteld zijn. Verbeteringen op de Churchilllaan kunnen middels een maatregelpakket worden meegenomen. Dhr. Steegh geeft aan voor de MKBA niet op tijd een uitgewerkt en doorgerekend maatregelenpakket beschikbaar te hebben, maar wel een pakket snelheidsremmende en capaciteitsbeperkende maatregelen te willen nemen bij aanleg van de RijnlandRoute. In de MKBA wordt derhalve een gesimuleerd maatregelenpakket meegenomen.

[REDACTED] geeft aan dat er in de aanloop naar het MIRT sprake is van stevige concurrentie met andere projecten. Voor regionale projecten is er 800 miljoen euro te verdelen over heel Nederland. Om kans te maken op een bijdrage vanuit het MIRT dient dan wel overeenstemming te bestaan over de probleemstelling en de gewenste oplossing.

Dhr. Glasbeek en De Jong benadrukken dat door de regionale partners wel degelijk sprake is van een gezamenlijk gedragen probleembeleving op het gebied van verkeer en leefbaarheid.

Door de Stuurgroep wordt afgesproken dat Voorschoten en Leiden samen een bestuurlijk voorstel voorbereiden voor de ontsluiting van de N11-West op Leiden Centrum.

Oegstgeest benadrukt dat de problemen op gebied van verkeer en leefbaarheid wel degelijk sterk worden ervaren en noodzaak voor maatregelen.

Dhr. De Jong verbaast zich erover dat Valkenburg benoemd wordt in de financiële notitie als mogelijke kostendragers omdat dat een beduidend lagere opbrengst voor het rijk zou betekenen. Dhr. Huls bevestigt dat er naar VROM wordt gekeken als belanghebbende voor een mogelijke bijdrage.

4. Alternatieven Planstudie

Naar aanleiding van de alternatievennotitie meldt dhr. Steeg dat wat Leiden betreft alle alternatieven die geen extra ontsluitende functie voor Leiden hebben weinig zinvol zijn. Daarnaast waarschuwt hij dat alternatieven met een ontsluiting via de Vink problemen op de aansluitende wegen in de stad tot gevolg zullen hebben.

Dhr. Mackay vraagt of de variant 'over het meer' in Valkenburg in de studie zit. Ook vraagt hij of de aansluiting nieuw Rhijngeest in de knoop Leiden west in de studie is meegenomen; dit is het geval.

Dhr. Horlings geeft nogmaals aan dat het scheiden van hoofd- en parallelwegen langs de A44 niet aansluit op de netwerkanalyse. Verder wordt het behoud van de voormalige rijksbufferzone vergeten. Daarnaast benadrukt dhr. Horlings nogmaals het standpunt van Voorschoten ten aanzien van doorsnijding van de gemeente. Deze twee zaken zouden bij de aandachtspunten moeten worden benoemd.

De weergegeven aansluiting van het Korte Vliet op de A44 hoeft volgens dhr. Huls nog niet per se de definitieve oplossing te zijn; er wordt in de MKBA gekeken naar optimalisaties.

Dhr. Horlings verwonderd zich over het standpunt dat een volledige aansluiting op het Korte Vliet-tracé in Leiden niet inpasbaar zou zijn, aangezien een dergelijke oplossing door Aveco de Bond is uitgewerkt. Dhr. Huls legt uit dat deze niet lijkt te kunnen voldoen aan de huidige aangescherpte normen voor tunnelveiligheid. Daarnaast geeft hij aan dat het ontwerp van Aveco de Bond van de nodige aannames is voorzien en niet door de stuurgroep is vastgesteld. In het verkeersmodel wordt een hele aansluiting wel doorgerekend.

(Dhr. Alkemade verlaat de vergadering)

In antwoord op de vraag van dhr. Mackay wordt uiteengezet dat door middel van de alternatieven in de MKBA ook de effecten van alle VALK alternatieven kunnen worden bepaald. De VALK alternatieven zijn desgewenst nog steeds actueel en op basis van de MKBA zijn daarvoor de verkeerskundige consequenties te herleiden.

Naar aanleiding van een vraag van dhr. [REDACTED] wordt aangegeven dat er rekening wordt gehouden met de uitbreiding van het Valkenburgse meer.

Verder meldt dhr. [REDACTED] dat er wat het Hoogheemraadschap betreft voor het Korte Vliet tracé alleen maar sprake kan zijn van een geboorde tunnel en dat het Hoogheemraadschap nooit een keurvergunning zal afgeven voor een in situ gebouwde tunnel in het Korte Vliet en de Oude Rijn.

(Dhr. Huls en verlaat de vergadering en geeft het voorzitterschap over aan [REDACTED].
[REDACTED])

Dhr. Stuijt geeft aan dat de RijnlandRoute aansluiten op de A4 parallelstructuur of op de N11-aansluiting consequenties heeft voor de afwikkeling van het verkeer. Daarnaast gaat hij er van uit dat er geen aansluiting op de A4 hoger dan maaiveldniveau komt.

Dhr. De Jong is van mening dat een aansluiting op de N441 een ongelijkvloerse kruising zou moeten zijn. Dhr. Steegh en [REDACTED] geven aan dat dit uitwerkingsvragen zijn die nu nog niet aan de orde zijn. Het is aan de projectorganisatie om dit verder op te pakken. Ook wordt bekeken of er in alternatief 4 aansluitingen op Leiden centrum moeten worden meegenomen.

Afgesproken wordt dat aan de ambtelijk betrokken in de projectgroep ter terugkoppeling een overzicht van de aandachtspunten wordt meegegeven.

(dhr. Huls verlaat de vergadering, [REDACTED] neemt de rol van voorzitter over)

5. Bestuursconferentie en de problematiek rondom de planning

Het bureau van de As Leiden-Katwijk is belast met bewaken samenhang tussen de verschillende projecten. Onder meer het ontwerpatelier en de VALK studie zijn hiervan producten. De Stuurgroep As Leiden-Katwijk wil dit jaar bijdragen aan de voorbereiding van besluitvorming. Daarom worden twee bestuursconferenties georganiseerd waarin informatie-uitwisseling centraal staat. In de conferentie van vrijdag 6 juli staat onder meer de VALK studie centraal. [REDACTED] benadrukt dat de VALK studie geen vastgestelde status heeft maar wel als input voor de projecten gebruikt kan worden.

[REDACTED] deelt een planning uit met twee scenario's, waarin de samenhang van de verschillende projecten wordt weergegeven.

A is het basisscenario, conform de huidige stukken. Deze leidt tot een aantal problemen, zoals een late tracékeuze waardoor het ISP valkenburg in de knel komt. B is een sneller scenario, waarbij alle grote besluiten waaronder de tracékeuze, in februari 2008 worden genomen.

Gezien het MIRT overleg in oktober/november is het wenselijk in oktober al een besluit te nemen die als input voor het MIRT overleg kan dienen.

[REDACTED] legt uit dat er vanaf 2014 in totaal 800 miljoen euro beschikbaar is voor regionale projecten in Nederland. Een groot financieel tekort op het project is dan niet bevorderlijk voor een bijdrage uit het MIRT. Daarnaast zal de RijnlandRoute moeten worden afgewogen ten opzicht van andere projecten uit de Zuidvleugel.

[REDACTED] vraagt of er voldoende zicht komt op de vraag wie er verantwoordelijk wordt voor het gedeelte tussen de A4 en A44. [REDACTED] geeft aan dat dat voor de MIRT bespreking nog niet noodzakelijkerwijs bekend hoeft te zijn. Wel als het gaat om de vraag of de weg vanuit rijksbelang moet worden aangelegd.

Dhr. Glasbeek uit zijn zorgen over de haalbaarheid van de RijnlandRoute. Een slagvaardige en snelle besluitvorming is belang, anders is de kans te groot dat de plannen voor de RijnlandRoute in de ijskast verdwijnen.

Dhr. Steegh vraagt zich af of het een realistisch schema is om tot snelle besluitvorming te komen. Ook afstemming met colleges en raden is van belang vanwege draagvlak.

[REDACTED] streeft er naar in oktober in de stuurgroep tot een gezamenlijk gedragen oordeel te komen. Dat zou een goed signaal zijn naar het ministerie. Dat laat onverlet dat daar nog nadere besluitvorming in colleges en raden over dient plaats te vinden.

[REDACTED] stelt voor dan wel nog vaker de stuurgroep bijeen te roepen.

De Stuurgroep is het er, gezien de urgentie van de problematiek, mee eens dat gestreefd moet worden naar realisatie van scenario B en daarbij in oktober een gezamenlijk standpunt te formuleren. De Provincie zal vrijdag (6 juli 2007) in een notitie helderheid verschaffen over welke soort besluitvorming in dit kader aan de orde kan zijn en waartoe ten minste zou moeten worden besloten. (red: versie 2.1 van de notitie wordt met dit verslag meegestuurd)

Afgesproken wordt dat [REDACTED] en [REDACTED] in oktober ook helderheid verschaffen over de vraag welke bijdragen van VROM en V&W mogen worden verwacht.

6. Sluiting

[REDACTED] verspreid de niet vastgestelde resultaten van de 'schetsschuit' voor de bufferzone.

[REDACTED] meldt wegens omstandigheden vrijdag niet bij de bestuurconferentie aanwezig te kunnen zijn.

[REDACTED] bedankt de aanwezigen en sluit de vergadering.

From: Rijnlandroute
Sent: Thursday 6 September 2007 15:56:55
To: (mackay@oegstgeest.nl); [redacted]@voorschoten.nl; [redacted]
 [redacted](bestuurssecretariaat@voorschoten.nl); [redacted]@voorschoten.nl; De heer
 H. Horlings; De heer J.P.R.M. Steegh; De heer J.W.M. Stuijt; De heer P.A. Glasbeek; De heer W. de Jong; De
 [redacted]@leiden.nl; [redacted]'; [redacted]@dzh.rws.minvenw.nl; [redacted]
 [redacted]@pzh.nl; [redacted]@minvrom.nl; Secretaresse Glasbeek
 [redacted]@leiderdorp.nl; secrvdijk; [redacted]@pzh.nl
Cc: [redacted]@katwijk.nl [redacted]@haaglanden.net [redacted]@pzh.nl [redacted]@pzh.nl
 [redacted]
 [redacted]@minvrom.nl);
 [redacted]@rws.nl) [redacted]@katwijk.nl [redacted]@grontmij.nl [redacted]@wassenaar.nl [redacted]@pzh.nl [redacted]@pzh.nl
 [redacted]@katwijk.nl [redacted]@voorschoten.nl'
Subject: Stukken stuurgroepvergadering RijnlandRoute dinsdag 11 september 2007 mail
 1/2
Attachments: Agenda_stuurgroep_11 september 2007.doc, Oplegnotitie toelichting
 ontwerpen (bijlage 3d).doc, Oplegnotitie toelichting verkeersresultaten (bijlage 2a).doc, Variant 1 + 2 + 3
 (bijlage 3).pdf, Variant 4 (bijlage 3a).pdf, Vervolgproces (bijlage 4).doc, Programma klankbordgroepen en
 informatiebijeenkomst (bijlage 5).doc

Beste stuurgroepleden,

Hierbij zend ik u de stukken voor de stuurgroepvergadering RijnlandRoute van dinsdag 11 september 2007 van 17.00-18.00 uur in het Provinciehuis (Zeezaal) te Den Haag.

In verband met de grootte van de bijlagen versturen we u de stukken in twee e-mails.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Projectteam RijnlandRoute bestaat uit:
 Projectmanager Provincie Zuid-Holland, [redacted], telefoon: 070-[redacted]
 Projectleider Provincie Zuid-Holland, [redacted], telefoon: 070-[redacted]
 Projectleider Provincie Zuid-Holland, [redacted], telefoon: 070-[redacted]
 Projectleider Provincie Zuid-Holland, [redacted], telefoon: 070-[redacted]
 Projectsecretaris Provincie Zuid-Holland, [redacted], telefoon: 070-[redacted]
 Projectleider Regio Holland Rijnland, [redacted]
 Per e-mail zijn we bereikbaar onder: rijnlndroute@pzh.nl

Postadres:
 Projectbureau RijnlandRoute
 Postbus 90602
 2509 LP DEN HAAG



provincie **HOLLAND**
ZUID

Aan
Stuurgroep RijnlandRoute

Onderwerp
Stuurgroepvergadering RijnlandRoute

- 1 Opening en vaststellen agenda**
- 2 Mededelingen**
- 3 Verslag vorige vergadering (4 juli 2007 - bijlage 1)**
- 4 Verkeersresultaten (bijlage 2 en 2a)**
- 5 Ontwerpen (bijlage 3, 3a, 3b, 3c en 3d)**
- 6 Vervolgproces (bijlage 4)**
- 7 Communicatie (bijlage 5)**
- 8 Rondvraag**
- 9 Sluiting vergadering**

Agenda

Contact

T 070 - [redacted] of 06- [redacted]
rijnlandroute@pzh.nl

Vergaderplaats
Provinciehuis, zeezaal
Vergaderdatum
11 september 2007
Tijdstip
17.00 - 18.00 uur

Ons kenmerk

Bijlagen
10



provincie **HOLLAND**
ZUID

Memo

94b

Directie Ruimte en Mobiliteit

Afdeling Verkeer en Vervoer

Contact

T 070 - [redacted] / 06 - [redacted]

[redacted]@pzh.nl

Datum

5 september 2007

Aan

Stuurgroep RijnlandRoute

Kopie

Projectgroep RijnlandRoute

Onderwerp

Toelichting op de ontwerpen

Inleiding

In dit memo worden de aandachtspunten met betrekking tot de ontwerpen toegelicht.

Achtereenvolgens wordt ingegaan op de volgende onderwerpen:

1.	Alternatieven	2
2.	Aansluiting Voorschoterweg & Korte Vliet	2
3.	Aansluiting N11-tracé Leiden-centrum.....	2
4.	Aansluiting RijnlandRoute op de A4	3
5.	Knooppunt Maaldrift.....	4
6.	Aansluitingen Valkenburg	4
7.	Aansluitende infra KLW	5
8.	Ontwerputgangspunten	5
9.	Diepte tunnels.....	5
10.	Valkenburgse meer.....	6

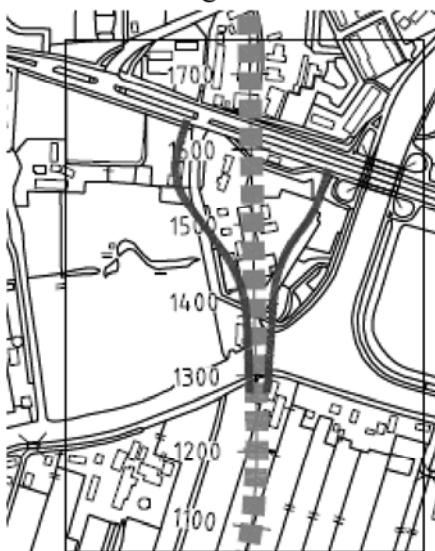


1. Alternatieven

1. N11-tracé en bypass
2. idem, met aansluiting Leiden-centrum
3. idem, met halve aansluiting Voorschoterweg
4. idem, met tracé om Valkenburg heen
5. idem, met parallelstructuur A44 en verbrede N206
6. Korte Vliet-tracé
7. idem, met hele aansluiting Haagweg
8. idem, met halve aansluiting Haagweg

2. Aansluiting Voorschoterweg & Korte Vliet

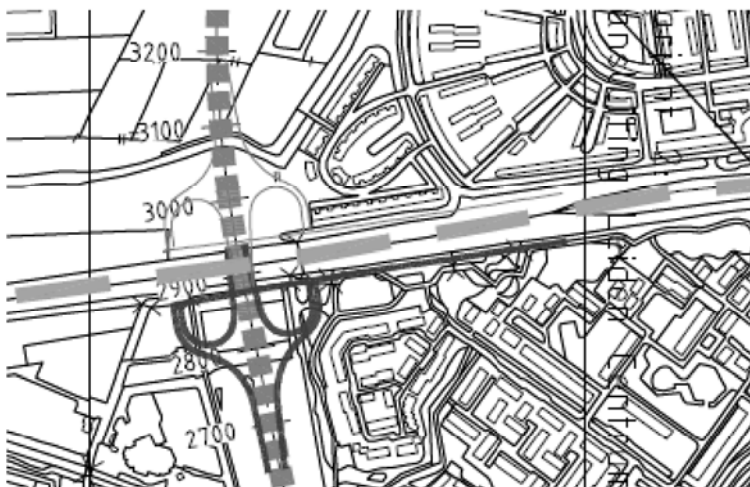
Alternatief 1,2 en 3 gaan als tunnel onder het Korte Vliet door. Bij alternatief 3 komen de in- en uitvoegstroken weer boven voor aansluiting met de Voorschoterweg.



Aansluiting Voorschoteweg

3. Aansluiting N11-tracé Leiden-centrum

Voor de aansluiting van het N11-tracé op Leiden-centrum zijn twee opties aangehouden; ten noorden en ten zuiden van het spoor. Voor de kostenraming wordt vooralsnog uitgegaan van de optie ten zuiden van het spoor, gezien de gunstiger positie ten opzichte van te slopen bebouwen.



Aansluiting Leiden-centrum ten noorden en ten zuiden van het spoor

4. Aansluiting RijnlandRoute op de A4

De aansluiting op de A4 wordt nog nader uitgewerkt in overleg met Rijkswaterstaat. Voor de kostenraming wordt rekening gehouden met ongelijkvloerse aansluiting op een verlengde parallelstructuur langs de A4. Deze oplossing is, in termen van kosten, niet onderscheiden ten opzicht van het alternatief; aansluiten op de N11.



Weergave aansluiting



Als ongelijkvloerse aansluiting



Als parallelweg

5. Knooppunt Maaldrift

Knooppunt Maaldrift is zo compact mogelijk gehouden. In alternatief 1,2 en 3 is de ligging van de kruisende weg zo noordelijk mogelijk om zoveel mogelijk ruimte voor een ecoverbinding over te houden. De verbinding Katwijk-Den Haag kan in deze setting via de Knoop Leiden-west worden afgewikkeld.



Maaldrift in alternatief 1,2 en 3

6. Aansluitingen Valkenburg

De aansluitingen van Valkenburg op de N206/RijnlandRoute zijn indicatief weergegeven en in een later stadium nader te bepalen op basis van de ruimtelijke invulling van Valkenburg.



Aansluitingen Valkenburg

7. Aansluitende infra KLV

Bestaande wegen sluiten aan op de RijnlandRoute bij de Knoop Leiden-West.

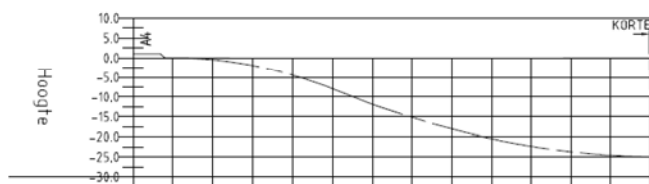


8. Ontwerputgangspunten

De ontwerputgangspunten zijn conform algemeen geldende en provinciale uitgangspunten. De ontwerpsnelheid is gesteld op 80 km/uur. Voor de boogstralen is 100 km/uur aangehouden¹. Alle ontwerpen zijn technisch realiseerbaar, zij het in voorkomende gevallen met de nodige ingrepen in de omgeving.

9. Diepte tunnels

De maximale tunneldiepte wordt nog aangepast op tekening en zal i.p.v. -25 m. circa -15 m. zijn



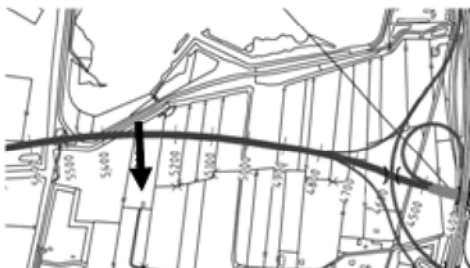
¹ Dit wijkt af van RWS-uitgangspunten (welke ruimere boogstralen kennen), voor het geval de RijnlandRoute tussen de A4 en A44 tot het rijkswegennet zou gaan behoren.



provincie **HOLLAND**
ZUID

10. Valkenburgse meer

Het ontwerp van alternatief 4 wordt nog aangepast aan de uitbreiding van het Valkenburgse Meer





provincie **HOLLAND**
ZUID

Memo (Bijlage 2a)

Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Verkeer en Vervoer

Contact

T 070 - [redacted] / 06 - [redacted]
[redacted]@pzh.nl

Datum
5 september 2007

94c

Aan
Stuurgroep Rijnland
Kopie
Projectgroep RijnlandRoute
Onderwerp
Toelichting verkeerscijfers

Inleiding

In deze notitie zijn de belangrijkste conclusies en resultaten samengevat. Een volledig overzicht van de resultaten zoals opgesteld door DHV is weergegeven in de bijlage "RijnlandRoute, Berekeningen alternatieven met NRM Randstad"

Hoofdconclusies

- Alle onderzochte alternatieven zijn qua verkeerskundige werking niet sterk onderscheidend;

Regio en Leiden

- De RijnlandRoute ontlast vrijwel het gehele onderliggend wegennet in de regio, waarvan de Churchilllaan het meest.

Rijkswegen

- Door de verbeterende oost-west verbinding neemt de verkeersdruk op de N11 neemt substantieel toe.
- Door de verbeterende uitwisselingsmogelijkheden verandert de verdeling van het verkeer tussen de A4 en A44 enigszins.

Variaties tussen de alternatieven

- Het N11-tracé verwerkt over het algemeen wat meer verkeer dan het Korte Vliet-tracé;
- Leidse aansluitingen in het Korte Vliet- en N11-tracé doen het gebruik van de weg toenemen.
- Het buitenom-alternatief (4) trekt minder verkeer dan de andere alternatieven; er vind dan verdeling plaats tussen RLR en N206.



provincie **HOLLAND**
ZUID

Memo (Bijlage 2a)

Directie Ruimte en Mobiliteit

Afdeling Verkeer en Vervoer

Contact

T 070 - / 06 -

@pzh.nl

Datum

5 september 2007

OVERZICHT VERKEERSINTENSITEITEN ochtendspitsuur

Alternatieven:		Referentie 2020		1		2		3		4		4a		5		6		7		8		
ri.		int.	versch.	int.	versch.	int.	versch.	int.	versch.	int.	versch.	int.	versch.	int.	versch.	int.	versch.	int.	versch.	int.	versch.	
Wegen:		(mvt/uur)	(mvt/uur) (%)	(mvt/uur)	(mvt/uur) (%)	(mvt/uur)	(mvt/uur) (%)	(mvt/uur)	(mvt/uur) (%)	(mvt/uur)	(mvt/uur) (%)	(mvt/uur)	(mvt/uur) (%)	(mvt/uur)	(mvt/uur) (%)	(mvt/uur)	(mvt/uur) (%)	(mvt/uur)	(mvt/uur) (%)	(mvt/uur)	(mvt/uur) (%)	
RLR tussen Leiden en de A4	z-n	-	1700	-	1800	-	2100	-	1700	-	2100	-	1550	-	1300	-	1550	-	1500	-	1500	-
	n-z	-	2250	-	2400	-	2850	-	2150	-	2500	-	2000	-	2100	-	2450	-	2450	-	2450	-
N026 Leiden - Katwijk	z-n	-	1350	-	1500	-	1350	-	700	-	1050	-	1300	-	1350	-	1350	-	1350	-	1350	-
	n-z	-	1550	-	1550	-	1500	-	1050	-	1550	-	1750	-	2050	-	2050	-	2050	-	2050	-
N206 Katwijk	z-n	1250	1450	14%	1450	14%	1450	14%	1500	17%	1700	26%	1400	11%	1500	17%	1500	17%	1500	17%	1500	17%
	n-z	1750	2200	20%	2150	19%	2150	19%	2500	30%	2750	36%	2400	27%	2700	35%	2650	34%	2650	34%	2650	34%
A4 bij Leiden	z-n	4550	4950	8%	4950	8%	4950	8%	4950	8%	5000	9%	4900	7%	4850	6%	4850	6%	4850	6%	4850	6%
	n-z	4650	4850	4%	4850	4%	4950	6%	4750	2%	4800	3%	4850	4%	4850	4%	4900	5%	4900	5%	4900	5%
N11	o-w	2600	2900	10%	2950	12%	2950	12%	2900	10%	2950	12%	2900	10%	2800	7%	2850	9%	2800	7%	2800	7%
	w-o	2450	3050	20%	3100	21%	3150	22%	3100	21%	3100	21%	3050	20%	3000	18%	3050	20%	3050	20%	3050	20%
A44 Leiden - Den Haag	z-n	2350	2000	-18%	2000	-18%	2000	-18%	2000	-18%	2100	-12%	2100	-12%	2050	-15%	2050	-15%	2050	-15%	2000	-18%
	n-z	2300	2150	-7%	2200	-5%	2250	-2%	2450	6%	2550	10%	2350	2%	2300	0%	2300	0%	2300	0%	2300	0%
A44 Leiden - Amsterdam	z-n	2450	2650	8%	2650	8%	2700	9%	2600	6%	2650	8%	2900	16%	2500	2%	2550	4%	2500	2%	2500	2%
	n-z	2550	3200	20%	3250	22%	3250	22%	3200	20%	3150	19%	3300	23%	3100	18%	3150	19%	3150	19%	3150	19%
Churchillaan	z-n	950	600	-58%	600	-58%	650	-46%	600	-58%	550	-73%	650	-46%	600	-58%	550	-73%	550	-73%	550	-73%
	n-z	1300	850	-53%	850	-53%	1100	-18%	900	-44%	900	-44%	950	-37%	800	-63%	650	-100%	650	-100%	650	-100%
Oegsgeesterweg	z-n	600	550	-9%	550	-9%	600	0%	550	-9%	550	-9%	500	-20%	600	0%	600	0%	600	0%	600	0%
	n-z	800	550	-45%	550	-45%	550	-45%	550	-45%	550	-45%	600	-33%	600	-33%	600	-33%	600	-33%	600	-33%

legenda:

Hoeveelheid verkeer
neemt toe
blijft gelijk
neemt af

alternatieven:

1. N11-tracé en bypass
2. idem, met aansluiting Leiden-centrum
3. idem, met halve aansluiting Voorschoterweg
4. idem, met tracé om Valkenburg heen
- 4a. =alternatief 4, met 100 km/uur i.p.v. 80 (is gevoeligheidsanalyse)
5. idem, met parallelstructuur A44 en verbrede N206
6. Korte Vliet-tracé
7. idem, met hele aansluiting Haagweg
8. idem, met halve aansluiting Haagweg



provincie **HOLLAND**
ZUID

Memo (Bijlage 5)

Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Verkeer en Vervoer

Contact

Dhr [REDACTED]
T 070 - [REDACTED]
[REDACTED]@pzh.nl

94d

Datum
6 september 2007

Aan
Stuurgroepleden RijnlandRoute

Kopie aan

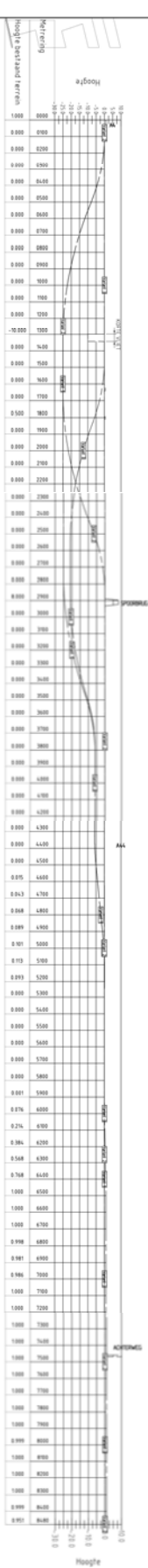
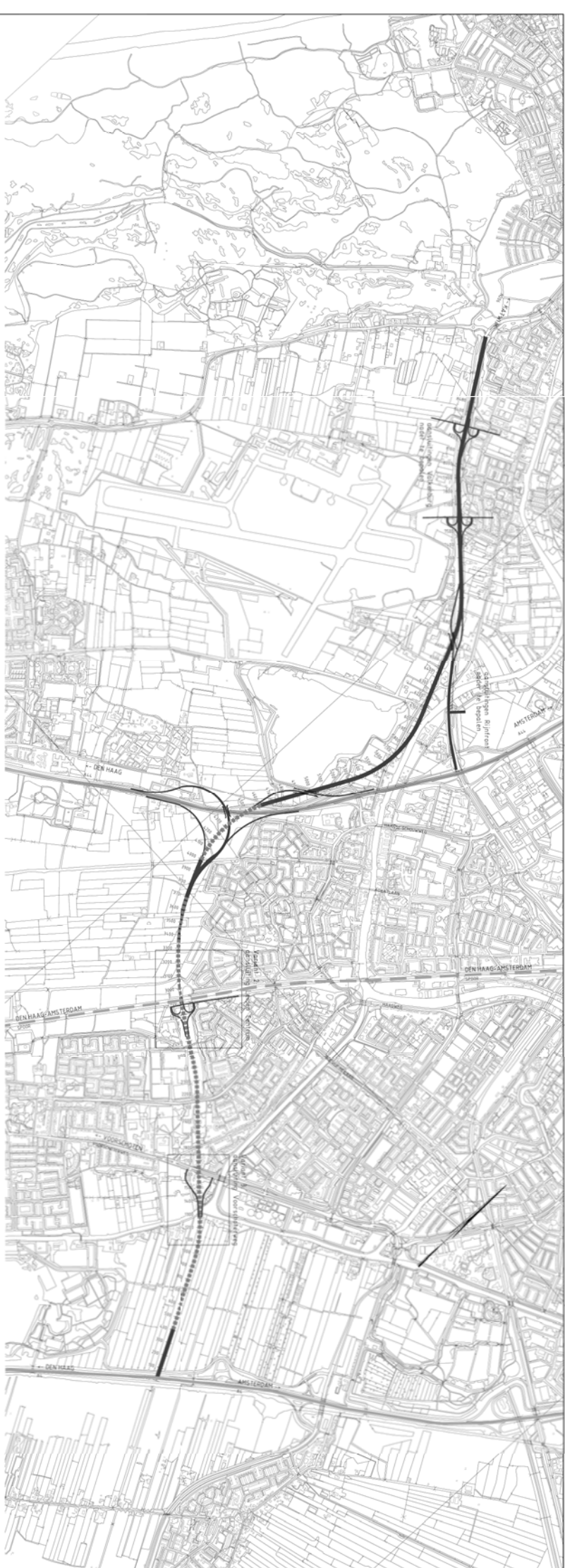
Onderwerp
Programma klankbordgroepen Bewoners en Bedrijf & Maatschappij
en informatiebijeenkomst raadsleden

Programma klankbordgroepen Bewoners / Bedrijf en Maatschappij 25 september a.s.:

- Ontvangst / inloop
- Welkom + voorstellen voorzitter
- Uitleg rol klankbordgroep
- Uitleg proces + bouwstenen MKBA
- Presentatie verkeersmodel
- Presentatie verkeersontwerp
- Pauze met mogelijkheid de plots te bekijken
- Reacties
- Uitleg verdere procedure
- Vragen?
- Borrel

Programma informatiebijeenkomst raadsleden 26 september a.s.:

- Ontvangst / inloop
- Welkom + voorstellen voorzitter
- Uitleg functie informatiebijeenkomst
- Uitleg proces + bouwstenen MKBA
- Presentatie verkeersmodel
- Presentatie verkeersontwerp
- Pauze met mogelijkheid de plots te bekijken
- Uitleg verdere procedure
- Vragen?
- Borrel



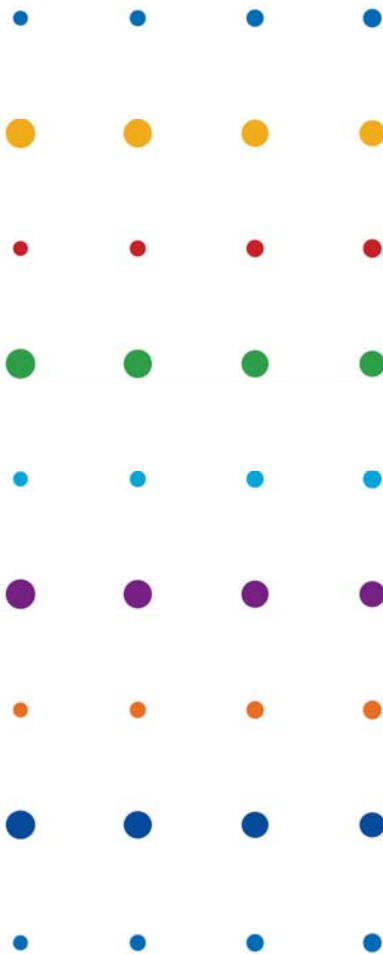
Lengteprofiel van As variant 1+2+3
Horizontale schaal 1 : 200.000
Verticale schaal 1 : 200.000

[illegible]



Vervolgproces RijnlandRoute

DATUM	WIE	WAT	opmerking
11 sept 2007	Stuurgroep RLR	○ Vaststellen verkeersresultaten ○ Vaststellen ontwerp	
1 oktober 2007	Stuurgroep RLR	○ Vaststellen concept-MKBA	
5 oktober 2007	Tweede Bestuursconferentie As Leiden Katwijk	○ Presentaties van de eindproducten van de projecten binnen de as	
10 oktober 2007	Stuurgroep RLR	○ Principebesluit voorkeurstrace	Zie memo bestuursconferentie As-Leiden-Katwijk, versie 2.1
Eind oktober/begin november 2007	Minister/ Gedeputeerde Verkeer en Vervoer	○ MIRT-besprekingen	
Oktober 2007	Projectleiders Provincie/Regio Holland Rijnland	○ Presentatie MKBA in de raden	
November/December 2007	Provincie/Regio Holland Rijnland	○ Vaststelling MKBA in GS en DB regio Holland Rijnland	
December 2007/januari 2008	Kernteam RLR	○ Uitwerking onderzoeksvragen n.a.v. bestuurlijke behandeling in GS en DB regio Holland Rijnland	Zie relatieschema ALK: scenario B (besproken tijdens stuurgroep 4 juli j.l. én bestuursconferentie 6 juli j.l.)
Februari 2008	Stuurgroep RLR	○ Definitieve tracékeuze	
Vanaf Maart 2008	Kernteam RLR	○ Voorbereiding ProjectMER	Offertetraject startnotitie starten
Maart/april 2008	Provincie/Regio Holland Rijnland	Behandeling definitieve tracekeuze in GS en DB regio Holland Rijnland	
Mei/Juni 2008	Provincie/Regio Holland Rijnland	○ Behandeling definitieve tracekeuze in PS en in AB regio Holland Rijnland	
Ná Juni 2008	Kernteam RLR	○ Definitieve start ProjectMER	Provincie is initiatiefnemer/ gezamenlijke gemeenten zijn Bevoegd Gezag voor het MER



RijnlandRoute

Berekeningen alternatieven met NRM Randstad

Augustus 2007

Doel en uitgangssituatie

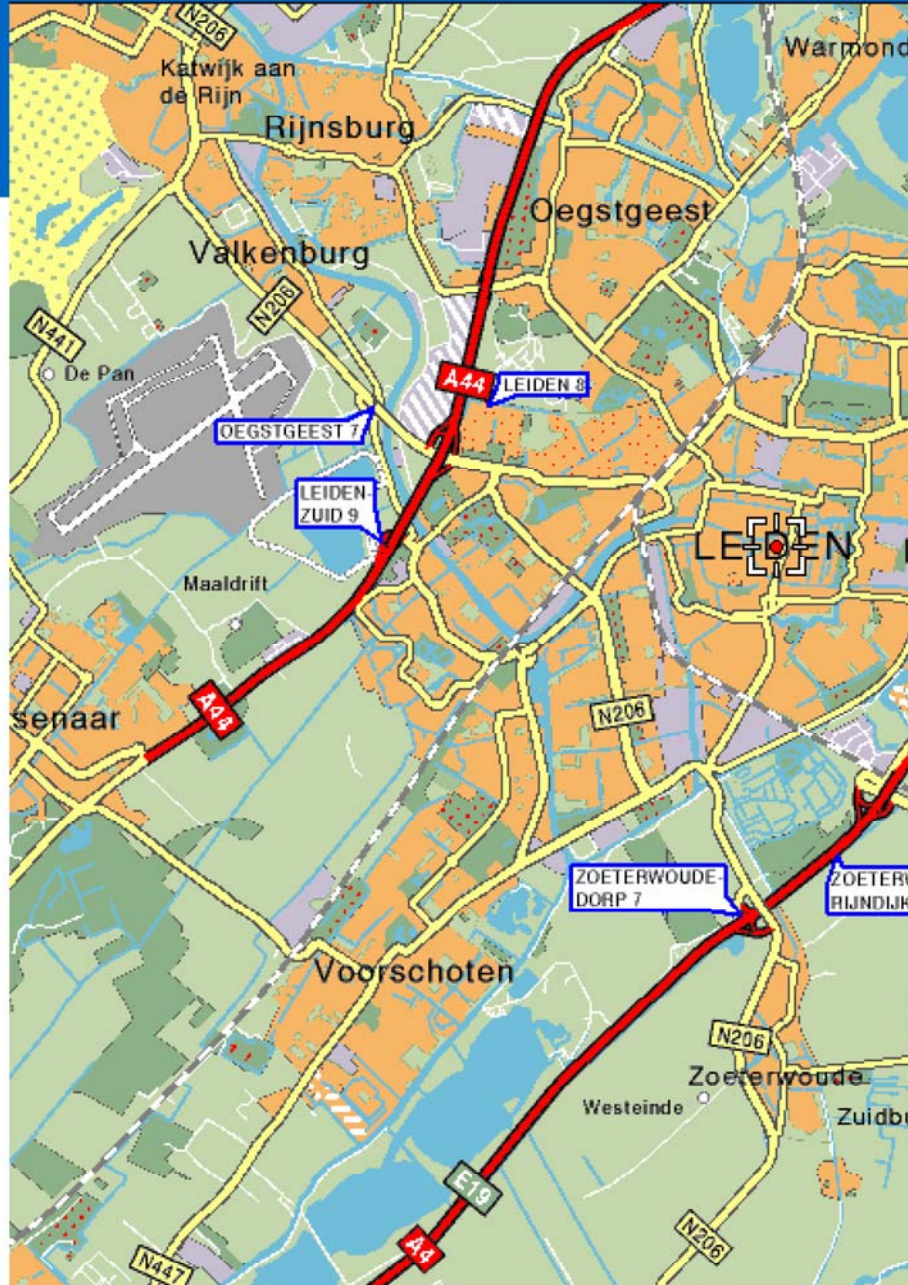
- Onderzoek verkeerseffecten diverse alternatieven RijnlandRoute.
- Situatie 2020.
- Gebruik model NRM Randstad met basisjaar 2000 en prognosejaar 2020.

Gebruikte verkeersmodellen

- Het NRM Randstad:
 - Statisch verkeersmodel om de omvang van de verkeersstromen te bepalen.
 - Multimodaal model dus naast distributie ook modal split.
- Dynamisch verkeersmodel RijnlandRoute in Dynasmart:
 - Simulatiemodel met een dynamisch toedeling.

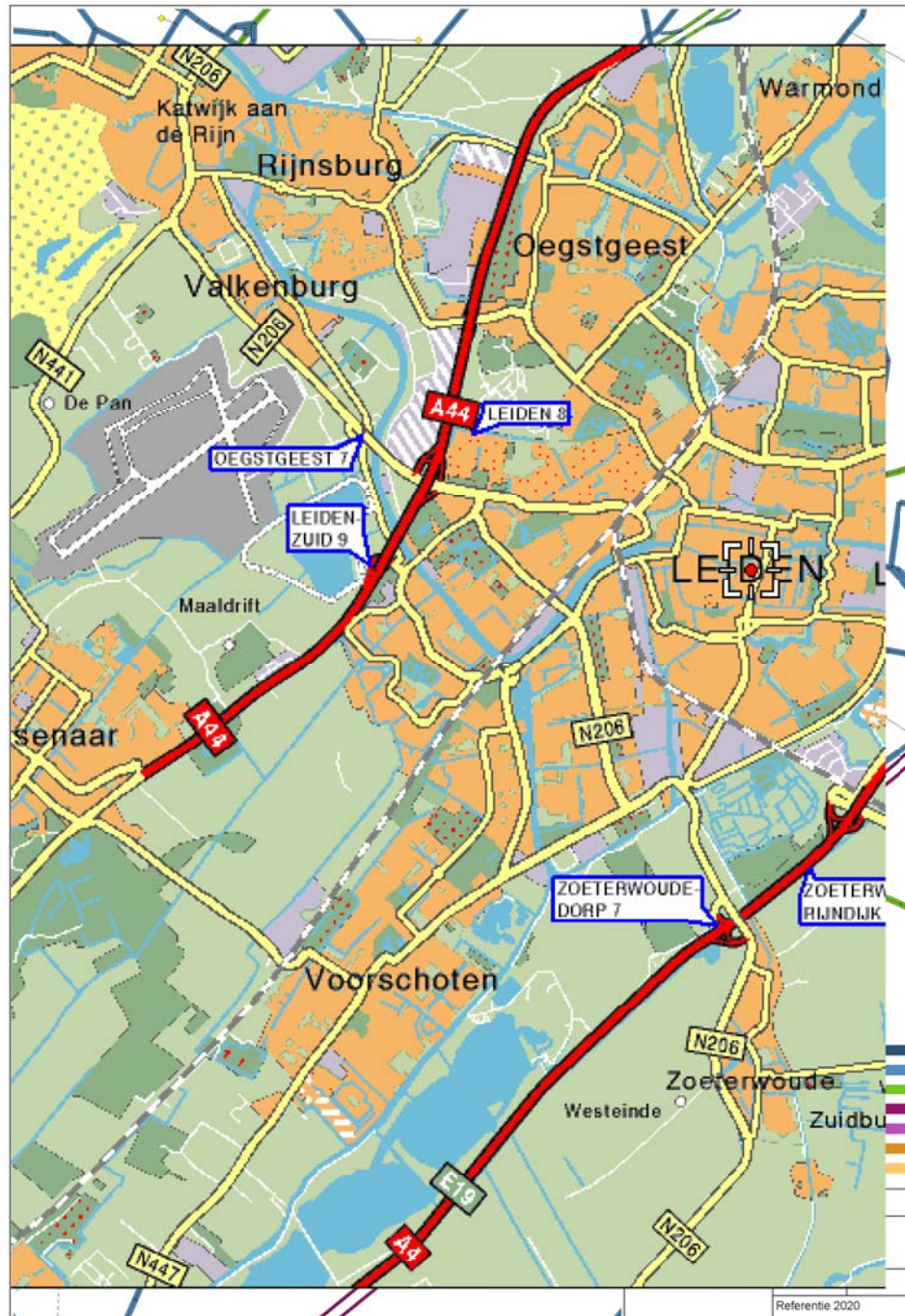
Kwaliteitsslag NRM

- Aanpassingen in netwerken, enz.
- Aanvullende kalibratie 2000 voor Leiden en omgeving om de verkeersstromen op het onderliggend wegennet op niveau te krijgen:
 - Toe- en afritten.
 - N-wegen.
 - Hoofdwegen stedelijk gebied.
- Aangepaste uitgangspunten NRM 2020
 - Gewijzigde SEG's uit NRM 2.3.
 - Beprijzen.



Referentie 2020

Referentie 2020



Referentie 2020

Uitgangssituatie
RijnlandRoute in principe:

- 2x2 rijstroken
- 80 km/uur





Alternatief 1

Aansluiting Valkenburg/N206
Geen aansluiting tussen
A4 en A44



Alternatief 2

Aansluiting Valkenburg/N206
Volledige aansluiting tussen
A4 en A44 t.h.v. de
Dobbedreef

Alternatief 3

Aansluiting Valkenburg/N206
Halve aansluiting tussen
A4 en A44 t.h.v. de
Voorschoterweg





Alternatief 4

Aansluiting Valkenburg/N441
Geen aansluiting tussen
A44 en A44



Alternatief 4a

= Alternatief 4 met 100 km/uur
op de RijnlandRoute i.p.v.
80 km/uur



Alternatief 5

Parallelconstructie met A44
Aansluiting Valkenburg/N206
Geen aansluitingen tussen
A4 en A44



Alternatief 6

Tracé: tunnel in de Korte Vliet
Aansluiting Valkenburg/N206
Geen aansluitingen tussen
A4 en A44

Alternatief 7

Tracé: tunnel in de Korte Vliet
Aansluiting Valkenburg/N206
Halve aansluiting Haagweg



Alternatief 8

Tracé: tunnel in de Korte Vliet
Aansluiting Valkenburg/N206
Volledige aansluiting Haagweg



Berekeningen NRM Randstad

- Referentiesituatie 2020 voor ochtendspits, avondspits en restdagperiode.
- De Alternatieven 1-8 voor dezelfde perioden.

