

Inventaris Batch 5 – RijnlandRoute

- 1 Aankondiging van de Bestuurlijke Werkconferentie RijnlandRoute van 1 juli 2009;
- 2 Verslag van het Bestuurlijk Overleg RijnlandRoute van 1 juli 2009;
- 3 Agenda van het Bestuurlijk Overleg RijnlandRoute van 1 september 2009;
- 4 Verslag van het bestuurlijk overleg RijnlandRoute van 1 september 2009;
- 5 Presentatie terugblik Bestuurlijke Bijeenkomst RijnlandRoute van 1 juli 2009 (ten behoeve van het Bestuurlijk Overleg RijnlandRoute van 1 september 2009);
- 6 Presentatie "Integrale Benadering Holland Rijnland";
- 7 Verslag van het Bestuurlijk Overleg RijnlandRoute van 15 oktober 2009;
- 8 Verslag van het Bestuurlijk Overleg RijnlandRoute van 14 april 2010;
- 9 Aankondiging van de Bestuurlijke Conferentie Rijnlandroute van 27 april 2010;
- 10 Verslag van het Bestuurlijk Overleg RijnlandRoute van 27 april 2010 inclusief bijlage;
- 11 Verslag van het Bestuurlijk Overleg RijnlandRoute van 2 juni 2010;
- 12 Agenda van het Bestuurlijk Overleg RijnlandRoute van 23 juni 2010;
- 13 Verslag van het Bestuurlijk Overleg RijnlandRoute van 23 juni 2010;
- 14 Verslag van het Bestuurlijk Overleg RijnlandRoute van 27 oktober 2010;
- 15 Presentatie "RijnlandRoute - stand van zaken" van 27 oktober 2010;
- 16 Verslag van het Bestuurlijk Overleg RijnlandRoute van 16 november 2010;
- 17 Afbeeldingen ten behoeve van de het Bestuurlijk Overleg RijnlandRoute van 16 november 2010;
- 18 Presentatie "RijnlandRoute - stand van zaken" van 16 november 2010;
- 19 Verslag van het Bestuurlijk Overleg RijnlandRoute van 11 april 2011;
- 20 Besluitenlijst van het bestuurlijk overleg ('RijnlandRouteberaad') tussen vertegenwoordigers van de provincie en de gemeenten Wassenaar, Leidschendam-Voorburg en Voorschoten van 7 februari 2012;
- 21 Rapport "Churchill Avenue – Aanvulling 1^e fase MER RijnlandRoute" van 15 juli 2010.

Bijlage 1

BESTUURLIJKE WERKCONFERENTIE RIJNLANDROUTE OP 1 JULI 2009

Inleiding

De ontwikkeling van de Rijnlandroute komt in een fase waarbij het nuttig en noodzakelijk is een aantal knopen door te hakken en te bezien wat nog onderzocht moet worden om een afspraak met het Rijk te kunnen maken met betrekking tot de financiële bijdrage van de kant van het Rijk.

Hiertoe is de stuurgroep Rijnlandroute een aantal keren bijeen geweest. Thans is besloten een bestuurlijke werkconferentie te organiseren om te komen tot realistische scenario's waarmee de onderhandelingen met het Rijk kunnen worden vervolgd en afgerond.

Ter voorbereiding zijn met alle betrokken gemeenten alsmede de rijksvertegenwoordiger gesprekken gevoerd. Hieruit is een beeld ontstaan met betrekking tot de haalbaarheid en de te bespreken issues. Inhoudelijke dossiers zullen ter bespreking worden voorgelegd aan alle betrokkenen.

Het streven is om te komen tot realistische scenario's als inzet voor de onderhandelingen met het Rijk. Deze scenario's moeten binnen haalbare kaders van het Rijk passen en een maximaal draagvlak hebben bij de deelnemende gemeenten.

Doelstelling

In een open discussie te komen tot realistische scenario's voor de gesprekken met het Rijk met betrekking tot de financiële bijdrage.

Eindresultaten

1. Een gemeenschappelijk beeld met betrekking tot de te bespreken issues aangaande de Rijnlandroute op basis van de gespreksronde
2. Helder inzicht in de kaders van de kant van het Rijk
3. Vaststellen van realistische scenario's voor de regio
4. Inzicht in de vervolgvragen en onderzoeken, nodig om in oktober tot definitieve besluitvorming te komen binnen gemeenten en de provincie voor de onderhandelingen over de scenario's met het Rijk
5. Een tijdpad met milestones om hetgeen onder 4 vermeld is, te bereiken

Bijlage 2



provincie **HOLLAND**
ZUID

Verslag

Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Projecten en Programma's

Contact

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

Vergadering van
Bestuurlijk overleg

Vergaderdatum
1 juli 2009

Datum

8 juli 2009

Ons kenmerk

Aanwezig

Dhr. A. van Dijk (PZH), Dhr. [REDACTED] (PZH), Dhr. [REDACTED] (PZH), Dhr. [REDACTED] (PZH), Dhr. [REDACTED] (Boer&Croon), Dhr. B. Van Dunné (Voorschoten), Dhr. N. Alkemade (Wassenaar), Dhr. J. Hoekema (Wassenaar), Mevr. Timmers-van Klink (Oegstgeest), Dhr. J. Wienen (Katwijk), Dhr. J. Steegh (Leiden), Dhr. W. de Jong (Katwijk), Dhr. P. Glasbeek (Regio Holland Rijnland), Dhr. [REDACTED] (Regio Holland Rijnland), Dhr. E. Mackay (Oegstgeest), Mevr. A. de Langen (Katwijk), Dhr. [REDACTED], Dhr. [REDACTED], Dhr. [REDACTED], Dhr. [REDACTED]

Afwezig

Dhr. J. Staatsen (Voorschoten)
Dhr. H. Lenferink (Leiden)
Dhr. [REDACTED] (Zoeterwoude)
Dhr. [REDACTED] (Zoeterwoude)

Kopie aan

-

Introductie gedeputeerde van Dijk

Om 15:40 uur wordt de opening van het Bestuurlijk Overleg verricht door gedeputeerde Van Dijk.

Buiten reikwijdte

Introductie [REDACTED]

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Presentatie 

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Bespreken hoofdissues

Buiten reikwijdte

Ligging thv Voorschoten

De aanwezigen gaan akkoord met een traditionele tunnel.

Spoorpassage

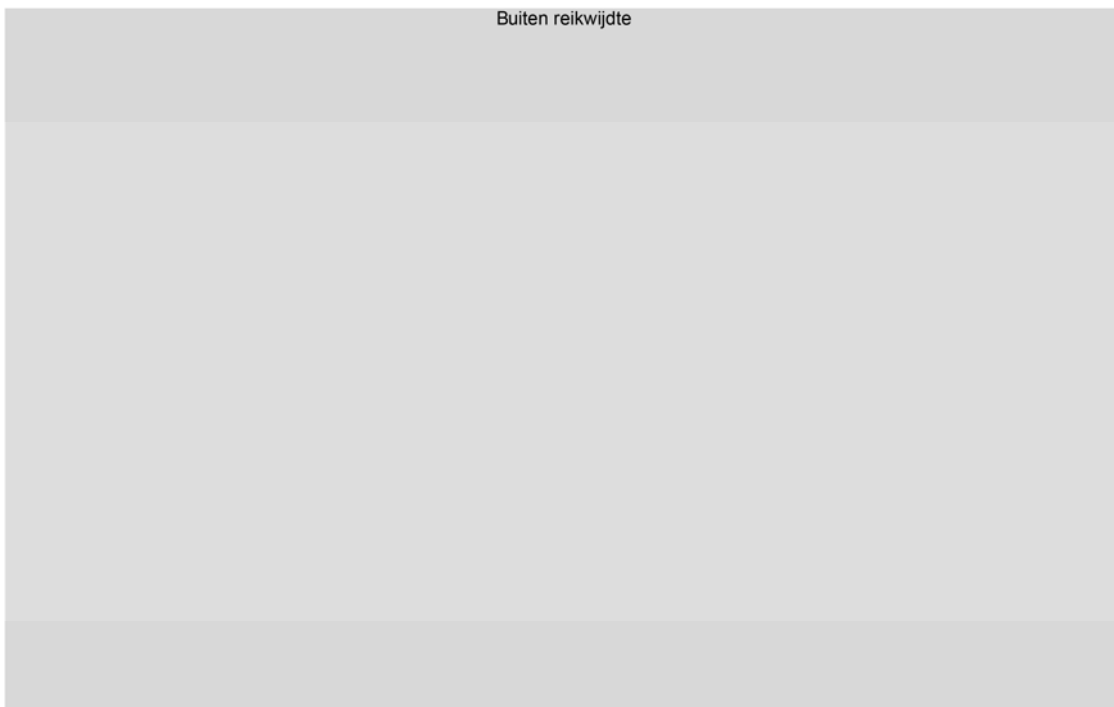
De aanwezigen zijn het unaniem eens dat een ondertunneling noodzakelijk is.

Ligging thv Stevenshof

Steegeh geeft aan dat een halverdiepte ligging alleen acceptabel is als de inpassing, in verband met de grondwaterstand, waterstaatkundig mogelijk is. Overleg hierover het met hoogheemraadschap, zou op zijn plaats zijn. De aanwezigen gaan akkoord met een halfverdiepte ligging.

Knooppunt Maaldrift RLR – A44

De aanwezigen zijn het unaniem eens dat een ondertunneling bij een parallelstructuur bij de A44 de meest gewenste inpassing is. Tevens is afgesproken dat de ecopassage in het ontwerp niet onmogelijk gemaakt wordt.



Tabel: samenvatting inpassingen RijnlandRoute

Wegvak	Oplossing	Kosten (€ mln)
	Buiten reikwijdte	
Passage Vliet + aansluiting Voorschoterweg	Aquaduct + hele aansluiting	
Ligging thv Voorschoten	Traditionele tunnel	
Spoorpassage	Ondertunneling	
Ligging thv Stevenshof	Half verdiept (grondwerk)	
	Buiten reikwijdte	

Totaal	476
---------------	------------

* op basis van cijfers van de gemeente Leiden

Glasbeek benadrukt het belang van een gemeenschappelijk standpunt van de regio. Als de noodzakelijkheid van € [redacted] mln voor een tunnel in Voorschoten in relatie tot andere kostenposten in twijfel wordt getrokken, ontstaat een onbedwingbare discussie. Wienen vult aan dat de tunnel voor Voorschoten onmiskenbaar voordelen oplevert voor Voorschoten en vraagt zich af deze voordelen kunnen leiden tot een (aanvullende) bijdrage. Van Dijk stelt dat wanneer wordt

gekozen voor een traditionele tunnel bij Voorschoten, de concessie verlangt mag worden dat een gehele aansluiting op de Voorschoterweg moet kunnen. Deze discussie is zonder conclusie afgesloten.

Slotronde bestuurlijk overleg

Van Dijk stelt voor een tafelronde te doen ter afsluiting van het overleg.

Buiten reikwijdte	

De Jong benadrukt dat het hebben van draagvlak vanuit de gehele regio van groot belang is.

Steegh dat het belangrijkste resultaat zou kunnen zijn, een variant waar wij het allemaal mee eens zijn. € 476 mln is een mooie uitkomst. Als wij het daar over eens, dan is het zaak daar niet meer van af te wijken.

Glasbeek is het eens met Steegh. In deze verhouding van kostenposten is al een grote discussie in de regio mogelijk. Aanvullende inpassingen per gemeente zijn onacceptabel. Het gehele tracé moet ingebracht worden, anders bestaat de kans op een blokkade.

Van Dunné stelt aan de gedeputeerde voor hetgeen afgesproken vandaag ook voor te leggen tijdens het overleg met de fractievoorzitters in Voorschoten.

Buiten reikwijdte	

Buiten reikwijdte

Communicatie

Buiten reikwijdte

VERTROUWELIJK

Bijlage 3



Programma Bestuurlijke Overleg RijnlandRoute 1 september 2009

Programma

15.00 uur	Inloop en koffie/thee
15.15	Opening door gedeputeerde Asje van Dijk
15.20	Introductie en toelichting programma door [REDACTED]
15.35	Terugblik 1 juli door [REDACTED] / [REDACTED]
15.50	Terugkoppeling gesprek Van Dijk – Eurlings door Asje van Dijk
16.05	Presentatie IBHR van de nadere uitwerking van de RLR door [REDACTED]
16.35	Bespreken van de mogelijkheden tot financiering door [REDACTED]
17.05	Vaststellen gespreksagenda Eurlings-Van Dijk door [REDACTED]
17.15	Sluiting
18.30	Borrel

Rolverdeling

- Gedeputeerde Asje van Dijk: gastheer en conclusies
- Vertegenwoordigers gemeenten: actieve inbreng en toelichting issues vanuit de gemeente
- [REDACTED]: dagvoorzitter op basis van geruime ervaring met complexe gebiedsontwikkelingsprocessen op lokale, regionale en landelijke schaal in relatie tot het Rijk. Bewaken realisatie doelstelling en resultaten van de bijeenkomst en waar nodig bijsturen
- [REDACTED] / [REDACTED]: terugkoppeling 1 juli
- Overige deelnemers: inbreng vanuit eigen discipline

Graag zie ik u allen op 1 september a.s. in de Beukenhof.

Gedeputeerde Asje van Dijk

Bijlage 4



provincie **HOLLAND**
ZUID

Verslag

Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Projecten en Programma's
Contact
Dhr. [REDACTED]
T 070 - [REDACTED]
[REDACTED]@pzh.nl

Vergadering van
Bestuurlijk overleg RijnlandRoute
Vergaderdatum
1 september 2009

Datum
14 september 2009
Ons kenmerk

Aanwezig

Dhr. N. Alkemade (Wassenaar), Mevr. L. Bloemen (Zoeterwoude), Dhr. A. van Dijk (PZH), Dhr. B. van Dunné (Voorschoten), Dhr. P. Glasbeek (Holland Rijnland), Dhr. J. Hoekema (Wassenaar), Dhr. W. de Jong (Katwijk), Dhr. H. Lenferink (Leiden), Dhr. E. Mackay (Oegstgeest), Dhr. J. Staatsen (Voorschoten), Dhr. J. Steegh (Leiden), Dhr. S. Stuijt (Zoeterwoude), Mevr. E. Timmers-van Klink (Oegstgeest), Mevr. H. Tjalma-den Oudsten (Voorschoten), Dhr. J. Wienen (Katwijk)

Dhr. [REDACTED] (PZH), Mevr. [REDACTED] (Oegstgeest), Dhr. [REDACTED] (Boer & Croon), Dhr. [REDACTED] (Voorschoten), Dhr. [REDACTED] (PZH), Dhr. [REDACTED] (Wassenaar), Dhr. [REDACTED] (IBHR), Dhr. [REDACTED] (Leiden), Dhr. [REDACTED] (PZH), Mevr. [REDACTED] (Katwijk), Dhr. [REDACTED] (Zoeterwoude), Dhr. [REDACTED] (IBHR), Dhr. [REDACTED] (Holland Rijnland), Dhr. [REDACTED] (Holland Rijnland), Dhr. [REDACTED] (Holland Rijnland)

Opening vergadering

Na een korte introductie en terugblik op het overleg van 1 juli jongstleden, wordt de vergadering door [REDACTED] geopend. De agenda van de vergadering wordt kort doorgenomen. [REDACTED]

Buiten reikwijdte

Verslag 1 juli 2009

Buiten reikwijdte

2. De onmiskenbare voordelen door ondertunnellen in Voorschoten zijn niet de enige voordelen. Voordelen zijn er ook voor andere plekken in de regio. Er moet dus breder gekeken worden naar voordelen dan slechts in Voorschoten;

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Welkomstwoord gedeputeerde Van Dijk

Buiten reikwijdte

Reacties op welkomstwoord Van Dijk

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Presentatie Integrale Benadering Holland Rijnland (IBHR)

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Aansluiting Voorschoterweg/bypass Oostvlietpolder en passage Voorschoten

licht de inpassing van de RijnlandRoute ten oosten van Leiden toe. Van Dunné vraagt zich af op bij de getoonde oplossingen wel rekening is gehouden met de grondverwervingskosten. geeft aan dat dat is gebeurd. Steegh geeft aan dat de bypass Oostvlietpolder voor Leiden geen acceptabele variant is. Tjalma geeft aan dat de impact van een volledige aansluiting in Voorschoten wel erg groot is en vraagt of er geen andere mogelijkheden zijn.

Glasbeek vraagt zich af hoe vergelijkbaar de volledige aansluiting op de Voorschoterweg en de bypass Oostvlietpolder zijn. Welke uitgangspunten (kosten / verkeersbewegingen?) zijn gehanteerd? geeft aan dat de noodzaak bestaat de Europaweg te behouden, omdat het aantal verkeersbewegingen richting het centrum daartoe aanleiding geven.

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Pauze

Buiten reikwijdte

Tweede deel vergadering

Buiten reikwijdte

Van Dijk

Buiten reikwijdte

Daarnaast vraagt hij inlevingsvermogen. Onder meer ten aanzien van de passage Voorschoten en de volledige aansluiting op de Voorschoterweg. Als Voorschoten de tunnel krijgt, dan zou de gemeente Voorschoten ook akkoord moeten kunnen gaan met de volledige aansluiting op de Voorschoterweg.

Buiten reikwijdte

Steegh geeft aan dat er een nadrukkelijk beroep is gedaan op Voorschoten, dus hij is benieuwd naar de reactie van Voorschoten.

Tjalma vindt de getoonde oplossing teleurstellend. De gemeente wil vasthouden aan het motto niet horen, niet zien, niet ruiken. Er is in een motie van Holland Rijnland gesteld dat er een fatsoenlijke inpassing moet komen in Voorschoten. De basisvariant is als zodanig, met een volledige aansluiting op de Voorschoterweg, niet acceptabel. Wisselgeld is niet bespreekbaar. Overig pijnpunt is de lengte van de beoogde tunnel.

Van Dijk reageert hierop door te stellen dat al tijdens eerdere besprekingen met de minister bleek dat er niet onbeperkt geld beschikbaar is. Dientengevolge zal Voorschoten ook water bij de wijn moeten doen.

Staatsen geeft hierop aan dat het niet realiseren van een tunnel door Voorschoten politiek onacceptabel is. Voor een volledige aansluiting op de Voorschoterweg geldt eigenlijk hetzelfde. Over een half jaar zijn er gemeenteraadsverkiezingen, wat het extreem ingewikkeld maakt.

Staatsen

Er moet worden vastgehouden aan kwaliteit en er moet gezocht worden naar financieringsmogelijkheden. Lenferink vraagt zich daarop af of we met de zoektocht naar financieringsmogelijkheden daadwerkelijk verder gaan komen. Is Voorschoten bereid eventuele opbrengstpotentie in te zetten (inverdieneffecten)?

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Samenvattend

Buiten reikwijdte

Van Dijk

Buiten reikwijdte

Staatsen geeft aan dat het markeren van de positie belangrijk is en benadrukt nogmaals dat het basispakket op dit moment onvoldoende is. Zijn inschatting is dat de raad er net zo over denkt.

Buiten reikwijdte

Communicatie

Buiten reikwijdte

Bijlage 5

**Terugblik
Bestuurlijke Bijeenkomst RijnlandRoute
1 juli 2009**

provincie Zuid-Holland



Doelstelling 1 juli

Buiten reikwijdte

Onderwerpen van gesprek

Buiten reikwijdte

- Bereiken van overeenstemming inpassing RijnlandRoute:

Buiten reikwijdte

- Passage Vliet/aansluiting Voorschoterweg/passage Voorschoten
- Passage Stevenshof

Buiten reikwijdte

Oogst 1 juli: gewenste inpassing

Wegvak

Oplossing

Buiten reikwijdte

- Passage Vliet + aansluiting... → Aquaduct + halve/hele aansluiting
Voorschoterweg
- Ligging t.h.v. Voorschoten..... → Traditionele tunnel
- Spoorpassage → Ondertunneling
- Ligging t.h.v. Stevenshof..... → Half verdiept (grondwerk)

Buiten reikwijdte

A44

Buiten reikwijdte

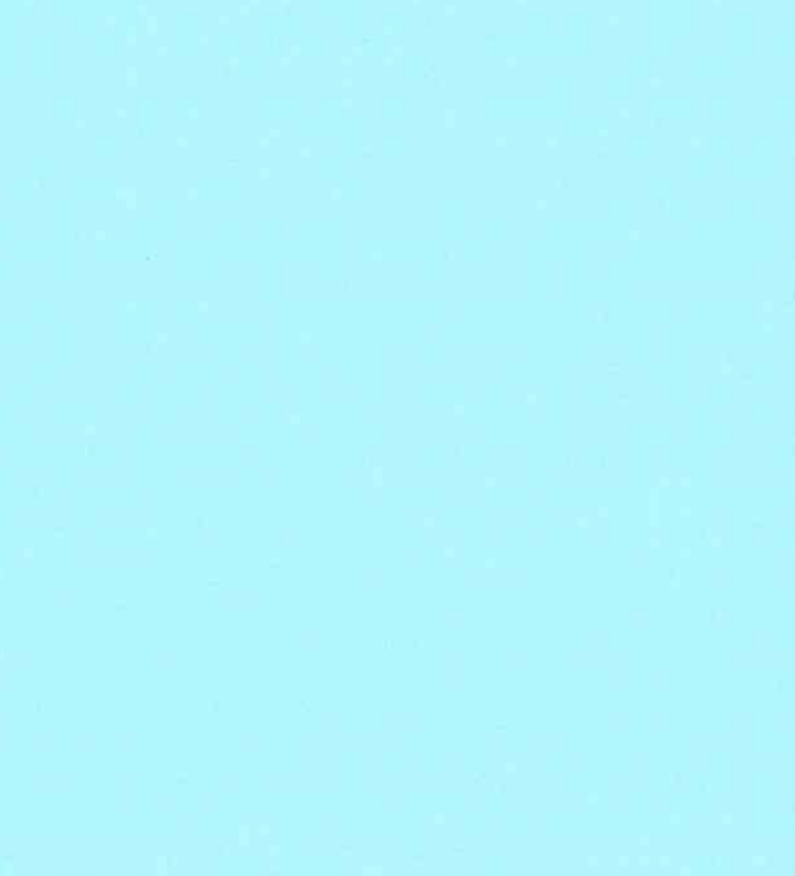
Oogst 1 juli: kosten gewenste inpassing RLR

Wegvak	Oplossing	Kosten (€ mln)
--------	-----------	-------------------

Buiten reikwijdte

- | | | |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Passage Voorschoten• Spoorkruising• Wegvak Stevenshof | <ul style="list-style-type: none">• Tunnel, aquaduct + halve aansluiting Voorschoterweg• Ondertunneling• Half verdiept |  |
|---|--|---|

Bijlage 6





Voorlopige resultaten integrale verkenning

Regioconferentie RijnlandRoute, 1 september 2009



Ministerie van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en
Milieubeheer



Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Vier opdrachtgevers

Regio Holland Rijnland



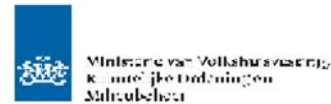
Provincie Zuid-Holland



Ministerie van V&W



Ministerie van VROM





Opdracht

Het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio Holland Rijnland om daarmee een belangrijke voorwaarde te creëren voor de verdere economische ontwikkeling van de regio en de realisatie van de woningbouwopgave en ruimtelijke kwaliteit

Integrale verkenning:

- infrastructuur én ruimtelijk (RijnlandRoute onderdeel)**
- feiten en cijfers**
- draagvlak en betaalbaar**



Visie





Oplossingsclusters

Buiten reikwijdte



Benaderingswijze

Zoeken naar een functionerende variant met kosteneffectieve oplossingen.

Zoeken naar de ondergrens voor inpassing, wettelijk minimaal vereist, om ondergrens van de kosten te vinden.

Inventariseren bouwstenen voor verdere inpassingsmogelijkheden.

Resultaat:

- minimale inpassingsvariant → € 420 mln**
- basisvariant → € 550 mln**

Oplossingen in detail



Twee alternatieven aansluiting wegennet aan oostzijde:

- Voorschoterweg
- Bypass Oostvlietpolder



Inpassingsvraagstukken

Buiten reikwijdte

Passage Voorschoten

Wegvak Stevenshof

Buiten reikwijdte

Zoeken naar balans



Euro



Aansluiting A4 + OVP

Buiten reikwijdte

Aansluiting A4 (PZH)

N11-West

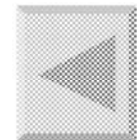


Aansluiting Rijnlandroute – A4

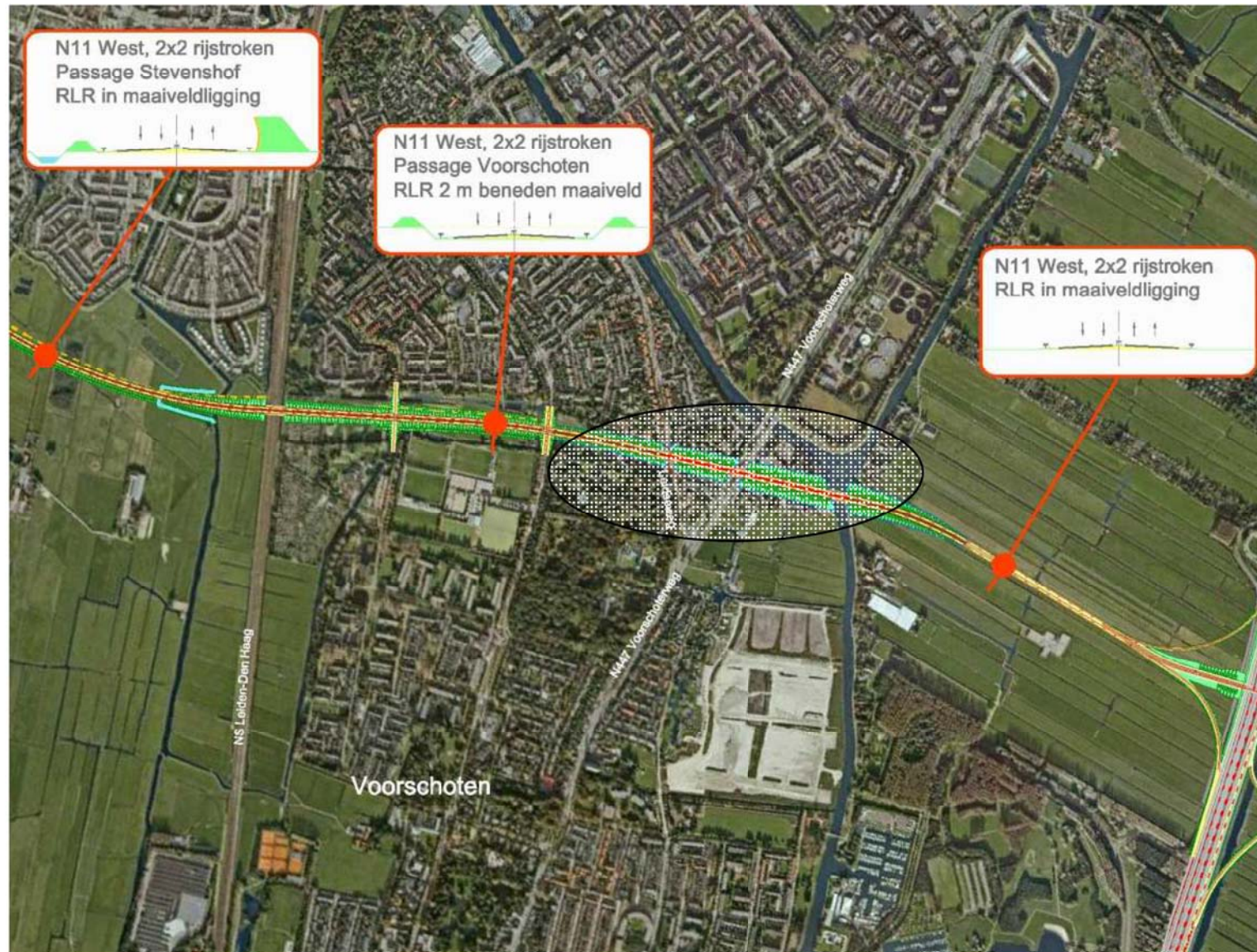
Ondertunneling



€

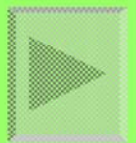


Passage Voorschoten

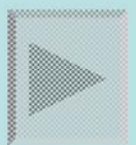


Passage Voorschoten

Minimale inpassingsvariant:
Brug en maaiveld

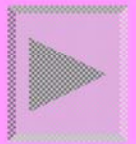


Basisvariant:
Aquaduct, korte tunnel,
half verdiept



Afbeelding: met verschoven as

Variant 1 juli:
Aquaduct, lange tunnel



Passage Voorschoten (minimaal)