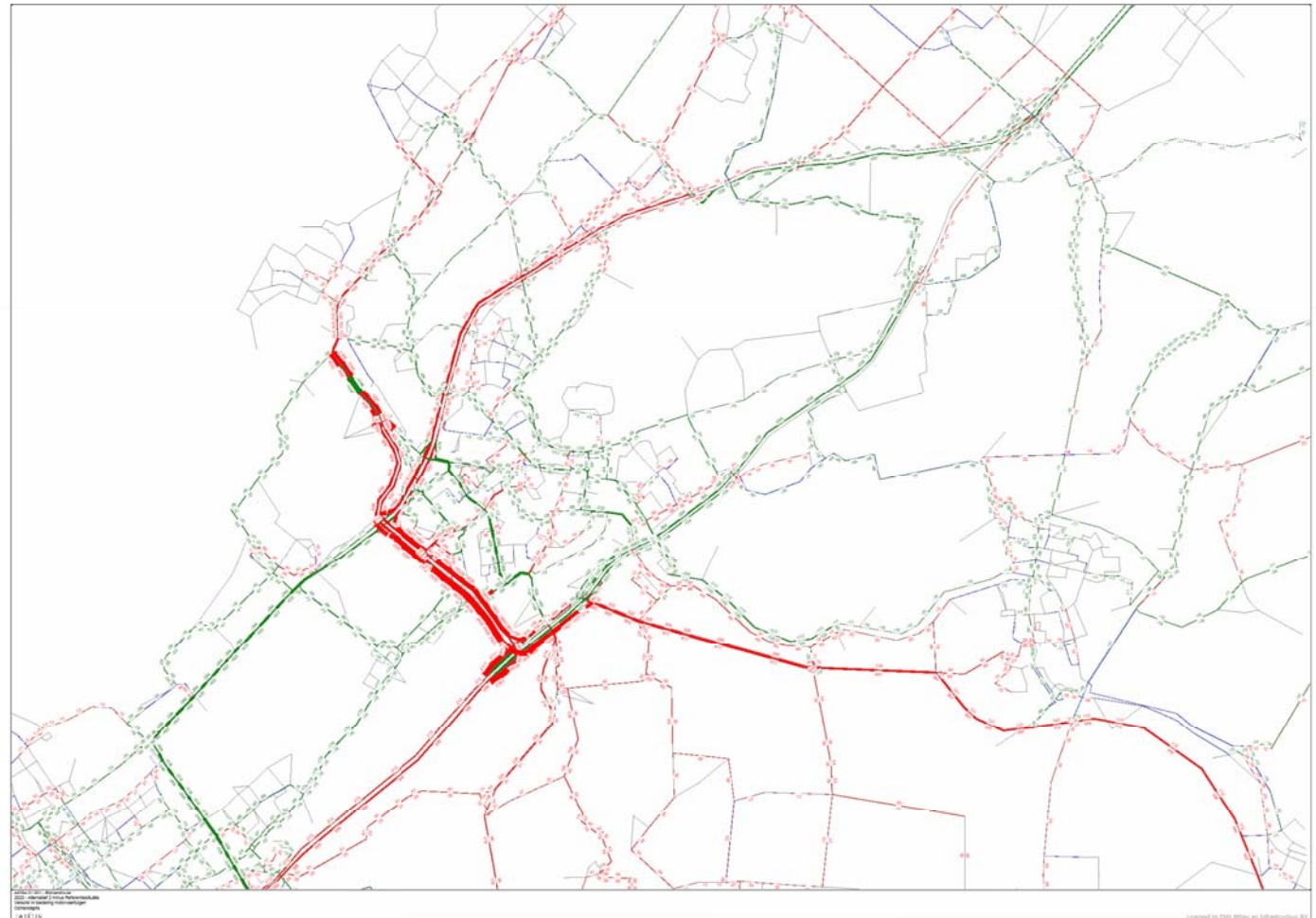
Resultaten berekeningen

- Grote hoeveelheid statistische gegevens
 - Omvang verkeersstromen auto, ov en fiets.
 - Wegvakbelastingen autoverkeer en vrachtverkeer:
 - ◇ Belastingenplots.
 - ◇ Verschilplots.
- **Alle hier gepresenteerde gegeven hebben betrekking op het ochtendspitsuur. In algemene zin is het avondspitsuur een spiegeling van het ochtendspitsuur**

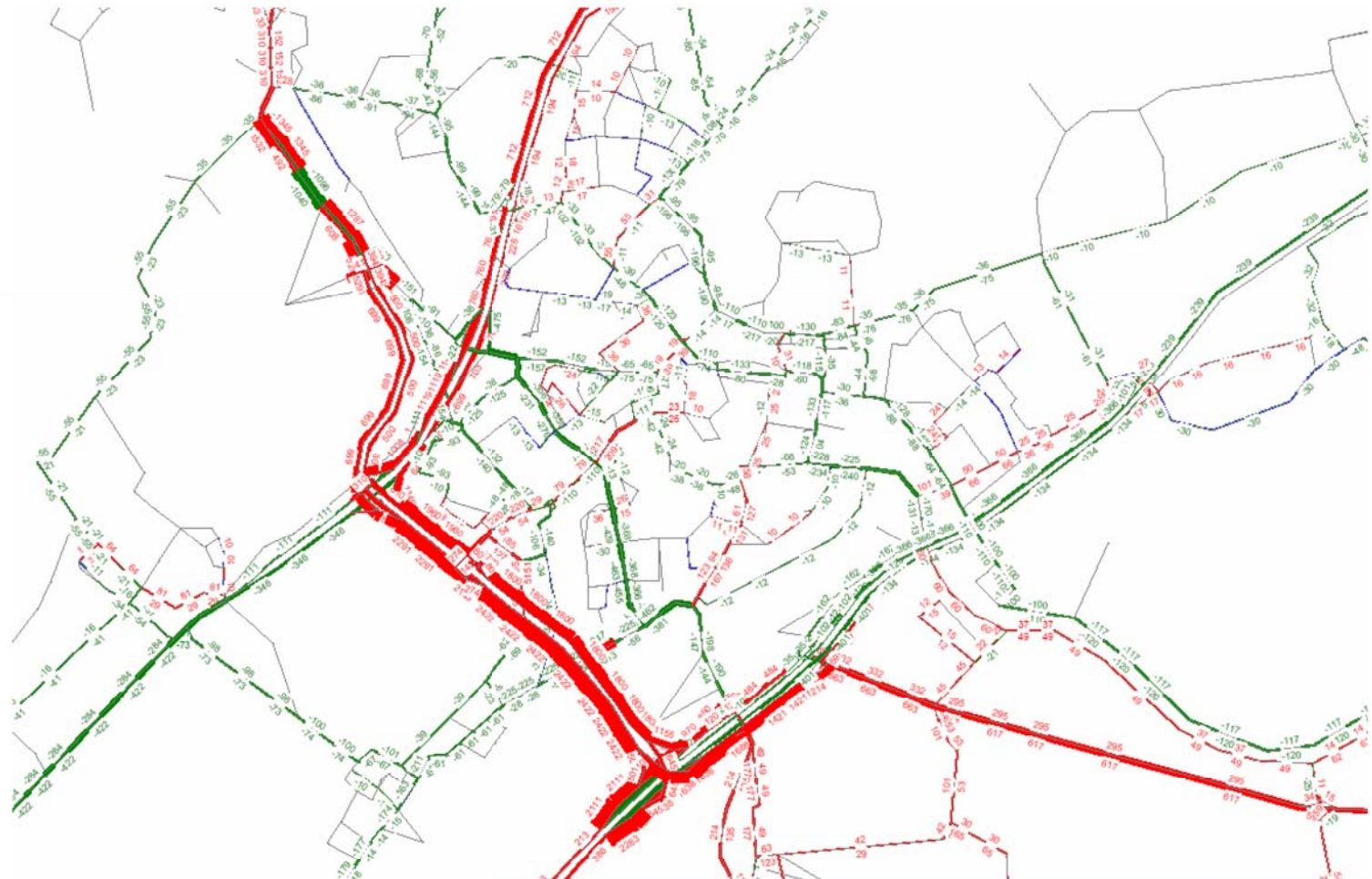
Verschilplots

- In de volgende 8 sheets zijn verschilplots weergegeven voor een aantal alternatieven.
- Bij rood is sprake van toename van de verkeersstromen of van nieuwe verkeersstromen.
- Bij groen is sprake van een afname van de verkeersstromen.

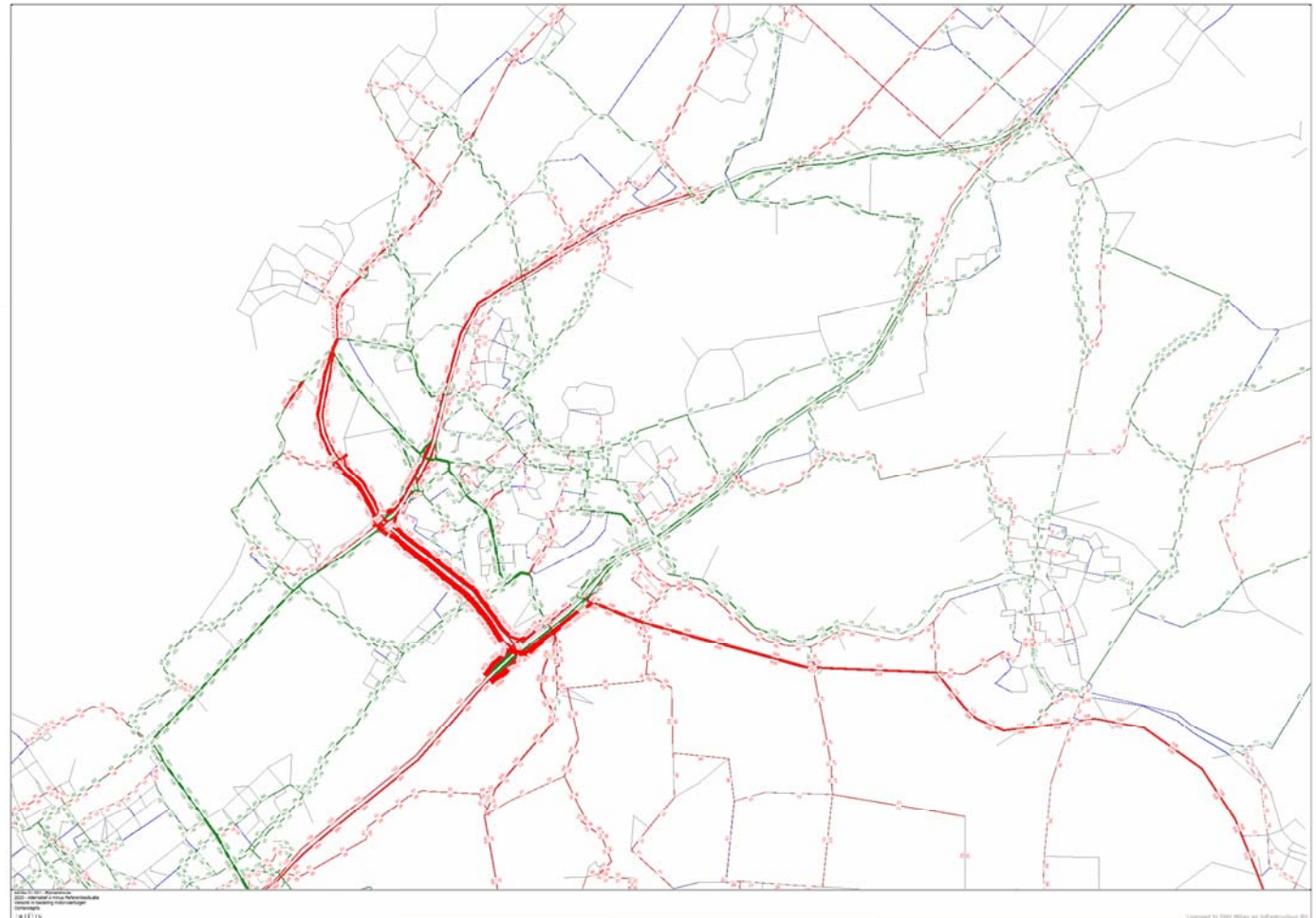
Verschilplot Alternatief 3 - Referentie 2020



Verschilplot Alternatief 3 - Referentie 2020



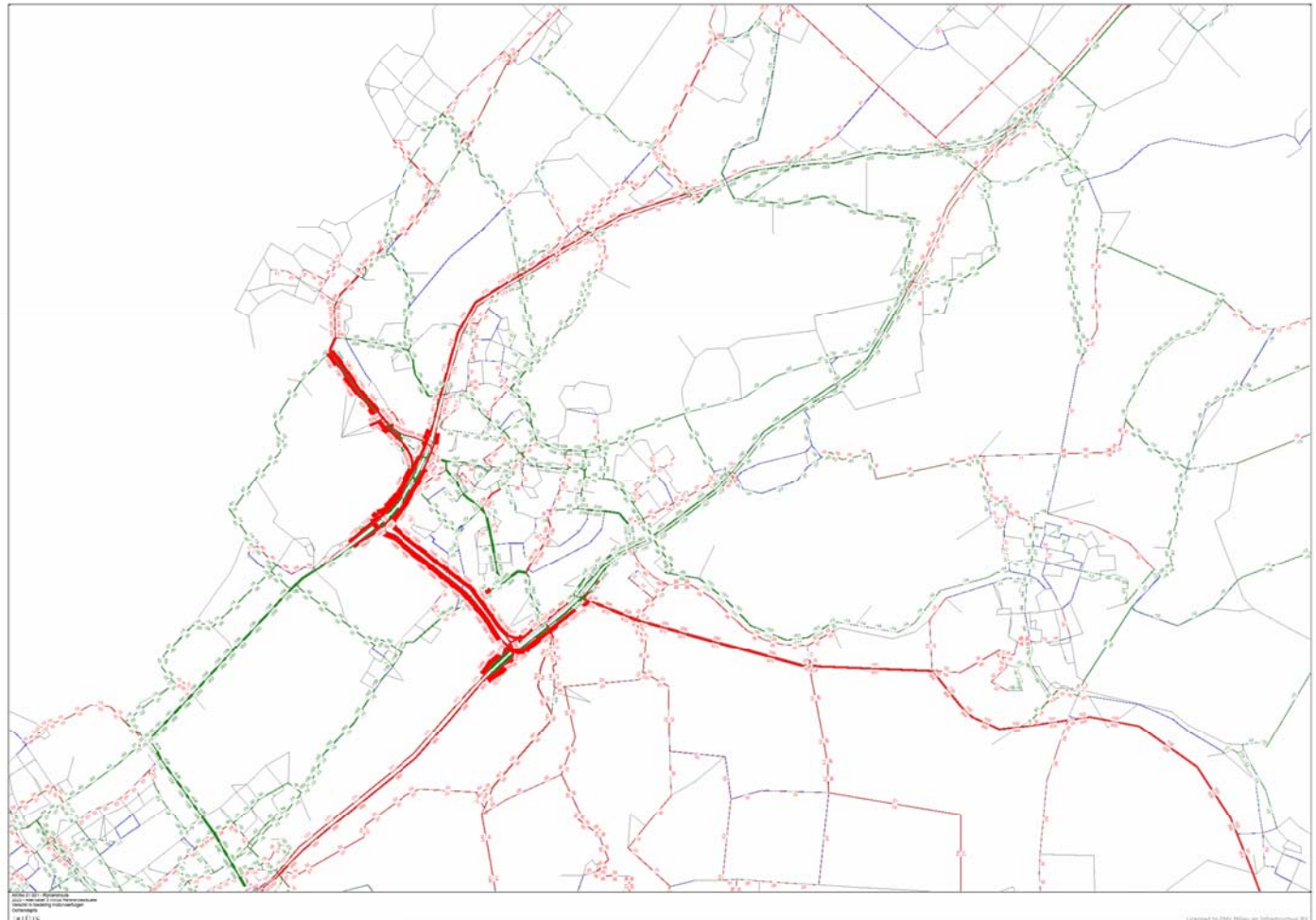
Verschilplot Alternatief 4 - Referentie 2020



Verschilplot Alternatief 4 - Referentie 2020



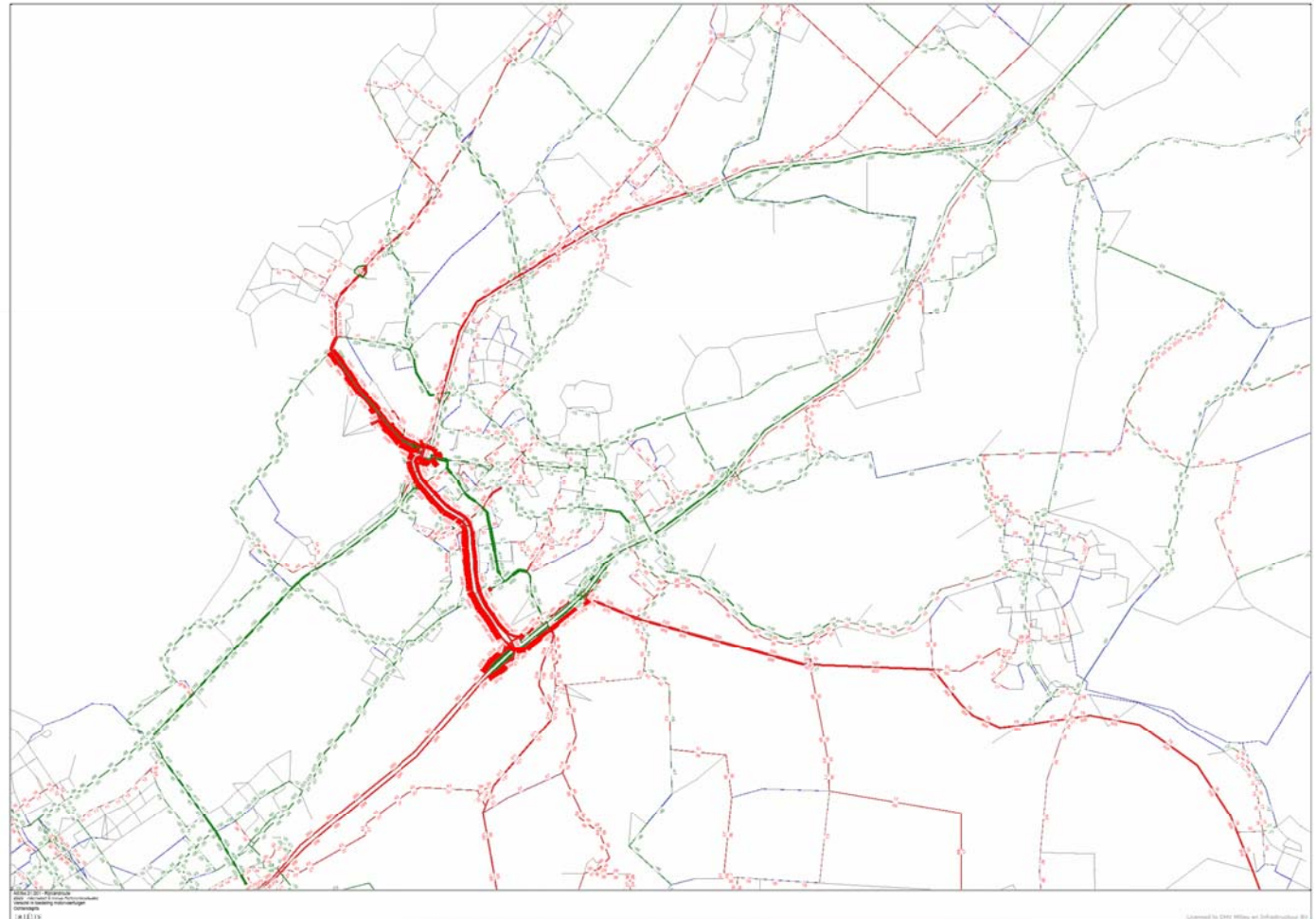
Verschilplot Alternatief 5 - Referentie 2020



Verschilplot Alternatief 5 - Referentie 2020



Verschilplot Alternatief 8 - Referentie 2020

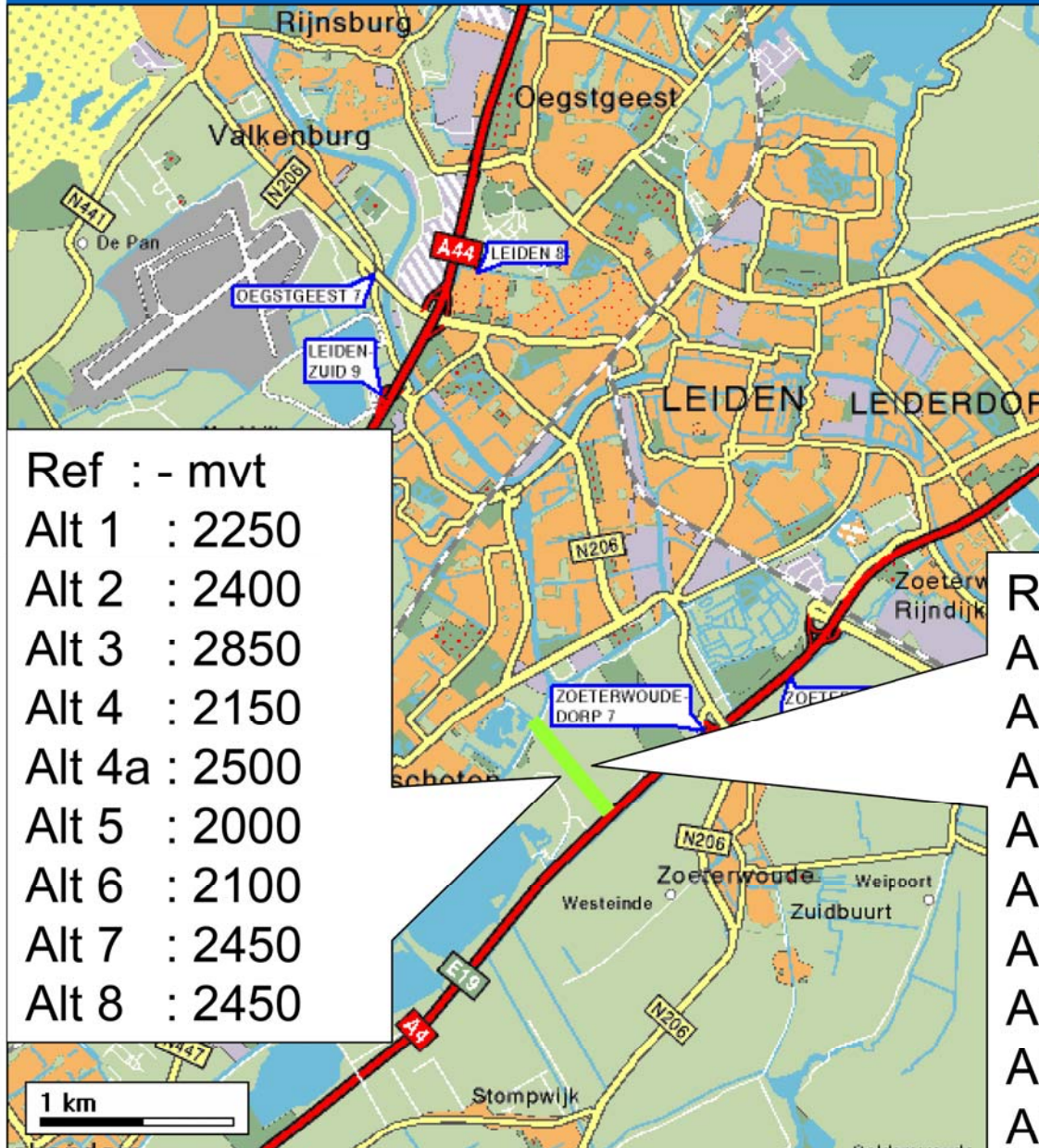


Verschilplot Alternatief 8 - Referentie 2020



Effecten diverse alternatieven

- Op de volgende sheets zijn voor een aantal wegvakken de verkeersintensiteiten weergegeven voor de Referentie 2020 en de alternatieven.
- Tevens zijn een aantal conclusies voor het betreffende wegvak weergegeven voor wat betreft de verkeerskundige effecten van de alternatieven ten opzichte van de Referentie 2020.



Ref : - mvt
 Alt 1 : 2250
 Alt 2 : 2400
 Alt 3 : 2850
 Alt 4 : 2150
 Alt 4a : 2500
 Alt 5 : 2000
 Alt 6 : 2100
 Alt 7 : 2450
 Alt 8 : 2450

Ref : - mvt
 Alt 1 : 1700
 Alt 2 : 1800
 Alt 3 : 2100
 Alt 4 : 1700
 Alt 4a : 2100
 Alt 5 : 1550
 Alt 6 : 1300
 Alt 7 : 1550
 Alt 8 : 1500

Gebruik RijnlandRoute ochtendspitsuur

Conclusies RijnlandRoute (1)

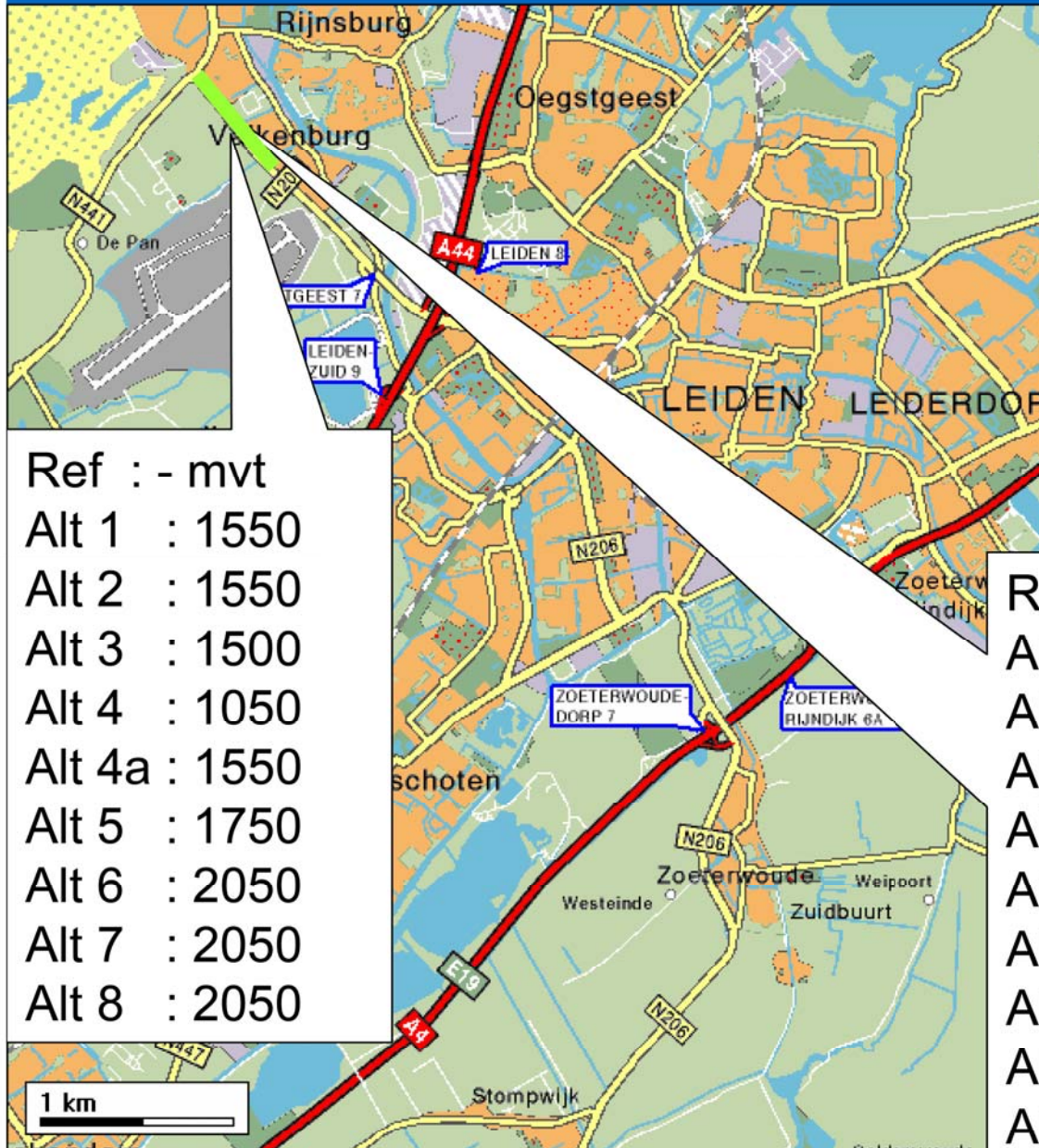
nabij A4, richting zuid is maatgevend

- Alternatief 5 geeft de laagste verkeersintensiteiten.
- Alternatief 1 geeft iets meer verkeer dan Alternatief 4. Alternatief 1 heeft een iets betere relatie met Leiden West (Plesmanlaan e.o.).
- Extra aansluitingen in de Alternatieven 2 en 3 geven extra gebruik RijnlandRoute.
- Alternatief 3 geeft de hoogste verkeersintensiteit. Aansluiting op Voorschoterweg ontsluit een groot gebied.

Conclusies RijnlandRoute (2)

nabij A4, richting zuid is maatgevend

- Alternatief 6 heeft minder verkeer dan Alternatief 1
- Extra aansluitingen in de Alternatieven 7 en 8 geeft extra gebruik RijnlandRoute
- 100 km/uur op RijnlandRoute geeft flink extra gebruik van de nieuwe weg



Ref : - mvt
 Alt 1 : 1550
 Alt 2 : 1550
 Alt 3 : 1500
 Alt 4 : 1050
 Alt 4a : 1550
 Alt 5 : 1750
 Alt 6 : 2050
 Alt 7 : 2050
 Alt 8 : 2050

Ref : - mvt
 Alt 1 : 1350
 Alt 2 : 1500
 Alt 3 : 1350
 Alt 4 : 700
 Alt 4a : 1050
 Alt 5 : 1300
 Alt 6 : 1350
 Alt 7 : 1350
 Alt 8 : 1350

Gebruik RijnlandRoute ochtendspitsuur

Conclusies RijnlandRoute (1)

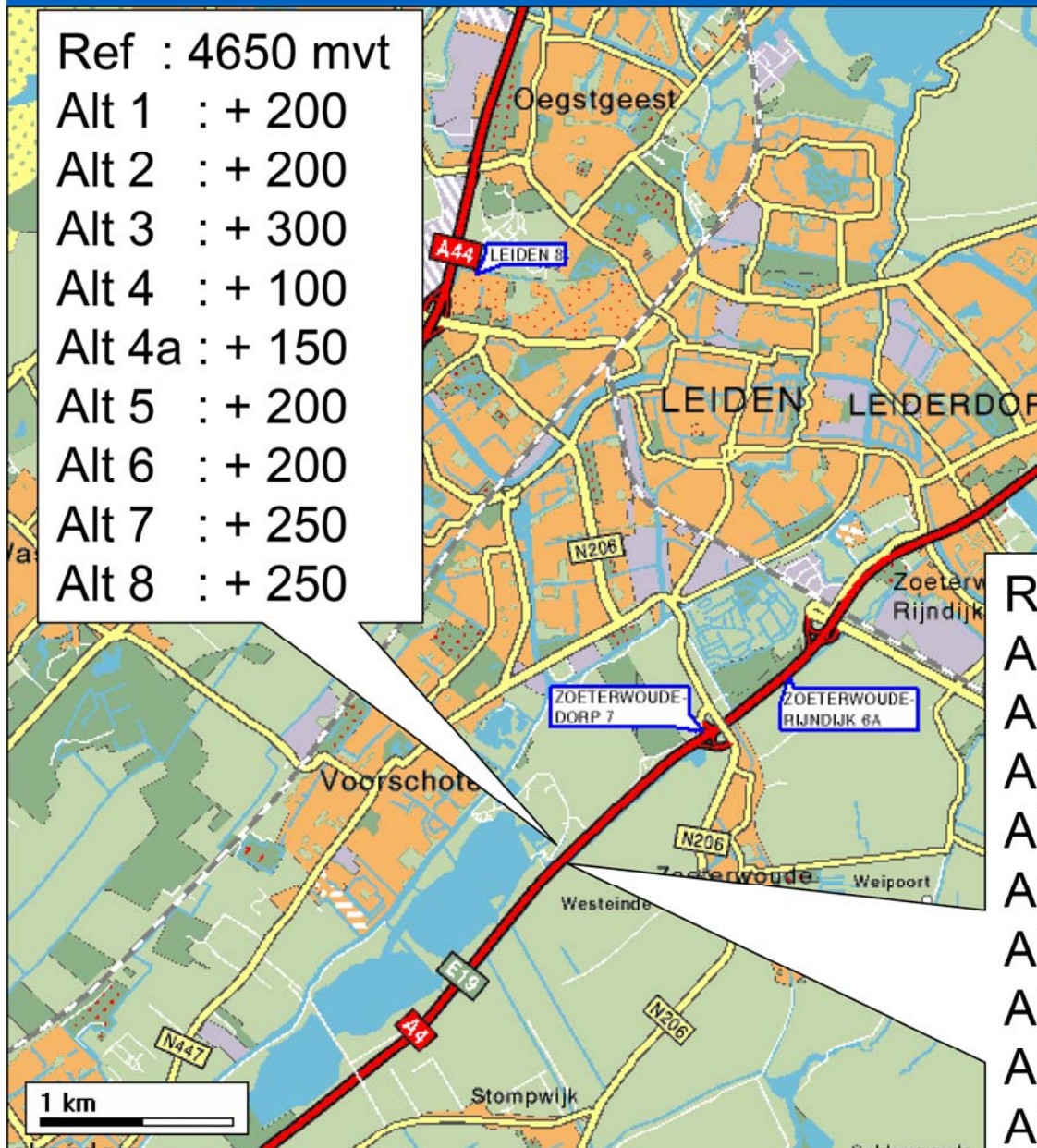
nabij N206, richting zuid is maatgevend

- Alternatief 4 geeft de laagste verkeersintensiteit op dit deel de RijnlandRoute, De N206 blijft flink belast als weg naar Leiden.
- De Alternatieven 5-8 geven (iets) meer verkeer dan de Alternatieven 1-3.
RijnlandRoute ontlast o.a. Rijsburgerweg omdat de Alternatieven 5-8 meer gericht zijn op Leiden.
- Extra aansluitingen op de RijnlandRoute tussen A44 en A4 hebben geen invloed op het gebruik van dit deel van de RijnlandRoute.

Conclusies RijnlandRoute (2)

nabij N206, richting zuid is maatgevend

- Uitvoering RijnlandRoute: voor dit deel mogelijk 2x1 in het Alternatief 4. De intensiteiten in de Alternatieven 1-3 en 4a zijn zo hoog dat 2x1 geen echte optie is. In de Alternatieven 5-8 is 2x1 in ieder geval geen optie.
- 100 km/uur op RijnlandRoute geeft flink extra gebruik van de weg.



Resultaten A4

ochtendspitsuur

Conclusies A4

- De verkeersdruk neemt toe als gevolg van de RijnlandRoute.
- De effecten in zuidelijke en noordelijke richting zijn nagenoeg gelijk.
- De verschillen per alternatief zijn niet groot.

Ref : 2450 mvt

Alt 1 : + 600

Alt 2 : + 650

Alt 3 : + 700

Alt 4 : + 650

Alt 4a : + 650

Alt 5 : + 600

Alt 6 : + 550

Alt 7 : + 600

Alt 8 : + 600



Resultaten N11

ochtendspitsuur

Ref : 2600 mvt

Alt 1 : + 300

Alt 2 : + 350

Alt 3 : + 350

Alt 4 : + 300

Alt 4a : + 350

Alt 5 : + 300

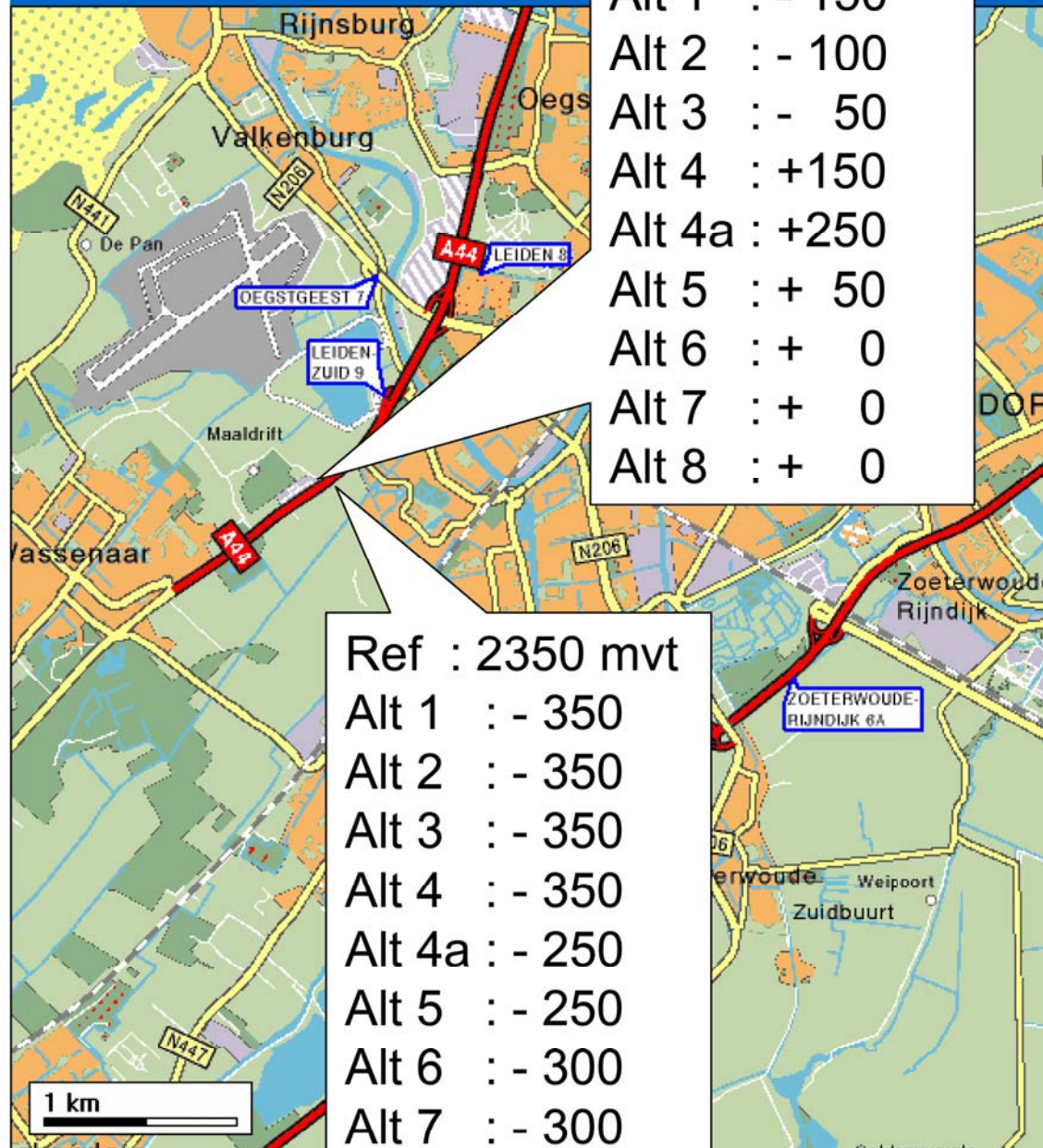
Alt 6 : + 200

Alt 7 : + 250

Alt 8 : + 200

Conclusies N11

- De N11 is in de situatie 2020 een stuk drukker dan in de huidige situatie. In 2005 ongeveer 2000 mvt richting west en 900 mvt richting oost.
- De verkeersdruk neemt toe als gevolg van de RijnlandRoute.
- Richting oost zijn de effecten groot zowel procentueel als absoluut. Richting west zijn de effecten beperkter (avondspits omgekeerd).
- De verschillen per alternatief zijn niet groot.



Ref : 2300 mvt

Alt 1 : - 150

Alt 2 : - 100

Alt 3 : - 50

Alt 4 : +150

Alt 4a : +250

Alt 5 : + 50

Alt 6 : + 0

Alt 7 : + 0

Alt 8 : + 0

Ref : 2350 mvt

Alt 1 : - 350

Alt 2 : - 350

Alt 3 : - 350

Alt 4 : - 350

Alt 4a : - 250

Alt 5 : - 250

Alt 6 : - 300

Alt 7 : - 300

Alt 8 : - 350

Resultaten A44

ochtendspitsuur

Conclusies A44

- De verkeersdruk richting noord neemt in alle alternatieven met een redelijk percentage af.
- De verkeersdruk richting zuid neemt soms af, soms toe. In Alternatieven 4 en 4a is de A44 een goed alternatief geworden voor de N441.
- Avondspits zal een omgekeerd beeld geven van de ochtendspits.

Ref : 2550 mvt

Alt 1 : + 650

Alt 2 : + 700

Alt 3 : + 700

Alt 4 : + 650

Alt 4a : + 600

Alt 5 : + 750

Alt 6 : + 550

Alt 7 : + 600

Alt 8 : + 600



Ref : 2450 mvt

Alt 1 : + 200

Alt 2 : + 200

Alt 3 : + 250

Alt 4 : + 150

Alt 4a : + 200

Alt 5 : + 450

Alt 6 : + 50

Alt 7 : + 100

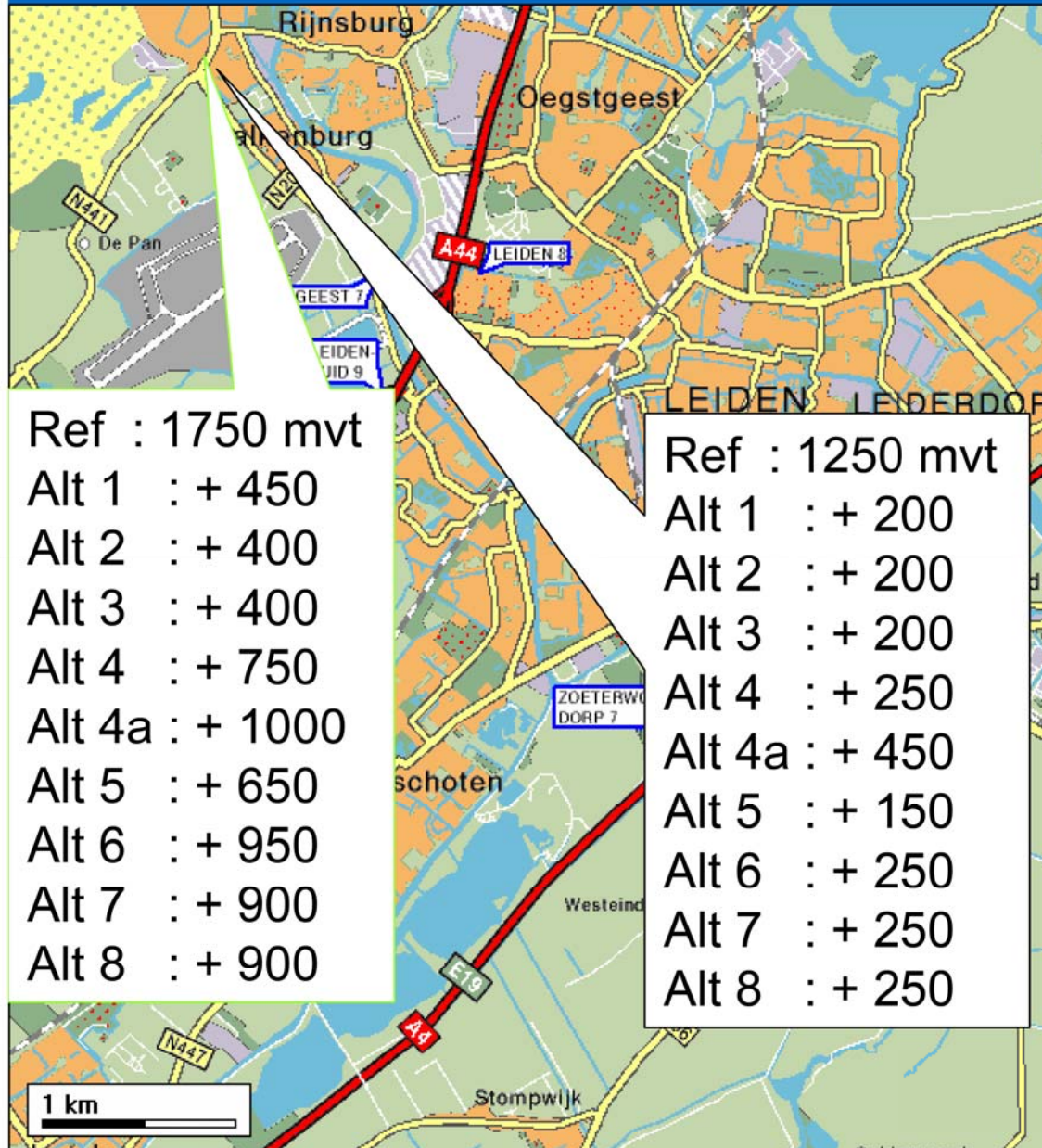
Alt 8 : + 50

Resultaten A44

ochtendspitsuur

Conclusies A44

- De verkeersdruk neemt toe als gevolg van de RijnlandRoute.
- Richting zuid zijn de effecten groot zowel procentueel als absoluut. Richting noord zijn de effecten beperkter (avondspits omgekeerd).
- Alternatief 5 biedt voor de A44 een hele goede verbinding met de RijnlandRoute. (2 aansluitingen) Dit alternatief is dan ook wat drukker op de A44.
- De verschillen voor de overige alternatieven zijn niet groot.