1. Minimale inpassingsvariant: Brug en maaiveld



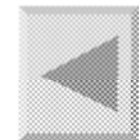
Passage Voorschoten (Basis)

2. Basisvariant: Aquaduct en korte tunnel

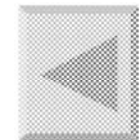


**1: Verschoven asligging (tov MER-tracee) levert kostenbesparing

**2: Afbeeldingen zijn met verschoven as



Passage Voorschoten (Basis)



Passage Voorschoten

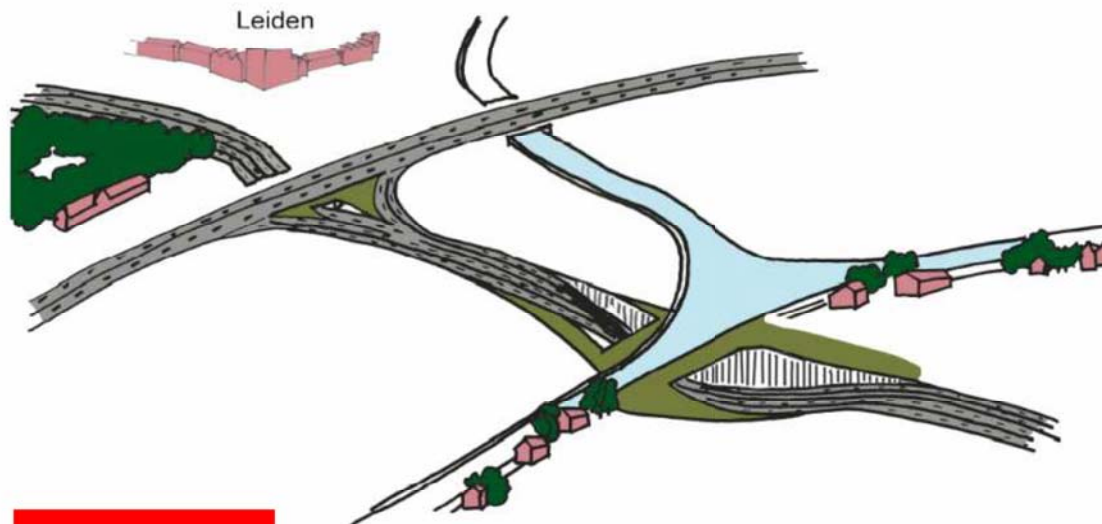
3. Variant 1 juli

N11-West

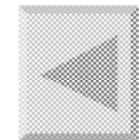


Passage Vliet + aansl. Voorschoterweg

Aquaduct + halve aansluiting



€



Passage Stevenshof



Passage Stevenshof

Valkenburgsemeer

Minimale inpassingsvariant:
Maaiveld en schermen

Basisvariant:
Maaiveld en schermen

Variant 1 juli:
Half verdiepte ligging



2x4 rijstroken



Passage Stevenshof

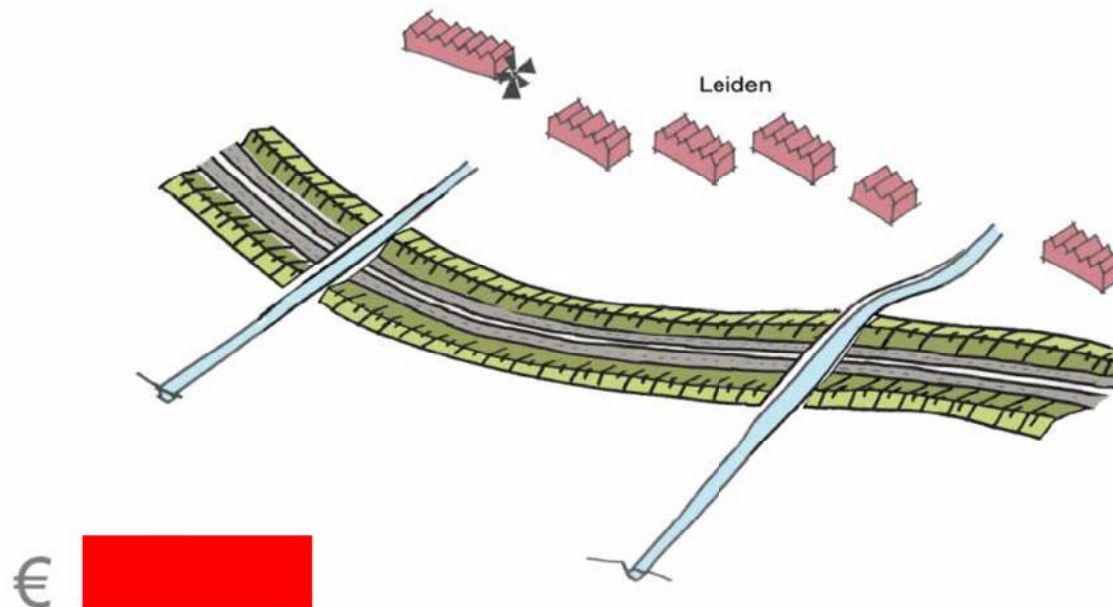
3. Variant 1 juli

N11-West



Ligging t.h.v. Stevenshof

Half verdiept (grondwerk)





Buiten reikwijdte



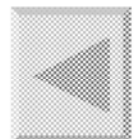
Buiten reikwijdte



Waarom volledige knoop Maaldrift?



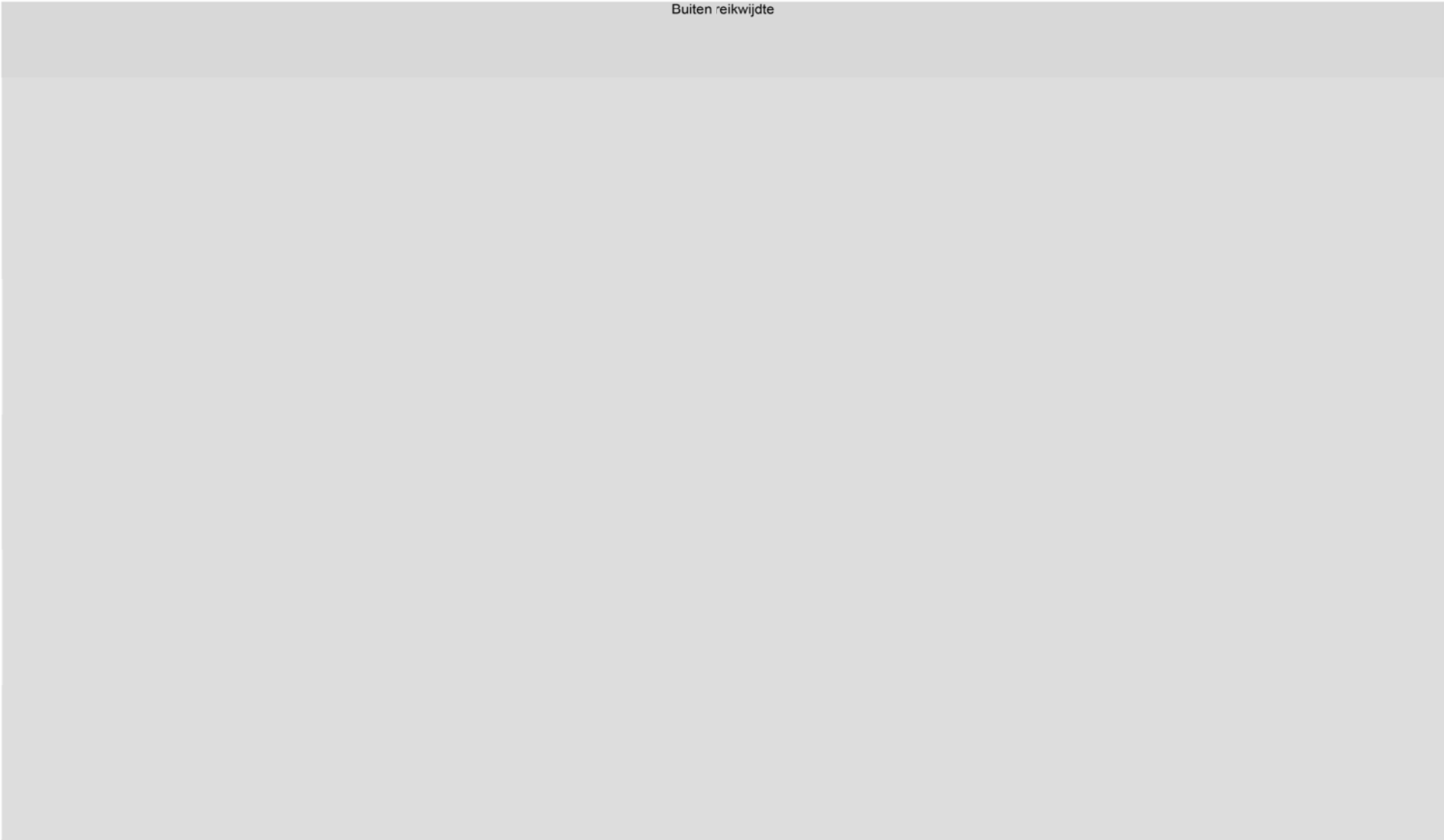
Buiten reikwijdte



3. Variant 1 juli

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

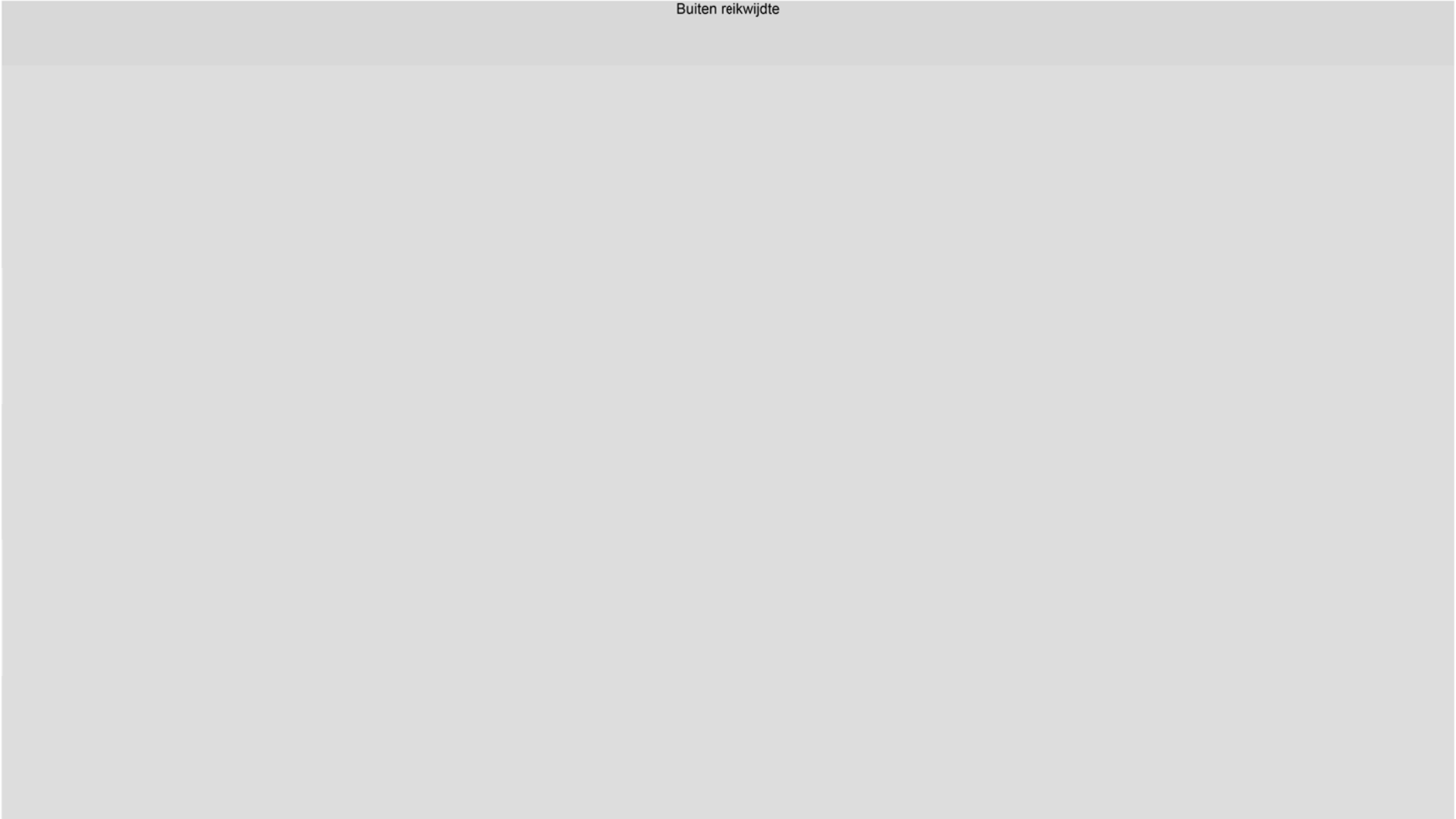




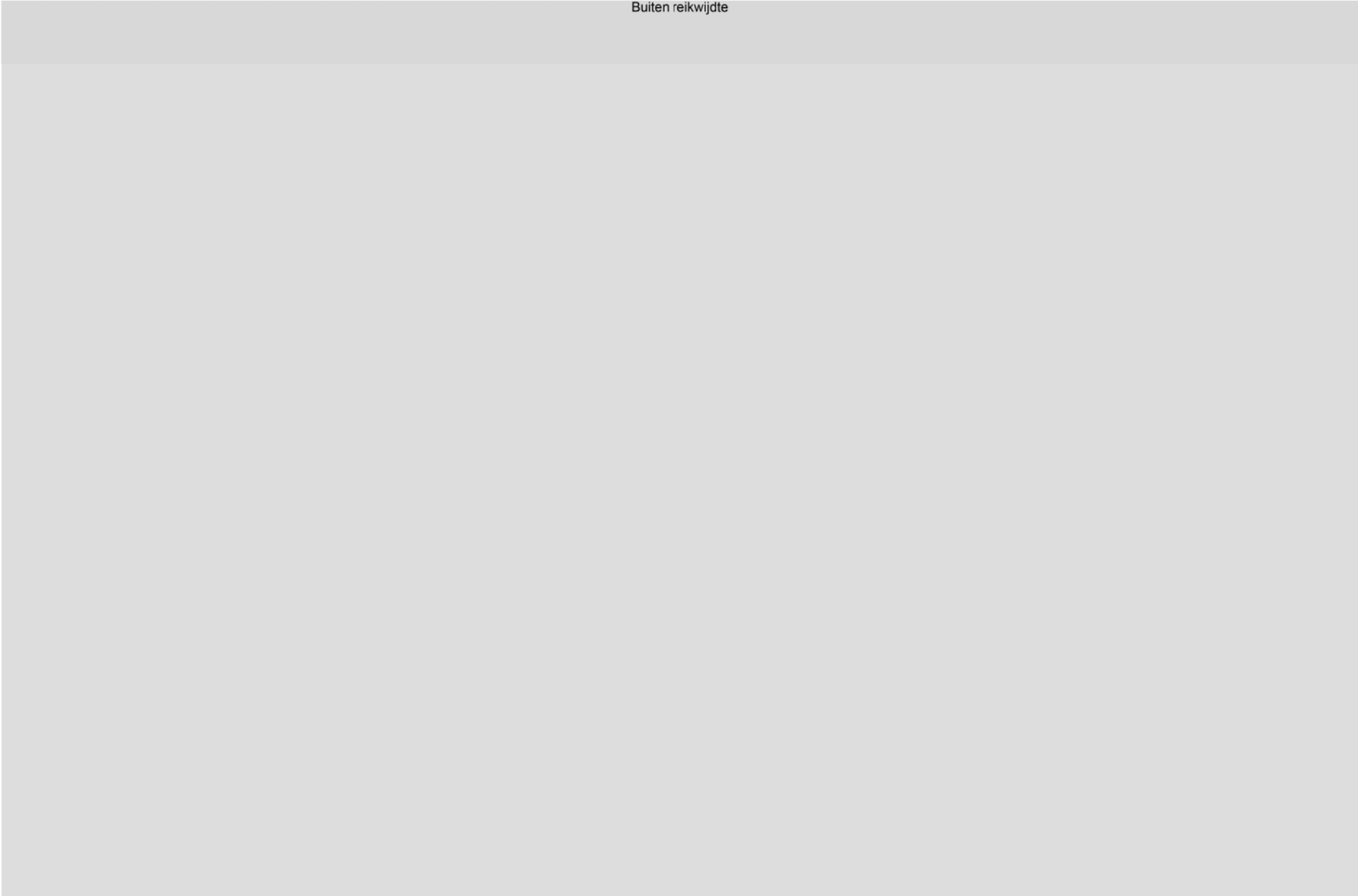
Buiten reikwijdte

3. Variant 1 juli

Buiten reikwijdte



Buiten reikwijdte

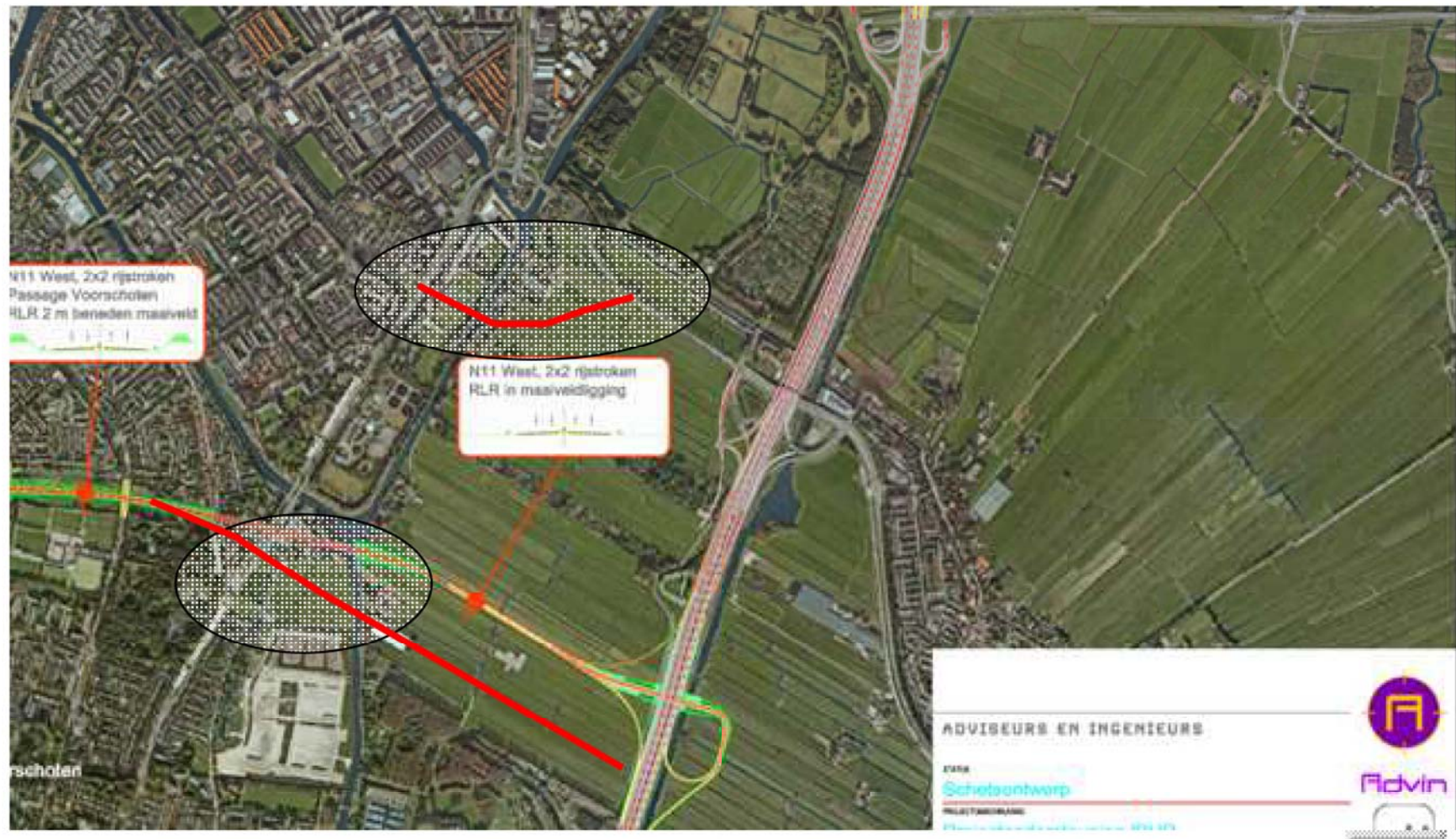


3. Variant 1 juli

Buiten reikwjdte



Aansluiting Voorschoterweg versus By-pass Oostvlietpolder



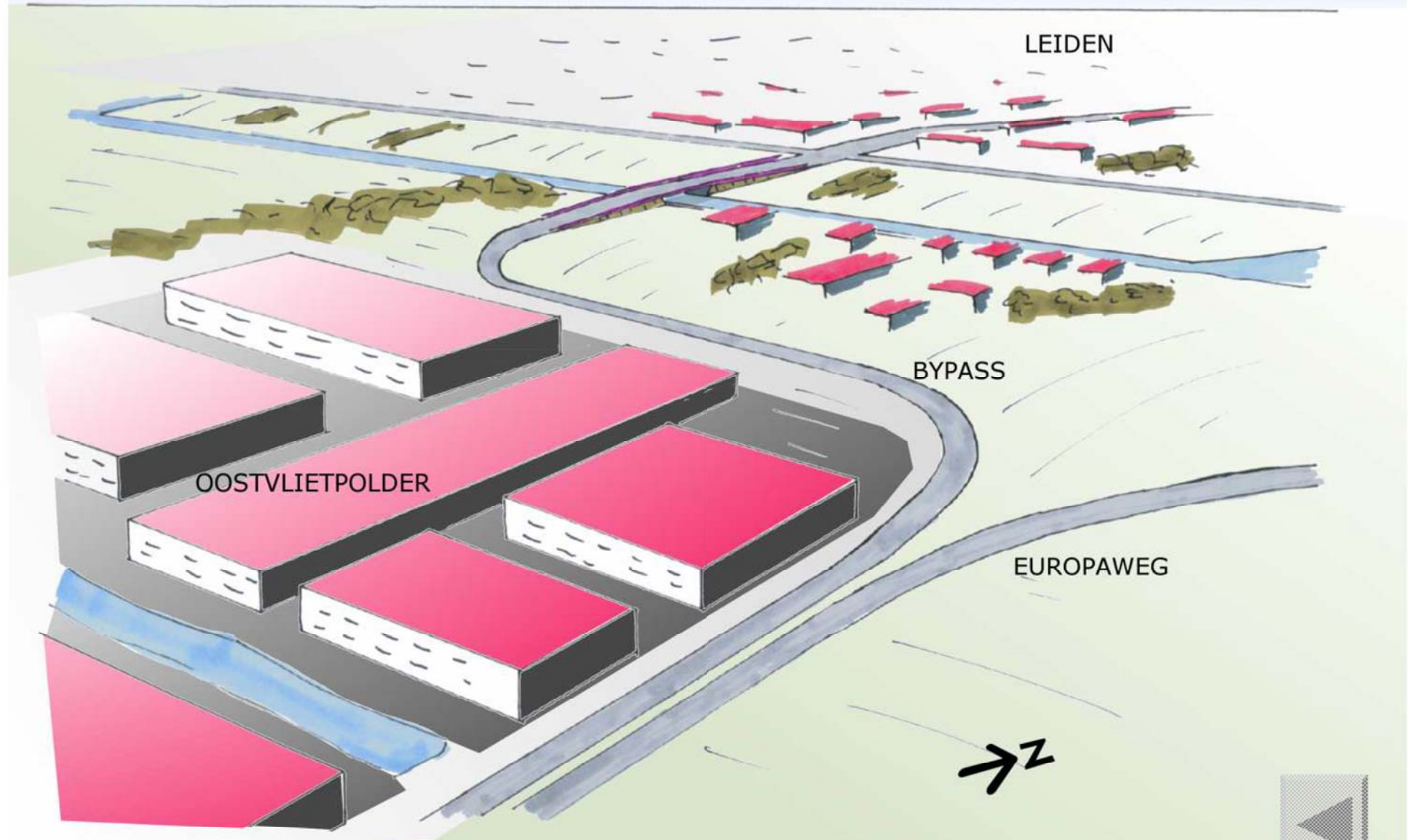
Bypass Oostvlietpolder

- 
- ontlasting Lammeschansplein
- Combi met aanleg infrastructuur bedrijventerrein Oostvlietpolder mogelijk.
- Bestemmingsplan recent vastgesteld