Resultaten N206

ochtendspitsuur

Conclusies N206

- De verkeersdruk op de N206 neemt sterk toe als gevolg van de RijnlandRoute.
- Richting zuid zijn de effecten groot zowel procentueel als absoluut. Richting noord zijn de effecten beperkter maar nog steeds aanzienlijk (avondspits omgekeerd).
- Bij Alternatief 4a zijn de effecten het groots (snelste verbinding richting A4 en A44).
- De N206 wordt drukker, het omliggend onderliggend wegennet wordt stiller.



Ref : 1300 mvt

Alt 1 : - 450

Alt 2 : - 450

Alt 3 : - 200

Alt 4 : - 400

Alt 4a : - 400

Alt 5 : - 350

Alt 6 : - 500

Alt 7 : - 650

Alt 8 : - 650



Ref : 950 mvt

Alt 1 : - 350

Alt 2 : - 350

Alt 3 : - 300

Alt 4 : - 350

Alt 4a : - 400

Alt 5 : - 300

Alt 6 : - 350

Alt 7 : - 400

Alt 8 : - 400

Resultaten N206 Churchillaan ochtendspitsuur

1 km

Conclusies Churchilllaan

- De verkeersdruk neemt sterk af als gevolg van de RijnlandRoute.
- Richting zuid zijn de effecten groot zowel procentueel als absoluut. Richting noord geldt eigenlijk hetzelfde (avondspits omgekeerd).
- Richting zuid presteren de alternatieven 1-6 even goed. Met een extra aansluiting op de RijnlandRoute in leiden neemt de intensiteit op de Churchilllaan nog extra af.
- Richting noord geldt nagenoeg hetzelfde verhaal.

Ref : 800 mvt

Alt 1 : - 250

Alt 2 : - 250

Alt 3 : - 250

Alt 4 : - 250

Alt 4a : - 250

Alt 5 : - 200

Alt 6 : - 200

Alt 7 : - 200

Alt 8 : - 200

Resultaten

Oegstgeesterweg

ochtendspitsuur

Ref : 600 mvt

Alt 1 : - 50

Alt 2 : - 50

Alt 3 : - 0

Alt 4 : - 50

Alt 4a : - 50

Alt 5 : - 100

Alt 6 : - 0

Alt 7 : - 0

Alt 8 : - 0



Conclusies Oegstgeesterweg

- De verkeersdruk neemt af als gevolg van de RijnlandRoute
- Richting zuid zijn de effecten redelijk groot zowel procentueel als absoluut. Richting noord geldt dat de effecten beperkter van omvang zijn (avondspits omgekeerd)
- De diverse alternatieven presteren ongeveer allemaal gelijk



From: Rijnlandroute
Sent: Friday 28 September 2007 14:48:01
To: Rijnlandroute; ' (mackay@oegstgeest.nl)'; [redacted]
 [redacted]@voorschoten.nl'; [redacted] (bestuurssecretariaat@voorschoten.nl)'; [redacted]
 [redacted]@voorschoten.nl'; 'De heer H. Horlings'; 'De heer J.P.R.M. Steegh'; 'De heer J.W.M. Stuijt'; 'De heer P.A. Glasbeek'; 'De heer W. de Jong'; '@leiden.nl [redacted]
 [redacted]@dzh.rws.minvenw.nl)' [redacted]; '@pzh.nl [redacted]
 [redacted]@minvrom.nl)'; 'Secretaresse Glasbeek
 ([redacted]@leiderdorp.nl)'; secrvdijk@pzh.nl
Cc: [redacted]@katwijk.nl @haaglanden.net @pzh.nl @pzh.nl [redacted]
 [redacted]@leiden.nl [redacted]@hollandrijnland.net [redacted]@pzh.nl [redacted]@oegstgeest.nl [redacted]
 [redacted]@minvrom.nl)'; [redacted]
 [redacted]@rws.nl)'; [redacted]@katwijk.nl @grontmij.nl @wassenaar.nl @pzh.nl @pzh.nl
 [redacted]@voorschoten.nl [redacted]@leiden.nl'; [redacted]@wassenaar.nl'
Subject: RE: Stukken stuurgroepvergadering RijnlandRoute 1 oktober 2007
Attachments: Bijlage1_ontwerputgangspunten.pdf, Bijlage2_ontwerpen.pdf,
 Bijlage3_verkeersmodellen.pdf, Bijlage4_verschilplots.pdf, Bijlage6_buffer-Ommedijksepolder.pdf,
 Bijlage7_geomorfologie.pdf, Bijlage8_waarderingstabel.pdf

[Bijlagen concept MKBA](#)

Van: Rijnlandroute
Verzonden: vrijdag 28 september 2007 14:47
Aan: (mackay@oegstgeest.nl); [redacted]@voorschoten.nl); [redacted]
 (bestuurssecretariaat@voorschoten.nl); [redacted]@voorschoten.nl); De heer H.
 Horlings; De heer J.P.R.M. Steegh; De heer J.W.M. Stuijt; De heer P.A. Glasbeek; De heer W. de Jong ;
 [redacted]@leiden.nl [redacted]; [redacted]@katwijk.nl
 [redacted]@dzh.rws.minvenw.nl); [redacted]@wassenaar.nl @pzh.nl [redacted]
 [redacted]@minvrom.nl); Secretaresse Glasbeek [redacted]@leiderdorp.nl); secrvdijk;
 [redacted]@pzh.nl
CC: [redacted]@katwijk.nl @haaglanden.net @pzh.nl @pzh.nl [redacted];
 [redacted]@hollandrijnland.net @pzh.nl @oegstgeest.nl [redacted]
 [redacted]@minvrom.nl); [redacted]@rws.nl); [redacted]
 [redacted]ar.nl @pzh.nl @pzh.nl [redacted]@voorschoten.nl';
 [redacted]@leiden.nl'; [redacted]@wassenaar.nl'
Onderwerp: Stukken stuurgroepvergadering RijnlandRoute 1 oktober 2007

Beste stuurgroepleden,

Hierbij zenden wij u de stukken voor de stuurgroepvergadering RijnlandRoute van maandag 1 oktober 2007 van 16.30-18.00 uur in de Duinenzaal van het Provinciehuis.

De bijlagen van de MKBA volgen wegens de omvang ervan in een apart e-mailbericht.

Met vriendelijke groet,
 [redacted]

Projectteam RijnlandRoute bestaat uit:

Projectmanager Provincie Zuid-Holland, [REDACTED], telefoon: 070-[REDACTED]

Projectleider Provincie Zuid-Holland, [REDACTED], telefoon: 070-[REDACTED]

Projectleider Provincie Zuid-Holland, [REDACTED] beek, telefoon: 070-[REDACTED]

Projectleider Provincie Zuid-Holland, [REDACTED], telefoon: 070-[REDACTED]

Projectmedewerker Provincie Zuid-Holland, [REDACTED], telefoon: 070-[REDACTED]

Projectleider Regio Holland Rijnland, [REDACTED]

Per e-mail zijn we bereikbaar onder: rijnlandroute@pzh.nl

Postadres:

Projectbureau RijnlandRoute

Postbus 90602

2509 LP DEN HAAG

BIJLAGE 1: Ontwerputgangspunten

De alternatieven in deze ontwerpnotitie zijn uitgewerkt op basis van de randvoorwaarden en uitgangspunten die in de volgende paragrafen zijn opgenomen. De tunnel komt in hoofdlijnen overeen met de tunnels van de Noordelijke Randweg te Den Haag.

In 2006 is de vernieuwde wetgeving inzake de borging van tunnelveiligheid in werking getreden. De strekking van de nieuwe wetgeving en de gevolgen voor de tunnelalternatieven zijn op hoofdlijnen geïntegreerd in het ontwerp.

Programma van Eisen

Het programma van eisen is afgestemd op het doel: het opstellen van realistische en realiseerbare (maakbare) ontwerpen op hoofdlijnen, die voldoende informatie bieden om de MKBA te kunnen uitvoeren.

Het programma van eisen in het kader van de studie is een Programma van Eisen opgesteld dat bestaat uit eisen aan het ontwerp, waarbij tunnelveiligheidseisen op hoofdlijnen zijn meegenomen, eisen vanuit de omgeving en overige uitgangspunten.

De belangrijkste eisen aan het ontwerp van de alternatieven zijn:

- de ontwerpsnelheid van het tracé bedraagt 100 km/uur. Ter plaatse van de aansluitingen wordt een ontwerpsnelheid van 50 km/uur aangehouden;
- het tracé dient te bestaan uit 2 doorgaande rijstroken per richting;
- Valkenburg wordt met twee aansluitingen ontsloten op de nieuwe infrastructuur;
- een rechtstreekse aansluiting van Nieuw Rhijngeest op de N206;
- ongelijkvloerse kruisingen met bestaande infrastructuur;
- geen beweegbare bruggen toepassen;
- scheiding van het oost – west en noord – zuid verkeer op de hoofdwegen;
- geen aansluitingen op het tracédeel A4 – A44 als het wordt uitgevoerd als onderdeel van het HWN;
- de toegestane maximum snelheid op de A44 ter hoogte van de Knoop Leiden West en Maaldrift is 120 km/uur. Verlaging van de maximum snelheid is vooralsnog niet aanvaardbaar;
- het traject dient geschikt te zijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen categorie II (d.w.z. dat explosiegevaarlijke stoffen, zoals LPG en benzine en dergelijke geen gebruik kunnen maken van deze route);
- daar waar de tunnel een ondergrondse ligging heeft in een bebouwde omgeving geldt een minimale gronddekking van 1,00 meter tussen de bovenkant tunneldek en het maaiveld;
- voor de tunnels in de vaarwegen wordt rekening gehouden met een gronddekking op de tunnel van circa 3 meter. Daarin is rekening gehouden met voldoende dekking voor schade aan het tunneldak (slepende ankers), kruising van kabel- en leidinginfrastructuur en een mogelijk toekomstige verdieping van de vaarweg als dat om nautische of hydraulische redenen wenselijk is;
- geen verkleining van het stroomprofiel van de Korte Vliet en Oude Rijn, zowel in de eindfase als bouwphase.

De volgende eisen die voortkomen uit de aanscherping van de wetgeving inzake tunnelveiligheid zijn meegenomen in het ontwerp:

- snelheidsovergangen worden in de tunnel niet toegepast (uniforme rijnsnelheid in de gehele tunnel);
- de zichtlengte (o.b.v. stopzicht) is het maatgevende criterium voor de bepaling van de minimale boogstraal voor bochten in de tunnel;

- in een tunnel worden geen aansluitingen toegepast (geen in- en uitvoegstroken, het aantal stroken in de tunnel varieert niet);
- in het kader van beheersing van calamiteiten wordt een gescheiden middentunnel van 1,8 meter toegepast welke ingedeeld wordt als vluchtroute;
- voor geboorde tunnels wordt uitgegaan van twee tunnelbuizen zonder een extra tunnelbuis voor hulpdiensten / onderhoudsploegen, maar voorzien in dwarsverbindingen h.o.h. circa 250 meter.

De Veiligheidsrichtlijnen deel C (VRC) zijn van toepassing verklaard.

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd bij de uitwerking van de ontwerpen:

- de traditionele tunnels worden 'cut and cover' in situ aangelegd in een open bouwkuip;
- voor de geboorde tunnels wordt uitgegaan van twee tunnelbuizen met een buitendiameter van circa 11 meter (binnendiameter circa 10 meter);
- de ontwerpen zijn doelmatig;
- rekening houden met de uitbreiding van het Valkenburgse meer aan de zuidkant ;
- Ecologische verbinding ten zuiden van het Valkenburgse meer ontzien.

Voor het ontwerpen van het dwarsprofiel, het horizontale- en het verticale alignement zijn de volgende richtlijnen toegepast:

- CROW uitgave "Handboek wegontwerp" voor wegen buiten de bebouwde kom;
- CROW uitgave ROA (richtlijnen ontwerpen van autosnelwegen);
- CROW uitgave ASVV (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom).

Profiel van vrije ruimte

Dwarsprofiel op maaiveld

De rijbaan buiten de tunnel op maaiveldniveau heeft een totale breedte van 7,25 meter en is als volgt opgebouwd:

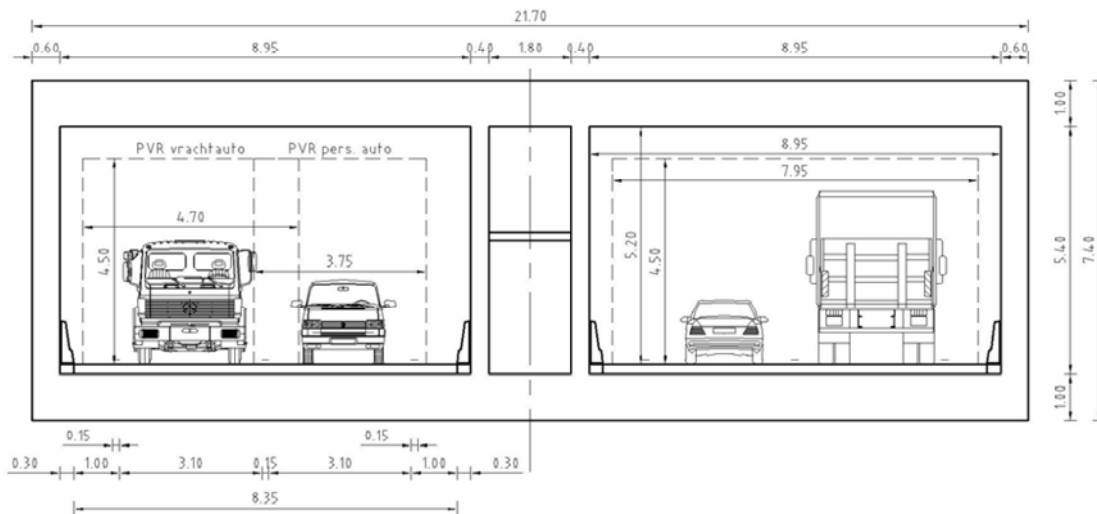
- 0,45 meter redresseerstrook;
- 3,10 meter rijstrookbreedte;
- 0,15 meter belijning;
- 3,10 meter rijstrookbreedte;
- 0,45 meter redresseerstrook.

De midden- en zijbermbreedtes dienen, afhankelijk van de situatie, nader bekeken te worden. De hoogteligging van de weg moet gelijk zijn aan de hoogteligging van de wegen waarop wordt aangesloten.

Dwarsprofiel in tunnel

Een tunnel dient te bestaan uit 2 fysiek gescheiden rijrichtingen met elk 2 rijstroken met een ontwerpsnelheid van 70 km/uur. Per rijrichting bedraagt de inwendige breedte van de tunnelbuis 8,95 meter en is als volgt opgebouwd (zie ook onderstaand figuur):

- barrièr van 0,30 meter;
- berging(breedte) van 1,00 meter;
- rijstrookbreedte van 3,10 meter;
- belijning 0,15 meter;
- rijstrookbreedte van 3,10 meter;
- berging(breedte) van 1,00 meter;
- barrièr van 0,30 meter.



Figuur 2: dwarsprofiel

Voor de inwendige hoogte van de tunnel is 5,20 meter aangehouden. Hierbij is rekening gehouden met 0,50 meter ten behoeve van signalering en ventilering, 0,10 meter voor overlagingen en 0,10 meter ten behoeve van bouwtoleranties. In het kader van de veiligheid wordt een gescheiden middentunnel met een inwendige breedte van 1,80 meter toegepast welke ingedeeld wordt als vluchtroute.

Inclusief de geschatte constructiediktes zijn de buitenmaten van een in situ gebouwde tunnel 21,70 meter breed bij 7,00 meter hoog. De buitendiameter van een geboorde tunnel is circa 10,50 meter (Hubertustunnel Den Haag).

Gebruikte boogstralen, hellingen

Hoofdrijrichting

Ontwerpsnelheid 100 km/u:

$R_{\min}=800\text{m}$, $A=300\text{m}$ (*minimaal*)

Afwijkingen

Variant 6 + 7 + 8

$R=300\text{m}$, $A=120\text{m}$ (onder A44)

$R=450\text{m}$, $A=150\text{m}$ (brug 5meilaan, bocht na A44) 80 km/u

$R=600\text{m}$, $A=210\text{m}$ (aansluiting Haagweg) 80 km/u

Knooppunten

$R_{\min}=300\text{m}$ 80 km/u

Afwijkingen

Variant 5

Fly-over Rijnlandroute/A44 – N206

Variant 6 + 7 + 8

Toerit naar A44 Den Haag vanaf "verkeersplein"

Toegepaste as-hoogtes

Gehele ontwerp as-hoogte = 0 (maten t.o.v. maaiveld)

Afwijkingen

Alle varianten

t.p.v. knooppunten:

t.p.v. tunnels (voor toelichting zie dwarsprofielen):

- boortunnel onder Vliet: as-hoogte -25m
- boortunnel onder terrein: as-hoogte -25m
- tunnel onder Korte Vliet: as-hoogte -15m

Toegepaste hellingen

hellingen 4%

Afwijkingen

Variant 6 + 7 + 8

helling t.p.v. aansluiting haagweg: 5%

Toegepaste boogstralen

Topboog 10000m

Voetboog 20000m

Afwijkingen

Variant 6 + 7 + 8

helling t.p.v. aansluiting haagweg: topboog = 2500m, voetboog = 5000m

Mogelijke bouwmethoden voor het tunneldeel

Voor de tunnelalternatieven zijn verschillende bouwmethoden mogelijk. De gangbare en beproefde bouwmethoden zijn:

- in situ in een open bouwkuip
- boren
- afzinken
- wanden-dak methode

Innovatieve bouwmethoden, waarmee nog geen of zeer beperkte ervaring is opgedaan, blijven vooralsnog buiten beschouwing.

In situ in een open bouwkuip

In situ bouwen in een open bouwkuip is een efficiënte en beproefde bouwwijze. Hiertoe worden eerst de damwanden van de bouwkuip aangebracht. Vervolgens wordt de kuip ontgraven tot de gewenste diepte. In de kuip worden trekpalen (of trekankers) aangebracht en een onderwaterbetonvloer gestort. De bouwkuip wordt drooggezet, waarbij de bouwkuip voldoende grondwaterdicht moet zijn om te voorkomen dat in de omgeving van de bouwkuip een grondwaterstandverlaging wordt veroorzaakt. In de droge bouwkuip wordt de definitieve tunnelconstructie gerealiseerd.

Boren

Een geboorde tunnel kenmerkt zich door de beperkte overlast die de aanleg met zich meebrengt voor de omgeving. Boven het tracé van de tunnel is op maaiveld vrijwel niets te merken van de aanleg. De tunnelboormachine graaft ondergronds de tunnel voor zich uit en voert alle grond naar achteren af via het gerealiseerde deel van de tunnel. De betonnen tunnelelementen en andere bouwmaterialen worden via dezelfde route aangevoerd, zodat alle bovengrondse bouwstromen zich concentreren rondom de startschacht. Met het boren van tunnels in een stedelijke omgeving wordt veel ervaring opgedaan. In Den Haag wordt de Hubertustunnel geboord en in Rotterdam het Statenwegtracé voor Randstadrail. Het tracé volgt in de stedelijke omgeving zo veel mogelijk het stratenpatroon. Het boren van tunnels is het experimentele stadium voorbij en een beproefde bouwmethode waarvoor voldoende ervaring beschikbaar is.

Een boortunnel bestaat uit een startschacht, de bouwput waarin de tunnelboormachine (TBM) wordt opgebouwd en de boorwerkzaamheden starten, en een ontvangtschacht, de bouwput waar de TBM aankomt. Rondom deze schachten en toeritten is de overlast vergelijkbaar met die van de traditionele bouwmethoden. De diepte van de start- en ontvangtschacht wordt bepaald door de diepte waarop de TBM veilig kan vertrekken. De vuistregel hiervoor is een diepte van één keer de diameter van de TBM als gronddekking boven de tunnel. Een tunnel met een grote diameter van circa 15+ meter, waarin voldoende ruimte beschikbaar is voor beide rijrichtingen, wordt circa 4 meter dieper aangelegd dan twee tunnels met een kleine diameter van circa 10,50 meter. Het wegdek komt daardoor circa 4 meter dieper te liggen waardoor een veel groter hoogteverschil moet worden overwonnen om weer op het maaiveld te komen. De kostenbesparing door realisatie van één tunnelbuis wordt teniet gedaan door de kostentoeename van de diepere start- en ontvangtschacht. Een grote diameter geboorde tunnel is vooral interessant als het geboorde deel van de tunnel lang is, zoals bijvoorbeeld bij de tunnel voor de hogesnelheidslijn onder het groene hart.

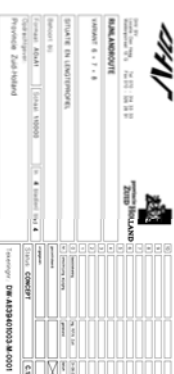
Door aanvullende maatregelen kan de vertrek- en aankomstdiepte van de TBM in de start- respectievelijk ontvangtschacht verder worden beperkt. Aanvullende maatregelen zijn onder meer uit het aanbrengen van bovenbelasting op het maaiveld, grondverbeteringen en dichtblokken.

Afzinken

Afzinktunnels worden over het algemeen gebruikt voor het kruisen van waterwegen. De reden hiervoor is dat de bouwmethode tot aanzienlijk minder overlast leidt voor het scheepvaartverkeer en andere functies van de te kruisen waterweg dan een bouwput die langdurig beperkingen oplevert. De tunnelementen worden gemaakt in een bouwdok, in het algemeen in de buurt van de locatie. De geprefabriceerde elementen worden vervolgens naar de bouwplaats gevaren en afgezonken in de zinksleuf die van tevoren is uitgebaggerd. Het afzinkproces is kort in verhouding tot de bouwtijd van de tunnel in een bouwput, zodat de hinder minimaal is. Voorwaarde is de beschikbaarheid van ruimte voor een bouwdoek en een vaarweg of gebaggerde geul met voldoende grote diepgang voor het transport van de elementen.

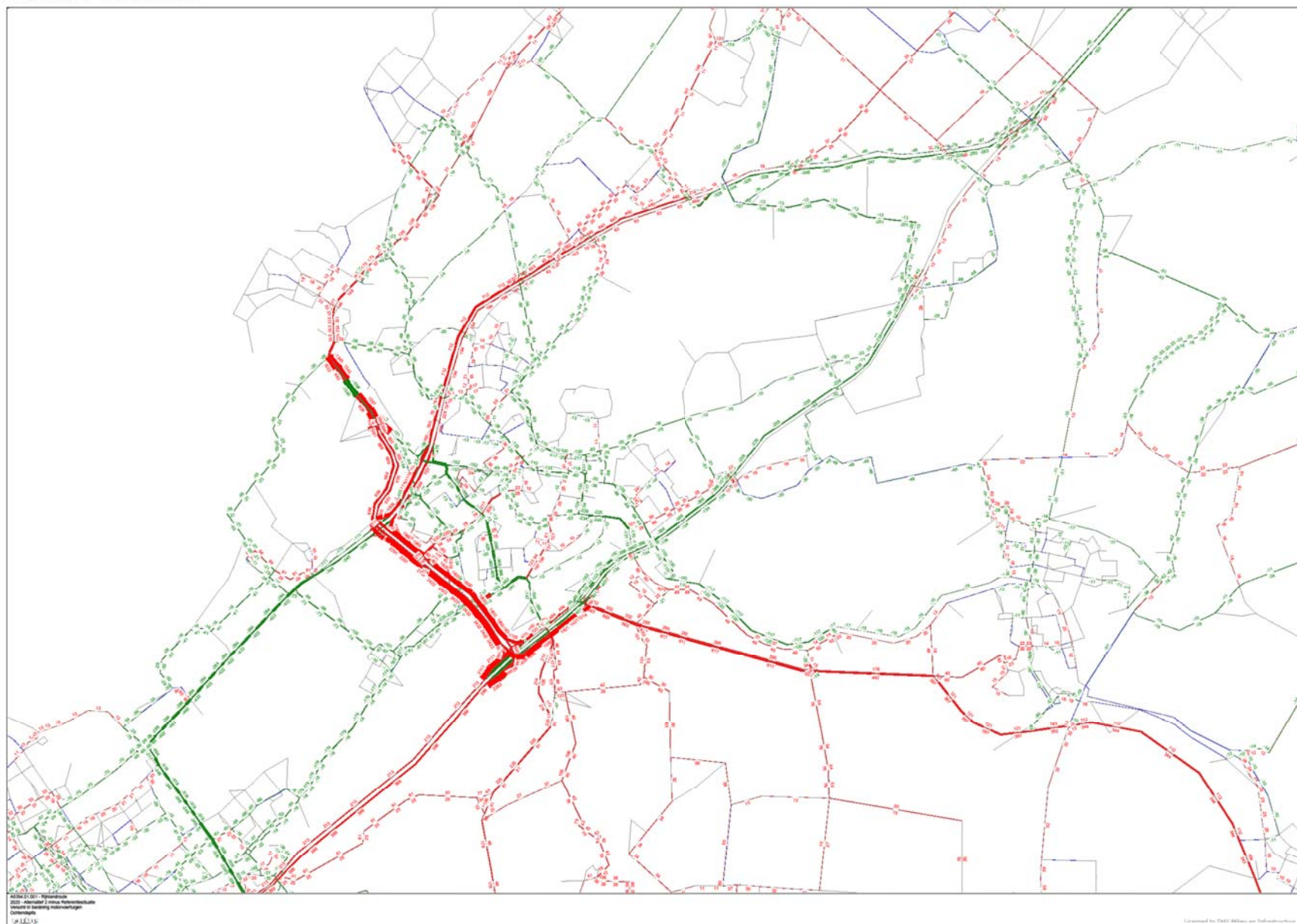
Wanden-dak methode

De wanden-dak methode wordt veelal toegepast in stedelijke gebieden, waar verstoring van de omgeving, in het bijzonder de verkeersfuncties, tot een minimum beperkt dient te worden. De diepe stations van de Noord-Zuidlijn in de binnenstad van Amsterdam worden op deze bouwwijze gerealiseerd. Het principe van de wanden-dak methode is dat eerst de wanden en het tunneldak worden gemaakt, waarna de maaiveldsituatie direct kan worden hersteld. Daarna wordt onder het dak de grond ontgraven en de tunnel verder afgebouwd. Op deze manier wordt de periode dat het maaiveld niet beschikbaar is geminimaliseerd. Omdat het werken onder het dak in den droge moet gebeuren is deze methode geschikt als het polderprincipe kan worden toegepast, gebruikmakend van een in de grond aanwezige afsluitende laag. Als dit niet het geval is, dan kan worden gekozen een afsluitende laag op voldoende diepte in de grond aan te brengen. Dit is een kwetsbaar proces dat uiterst zorgvuldig moet worden uitgevoerd. De wanden-dak methode is een bouwwijze met (zeer) hoge bouwkosten. De noodzaak tot spoedig herstel van het maaiveld moet voldoende groot zijn om de extra investering te verantwoorden.



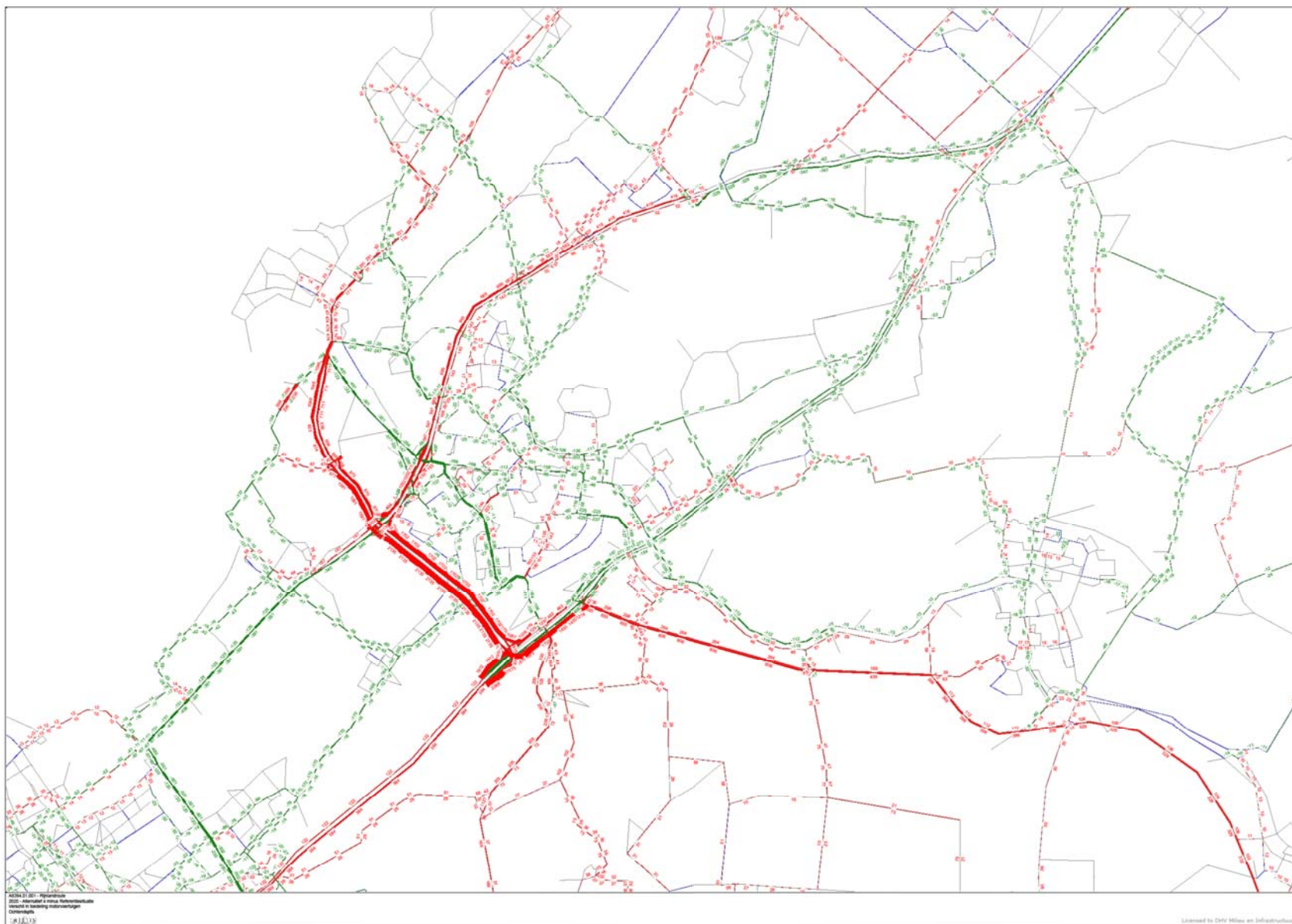
BIJLAGE 3: Vertaling ontwerpen in verkeersmodellen**Alternatief 1**

Verschilplot Alternatief 3 - Referentie 2020

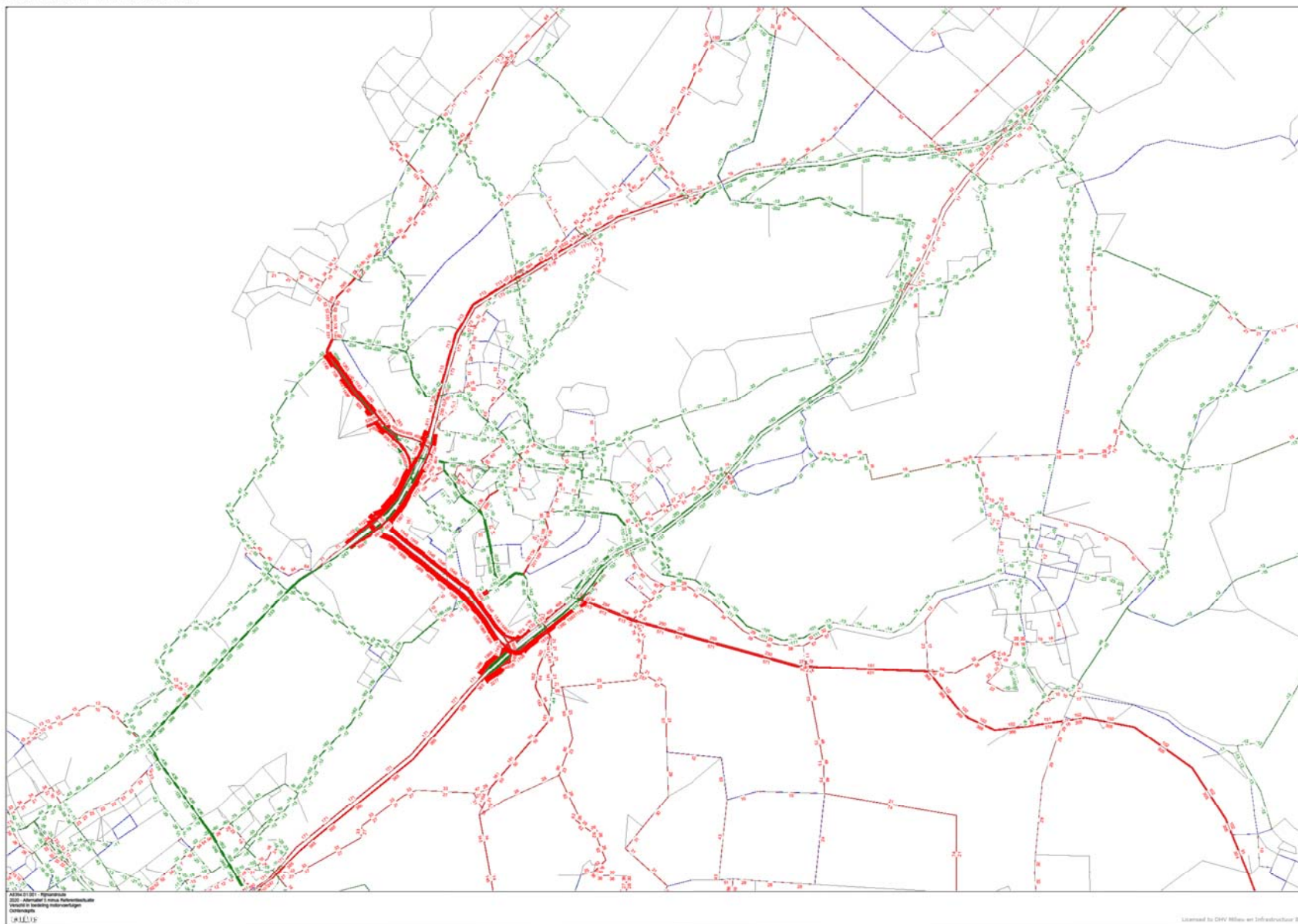


BIJLAGE 6: Groene Buffer Ommedijksepolder

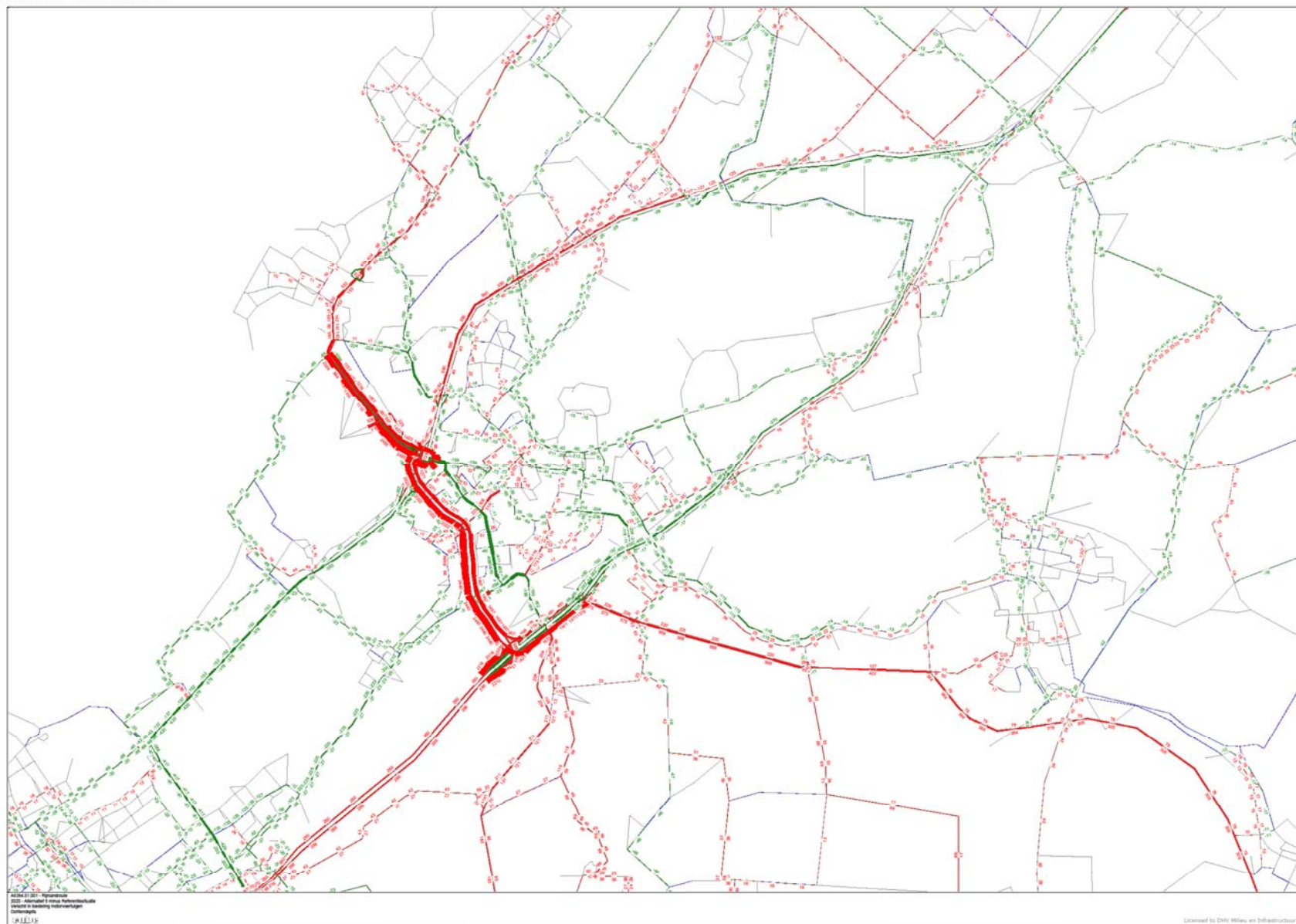
Verschilplot Alternatief 4 - Referentie 2020



Verschilplot Alternatief 5 - Referentie 2020



Verschilplot Alternatief 8 - Referentie 2020



Alternatief 2



Alternatief 3



Alternatief 4



Alternatief 5



Alternatief 6



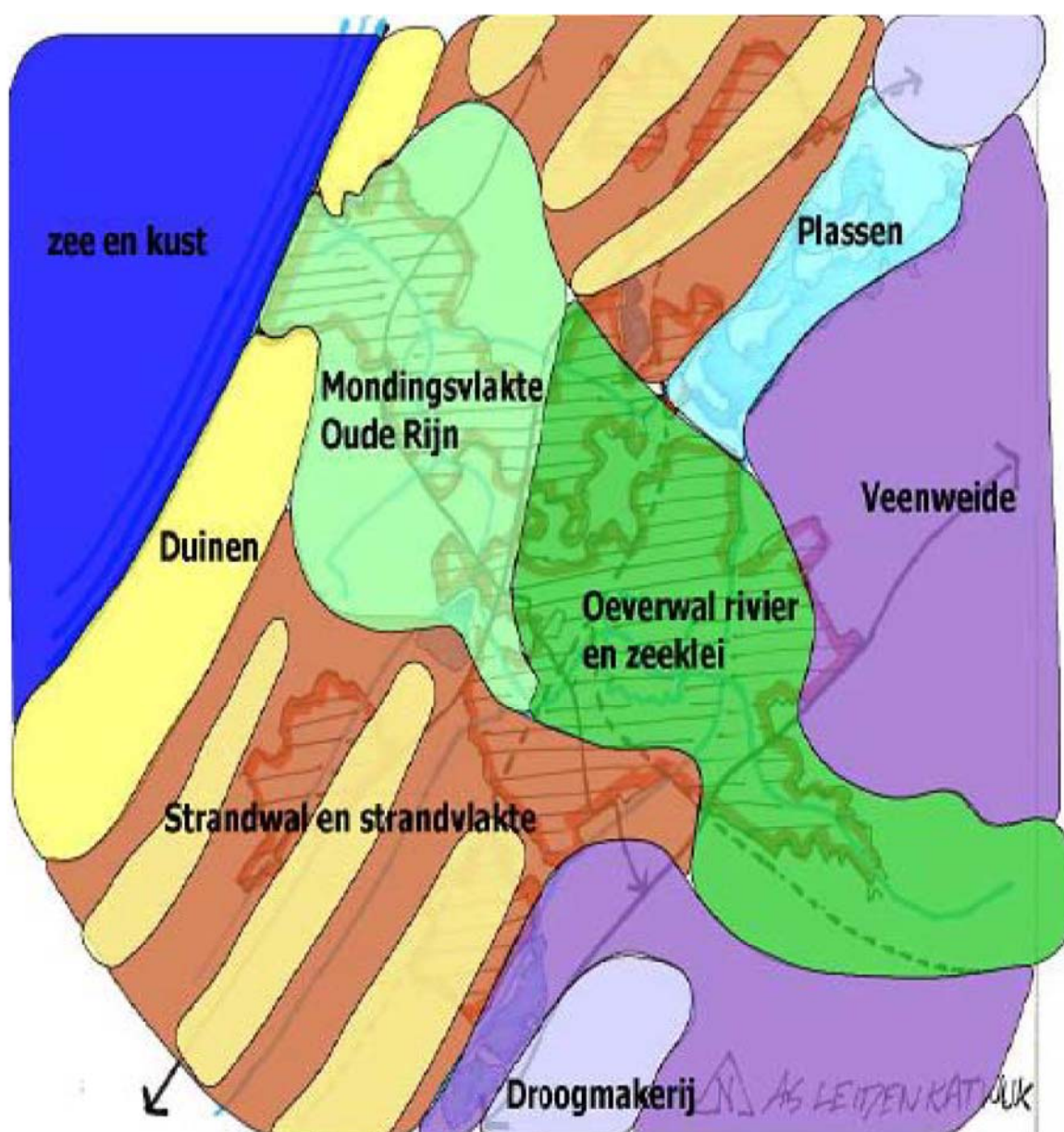
Alternatief 7



Alternatief 8



BIJLAGE 7: Visuele geomorfologische typen landschappen



BIJLAGE 8: Waarderingstabel Natuur en Landschap

Tabel 1: Gehanteerde waardering en kwalitatieve scores voor effecten op landschappelijke elementen

Gevolgen voor beschermde/waardevolle gebieden	Waardering	Gestandaardiseerde kwalitatieve score
Sterke achteruitgang van omvang en kwaliteit van beschermde/waardevolle gebieden	Zeer negatief	--
Achteruitgang van omvang en kwaliteit van beschermde/waardevolle gebieden	Negatief	-
Beperkte achteruitgang van omvang en kwaliteit van beschermde/waardevolle gebieden	Matig negatief	0-
Geen achteruitgang of toename van omvang en kwaliteit van beschermde/waardevolle gebieden	Neutraal	0
Enige toename van omvang en kwaliteit van beschermde/waardevolle gebieden	Matig positief	0+
Toename van omvang en kwaliteit van beschermde/waardevolle gebieden	Positief	+
Sterke toename van omvang en kwaliteit van beschermde/waardevolle gebieden	Zeer positief	++

Tabel 1: Gehanteerde waardering en kwalitatieve scores voor effecten op ecologische relaties

Gevolgen voor ecologische relaties	Waardering	Gestandaardiseerde kwalitatieve score
Sterke verslechtering van het functioneren van ecologische relaties	Zeer negatief	--
Verslechtering van het functioneren van ecologische relaties	Negatief	-
Enige verslechtering van het functioneren van ecologische relaties	Matig negatief	0-
Geen verandering in het functioneren van ecologische relaties	Neutraal	0
Enige verbetering van het functioneren van ecologische relaties	Matig positief	0+
Verbetering van het functioneren van ecologische relaties	Positief	+
Sterke verbetering van het functioneren van ecologische relaties	Zeer positief	++

Tabel 3: Gehanteerde waardering en scores voor beschermde soorten.