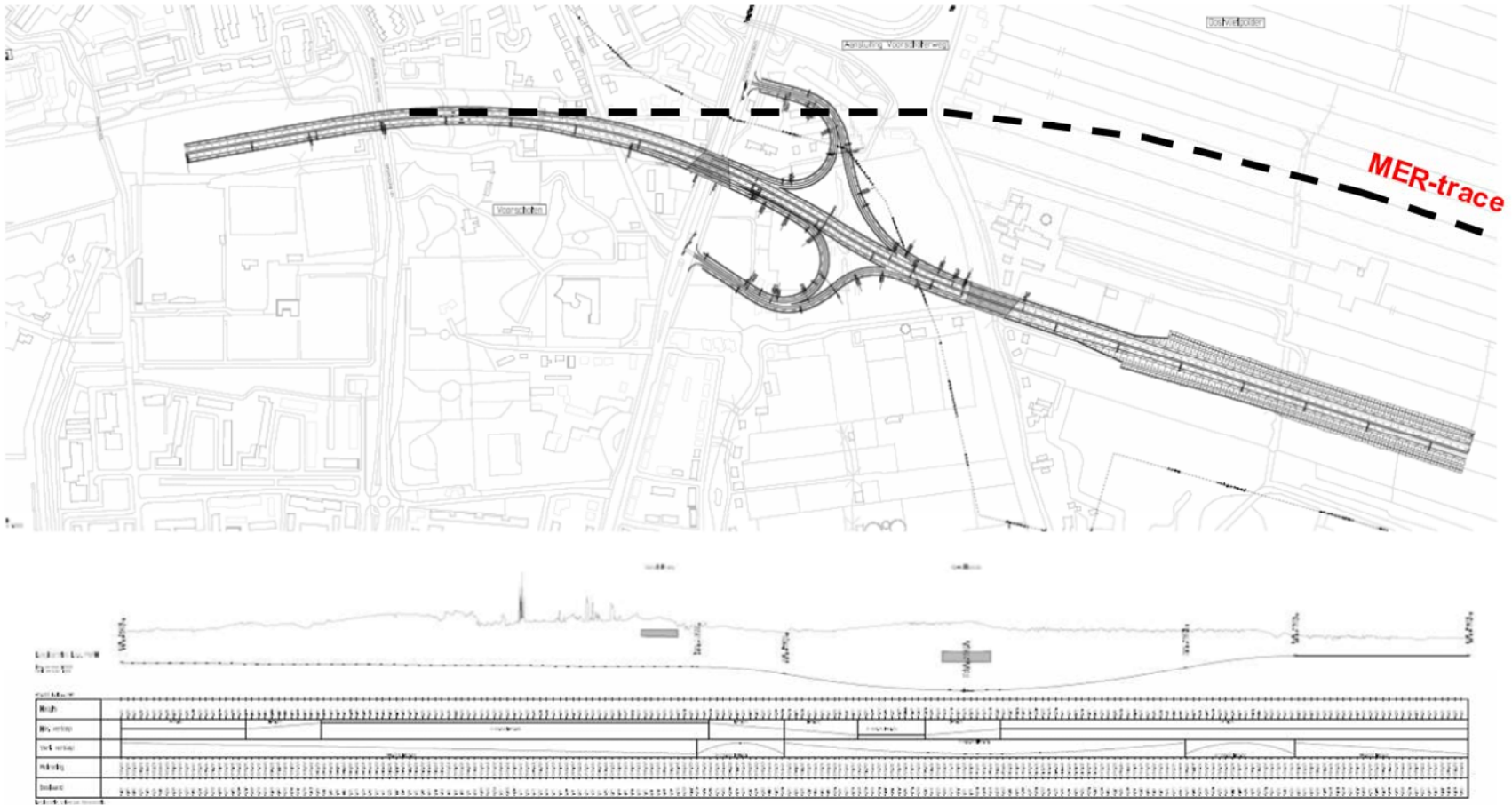
Voorschoterweg

- ca. 
- Behoud 'Groene Vinger'
- Doorsnijdt Rijksbufferzone
- verschuiving aansluiting A4 naar zuiden
- tracé nadert woonwijk Allemansgeest
- Invloed zichtlijn Berbice groter.

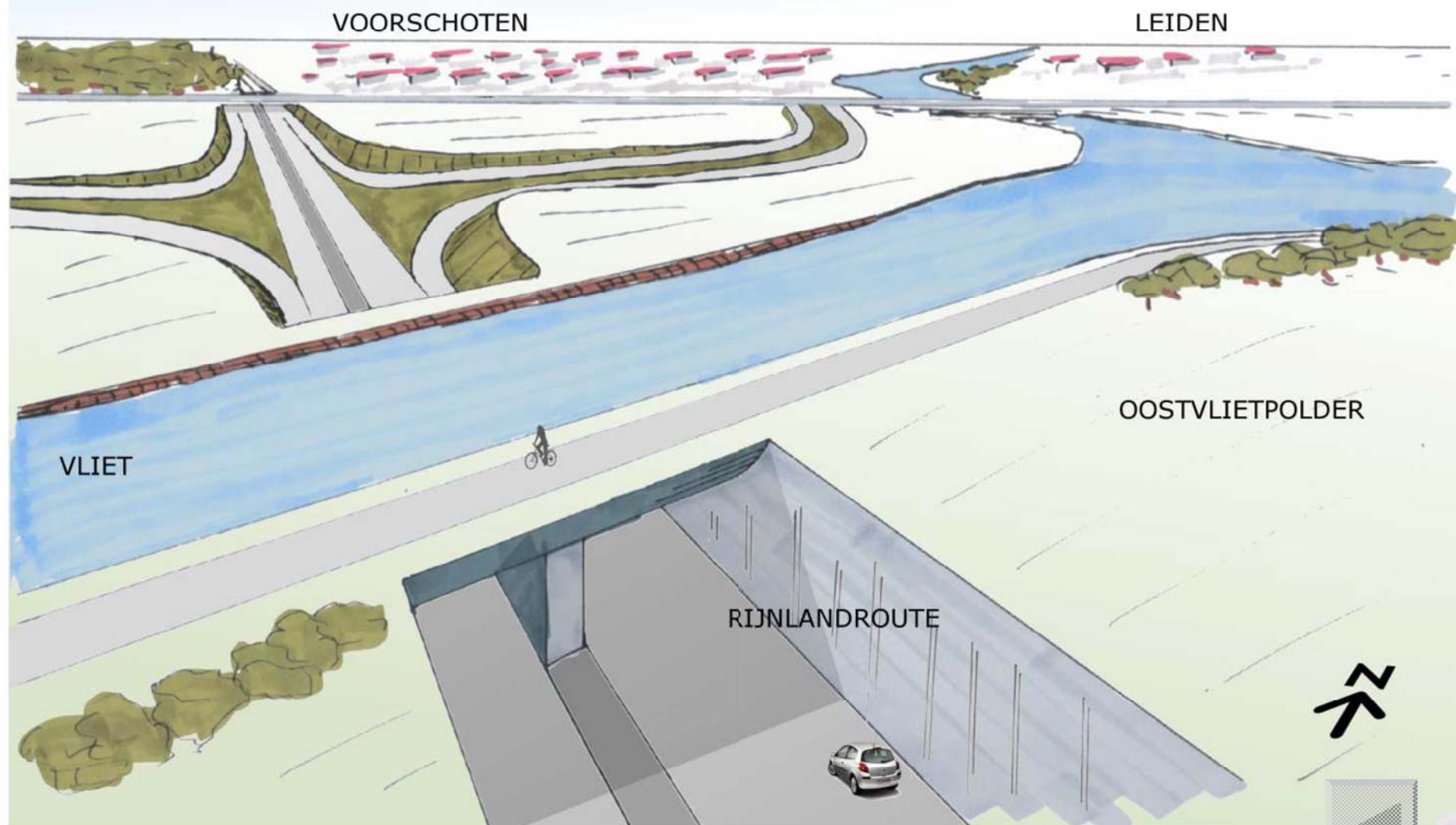
Bypass Oostvlietpolder



Volledige Aansluiting Voorschoterweg



Aansluiting Voorschoterweg



Onderdeel	Variant 1/7 (Royal Haskoning)	Wettelijke minimumvariant IBHR Buiten reikwijdte	Basisvariant IBHR* (Advin)	Variant 1/7 met Advin raming
Passage Voorschoten				
spoorkruising				
wegvak Stevenshof				
		Buiten reikwijdte		





Vragen?

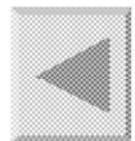


Ministerie van Volksgezondheid,
Welzijn en Sport
Milieubeheer



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Buiten reikwijdte



Buiten reikwijdte

Bijlage 7



provincie **HOLLAND**
ZUID

Verslag

Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Projecten en Programma's

Contact

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

Vergadering van
Bestuurlijk overleg RijnlandRoute

Vergaderdatum
15 oktober 2009

Datum
20 oktober 2009
Ons kenmerk
PZH-RLR-151009

Aanwezig

Dhr. N. Alkemade (Wassenaar), Dhr. A. van Dijk (PZH), ,
Dhr. J. Hoekema (Wassenaar), Dhr. W. de Jong
(Katwijk), Dhr. H. Lenferink (Leiden), Dhr. E. Mackay
(Oegstgeest), Dhr. J. Staatsen (Voorschoten), Dhr. J.
Steeagh (Leiden), Dhr. S. Stuijt (Zoeterwoude), Mevr. H.
Tjalma-den Oudsten (Voorschoten),

Dhr. [REDACTED] (PZH), Dhr. [REDACTED] (PZH), Dhr. [REDACTED]
[REDACTED] (PZH)

Op 15 oktober 2009 zijn tijdens de Bestuurlijke Conferentie de resultaten van de Integrale Benadering Holland Rijnland (IBHR) gepresenteerd. Na afloop van deze conferentie zijn de bestuurders van de gebiedsgemeenten bijeen gekomen om in overleg te treden over de laatste stand van zaken omtrent de RijnlandRoute. De bijeenkomst had een besloten karakter. In voorliggend verslag worden de hoofdpunten puntsgewijs genoemd.

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

- Wat in het huidige wensenpakket is meegenomen is nog onvoldoende voor de gemeente Voorschoten. De ondergrens is overkapte RLR in Voorschoten. Een andere oplossing zal de raad niet accepteren. Het college zal het wensenpakket bespreken met de raad, in combinatie met het urgentiebesef en de tunneldiscussie.
- Voorschoten en Leiden hebben procesafspraken gemaakt over de al dan niet volledige aansluiting op de Voorschoterweg. De 2^e fase m.e.r. zal voor zichzelf moeten spreken c.q. dit zal in de 2^e fase m.e.r. nader worden onderzocht. In de onderhandelingen met Eurlings is dit niet van belang, omdat uitgegaan kan worden van kostenneutraal (ongeacht welke oplossing wordt gekozen om Leiden aan te sluiten op de RLR).

Buiten reikwijdte

- Er is vanuit diverse gemeenten begrip voor de situatie waarin het college van Voorschoten zich bevindt. Er zijn echter ook geluiden dat het regionaal belang van de RLR in Voorschoten onvoldoende wordt onderkend. De kwaliteit van de inpassing die nu geboden wordt, is al hoog te noemen. Wat is nu redelijk op het totaal?

Buiten reikwijdte

Bijlage 8



provincie **HOLLAND**
ZUID

Verslag

Contact

dhr. [REDACTED]

T

[REDACTED]@

Vergadering van
Bestuurlijke conferentie
RijnlandRoute

Vergaderdatum
14 april 2010

Datum

26 april 2010

Ons kenmerk

-

Aanwezig

<<< De heer Van Dijk (Provincie Zuid-Holland); de heer [REDACTED] (Provincie Zuid-Holland); de heer Lenferink (Leiden); de heer Witteman (Leiden); de heer Wienen (Katwijk); de heer De Jong (Katwijk); de heer Staatsen (Voorschoten); mevrouw Tjalma (Voorschoten); de heer Den Ouden (Voorschoten); mevrouw Timmers-Van Klink (Oegstgeest); de heer Mackay (Oegstgeest); mevrouw Bloemen (Zoeterwoude); de heer Hoekema (Wassenaar); de heer Alkemade (Wassenaar)

de heer [REDACTED] (Provincie Zuid-Holland); de heer [REDACTED] (Ministerie van Verkeer&Waterstaat); de heer [REDACTED] (Provincie Zuid-Holland)

De heer [REDACTED] (Leiden); de heer [REDACTED] (Holland Rijnland); mevrouw [REDACTED] (Oegstgeest); mevrouw [REDACTED] (Katwijk); de heer [REDACTED] (Zoeterwoude); mevrouw [REDACTED] (Leiden); de heer [REDACTED] (Wassenaar); de heer [REDACTED] (Voorschoten)

Afwezig

-

Kopie aan

-

1. Opening en welkom door de voorzitter

De heer [REDACTED] heet een ieder welkom. De heer **Den Ouden** is voor de eerste keer bij een bestuurlijke conferentie in het kader van de RijnlandRoute aanwezig namens Voorschoten, en stelt zichzelf voor. Dit wordt gevolgd door een introductieronde van de andere aanwezigen.

De heer [REDACTED] stelt zichzelf voor, en legt de procedure van de ochtend uit. Het doel van de bijeenkomst is informatief en opiniërend.

De agenda wordt vastgesteld.

2. Presentatie Rapport Uitwerking Afspraken Voorkeursbesluit

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

3. Schets bestuurlijke stand van zaken

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

4. Presentatie faseringsscenario's

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

De heer **Staatsen** onderschrijft de regionale verkeersproblematiek, en ziet ook nut en noodzaak voor de verbinding A4 – A44. Er zal echter niet worden meegewerkt aan een versoering. Een open bak zonder duidelijk zicht op het eindbeeld is niet bespreekbaar.

De heer **De Jong** wijst op de politieke realiteit. Hij geeft aan dat Voorschoten alles wil, en acht dit niet realistisch. Katwijk wil ook wat.

Buiten reikwijdte

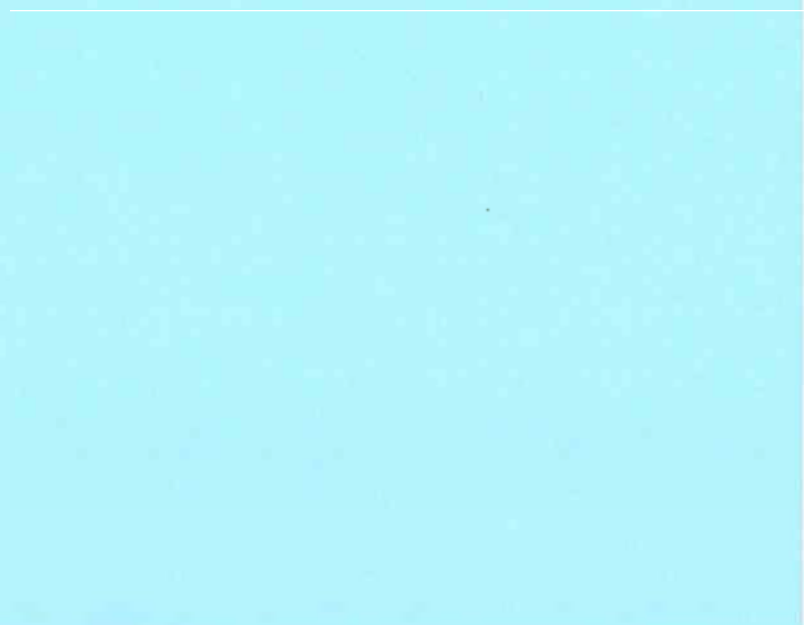
5. Wat verder ter tafel komt en rondvraag

Buiten reikwijdte

6. Sluiting

De heer [REDACTED] sluit de bijeenkomst om 10:00 uur.

Bijlage 9



DEN HAAG, 22 APRIL 2010

Aan deelnemers 4^e Bestuurlijke Conferentie Rijnlandroute

Geachte deelnemers,

Hierbij nodig ik u uit voor de 4^e Bestuurlijke Conferentie Rijnlandroute, die zal worden gehouden op **DINSDAG 27 APRIL 2010 VAN 18.00 – 21.00 uur.**

Locatie: De Beukenhof, Terweeweg 2-4, 2341 CR Oegstgeest.

Deze conferentie speelt een belangrijke rol in de voorbereiding op het Bestuurlijk Overleg MIRT, dat op 19 mei a.s. wordt gehouden. Tijdens het overleg van 14 april jongstleden hebben we geconcludeerd dat een aanleg ineens helaas niet mogelijk is, en dat fasering de enige optie is. Tijdens de bijeenkomst van 27 april wil ik samen met u komen tot de wijze waarop die fasering het beste plaats kan vinden. Het doel van de bijeenkomst is om de laatste stappen te nemen ter voorbereiding op het BO MIRT op 19 mei en om daarover (proces)afspraken te maken.

██████████ zal opnieuw optreden als onafhankelijk voorzitter.

Het diner (soep, vleesgerecht, nagerecht) wordt aan de vergadertafel geserveerd van 18.00-19.00 uur, terwijl wij alvast een begin maken met de vergadering. Mocht u speciale dieetwensen hebben, wilt u dat dan zo spoedig mogelijk laten weten via info@rijnlandroute.nl?

Ik stel u de volgende agenda voor:

1. Opening en welkom door de voorzitter
2. Korte voorstelronde (i.v.m. aanwezigheid van nieuwe wethouders)
3. Vaststellen agenda
4. Update bestuurlijke stand van zaken (Asje van Dijk)
5. Stand van zaken regiegroep (██████████)
6. Dialoog en discussie (Allen)
Formulering van de ruimte waarbinnen de gedeputeerde de voorbereidende gesprekken met de Minister van V&W (demissionair minister Eurlings) aan kan gaan.
7. Vervolgafspraken
8. Wat verder ter tafel komt en rondvraag
9. Sluiting

Ik hoop u allen a.s. dinsdag te kunnen ontmoeten,

Met vriendelijke groet,

Asje van Dijk, gedeputeerde.

Bijlage 10





provincie **HOLLAND**
ZUID

Verslag

Contact

dhr. [REDACTED]

T [REDACTED]

[REDACTED]@pzh.nl

Vergadering van
Bestuurlijke conferentie
RijnlandRoute

Vergaderdatum
27 april 2010

Datum
28 april 2010

Ons kenmerk

-

Aanwezig

De heer Van Dijk (Provincie Zuid-Holland); Mevrouw [REDACTED] Randstad Urgent); de heer Lenferink (Leiden); de heer Witterman (Leiden); de heer Udo (Katwijk); de heer Binnendijk (Katwijk) de heer Staatsen (Voorschoten); de heer Blommers (Voorschoten); de heer Den Ouden (Zoeterwoude); mevrouw Timmers-Van Klink (Oegstgeest); de heer Mackay (Oegstgeest); de heer Hoekema (Wassenaar); de heer Tukker (Wassenaar)

De heer [REDACTED] (Provincie Zuid-Holland); de heer [REDACTED] (Provincie Zuid-Holland); de heer [REDACTED] (Provincie Zuid-Holland)

De heer [REDACTED] (Holland Rijnland); de heer [REDACTED] (Holland Rijnland); mevrouw [REDACTED] (Oegstgeest); de heer [REDACTED] (Zoeterwoude); mevrouw [REDACTED] (Leiden); de heer [REDACTED] (Voorschoten)

Afwezig

De heer Wienen (Katwijk)

Kopie aan

-

1. Opening en welkom door de voorzitter

De heer [REDACTED] heet een ieder welkom.

De heer [REDACTED] stelt zichzelf voor, en legt de procedure van de avond uit. Het doel van de bijeenkomst is te komen tot een kader op basis waarvan de heer **Van Dijk** met de minister tot afspraken kan komen in het kader van de MIRT-bijeenkomst op 19 mei.

2. Korte voorstelronde

De heren **Binnendijk**, **Udo**, **Blommers** en **Tukker** zijn voor de eerste keer bij een bestuurlijke conferentie in het kader van de RijnlandRoute aanwezig namens Katwijk, Voorschoten respectievelijk Wassenaar. Een kennismakingsronde volgt.

3. Vaststellen agenda

Agendapunt 5 wordt geschrapt. Inhoudelijke inbreng van de heer [REDACTED] zal indien nodig in punt 6 worden ingebracht.

De agenda wordt vastgesteld.

Naar aanleiding van het verslag van de bijeenkomst op 14 april jongstleden heeft de heer **Staatsen** een opmerking. Met de opmerking zoals genoemd op pagina 5 van het verslag inzake nut en noodzaak van de RijnlandRoute heeft de heer **Staatsen** bedoeld dat hij zich in de positie van de gemeente Katwijk kon inleven, en er sprake is van empathische identificatie.

De heer **Den Ouden** merkt op dat hij namens de gemeente Zoeterwoude aanwezig is, in tegenstelling tot hetgeen in het verslag van 14 april is genoemd.

4. Update bestuurlijke stand van zaken

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

De heer **Hoekema** geeft aan dat veel van de markt gevraagd wordt, en of dat realistisch is. Hij merkt op dat scenario F tot een suboptimale oplossing leidt tussen de A4 en A44. Doorstroming van verkeer is van groot belang. De oplossing bevat voor Wassenaar en Voorschoten risico's.

Daarbij vraagt de heer **Hoekema** zich af het bezwaar ten aanzien van de maakbaarheid van de oplossing Churchill Avenue terecht is. Hij vraagt zich tevens af hoe het zit met de relatie met het MER.

De heer **Tukkers** geeft aan geen aanvullingen te hebben.

De heer **Staatsen** geeft aan het zorgwekkend te vinden dat de discussie zich verengt naar geld. De integrale oplossing dient in beeld te blijven, waarbij woon- en leefmilieu van belang zijn. Is een weg in een open bak door een dorp wel realistisch? Leveren we niet teveel aan kwaliteit in? Is er uitzicht op het eindbeeld? Het is een risicovolle keuze.

Buiten reikwijdte

De heer [REDACTED] vat de eerste ronde samen:

Buiten reikwijdte

- Hoe zit het met Churchill Avenue?
- Wat is de relatie met het MER?

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Ten aanzien van de relatie met het MER en Churchill Avenue geeft de heer **Van Dijk** aan dat het PPS-onderzoek een onderzoek is, en geen keuze. De resultaten van het onderzoek zouden in het MER opgenomen kunnen worden.

De heer **Hoekema** vraagt hoe het zit met de technische uitvoerbaarheid van Churchill Avenue.

De heer [REDACTED] geeft aan dat het oplosbaar is. Hij geeft aan dat ambtelijk gesteld is dat voor het realiseren van Churchill Avenue eerst de N11 West aangelegd zou moeten worden om hinder te beperken. De heer [REDACTED] geeft aan dat voor de realisatie van Churchill Avenue gedurende een periode van 3 tot 4 jaar zeer grote overlast in Leiden en omgeving zal bestaan.

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

De heer **Blommers** vraagt zich af waarom een innovatief traject alleen wordt ingezet voor 1 traject, en niet voor meerdere zoals Churchill Avenue. Voor een eerlijke procesgang is het noodzakelijk om een marktbenadering te doen met alle scenario's.

Buiten reikwijdte

Om 19:25 uur wordt het overleg voor een korte pauze geschorst.

Om 19:30 uur wordt het overleg hervat

6. Dialoog en discussie

De heer [REDACTED] introduceert het volgende agendapunt met de vraag aan de heer **Van Dijk** welke punten hij mee wil nemen naar de minister.

De heer **Van Dijk** geeft eerst een reactie op enkele inhoudelijke punten. Ten aanzien van de aansluiting Voorschoterweg geeft de heer hij aan de argumenten van de partijen te kennen. Hij geeft aan dat de provincie de knoop zal doorhakken, maar dat dit niet het gremium is om het daarover te hebben.

Buiten reikwijdte

De heer **Van Dijk** constateert dat de meeste partijen mee willen, en dat bij Voorschoten de grootste weerstand bestaat. Hij geeft aan dat dit pad bewandeld zal worden, en dat het van belang is dat met Voorschoten in gesprek gebleven wordt.

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

De heer **Hoekema** geeft aan kritischer te zijn. 5 minuten moed is goed, 10 minuten wijsheid is beter. Het feit dat Voorschoten tegen is, en de open bak veel ongemak oplevert, voelt als een graat in de keel. De heer **Van Dijk** vraagt wat het alternatief is. De heer **Hoekema** geeft aan dat het eindbeeld voor ogen moet blijven, al is dit geen gemakkelijke opgave. De knooppunten Maaldrift en Zoeterwoude moeten oplosbaar zijn. Hij constateert dat scenario G niet haalbaar is, en dat F een deel bevat dat niet goed is, de open bak.

De heer **Udo** merkt op dat de doorstroming van verkeer voorop moet staan.

De heer **Staatsen** geeft aan dat Voorschoten ook bereidheid getoond heeft. Ten aanzien van de tunnel en de aansluiting Voorschoterweg is Voorschoten bereid mee te blijven praten. Zonder een duidelijk perspectief op een dak op de open bak is de situatie onaanvaardbaar. Er is te praten over het beschikbaar stellen van extra middelen ten behoeve van een dak. Voorschoten kiest voor kwaliteit van woon- en leefomgeving.

De heer **Van Dijk** vraagt waarmee hij dan wel naar de minister kan.

De heer **Staatsen** geeft aan dat de heer **Lenferink** een aanvullende bijdrage van het Rijk reëel achtte. Additioneel geld van Voorschoten voor het dak op de tunnel is bespreekbaar. Het gaat om meer dan alleen verkeer. De open bak gaat wat kwaliteit betreft door de ondergrens heen.

De heer **Blommers** vraagt waarom niet beide tracés in het innovatieve traject worden gegoten. Churchill Avenue brengt veel op voor de leefomgeving. Het is een goede verkeersoplossing, en biedt een totaalbeeld. Hier kan een relatie worden gelegd met Sijtwende, waar het bedrijfsleven in heeft geparticipeerd.

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

De heer **Van Dijk** meldt dat de open bak in Voorschoten hem ook steekt. Hij geeft aan er hard voor te hebben gewerkt. De uitgestoken hand van de heer **Staatsen** wordt herkend, de heer **Van Dijk** is de heer **Staatsen** daar dankbaar voor. De heer **Van Dijk** geeft hierbij aan dat zodra de weg van 2x1 naar 2x2 rijstroken wordt uitgebreid, een dak wordt aangebracht. Tevens vraagt hij Voorschoten na te gaan hoeveel geld er eventueel beschikbaar is.

Buiten reikwijdte

De heer **Staatsen** vraagt tijd om politiek draagvlak binnen Voorschoten te verkrijgen.

7. Vervolgafspraken

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

8. Rondvraag

De heer Witteman vraagt zich af hoe terecht de hoop op PPS is.

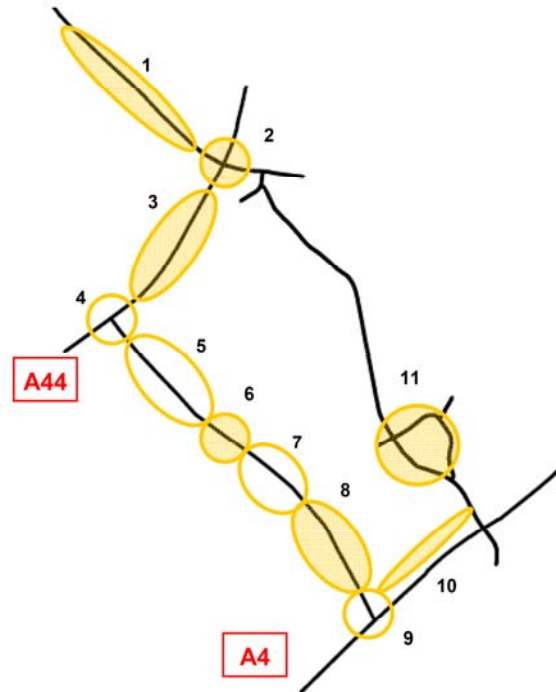
9. Sluiting

De bijeenkomst wordt om 20:25 uur gesloten.