Gevolgen beschermde soorten	Waardering	Gestandaardiseerde kwalitatieve score
Aanzienlijke verslechtering kwaliteit leefgebied beschermde soorten	Sterk negatief	--
Verslechtering kwaliteit leefgebied beschermde soorten	Negatief	-
Enige verslechtering kwaliteit leefgebied beschermde soorten	Beperkt negatief	0-
Geen verandering in kwaliteit leefgebied beschermde soorten	Neutraal	0
Enige verbetering kwaliteit leefgebied beschermde soorten	Beperkt positief	0+
Verbetering kwaliteit leefgebied beschermde soorten	Positief	+
Aanzienlijke verbetering kwaliteit leefgebied beschermde soorten	Sterk positief	++

From: Rijnlandroute
Sent: Friday 28 September 2007 14:46:37
To: (mackay@oegstgeest.nl); A. J. [REDACTED]@voorschoten.nl); De heer [REDACTED] (bestuurssecretariaat@voorschoten.nl); [REDACTED]@voorschoten.nl); De heer H. Horlings; De heer J.P.R.M. Steegh; De heer J.W.M. Stuijt; De heer P.A. Glasbeek; De heer W. de Jong; De [REDACTED]@leiden.nl'; [REDACTED]@dzh.rws.minvenw.nl); [REDACTED]@wassenaar.nl @pzh.nl [REDACTED]@minvrom.nl); Secretaresse Glasbeek [REDACTED]@leiderdorp.nl); secrvdijk; [REDACTED]@pzh.nl
Cc: [REDACTED]@katwijk.nl @haaglanden.net @pzh.nl @pzh.nl [REDACTED] [REDACTED]@leiden.nl @hollandrijnland.net @pzh.nl @oegstgeest.nl [REDACTED] [REDACTED]@minvrom.nl [REDACTED] [REDACTED]@rws.nl) [REDACTED]@katwijk.nl @grontmij.nl @wassenaar.nl @pzh.nl @pzh.nl [REDACTED] [REDACTED]@voorschoten.nl [REDACTED]@leiden.nl'; [REDACTED]@wassenaar.nl'
Subject: Stukken stuurgroepvergadering RijnlandRoute 1 oktober 2007
Attachments: Agenda_stuurgroep_1 oktober 2007.doc, Verslag stuurgroep RLR 11-09-2007.doc, conceptMKBA_RLR_28-9.pdf, Managementrapportage RLR MKBA def.doc

Beste stuurgroepleden,

Hierbij zenden wij u de stukken voor de stuurgroepvergadering RijnlandRoute van maandag 1 oktober 2007 van 16.30-18.00 uur in de Duinenzaal van het Provinciehuis.

De bijlagen van de MKBA volgen wegens de omvang ervan in een apart e-mailbericht.

Met vriendelijke groet,
 [REDACTED]

Projectteam RijnlandRoute bestaat uit:
 Projectmanager Provincie Zuid-Holland, [REDACTED], telefoon: 070-[REDACTED]
 Projectleider Provincie Zuid-Holland, [REDACTED], telefoon: 070-[REDACTED]
 Projectleider Provincie Zuid-Holland, [REDACTED], telefoon: 070-[REDACTED]
 Projectleider Provincie Zuid-Holland, [REDACTED], telefoon: 070-[REDACTED]
 Projectmedewerker Provincie Zuid-Holland, [REDACTED], telefoon: 070-[REDACTED]
 Projectleider Regio Holland Rijnland, [REDACTED]
 Per e-mail zijn we bereikbaar onder: rijniandroute@pzh.nl

Postadres:
 Projectbureau RijnlandRoute
 Postbus 90602
 2509 LP DEN HAAG

Vergadering van
Stuurgroep RijnlandRoute

Vergaderdatum
11 september 2007

Kenmerk
-

Status verslag
Concept

Verslaglegging door

Telefoonnummer
070- [REDACTED]

Aanwezig

dhr. Veldhuizen	(Provincie Zuid-Holland)
[REDACTED]	(Provincie Zuid-Holland)
dhr. Glasbeek	(Regio Holland Rijnland)
dhr. Steegh	(Gemeente Leiden)
dhr. Horlings	(Gemeente Voorschoten)
dhr. Alkemade	(Gemeente Wassenaar)
dhr. Mackay	(Gemeente Oegstgeest)
dhr. Stuijt	(Gemeente Zoeterwoude)
dhr. De Jong	(Gemeente Katwijk)
[REDACTED]	(Rijkswaterstaat)
[REDACTED]	(GOB)
[REDACTED]	(Provincie Zuid-Holland)
[REDACTED]	(Provincie Zuid-Holland)
[REDACTED]	(Regio Holland Rijnland)
[REDACTED]	(DHV)
[REDACTED]	(Provincie Zuid-Holland)

Afwezig

[REDACTED]	(Hoogheemraadschap van Rijnland)
[REDACTED]	(As Leiden-Katwijk)

1. Opening en vaststellen agenda

Dhr. Veldhuizen heet de aanwezigen van harte welkom. De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

3. Verslag vorige vergadering (4 juli 2007)

Het verslag wordt op één punt aangepast. Toegevoegd wordt de volgende onderstreepte zinsnede op pagina 6:

"Afgesproken wordt dat [REDACTED] en [REDACTED] oktober zo veel mogelijk helderheid verschaffen over de vraag welke bijdragen van VROM en V&W mogen worden verwacht."

4. Verkeersresultaten

Een verbeterde versie van de notitie over de verkeersresultaten wordt uitgedeeld aan de aanwezigen omdat er een fout zat in de berekening van de percentages.

Dhr. Alkemade geeft aan dat er verschillen zitten in de cijfers, ten opzichte van het VALK rapport.

Dhr. Horlings merkt op dat er verwarring is ontstaan door de percentages. Ook is hij van mening dat er meer conclusies mogen worden getrokken. Met name op de A44/N44 richting Den Haag zitten meer afwijkingen dan uit de genoemde conclusies zou kunnen worden opgemaakt. Dhr. Horlings geeft verder aan dat het Korte Vliet tracé beter scoort dan de N11-west varianten voor wat betreft de effecten op de A44/N44. Hij wil graag weten welke inputgegevens zijn gebruikt.

██████████ merkt bij conclusie 2a op dat tussen de rijkswegen de uitwisselingsmogelijkheden veranderen en dat mede daardoor op de A4 tussen de aansluiting van de RijnlandRoute en de N11 sprake is van een grote toename van verkeer. Hij geeft aan dat verschuivingen van onderliggend wegennet naar hoofdwegennet worden meegewogen in de discussie rond de prioritering in het MIRT.

Dhr. Stuijt vraagt aandacht voor de extra belasting waar de N11 mee te maken krijgt. Daarnaast mist hij een analyse op de N206 richting Zoetermeer.

██████████ zet uiteen dat het NRM verkeersmodel van Rijkswaterstaat is gebruikt met de allerlaatste vulling voor wat betreft sociaal economische gegevens. Daarnaast heeft nog een aanvullende toets en kalibratie plaatsgevonden. Hij geeft aan dat naar de N206 richting Zoetermeer nog niet is gekeken, maar dat kan alsnog nog plaatsvinden.

Afgesproken wordt dat er op ambtelijk niveau nadere informatievoorziening wordt georganiseerd. De cijfers worden door de stuurgroep als basis voor de MKBA vastgesteld. Hierbij wordt het voorbehoud gemaakt dat er uit de ambtelijke terugkoppeling geen zwaarwegende discussiepunten naar voren moeten komen die vaststelling redelijkerwijs in de weg zouden staan.

5. Ontwerpen

Naast de ontwerpen is een oplegnotitie met de stukken meegestuurd. ██████████ geeft hierop een nadere toelichting. Zij zet uiteen dat de gepresenteerde set ontwerpen uit de gezamenlijke ambtelijke besprekingen naar voren zijn gekomen. Voor variant 1 heeft dit geleid tot een (geboorde) tunnel, welke als logische oplossing wordt beschouwd wanneer het tracé onder de Vliet en onder het spoor doorgaat. Dit gaat echter wel in tegen het principe van sober en doelmatig ontwerpen en hiervoor heeft geen bestuurlijke terugkoppeling plaatsgevonden. Afgesproken wordt dat DHV dan ook alsnog de kostenberekening uitwerkt voor de maaiveldvariant. Dhr. Glasbeek geeft aan de tunnelvariant wel op tafel te willen houden. Dhr. Veldhuizen geeft aan dat die niet de studie wordt geschrapt.

Dhr. Stuijt meldt dat Zoetermeer bezwaar heeft tegen een aansluiting boven op de A4 die dicht tegen het groene hart boven het maaiveld uitkomt.

Dhr. Alkemade zou graag zien dat de groene buffer van Wassenaar zoveel mogelijk wordt ontzien. De consequenties van de infrastructuur bij Maaldrift dient goed inzichtelijk te worden gemaakt. De vraag is of de dynamische verkeerscijfers daarin al zijn verwerkt.

Dhr. Steegh geeft aan de ontwerpen te beschouwen als vingeroefeningen om tot kostenberekeningen en inzichten in consequenties te komen. Dat wil niet zeggen dat de ontwerpen die nu op tafel liggen de definitieve zijn. Dhr. Steegh vraagt aandacht voor de noodzaak om via de MKBA tot een keuze te komen en niet te stranden in de details.

Dhr. De Jong wil aandacht voor de vraag of de aansluiting van de RijnlandRoute bij de Duinvallei op de N206 gelijkvloers of ongelijkvloers wordt.

Dhr. Horlings sluit zich aan bij dhr. Steegh en heeft daarnaast nog een aantal andere vragen. Er wordt een maaiveldvariant uitgewerkt, terwijl de uitgangspuntennotitie spreekt over ongelijkvloerse kruisingen met spoor of kruisende infra. Dhr. Horlings spreekt zijn zorgen uit voor de consequenties van een variant op maaiveld. Dhr. Veldhuizen geeft aan deze bezorgdheid te kunnen plaatsen, maar tegelijkertijd ook te willen vasthouden aan gemaakte afspraken.

Dhr. Horlings geeft aan het verrassend te vinden dat 100 km/uur als ontwerpsnelheid lijkt te zijn verlaten. Hij vraagt zich daarnaast ook af of er alleen naar het statische of ook naar het dynamische model gekeken wordt en of dat nog consequenties heeft voor de ontwerpen. Ook merkt hij op dat de aansluiting op de Voorschoterweg naast het oorspronkelijke tracé ligt, langs een rijksmonument gaat en door een bedrijfslocatie gaat. Dit kan in Voorschoten tot bezorgdheid leiden. Dhr. Horling vraagt zich af of de tunnelvariant wel zorgvuldig wordt afgewogen ten opzichte van de korte vliet en refereert aan de eerdere gemaakte schetsen van Voorschoten. Ook naar de knoop Leiden-West zou nog beter gekeken moeten worden. Ten slotte vraagt dhr. Horlings zich af of er binnen de MKBA voldoende kwaliteit geleverd wordt voor de MIRT besprekingen.

Dhr. Veldhuizen benadrukt dat richting burgers en belanghebbenden zorgvuldig moet worden omgaan met het tonen van afbeeldingen. Ook geeft hij aan dat de een net iets andere vormgeving van knooppunt Maaldrift of een enigszins andere aansluiting op de Voorschoterweg nu niet dermate grote consequenties zal hebben dat dit tot een andere beslissing zal leiden. Van het tot in detail vaststellen van de tracés is nu geen sprake.

gaat in op het verschil tussen het statische en dynamische model. Het statische is de basis voor de tabel en is zeer betrouwbaar voor toedelingen. Voor het gebruik van het dynamische model was nog wat meer inzicht in de ontwerpen nodig en daar wordt nu hard aan gewerkt. Ook gaat hij in op de verwarring omtrent het begrip ontwerpsnelheid. Er wordt in het model rekening gehouden met 80 km/uur maar voor de boogstralen in het ontwerp wordt rekening gehouden met de mogelijkheid van 100 km/uur. De boogstralen van Maaldrift zijn zodanig vormgegeven dat dit overeenkomt met wat binnen Rijkswaterstaat gebruikelijk is. De verbindingbogen van knooppunt

Maaldrift liggen zo laag mogelijk in het landschap zodat er meer mogelijkheden zijn voor het passeren van de groene buffer.

Ook zal er nog naar de Voorschoterweg en het rijksmonument worden gekeken. Qua tracéontwerp kunnen in dit stadium van de planvorming nog diverse aanpassingen worden gemaakt. [REDACTED] geeft verder aan dat de tunneldiepte van 25 meter betrekking heeft op een geboorde tunnel, welke dieper is dan een 'in situ' gebouwde tunnel. Hij zal een uitgangspuntennotitie opnemen bij de MKBA

Er wordt binnen de MKBA nog niet voorgesorteerd op de vraag of het een provinciale of rijksweg moet worden. Voor de boogstralen wordt rekening gehouden met 100 km/uur en in de modelstudie is een gevoeligheidsanalyse opgenomen om het verschil tussen 80 en 100 km/uur inzichtelijk te maken.

De ontwerpen worden voor kennisgeving aangenomen en vastgesteld als vertrekpunt voor de MKBA.

6. Vervolgproces

[REDACTED] vraag of er met zulke korte doorlooptijden in het proces wel een keuze gemaakt kan worden voor een tracé. De verwachting van dhr. Veldhuizen is dat het kan. [REDACTED] benadrukt dat DHV heeft aangegeven dat de MKBA conform planning wordt geleverd, behalve voor de berekeningen van lucht en geluid. Die volgen iets later, maar voor de stuurgroep worden wel kwalitatieve analyses geleverd, zodat er voor deze onderwerpen voldoende basis is voor de bedoelde afweging.

Dhr. Alkemade informeert naar de positie van Haaglanden in het besluitvormingsproces. Dhr. Veldhuizen geeft aan dat in de Stuurgroep ALK [REDACTED] namens Haaglanden als waarnemer fungeert en vanuit die positie kan deelnemen aan de bestuursconferentie.

Het vervolgproces wordt conform de notitie vastgesteld.

Dhr. De Jong informeert naar de presentaties in de gemeenteraden. [REDACTED] geeft aan dat die door de Regio Holland-Rijnland zullen worden georganiseerd. Dhr. Veldhuizen stelt voor hier één bijeenkomst van te maken.

7. Communicatie

De notitie over de klankbordgroepen worden toegelicht. Dhr. De Jong geeft aan dat er richting de colleges betere informatievoorziening had moeten plaatsvinden.

Dhr. Steegh maakt zich zorgen over de te presenteren informatie en dhr. Horlings vraagt zich af hoe de informatievoorziening richting de raadsleden zich verhoudt tot de stuurgroepbeslissingen en het daarna formeel informeren van de raadsleden.

█ geeft aan dat het gezien de korte periode beter is de bijeenkomst uit te stellen tot na de stuurgroep omdat de informatie nog niet compleet is. Dhr. Veldhuizen wenst eerst de meningsvorming in de stuurgroep te laten plaatsvinden, om daarna de bestuursconferentie en vervolgens informatievoorziening richting de raadsleden te laten plaatsvinden. Parallel daaraan worden na de stuurgroep via de officiële wegen de raden geïnformeerd door de colleges.

Deze bijeenkomst zou kort na 10 oktober moeten plaatsvinden, rekening houdend met de herfstvakantie.

Dhr. Alkemade geeft aan een probleem te hebben omdat de raadsleden wel geïnformeerd moeten worden, volgens hetgeen hij ze reeds heeft toegezegd. Op 1 oktober is er in Wassenaar een bijeenkomst waarin raadsleden op de hoogte gebracht worden gesteld. Gekeken wordt of hieraan vanuit de provincie een bijdrage te organiseren is. Ook dhr. Horlings houdt zich hiervoor aanbevolen.



provincie **HOLLAND**
ZUID

Aan
Stuurgroep RijnlandRoute

Onderwerp
Stuurgroepvergadering RijnlandRoute

- 1 Opening en vaststellen agenda**
- 2 Mededelingen**
- 3 Verslag vorige vergadering (11 september 2007 - bijlage 1)**
- 4 MKBA (bijlage 2)**
- 5 Rondvraag**
- 6 Sluiting vergadering**

Agenda

98b

Contact

T 070 - [redacted] of 06- [redacted]
rijnlandroute@pzh.nl

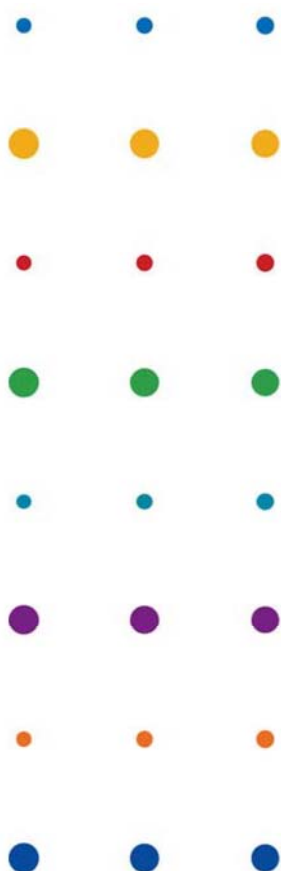
Vergaderplaats
Provinciehuis, Duinenzaal
Vergaderdatum
1 oktober 2007
Tijdstip
16.30 - 18.00 uur

Ons kenmerk

Bijlagen
2

RijnlandRoute

Structurerend element in de As
Leiden Katwijk



Maatschappelijke kosten-batenanalyse

Provincie Zuid-Holland

september 2007
CONCEPT

RijnlandRoute

Structurerend element in de As Leiden Katwijk

Maatschappelijke kosten-batenanalyse

dossier : A8394

registratienummer : WN-ZH20070548

versie : CONCEPT

Provincie Zuid-Holland

september 2007

SAMENVATTING

De MKBA is een stap in de definitieve tracékeuze voor de RijnlandRoute

De RijnlandRoute is een wegverbinding tussen de A4 en de kuststreek die de regionale bereikbaarheid voor het autoverkeer in oost – west richting moet verbeteren. De RijnlandRoute bestaat uit twee tracédelen: een verbinding tussen de A4 en de A44 en een verbinding tussen de A44 en Katwijk. De betekenis van de RijnlandRoute is aangetoond in een verkennend onderzoek dat in mei 2005 is afgerond. Het verkennend onderzoek heeft geresulteerd in twee alternatieven per tracédeel. In de MKBA worden de tracédelen en de aansluitingen op het bestaande wegennet nader uitgewerkt en onderzocht. Het doel van de MKBA is een evenwichtige afweging tussen de alternatieven. Op basis van de MKBA kan een voorkeursalternatief, of voorkeursalternatieven worden bepaald. Het voorkeursalternatief wordt vervolgens in een milieueffectrapportage (m.e.r.) nader onderzocht.

Een evenwichtig afwegingskader voor het tracédeel A4 – A44

De effecten van het tracédeel tussen de A4 en de A44 zijn concreter te bepalen dan de effecten van het tracédeel van A44 naar Katwijk. De effecten van het tracédeel van de A44 naar Katwijk hangen nauw samen met de ontwikkeling van Valkenburg. De ontwikkelingen van Valkenburg zijn nog niet voldoende concreet om de effecten van de RijnlandRoute te kunnen bepalen. Voor het tracédeel tussen de A4 en de A44 wordt wel een evenwichtig afwegingskader geboden om tot een verantwoorde keuze te komen.

Het tracédeel A4 – A44 kan door de Rijksoverheid worden overgenomen

Het tracédeel van de RijnlandRoute tussen de A4 en de A44 functioneert als een verbindende schakel tussen twee zwaar belaste Rijkswegen. Het tracédeel levert een bijdrage aan de robuustheid van het hoofdwegennet. De Rijnlandroute leidt tot een toename van de intensiteit op de hoofdwegen. Het tracédeel tussen de A44 en de A4 kan door de Rijksoverheid worden overgenomen als volwaardige verbinding in het hoofdwegennet. Rijkswaterstaat heeft daar wel de voorwaarde aan verbonden dat geen tussenliggende aansluitingen worden gerealiseerd op dit tracédeel (Leiden Centrum en/of de Voorschoterweg in alternatieven 2 en 3). De aansluiting van het noordelijke alternatief (6,7,8) op de A44 ter hoogte van Knoop Leiden West (KLW) voldoet niet aan de eisen voor een aansluiting van hoofdwegen. Het noordelijke alternatief sluit door de ligging van het tracé zo ongelukkig aan op Knoop Leiden West, dat een complexe en onevenwichtige aansluiting met verkeersregelinstallaties het resultaat is. De aansluitingen van het zuidelijke alternatief op de A44 en de aansluitingen van beide alternatieven op de A4 voldoen wel aan een ontwerpsnelheid van 100 km/uur.

Het zuidelijke alternatief heeft een groter rendement dan het noordelijke alternatief

De investeringskosten van het noordelijke alternatief (6,7,8) tussen de A44 en de A4 zijn 2 tot 3 keer groter dan de investeringskosten van het zuidelijke alternatief (1 t/m 5). Daartegenover staan vergelijkbare baten door de reistijdwinst van de alternatieven. Dat wil zeggen dat het noordelijke alternatief verkeerskundig geen significant grotere meerwaarde biedt die de hogere investeringskosten rechtvaardigen.

Het (bouw)risico van het noordelijke alternatief is groter dan van het zuidelijke alternatief

Het noordelijke alternatief volgt de loop van de Korte Vliet en de Oude Rijn. Het Hoogheemraadschap van Rijnland wijst op de belangrijke functie van de waterlopen in de waterhuishouding en legt strikte eisen op, zowel voor de eindsituatie als de bouwfase. Het alternatief

kruist een zestal bruggen, waaronder de beweegbare bruggen in de spoorlijn Leiden – Den Haag in beheer van ProRail en de beweegbare bruggen in de A44 in beheer van Rijkswaterstaat.

De risico's zijn als toeslag op de investeringskosten verdisconteerd door een grotere onzekerheidsfactor toe te passen.

Het zuidelijke alternatief vereist een zorgvuldige inpassing

Het zuidelijke alternatief doorsnijdt de gemeente Voorschoten en de Stevenshofpolder. Het tracé vereist een zorgvuldige inpassing waarbij de gevolgen van de doorsnijding worden gemitigeerd. Dat geldt ook onverkort voor beperking van de bouwhinder.

Een volledige aansluiting Leiden Centrum is een knelpunt voor het noordelijke alternatief

Als aansluiting Leiden Centrum wordt gerealiseerd in het noordelijk alternatief (6,7,8) dan is dat alleen mogelijk in de oevers van de Korte Vliet en Oude Rijn. Vooral aan de oever van de Oude Rijn gaat dit ten koste van diverse woningen en bedrijven. De spoorbruggen moeten aan de zuidzijde worden gesloopt en herbouwd. Het resultaat is twee open bakken met een lengte van circa 200 meter in de oever van de Oude Rijn en circa 200 meter in de oever van de Korte Vliet.

Het tracédeel A44 - Katwijk uitwerken in samenhang met Valkenburg

Als het tracédeel van de RijnlandRoute ten westen van de A44 nauwkeuriger in beschouwing wordt genomen, dan kunnen drie alternatieven worden onderscheiden. Het zuidelijke alternatief (4) is vastgelegd als de meest zuidelijke ligging van het tracédeel om Valkenburg heen. Het noordelijke alternatief (5 t/m 8) is verdubbeling van de bestaande N206 met aansluiting op Knoop Leiden West. Tussen het noordelijke en het zuidelijke alternatief kunnen meerdere mogelijkheden worden gedefinieerd die samenhangen met de ontwikkeling van Valkenburg. Een variant die de te ontwikkelen nieuwbouw van Valkenburg middendoor kruist, een variant die westelijk van het Valkenburgse Meer richting de N206 loopt, alsmede een variant die wordt aangeduid met 'Korte bypass Onderliggend Wegennet' nabij de A44. In de MKBA is één tracé beoordeeld ten noordoosten van het Valkenburgse meer (1,2,3). In het verdere vervolg van de planstudie voor de RijnlandRoute ná deze MKBA, waarin de focus méér is gericht op (het onderzoeken van) de inpassing van het tracé, kunnen de genoemde tracégedeelten ten westen van de A44 alsnog tot uitwerking worden gebracht.

INHOUD**BLAD**

1	INLEIDING	4
1.1	De MKBA is basis voor de keuze van een voorkeursalternatief	4
1.2	De MKBA voldoet aan de eisen voor het MIRT	4
1.3	Begrenzing van de MKBA	4
2	INPASSING VAN DE ALTERNATIEVEN	6
2.1	Van 'streep op de kaart' tot schetsontwerp	6
2.2	Het tracédeel Katwijk – A44 uitwerken in samenhang met Valkenburg	6
2.3	Alternatieven 1, 2 en 3: verdubbeling N206, zuidelijk tussen A4 en A44	7
2.4	Alternatief 4: zuidelijk langs Valkenburg, zuidelijk tussen A4 en A44	8
2.5	Alternatief 5: verdubbeling N206, A44, zuidelijk tussen A4 en A44	9
2.6	Alternatief 6, 7 en 8: verdubbeling N206, noordelijk tussen A4 en A44	10
3	VERKEERSANALYSE	13
3.1	Werkwijze	13
3.2	Resultaten	15
3.3	Reistijdbaten	19
3.4	Conclusie	19
4	MKBA	20
4.1	De MKBA in relatie tot de RijnlandRoute	20
4.2	Uitgangspunten bij de berekeningen en beoordelingen	23
5	DIRECTE EFFECTEN	26
5.1	Kosten	26
5.2	Mobiliteitseffecten	27
6	EXTERNE EFFECTEN	29
6.1	Luchtkwaliteit	29
6.2	Geluid	31
6.3	Veiligheid	34
6.4	Natuur en landschap	36
6.5	Doorsnijding en barrièrewerking	42
6.6	Ruimtelijke ordening	42
6.7	Cultuurhistorie	45
7	UITKOMSTEN MKBA	49
7.1	Resultaat	49

BIJLAGEN

- 1: Ontwerputgangspunten
- 2: Ontwerptekeningen
- 3: Vertaling ontwerpen in verkeersmodellen
- 4: Verschilplots intensiteiten van de alternatieven
- 5: Resultaten dynamische verkeersberekeningen
- 6: Groene Buffer Ommedijksepolder
- 7: Visuele geomorfologische typen landschappen
- 8: Waarderingstabel Natuur en Landschap

1 INLEIDING

1.1 De MKBA is basis voor de keuze van een voorkeursalternatief

De RijnlandRoute is een wegverbinding tussen de A4 en de kuststreek die de regionale bereikbaarheid voor het autoverkeer moet verbeteren, met een aantal verkeerskundige en geografische tracévarianten. De verbinding is een essentiële voorwaarde om de programma's voor wonen en werken in de As Leiden-Katwijk te kunnen realiseren. Het project is opgenomen in het verkenningenprogramma van het Meerjarenprogramma investeringen Provinciale Infrastructuur (MPI). Het wordt voorbereid door de provincie Zuid-Holland, in overleg met het samenwerkingsorgaan regio Holland Rijnland en de betrokken gemeenten, bedrijven, bewoners en belangenorganisaties in de regio. Thans staat de RijnlandRoute ook op de agenda van het MIRT.

In 2003 besloten Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland de projecten "Verbreden N206 Katwijk-Leiden" en "Verbinding A4-A44" samen te brengen onder het project "RijnlandRoute". Dit omdat beide projecten verkeerskundig, fysiek en bestuurlijk niet los van elkaar beschouwd kunnen worden. De aanleg van de RijnlandRoute dient een belangrijke bijdrage te leveren aan de verbetering van de autobereikbaarheid in de oost-west relaties en de leefbaarheidsproblemen op de bestaande verkeersroutes.

Voor u ligt de Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA) binnen de planstudie van de RijnlandRoute (wegverbinding tussen de A4, Leiden en de kuststreek). De MKBA volgt op een eerder uitgevoerd verkennend onderzoek (RijnlandRoute, Studie naar de effecten van een nieuwe of verbeterde wegverbinding in de corridor A4-A44-Katwijk, DHV mei 2005) waarin het nut en de noodzaak van de RijnlandRoute nader zijn uitgewerkt. De MKBA is een stap in de definitieve tracékeuze voor de RijnlandRoute. Op basis van het MKBA wordt een voorkeursalternatief, of voorkeursalternatieven bepaald. Het voorkeursalternatief wordt vervolgens in een milieueffectrapportage (m.e.r.) nader onderzocht. De doelstelling van de MKBA is derhalve het bieden van een evenwichtig afwegingskader voor de alternatieven van de RijnlandRoute als ondersteunend document waarin de argumenten voor de besluitvorming over de RijnlandRoute terug te vinden zijn.

1.2 De MKBA voldoet aan de OEI systematiek

In oktober 2007 staat het voorkeursalternatief van de RijnlandRoute op de agenda van het MIRT overleg. De MKBA dient daartoe te voldoen aan de eisen die worden gesteld in het MIRT spelregelkader. Dat wil zeggen dat de OEI leidraad, wat staat voor Overzicht Effecten Infrastructuur, leidend is voor de MKBA.

1.3 Begrenzing van de MKBA

De grenzen van het studiegebied zijn bepaald op basis van de verwachte regionale effecten van de verschillende tracés van de RijnlandRoute. Ruwweg wordt het gebied afgebakend door de lijn Noordwijkerhout - Hillegom - Burgerveen aan de noordzijde, de A4 (met een doorkijk naar Zoeterwoude ter hoogte van de aansluiting N11 aan de oostzijde), de noordrand van Den Haag aan de zuidzijde en de Noordzee aan de westzijde.

De RijnlandRoute beperkt zich tot de automobilititeit. De bereikbaarheid van Katwijk en Leiden met behulp van andere vervoersmodaliteiten maakt deel uit van andere studies, zoals de RijnGouweLijn (oost en west).

De RijnlandRoute bestaat uit twee delen: een verbinding tussen de A4 en de A44 en een verbinding tussen de A44 en Katwijk. Op basis van het verkennend onderzoek van mei 2005 worden voor beide tracédelen twee alternatieven bestudeerd: een zuidelijke en een meer noordelijk gelegen alternatief.

Aan de westzijde sluit de RijnlandRoute aan op de bestaande T-aansluiting van de N441 en de N206. Voor de Duinvallei is thans een verkenning gestart waarin ongelijkvloerse kruisingen worden onderzocht. Dit onderzoek maakt geen deel uit van voorliggend MKBA. Als het resultaat van het onderzoek beschikbaar is, dan kan het te zijner tijd worden meegenomen in de m.e.r. RijnlandRoute.

Aan de oostzijde sluit de RijnlandRoute aan op de gereconstrueerde A4. Dat wil zeggen dat de A4 ter plaatse bestaat uit een hoofd- en parallelstructuur. Op de hoofdwegen wordt het doorgaande verkeer afgewikkeld dat niet wordt gehinderd door in- en uitvoegend verkeer dat daartoe gebruik maakt van de parallelrijbanen. De RijnlandRoute sluit aan op de parallelrijbanen die daartoe in zuidelijke richting worden verlengd.

De RijnlandRoute eindigt op de overige aansluitingen (o.m. Leiden Centrum, Voorschoterweg, Valkenburg) ter hoogte van de aansluiting op het (bestaande) overige wegennet. Dat wil zeggen dat de aansluiting en bijbehorende kunstwerken deel uitmaakt van de RijnlandRoute.

2 INPASSING VAN DE ALTERNATIEVEN

2.1 Van 'streep op de kaart' tot schetsontwerp

De MKBA is een stap in de planstudie die volgt op de verkenning en vooruitloopt op de m.e.r. Het doel van de verkenning was een schifting te maken tussen kansrijke en kansarme tracés. In totaal zijn zes tracés onderzocht. Twee tracés zijn om uiteenlopende redenen afgefallen: het tracé Rijnsburg - Noord en het Churchillaan - tracé (RijnlandRoute, Studie naar de effecten van een nieuwe of verbeterde wegverbinding in de corridor A4-A44-Katwijk, DHV mei 2005). De verkenning heeft vier tracés opgeleverd die kansrijk zijn. Twee voor het tracédeel Katwijk-A44 en twee voor het tracédeel A4-A44:

Tracédeel Katwijk - A44

- Verbreden N206
- Nieuw tracé Valkenburg Zuid

Tracédeel A44 - A4

- N11 West / A11
- Korte Vliet / Oude Rijn tracé (volgens een in situ bouwmethode)

In de verkenning bestonden de tracés uit een 'streep op de kaart'. Om de effecten van de alternatieven te kunnen bepalen voor het MKBA worden de ontwerpen nader uitgewerkt. Hierbij ligt de nadruk op de ruimtelijke inpassing van de alternatieven en uitwerking van de aansluitingen. Aan de ontwerpen worden drie belangrijke eisen gesteld:

1. realistisch en realiseerbaar (maakbaar) binnen gangbare randvoorwaarden in tijd en geld;
2. voldoende uitwerkingsniveau om de investeringskosten, de baten en de effecten te kunnen bepalen;
3. overeenkomstig (gelijk) uitwerkingsniveau om vergelijking van de alternatieven mogelijk te maken.

Het onderzoek van aansluitingen en de aannahme van bouwwijzen is tot enkele alternatieven beperkt. De aansluiting van Leiden Centrum en de Voorschoterweg zijn bijvoorbeeld alleen opgenomen in de alternatieven 2, respectievelijk 3. De aansluitingen kunnen ook toegepast worden in de alternatieven 4 en 5. Dat wil zeggen dat aansluitingen en bouwwijzen uitwisselbaar zijn voor de alternatieven 1 tot en met 5.

Na de keuze van een voorkeursalternatief op basis van het MKBA worden ontwerpaspecten nader in detail uitgewerkt voor de m.e.r.

De alternatieven zijn uitgewerkt op basis van de ontwerpuitgangspunten, zoals opgenomen in bijlage 1. De bijbehorende tekeningen van de alternatieven (overzicht, lengteprofiel, ruimtebeslag) zijn opgenomen in bijlage 2.

2.2 Het tracédeel Katwijk – A44 uitwerken in samenhang met Valkenburg

De alternatieven die onderstaand worden beschreven zijn vertrekpunt voor de MKBA. De tweede pijler onder de MKBA is het resultaat van de verkeersmodelberekeningen. De resultaten geven inzicht in de te verwachten verkeersintensiteiten in het studiegebied na aanleg van de nieuwe infrastructuur. De ontwerpen van het tracédeel tussen de A4 en de A44 zijn concreter dan de ontwerpen van het tracédeel van A44 naar Katwijk. Deze ontwerpen hangen nauw samen met de ontwikkeling van Valkenburg. De ontwikkelingen van Valkenburg zijn nog niet voldoende concreet om de Rijnlandroute zorgvuldig te kunnen inpassen.

Het aantal te onderzoeken alternatieven ten westen van de A44 is, gelet op het doel van de MKBA, beperkt gehouden. Als van mogelijke alternatieven is komen vast te staan dat deze in verkeerskundig opzicht weinig onderscheidend zijn, dan is ervoor gekozen deze niet apart in de MKBA op te nemen. In dit verband kunnen met name enkele alternatieven voor het tracégedeelte ten westen van de A44 worden genoemd. Een variant die de te ontwikkelen nieuwbouw van Valkenburg middendoor kruist, een variant die westelijk van het Valkenburgse Meer richting de N206 loopt, alsmede de variant die wordt aangeduid met 'Korte bypass Onderliggend Wegennet' nabij de A44. Deze alternatieven komen verkeerskundige overeen met het zuidelijke alternatief, respectievelijk de alternatieven 1, 2 en 3.

In het verdere vervolg van de planstudie voor de Rijnlandroute ná deze MKBA, waarin de focus méér is gericht op (het onderzoeken van) de inpassing van het tracé, kunnen de genoemde tracégedeelten ten westen van de A44 alsnog tot uitwerking worden gebracht. De ruimtelijke en stedenbouwkundige ontwikkeling van de nieuwbouwlocatie Valkenburg zal richtinggevend zijn voor het verdere vervolg van de tracéuitwerking ten westen van de A44 van de Rijnlandroute.

2.3 Alternatieven 1, 2 en 3: verdubbeling N206, zuidelijk tussen A4 en A44

Het tracé van de alternatieven 1, 2 en 3 begint bij de aansluiting van de N441 op de N206. De bestaande N206 Katwijk-Leiden wordt uitgebreid naar een doorgaande weg met 2 x 2 rijstroken en 2 ongelijkvloerse aansluitingen van Valkenburg. Het gehele tracé ligt op maaiveld. Voor de kruising van de Oude Rijn buigt het alternatief op maaiveld af in zuidelijke richting. De N206 richting Leiden gaat omhoog voor de kruising van de Oude Rijn over de Torenvlietbrug.

Het tracé buigt op maaiveld met een ruime boog, tussen de Oude Rijn en het Valkenburgse meer door, verder af in zuidelijke richting, totdat het parallel loopt aan de A44. Ter hoogte van de zuidelijke oever van het Valkenburgse meer buigt het tracé af in oostelijke richting. De A44 wordt onderlangs gekruist. Ter plaatse heeft de Rijnlandroute een onvolledige aansluiting op de A44 in de richting van de A4 en v.v. (Maaldrift). Dat wil zeggen dat de verkeersstromen van de A44 in de richting van Katwijk en v.v. in dit alternatief via Knoop Leiden West worden geleid.

De boog in het tracé loopt strak langs de zuidwestelijke grens van de Leidse woonwijk Stevenshof. Dit leidt tot een noordelijke ligging van het knooppunt Maaldrift om ruimte te bieden aan de groene verbindingszone over de A44 aan de zuidkant van de Rijnlandroute. Tot aan de spoorlijn Leiden – Den Haag loopt het tracé over maaiveld.

Alternatief 1: Boren onder Voorschoten door

In alternatief 1 zijn geen aansluitingen voorzien op het tracé tussen de A44 en de A4. Het tracé is geschikt voor toepassing van de boortechniek. Een geboorde tunnel kenmerkt zich door de beperkte overlast die de aanleg met zich meebrengt voor de omgeving. Boven het tracé van de tunnel is op maaiveld niets te merken van de aanleg. De tunnelboormachine graaft ondergronds de tunnel voor zich uit en voert alle grond naar achteren af via het gerealiseerde deel van de tunnel. De betonnen tunnelementen en andere bouwmaterialen worden via dezelfde route aangevoerd, zodat alle bovengrondse bouwstromen zich concentreren rondom de startschacht. Met het boren van tunnels in een stedelijke omgeving is veel ervaring opgedaan. In Den Haag is de Hubertustunnel geboord en in Rotterdam het Statenwegtracé voor Randstadrail. Het tracé volgt in de stedelijke omgeving zo veel mogelijk het stratenpatroon. Het boren van tunnels is het experimentele stadium voorbij en een beproefde bouwmethode waarvoor voldoende ervaring beschikbaar is.

De ontvangtschacht ligt circa 200 meter ten westen van de spoorlijn, de startschacht circa 300 meter ten oosten van het Rijn-Schiekanaal. Het tracé wordt gerealiseerd met twee tunnelbuizen met een uitwendige diameter van circa 11 meter. Na de kruising van het Rijn-Schiekanaal komt het tracé op maaiveld. De Rijnlandroute sluit in beide richtingen aan op de parallelrijbanen van de A4. De aansluiting op de A4 is opgenomen in alle alternatieven en maakt daardoor altijd deel uit van het voorkeursalternatief. De aansluiting wordt in overleg met Rijkswaterstaat nader uitgewerkt in de m.e.r.

Alternatief 2 en 3: Verdiept door Voorschoten

Voor de alternatieven 2 en 3 gaat het tracé in een open bak verdiept door Voorschoten. De kruising met de spoorlijn wordt als onderdoorgang uitgevoerd. Alle kruisende infrastructuur in Voorschoten gaat over de verdiepte Rijnlandroute. Het tracé kruist het Rijn-Schiekanaal met een aquaduct. Na de kruising van het Rijn-Schiekanaal komt het tracé op maaiveld. De Rijnlandroute sluit in beide richtingen aan op de parallelrijbanen van de A4. De aansluiting op de A4 is opgenomen in alle alternatieven en maakt daardoor altijd deel uit van het voorkeursalternatief. De aansluiting wordt in overleg met Rijkswaterstaat nader uitgewerkt in de m.e.r.

Alternatief 2: Aansluiting Leiden Centrum

De aansluiting Leiden Centrum is in het actuele ontwerp ten oosten van de spoorlijn gelegen. De toe- en afritten liggen beiden ten oosten van de spoorlijn en sluiten verdiept aan in de open bak van het tracé. De aansluitende weg ligt parallel aan de spoorlijn en gaat over het tracé. De verbindingsweg van de aansluiting naar de Waddingerbrug in de gemeente Leiden loopt parallel aan de spoorlijn. Deze verbindingsweg maakt geen deel uit van de Rijnlandroute. De aansluiting is in het ontwerp aan de oostzijde van het spoor gelegen. De corridor onder de hoogspanningskabels aan deze zijde biedt ruimte voor de verbindingsweg. Aan de westzijde liggen de woningen van Stevenshof te dicht bij het spoor om de verbindingsweg in te passen. De aansluiting in het ontwerp is indicatief. De gemeenten Leiden en Voorschoten werken dit in goed overleg nader uit.

Alternatief 3: Aansluiting Voorschoterweg

De aansluiting op de Voorschoterweg is aan de oostzijde van de Voorschoterweg gelegen. Het uitgangspunt is een halve aansluiting, alleen in de richting van de A4, om de omvang van de aansluiting in deze omgeving te beperken. De toe- en afrit gaan vanaf de Voorschoterweg met een helling omlaag en sluiten onder het aquaduct van het Rijn-Schiekanaal aan op het verdiepte tracé. De overspanning van het aquaduct is groter dan van het tracé zonder aansluiting Voorschoterweg, omdat de invoegstroken onder het aquaduct door geleid worden.

2.4 Alternatief 4: zuidelijk langs Valkenburg, zuidelijk tussen A4 en A44

Het tracé van alternatief 4 is een geheel nieuw aan te leggen weg rondom of door Valkenburg. De ontwikkelingen van Valkenburg zijn nog niet voldoende concreet om dit tracé van de Rijnlandroute zorgvuldig te kunnen inpassen in de toekomstige omgeving. Alternatief 4 is ontwikkeld als de meest zuidelijke ligging van het tracédeel om Valkenburg heen. Het meest noordelijke alternatief is verdubbeling van de bestaande N206 met aansluiting op Knoop Leiden West. Het verdient aanbeveling om dit tracédeel van de Rijnlandroute in nauwe samenhang met Valkenburg uit te werken. Het tracé is niet ingepast in de bestaande omgeving, omdat het gebied ingrijpend zal worden gewijzigd in de nabije toekomst. Het tracé dient als vertrekpunt voor de

verkeersberekeningen en kostenramingen. Voor de overige thema's gaat het vooral om illustratie van de doorsnijding van het gebied.

Het tracé van de alternatief 4 begint bij de aansluiting van de N441 op de N206. Alternatief 4 is een doorgaande weg met 2 x 2 rijstroken en 2 ongelijkvloerse aansluitingen van Valkenburg. Het gehele tracé ligt op maaiveld. Het tracé passeert het Valkenburgse meer aan de zuidkant. Daarbij is rekening gehouden met de uitbreiding van het Valkenburgse meer in zuidelijke richting.

Ter hoogte van de zuidelijke oever van het Valkenburgse meer wordt de A44 onderlangs gekruist. Ter plaatse heeft de Rijnlandroute een volledige aansluiting op de A44: Maaldrift. Tot aan de spoorlijn Leiden – Den Haag loopt het tracé over maaiveld. Het tracé gaat in een open bak verdiept door Voorschoten. De kruising met de spoorlijn wordt als onderdoorgang uitgevoerd. Alle kruisende infrastructuur in Voorschoten gaat over de verdiepte Rijnlandroute. Het tracé kruist het Rijn-Schiekanaal met een aquaduct. Na de kruising van het Rijn-Schiekanaal komt het tracé op maaiveld. De Rijnlandroute sluit in beide richtingen aan op de parallelrijbanen van de A4. De aansluiting op de A4 is opgenomen in alle alternatieven en maakt daardoor altijd deel uit van het voorkeursalternatief. De aansluiting wordt in overleg met Rijkswaterstaat nader uitgewerkt in de m.e.r.

2.5 Alternatief 5: verdubbeling N206, A44, zuidelijk tussen A4 en A44

Het tracé van de alternatief 5 begint bij de aansluiting van de N441 op de N206. De bestaande N206 Katwijk-Leiden wordt uitgebreid naar een doorgaande weg met 2 x 2 rijstroken en 2 ongelijkvloerse aansluitingen van Valkenburg. Het gehele tracé ligt op maaiveld. Voor de kruising van de Voorschoterweg en de Oude Rijn gaat de weg omhoog. De aanwezige Torenvlietbrug wordt verdubbeld voor de verbreding van de N206. Tussen de Torenvlietbrug en Knoop Leiden West is de N206 al voorzien van meerdere rijstroken.

Ten oosten van de Torenvlietbrug worden twee verbindingbogen aangesloten om de capaciteit van Knoop Leiden West uit te breiden. De verbindingbogen bestaan uit 1 rijstrook en verbinden de N206 conflictvrij met de parallelrijbanen op de A44 in de richting van Den Haag. Om het doorgaande verkeer op de A44 niet te hinderen met weefbewegingen van verkeer op de Rijnlandroute wordt de A44 uitgebreid met parallelrijbanen vanaf de noordzijde van Knoop Leiden West tot ten zuiden van aansluiting Maaldrift. Ter hoogte van de zuidkant van het Valkenburgse meer verlaat het tracé de parallelrijbanen van de A44 en buigen af in oostelijke richting. Aansluiting Maaldrift is een volledig conflictvrije T-aansluiting. De noordelijke verbindingsoog van de Rijnlandroute in de richting van de A44 loopt strak langs de zuidwestelijke grens van de Leidse woonwijk Stevenshof. Dit leidt tot een noordelijke ligging van het knooppunt Maaldrift om ruimte te bieden aan de groene verbindingzone over de A44 aan de zuidkant van de Rijnlandroute.

Tot aan de spoorlijn Leiden – Den Haag loopt het tracé over maaiveld. Het tracé gaat in een open bak verdiept door Voorschoten. De kruising met de spoorlijn wordt als onderdoorgang uitgevoerd. Alle kruisende infrastructuur in Voorschoten gaat over de verdiepte Rijnlandroute. Het tracé kruist het Rijn-Schiekanaal met een aquaduct. Na de kruising van het Rijn-Schiekanaal komt het tracé op maaiveld. De Rijnlandroute sluit in beide richtingen aan op de parallelrijbanen van de A4. De aansluiting op de A4 is opgenomen in alle alternatieven en maakt daardoor altijd deel uit van het voorkeursalternatief. De aansluiting wordt in overleg met Rijkswaterstaat nader uitgewerkt in de m.e.r.

2.6 Alternatief 6, 7 en 8: verdubbeling N206, noordelijk tussen A4 en A44

Het tracé van de alternatief 5 begint bij de aansluiting van de N441 op de N206. De bestaande N206 Katwijk-Leiden wordt uitgebeid naar een doorgaande weg met 2 x 2 rijstroken en 2 ongelijkvloerse aansluitingen van Valkenburg. Het gehele tracé ligt op maaiveld. Voor de kruising van de Voorschoterweg en de Oude Rijn gaat de weg omhoog. De aanwezige Torenvlietbrug wordt verdubbeld voor de verbreding van de N206.

De Knoop Leiden West wordt ingrijpend gereconstrueerd om de Rijnlandroute te kunnen aansluiten. De verkeersstromen hebben een onevenwichtige verdeling over de knoop. Het tracé van de Rijnlandroute vervolgt in zuidwestelijke richting. Dat wil zeggen dat het zwaartepunt van de verkeersstromen op het zuidwestelijk kwadrant van de knoop ligt. Om deze verkeersstromen te geleiden is een meerstrooks rotonde ontworpen die is geregeld met verkeerslichten. De rotonde ligt op maaiveld en kruist de A44 onderlangs. De toe- en afritten van de A44, de N206, alsmede het vervolg van de Rijnlandroute zijn aangesloten op de rotonde.

Alternatief 6: Onder de Oude Rijn en Korte Vliet door

Het tracé vervolgt in zuidwestelijke richting met een lange helling in een bocht en komt ter hoogte van het viaduct van de A44 onder de bodem in de richting van de Oude Rijn. Het viaduct van de A44 is de eerste van 6 bruggen die door het tracé worden gekruist. In de Oude Rijn worden vervolgens de beweegbare brug van de Agaatlaan en vervolgens de beweegbare spoorbrug in de spoorlijn Leiden – Den Haag gekruist. Vervolgens volgt het tracé de loop van de Korte Vliet. In de Korte Vliet worden Waddingerbrug, de Hoflandbrug en de Hoogkamerbrug gekruist. Dit zijn allemaal beweegbare bruggen.

Aan het einde van de Korte Vliet komt het tracé op maaiveld. De Rijnlandroute sluit in beide richtingen aan op de parallelrijbanen van de A4. De aansluiting op de A4 is opgenomen in alle alternatieven en maakt daardoor altijd deel uit van het voorkeursalternatief. De aansluiting wordt in overleg met Rijkswaterstaat nader uitgewerkt in de m.e.r.

Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft als eis gesteld dat het hydraulische profiel van de Oude Rijn en Korte Vliet niet kan worden verkleind. Niet in de gebruiksfase, noch in de bouwfase. Voor de diepteligging van de tunnel wordt rekening gehouden met een gronddekking van tunneldak tot de bodem van de vaarweg van circa 3 meter. Daarin is rekening gehouden met voldoende dekking voor schade aan het tunneldak (slepde ankers), kruising van kabel- en leidinginfrastructuur, alsmede een mogelijk toekomstige verdieping van de vaarweg als dat om nautische of hydraulische redenen wenselijk is.

Aan de eis van het Hoogheemraadschap van Rijnland kan in de bouwfase alleen worden voldaan door het tracé te realiseren met de boortechniek (zie alternatief 1). De startschacht ligt circa 300 meter ten oosten van het Rijn-Schiekanaal. Het tracé wordt gerealiseerd met twee tunnelbuizen met een uitwendige diameter van circa 11 meter. De ontvangtschacht is een knelpunt in het ontwerp. Als de ontvangtschacht aan de westzijde van de A44 wordt gerealiseerd, dan ligt het tracé te diep om aan te kunnen sluiten op Knoop Leiden West. Als de ontvangtschacht wordt gerealiseerd aan de oostzijde van de A44 in de noordelijke oever van de Oude Rijn, dan moet het noordelijke landhoofd van het viaduct van de A44 worden verplaatst in noordelijke richting.

Alternatief 7 en 8: Onder de Oude Rijn en Korte Vliet met een aansluiting Leiden Centrum

In alternatief 7 en 8 wordt voorzien in een aansluiting van Leiden Centrum ter hoogte van de Waddingerbrug (Haagweg). In alternatief 7 een eenzijdige aansluiting alleen in de richting van de A4. Alternatief 8 heeft een volledige aansluiting van Leiden Centrum.

In 2006 is de wetgeving betreffende de tunnelveiligheid aangescherpt. De wetgeving verbiedt aansluitingen in het gesloten deel van een tunnel. Dat wil zeggen dat het aantal rijstroken in een tunnel over de gehele tunnallengte gelijk blijft. De aansluiting Leiden Centrum kan alleen worden gerealiseerd in een open bak.

In alternatief 7 komt het tracé na passage van de spoorbrug in de zuidelijke oever van de Korte Vliet. In de oever komt het tracé omhoog tot op circa 300 meter vanaf de spoorbrug de tunnel overgaat in een open bak. In de open bak, met een lengte van circa 200 meter, worden de toe- en afritten gerealiseerd. Vervolgens wordt de open bak weer gesloten en daalt het tracé weer. Als het tracé weer voldoende diep ligt, dan buigt het weer uit de oever naar het midden van de Korte Vliet. Voor het overige wordt het tracé van alternatief 6 gevolgd.

In alternatief 8 komt het tracé op circa 500 meter voor de spoorbrug in de zuidelijke oever van de Oude Rijn. In de oever komt het tracé omhoog tot op circa 300 meter vanaf de spoorbrug de tunnel overgaat in een open bak. In de open bak, met een lengte van circa 200 meter, worden de toe- en afritten in de richting van de A44 gerealiseerd. Vervolgens wordt de open bak weer gesloten om de spoorbrug en de rotonde met aansluitingen onderlangs te passeren. De tweede open bak is identiek aan de open bak van alternatief 7 en betreft de aansluiting in de richting van de A44.

Voor de alternatieven 7 en 8 is de boortechniek niet geschikt. Een geboorde tunnel ligt te diep om de aansluiting Leiden Centrum te kunnen realiseren. Voor de alternatieven 7 en 8 wordt een in situ gebouwde tunnel als uitgangspunt genomen. Om tegemoet te komen aan de eisen van het Hoogheemraadschap van Rijnland wordt de tunnel in twee helften gerealiseerd. Dat betekent dat het hydraulische profiel beperkt wordt verkleind in de bouwfase. Daarmee wordt niet voldaan aan de eis van het Hoogheemraadschap. Dit is een knelpunt dat in nader overleg met het Hoogheemraadschap van Rijnland moet worden onderzocht en uitgewerkt.



3 VERKEERSANALYSE

3.1 Werkwijze

3.1.1 Gebruikte modellen

NRM Randstad als statisch verkeersmodel

Voor het berekenen van de verkeersstromen voor de MKBA RijnlandRoute is gebruik gemaakt van het NRM Randstad van Rijkswaterstaat (versie 2.2). De belangrijkste reden voor deze keus is het feit dat voor aanvaarding van de verkeersresultaten in het MIRT, het doorrekenen met het NRM een vereiste is.

Het basisjaar hierbij is 2000 en het prognosejaar is 2020. Over de keus voor de invulling van de sociaal-economische gegevens heeft afstemming plaats gevonden met de opdrachtgever en Rijkswaterstaat. Er is gekozen voor het NRM Randstad, omdat dit een van de eisen is die aan een MKBA voor het MIRT worden gesteld.

Een dynamisch verkeersmodel voor meer inzicht

Als aanvulling op de statische berekeningen met het NRM Randstad, zijn ook berekeningen met een dynamisch verkeersmodel (Dynasmart) uitgevoerd. Dit pakket kenmerkt zich door een “echte” dynamische netwerktoedeling. Dit betekent dat in het model het verkeersaanbod tijdsafhankelijk is en de duur en de route van elke verplaatsing afhankelijk is van de voortdurend wisselende verkeerscondities.

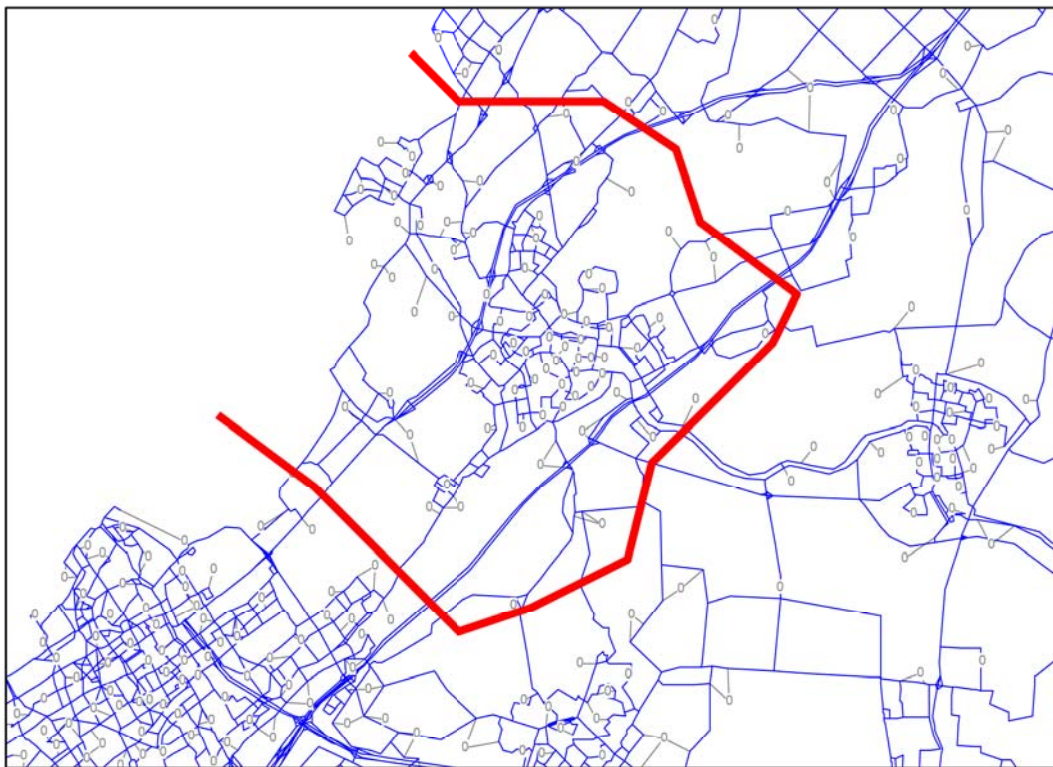
Met het dynamisch Dynasmart-model kunnen de vragen rond de MKBA RijnlandRoute goed worden beantwoord omdat in een dergelijk model:

- effecten als filelengte, terugslageffecten op het wegennet, rijtijden en voertuigverliesuren helder in beeld kunnen worden gebracht;
- de vormgeving van wegvakken, aansluitingen en kruispunten gedetailleerd in het model zijn opgenomen;
- de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op wegvakken, aansluitingen en kruispunten gedetailleerd en beeld kan worden gebracht;
- (spits)periodes met intensiteitverloop voor het verkeer kunnen worden gesimuleerd;
- VRI's in het model kunnen worden opgenomen, zowel star als (deels) voertuigafhankelijk;
- onderscheid wordt gemaakt tussen personenauto's en vrachtauto's.

Voor de vraagstelling van het MKBA is er dan ook voor gekozen om in deze studie naast het NRM Randstad het dynamisch model Dynasmart in te zetten. Dit betekent dat de alternatieve routes in het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet alle “voldoende” aanwezig moeten zijn in het dynamisch model. In de praktijk betekent dit dat in deze studie het netwerk van het dynamisch verkeersmodel zal overeenkomen met het netwerk van het bijbehorende statisch verkeersmodel, het NRM Randstad.

3.1.2 Afbakening van het studiegebied dynamisch model

Het studiegebied van het Dynasmart-model moet een dusdanige omvang hebben dat aard en omvang van de verkeerssituatie rond de alternatieven van de RijnlandRoute met voldoende betrouwbaarheid in beeld gebracht kunnen worden. In overleg met de opdrachtgever is het studiegebied van het Dynasmart-model vastgelegd (zie onderstaande afbeelding).



Het studiegebied zal als uitsnede uit het NRM Randstad qua omvang en structuur 1 op 1 worden vertaald naar de dynamische modellering. In dat model worden uiteraard wel de specifiek dynamische kenmerken toegevoegd. Daarbij wordt voor de wegen rond de alternatieven gestreefd naar een exacte weergave van de werkelijkheid. I.v.m. de doorlooptijd wordt hiermee pragmatisch omgegaan.

3.1.3 Kwaliteitsslag NRM Randstad 2.2

Het NRM (Nieuw Regionaal Model) is ontwikkeld door Rijkswaterstaat om inzicht te krijgen in de gevolgen van maatregelen op de verkeersintensiteiten van het hoofdwegennet. Voor het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van versie 2.2 van het NRM. Dit was de meest recente versie die beschikbaar was op het moment van de start van het onderzoek. Om de kwaliteit van het NRM Randstad te verbeteren, teneinde betrouwbare uitspraken te kunnen doen over het effect van de RijnlandRoute op het onderliggend wegennet, zijn een aantal extra werkzaamheden verricht:

- Aanpassen van het netwerk
Het wegennet in het NRM is gecontroleerd en op sommige plekken aangepast aan de huidige situatie
- Kallibratie voor het onderliggend wegennet
Aanvullende kalibratie 2000 voor Leiden en omgeving om de verkeersstromen op het onderliggend wegennet op niveau te krijgen:
 - Toe- en afritten.
 - N-wegen.
 - Hoofdwegen stedelijk gebied.
- Aangepaste uitgangspunten NRM 2020:
 - Gewijzigde SEG's uit NRM 2.3 zijn gebruikt in versie 2.2 van het NRM. Op het moment van modelleren was de versie 2.3 nog niet operationeel.

- Beprijzen is toegevoegd aan het model als corridor beprijzen. Dit wil zeggen dat als op de A4 beprijzen noodzakelijk is volgens de AVV uitgangspunten, dit op alle parallelverbindingen zal worden ingesteld.

3.1.4 Autonome infrastructuur en alternatieven

Infrastructuur 2020

In onderstaande figuren is de autonome infrastructuur voor het jaar 2020 weergegeven, zoals deze in het model is opgenomen.

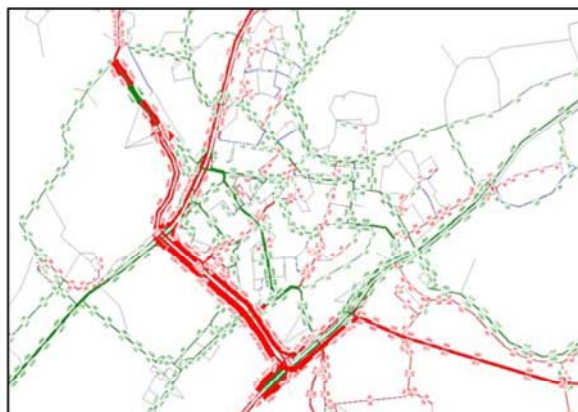


Alternatieven verkeersmodel

In de bijlage 3 is per alternatief een kaart ingevoegd van de vertaling van het alternatief naar het verkeersmodel. Aangenomen is dat de RijnlandRoute een 80 km/uur weg wordt met 2x2 rijstroken. Er is wel een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd waarin de maximum snelheid 100 km/uur op de RLR bedroeg. De 8 alternatieven komen overeen met de in hoofdstuk 2 beschreven alternatieven. Bij de beschrijving van de resultaten in het vervolg van deze analyse zal steeds een onderverdeling gemaakt worden naar deze 8 alternatieven.

3.2 Resultaten

De hieronder beschreven resultaten zijn gebaseerd op een ochtendspitsuur. Het avondspitsuur kan hiervan worden afgeleid door de verkeersstromen te spiegelen. Er zijn



verschilplots gemaakt van de 8 alternatieven om de resultaten inzichtelijk weer te geven. Deze verschilplots geven de toe- (rood) of afname aan van het verkeer ten opzichte van de referentiesituatie. Hiernaast is een uitsnede uit de verschilplot weergegeven voor alternatief 3 als voorbeeld, de overige verschilplots staan in bijlage 4.

3.2.1 Gebruik van de RijnlandRoute

Om gebruik van de nieuwe RijnlandRoute te bepalen, zijn de intensiteit op 2 plaatsen op de RijnlandRoute bekeken. De eerste plek is ter hoogte van de aansluiting met de A4, de 2^e is ter hoogte van de aansluiting van de RijnlandRoute op de rotonde van de N206 bij Katwijk (zie figuur hiernaast).

Op deze locaties wordt in beide richtingen de voertuigintensiteit in onderstaande tabel weergegeven:



Tabel 1: Voertuigintensiteiten RLR ochtendspitsuur (mvt)

	1	2	3	4	5	6	7	8
Meetpunt 1: A4 → A44	1.700	1.800	2.100	1.700	1.550	1.300	1.550	1.500
Meetpunt 1: A44 → A4	2.250	2.400	2.850	2.150	2.000	2.100	2.450	2.450
Meetpunt 2: A44 → Katwijk	1.350	1.500	1.350	700	1.300	1.350	1.350	1.350
Meetpunt 2: Katwijk → A44	1.550	1.550	1.500	1.050	1.750	2.050	2.050	2.050

Conclusies

- Op het stuk tussen de A44 en Katwijk geeft alternatief 4 de laagste verkeersintensiteit met bijna een halvering ten opzichte van de andere alternatieven. Dit houdt in dat de N206 flink belast blijft als weg naar Leiden. Voor de rest zijn de verschillen niet groot genoeg om onderscheidend te zijn.
- Over het algemeen leidt het zuidelijke alternatief (1-5) tot een hogere verkeersdruk op de RijnlandRoute in het deel tussen A4 en A44. Voor het deel tussen Katwijk en de A44 is dit omgekeerd: de Alternatieven 5-8 geven (iets) meer verkeer dan de Alternatieven 1-3. De RijnlandRoute ontlast hier o.a. de Rijnsburgerweg, omdat de Alternatieven 5-8 meer gericht zijn op Leiden.
- De extra aansluitingen in de Alternatieven 2 en 3 geven ook een extra gebruik van de RijnlandRoute. Dit geldt ook voor de extra aansluitingen bij 7 en 8, waarbij moet worden aangetekend dat het niet uitmaakt of de aansluiting bij de Haagweg volledig is of niet. Dit heeft waarschijnlijk sterk te maken met de locatie van het meetpunt. De extra aansluitingen op de RijnlandRoute tussen A44 en A4 hebben geen invloed op het gebruik van de RijnlandRoute tussen A44 - Katwijk.
- De uitvoering van de RijnlandRoute tussen de A44 en Katwijk kan in het geval van alternatief 4 mogelijk 2x1 zijn. De intensiteiten in de Alternatieven 1-3 zijn zo hoog dat 2x1 geen echte optie is. In de Alternatieven 5-8 is 2x1 in ieder geval geen optie.

3.2.2 Effect van de RijnlandRoute op de A4 en A44

Het effect van de RijnlandRoute op het HWN is bepaald voor 3 locaties: op de A4 ten noorden van de aansluiting met de RijnlandRoute, op de A44 tussen Leiden en Wassenaar en op de A44 ten noorden van Leiden.

Tabel 2: Toename voertuigintensiteiten HWN ochtendspitsuur (mvt)

	1	2	3	4	5	6	7	8
A4: richting Amsterdam (4.550)	+400	+400	+400	+400	+350	+300	+300	+300
A4: richting Den Haag (4.650)	+200	+200	+300	+100	+200	+200	+250	+250
A44: Wassenaar – Leiden (2.350)	- 350	- 350	- 350	- 350	- 250	- 300	- 300	- 350
A44: Leiden – Wassenaar (2.300)	- 150	- 100	- 50	+150	+ 50	0	0	0
A44: Leiden – Amsterdam (2.450)	+200	+200	+250	+150	+450	+ 50	+100	+ 50
A44: Amsterdam – Leiden (2.550)	+650	+700	+700	+650	+750	+550	+600	+600

De bovenstaande toe- en afname in voertuigintensiteiten zijn in de tabel hieronder weergegeven als procentuele groei ten opzichte van de referentie 2020.

Tabel 3: Toename voertuigintensiteiten HWN ochtendspitsuur (%)

	1	2	3	4	5	6	7	8
A4: richting Amsterdam (4.550)	8,8%	8,8%	8,8%	8,8%	7,7%	6,6%	8,8%	8,8%
A4: richting Den Haag (4.650)	4,3%	4,3%	6,5%	2,2%	4,3%	4,3%	4,3%	4,3%
A44: Wassenaar – Leiden (2.350)	-14,9%	-14,9%	-14,9%	-14,9%	-10,6%	-12,8%	-14,9%	-14,9%
A44: Leiden – Wassenaar (2.300)	-6,5%	-4,3%	-2,2%	6,5%	2,2%	0,0%	-6,5%	-4,3%
A44: Leiden – Amsterdam (2.450)	8,2%	8,2%	10,2%	6,1%	18,4%	2,0%	8,2%	8,2%
A44: Amsterdam – Leiden (2.550)	25,5%	27,5%	27,5%	25,5%	29,4%	21,6%	25,5%	27,5%

Conclusies

Op basis van bovenstaande berekeningen zijn conclusies te trekken voor het effect op de A4 en de A44, daarnaast bleek uit het model ook dat er buiten het studiegebied effecten optraden (Prins Clausplein)

A4

Op de A4 neemt de verkeersdruk enigszins toe onder invloed van de aanleg van de RijnlandRoute (gemiddeld 8,5% in de richting van Amsterdam en 5% in de richting van Den Haag). De verschillen per alternatief zijn niet groot genoeg om onderscheidend te zijn.

A44

- De verkeersdruk richting noord op het stuk tussen Wassenaar en Leiden neemt in alle alternatieven met een redelijk percentage af (ongeveer 12%).
- De verkeersdruk richting zuid neemt soms af, soms toe. In alternatief 4 is de A44 een goed alternatief geworden voor de N441.
- Op het stuk van de A44 ten noorden van knoop Leiden West neemt de verkeersdruk toe als gevolg van de RijnlandRoute.
- Richting zuid zijn de effecten groot zowel procentueel als absoluut. Richting noord zijn de effecten beperkter (dit zal tijdens de avondspits omgekeerd zijn).

3.2.3 Effect van de RijnlandRoute op de N11

Er is ook gekeken naar de effect van de RijnlandRoute op de intensiteit op de N11 ter hoogte van de kruising met de A4

Tabel 4: Voertuigintensiteiten ochtendspitsuur t.o.v. referentie

	1	2	3	4	5	6	7	8
N11 richting West (mvt)	+600	+650	+700	+650	+600	+550	+600	+600
N11 richting Oost (mvt)	+300	+350	+350	+300	+300	+200	+250	+200
N11 richting West (% , ref: 2.450)	24,5%	26,5%	28,6%	26,5%	24,5%	22,4%	24,5%	24,5%
N11 richting Oost (% , ref: 2.600)	11,5%	13,5%	13,5%	11,5%	11,5%	7,7%	9,6%	7,7%

Conclusie

- De N11 is in de situatie 2020 een stuk drukker dan in de huidige situatie. In 2005 ongeveer 2000 mvt richting west en 900 mvt richting oost.
- De verkeersdruk neemt toe als gevolg van de RijnlandRoute.
- Richting oost zijn de effecten groot zowel procentueel als absoluut. Richting west zijn de effecten beperkter (avondspits omgekeerd).
- De verschillen per alternatief zijn niet groot.

Uit overige uitgevoerde modelstudies blijkt dat de verwachting bestaat dat de RLR ook een ontlasting van het Prins Clausplein en de Utrechtse Baan zal gaan veroorzaken. Door het openstellen van de RLR wordt de route A12 – N11 – RLR – A44 een goed alternatief voor de huidige route A12 – Utrechtse baan / NORA – A44.



3.2.4 Effect van de RijnlandRoute op het binnenstedelijke verkeer in Leiden

Om het effect te bepalen van de RijnlandRoute op het binnenstedelijke verkeer in Leiden zijn de voertuigintensiteiten in 2 straten: de Churchillaan en de Oegstgeesterweg vergeleken met de referentiesituatie (2020 zonder RijnlandRoute). In onderstaande tabellen zijn de verschillen zowel absoluut (mvt) als procentueel weergegeven.

Tabel 5: Verschil voertuigintensiteiten t.o.v. referentie (mvt)

	1	2	3	4	5	6	7	8
Churchillaan (ri. Leiden)	-350	-350	-300	-350	-300	-350	-400	-400
Churchillaan (ri. A4)	-450	-450	-200	-400	-350	-500	-650	-650
Oegstgeesterweg (ri. Oegstgeest)	- 50	- 50	0	- 50	-100	0	0	0
Oegstgeesterweg (ri. Leiden)	-250	-250	-250	-250	-200	-200	-200	-200

Tabel 6: Afname voertuigintensiteiten ochtendspitsuur (%)

	1	2	3	4	5	6	7	8
Churchillaan (ri. Leiden)	-36,8%	-36,8%	-31,6%	-36,8%	-31,6%	-36,8%	-36,8%	-36,8%
Churchillaan (ri. A4)	-34,6%	-34,6%	-15,4%	-30,8%	-26,9%	-38,5%	-34,6%	-34,6%
Oegstgeesterweg (ri. Oegstgeest)	-8,3%	-8,3%	0,0%	-8,3%	-16,7%	0,0%	-8,3%	-8,3%
Oegstgeesterweg (ri. Leiden)	-31,3%	-31,3%	-31,3%	-31,3%	-25,0%	-25,0%	-31,3%	-31,3%

Churchillaan

- De verkeersdruk neemt sterk af als gevolg van de RijnlandRoute.
- Richting zuid zijn de effecten groot zowel procentueel als absoluut. Richting noord geldt eigenlijk hetzelfde (avondspits omgekeerd).
- In Beide richtingen presteren de alternatieven 1-6 goed. Met een extra aansluiting op de RijnlandRoute in Leiden neemt de intensiteit op de Churchillaan nog extra af.

Oegstgeesterweg

- De verkeersdruk neemt af als gevolg van de RijnlandRoute
- Richting zuid zijn de effecten redelijk groot zowel procentueel als absoluut. Richting noord geldt dat de effecten beperkter van omvang zijn (avondspits omgekeerd)
- De diverse alternatieven presteren ongeveer allemaal gelijk

3.2.5 Gevoeligheidsanalyse 100 km/uur

Als gevoeligheidsanalyse is alternatief 4 ook doorgerekend met een maximumsnelheid van 100 km/uur. Hierbij blijkt dat het gebruik van de RLR met name op het deel tussen de A4 en de A44 toeneemt (2100 – 2500 mvt). De RLR wordt nu gebruikt als verbindende schakel in het hoofdwegenet tussen deze wegen. Voor het deel tussen de A44 en Katwijk is dit effect gering. Voor de overige effecten (sluipverkeer, HWN en N11) wijken de resultaten van de gevoeligheidsanalyse niet of nauwelijks af van de resultaten van alternatief 4.

3.3 Reistijdbaten

De reistijdbaten zijn opgenomen in de MKBA tabel. De analyse van de dynamische resultaten volgt

3.4 Conclusie

Op basis van de statische berekeningen zijn er geen grote verschillen geconstateerd tussen de verschillende alternatieven. Dit lag ook in de lijn der verwachting aangezien de alternatieven verkeerskundig erg op elkaar lijken.

Alle alternatieven zorgen voor een significante verbetering van het doorgaande verkeer door Leiden. In alle gevallen neemt de intensiteit op de Churchillaan sterk af.

4 MKBA

4.1 De MKBA in relatie tot de RijnlandRoute

Een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse is een methode die meer en meer wordt toegepast als ondersteunend instrument bij besluitvorming van provinciale of rijksoverheid beslissingen voor infrastructuur projecten. De overheid heeft een leidraad opgesteld voor het maken van kosten baten analyses, de OEI leidraad. OEI staat voor Overzicht Effecten Infrastructuur. De toepassing van deze leidraad is verplicht bij grote projecten van de overheid.

Een MKBA heeft tot doel de verschillende alternatieven voor de uitvoering van een project met elkaar te vergelijken. Naast de kosten en baten worden er ook niet financiële zoals veiligheids- en milieueffecten geanalyseerd. Deze effecten worden vervolgens daar waar mogelijk in euro's uitgedrukt (monetariseren) zodat alle varianten met elkaar te vergelijken zijn. De verschillende projectalternatieven kunnen hierdoor in een bepaalde rangorde worden gesteld.

Onderliggend onderzoek zal waar mogelijk de effecten gemonetariseerd weergeven. Voor effecten waarbij dit niet mogelijk is wordt een kwalitatieve waardering uitgevoerd.

4.1.1 Eisen aan de MKBA vanuit het rijk

Een maatschappelijke kosten-baten analyse¹ (MKBA) kan in verschillende mate van detail uitgevoerd worden. We onderscheiden de volgende projectdoelgroepen van een KBA (zie ook: OEI in het besluitvormingsproces, aanvulling op de Leidraad OEI).

- Speciale rijksprojecten: die projecten in MIRT met een uitgebreidere onderzoeksbehoefte vanwege 'speciale belangen', aan te merken door het kabinet.
- Reguliere rijksprojecten, alle transportinfrastructuurprojecten in het MIRT opgenomen met uitzondering van de speciale rijksprojecten (de waterprojecten laten we hier buiten beschouwing)
- Regionale/lokale projecten groter dan €112,5/225 mln in het MIRT
- Overige aan transportinfrastructuur of benutting gerelateerde afwegingen.

Voor de grote infrastructuurprojecten is de OEI leidraad verplicht. De OEI-leidraad is een leidraad voor het verrichten van KBA's. In het overzicht staan, naast de kosten van aanleg en onderhoud, de effecten van de infrastructuur op de bereikbaarheid, economie, de veiligheid, natuur en het milieu. Een OEI is een document waarin alle maatschappelijk effecten van een infrastructuurproject overzichtelijk en bondig op een rij staan. Deze schrijft voor de Verkenningen fase een kengetallen KBA (kKBA) voor. Voor de planstudie fase is een MKBA verplicht. De M staat voor Maatschappelijk, wat alle hier genoemde KBA's in feite zijn, de M geeft hier echter aan dat het een integrale en uitgebreide analyse betreft. De OEI Leidraad geldt voor grote infrastructurele projecten. Voor de 'kleinere' projecten in het MIRT programma gelden andere regels van onderbouwing.

Voor de Verkenningenfase MIRT is een eenvoudiger format opgesteld, OEI bij MIRT Verkenningen. Hierin worden effecten beschreven en van een waardering voorzien, maar dit is niet altijd een monetaire waardering. Verder is er geen sprake van een saldo van effecten en worden dubbeltellingen niet uitgesloten. Er is dus geen sprake van een kosten-baten analyse, het betreft een toesnijding van OEI voor MIRT. Voor de planstudie fase is een richtlijn over economische onderbouwing nog in ontwikkeling, naar verwachting zal dit tenminste (delen van) een kengetallen kosten baten analyse (kKBA) betreffen.

¹ Bron: KBA verschijningsvormen, RWS AVV, april 2006

Aangezien de RijnlandRoute een regionaal project is, volstaat een kKBA voor opname van de RijnlandRoute als planstudie in het MIRT.

Een kKBA is partieel en inventariserend, conform de leidraad OEI. Citaten uit de OEI leidraad: 'Het onderzoek is sterk inventariserend van aard. Het is belangrijker dat alle relevante aspecten aan de orde komen, dan dat op enkele onderdelen reeds diepgravend onderzoek heeft plaatsgevonden. Vaak zal dus moeten worden volstaan met de toepassing van kengetallen ontleend aan eerder onderzoek. Het streven is om te voorkomen dat irrelevante alternatieven in beeld blijven en dat relevante alternatieven naar de achtergrond verdwijnen. Partieel betekent dit dat alleen naar de directe effecten van het project en niet naar de doorwerking van het project op afgeleide markten (indirecte effecten) wordt gekeken'. Werken 'conform de OEI leidraad' houdt in dit verband o.a. in dat dubbeltellingen worden voorkomen, dat de resultaten inzicht bieden in effecten op een nationaal niveau, dat de nulvariant even helder is ingevuld als de projectvariant(en) en dat de niet gekwantificeerde posten tenminste omschreven worden.

De (M)KBA die wij hebben uitgevoerd voor de RijnlandRoute is er daarom op gericht door middel van een doelgerichte korte studiefase te komen tot een beknopte rapportage die ingaat op:

- Het weergeven van de onderscheidende effecten van de verschillende alternatieven;
- De kosten en baten van de relevante effecten in een MKBA consolidatie-overzicht samengevat en onderling vergelijkbaar voor de afweging van de alternatieven.

Uitgangspunten zijn de Richtlijnen voor de MER en de OEI-leidraad, voor zover van toepassing op het onderhavig project. De opzet van de MKBA dient helder te zijn en niet te gedetailleerd waar dat niet nodig is. Wij hebben een duidelijke en bondige MKBA RijnlandRoute op gesteld, waarin de bovengenoemde aspecten worden uitgewerkt. De kern van de MKBA bestaat uit een resultatenkaart, die duidelijk de effecten van de alternatieven weergeeft op een kwalitatieve én kwantitatieve wijze. Dit leidt tot een MKBA op hoofdlijnen waarin de (vanuit welvaartseconomisch perspectief) significante effecten op het studiegebied in beeld worden gebracht. Daarbij wordt inzicht verkregen in:

- De kosten en baten van de alternatieven;
- De relatie tussen de effecten;
- De aard van eventuele verschillen tussen de alternatieven.

4.1.2 MKBA effecten

In onze MKBA hebben we conform de OEI-methodiek drie typen effecten onderscheiden:

1. Directe effecten
2. Indirecte effecten
3. Externe effecten

De directe effecten omvatten de waardering van de toegenomen bereikbaarheid, alsmede de financiële investerings- en onderhoudskosten. De indirecte effecten zijn de additionele effecten. Indirect optredend zoals de werkgelegenheid of het aantrekken van additionele vestigingsplaatsen voor bedrijven. De externe effecten omvatten omgevingsgebonden effecten op het gebied van geluid, veiligheid en milieu.

Indirecte effecten

Een vraag die al tientallen jaren speelt bij MKBA-studies is: Hoe om te gaan met indirecte economische effecten? Enerzijds wordt – vooral door politici – veelal gesteld dat MKBA-studies indirecte effecten onterecht onderbelichten. Anderzijds wordt vooral vanuit de wetenschappelijke hoek gesteld dat er geen strikt onderscheid is tussen directe en indirecte effecten (bijna alle effecten zijn strikt genomen indirect) en

dat door verschillende directe en indirecte effecten op te tellen er sprake kan zijn van onterechte dubbelstellingen. Inmiddels is er grotendeels consensus dat:

- Het in beeld brengen van indirecte effecten zinvol is om inzicht te geven in de economische impact van investeringen, bijvoorbeeld met betrekking tot de verdeling van effecten.
- Het meetellen van indirecte effecten leidt tot onterechte dubbelstellingen, tenzij duidelijk kan worden gemaakt dat er sprake is van marktonvolkomenheden (zoals foute prijsvorming) en internationale effecten.

De Aanvulling op de Leidraad OEI "Indirecte Effecten Infrastructuurprojecten" zegt in dit licht dan ook terecht dat doorgegeven indirecte effecten niet additioneel zijn als er geen marktimperfecties optreden en het buitenland geen rol speelt.

Indirecte effecten (er zijn zowel positieve als negatieve indirecte effecten mogelijk) hebben daarom doorgaans weinig of geen effect op de uitkomst van de MKBA. Maar inzicht in de indirecte economische effecten zijn wel degelijk relevant voor de politieke besluitvorming. Een MKBA is doorgaans een analyse zonder indirecte economische effecten.

Beperkingen berekening effecten lucht en geluid (externe effecten)

Vanwege het feit dat het vaststellen van de alternatieven en de oplevering van de van de verkeersresultaten vertraagd is, is er voor gekozen om in deze MKBA op kwalitatieve wijze een beschrijving te geven van de effecten. Het was namelijk niet mogelijk om de lucht en geluidsberekeningen met voldoende kwaliteit uit te voeren binnen de beschikbare tijd. De berekeningen zijn al wel gestart op dit moment en zullen in een later stadium worden toegevoegd aan deze MKBA, waarna ook deze criteria kwantitatief gemaakt zullen worden.

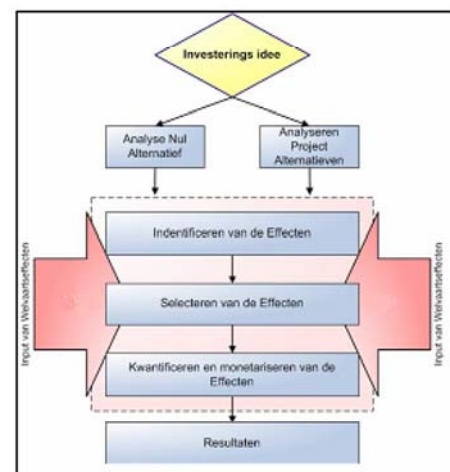
4.1.3 Werkwijze MKBA RijnlandRoute

Het MKBA proces is onderverdeeld in 4 verschillende stappen. In het figuur hiernaast zijn deze weergegeven en hieronder wordt per stap de werkzaamheden kort beschreven:

Stap 0: opstellen van projectalternatieven

Een MKBA is gebaseerd op verschillende projectalternatieven om zodoende een vergelijking te maken tussen de mogelijkheden voor het project. Naast de projectalternatieven dient er volgens de OEI leidraad tevens een nulalternatief te worden opgesteld.

In de MKBA RijnlandRoute zijn de effecten onderzocht van de verschillende alternatieven van de RijnlandRoute. De alternatieven die uit eerder onderzoek en besluitvorming zijn voortgekomen dienen als uitgangspunt voor de MKBA.



Stap 1 en 2: Identificeren en selecteren van de effecten

Uitgangspunt voor de identificatie van de maatschappelijk effecten zijn de alternatieven die zijn vastgelegd in de stuurgroep. Deze zijn gedetailleerd beschreven in hoofdstuk 2. Het identificeren van de relevante onderscheidende effecten is in samenspraak met de projectgroep uitgevoerd.

In onderstaande tabel zijn alle in voorliggend rapport onderzochte effecten weergegeven:

Directe effecten	Externe effecten
Kosten: Investeringskosten Beheer en onderhoudskosten Restwaarde van investeringen Mobiliteitseffecten: Reistijdwinsten Betrouwbaarheid	Luchtkwaliteit Geluid Veiligheid Natuur en landschap Ruimtelijke Ordening en recreatie Cultuurhistorie

Dubbeltellingen zijn voorkomen, effecten uit verschillende 'hoeken' worden niet op dezelfde 'markt' opgeteld.

Stap 3: Kwantificeren en moneteriseren van de effecten

Een deel van de effecten niet zodanig in standaard kwantitatieve eenheden uitgedrukt. In deze gevallen is een hoeveelheid ingeschat op basis van 'expert judgement' en is hier een kwalitatieve score aangegeven. De overige effecten zijn kwantitatief bepaald. Van deze effecten is een deel gemonetariseerd, voornamelijk de directe effecten. De gebruikte kengetallen, waarderingen, discontovoeten en zijn in eerste instantie waar mogelijk uit de OEI-leidraad en haar aanvullingen overgenomen.