Scope scenario F

Uitgangspunt is het ontwerp van Zoeken naar Balans. In onderstaand overzicht is voornamelijk alleen fase één opgesomd. Puntsgewijs en van noord naar zuid, ziet de scope van scenario F er als volgt uit:

Buiten reikwijdte	6. Spoorkruising	o Spoorviaduct, voorbereid voor 2x2 rijstroken. Functioneel gebruik in fase één: 2x1 rijstroken.
	7. Passage Voorschoten	o 600 meter <u>open</u> tunnelbak, voorbereid voor 2x2 rijstroken. Functioneel gebruik in fase één: 2x1 rijstroken.
		o Aquaduct, voorbereid voor 2x2 rijstroken. Functioneel gebruik in fase één: 2x1 rijstroken.
		o Overig deel half verdiept.
	8. Passage Oostvlietpolder	o Maaiveld
		Buiten reikwijdte
5. Passage Stevenshof	o Maaiveld met aarden wallen	



Bijlage 11



provincie **HOLLAND**
ZUID

Verslag

Contact

dhr. [REDACTED]

T [REDACTED]

@pzh.nl

Vergadering van
Bestuurlijke conferentie
RijnlandRoute

Vergaderdatum
02 juni 2010

Datum
22 juni 2010
Ons kenmerk
-

Aanwezig

De heer Van Dijk (Provincie Zuid-Holland); de heer Strijk (Leiden); de heer Wienen (Katwijk); de heer Udo (Katwijk); de heer Staatsen (Voorschoten); de heer Blommers (Voorschoten); mevrouw Bloemen (Zoeterwoude); de heer Den Ouden (Zoeterwoude); mevrouw Timmers-Van Klink (Oegstgeest); de heer Hoekema (Wassenaar); de heer De Lange (Holland Rijnland)

De heer [REDACTED] (Provincie Zuid-Holland); de heer [REDACTED] (Provincie Zuid-Holland); de heer [REDACTED] (Provincie Zuid-Holland)

Mevrouw [REDACTED] (Oegstgeest); mevrouw [REDACTED] (Leiden); de heer [REDACTED] (Voorschoten); mevrouw [REDACTED] (Katwijk)

Afwezig

De heer Lenferink (Leiden); de heer Binnendijk (Katwijk); de heer Mackay (Oegstgeest)

Kopie aan

-

Opening en welkom door de voorzitter

De heer **Van Dijk** heet een ieder welkom. Tijdens de introductie geeft de heer **Van Dijk** aan dat deze bijeenkomst een terugkoppeling van de BO MIRT-gesprekken betreft, en dat een eerste terugkoppeling al eerder per mail is verstuurd.

Speciaal welkom worden geheten de heren **Strijk** namens gemeente Leiden, en **De Lange** namens Holland Rijnland.

De heer Hoekema geeft aan dat mevrouw **Dekker** als wethouder aangetreden is in Wassenaar.

Korte terugblik

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Afspraken BO MIRT 19 mei 2010

Buiten reikwijdte

De heer **Hoekema** geeft aan dat er veel uit gehaald is in een lastige situatie.

Buiten reikwijdte

Enkele Kamerleden zullen 01 juni aanwezig zijn bij en verkiezingsbijeenkomst in Voorschoten. Er wordt geopperd om geld te sparen voor een betere oplossing, zoals wellicht Churchill Avenue. Scenario F geeft toch een onzeker eindbeeld, en daarmee een te beperkt vertrouwen.

Buiten reikwijdte

De heer **Van Dijk** merkt op dat het eindbeeld van Zoeken naar Balans op tafel ligt. Wanneer is onduidelijk. Ook het tunneldak bij Voorschoten komt in de loop van de tijd terug. Op de korte termijn vindt er een politieke lobby plaats, voor de lange termijn is het eindbeeld in zicht. De heer **Van Dijk** doet een pleidooi voor consequent handelen.

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Aanpak 2010

Buiten reikwijdte

De heer **Wienen** vraagt waarom dit niet in het huidige MER kan. 


De heer  
Om de vergelijkbaarheid zuiver te houden zou ook nagedacht moeten worden over een
versoberde Churchill Avenue.

Buiten reikwijdte

Rondvraag

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

De bijeenkomst wordt om 09:30 uur gesloten.

Bijlage 12

DEN HAAG, 22 JUNI 2010

Aan deelnemers Bestuurlijk Overleg Rijnlandroute

Geachte deelnemers,

Hierbij nodig ik u uit voor het Bestuurlijk Overleg Rijnlandroute, die zal worden gehouden op **WOENSDAG 23 juni 2010 VAN 18.00 – 19.00 uur.**

Locatie: Provinciehuis Den Haag, Merenzaal

Er zijn geen stukken te bespreken.

Ik stel u de volgende agenda voor:

1. Opening en welkom
2. Terugblik MIRT Algemeen Overleg Tweede Kamer van 22 juni 2010
3. Strategie vervolg RijnlandRoute
4. Wat verder ter tafel komt en rondvraag
5. Sluiting

Ik hoop u allen a.s. woensdag te kunnen ontmoeten,

Met vriendelijke groet,

Asje van Dijk, gedeputeerde.

Bijlage 13



provincie **HOLLAND**
ZUID

Verslag

Contact

dhr. [REDACTED]

T 070 [REDACTED]

[REDACTED]@pzh.nl

Vergadering van

Bestuurlijke Overleg RijnlandRoute

Vergaderdatum

23 juni 2010

Datum

24 juni 2010

Ons kenmerk

-

Aanwezig

Dhr. Van Dijk (Provincie Zuid-Holland); dhr. Strijk (Leiden); dhr. Wienen (Katwijk); dhr. Udo (Katwijk); dhr. Lenferink (Leiden); dhr. Staatsen (Voorschoten); dhr. Blommers (Voorschoten); dhr. Den Ouden (Zoeterwoude); mevr. Timmers-Van Klink (Oegstgeest); dhr. De Lange (Holland Rijnland); dhr. Mackay (Oegstgeest); mevr. Dekker (Wassenaar); dhr. H. de Greef

Dhr. [REDACTED] (Provincie Zuid-Holland); dhr. [REDACTED] (Provincie Zuid-Holland)

Mevr. [REDACTED] (Oegstgeest); mevr. [REDACTED] (Leiden); dhr. [REDACTED] (Voorschoten); dhr. [REDACTED] (Voorschoten); mevr. [REDACTED] (Katwijk); dhr. [REDACTED] (Holland Rijnland); mevr. [REDACTED] (Wassenaar); dhr. [REDACTED] (Zoeterwoude)

Afwezig

Dhr. [REDACTED] (Provincie Zuid-Holland); mevr. [REDACTED] (Zoeterwoude); dhr. [REDACTED] (Wassenaar)

Agenda

1. Opening en welkom
2. Terugblik MIRT Algemeen Overleg Tweede Kamer van 22 juni 2010
3. Strategie vervolg RijnlandRoute
4. Wat verder ter tafel komt en rondvraag
5. Sluiting

1. Opening en welkom door de voorzitter

Van Dijk opent om 18:10 de vergadering en heet iedereen welkom. De agenda wordt kort doorgenomen. Van Dijk geeft aan dat met dit overleg een cruciaal moment is bereikt.

2. Terugblik MIRT Algemeen Overleg Tweede Kamer van 22 juni 2010

Euiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

4. Strategie vervolg RijnlandRoute

Dit agendapunt wordt niet formeel ingeluid door de voorzitter, maar het overleg beweegt zich vanaf dit moment naar dit agendapunt.

Van Dijk

Buiten reikwijdte

2. Een aantal knelpunten met betrekking tot kwaliteit moet in ogenschouw genomen worden (circa € [redacted] Het gaat om:

Buiten reikwijdte

- Stevenshof half verdiept

Lenferink geeft aan dat dit type inpassing 'gevoel' oplevert bij de Tweede Kamerleden.

Tenslotte stelt Lenferink dat het belangrijk is om dit spoor in te zetten, anders vallen heel veel zaken van de haak. Dit spoor is essentieel voor de regio.

Den Ouden

Buiten reikwijdte

Ook het belang van Churchill

Avenue neemt toe. Nu is de kans om deze zaken erbij te pakken.

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Bijlage 14



provincie **HOLLAND**
ZUID

Verslag

Contact

dhr. [REDACTED]

T 070 [REDACTED]

@pzh.nl

Vergadering van

Bestuurlijke Overleg RijnlandRoute

Vergaderdatum

27 oktober 2010

Datum

02 november 2010

Ons kenmerk

-

Aanwezig

Dhr. Van Dijk (Provincie Zuid-Holland); dhr. Strijk (Leiden); dhr. Lenferink (Leiden), dhr. Udo (Katwijk); dhr. Staatsen (Voorschoten); dhr. Blommers (Voorschoten); dhr. Den Ouden (Zoeterwoude); mw. Bloemen (Zoeterwoude); mevr. Timmers-Van Klink (Oegstgeest); dhr. Mackay (Oegstgeest); dhr. De Lange (Holland Rijnland); mevr. Dekker (Wassenaar); dhr. Hoekema (Wassenaar)

Dhr. [REDACTED] (Provincie Zuid-Holland); dhr. [REDACTED] (Provincie Zuid-Holland); dhr. [REDACTED] (Provincie Zuid-Holland); dhr. [REDACTED] (Holland Rijnland)

Mevr. [REDACTED] (Oegstgeest); mevr. [REDACTED] (Leiden); dhr. [REDACTED] (Voorschoten); dhr. [REDACTED] (Voorschoten); mevr. [REDACTED] (Katwijk); dhr. [REDACTED] (Holland Rijnland); mevr. [REDACTED] (Wassenaar); dhr. [REDACTED] (Zoeterwoude)

Afwezig

Dhr. Wienen (Katwijk)

Agenda

1. Opening en welkom
2. Presentatie stand van zaken en discussie
3. Sluiting

1. Opening en welkom

De heer Van Dijk opent om 18:00 uur de vergadering en heet iedereen welkom. De agenda wordt kort toegelicht. [REDACTED]

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

2. Presentatie stand van zaken en discussie

Buiten reikwijdte

De heer Van Dijk merkt op dat de Scenario's A en F te weinig oplossen. Daar komen vanuit Voorschoten vragen bij of een verdiepte ligging ter plaatse veilig genoeg is, en of een tunnel hier nodig is. **De heer Van Dijk** geeft aan dat het huiswerk afgemaakt wordt, dat op basis daarvan geconcludeerd wordt dat A en F niet voldoende werken, en dat dus aanleggen ineens noodzakelijk is. **De heer Van Dijk** vraagt de aanwezigen of dit een haalbare strategie is.

De tweede vraag die **de heer Van Dijk** aan de orde stelt betreft Churchill Avenue. Deze is duurder dan Zoeken naar Balans. Hoeveel duurder wordt binnen een week bekend. Het nu bekende verschil bedraagt ongeveer € 86 miljoen. Daar komt bij dat de maakbaarheid en onzekerheden rond Churchill Avenue groter zullen zijn. [redacted]

Indien Churchill Avenue verkeerskundig minimaal gelijkwaardig functioneert, en financieel minimaal gelijkwaardig is aan Zoeken naar Balans, mag deze dan mee in de afweging? Aan de minister moet dus worden gevraagd of het rijksgeld ook voor Churchill Avenue gebruikt mag worden? [redacted]

[redacted]

Buiten reikwijdte

De heer Mackay merkt op dat kamerlid de heer Aproot heeft aangegeven niets in Churchill Avenue te zien.

Buiten reikwijdte

De heer Lenferink merkt op dat er 2 discussies spelen, te weten een discussie over het al dan niet ineens aanleggen van de RijnlandRoute enerzijds, en het al dan niet kunnen kiezen voor Churchill Avenue anderzijds. De Churchill Avenue-discussie dient gerelateerd te worden aan Scenario F.

De heer Lenferink geeft aan geen vertrouwen te hebben in een realisatie ineens. [redacted]

Buiten reikwijdte

[redacted] De basisstrategie is nog steeds valide: gaan voor Scenario F, echter indien de kosten van Churchill Avenue omlaag gaan kan daarvoor worden gekozen. Scenario A zakt door de hoeven. Echter, er is een verwantschap tussen Scenario A en Churchill Avenue. Afgevraagd kan worden wat er gerealiseerd kan worden met de beschikbare middelen, de zogenoemde A⁺⁺.

De heer Hoekema [redacted]

Buiten reikwijdte

[redacted] Scenario A kan dan worden gezien als opstap naar Churchill Avenue. Er is dan

echter een garantie voor het vervolg nodig, anders heeft Leiden een groot probleem. Scenario F gaat het niet worden, dus kijk naar het geheel.

De heer Udo [Buiten reikwijdte]
[Buiten reikwijdte]
[Buiten reikwijdte] Scenario F biedt geen oplossing, dat heeft consequenties voor Valkenburg. Er is weliswaar een tekort van € 200 miljoen, maar er is een nieuw feit, namelijk dat Scenario F niet helpt. In dit licht bezien is Aptroot wellicht niet tegen Churchill Avenue. Opgemerkt wordt dat er niet alleen voor het geheel aanleggen van de RijnlandRoute moet worden gegaan, dat is een te groot risico.

De heer Den Ouden [Buiten reikwijdte]
[Buiten reikwijdte]
[Buiten reikwijdte] . Voor wat betreft extra middelen vanuit Zoeterwoude maakt Churchill Avenue meer kans. Scenario A moet dan worden gezien als opstap naar Churchill Avenue. Aanpassingen op de bestaande route kunnen worden gerealiseerd, waarbij ook mogelijkheden voor de Europaweg worden gezien.