Stap 4: Resultaten

De gemonetariseerde effecten zijn verwerkt in kasstromen waaruit de netto contante waarde is berekend. Per effect is omschreven:

- het fysieke effect
- de eenheid waarin deze is uitgedrukt
- de eenheid waarin het welvaartseffect is uitgedrukt
- de prijs per eenheid
- de contante waarde van het effect

4.2 Uitgangspunten bij de berekeningen en beoordelingen

4.2.1 Discontovoet en prijspeil

De kosten en baten zijn gespreid over een groot aantal jaren. Om deze bedragen bij elkaar op te kunnen tellen dient er rekening te worden gehouden met tijdwaarde van geld: een ontvangen Euro vandaag is meer waard dan een ontvangen Euro in de toekomst. Om hiervoor te corrigeren moeten alle toekomstige kosten en baten worden teruggerekend naar het jaar heden met behulp van een discontovoet. De MKBA " maakt alle bedragen netto contant voor 1 januari 2007. Daar waar een kwantitatieve beoordeling van effecten mogelijk is, worden deze verdisconteerd. Voor publieke investeringen is een risicovrij percentage van 2,5% vastgesteld door de Commissie Discontovoet². Dit percentage is opgehoogd met een risico-opslag van 3%³. Deze commissie is van mening dat projecten tegen 2,5% verdisconteerd mogen worden als de projectrisico's in de kosten- en batenramingen meegenomen. In het geval van de RijnlandRoute zijn er globale risicoreserves aangenomen op basis van de schetsontwerpen. Om deze reden passen we een

² Begin 2007 is op advies van de Werkgroep Actualisatie Discontovoet de te hanteren risicovrije, reële discontovoet verlaagd van 4% naar 2½%. Deze dient te worden toegepast bij alle kosten-batenanalyses.

³ Bron risico opslag: http://www.minfin.nl/nl/actueel/kamerstukken_en_besluiten,2003/11/bz03_1237.html

projectspecifieke risico-opslag toe. Aangezien de projectspecifieke risico-opslag voor dit project niet berekend is, passen we de algemeen aanbevolen risicopremie van 3% toe. Dit brengt de te hanteren discontovoet op 5,5%. Alle bedragen worden uitgedrukt in prijzen van 2007, tenzij anders vermeld.

4.2.2 Planninghorizon

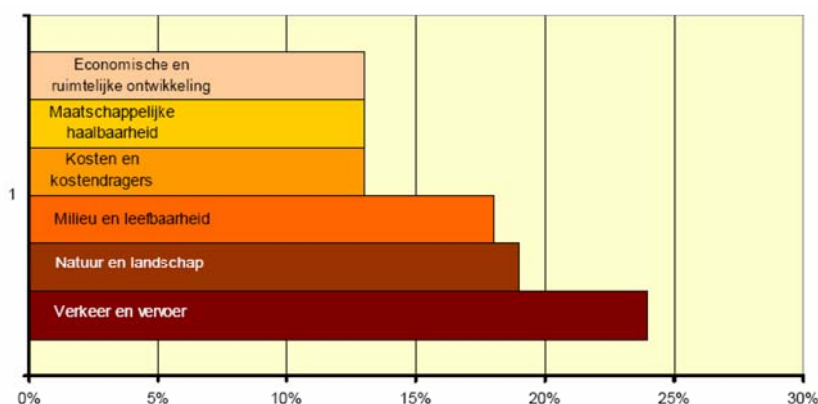
Standaard wordt in een KBA een zichthorizon van 30 jaar gehanteerd. Het onderzoek gaat uit van aanleg in 2010 en ingebruikname van het alternatief in 2015. De effecten worden derhalve tot en met jaar 2044 geraamd. Met de toepassing van een discontovoet wegen de effecten in de beginjaren zwaarder dan in latere jaren. Als een project eerder in gebruik wordt genomen zal dit economisch gezien leiden tot hogere baten. Daar staat echter tegenover dat de netto contante waarde van de investeringen ook hoger is omdat deze kosten ook op een eerder tijdstip gemaakt worden.

4.2.3 Weging

De varianten zijn in deze MKBA getoetst op een zestal hoofdthema's:

1. Verkeer en vervoer
2. Kosten en Kostendragers
3. Milieu en Leefbaarheid
4. Maatschappelijke haalbaarheid
5. Natuur en landschap
6. Ruimtelijke en Economische ontwikkeling

De wegingsfactoren conform de 'beslisnotitie verkenning RijnlandRoute'⁴ komen terug als prioritering in de MKBA eindtabel. Deze andere benadering is in overleg met de projectgroep besloten. De wegingsfactoren zijn niet gebruikt als weging, maar om de volgorde van de criteria in de eindtabel van de MKBA te bepalen. Een criterium met een hoge wegingsfactor komt hierdoor bovenin de tabel te staan.



⁴ Beslisnotitie Verkenning RijnlandRoute versie 0.6, 17 april 2005 Definitief concept.

4.2.4 Aannamen

Aannamen berekening kosten en baten	
Kosten kapitaal (discontovoet)	2,5% + 3% = 5,5%
Prijspeil tenzij anders vermeld	2007
BTW en inflatie	Niet in berekening meegenomen (0%)
Inflatie	Niet in berekening meegenomen (0%)
Berekening Netto Contante Waarde	1 januari 2007
Restwaarde investering	40%
Bouwperiode	2010 t/m 2014 (5 jaar)
Exploitatieperiode	2015 t/m 2044 (30 jaar)
Fasering investering tijdens bouwperiode	20% per jaar gedurende 5 jaar
Onderhoudskosten	2% gedurende exploitatieperiode voor alle alternatieven
Gemiddeld aantal spitsdagen / jaar	250

Voor de beoordeling van de indirecte en externe effecten wordt uitgegaan van een regionale *effectenscope*. Het aan de infrastructuur gerelateerde invloedsgebied beperkt zich in de beoordeling tot de Rijnlandse Regio.

5 DIRECTE EFFECTEN

In dit hoofdstuk worden de kosten en de mobiliteitseffecten beschreven. Onder kosten verstaan we de kosten die in de verschillende alternatieven worden gemaakt door de overheid of eventuele andere partijen. We splitsen de directe effecten op in kosten en mobiliteiteffecten.

Voor de MKBA onderscheiden we de volgende typen kosten:

- Investeringskosten
- Beheer en onderhoud
- Restwaarde van investeringen

We onderzoeken de volgende mobiliteitseffecten:

- Effecten op reistijden
- Leverbetrouwbaarheid

Fasering

Voor de investeringen gaan we uit van een fasering in uitgaven gelijkmatig verdeeld over de bouwperiode. De bouwperiode neemt 5 jaar in beslag, van 2010 t/m 2014. Per jaar wordt 20% van de investeringssom besteedt.

5.1 Kosten

Ten behoeve van de kosten heeft DHV ramingen op schetsniveau gemaakt. Deze ramingen hebben een nauwkeurigheid met een bandbreedte van ca. 30%.en zijn gemaakt voor het tracé tussen A4 en A44. Deze bedragen zijn vertaald naar 2007 door ze te verhogen met de prijsontwikkeling van bouwkosten in de periode 2005 – 2007 (+18%)

Voor alle varianten hanteren wij als uitgangspunt dat de investeringen gelijkmatig verdeeld worden over de jaren 2010 t/m 2015. Deze investeringskosten vertalen wij met de *netto contante waarde methode* naar 2007. De investeringskosten voor de verschillende alternatieven zijn als volgt opgebouwd:

Tabel 7: Raming investeringskosten alternatieven

	Kosten tracé A4 – A44	Kosten tracé A44 - Katwijk	Totale kosten
Alternatief 1	€ 410 mln, geboorde variant	€ 87 mln	€ 497 mln
Alternatief 2	€ 281 mln	€ 87 mln	€ 368 mln
Alternatief 3	€ 281 mln	€ 87 mln	€ 368 mln
Alternatief 4	€ 251 mln	€ 45 mln	€ 296 mln
Alternatief 5	€ 241 mln	€ 33 mln + € 7 mln aansluiting A44 + € 10 mln parallelstructuur A44	€ 291 mln
Alternatief 6	€ 748 mln	€ 33 mln	€ 781 mln
Alternatief 7	€ 788 mln	€ 33 mln	€ 821 mln
Alternatief 8	€ 818 mln	€ 33 mln	€ 851 mln

Voor de jaarlijkse kosten voor beheer en onderhoud gaan wij in alle alternatieven uit van 2% van de investeringssom.

Uitgangspunt voor het bepalen van de restwaarde is dat de levensduur van de investeringen 50 jaar bedraagt. In deze maatschappelijke kosten-batenanalyses gebruiken wij een scope van 30 jaar (na

realisatie van de aanleg van het project). Dit betekent dat daarna een levensduur van 20 jaar resteert. Dit komt overeen met een restwaarde van 40% (=20/50).

In onderstaande tabel ziet u een overzicht van de investeringskosten, B&O-kosten en restwaarde. Alle bedragen zijn met de *netto contante waarde methode* vertaald naar 2007.

Kosten worden door een belangrijk deel bepaald door de lengte van het tracé, de lengte van de tunnel en het feit of het gaat om wegverbreding of aanleg van een nieuw tracé.

Kosten (bedragen x € 1.000.000)	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8
Investeringskosten	-372	-276	-276	-221	-211	-584	-614	-637
Beheer en onderhoud	-94	-70	-70	-56	-53	-148	-156	-161
Restwaarde	25	18	18	15	14	39	41	42
Totaal	-441	-328	-328	-262	-250	-693	-729	-756

De tabel laat zien dat de alternatieven 1 t/m 5 aanzienlijk goedkoper zijn dan de alternatieven 6 t/m 8.

5.2 Mobiliteitseffecten

Voor het berekenen van de verkeersstromen voor de MKBA RijnlandRoute is gebruik gemaakt van het verkeersmodel NRM Randstad van Rijkswaterstaat. Het verkeersmodel geeft inzicht in de wijzigende verkeersstromen in de verschillende varianten die in het kader van dit onderzoek zijn ontwikkeld. Bovendien wordt het verkeersmodel gebruikt om de effecten op het milieu in beeld te brengen. Het verkeersmodel is gebaseerd op de verkeerssituatie in het jaar 2000. De resultaten van de berekeningen met het model hebben betrekking op personen- en vrachtautoverkeer in de ochtendspits- en de avondspitsperiode in het prognosejaar 2020.

In aanvulling op het statisch verkeersmodel NRM Randstad is voor een beperkt studiegebied gebruik gemaakt van een dynamisch verkeersmodel. Kenmerk van dit modeltype is dat het verkeersaanbod tijdsafhankelijk is en de duur en de route van elke verplaatsing afhankelijk is van de voortdurend wisselende verkeerscondities.

Het studiegebied van het dynamisch model is dusdanig van omvang dat aard en omvang van de verkeersstromen rond de alternatieven van de RijnlandRoute met voldoende betrouwbaarheid in beeld gebracht kunnen worden.

Het statisch verkeersmodel NRM Randstad heeft betrekking op de gemiddelde verkeerssituatie in de beide spitsuren; het dynamisch model beschrijft de dynamiek van het verkeer van 6:00 tot 10:00 uur in de ochtendspits en van 15:00 tot 19:00 uur in de avondspits.

De reistijdeffecten en de betrouwbaarheid zijn gemonetariseerd voor de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Voor de waardering van de reistijdeffecten wordt gebruik gemaakt van kentallen van AVV (www.rws-avv.nl, 20 sep 2007). Voor automobilisten geldt een waardering van € 9,82 per verliesuur en voor vrachtverkeer geldt een waardering van € 43,28 per verliesuur (beiden prijspeil 2007).

Daarnaast wordt algemeen aangenomen dat bij een toename van de welvaart de waardering van reistijd ook toeneemt. Hierbij zijn wij uitgegaan van het *Strong Europe* (SE) scenario van de WLO-scenario's van het Centraal Plan Bureau. Dit SE-scenario gaat uit van een jaarlijkse toename van de reistijdwaardering van 1,0% (bron: AVV).

De resultaten van het verkeersmodel hebben als zichtjaar 2020. In de maatschappelijke kosten-batenanalyse kijken wij naar de effecten in de jaren 2016 t/m 2045. Wij hanteren als uitgangspunt dat de

reistijdeffecten die optreden in alle jaren hetzelfde zijn als in 2020. In werkelijkheid kunnen grote verschillen optreden, omdat een kleine toe- of afname van het verkeer tot een grote toe- of afname van de reistijdverliezen kan leiden. Gezien de autonome groei van de mobiliteit de afgelopen jaren ligt het in de lijn der verwachting dat het effect van de RijnlandRoute na 2020 alleen maar groter zal worden, dus leidt het gebruik van de uitkomsten van 2020 in ieder geval niet tot een overschatting van de reistijdbaten over de gehele levensduur van de RijnlandRoute.

Van alle alternatieven hebben wij de af-/toename van de reistijden vermenigvuldigd met de eerder genoemde kentallen voor waardering van de reistijd. Deze bedragen zijn vervolgens met de *netto contante waarde methode* vertaald naar 2007.

Daarnaast hebben wij gekeken naar de betrouwbaarheid van het netwerk. Deze kan worden benaderd met een opslag op de reistijdeffecten van 25%.

Vaak wordt ook gekeken naar de toename van het aanbod van verkeer. Deze waardering hiervan wordt berekend met de zogenaamde *rule of half*. Dit houdt in dat voor de helft van het extra verkeer ten opzichte van de referentie de reistijdwinst meegenomen mag worden. De toe- en afname van het verkeer in de alternatieven ten opzichte van de referentie is zo klein, dat het effect daarvan verwaarloosbaar. Het effect daarvan hebben wij daarom niet meegenomen.

In onderstaande tabel ziet u een waardering van de mobiliteitseffecten van de verschillende alternatieven ten opzichte van de referentie.

Mobiliteitseffecten (bedragen x € 1.000.000)	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8
Reistijd automobilisten	104	94	95	85	106	62	91	81
Reistijd vrachtverkeer	28	26	26	23	29	17	24	22
Betrouwbaarheid	33	30	30	27	34	20	29	26
Totaal	165	150	151	135	169	99	144	129

6 EXTERNE EFFECTEN

6.1 Luchtkwaliteit

Beperking reikwijdte luchtkwaliteitonderzoek

De resultaten van het onderzoek naar de effecten op de luchtkwaliteit, dienen primair gebruikt te worden voor de afweging van varianten en is niet bedoeld als luchtkwaliteitonderzoek ten behoeve van bestemmingsplanprocedures. Gezien de continue ontwikkeling van de wetgeving op het gebied van luchtkwaliteit en prognoses voor achtergrondconcentraties en emissiefactoren, kan in dit stadium voor 2020 alleen een beeld gegeven worden van verschillen in effecten van verschillende varianten. Ook kan een beeld gegeven worden of op basis van de huidige wetgeving aan de normen voldaan zou kunnen worden.

Nadat de uiteindelijke keuze is gemaakt voor één van de alternatieven dient ter goedkeuring van het bestemmingsplan luchtkwaliteitonderzoek te worden uitgevoerd om te bepalen of op basis van de dan geldende uitgangspunten aan de wettelijke normen voldaan wordt.

Toetsingskader: Besluit luchtkwaliteit 2005

Het huidige wettelijke toetsingskader voor luchtkwaliteit, is het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005). Het Blk 2005 is de Nederlandse implementatie van EU-regelgeving over luchtkwaliteit. Het besluit geeft normen voor zeven stoffen in de buitenlucht, te weten zwaveldioxide (SO₂), stikstofdioxide (NO₂), stikstofoxiden (NO_x), zwevende deeltjes (fijn stof, afgekort PM₁₀), benzeen (C₆H₆), koolmonoxide (CO) en lood (Pb). De grenswaarden gelden voor de genoemde stoffen vanaf 2005, met uitzondering van stikstofdioxide en benzeen. De grenswaarden voor stikstofdioxide en benzeen gelden vanaf 2010. In de jaren tot 2010 zijn er zogenaamde plandrempels voor stikstofdioxide en benzeen geformuleerd. De concentraties van stikstofdioxide en fijn stof zijn in de Nederlandse situatie het meest kritisch. In het onderzoek zullen daarom alleen berekeningen uitgevoerd worden voor deze stoffen. De overige stoffen zijn in de Nederlandse situatie niet kritisch ten opzichte van de wettelijke grenswaarden en zullen daarom op een kwalitatieve wijze in het onderzoek aan de orde komen.

Toetsing aan het Blk 2005 vindt plaats in 3 stappen. In de eerste plaats wordt getoetst of in een plansituatie voldaan wordt aan de grenswaarden. Wanneer dat niet het geval is, dient aan de hand van het in beeld brengen van de autonome situatie aangetoond te worden, dat er in de plansituatie geen sprake is van verslechtering boven de grenswaarde. Wanneer er wel sprake is van een verslechtering boven de grenswaarde, dient op basis van een saldering aangetoond te worden dat de luchtkwaliteit per saldo niet verslechterd.

Verwachte ontwikkelingen regelgeving luchtkwaliteit

De huidige beleidsontwikkeling bestaat uit het opnemen van de luchtkwaliteitsregelgeving in de Wet milieubeheer middels de Wet luchtkwaliteit. De kern van het wetsvoorstel bestaat uit een programmatische aanpak, waarbij maatregelen en plannen van gemeente, provincie en het rijk in een regio per saldo tot verbetering van de luchtkwaliteit moeten leiden. Toetsing van plannen en ontwikkelingen vindt vervolgens plaats aan het programma luchtkwaliteit. Plannen die niet in betekenende mate bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit, hoeven niet getoetst te worden.

Het is op dit moment nog onzeker wanneer deze nieuwe wet in werking treedt.

Op EU-niveau zijn voorstellen gedaan om de Richtlijnen aan te passen. Er is onder meer voorgesteld om naast de huidige stoffen ook een norm voor de fijn stof fractie $PM_{2,5}$ vast te stellen. Deze fractie veroorzaakt de meeste gezondheidsschade. Het vaststellen van een norm is in voorbereiding. Wat de norm zal worden is op dit moment nog niet bekend.

Verder heeft Nederland de EU gevraagd om uitstel van de invoering van de grenswaarde voor NO_2 en PM_{10} naar 2015.

Luchtkwaliteit in 2020

Wanneer op basis van de huidige normen en prognoses voor achtergrondconcentraties en emissie van het wegverkeer naar het jaar 2020 gekeken wordt, kan aangenomen worden dat er in het gebied van de RijnlandRoute ter hoogte van knooppunten (zoals bijvoorbeeld klaverbladen) en tunnelmonden mogelijk nog overschijdingen van grenswaarden plaatsvinden. Op overige locaties langs wegen is de kans op overschijdingen gering.

6.1.1 Tunnelmonden

Als gevolg van het aanleggen van tunnels zal de luchtkwaliteit in de directe omgeving van de tunnelmonden slechter worden dan in de huidige situatie. De kans bestaat dat de jaargemiddelde NO_2 -concentraties ter hoogte van de tunnelmonden de grenswaarde overschrijden en verslechteren ten opzichte van de autonome ontwikkeling. In dit geval zijn mogelijk aanvullende maatregelen, bv. afzuiging nabij de tunnelmonden, nodig om te voldoen aan de wettelijke normen. Specifiek onderzoek in een later stadium zal moeten uitwijzen in hoeverre niet aan de normen voldaan wordt, en maatregelen vereist zijn.

6.1.2 Salderen

Wanneer concentraties de wettelijke grenswaarden overschrijden en in een plansituatie hoger zijn dan in een autonome situatie, kan door middel van een saldering toch aan het Blk 2005 voldaan worden. Voorwaarde is dat tegenover een verslechtering in concentratie (tot) boven de grenswaarde, verbeteringen in concentratie tot onder de grenswaarde moeten staan. Op basis van de huidige prognoses voor achtergrondconcentraties en de nu geldende emissiefactoren voor 2020, kan aangenomen worden dat er langs lokale wegen in het gebied van de RijnlandRoute nauwelijks nog overschijdingen van grenswaarden plaatsvinden. Op dit moment zou dan ook aangenomen kunnen worden, dat een saldering mogelijk uitgevoerd zou kunnen worden op basis van concentraties langs hoofdwegen en evt. provinciale wegen. Saldering op basis van concentraties langs lokale wegen (zoals bijvoorbeeld de Churchillaan in Leiden, waar de intensiteiten significant afnemen) lijkt op voorhand niet mogelijk.

6.1.3 Effectbeschrijving tracé A4-A44

De verhoogde aanleg van de aansluiting met de A4 levert een gunstige situatie op voor de luchtkwaliteit. De problemen focussen zich rond de tunnelmonden. Het zuidelijke alternatief scoort hierdoor iets beter, omdat deze loopt door een makkelijker gebied om tunnelmonden te realiseren.

De norm voor luchtkwaliteit geldt overal, maar blootstelling is gekoppeld aan bewoning. Het gebied voor de achtergrondconcentratie is zo uitgebreid dat dit geen effect heeft op de alternatieven (km^2)

Alternatief 1:

Tunnelmond: liggen in relatief opengebied (-)

Aansluiting A44: Zwaarste stroom verdiept + geluidwerende baanlichaam (-)

Alternatief 2 en 3:

Tunnelmond: afwezig vanwege openbak uitvoering (0)

Aansluiting A44: Zwaarste stroom verdiept + geluidwerende baanlichaam (-)

Alternatief 4 en 5:

Tunnelmond: afwezig vanwege openbak uitvoering (0)

Aansluiting A44: grote stromen dicht langs bebouwing (--)

Alternatief 6:

Tunnelmond: weinig problemen t.h.v. KLW (0)

Aansluiting A44: lage snelheid, dus gunstiger (-)

Alternatief 7 en 8:

Tunnelmond: Problemen in binnenstad (--)

Aansluiting A44: lage snelheid, dus gunstiger (-)

Luchtkwaliteit	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8
Expert judgement RLR	-	-	-	--	--	0/-	--	--

6.2 Geluid

Nationaal beleid

Het Nationaal Milieubeleidsplan 4 formuleert een benadering waarbij voor geluid wordt uitgegaan van een gebiedsgerichte aanpak. Hoofddoel van het geluidsbeleid in dit document is het bereiken van het streefbeeld van akoestische kwaliteit in alle gebieden in 2030:

- In 2010 geen overschrijding meer van de grenswaarde van 70 dB(A)
- De akoestische kwaliteit in het stedelijk en landelijk gebied is in 2030 gerealiseerd. In 2010 is een forse verbetering van de akoestische kwaliteit in het stedelijk gebied gerealiseerd mede door aanpak van rijksinfrastructuur
- De akoestische kwaliteit in de Ecologische Hoofdstructuur is in 2030 gerealiseerd. In 2010 is de ambitie dat de akoestische kwaliteit niet is verslechterd ten opzichte van 2000

In de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit is aangegeven dat het Rijk zich zal inspannen om de overschrijdingen van de grenswaarden in bebouwd gebied als gevolg van rijksinfrastructuur zal verminderen. Het Rijk wil de grote knelpunten (boven de 65 dB(A)) aanpakken bij wegen en spoorwegen. Er staan geen kwantificeerbare beleidsdoelstellingen in de beide nota's.

De Wet geluidhinder

In de Wet geluidhinder zijn regels en grenswaarden voor wegverkeerslawaaï opgenomen. Deze regels gelden voor geluidgevoelige objecten die binnen de geluidzone van de weg zijn gelegen.

Met ingang van 1 januari 2007 is de Wet geluidhinder gewijzigd. Een van de meest kenmerkende wijzigingen is de vervanging van de dosismaat "Leq-etmaal" door "Lden". Het betreft hier een gewogen gemiddelde van het geluidniveau in dag-, avond-, en nachtperiode. Met de invoering van Lden is de toevoeging "(A)" achter "dB" vervallen. In algemene zin leidt de waarde in Lden tot 2 dB lagere geluidbelastingen dan de waarde in Leq-etmaal. Als gevolg hiervan zijn ook de normen in de Wet geluidhinder met 2 dB naar beneden bijgesteld.

Per saldo verandert er dus in de toetsing aan grenswaarden weinig: De geluidbelastingen zijn in Lden twee dB lager maar ook de normen zijn met 2 dB verlaagd.

Omdat het onderzoek voor het grootste deel in 2006 is uitgevoerd is er voor gekozen om het Leq-etmaal in deze studie te blijven hanteren. Ook de verwijzing naar artikelen van de Wet geluidhinder en uitvoeringsbesluiten is nog gebaseerd op de inhoud van de Wet geluidhinder van voor 1 januari 2007.

Een andere wijziging betreft de wijze waarop bij een wettelijke toetsing aan grenswaarde de cumulatieve effecten in beeld dienen te worden gebracht. Deze methode wordt nu in de Wet voorgeschreven en de in deze studie toegepaste cumulatie-methode wijkt daar vanaf. Omdat de nieuwe methode niet tot andere inzichten zal leiden, is hier de afwijkende "Miedema-methodiek" toegepast.

In het kader van het bestemmingsplan zal een meer gedetailleerd akoestisch onderzoek worden uitgevoerd en in dit onderzoek zal rekening worden gehouden met de gewijzigde Wet geluidhinder.

De geluidzones

In art. 74 van de Wet geluidhinder is bepaald dat elke weg een geluidzone heeft. Alleen wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur en wegen op een woonerf zijn hiervan uitgezonderd. Met de geluidzone wordt het aandachtsgebied langs de weg afgebakend waarbinnen de regels van de Wet geluidhinder van kracht zijn. Het nieuwe tracé (een weg met 3 of meer rijstroken binnen stedelijk gebied) van heeft een geluidzone van 350 meter langs beide zijden van de weg.

De plicht tot toetsing aan grenswaarden

In de Wet geluidhinder is aangegeven op welke momenten een toets aan de grenswaarden dient te worden uitgevoerd. Het betreft de volgende situaties:

Bij wijziging van een bestaande weg

Bij wijziging van wegen met een geluidzone dient alleen een toetsing aan de grenswaarden plaats te vinden indien er sprake is van een 'reconstructie van een weg' zoals gedefinieerd in artikel 1 van de Wet geluidhinder. Dit houdt in dat er een toets dient te worden uitgevoerd als de geluidbelasting met 2 dB(A) toeneemt.

De voorkeursgrenswaarde wordt gevormd door de laagste van de twee volgende waarden:

- De in het verleden vastgestelde maximaal toelaatbare geluidbelasting
- De heersende geluidbelasting
- Hierbij is 50 dB(A) te allen tijde toelaatbaar

Wanneer er geen geluidbeperkende maatregelen mogelijk zijn of wanneer deze maatregelen niet voldoende effect hebben kan een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting worden vastgesteld. Deze waarde kan niet hoger zijn dan 5 dB(A) boven de voorkeursgrenswaarde. Bovendien is aan de toename een plafondwaarde van 70 dB(A) verbonden.

Bij aanleg van een nieuwe weg

Bij aanleg van een nieuwe weg vindt een toets aan de grenswaarden plaats bij opname van de weg in een bestemmingsplan. Hierbij geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Wanneer er geen geluidbeperkende maatregelen mogelijk zijn of wanneer deze maatregelen niet voldoende effect hebben kan een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting worden vastgesteld. Deze waarde kan bij een weg in stedelijk gebied in relatie tot bestaande woningen maximaal 65 dB(A) bedragen.

Saneringssituatie

De Wet geluidhinder voorziet in een saneringsregeling voor woningen die op 1 maart 1986 een hogere geluidbelasting hadden dan 55 dB(A). Bij uitvoering van deze regeling vindt een toets aan grenswaarden plaats. In de Wet geluidhinder zijn geen termijnen opgenomen waarbinnen de sanering, en dus ook de toets aan de grenswaarden dient te worden uitgevoerd. Het initiatief voor de sanering ligt bij de gemeente maar men is afhankelijk van het budget dat het Rijk beschikbaar stelt.

Wanneer er geen geluidbeperkende maatregelen mogelijk zijn of wanneer deze maatregelen niet voldoende effect hebben kan een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting worden vastgesteld. Deze waarde kan in principe maximaal 70 dB(A) bedragen

6.2.1 Effectbeschrijving tracé A4-A44

De verhoogde ligging van de aansluiting van de RLR op de A4 zorgt voor een verslechtering van de geluidsoverlast (verspreidingsgebied is groter) in vergelijking tot een verdiepte aansluiting. Dit is echter voor elk alternatief gelijk, maar de aanbeveling wordt gedaan om de hoogte ligging van de RLR zo laag mogelijk te houden.

1-4: mogelijk problemen ontstaan voor knooppunt Maaldrift, 100 m langs bebouwing -> scherm/stil asfalt
Voorkeursgrens is waarschijnlijk niet haalbaar, vanwege ligging verbinding RLR A44. Slechter als dichter bij bebouwing ligt Leiden, effect geluidsscherm neemt toe. Knooppunt is altijd moeilijk om af te schermen, krappe boogstralen leiden tot lagere snelheden en daardoor tot lagere geluidsoverlast.

6: Weinig problemen, want kantoren zijn geen geluidsgevoelige bestemmingen

7-8: reconstructie van het kruispunt ter hoogte van de aansluitingen, verwachting dat weinig geluidgevoelige bestemmingen. Slechter in geluid ten opzichte van de huidige situatie -> 8 slechtst. Vanuit normen wel mogelijk

Afname op de Churchilllaan (30%) levert een afname van 1,5 dB

Alternatief 1:

Tunnelmond: liggen in relatief dicht bij woonbebouwing, probleem met norm (-)

Aansluiting A44: Zwaarste stroom verdiept + geluidwerende baanlichaam (-)

Alternatief 2 en 3:

Open bak: ligt in relatief dicht bij woonbebouwing, probleem met norm (-)

Aansluiting A44: Zwaarste stroom verdiept + geluidwerende baanlichaam (-)

Alternatief 4 en 5:

Open bak: ligt in relatief dicht bij woonbebouwing, probleem met norm (-)

Aansluiting A44: grote stromen dicht langs bebouwing (--)

Alternatief 6:

Tunnelmond: weinig problemen t.h.v. KLW (0)

Aansluiting A44: VRI op rotonde (-)

Alternatief 7 en 8:

Tunnelmond: Problemen in binnenstad (-)

Aansluiting A44: VRI op rotonde (-)

Geluid	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8
Expert judgement RLR	-	-	-	--	--	-	-	-

6.3 Veiligheid

Het effect veiligheid onderscheiden wij in twee onderdelen: verkeersveiligheid en externe veiligheid.

6.3.1 Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid heeft vooral betrekking op de kwetsbare verkeersdeelnemers: kinderen, voetgangers, fietsers en andere kwetsbare groepen. De verkeersveiligheid wordt effectief verbeterd door de kwetsbare verkeersdeelnemers fysiek te scheiden van het doorgaande autoverkeer. In alle alternatieven is voorzien in tracéontwerpen die alleen zijn opengesteld voor autoverkeer. Alle kruisende (langzaam) verkeer wordt ongelijkvloers afgewikkeld. De alternatieven tonen geen significante onderlinge verschillen in het terugdringen van de intensiteit op het stedelijke weggennet, waarvoor de Churchillaan als indicator is gekozen. Berekeningen van de verkeersveiligheid op basis van de CROW kengetallen geven hetzelfde beeld. De verkeersveiligheid is geen onderscheidend criterium voor vergelijking van de alternatieven. Dat wil zeggen dat alle alternatieven een gelijkwaardige bijdrage leveren aan verbetering van de verkeersveiligheid.

Een kanttekening wordt geplaatst bij de verkeersveiligheid van de aansluiting van de Rijnlandroute op Knoop Leiden West in de alternatieven 6, 7 en 8. Vanaf de A4 in westelijke richting verlaat de automobilist de tunnel van circa 5 kilometer lengte in een helling, gecombineerd met een langgerekte bocht. De zichtlijnen van de automobilist zijn door deze combinatie beperkt. Kort na de tunnelmond sluit het tracé direct aan op het Knooppunt Leiden West. De tijd om te oriënteren, te anticiperen en een keuze te maken voor het vervolg van de route is beperkt. Dit is een knelpunt in de verkeersveiligheid dat nader onderzoek vereist. Ook in het kader van de tunnelveiligheid scoort een aansluiting op korte afstand van een tunnelmond slecht.

6.3.2 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen voor de omgeving van het studiegebied. Het algemene beleid voor externe veiligheid beoogt de veiligheid in de toekomst minimaal op het huidige niveau te handhaven en waar nodig te verbeteren. Bij de beschrijving van de externe veiligheid worden voornamelijk lokale effecten in beschouwing genomen

Voor het bepalen van het plaatsgebonden risico van is gebruik gemaakt van de vuistregels die zijn opgenomen in de Handreiking⁵. Ook is er beoordeeld op basis van de 'Risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen' van het AVIV (24 maart 2003). De vervoeraantallen voor Zuid Holland die in deze atlas zijn opgenomen dateren uit 2002. Hierbij moet tevens worden opgemerkt dat er gedurende 8 uur is geteld

⁵ Handreiking externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen, VNG. 1998

en dat er alleen bulktransporten (tankwagens) zijn geteld. Gevaarlijke stoffen in overige voertuigen zijn niet in de tellingen opgenomen.

We baseren onze bevindingen dan ook op de effectenstudie⁶.

Voor het bepalen van het plaatsgebonden risico van de N206 Katwijk-Leiden is gebruik gemaakt van de vuistregels zoals opgenomen in de Handreiking. De weg is beschouwd als autosnelweg. Volgens de vuistregels heeft de autosnelweg geen 10^{-6} contour aangezien de vervoersstroom gevaarlijke stoffen in tankwagens per jaar kleiner is dan 27000. En omdat het aantal LPG-tankwagens per jaar lager is dan 6500.

In de effectenstudie wordt de in de toekomstige situaties op de onderzochte wegen de norm voor het plaatsgebonden risico niet overschreden. Eveneens wordt in deze rapportage verwacht dat het groepsrisico voor de oriënterende waarde niet wordt overschreden.

Het verdient de voorkeur om vervoer van gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk buiten de bebouwde kom te laten plaatsvinden. In dit kader komen de alternatieven

Alternatief 6, 7 en 8 (Korte Vliet / Oude Rijn tracés) gaan voor het grootste deel door de bebouwde kom en scoren dus minder ten opzichte van alternatief 1, 2, 3, 4, en 5 (N11 zuid).

6.3.3 Conclusie

Veiligheid	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8
Externe veiligheid	+	+	+	+	+	0	0	0
Verkeersveiligheid	+	+	+	+	+	+	+	+

⁶ Studie naar de effecten van een nieuwe of verbeterde wegverbinding in de corridor A4-A44-Katwijk. (Mei 2005)

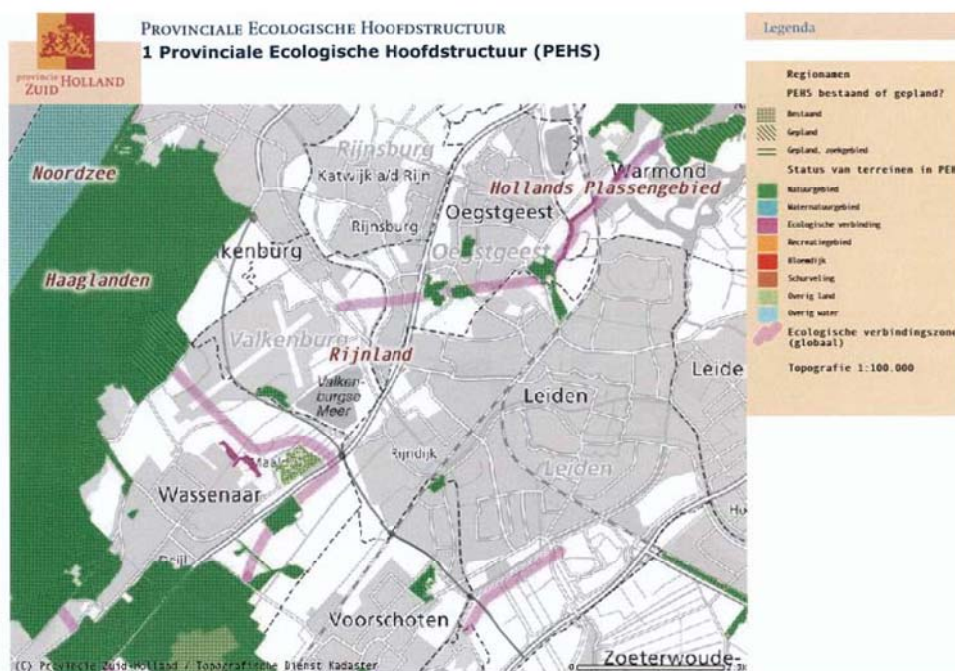
uitgangssituatie voor bijzondere natuurwaarden. Met name in de **binnenduinrand** komt zeer schoon water in de vorm van lokale kwel en duinrellen aan de oppervlakte (Bron: Bestemmingsplan Wassenaar, 2005).

De graslanden en de weilanden van de Papenwegse polder zijn gelegen in de **landgoederenzone**. Binnen dit gebied is sprake van agrarisch gebruik, die geeft het gebied een eigen identiteit. Het gebied kenmerkt zich door de openheid en het niet aanwezig zijn van versturende functies. Ook de openheid in het gebied is landschappelijk waardevol. Er komen waardevolle vegetaties voor, die zijn gebonden aan de hoge grondwaterstanden en de venige bodem waardoor, mede door de geringe activiteiten in het gebied en de aanwezig rust, tevens sprake is van vogelkundige waarde.

De **oude Rijn** is aangemerkt als Limes-zone, met hoge archeologische verwachtingen. Deze waarde wil men graag in beeld brengen en bewoners bewust maken van de identiteit van het gebied. Daarnaast is de Oude Rijn een waardevol landschappelijk element, welke als (vormgevings) opgave meegenomen zal moeten worden in de planvorming voor ontwikkelingen in de omgeving (bron: Opgave groen, cultuurhistorie en water).

Het recreatie gebied Vlietland is van groot belang als recreatief elementen (bron: Streekplan Zuid-Holland West, februari 2003).

6.4.2 Ecologische verbindingzones



(Bron Kart: Provinciale ecologische hoofdstructuur website)

Het plangebied kent drie ecologische verbindingzones: de Bosgordel, de groen-blauwe buffer rond vliegveld Valkenburg en de groen-blauwe verbinding Vlietzone - Klein Cronestein - Groen Hart.

De robuuste (ecologische) groenverbindingen "kaag-huidige Vliegveld" is nader uitgewerkt onder de titel "**Bosgordel**". De verbinding loopt tussen de kagerplassen, gebruik makend van landgoederen en groengebieden in warmond, Leiden, Oegstgeest en Valkenburg tot aan de duinen van Katwijk. De

verbinding is een belangrijk ecologische verbinding van de duinen naar de Kaag. De verbinding is in vorm van stapstenen gerealiseerd.

De **groen-blauwe buffer rond vliegkamp Valkenburg** ook benoemt groene ecologische verbinding van het Groene Hart naar de duinen. Het bestaat uit een robuuste ecologische verbindingszone van het groene Hart naar de duinen ten zuiden van de as Leiden Katwijk en een groene bufferzone tussen de duinen en vliegkamp Valkenburg. De benodigde ruimte voor deze verbinding dienen ongeveer 300ha groot en een minimal 50m breed te worden (bron: Opgave groen, cultuurhistorie en water).

De **groen-blauwe verbinding Vlietzone - Klein Cronestein - Groen Hart** (Oostvlietpolder) is een verbinding tussen deze twee natuur gebieden met het doel om het Groene Hart te versterken. Cronesteyn is door zijn grootte en diversiteit aan landschappen een absolute topper voor planten en dieren. Er liggen natuurlijk beheerde weilanden, er is een oud landgoedbos, een moerastuin, vlinderweijtes en hooilandjes, veel water en een bosplantsoen. Natuurgebied de Vlietlanden is een van de weinige laagveengebieden in Nederland dat niet is ingepolderd. Het veen is daardoor niet ingeklonken en het gebied ligt hoger dan de

6.4.3 Effecten op landschappelijke elementen

Bij de toetsingscriterium "Effecten op landschappelijke elementen" is gekeken naar de effecten als gevolg van vernietiging, verstoring en versnippering. Hieronder worden per tracé de effecten op dit landschap beschreven.

Tracé tussen katwijk en A44:

Verbreden van N206

De verbreding en in gebruik name van het tracé N206 (alle alternatieven behalve 4) kan een effect op de openheid en habitat van het Valkenburgse meer hebben. De geluidshinder en de stankoverlast zullen bijdragen aan de verstoring van de fauna. De kruising van de alternatieven en de oude Rijn heeft, vanwege de lage ecologische meerwaarde van het gebied, minder ecologische gevolgen. De cultuurhistorische waarde van het gebied kan, door de versnippering van het gebied, negatief worden beïnvloed.

Door de verstoring van de Valkenburgse meer en het versnipperen van de cultuurhistorische zone scoort dit tracé negatief (-).

Nieuw tracé

Dit tracé (alternatief 4) komt in de zuid zijde van Valkenburg. Met dit tracé zal de openheid van de Ommedijkse polder verloren gaan. Daarnaast zullen de strandwallen en strandvlakten net als de landgoederenzone versnipperen door de aanleg van het nieuwe tracé. Voorts wordt de zogeheten gradiëntzone, met zijn bijzondere habitats door geluidhinder en de barrièrewerking van het tracé verstoord. Het knooppunt Maaldrijft zal ook negatief invloed op het Valkenburgse meer hebben.

Door de vernietiging, verstoring en versnippering van verschillende landschappelijke elementen en habitats scoort dit tracé zeer negatief (--).

Tracé tussen A44 en A4:***N11 West / A11***

De aanleg en in gebruik van dit tracé (alternatieven: 1, 2, 3, 4, 5) zorgt voor verhoging van de geluidhinder en tast de openheid van de landgoederenzone aan. Daarnaast maakt deze variant gebruik van een knoop voor aansluiting bij Maaldrijft wat negatieve gevolgen heeft ook voor die landgoederenzone en voor de Valkenburgse meer.

Omdat de landgoederenzone en de Valkenburgse meer negatieve effecten van de weg en vanwege de knoop bij Maaldrijft ondervindt scoort dit tracé negatief. (-)

Korte Vliet/ Oude Rijn

Het korte Vliet / Oude Rijn (alternatieven: 6, 7, 8) heeft door zijn ondertunnelt ligging geringer effect op landschappelijke elementen en scoort daarom neutraal (0).

6.4.4 Effecten op ecologische verbindingzones

Ecologische verbindingzones functioneren minder goed als gevolg van barrières en verstoring door bijvoorbeeld nieuwe infrastructuur en extra verkeer. Ecologische verbindingen worden versterkt door de natuurvriendelijke inrichting van water en natuurgebieden en de aanleg van faunapassages.

Tracé tussen katwijk en A44:***Verbreden van N206***

Dit tracé (alle alternatieven behalve 4) doorsnijdt de ecologische verbinding Bosgordel. Dit bedoelt een doorsnijding van de ecologische verbinding tussen de duinen en de landgoederen zone.

Omdat de doorsnijding van deze ecologische verbinding zeker negatieve effecten met zich mee zal brengen scoort dit tracé negatief (-).

Nieuw tracé

Dit tracé (alternatief 4) komt midden de Ommedijkse polder waardoor het een negatief effect zal hebben op de realisatie van de ecologische verbinding Groen-blaauwe buffer rond vliegveld Valkenburg. Dit effect zal vooral bij het knoop Maaldrijft gevuld worden. Daarnaast tast de weg de robuustheid en kwaliteit van de groene-blaauwe buffer aan. Dit is de laatste mogelijkheid om een verbinding tussen de duinen en de Groene Hart te realiseren. Deze verbinding is een doorgaande verbinding en het doorsnijden hiervan heeft dus aanzienlijk meer effect dan bij enkele stapstenen verbinding.

Door mogelijke negatieve effecten in het realiseren van de groene-blaauw buffer Groene Hart-Duinen en verstoring van zijn robuustheid en kwaliteit scoort dit tracé zeer negatief (--).

Tracé tussen A44 en A4:***N11 West / A11***

De groen-blaauwe verbinding Vlietzone - Klein Cronestein - Groen Hart wordt door dit tracé (alternatieven: 1, 2, 3, 4, 5) gekruist. Dit zal leiden tot barrièrevorming, verstoring en vernietiging van een deel van de verbindingzone. Wanneer het verhoogde deel op pilasters staat zal de barrièrevorming voor bijvoorbeeld grondgebonden zoogdieren, amfibieën en reptielen minder zijn dan wanneer het verhoogde deel op een grondlichaam wordt aangelegd.

Het N11 tracé zal een blijvende barrière vormen in de toekomstige verbindingszone tussen de Vlietland en de Kleine Cronestein, daarom zal dit tracé een zeer negatief (--) effect hebben op deze ecologische verbinding.

Korte Vliet/ Oude Rijn

Dit tracé (alternatieven: 6, 7, 8) is bij de kruising van met de toekomstige verbindingszone groen-blauwe verbinding Vlietzone - Klein Cronestein - Groen Hart ondertunnelt. Hierdoor zal alleen in de aanlegfase sprake van effecten op deze verbindingszone zijn. Dit resulteert in een tijdelijke verstoring door geluid en trillingen.

Aangezien de effecten van een tijdelijke aard zijn, zal dit geen verandering brengen in het functioneren van deze ecologische verbinding (0).

6.4.5 Effecten op beschermde soorten

Er is weinig informatie over het daadwerkelijke voorkomen van soorten beschikbaar. Daarom is hier gesproken over soortengroepen. De best onderzochte groepen zijn vogels en Vaatplanten, de anderen zijn nauwelijks of niet onderzocht. Door de eenvoudige aard van de uitgevoerde analyses is per tracé alleen het aantal van een soort opgegeven. Het is moeilijk om een uitspraak over mogelijke effecten te kunnen doen gezien niet duidelijk is om welke specifieke organismen het gaat. Het ene organisme is gevoeliger dan het ander. Niet alleen de versnippering of vernietiging van habitat, maar ook verstoring veroorzaakt door beweging en geluidshinder, kunnen enkele negatieve effecten op de organismen hebben (bron: www.Natuurloket.nl). Onderstaand gaan wij dieper op de kwantiteit gegevens de soortgroepen vogels en Vaatplanten.

Tracé tussen katwijk en A44:

Verbreden van N206

In de omgeving van dit tracé (alle alternatieven behalve 4) zijn in totaal 265 beschermde soorten van vogels gevonden. Van dit totaal zijn 137 soorten van watervogels en 75 soorten van broedvogels beschermd bij Flora en Faunawet, 37 soorten van watervogels beschermt bij Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn, en 16 soorten van broedvogels die aan de Rode lijst behoren.

Er zijn ook 25 soorten van vaatplanten gevonden, van welke zijn 8 beschermt bij Flora en Faunawet en 17 behoren aan de Rode lijst.

Door de vernietiging, verstoring en versnippering van de habitat van zoveel soorten scoort dit tracé negatief (-).

Nieuw tracé

Het totaal van vogels soorten gevonden in de omgeving van dit tracé (alternatief 4) zijn van 349. Van dit totaal zijn 154 soorten van watervogels en 114 soorten van broedvogels beschermd bij Flora en Faunawet, 49 soorten van watervogels beschermt bij Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn, en 32 soorten van broedvogels die aan de Rode lijst behoren.

Er zijn ook 36 soorten van vaatplanten gevonden, van welke zijn 12 beschermt bij Flora en Faunawet en 19 behoren aan de Rode lijst.

Door de vernietiging, verstoring en versnippering van de habitat van het hoogste aantal van soorten scoort dit tracé zeer negatief (--).

Tracé tussen A44 en A4:***N11 West / A11***

In de omgeving van dit tracé (alternatieven: 1, 2, 3, 4, 5) zijn in totaal 102 beschermde soorten van vogels gevonden. Van dit totaal zijn 36 soorten van watervogels en 31 soorten van broedvogels beschermd bij Flora en Faunawet, 31 soorten van watervogels beschermt bij Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn, en 4 soorten van broedvogels die aan de Rode lijst behoren.

Er zijn ook 25 soorten van vaatplanten gevonden, van welke zijn 13 beschermt bij Flora en Faunawet en 12 behoren aan de Rode lijst.

Omdat de in landgoederen- en recreatiezone minder soorten gevonden zijn scoort dit tracé beperkt negatief. (0/-)

Korte Vliet/ Oude Rijn

Het korte Vliet / Oude Rijn heeft door zijn ondertunnelt ligging gunstig effecten op beschermde soorten scoort daarom neutraal (0).

Tabel 8: Effectvergelijking aspect natuur en landschap

Natuur en landschap	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8
Effecten landschappelijke elementen	-	-	-	--	-	0/-	0/-	0/-
Effecten op ecologische verbindingszones	--	--	--	--	--	0/-	0/-	0/-
Effecten op beschermde soorten	-	-	-	--	-	0/-	0/-	0/-

6.5 Doorsnijding en barrièrewerking

De bepaling van de effecten op doorsnijding en barrièrewerking heeft plaatsgevonden op basis van het principe van bundeling. Hierbij is ervan uit gegaan dat de effecten van doorsnijding afnemen op het moment dat de RijnlandRoute naast of over bestaande infrastructuur wordt aangelegd.

Alternatief 4 scoort hierin het slechtst (--). Dit alternatief loopt over de gehele lengte van het tracé over nieuwe niet gebundelde infrastructuur. De alternatieven 1, 2 en 3 scoren negatief (-), deze lopen tussen de A4 en de A44 over nieuwe infrastructuur. Tussen de aansluiting A44 en de K LW maken deze tracés gebruik van een bypass om aan te sluiten op de N206. Deze bypass loopt langs de A44, maar de ruimte daartussen is zo groot dat van bundeling geen sprake is. Het vervolg van de tracé loopt over de bestaande N206, dus hier wordt wel gebundeld.

Alternatief 5 scoort licht negatief (0/-). Dit alternatief is te vergelijken met alternatieven 1 - 3, maar omdat de bypass nu is uitgevoerd als een hoofd- parallelstructuur op de A44 is hier sprake van bundeling.

Tenslotte scoren alternatieven 6, 7 en 8 neutraal op doorsnijding. Deze alternatieven zijn bijna volledig uitgevoerd als tunnel op het stuk tussen de A4 en de A44 en zorgen daardoor niet voor een verslechtering van de doorsnijding. Op het deel tussen de A44 en Katwijk maken ze gebruik van de N206. De doorsnijding ten opzichte van de referentiesituatie (geen RijnlandRoute) verslechterd hierdoor nagenoeg niet.

Tabel 9: Effectvergelijking doorsnijding en barrièrewerking

Doorsnijding en barrièrewerking	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8
Bundeling van de RijnlandRoute	-	-	-	--	-/0	0	0	0

6.6 Ruimtelijke ordening

In deze paragraaf zijn de ruimtelijke ordeningseffecten, die de verschillende alternatieven veroorzaken beschreven. De effecten op de huidige bebouwing zijn geïnventariseerd en waar mogelijk is onderscheid gemaakt tussen werken en wonen. Daarnaast is geïnventariseerd wat de invloeden zijn op de recreatie.

In de verschillende alternatieven is geen rekening gehouden met aansluitingen op Valkenburg omdat onduidelijk is wat de toekomstplannen zijn voor de vliegbasis.

6.6.1 Effect op huidige bebouwing

Zuiderlijk alternatief tracédeel A4 - A44

In de alternatieven 1, 4 en 5 zullen slechts panden gesloopt moeten worden bij de aansluiting op de A44. Het betreft hier een schatting van 15 panden.

In alternatief 2 moeten naar schatting 25 panden op het tracé gesloopt worden. Bij de aansluiting Leiden Centrum moeten 15 panden extra gesloopt worden. Net als voor de alternatieven 1, 4 en 5 moeten 15 panden gesloopt worden voor de aanleg van de aansluiting op de A44. Totaal moeten er 55 panden gesloopt worden.

In alternatief 3 moeten naar schatting 15 panden op het tracé gesloopt worden. Bij de aansluiting Voorschoterweg moeten 17 panden extra gesloopt worden. Net als voor de alternatieven 1, 4 en 5 moeten 15 panden gesloopt worden voor de aanleg van de aansluiting op de A44. Totaal moeten er 47 panden gesloopt worden.

In de alternatieven 2 en 3 zal het tracé invloed hebben op het uitzicht en de geluidhinder van bewoners aan de rand van de wijk Stevenshof. Het tracé zou visuele hinder en geluidhinder kunnen veroorzaken voor ongeveer 50 tot 100 woningen. Dit is uiteraard afhankelijk van het al dan niet toepassen van geluidwerende maatregelen en visuele aanpassingen.

Volkstuinen

Tevens hebben deze alternatieven effect op het volkstuinencomplex aan het spoor van Den Haag naar Amsterdam. Alternatief 2 heeft het grootste effect. De te slopen panden op het volkstuinencomplex zijn niet meegenomen in de schatting van het aantal te slopen panden.

Noordelijk alternatief tracédeel A4 - A44

Het noordelijk alternatief voor het tracédeel heeft als kenmerkend onderdeel de afgezonken tunnel. Verschillende mogelijkheden voor de aansluiting Leiden Centrum worden in de alternatieven 7 en 8 beschreven. In deze alternatieven wordt de tunnel een openbak welke in de oever komt te liggen. Deze openbak heeft gevolgen voor het aantal te slopen panden.

Bij de aanleg van een tunnel zonder aansluiting (alternatief 6) hoeven geen panden gesloopt te worden. Bij de aanleg van alternatief 7 moeten zuidelijk van het spoor ongeveer 10 panden gesloopt worden. Ten noorden van het spoor moeten ongeveer 50 woningen gesloopt worden. In alternatief 8 ligt de open bak alleen ten zuiden van het spoor en moeten ongeveer 10 panden gesloopt worden.

Conclusie tracédeel A4 - A44

In onderstaande tabel is per alternatief aangegeven hoeveel panden gesloopt moeten worden. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen het aantal te slopen panden en het aantal te slopen woningen. Uiteindelijk is de totaal te slopen bebouwing samengevoegd.

Alternatieven tracédeel A4 en A44

Ruimtelijke ordening	Eenheid	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8
Aantal te slopen panden	#	15	55	47	15*	15	0	10	10
Aantal te slopen woningen*	#	0	0	0	0	0	0	50	0
Score totaal	#	15	55	47	15	15	0	60	10

*exclusief woningen op bedrijfsterreinen

Tracédeel A44-Katwijk in alternatief 1,2 en 3

Op het tracé tussen de aansluiting op de A44 en de aansluiting met de huidige N206 moeten naar schatting 17 panden gesloopt worden.

Tracédeel A44-Katwijk in alternatief 4

Een groot deel van het tracé gaat via het terrein van vliegbasis Valkenburg. Momenteel is nog niet bekend wat de toekomstige plannen voor de vliegbasis zijn. Eventuele herontwikkeling van het gebied en de aanleg van de RijnlandRoute kunnen in deze variant integraal aangepakt worden. Indien de vliegbasis als woningbouwlocatie ontwikkeld wordt, biedt alternatief 4 vanuit het perspectief van ruimtelijke ordening

goede mogelijkheden om het woongebied te ontsluiten. Daarbij komt dat het grootste deel van het bestemmingsverkeer voor de woonwijk niet via de N206 zal rijden maar via de nieuwe route van alternatief 4. Voor de verkeersbelasting van de N206 is dit gunstig vergeleken met de overige alternatieven. Op het aan te leggen tracé zullen naar verwachting ongeveer 10 panden gesloopt moeten worden. Eventueel te slopen panden op het terrein van de vliegbasis zijn niet opgenomen in onderstaande tabel.

Tracédeel A44-katwijk in alternatief 5

Alleen op de aansluiting van de huidige N206 op de A44 moeten panden gesloopt worden. Dit gaat om 2 panden. Op het tracédeel van de huidige N206 is het niet noodzakelijk om panden te slopen.

Tracédeel A44-katwijk in alternatieven 6,7 en 8

Net als bij alternatief 5 is het niet noodzakelijk om op het tracédeel van de huidige N206 panden te slopen. Enkel bij de aansluiting op de A44 moeten 2 panden gesloopt worden.

Conclusie tracédeel A44-katwijk

Ruimtelijke ordening	Eenheid	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8
Aantal te slopen panden	#	17	17	17	10*	2	2	2	2
Aantal te slopen woningen**	#	0	0	0	0	0	0	0	0
Score totaal	#	17	17	17	10*	2	2	2	2

*onbekend of er panden op vliegbasis Valkenburg gesloopt moeten worden

**exclusief woningen op bedrijfsterreinen

6.6.2 Effect op recreatie

Op het gebied van de recreatie is weinig informatie bekend. Gekozen is voor een beschrijving van de bekende recreatieve voorzieningen die hinder ondervinden. Deze negatieve effecten zijn niet meegenomen in een weging.

Zuidelijk alternatief tracédeel A4 - A44

Uitgegaan is van de effecten op de recreatie bij de aanleg van een open bak. Bij de aanleg van een geboorde tunnel zijn er zowel in de bouwfase als in de gerealiseerde fase geen effecten voor de recreatie.

Ten zuiden van het spoor doorkruist het tracé een volkstuinencomplex, golfbaan en sportvelden. Voor zowel de golfbaan, de sportvelden en het volkstuinencomplex geldt dat minmaal een gedeelte zal verdwijnen. Daarnaast heeft het tracé negatieve gevolgen voor het recreatieve fietspad ten noorden van het spoor richting het Valkenburgse meer. De aanleg zorgt voor verhoging van de geluidshinder en tast de openheid van de landgoederen zone aan.

De aansluiting bij Maaldrift heeft negatieve gevolgen voor de recreatieve en ecologische verbinding tussen de duinen en de Landgoederenzone. In de nabijheid van deze aansluiting ligt een camping welke ook negatieve gevolgen zal ondervinden.

Noordelijk alternatief tracédeel A4 - A44

Het noordelijke alternatief voor het tracédeel heeft als kenmerkend onderdeel de afgezonken tunnel. Dit tracé komt in de oever als open bak bij het knooppunt en daar zal het negatieve gevolgen hebben voor het recreatieve fietspad langs de vliet.

Tracédeel A44-Katwijk in alternatief 1,2 en 3

Het tracé heeft negatieve gevolgen voor een aantal recreatieve functies bij het Valkenburgse meer. Het Nationaal Smalspoor museum, de recreatieve fietspaden zullen directe gevolgen ondervinden van de aanleg van het tracé. Activiteiten op en rond het meer kunnen hinder ondervinden in de vorm van een toename van geluidshinder en stankoverlast.

Tracédeel A44-Katwijk in alternatief 4

Door de aanleg van het tracé kunnen de activiteiten op en rond het meer hinder ondervinden in de vorm van een toename van geluidshinder en stankoverlast. De recreatieve fietspaden zullen directe gevolgen ondervinden van het tracé.

Ten noorden van het vliegveld Valkenburg doorkruist het tracé enkele sportvelden welke als gevolg daarvan (gedeeltelijk) zullen verdwijnen. Omliggende sportvelden kunnen hinder ondervinden in de vorm van geluidshinder en stankoverlast.

Mogelijke gevolgen op het terrein van het voormalige vliegveld Valkenburg zijn niet meegenomen.

Tracédeel A44-katwijk in alternatief 5

Door de verbreding van de N206 ondervinden de activiteiten op het meer hinder in de vorm van een toename van geluidshinder en stankoverlast.

Tracédeel A44-katwijk in alternatieven 6,7 en 8

Net als bij alternatief 5 ondervinden de activiteiten op het meer door de verbreding van de N206 hinder in de vorm van een toename van geluidshinder en stankoverlast.

6.7 Cultuurhistorie

Op basis van de door de opdrachtgever aangeleverde gegevens is een eerste verkenning gedaan met betrekking tot cultuurhistorische waarden ter plaatse van de tracé alternatieven. De aangeleverde gegevens bestaan uit kaartmateriaal waarop op hoofdlijnen het cultureel erfgoed in beeld is gebracht. Bij onderstaande afwegingen is gekeken naar archeologische, landschappelijke en aardkundige waarden. In de meeste gevallen kan alleen een uitspraak worden gedaan met betrekking tot de verwachte waarden. Het kan niet worden uitgesloten dat bij het uitvoeren van (nader) onderzoek conclusies moeten worden getrokken die niet aan deze verwachting voldoen. Voor alle tracé's geldt dat het uitvoeren van archeologisch onderzoek verplicht is.

Daarnaast is een inventarisatie gemaakt van de aanwezige rijksmonumenten.

6.7.1 Tracédeel A4 - A44

Zuiderlijk alternatief tracédeel A4 - A44

Op het gehele tracé is de trefkans klein of redelijk tot groot op archeologische sporen. Op de locatie van de aansluiting van Voorschoterweg in alternatief 3 is de archeologische trefkans zeer groot op archeologische sporen. In de nabijheid van deze aansluiting dient rekening te worden gehouden met de resten van de hofstede Vredenhoef welke een hoge archeologische waarde hebben en beschermd dienen te worden. Op het tracé liggen geen bekende archeologische waarden.

Het tracé kruist tussen de A4 en het spoor een hoofdwetering welke een redelijk hoge waarde heeft als historische landschapslijn. Het bovengrondse deel van het tracé verstoort een belangrijke zichtas. Tussen het spoor en de A44 kruist het tracé tweemaal een hoofdwetering die een redelijke en een hoge waarde hebben als historische landschapslijn. Tevens kruist het daar gebieden die als historisch landschappelijk

vlak een redelijk hoge en hoge waarde hebben. Tussen het spoor en de A44 ligt een gebied welke nationaal een aardkundige waarde heeft. Het tracé komt in de nabijheid van dit gebied te liggen.

Noordelijk alternatief tracédeel A4 - A44

Op het tracé is de archeologische trekkans klein of redelijk tot groot op archeologische sporen. Er liggen geen bekende archeologische waarden.

Het tracé volgt een hoofdwetering welke een redelijk hoge waarde heeft als historische landschapslijn. Het bovengrondse deel van het tracé verstoort een belangrijke zichtas.

Conclusie tracédeel A4 - A44

In onderstaande tabel zijn de cultuurhistorische waarden voor het tracédeel A4-A44 samengevoegd. In alle gevallen is uitgegaan van de hoogste waarde die op het geheel tracé is aangetroffen. In de alternatieven 2 en 3 is uitgegaan van een open bak.

Cultuurhistorie	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8
	Zuidelijk alternatief					Noordelijk alternatief		
Archeologische trekkans	--	--	--	--	--	-	-	-
Bekende archeologische waarden	0	0	+	0	0	0	0	0
Historische waarde	-	-	-	-	-	-	-	-
Aardkundige waarde	+-	+-	+-	+-	+-	0	0	0
Score	--	--	--	--	--	-	-	-

-- = zeer hoge waarde

- = hoge waarde

+- = waarde

0 = onbekend of geen invloed

6.7.2 Tracédeel A44-Katwijk

Alternatief 1,2 en 3

Op het tracédeel van de A44 tot de huidige N206 is de archeologische trekkans redelijk tot groot op archeologische sporen. Op het vervolg van het tracédeel zuidelijk van de N206 blijft de archeologische trekkans redelijk tot groot, noordelijk van de N206 is de archeologische trekkans zeer groot.

Ter hoogte van de aansluiting met de huidige N206 liggen enkele gebieden welke een zeer hoge en hoge archeologische waarde hebben. Het betreft sporen van bewoning en begraving uit de Romeinse tijd en vroege middeleeuwen, de resten van hofstede Torenvliet en hofstede Van der Speckewoning. Deze resten dienen (gedeeltelijk) beschermd te worden op basis van de Monumentenwet.

Ten noordoosten van het Valkenburgsemeer kruist dit alternatief een hoofdwetering welke een redelijk hoge waarde heeft als historische landschapslijn.

Tracédeel A44-Katwijk in alternatief 4

Op dit tracé is de archeologische trekkans redelijk tot groot. Tussen het tracé en het Valkenburgse meer liggen enkele gebieden met een hoge archeologische waarde. Het betreft hier sporen van bewoning uit de Romeinse tijd.

Het tracé kruist een hoofdwetering welke een redelijk hoge waarde heeft als historische landschapslijn

Tracédeel A44-Katwijk in alternatief 5

Op het tracédeel A44 tot de aansluiting met de huidige N206 is de trefkans redelijk tot groot op archeologische sporen. Er liggen geen bekende archeologische waarden.

Op het resterende tracédeel wordt de huidige N206 gevolgd. Dit gedeelte van het tracé is vergelijkbaar met het tracé in de alternatieven 1,2 en 3. Dit betekent dat net als bij de alternatieven 1, 2, en 3 zuidelijk van de N206 de archeologische trefkans redelijk tot groot is en noordelijk van de N206 de archeologische trefkans zeer groot. Op de hoogte van vliegveld Valkenburg liggen zowel ten noorden als ten zuiden in de nabijheid van de huidige N206 enkele gebieden welke een zeer hoge of hoge archeologische waarde hebben en die (gedeeltelijk) beschermd dienen te worden op basis van de Monumentenwet.

Tracédeel A44-Katwijk in alternatieven 6,7 en 8

Dit tracé volgt vanaf de A44 de huidige N206 en is daardoor voor de archeologische waarden vergelijkbaar met het tracé in de alternatieven 1,2,3 en 5. Net als in deze alternatieven geldt dat zuidelijk van de N206 de archeologische trefkans redelijk tot groot is en noordelijk van de N206 de archeologische trefkans zeer groot. Op de hoogte van vliegveld Valkenburg liggen zowel ten noorden als ten zuiden in de nabijheid van de huidige N206 enkele gebieden welke een zeer hoge of hoge archeologische waarde hebben en die (gedeeltelijk) beschermd dienen te worden op basis van de Monumentenwet.

Conclusie tracédeel A44-Katwijk

In onderstaande tabel zijn de cultuurhistorische waarden voor het tracédeel A44-Katwijk samengevoegd. In alle gevallen is uitgegaan van de hoogste waarde die op het geheel tracé is aangetroffen.

Cultuurhistorie	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8
Archeologische trefkans	--	--	--	-	--	--	--	--
Bekende archeologische waarden	--	--	--	-	--	--	--	--
Historische waarde	-	-	-	-	-	-	-	-
Aardkundige waarde	0	0	0	0	0	0	0	0
Score	--	--	--	-	--	--	--	--

-- = zeer hoge waarde

- = hoge waarde

+ = waarde

0 = onbekend of geen invloed

6.7.3 Conclusie gehele tracé

In onderstaande tabel staan de scores voor het gehele tracé per alternatief weergegeven. Voor alle alternatieven geldt dat aan één van de cultuurhistorische waarden op het tracé een zeer hoge waarde wordt toegekend.

Cultuurhistorie	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8
Tracédeel A4-A44	--	--	--	--	--	-	-	-
Tracédeel A44-Katwijk	--	--	--	-	--	--	--	--
Score	--	--	--	--	--	--	--	--

-- = zeer hoge waarde

- = hoge waarde

+ = waarde

0 = onbekend of geen invloed

6.7.4 Rijksmonumenten

Op het zuidelijk alternatief van het tracédeel A4-A44 moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van de rijksmonumenten "Allemansgeest" en de monumenten op het "landgoed Berbice". Wanneer aanpassing van het tracé noodzakelijk is zal dit in de M.e.r. nader onderzocht worden. Op het noordelijk alternatief moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van "Allemansgeest".

7 UITKOMSTEN MKBA

7.1 Resultaat

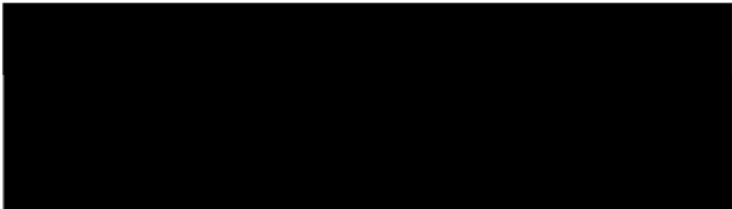
De resultaten zijn weergegeven op volgorde van de weging van de hoofdthema's. Het meest positieve gescoorde alternatief op een bepaald effect is groen gekleurd, het meest negatief scorende alternatief rood.

Effect	EH	WF	Alternatieven							
Verkeer en vervoer		24%	1	2	3	4	5	6	7	8
Reistijdwinst autoverkeer	€		104	94	95	85	106	62	91	81
Reistijdwinst vrachtverkeer	€		28	26	26	23	29	17	24	22
Betrouwbaarheid	€		33	30	30	27	34	20	29	26
Totaal	€		165	150	151	135	169	99	144	129
Natuur en landschap		19%	1	2	3	4	5	6	7	8
Effecten landschappelijke elementen	+ / -		-	-	-	--	-	0/-	0/-	0/-
Effecten op ecologische verbindingzones	+ / -		--	--	--	--	--	0/-	0/-	0/-
Effecten op beschermde soorten	+ / -		-	-	-	--	-	0/-	0/-	0/-
Milieu en Leefbaarheid		18%	1	2	3	4	5	6	7	8
Luchtkwaliteit expert judgement	+ / -		-	-	-	--	--	0/-	--	--
Geluid expert judgement	+ / -		-	-	-	--	--	-	-	-
Externe veiligheid	+ / -		+	+	+	+	+	0	0	0
Verkeersveiligheid	+ / -		+	+	+	+	+	+	+	+
Kosten en Kostendragers		13%	1	2	3	4	5	6	7	8
Investerings	€		-372	-276	-276	-221	-211	-584	-614	-637
Beheer en onderhoud	€		-94	-70	-70	-56	-53	-148	-156	-161
Restwaarde	€		25	18	18	15	14	39	41	42
Totaal	€		-441	-328	-328	-262	-250	-693	-729	-756
Maatschappelijke haalbaarheid		13%	1	2	3	4	5	6	7	8
Doorsnijding / barrièrewerking	+ / -		-	-	-	--	-/0	0	0	0
Cultuur & Archeologie	+ / -		--	--	--	--	--	--	--	--
Economische en ruimtelijke ontwikkeling		13%	1	2	3	4	5	6	7	8
Economische effecten	+ / -		pm							
Ruimtelijke ordening	+ / -		-	-	-	++	0	+	+	+
Recreatiegebied	+ / -		Pm							
TOTAAL			-276	-178	-177	-135	-81	-594	-585	-627

Tabel 10, Overzicht effecten t.o.v. referentiealternatief (bedragen in mln. Euro, netto contant 1/1/2008)

COLOFON

Provincie Zuid-Holland/RijnlandRoute
WN-ZH20070548

Opdrachtgever	:	Provincie Zuid-Holland
Project	:	RijnlandRoute
Dossier	:	A8394
Omvang rapport	:	50 pagina's
Auteur	:	
Bijdrage	:	
Interne controle	:	
Projectleider	:	
Projectmanager	:	
Datum	:	28 september 2007
Naam/Paraaf	:	

DHV B.V.

Ruimte en Mobiliteit

Waldorpstraat 13G

2521 CA Den Haag

Postbus 93059

2509 AB Den Haag

T (070) 314 33 33

F (070) 326 28 91

www.dhv.nl

BIJLAGE 1: Ontwerputgangspunten

BIJLAGE 2: Ontwerptekeningen

BIJLAGE 3: Vertaling ontwerpen in verkeersmodellen

BIJLAGE 4: Verschilplots intensiteiten van de alternatieven

BIJLAGE 5: Resultaten dynamische verkeersberekeningen

BIJLAGE 6: Groene Buffer Ommedijksepolder

BIJLAGE 7: Visuele geomorfologische typen landschappen

BIJLAGE 8: Waarderingstabel Natuur en Landschap



provincie **HOLLAND**
ZUID

Memo

98d

Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Verkeer en Vervoer
Contact
rijnlandroute@pzh.nl

Datum
28 september 2007

Aan
Stuurgroep RijnlandRoute
Kopie

Onderwerp
Managementrapportage MKBA

Dit is de managementrapportage over de Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA) in de planstudie van de RijnlandRoute t.b.v de stuurgroepvergadering van 1 oktober 2007. Deze is opgesteld na consultatie van de projectgroep.

INTRODUCTIE

De RijnlandRoute is een wegverbinding tussen de A4 en de kuststreek die de regionale bereikbaarheid voor het autoverkeer moet verbeteren. De verbinding is een essentiële voorwaarde om de programma's voor wonen en werken te kunnen realiseren, met name locatie Valkenburg. De RijnlandRoute dient een belangrijke bijdrage te leveren aan de verbetering van de problemen omtrent de autobereikbaarheid in de oost-west relaties, de leefbaarheids- en milieukwaliteitsproblemen op bestaande verkeersroutes en de robuustheid van het hoofdwegennet.

Het doel van de MKBA¹ is het bieden van een evenwichtig afwegingskader waarin de argumenten voor de besluitvorming over de RijnlandRoute terug te vinden zijn. De MKBA is de eerste van twee stappen in het planproces en moet inzicht geven in de effecten van de alternatieven opdat een verdere trechtering van de alternatieven mogelijk wordt.

De wegingsfactoren die daarbij een rol spelen zijn Verkeer en vervoer, Natuur en landschap, Milieu en leefbaarheid, Kosten en kostendragers, Maatschappelijke haalbaarheid, Economische en ruimtelijke ontwikkeling

De RijnlandRoute bestaat uit twee tracédelen: een verbinding tussen de A4 en de A44 en een verbinding tussen de A44 en Katwijk (zie bijlage).

¹ Conform Uitgangspuntennotitie MKBA RijnlandRoute 10 januari 2007



NUT EN NOODZAAK

De bereikbaarheid en ontsluiting van de regio Holland Rijnland ten westen van Leiden vanaf de A4/N11-oost is al decennialang een probleem, met alle milieu- bereikbaarheids- en leefbaarheidproblemen van dien. In 1999 is reeds op basis van de Rijn Gouwe West studie vastgesteld dat de aanleg van een nieuwe verbinding een oplossing biedt voor de geconstateerde problematiek op het wegennet.

In het Programma van Afspraken uit 2002 is vastgelegd dat betrokken partijen van mening zijn dat de gehele Oost-Westverbinding over de N206 tussen de A4 en Katwijk ter hoogte van Leiden verbetering behoeft. Het project RijnlandRoute is dan ook opgenomen in het Meerjarenprogramma investeringen Provinciale Infrastructuur (MPI) en is voorbereid door de provincie Zuid-Holland in samenwerking met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het samenwerkingsorgaan regio Holland Rijnland en in overleg met gemeenten en diverse betrokken partijen.

Medio 2003 zijn de Provincie Zuid-Holland en Holland Rijnland gestart met de verkenningenstudie naar de RijnlandRoute. In juni 2005 is de verkenning afgerond en vastgesteld door GS en het Alg. Bestuur van de Regio Holland Rijnland. Op basis van de Verkenning is geconcludeerd dat de uitbreiding van de infrastructuur noodzakelijk is voor zowel het oostelijk als het westelijk deel van de RijnlandRoute. De verbinding is aangemerkt als een essentiële voorwaarde om de programma's voor wonen en werken te kunnen realiseren. De verkenning heeft een aantal tracés opgeleverd die kansrijk zijn. Tijdens de MIT-overleg (begin oktober 2006) tussen de minister van V en W, de Provincie en de regio is geconstateerd dat de RijnlandRoute voor zowel het rijk als de regio van belang is. De RijnlandRoute is opgenomen in het MIT.

De MKBA volgt op het in 2005 uitgevoerd Verkennend onderzoek waarin het nut en de noodzaak van de RijnlandRoute nader zijn uitgewerkt en vastgesteld.

De huidige MKBA is de eerste vervolgstap in de planstudiefase voor de RijnlandRoute. Nadere detaillering en inspraak vinden plaats in de tweede fase daarvan; de m.e.r.-procedure.



VERGELIJKING OP HOOFDLIJNEN

Wanneer de onderzochte alternatieven op bovengenoemde criteria op hoofdlijnen met elkaar worden vergeleken ontstaat het volgende beeld:

- Alle alternatieven van de RijnlandRoute leveren een belangrijke en duidelijke verbetering voor bereikbaarheid en leefbaarheid, maar zijn qua verkeerskundige werking niet sterk verschillend van elkaar;
- Een Korte Vliet-tracé is significant duurder dan een N11-West tracé.
- Een N11-West tracé heeft een sterk doorsnijdend karakter een vergt een zorgvuldige inpassing.
- Het Korte Vliet-tracé geeft op de Knoop-Leiden West een uiterst complexe verkeerssituatie en een aansluiting op Leiden-Centrum is zeer ingrijpend.
- Een tracé dat het Valkenburgse Meer aan de zuidzijde passeert (zie alternatief 4) conflicteert sterk met een groene bufferzone. Een knooppunt Maaldrift biedt daarentegen juist weer kansen voor een ecoverbinding.

VERKEER

Bereikbaarheid en leefbaarheid

De MKBA laat zien dat de RijnlandRoute een belangrijke bijdrage levert aan autobereikbaarheid en leefbaarheid. Alle alternatieven zorgen voor een significante verbetering van bereikbaarheid en doorstroming voor het regionale en doorgaande verkeer door Leiden. In alle gevallen neemt de intensiteit op de Churchilllaan sterk af. Een maatregelenpakket op de Churchilllaan kan dit effect verder versterken. Het tracédeel van de RijnlandRoute tussen de A4 en de A44 functioneert als een verbindende schakel tussen twee zwaar belaste Rijkswegen. Het levert daarmee een bijdrage aan de robuustheid van het hoofdwegennet.

Effecten op de rijkswegen

Op de A4 neemt de verkeersdruk enigszins toe onder invloed van de aanleg van de RijnlandRoute (gemiddeld 8,5% in de richting van Amsterdam en 5% in de richting van Den Haag). De verschillen per alternatief zijn niet groot genoeg om onderscheidend te zijn.

Op het stuk van de A44 ten noorden van knoop Leiden West neemt de verkeersdruk toe. Richting zuid zijn de effecten groot zowel procentueel als absoluut. Richting noord zijn de effecten beperkter (dit zal tijdens de avondspits omgekeerd zijn). Op de A44 ten zuiden van knoop Leiden West neemt de verkeersdruk in de meeste gevallen af. De N11 is in de situatie 2020 een stuk drukker als gevolg van de RijnlandRoute

	1	2	3	4	5	6	7	8
A4: richting Amsterdam (4.550)	8,8%	8,8%	8,8%	8,8%	7,7%	6,6%	8,8%	8,8%
A4: richting Den Haag (4.650)	4,3%	4,3%	6,5%	2,2%	4,3%	4,3%	4,3%	4,3%
A44: Wassenaar – Leiden (2.350)	-14,9%	-14,9%	-14,9%	-14,9%	-10,6%	-12,8%	-14,9%	-14,9%
A44: Leiden – Wassenaar (2.300)	-6,5%	-4,3%	-2,2%	6,5%	2,2%	0,0%	-6,5%	-4,3%
A44: Leiden – Amsterdam (2.450)	8,2%	8,2%	10,2%	6,1%	18,4%	2,0%	8,2%	8,2%
A44: Amsterdam – Leiden (2.550)	25,5%	27,5%	27,5%	25,5%	29,4%	21,6%	25,5%	27,5%

Op basis hiervan zijn conclusies te trekken voor het effect op de A4 en de A44, daarnaast bleek uit het verkeersmodel ook dat er buiten het studiegebied effecten optraden (Prins Clausplein).



De effecten op reistijden en de betrouwbaarheid zijn gemonetariseerd en in onderstaande tabel weergegeven.

Mobiliteitseffecten (bedragen x € 1.000.000)	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8
Reistijd automobilisten	104	94	95	85	106	62	91	81
Reistijd vrachtverkeer	28	26	26	23	29	17	24	22
Betrouwbaarheid	33	30	30	27	34	20	29	26
Totaal	165	150	151	135	169	99	144	129

Tabel 1. Mobiliteitseffecten

Aansluiting op de A44

De aansluiting van het Korte Vliet-tracé op de A44 ter hoogte van Knoop Leiden West (KLW) voldoet niet aan de eisen voor een aansluiting van hoofdwegen. Dit alternatief sluit door de ligging van het tracé niet optimaal aan op Knoop Leiden West, waardoor een aansluiting met verkeersinstallaties het resultaat zal zijn. De aansluitingen van het N11-West alternatief op de A44 en de aansluitingen van beide alternatieven op de A4 kunnen voldoen aan een ontwerpsnelheid van 100 km/uur.

KOSTEN

Investeringskosten

In onderstaande tabel zijn de investeringskosten van de alternatieven weergegeven.

	Kosten tracé A4 – A44	Kosten tracé A44 - Katwijk	Totale kosten
Alternatief 1	€ 410 mln, geboorde variant	€ 87 mln	€ 497 mln
Alternatief 2	€ 281 mln	€ 87 mln	€ 368 mln
Alternatief 3	€ 281 mln	€ 87 mln	€ 368 mln
Alternatief 4	€ 251 mln	€ 45 mln	€ 296 mln
Alternatief 5	€ 241 mln	€ 33 mln + € 7 mln aansluiting A44 + € 10 mln parallelstructuur A44	€ 291 mln
Alternatief 6	€ 748 mln	€ 33 mln	€ 781 mln
Alternatief 7	€ 788 mln	€ 33 mln	€ 821 mln
Alternatief 8	€ 818 mln	€ 33 mln	€ 851 mln

Tabel 2. Investeringskosten

Risico's

Het Korte Vliet-tracé volgt de loop van de Korte Vliet en de Oude Rijn en heeft een groot (bouw)risico dan het N11-West tracé. Het Hoogheemraadschap van Rijnland wijst op de belangrijke functie van de waterlopen in de waterhuishouding en legt strikte eisen op, zowel voor de eindsituatie als de bouwfase. Het Korte Vliet-tracé kruist een zestal bruggen, waaronder de beweegbare bruggen in de spoorlijn Leiden – Den Haag in beheer van ProRail en de beweegbare bruggen in de A44 in beheer van Rijkswaterstaat.



Aansluiting in Korte Vliet-tracé

Een volledige aansluiting Leiden Centrum is een knelpunt voor het Korte Vliet-tracé alternatief. Als aansluiting Leiden Centrum wordt gerealiseerd, dan is dat alleen mogelijk in de oevers van de Korte Vliet en Oude Rijn. Vooral aan de oever van de Oude Rijn gaat een volledige aansluiting ten koste van diverse woningen en bedrijven. De spoorbruggen moeten aan de zuidzijde worden gesloopt en herbouwd. Het resultaat is twee open bakken met een lengte van circa 200 meter in de oever van de Oude Rijn en circa 200 meter in de oever van de Korte Vliet.

NATUUR EN LANDSCHAP

Inpassing N11-West

Het N11-West alternatief doorsnijdt de gemeente Voorschoten en de Stevenshofpolder. Er is sprake van forse nadelige effecten op leefomgeving, natuur, ecologie en cultuurhistorische waarden. Er zijn goede mogelijkheden voor een zorgvuldige inpassing waarbij de gevolgen van de doorsnijding worden gemitigeerd. Dat geldt ook onverkort voor beperking van de bouw hinder.

Inpassing rond locatie Valkenburg

Voor het tracédeel van de RijnlandRoute ten westen van de A44 is een aantal mogelijkheden onderzocht. Ook in de VALK-studie zijn er diverse alternatieven bekeken die door of langs de locatie Valkenburg lopen. Verkeerskundig zijn deze tracés gelijk aan een van beide in deze MKBA opgenomen alternatieven van de RijnlandRoute. De ruimtelijke inpassing van deze tracés is echter geheel verschillend en daarmee worden ook de andere aspecten op een andere wijze beoordeeld. Zodra de Ruimtelijke Visie van de ontwikkeling van Vliegkamp Valkenburg voldoende geconcretiseerd is, kunnen deze alternatieven als aanvulling in de verdere uitwerking worden meegenomen.

Effecten op het landschap rond Valkenburg

Een verbreding van het tracé N206 heeft weliswaar een ruimtelijke impact, maar leidt tot minder verstoring en versnippering dan een (lange) bypass of een tracé om het Valkenburgse meer. Zo kent alternatief 4 een wegverbinding langs de zuidzijde het Valkenburgse meer en scoort door de vernietiging, verstoring en versnippering van verschillende landschappelijke elementen en habitats negatiever dan de andere tracés.



EFFECTENOVERZICHT

Hieronder zijn de resultaten weergegeven op volgorde van de wegingsfactoren (WF) zoals die reeds eerder in de verkenningfase zijn vastgesteld.

Effect	EH	WF	Alternatieven							
Verkeer en vervoer		24%	1	2	3	4	5	6	7	8
Reistijdwinst autoverkeer	€		104	94	95	85	106	62	91	81
Reistijdwinst vrachtverkeer	€		28	26	26	23	29	17	24	22
Betrouwbaarheid	€		33	30	30	27	34	20	29	26
Totaal	€		165	150	151	135	169	99	144	129
Natuur en landschap		19%	1	2	3	4	5	6	7	8
Effecten landschappelijke elementen	+ / -		-	-	-	--	-	0/-	0/-	0/-
Effecten op ecologische verbindingzones	+ / -		--	--	--	--	--	0/-	0/-	0/-
Effecten op beschermde soorten	+ / -		-	-	-	--	-	0/-	0/-	0/-
Milieu en Leefbaarheid		18%	1	2	3	4	5	6	7	8
Luchtqualiteit expert judgement	+ / -		-	-	-	--	--	0/-	--	--
Geluid expert judgement	+ / -		-	-	-	--	--	-	-	-
Externe veiligheid	+ / -		+	+	+	+	+	0	0	0
Verkeersveiligheid	+ / -		+	+	+	+	+	+	+	+
Kosten en Kostendragers		13%	1	2	3	4	5	6	7	8
Investeringskosten	€		-372	-276	-276	-221	-211	-584	-614	-637
Beheer en onderhoud	€		-94	-70	-70	-56	-53	-148	-156	-161
Restwaarde	€		25	18	18	15	14	39	41	42
Totaal	€		-441	-328	-328	-262	-250	-693	-729	-756
Maatschappelijke haalbaarheid		13%	1	2	3	4	5	6	7	8
Doorsnijding / barrièrewerking	+ / -		-	-	-	--	-0	0	0	0
Cultuur & Archeologie	+ / -		--	--	--	--	--	--	--	--
Economische en ruimtelijke ontwikkeling		13%	1	2	3	4	5	6	7	8
Economische effecten	+ / -		pm							
Ruimtelijke ordening	+ / -		-	-	-	++	0	+	+	+
Recreatiegebied	+ / -		Pm							
TOTAAL			-276	-178	-177	-135	-81	-594	-585	-627

Tabel 3. Overzicht effecten (bedragen netto contant in mln. euro)



ROL VAN DE MKBA IN DE PLANSTUDIE

De planstudie van de RijnlandRoute wordt uitgevoerd in twee stappen:

1. Trechtering en effecten zichtbaar maken in een MKBA (nu)
2. Gedetailleerde uitwerking en inspraak in een m.e.r.-procedure (2008)

Voor de planstudie is een aantal uitgangspunten vastgesteld². Daarin is aangegeven dat deze inzicht dient te verschaffen in de volgende zaken:

- de tracécombinaties en de aansluiting op de A44;
- de afwikkelingsmogelijkheden tussen de RLR en de N11;
- de vormgeving van de aansluiting op de A4;
- het gewenste wegprofiel (aantal rijstroken, snelheid) en aansluitingen;
- de wettelijke inpassingsmaatregelen;
- aanvullende maatregelen t.b.v. maatschappelijke haalbaarheid/rendement;
- de samenhang met de vormgeving van Valkenburg;
- aanvullende maatregelen op de Churchilllaan;
- de gevolgen van de alternatieven op de doorstroming op de A4 en de A44/N44;
- de gevolgen voor de N441.

De MKBA is de eerste stap in het beantwoorden van deze vragen. Voor het verkrijgen van een volledig beeld is ook het doorlopen van de tweede planstudiefase nodig; de m.e.r.-procedure.

Ondanks dat de MKBA nog niet volledig is afgerond (o.a. lucht en geluid), biedt het voldoende handvatten om de stuurgroep RijnlandRoute op hoofdlijnen een aantal keuzes te laten maken die in het licht van de komende MIRT-besprekingen noodzakelijk zijn.

COMBINATIES VAN ALTERNATIEVEN

Daarnaast bestaat de mogelijkheid om combinaties te maken vanuit de verschillende alternatieven die in de MKBA zijn opgenomen. Ook kunnen voor de tracés ten westen van de A44, gelet op de ontwikkeling van Valkenburg, nog een aantal andere tracélopen worden bekeken. Daarnaast dient nadere detaillering en verdere uitwerking van de onderzoeksvragen in de aansluitende project-MER plaats te vinden.

² conform het door GS (20 september 2005) vastgestelde besluit van de stuurgroep (2 juni 2005)



BIJLAGE: De alternatieven



Alternatief 1



Alternatief 2



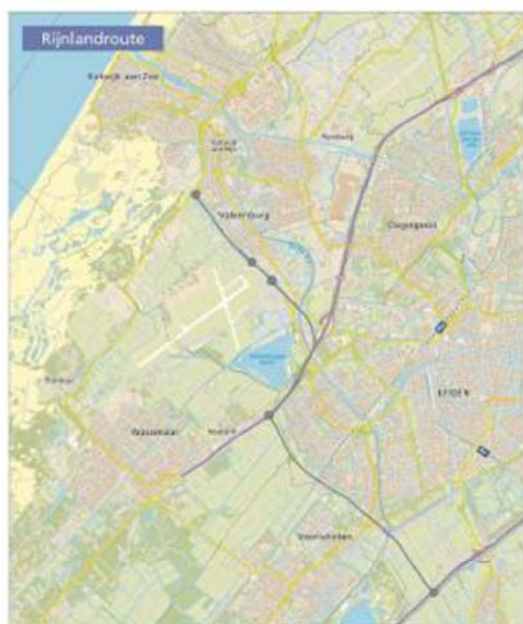
Alternatief 3



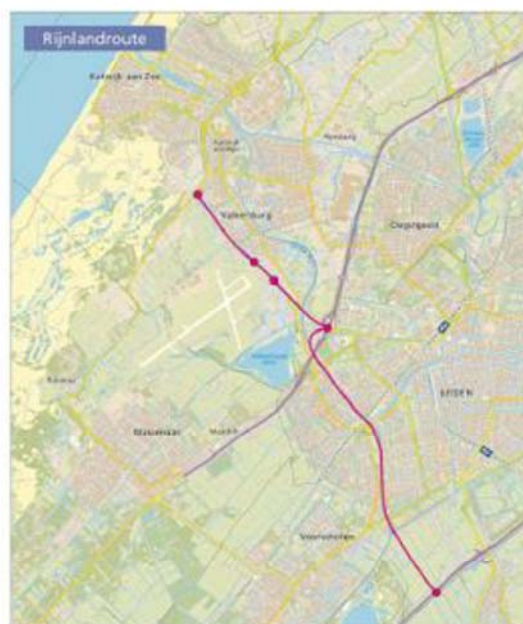
Alternatief 4



provincie **HOLLAND**
ZUID



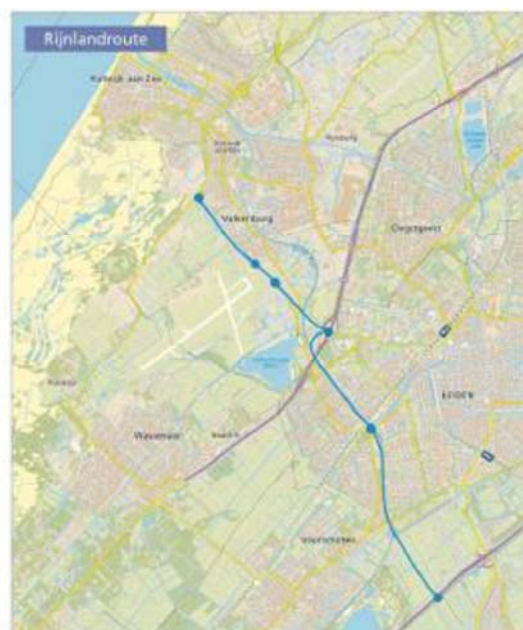
Alternatief 5



Alternatief 6



Alternatief 7



Alternatief 8



provincie **HOLLAND**
ZUID

Aan
Stuurgroep RijnlandRoute

Onderwerp
Stuurgroepvergadering RijnlandRoute

- 1 Opening en vaststellen agenda**
- 2 Mededelingen**
- 3 Verslag vorige vergadering (1 oktober 2007 - bijlage 1)**
- 4 Terugkoppeling Kostenspecial maandag 8 okt (notitie ter vergadering te verspreiden)**
- 5 Ingebrachte notities Voorschoten ("Benodigde aanpassingen MKBA van 28 sep versie"
tbv SG 1 okt + excell sheet numeriek gemaakte MKBA uitkomsten tbv 2°
Bestuursconferentie 5 okt)**
- 6 Voorbereiding openbare informatieavond 17 okt**
- 7 Rondvraag**
- 8 Sluiting vergadering**

Agenda

99

Contact

T 070 - [redacted] of 06- [redacted]
rijnlandroute@pzh.nl

Vergaderplaats
Provinciehuis, Weidezaal
Vergaderdatum
10 oktober 2007
Tijdstip
9.00 - 10.30 uur

Ons kenmerk

Bijlagen
1



Aan
Stuurgroep RijnlandRoute

Kopie aan
Projectgroep

Onderwerp
Vergelijk kostenramingen RijnlandRoute

Inleiding

Op 8 oktober 2007 heeft de Projectgroep RijnlandRoute zich in opdracht van de Stuurgroep RijnlandRoute gebogen over een aantal kostenramingen die er bestaan met betrekking tot de RijnlandRoute. Het doel van de bijeenkomst was om helderheid te verschaffen in geconstateerde verschillen tussen deze kostenramingen. Bij de projectgroepbijeenkomst waren tevens de stuurgroepleden Horlings en Glasbeek aanwezig.

De volgende kostenramingen lagen voor:

1. De SSK-raming opgesteld door DHV ten behoeve van de MKBA RijnlandRoute (september 2007);
2. De SSK-raming opgesteld door Witteveen & Bos ten behoeve van de VALK-studie (voorjaar 2007);
3. De second opinion kostenraming Voorschoten (mei 2007) door Witteveen & Bos, op grond van een kostenschatting voor een Korte Vliettunnel door VolkerWessels uit april 2005.

In de bijeenkomst is vastgesteld dat er geen andere gegevens voorhanden zijn die verder nog een nieuw licht op de kosten van de RijnlandRoute zouden kunnen werpen.

De concrete vragen in de kostenvergelijking waren:

- Hoe valt het verschil te verklaren tussen de kosten van een RijnlandRoutetracé door de nieuw te bouwen wijk Valkenburg op grond van kostenraming 1 en 2?
- Hoe valt het verschil tussen de kosten van een Korte Vliettunnel te verklaren op grond van raming 1 en 3?

Inpassingsuitgangspunten RijnlandRoute

De uitgangspunten voor de ramingen door DHV waren dat er "fatsoenlijke" inpassingen plaatsvinden. Hieronder wordt verstaan dat op basis van realistische ontwerpen de "meest kosteneffectieve variant" voor elk alternatief is doorgerekend.

Ramingmethodes

Kostenramingen worden tegenwoordig bij voorkeur uitgevoerd volgens de zogenaamde Standaard Systematiek voor Kostenramingen in de GWW (SSK) die op initiatief van het CROW is ontwikkeld.



Twee van de drie kostenramingen die aan de orde zijn, zijn opgesteld volgens die SSK. Daardoor zijn ze voor wat betreft de gehanteerde systematiek goed vergelijkbaar, ook al kunnen ze wat betreft aannames onderling verschillen.

De schatting van de KV-tunnel door VolkerWessels is uitgevoerd op basis van kostenkengetallen. Daaroverheen heeft Witteveen & Bos vier toeslagen (toeslag op toeslag) toegepast die ook in de SSK worden meegenomen, zoals de bouwplaatskosten, winst en risico en dergelijke. De toeslagen worden in percentages toegepast. Samengevat kunnen we stellen dat SSK ramingen borg staan voor onderlinge vergelijkbaarheid en dat een raming gebaseerd op het minder nauwkeurige "schatten" daarvoor niet/minder geschikt is.

In de volgende kostenvergelijkingen (allen exclusief BTW en in Euro) wordt aangegeven waarin de verschillen tussen de ramingen voornamelijk terug te vinden zijn.

Vlieggkamp Valkenburg

De Lange Bypass uit de VALK-studie (145 miljoen) is voor wat betreft het tracé min of meer te vergelijken met de raming van alternatief 1,2 en 3 van de RijnlandRoute (87 miljoen). Aanwijsbare onderlinge verschillen zijn:

Vershil	Raming MKBA RijnlandRoute	Raming VALK
Lengte van de weg	4 kilometer	17 kilometer (onverklaarbaar)
Aantal rijstroken	2 x 2	2 x 3 (bredere weg dus meer materiaalkosten)
RijnGouweLijn	Niet meegenomen	OV-as met uitbuiging geraamd (bouwkosten: 28 miljoen)

Er wordt voor ongeveer 28 miljoen OV-infrastructuur aangelegd. Met alle toeslagen erbij is dat in de orde van grootte van 55 miljoen. Daarmee is het verschil in de ramingen nagenoeg geheel verklaard.

Ook de Buitenom-variant uit de VALK-studie (178 miljoen) is als tracé in zekere zin te vergelijken met alternatief 4 (45 miljoen) van de RijnlandRoute. De in het oog springende verschillen zitten in:

Vershil	Raming MKBA RijnlandRoute	Raming VALK
Lengte van de weg	5 kilometer	9 kilometer (onverklaarbaar)
RijnGouweLijn	Niet meegenomen	28 miljoen
Inpassingskosten	Niet meegenomen	11 miljoen
Onbekend kunstwerk	Niet meegenomen	27 miljoen

Een kostenverschil van 66 miljoen met een alle toeslagen betekent ongeveer 130 miljoen aan investeringskosten. Het verschil is hiermee nagenoeg geheel verklaard.



Korte Vliettunnel

De zuivere vergelijking van de raming van DHV en de schatting van VolkerWessels is onmogelijk, aangezien sprake is van ongelijkwaardige kostenspecificaties. Los daarvan is gebleken dat de scope van raming en schatting niet identiek is; in de schatting van VolkerWessels zijn puur en alleen de bouwkosten meegenomen. In de raming van DHV zijn alle kosten meegenomen zoals grondverwerving voor de verbindingswegen.

Redenen waarom de Korte Vliettunnel in de SSK-raming van DHV duurder uitvalt, zijn:

- De kostenschatting van VolkerWessels gaat uitsluitend in op de bouwkosten van de tunnel en laat daarmee veel kosten achterwege;
- DHV hanteert een extra risico-opslag van 5% in de toeslag "onvoorzien" wegens een aantal onzekerheden met betrekking tot de bouw (DHV houdt rekening met extra maatregelen bij bruggen omdat pijlers van bruggen altijd "de ruimte" moeten hebben, terwijl VolkerWessels het er op houdt dat de verkeers- en spoorbruggen door de bouwmethode van de tunnel worden ontzien);
- DHV heeft een tunnel geraamd met een lengte van 4500 meter i.p.v. 4000 meter;
- DHV gaat 15 meter ondergronds om vergroting van debiet dan wel het leggen van kabels en leidingen in de toekomst niet onmogelijk te maken;
- DHV heeft in de raming de aansluiting van de tunnel op de A4 en de A44 meegenomen, VolkerWessels niet;
- Er zitten ongetwijfeld verschillen in de gehanteerde eenheidsprijzen omdat de schatting van VolkerWessels inmiddels tweeënhalf jaar oud is; in de second opinion van Witteveen & Bos van mei 2007 zijn deze overigens niet aangepast.

De directe kosten voor de bouw van uitsluitend de tunnel komen in grote lijnen overeen. De raming van DHV is echter completer dan de schatting van VolkerWessels. Daarmee worden de verschillen in de ramingen verklaard.

Conclusie

We kunnen vaststellen dat de geconstateerde kostenverschillen verklaarbaar zijn. Dat geldt zowel voor de verschillen tussen de DHV raming en de SKK raming van Witteveen & Bos voor de VALK-studie enerzijds, als voor de verschillen tussen de DHV raming en de (second opinion van Witteveen & Bos over de) schatting van VolkerWessels anderzijds. De verschillen worden verklaard door andere aannames en compleetheid van de berekeningen.

Derhalve kan wordt vastgesteld dat de concrete vragen zijn beantwoord en dat aan de opdracht van de Stuurgroep RijnlandRoute is voldaan.

Vergadering van
Stuurgroep RijnlandRoute

Vergaderdatum
1 oktober 2007

Kenmerk
-

Status verslag
Concept

Verslaglegging door

Telefoonnummer
070- [REDACTED]

Aanwezig

dhr. Veldhuizen	(Provincie Zuid-Holland)
[REDACTED]	(Provincie Zuid-Holland)
dhr. Glasbeek	(Regio Holland Rijnland)
dhr. Steegh	(Gemeente Leiden)
dhr. Horlings	(Gemeente Voorschoten)
dhr. Alkemade	(Gemeente Wassenaar)
dhr. Mackay	(Gemeente Oegstgeest)
dhr. Stuijt	(Gemeente Zoeterwoude)
dhr. De Jong	(Gemeente Katwijk)
[REDACTED]	(Rijkswaterstaat)
[REDACTED]	(GOB)
[REDACTED]	(Provincie Zuid-Holland)
[REDACTED]	(Regio Holland Rijnland)
[REDACTED]	(DHV)
[REDACTED]	(Stadsregio Haaglanden)
[REDACTED]	(Provincie Zuid-Holland)

Afwezig

[REDACTED] (Hoogheemraadschap van Rijnland)

1. Opening en vaststellen agenda

Dhr. Veldhuizen heet de aanwezigen welkom. De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Mededelingen

Er zijn drie mededelingen:

- [REDACTED] is binnen de Provincie Zuid-Holland aangesteld als senior projectleider voor de RijnlandRoute en volgt daarmee [REDACTED] op;
- Er is een brief binnengekomen van Stadsregio Haaglanden over vertegenwoordiging van Haaglanden in de stuurgroep. Dhr. Veldhuizen geeft aan dat dit niet conform de afspraak is, welke luidt dat Haaglanden slechts als toehoorder deelneemt aan de stuurgroep ALK. De provincie zal de brief van Haaglanden beantwoorden.
- [REDACTED] van het Hoogheemraadschap van Rijnland is afwezig.

3. Verslag vorige vergadering (11 september 2007)

Er worden twee aanpassingen doorgevoerd in het verslag:

- Pagina 3, tweede alinea: "Zoetermeer" wordt gewijzigd in "Zoeterwoude"
- Pagina 4, in de laatste zin van 'ontwerpen' wordt "en vastgesteld" geschrapt:
De ontwerpen worden voor kennisgeving aangenomen en vastgesteld als vertrekpunt voor de MKBA.

4. MKBA

van DHV geeft door middel van een presentatie toelichting op de concept-MKBA (de presentatie wordt als bijlage bij dit verslag gevoegd). Hij geeft vooraf een aantal opmerkingen mee over de stand van zaken van de MKBA:

- De berekeningen met het dynamisch model zijn nog niet in het stuk verwerkt. De reden daarvan is dat er een aantal onregelmatigheden in het model zaten, die momenteel worden hersteld;
- De kostenraming is gemaakt op basis van de SSK-systematiek en is veel uitgebreider dan in de MKBA is weergegeven. Echter, DHV is voorzichtig met het verspreiden van mogelijk marktgevoelige informatie over kosten en uitgangspunten;
- De lucht- en geluideffecten zijn in de concept-MKBA op basis van expert judgement ingevuld. De berekeningen voor de definitieve MKBA lopen momenteel.

Een aantal aandachtspunten die in de presentatie naar voren komen zijn de volgende:

- De MKBA is de eerste fase van de planstudie en een belangrijke stap in de trechtering van de mogelijke oplossingen;
- De MKBA is opgezet volgens de voorgeschreven OEI-systematiek (Overzicht Effecten Infrastructuur). Voor zover mogelijk zijn effecten gemonetariseerd, waar dat niet mogelijk is zijn kwantitatieve effectbeschrijvingen gehanteerd;
- De rotonde waarmee het Korte Vliet-tracé aansluit op de A44 is niet conform de reguliere eisen die aan aansluitingen van het hoofdwegennet worden gesteld. Ook het functioneren ervan wordt door DHV ter discussie gesteld, wat verder gaat dan het VALK-studie resultaat;
- De bouwriscico's van het Korte Vliet-tracé zijn door de bouwwijze en de knelpunten in de vorm van bruggen groter dan het N11-tracé;
- Aansluitingen mogen volgens de huidige wetgeving inzake tunnelveiligheid niet in een gesloten tunnel worden gesitueerd. Dat betekent dat een aansluiting van het Korte Vliet-tracé op Leiden-centrum in de oever moet worden aangelegd, wat grote consequenties heeft voor de brug(gen) en het spoor.
- De corridor door Voorschoten kent diverse obstakels en vereist een zorgvuldige inpassing.
- Het rendement van het zuidelijk alternatief (N11-West_ is groter dan het noordelijk (Korte Vliet-tracé). Niet omdat de verkeerskundige werking zoveel verschilt, maar omdat de kosten veel hoger zijn. De mobiliteitseffecten verschillen juist niet zo veel van elkaar

Behandeling eerste termijn

Dhr. Horlings informeert hoe is omgegaan met de ontwerpsnelheid. Ook wil hij weten of het rapport nu een MKBA of een KKBA is, en of het wel conform de OEI is opgesteld.

Dhr. De Jong vraagt zich af waarom klaarblijkelijk onderscheid wordt gemaakt tussen het gedeelte A4-A44 en het gedeelte A44-Katwijk. Hij wil weten of de westzijde nu wel of niet is meegenomen en waarom er over dit gedeelte minder zou kunnen worden gezegd. Ook is het hem onduidelijk of het gedeelte A4-Katwijk is opgenomen in de genoemde bouwperiode.

Dhr. De Jong informeert naar hoe de contacten met de ontwikkeling van de locatie Valkenburg lopen en geeft tevens aan dat de huidige N206 A4-Katwijk niet op maaiveld is gelegen maar enigszins verdiept. Daarnaast merkt hij op dat rijksmonument Rijnszicht niet is vermeld en dat de kolom van alternatief vier een vergissing bevat. Dit dient te worden aangepast.

Ten slotte vraagt dhr. De Jong waarom er geen totaalbeoordeling is gegeven in de eindtabel van de MKBA waar ook de weegfactoren bij zijn betrokken. Ook geeft hij aan dat er enkele inconsequenties zitten in de tabel ten opzichte van de tekst ervoor (p.39).

Dhr. Stuijt deelt mee dat de gemeenteraad van Zoeterwoude heeft aangegeven dat de A4-aansluiting niet boven maaiveld mag uitkomen en vraagt hiervoor aandacht.

Dhr. Mackaay informeert of in alternatief 5 met wat meer creativiteit toch niet een aansluiting Nieuw Rhijnegeest mogelijk zou zijn.

Dhr. Glasbeek vraagt zich af of de ontbrekende delen van de MKBA nog voor 10 oktober worden toegevoegd. Ook wil hij weten of er nog een nut en noodzaak paragraaf wordt geschreven. Daarnaast is hij benieuwd naar welke inpassingsmaatregelen zijn genomen en hoe deze in de ramingen zijn verwerkt.

Dhr. Alkemade informeert naar het effect van de weegfactoren in de MKBA? Daarnaast vraagt hij zich af of het dynamische aspect is meegenomen. Daarnaast vraagt hij zich af hoe het kan dat knooppunt Maaldrift kansen biedt voor een ecoverbinding. Ten slotte benadrukt hij dat in de besluitvorming het oostelijke en westelijke deel gezamenlijk dienen te worden betrokken.

_____ geeft aan dat de enige eis die Rijkswaterstaat heeft gesteld is dat er geen weefvakken komen. Ten aanzien van de lay-out van de aansluitingen zijn geen specifieke eisen gesteld. Daarnaast merkt hij op dat de RijnlandRoute niet in het MIT is opgenomen, maar onderwerp is van gesprek voor het MIRT. Ook geeft hij aan dat het van belang is te weten wat de reistijden in de 'van deur tot deur' benadering voor effect hebben en of er op dat vlak winst behaald wordt. Daarbij zijn ook een nulmeting voor 2007 en een nulalternatief voor 2020 van belang.

_____ geeft aan dat de rijksbufferzone is bedoeld om het gebied open te houden en dat dit in de MKBA onvoldoende naar voren komt. Daarnaast wil hij weten in hoeverre inpassingskosten zijn meegenomen.

_____ informeert ook naar de reden dat het oostelijk en westelijk deel verschillend worden behandeld. Hij geeft aan dat het effect op het onderliggend

wegennet en de robuustheid niet goed naar voren komt. Daarnaast merkt hij op dat het aansluiten op de Knoop Leiden West het verkeersinfarct alleen maar erger maakt. Ook zijn de eisen van het hoogheemraadschap en de economische effecten onvoldoende benoemd.

Dhr. Steegh is van mening dat de weegfactoren geen enkele rol spelen. Hij is vooralsnog niet voornemens op basis van het overzicht dat er nu ligt een standpunt in te nemen.

Beantwoording

█ geeft aan dat 100 km/uur de ontwerpsnelheid is voor het ontwerp, maar dat in het verkeersmodel met een snelheid van 80 km/uur is gerekend. Daarnaast is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd voor 100 km/uur, wat voor de reistijdwinsten geen significante verschillen oplevert.

█ geeft aan dat niet alle effecten zijn gemonetariseerd en dat dit volgens de OEI systematiek ook niet per sé hoeft. Bepaalde effecten kunnen goed met kwalitatieve aanduidingen worden gescoord.

█ voegt daar aan toe dat door de monetarisering al een vorm van weging is toegepast, namelijk naar geld. Het is evenwel niet toegestaan dergelijke bedragen vervolgens binnen de MKBA nog eens te vermenigvuldigen met weegfactoren. Ook mogen de weegfactoren niet worden vermenigvuldigd met de plussen en minnen uit de kwalitatieve beoordelingen, omdat daar hele verschillende grootheden aan ten grondslag liggen. Dit zou sterk afbreuk doen aan de juistheid van het gebruik van de systematiek.

Om toch tegemoet te komen aan de wens om weegfactoren te gebruiken is de eindtabel van de MKBA samengesteld op basis van de volgorde van de weegfactoren. Deze factoren zijn hierbij benoemd, zodat een ieder op basis van de gepresenteerde scores en de factoren zijn afweging kan bepalen.

█ geeft aan dat het westelijk deel wel degelijk is meegenomen en op eenzelfde niveau is uitgewerkt als het oostelijk deel. Ook zijn beide delen opgenomen in de genoemde bouwperiode. Echter, doordat de locatie Valkenburg zich nog in de fase van planvorming bevindt, is er voor deze delen minder harde omgevingsinformatie beschikbaar dan de bestaande omgeving van Leiden en Voorschoten.

Belangrijkste reden om op dit moment een onderscheid te hebben tussen beide delen is dat voor de aankomende MIRT-besprekingen feitelijk alleen het gedeelte A4-A44 van belang is als potentiële schakel in het hoofdwegennet. Ook is het zo dat in het Valkenburgse gebied nog meer varianten denkbaar zijn.

Dhr. veldhuizen bevestigt dat er aan de westkant nog meer opties zijn met vergelijkbare effecten, die in het aansluitende MER aan bod dienen te komen. De beslissing hoe het tracé precies door locatie Valkenburg moet lopen is nu nog niet aan de orde. █

█ geeft aan dat de infrastructuur en de ontwikkeling van Valkenburg nu juist nog goed op elkaar af te stemmen zijn en dat er binnen de As Leiden-Katwijk daarover goede contacten zijn. █ geeft verder aan dat een aantal ontwerpaspecten, zoals de aansluiting op de A4 en de aansluiting Nieuw Rhijngesticht nog nader moeten worden uitgewerkt in de MER.

_____ geeft verder aan dat de genoemde omissies en afwijkingen ten aanzien van de concept-MKBA worden verbeterd in de definitieve versie. Hij verwacht dat in de 2^e of 3^e week van oktober de lucht- en geluidberekeningen gereed zullen zijn. Er worden echter op dit vlak geen afwijkingen verwacht ten opzichte van het beeld vanuit de kwalitatieve beoordelingen.

_____ geeft aan dat de MKBA in de eerste plaats moet leiden tot een trechtering van het aantal alternatieven, zodat er eenstemmig richting het rijk kan worden gecommuniceerd. Het onderzoeken van nut en noodzaak niet als zodanig in de opdracht voor deze fase van het project opgenomen.

Dhr. Veldhuizen geeft aan dat voor de afweging tussen de alternatieven het aspect nut en noodzaak niet van belang is, maar dat het wel wenselijk is om hierover een afzonderlijk exercitie te laten plaatsvinden om dit thema te ondervangen.

_____ geeft aan dat aan de ontwerpen een aantal eisen zijn meegegeven, die er in hoofdlijnen op neerkomen dat ze realiseerbaar, ingepast en vergelijkbaar moeten zijn. Dat betekent dat ieder ontwerp ook qua hoeveelheid inpassingsmaatregelen op vergelijkbaar niveau zit, maar dat voor een tunnel wel andere inpassingsmaatregelen worden toegepast dan een tracé op maaiveldniveau. Dat houdt concreet in dat bij de tunnels ook andere opslagpercentages zijn gebruikt ten aanzien van de kosten van deze maatregelen.

Dhr. Veldhuizen geeft aan dat de informatie omtrent de kostenramingen niet te veel in de openbaarheid dient te komen. Dhr. Steeg stelt dat het van belang is een onderbouwd verhaal te hebben, ook richting de gemeenteraad en maatschappelijk organisaties, en dat daarvoor het huidige informatieniveau onvoldoende is.

Afgesproken wordt dat er vóór 10 oktober een aparte sessie wordt georganiseerd om informatie-uitwisseling over de kostenramingen te kunnen laten plaatsvinden. Hierbij wordt ook de VALK-studie betrokken.

_____ vraagt zich af er rekening is gehouden met de meest kosteneffectieve variant. _____ geeft aan dat zowel naar de meest kosteneffectieve variant is gekeken als naar varianten met diverse inpassingskosten.

Er wordt een extra uitleg toegevoegd over hoe de weegfactoren in de MKBA zitten.

_____ geeft aan dat de resultaten van het dynamische model in de loop van deze week worden opgeleverd.

Ten aanzien van de ecoverbinding geeft _____ aan dat er voor een ecozone in de huidige situatie een verstoring is in de vorm van de A44. Met behulp van de RijnlandRoute zou die verstoring kunnen worden opgeheven. Ook een relatief brede ecoverbinding lijkt hierbij goed inpasbaar. Dit neemt niet weg dat het tracé van de RijnlandRoute kan conflicteren met de gedachte vanuit de rijksbufferzone om het gebied open te houden.

_____ geeft aan dat in het kader van de 'van deur tot deur' benadering alle reistijden in het hele model de basis vormen voor de baten en dat daardoor de 'van deur

tot deur' benadering er in zit. [REDACTED] wenst nog nadere afstemming over de gepresenteerde cijfers en de interpretatie daarvan.

Verder geeft [REDACTED] aan dat de modelcijfers 2004 als basis hebben, en dat alle vergelijkingen van de alternatieven zijn gemaakt met de nulvariant 2020 zonder RijnlandRoute.

[REDACTED] benadrukt dat de MKBA onderstreept dat de verkeerssituatie op de Knoop Leiden-West ernstiger wordt indien de RijnlandRoute daar rechtstreeks op aantakt. De robuustheid van het onderliggend wegennet (bestaande N206 vs. nieuwe verbindingen) wordt meegenomen in de MKBA. [REDACTED] geeft verder aan dat de eisen van het hoogheemraadschap ten aanzien van het niet mogen aanpassen van het hydraulisch profiel in het rapport wel staan beschreven.

Dhr. Veldhuizen vat nogmaals de actiepunten samen:

- Voor 10 oktober vindt er een bijeenkomst over de kosten plaats;
- De lucht- en geluidberekeningen komen uiterlijk in de 3^e week van oktober. Dit alles moet beschikbaar zijn wanneer de achterban wordt geïnformeerd;
- Het nut en noodzaak verhaal wordt nogmaals neergezet;
- De MKBA dient op consistentie te worden gecontroleerd.

Hij geeft aan dat daarmee vanaf eind oktober een definitieve rapportage naar de achterban kan. Hoe dat in de MIRT discussie wordt opgepakt wordt nog nader bekeken. Er wordt dan ook nog geen advies gegeven vanuit de stuurgroep richting de bestuursconferentie van 5 oktober a.s.

Behandeling tweede termijn

Dhr. Veldhuizen informeert of de aanwezigen van mening zijn dat de informatie uit de MKBA kan leiden tot een standpuntbepaling.

Dhr. Steegh geeft aan wel overtuigd te zijn van nut en noodzaak, maar mist nog een goede onderbouwing van het hele verhaal. Ook zou hij graag meer inzicht zien in economische effecten. Dhr. Veldhuizen geeft aan dat de economische effecten zoals die in een MKBA mogen worden benaderd niet onderscheidend zijn voor de verschillende alternatieven.

Dhr. Steegh geeft verder aan dat de kosten wel een politiek feit met zich meedragen. Het rapport zoals het er nu ligt is volgens hem te 'dun', maar het is wel van belang in voor de MIRT-besprekingen een besluit te nemen.

[REDACTED] geeft aan dat het van belang is voor de MIRT-besprekingen dat de regionale partijen gezamenlijk tot een tracékeuze moeten komen.

Dhr. Alkemade onderschrijft nut en noodzaak van de RijnlandRoute, maar is wel van mening dat de MKBA beter onderbouwd moet worden.

Dhr. Glasbeek is ook van mening dat er een keuze gemaakt moet worden, maar maakt zich zorgen over de nog ontbrekende delen van de MKBA.

Ook dhr. Makcaay geeft niet aan nut en noodzaak te twijfelen. Hij maakt complimenten voor het feit dat er binnen korte tijd veel gedaan is voor de MKBA. Daarnaast merkt hij op dat wat hem betreft het Korte Vliet-tracé afvalt, maar dat het oostelijk en westelijk deel wel als één project moeten worden blijven behandeld.

Dhr. Stuijt onderschrijft nut en noodzaak en wacht de voor de uitwerking van de aansluiting met de A4 de m.e.r.-procedure af.

Ook dhr. De Jong onderschrijft nut en noodzaak en geeft aan blij te zijn de hele RijnlandRoute wordt beschouwd. Hij vraagt zich wel af wat er op 17 oktober aan de raad wordt verteld en wie daarvoor aan de lat staat.

Dhr. Horlings geeft aan de MKBA niet gereed voor besluitvorming te vinden en dat er voor het MIRT een betere onderbouwing nodig is. Hij merkt op dat nut en noodzaak in Voorschoten met name voor de gemeenteraad nog niet vast staan. Daarnaast is hij van mening van de Knoop Leiden-West en Maaldrift beide complex zijn en op vergelijkbaar niveau moeten worden uitgewerkt. Ook dient de Rijksbufferzone te worden meegewogen in de MKBA.

Dhr. Horlings betreurt het indien het Korte Vliet-tracé zou afvallen wegens de kosten. Hij geeft aan dat een kostenraming van Witteveen+Bos hiervan een hele andere rekensom heeft opgeleverd. Afsproken wordt dat dit in de sessie over de kosten aan de orde komt. Ook vindt hij het jammer dat de positieve effecten van het Korte Vliet-tracé voor natuur en landschap blijkaar onvoldoende ter zake doen. Daarnaast geeft hij aan dat om de baten niet zijn meegewogen de opbrengstpotenties voor ontwikkellocaties.

Dhr. Horlings deelt een aantal schriftelijke vragen uit.

Ook vraagt hij aandacht voor de verkeerscijfers en merkt op dat hij de beantwoording van de verkeersvragen als erg kort heeft ervaren. Hij zou hij graag zien dat de dynamische verkeersanalyse wordt meegenomen in de MKBA.

Dhr. Veldhuizen benadrukt dat in korte tijd veel goed werk is verricht voor de MKBA. Ook geeft hij aan dat er een situatie is gecreëerd waarbij onder hoge druk keuzes moeten worden gemaakt en dat ook na die keuzes nog veel werk te verzetten is. Wat er de 17^e aan de raadsleden moet worden verteld is nog niet duidelijk, maar de datum blijft in principe gewoon staan. Op de 10^e wordt daar verder over gesproken.

Dhr. De Jong verzoekt informatie voor raadsleden ook altijd aan de colleges en de stuurgroep te communiceren

5. Rondvraag

Dhr. Alkemade vraagt of er voor het westelijke deel van de RijnlandRoute nog meer varianten in ogenschouw genomen kunnen worden. Dhr. Veldhuizen geeft aan dat dit in de vervolgfase aan de orde is.

6. Sluiting

Dhr. Veldhuizen sluit de vergadering.

From: Rijnlandroute
Sent: Thursday 25 October 2007 17:04:51
To: (mackay@oegstgeest.nl) [redacted]@voorschoten.nl); [redacted]
 [redacted]@rws.nl); [redacted]
 (bestuurssecretariaat@voorschoten.nl); [redacted]@voorschoten.nl); De heer H.
 Horlings; De heer J.P.R.M. Steegh; De heer J.W.M. Stuijt; De heer P.A. Glasbeek; De heer W. de Jong; [redacted]
 @leiden.nl [redacted]; [redacted]
 [redacted]@wassenaar.nl); [redacted]@minvrom.nl); Secretaresse Glasbeek
 [redacted]@leiderdorp.nl); secrvdijk; @pzh.nl @pzh.nl
Cc: [redacted]@voorschoten.nl @katwijk.nl @haaglanden.net @pzh.nl
 @pzh.nl @leiden.nl @hollandrijnland.net @pzh.nl @oegstgeest.nl
 [redacted]@minvrom.nl); @
 @voorschoten.nl [redacted]@rws.nl @katwijk.nl @grontmij.nl @wassenaar.nl @pzh.nl
 @pzh.nl
Subject: Stukken stuurgroepvergadering RijnlandRoute 30 oktober 2007
Attachments: Agenda SG 30 okt.doc, Verslag Stuurgroep RLR 10-10-2007.doc

Beste stuurgroepleden,

Hierbij zend ik u de stukken voor de stuurgroepvergadering RijnlandRoute van dinsdag 30 oktober 2007 van 16.30-18.00 uur in de Uiterwaardenzaal van het Provinciehuis.

De map met stukken (nut en noodzaaknotitie, MKBA en oplegnotities) wordt u vrijdagmiddag per koerier toegestuurd.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Projectteam RijnlandRoute bestaat uit:
 Projectmanager Provincie Zuid-Holland, [redacted], telefoon: 070-[redacted]
 Projectleider Provincie Zuid-Holland, [redacted], telefoon: 070-[redacted]
 Projectleider Provincie Zuid-Holland, [redacted], telefoon: 070-[redacted]
 Projectmedewerker Provincie Zuid-Holland, [redacted], telefoon: 070-[redacted]
 Projectleider Regio Holland Rijnland, [redacted]
 Per e-mail zijn we bereikbaar onder: rijnlandroute@pzh.nl

Postadres:
 Projectbureau RijnlandRoute
 Postbus 90602
 2509 LP DEN HAAG



provincie **HOLLAND**
ZUID

Agenda

102a

Contact

T 070 - [redacted] of 06- [redacted]
rijnlandroute@pzh.nl

Vergaderplaats

Provinciehuis, Uiterwaardenzaal

Vergaderdatum

30 oktober 2007

Tijdstip

16.30 - 18.00 uur

Ons kenmerk

Bijlagen

Zie map

Aan

Stuurgroep RijnlandRoute

Onderwerp

Stuurgroepvergadering RijnlandRoute

- 1 Opening en vaststellen agenda**
- 2 Mededelingen**
- 3 Verslag vorige vergadering (10 oktober 2007 - zie map)**
- 4 Notitie Nut en Noodzaak ("RijnlandRoute verbinding van belang") (zie map)**
- 5 Vaststelling MKBA + bepaling voorkeurstracé vervolgfase planstudie (zie map)**
- 6 Rondvraag**
- 7 Sluiting vergadering**

Vergadering van
Stuurgroep RijnlandRoute

Vergaderdatum
10 oktober 2007

Kenmerk
-

Status verslag
Concept

Verslaglegging door

Telefoonnummer
070- [REDACTED]

Aanwezig

dhr. Veldhuizen	(Provincie Zuid-Holland)
dhr. [REDACTED]	(Provincie Zuid-Holland)
dhr. Glasbeek	(Regio Holland Rijnland)
dhr. Steegh	(Gemeente Leiden)
dhr. Horlings	(Gemeente Voorschoten)
dhr. Alkemade	(Gemeente Wassenaar)
dhr. Mackay	(Gemeente Oegstgeest)
dhr. Stuijt	(Gemeente Zoeterwoude)
dhr. De Jong	(Gemeente Katwijk)
[REDACTED]	(Rijkswaterstaat)
[REDACTED]	(GOB)
[REDACTED]	(Provincie Zuid-Holland)
[REDACTED]	(Regio Holland Rijnland)
[REDACTED]	(Stadsregio Haaglanden)
[REDACTED]	(Provincie Zuid-Holland)
[REDACTED]	(Hoogheemraadschap van Rijnland)

Afwezig

-

1. Opening en vaststellen agenda

Dhr. Veldhuizen opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom. De agenda wordt gewijzigd vastgesteld, waarbij tussen agendapunt 3 en 4 een terugblik op de bestuursconferentie van 5 oktober j.l. wordt toegevoegd. Daarnaast wordt een terugkoppeling gedaan van het ambtelijk overleg over het MIRT bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat

2. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

3. Verslag vorige vergadering (1 oktober 2007)

Het verslag wordt op twee punten aangepast:

- Correcte spelling van 'Mackay'
- Op pagina 3 staat dat dhr. Alkemade zich afvraagt hij zich af hoe het kan dat knooppunt Maaldrift kansen biedt voor een ecoverbinding.
Waar hij op doelde was: De boogstralen van knooppunt Maaldrift reiken tot aan het industrieterrein; in hoeverre zijn er in die situatie fysiek nog kansen voor een ecoverbinding?

Daarnaast wordt de presentatie die DHV in de stuurgroepvergadering van 1 oktober heeft gegeven nog nagestuurd.

3a. Terugblik op de bestuursconferentie van 5 oktober 2007

Op de bestuursconferentie is van gedachten gewisseld over de projecten in de As Leiden-Katwijk maar zijn nog geen conclusies getrokken. De algemene opvatting neigt overigens wel naar drie hoofdkeuzes, waarbij:

- (1) het N11-tracé kansrijker wordt geacht dan het Korte Vliet-tracé;
- (2) voor wat betreft de knopen vanwege landschap en ecologie zo min mogelijk beslag wordt gelegd op Maaldrift en zoveel als mogelijk wordt geconcentreerd op de knoop Leiden-west, en;
- (3) om diezelfde redenen het westelijk deel van de RijnlandRoute ten oosten van het Valkenburgse Meer te laten lopen.

Dhr. Horlings benadrukt dat voordat keuzes gemaakt kunnen worden, er overeenstemming dient te bestaan over de informatie die daaraan ten grondslag ligt.

Dhr. De Jong benadrukt hierbij dat het oostelijk en westelijk deel van RijnlandRoute moeten worden beschouwd als een ondeelbare verbinding.

3b. Terugkoppeling ambtelijk overleg Verkeer en Waterstaat.

[REDACTED] geeft een terugkoppeling van het ambtelijk overleg bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van 9 oktober 2007 over het MIRT.

Er zijn in de Zuidvleugel een aantal projecten die concurreren om een financiële bijdrage, maar de RijnlandRoute wordt inhoudelijk door het ministerie op gelijkwaardige wijze geaccepteerd als deze andere. Indien derhalve de stuurgroep tot een tracékeuze komt en de MKBA daar aan is gekoppeld, dan is voor de Minister aan de voorwaarden voldaan.

De Minister eist echter wel een volledige financiering, voordat een project verder kan in het MIRT. Dat is in dit geval echter mede afhankelijk van het Ministerie van VROM, gezien de relatie met Valkenburg. Vandaar dat de RijnlandRoute ambtelijk als een lastig dossier wordt beschouwd.

Besproken is dat de RijnlandRoute naar alle waarschijnlijkheid een regionaal project moet worden. Daarmee ontstaat er geen discussie meer of het een rijksweg moet worden op basis van het verkeersbeeld. Ook hoeft daarmee niet meer gesproken te worden over het opsplitsen van de weg in delen, iets wat bij veel andere projecten wel aan de orde is vanwege de schaarste aan middelen. Daarnaast kunnen Provincie en Regio op die manier zelf bepalen hoe het ontwerp eruit komt te zien. Wanneer het een regionale weg wordt zal het als subsidieproject worden opgepakt met de provincie als trekker.

█ geeft aan dat beide Ministers nog met elkaar moeten overleggen over dit dossier.

Dhr. Veldhuizen geeft aan het proces op weg naar het MIRT-overleg met de Minister van 31 oktober a.s. te willen voortzetten. De koppeling met de ontwikkeling van Valkenburg is hierbij een belangrijke factor. De heren Alkemade en De Jong benadrukken dat naast Valkenburg in de regio nog eens circa 30.000 woningen dienen te worden gebouwd.

█ geeft aan dat het rijk de weg van groot belang vindt. Dat het hoogstwaarschijnlijk een regionale weg wordt doet daar niets aan af.

Het vervolgproces wordt doorgesproken, waarbij met name ook de klankbordgroepen van 16 oktober en de raadsledenbijeenkomst van 17 oktober van belang zijn.

4 Terugkoppeling kostenspecial

Er heeft een gesprek plaatsgevonden waarin de verschillen tussen de diverse kostenramingen zijn besproken. Er is evenwel geen gelegenheid geweest om op detailniveau in te gaan op de ramingen, vandaar dat er nog een aanvullende document review wordt georganiseerd zodat een ieder de gelegenheid krijgt daar in detail naar te kijken.

Er wordt door █ een notitie verspreid over de verschillen tussen de ramingen. Hierin wordt een verklaring gegeven voor de grootste verschillen tussen de ramingen.

Dhr. Glasbeek vraagt om meer openheid en een minder defensieve houding van betrokkenen als het gaat om informatievoorziening, onder meer op het gebied van nut en noodzaak en de onderbouwing van de kosten en baten.

Dhr. Veldhuizen onderschrijft die opvatting. Hij vraagt wel ook aandacht voor de tijdsdruk en het beslag dat op betrokkenen wordt gelegd.

Dhr. Glasbeek vraagt daarnaast ook inzicht in hoe de kosten van de alternatieven zijn opgebouwd en de aannames die daarin ten grondslag liggen. █ geeft aan dat dit inzicht zal worden verschaft.

informeert ten slotte of de meest kosteneffectieve variant een 'kale' variant is. geeft aan dat het uitgangspunt bij de kosteneffectieve variant een fatsoenlijke inpassing is, maar zonder extra franje.

5 Notities Voorschoten

Door dhr. Horlings is tijdens de vorige stuurgroepvergadering een notitie uitgedeeld met aandachtspunten. Ook heeft hij tijdens de bestuursconferentie een alternatieve eindanalyse uitgedeeld voor de MKBA. Hierover zal met de provincie op ambtelijk niveau worden gesproken. Daarna vindt terugkoppeling plaats naar de stuurgroep.

6 Rondvraag en sluiting

Dhr. Alkemade geeft aan nadere input te hebben voor de inpassing van alternatief 9 en wenst dit met de projectorganisatie te bepreken. Dhr. Veldhuizen geeft aan dat, hoewel alternatief 9 niet in de MKBA zit, de projectorganisatie graag kennisneemt van de inzichten van Wassenaar en er vervolgens zal worden teruggekoppeld hoe daarmee wordt omgegaan.

De volgende vergadering van de stuurgroep RijnlandRoute vindt plaats op dinsdag 30 oktober om 16.30 uur op het provinciehuis.

Dhr. Veldhuizen sluit de vergadering.