Mevrouw Timmers vraagt aan Leiden of Churchill Avenue ontwikkelmogelijkheden biedt voor Leiden. **De heer Strijk** geeft aan dat die mogelijkheden beperkt zijn. **De heer Lenferink** geeft aan dat ontwikkellocaties rond wegen lastig winstgevend te maken zijn. Het is financieel niet interessant.

De heer Mackay geeft aan te willen gaan voor alles ineens. Nieuwe varianten toevoegen creëert het beeld dat de regio onduidelijk opereert. Indien het Rijk niets ziet in Churchill Avenue, dan moet worden ingezet op Scenario F, en anders helemaal niets.

[Buiten reikwijdte] [Buiten reikwijdte]
[Buiten reikwijdte]

De heer Blommers geeft aan dat Voorschoten soepeler zal omgaan met de nut en noodzaakdiscussie, en mogelijk met extra middelen wil komen indien voor Churchill Avenue wordt gegaan. Het momentum rond de RijnlandRoute moet worden gebruikt. Scenario A moet worden gezien als opmaat voor Churchill Avenue, waarbij Scenario A nu wel moet worden verbeterd. **De heer Van Dijk** vraagt hoe groot een eventuele extra bijdrage van Voorschoten is. **De heer Blommers** geeft aan dat kan worden gedacht aan enkele miljoenen, ordegrrootte 1 – 4. **De heer Blommers** meldt tevens dat het unanieme draagvlak voor de oplossing van belang is. Opgemerkt wordt dat in het eindbeeld nog steeds problemen op de Churchilllaan blijven bestaan.

De heer Staatsen vraagt naar het veiligheidspunt ten aanzien van de verdiepte ligging bij Voorschoten, en vraagt of dit tot extra kosten leidt. **De heer Van Dijk** geeft aan dat dit in onderzoek is. **De heer Staatsen** merkt op dat indien de kosten van Scenario F hoger worden, de referentie ten opzichte van Churchill Avenue verandert.

De heer [] geeft een toelichting op de problematiek rond de tunnel in Voorschoten.

De heer De Lange geeft aan dat het een risico is wanneer voor alles of niets wordt gegaan. Niets is nog altijd slechter. Churchill Avenue is ook niet heilig. Daarom moet de huidige lijn worden voortgezet.

De heer Hoekema geeft aan dat Scenario F geen oplossing is.

Buiten reikwijdte

De heer Van Dijk geeft aan dat het eindbeeld wordt nagestreefd. Indien dat onhaalbaar blijkt, dan wordt ingezet op Scenario F. Indien blijkt dat Churchill Avenue toch beter scoort, dan moet dat bespreekbaar blijven.

Buiten reikwijdte

De heer Lenferink geeft enkele optie's om Churchill Avenue te optimaliseren, namelijk het verbreden van de Lammebrug, en het verkrijgen van eventueel extra middelen van Voorschoten

en Haaglanden. De focus moet liggen op de knelpunten, namelijk de waterkruisingen en aansluitingen op het Leidse wegennet.

De heer [REDACTED] merkt op dat de bestaande afspraak de Scenario's A en F betreffen.

De heer **Lenferink** geeft aan dat A niet kan, en F niet kan. De conclusie moet dan zijn: òf alles, òf A++.

De heer [REDACTED] geeft aan dat de keuzes zijn: alles of niets, wachten op de uitkomsten van het MER, of een uitgekleden Churchill Avenue.

De heer **Hoekema** geeft aan dat niets doen nu zeer slecht zou zijn. Het optimaliseren van een niet werkende oplossing is geen succes. Dit geeft een slecht gevoel.

De heer **Mackay** geeft aan dat niets doen geen optie is. Iets doen is echter geen RijnlandRoute meer. Hij geeft aan dat helder moet worden geopereerd. Zwaken tussen varianten is zwak, F is gekozen, en daar moet voor worden gegaan.

Buiten reikwijdte



3. Sluiting

De heer **Van Dijk** sluit af met een samenvatting, en geeft aan dat de provincie het huiswerk zal afmaken.

Bijlage 15

RijnlandRoute Stand van zaken

Provincie Zuid-Holland

27 oktober 2010



Onderwerpen

BO MIRT 19 mei 2010

Zoeken naar Balans, variant A en F

- Ontwerp, verkeersmodellen
- Marktconsultatie

Churchill Avenue

- Geheel en gefaseerd
- Opgenomen in 2^e fase MER

Financiering

- Stand van zaken
- Diverse toezeggingen en mogelijke bijdragen

Planning 2010-2011

Bestuurlijk Overleg MIRT november 2009

Buiten reikwijdte

Bestuurlijk Overleg MIRT 19 mei 2010

Buiten reikwijdte

Zoeken naar Balans: varianten A en F

Buiten reikwijdte

Knooppunt Leiden West

Buiten reikwijdte

PROVINCE
ZUID-HOLLAND

Resultaten verkeersmodellen

Buiten reikwijdte



Churchill Avenue

- Onder bevolking van Leiden, Wassenaar en Voorschoten groot draagvlak voor deze oplossing
- Bestuurlijke wens: laat voorkeursbesluit afhangen van de uitkomst van het onderzoek van 2^e fase MER
- Provincie en regio willen mogelijkheid hebben ook voor dit alternatief te kunnen kiezen indien CA verkeerskundig en milieutechnisch gelijkwaardig of beter scoort en qua kosten vergelijkbaar is met Zoeken naar Balans

Huidige situatie Leiden



provincie **HOLLAND**
ZUID

Churchill Avenue (2)

- Meegenomen in 2^e fase MER: volledig en gefaseerd
- Ontwerp op niveau MER binnenkort gereed
- Eind volgende week doorrekening met dynamisch verkeersmodel gereed
- Eind volgende week kostenraming gereed
- Met huidige inzichten blijkt deze variant circa € 86 miljoen duurder te zijn dan de variant Zoeken naar Balans
- In de 2^e fase MER zal ingezoomd worden op de maakbaarheid en bouwrisico's

Marktconsultatie

Buiten reikwijdte

Vier thema's nader onderzocht

Buiten reikwijdte

Financiering: Stand van zaken

Buiten reikwijdte

Financiering: Aanvullende middelen

Buiten reikwijdte

Financiering: Nog te dekken

Buiten reikwijdte

ZUID HOLLAND

Integrale benadering RGL-West en RLR

Buiten reikwijdte

Fasering RijnGouwelijk West

Buiten reikwijdte

provincie **HOLLAND**
ZUID

Belangrijke momenten in proces

Buiten reikwijdte

Afsluiting

Heeft u nog vragen?

Bijlage 16



provincie **HOLLAND**
ZUID

Verslag

Contact

dhr. [REDACTED]

@pzh.nl

Vergadering van

Bestuurlijke Overleg RijnlandRoute

Vergaderdatum

16 november 2010

Datum

19 november 2010

Ons kenmerk

-

Aanwezig

Dhr. Van Dijk (Provincie Zuid-Holland); dhr. Lenferink (Leiden); dhr. Strijk (Leiden); dhr. Wienen (Katwijk); dhr. Udo (Katwijk); dhr. Staatsen (Voorschoten); dhr. Blommers (Voorschoten); dhr. Den Ouden (Zoeterwoude); mw. Bloemen (Zoeterwoude); mevr. Timmers-Van Klink (Oegstgeest); dhr. Mackay (Oegstgeest); mevr. Dekker (Wassenaar); dhr. Hoekema (Wassenaar); dhr. De Lange (Holland Rijnland)

Dhr. [REDACTED] (Provincie Zuid-Holland); dhr. [REDACTED] (Provincie Zuid-Holland); dhr. [REDACTED] (Provincie Zuid-Holland); dhr. [REDACTED] (Holland Rijnland)

Mevr. [REDACTED] (Oegstgeest); dhr. [REDACTED] (Leiden); dhr. [REDACTED] (Voorschoten); mevr. [REDACTED] (Katwijk); mevr. [REDACTED] (Wassenaar); dhr. [REDACTED] (Zoeterwoude); dhr. [REDACTED] (Holland Rijnland)

Afwezig

Agenda

1. Opening en welkom
2. Presentatie stand van zaken en discussie
3. Sluiting

1. Opening en welkom

De heer Van Dijk opent om 18:30 uur de vergadering en heet iedereen welkom. Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

De heer Lenferink geeft een terugkoppeling van het werkbezoek dat Tweede Kamerlid de heer Aptroot heeft gebracht aan Holland Rijnland. De heer Aptroot heeft aangegeven dat hij inziet dat aanleg van de RijnlandRoute ineens het beste is. Daarbij heeft hij begrip voor het feit dat het project van deze omvang niet door de regio te dragen is. De heer Aptroot heeft aangegeven dat zijn voorkeur uitgaat naar Zoeken naar Balans. Churchill Avenue zou eventueel kunnen indien de kosten daarvan ongeveer gelijkwaardig zijn.

De heer Van Dijk geeft aan een 1^e voorkeur te hebben voor alles of niets, maar dat het project niet uit de handen mag vallen.

Buiten reikwijdte

2. Stand van zaken

De heer [REDACTED] presenteert de stand van zaken rond de uitwerking van de alternatieven.

Buiten reikwijdte

De heer Van Dijk geeft een ieder de gelegenheid om informatieve vragen te stellen.

De heer Lenferink geeft aan dat er behoefte is aan zaken op papier. Bij een eerder overleg is sprake geweest van een terugvaloptie A++/CA--. Daarbij zou de focus liggen op de belangrijkste knelpunten. De opties daarvoor zijn nu niet herkenbaar. De knelpunten zijn de Lelylaan, Haagweg en de verschillende waterkruisingen. Oplossingen daarvoor zouden kunnen zijn het onderlangs kruisen van de Oude Rijn en het Rijn-Schiekanaal, het verbreden van de Lelylaan tot 2x2 rijstroken, en het aanpakken van de Haagweg en Plesmanlaan.

De 2^e vraag in deze is hoe Churchill Avenue kan worden bekeken. Het is als concept ineens aangeboden. Dat is duurder dan Zoeken naar Balans, en is daarmee niet haalbaar. Daarnaast kan worden gezocht naar opties om zo dicht mogelijk bij het concept te komen. Een 3^e optie is het handhaven van de tunnel door de Oostvlietpolder, en het schrappen van de brug.

Buiten reikwijdte

Ten aanzien van de opties voor A++/CA-- geeft **de heer** [REDACTED] geeft aan dat de route door Leiden een stroomweg moet worden. Dat betekent dat alle gelijkvloerse kruisingen ongelijkvloers moeten worden, zonder dat daarmee een kamelenroute ontstaat. De tunnel onder het Rijn-Schiekanaal is een duur element. Een optie daarin is om de routes rond de bypass Oostvlietpolder en het Lammenschansplein als een grote rotonde te laten functioneren. Er zijn in dat opzicht nog vele opties te ontwikkelen.

Buiten reikwijdte

De heer Van Dijk vraagt advies voor het overleg met de minister.

De heer Lenferink geeft aan niet voor 1 lijn te gaan. Wat wel kan is stellen dat simpel faseren geen optie is, en A en F zodoende niet lukken. Er blijven 2 scenario's open, namelijk:

- Zoeken naar Balans, waarbij als terugvaloptie kan worden gezocht naar mogelijkheden met het beschikbare budget, waarbij Scenario A geen optie is.
- Indien het lukt om meer middelen beschikbaar te krijgen, dan kan worden gezien wat op het andere spoor kan worden gerealiseerd.

De heer De Lange merkt op te bezien wat wel zeker is. Dat is de financiële bijdrage van de regio van twee maal € 37,5 miljoen. Daarmee wordt het signaal gegeven dat de regio het serieus oppakt om een groot probleem op te lossen met een forse impact op de regio. De vraag is wat de provincie kan bijdragen.

Zowel Zoeken naar Balans als Churchill Avenue moeten open gelaten worden. De focus moet liggen op het vastpinnen van het geld. In de zuidvleugelstudie is Holland Rijnland als 4^e geprioriteerd.

De heer Wienen geeft aan te schrikken van wat hij hoort. De kosten van alle varianten worden hoger, en faseren is geen optie. De strategie moet in ieder geval zijn dat het knelpunt moet worden aangepakt, en dat het geen regionaal project is. Dit gaat het bij het Rijk waarschijnlijk niet halen. Het beschikbare geld moet in ieder geval worden behouden. Als er geen extra geld beschikbaar komt, moet dan verder worden gestudeerd? Geconstateerd wordt dat het financieel maximaal haalbare verkeerskundig niet voldoet, en niet in de buurt komt van de beoogde RijnlandRoute. De enige optie in deze zin is daarom Zoeken naar Balans totaal, dat als enige de kwaliteit levert die gezocht wordt.

Buiten reikwijdte

De heer Hoekema geeft aan dat een A+++-variant als opmaat naar Churchill Avenue. De rijkslogica dat handhaven van de huidige situatie ook verbetering is, is niet van toepassing. Als het alternatief Zoeken naar Balans ineens mogelijk is, dan moet daarvoor worden gegaan. Anders moeten de beschikbare middelen worden gereserveerd en moet verder worden gedacht. A++ levert meer problemen in Leiden, en heeft weinig verkeersoplossend vermogen ten opzichte van wat gewenst is.

De heer Blommers geeft aan dat een volledige variant niet haalbaar is. Afgevraagd moet worden hoe hier praktisch mee moet worden omgegaan. Een A++-variant biedt de meeste zekerheid naar een eindbeeld. Het is het meest realistisch. We moeten niet met lege handen komen te staan. We moeten niet verleid worden tot een alles of niets-strategie.

De heer Den Ouden vraagt hoe, gegeven het feit dat een gefaseerde Churchill Avenue te royaal is, tot een versoering daarvan kan worden gekomen. Indien de Churchilllaan op maaiveld blijft, en alleen de kruisingen ongelijkvloers worden gemaakt, ontstaan een kansrijk A++-variant.

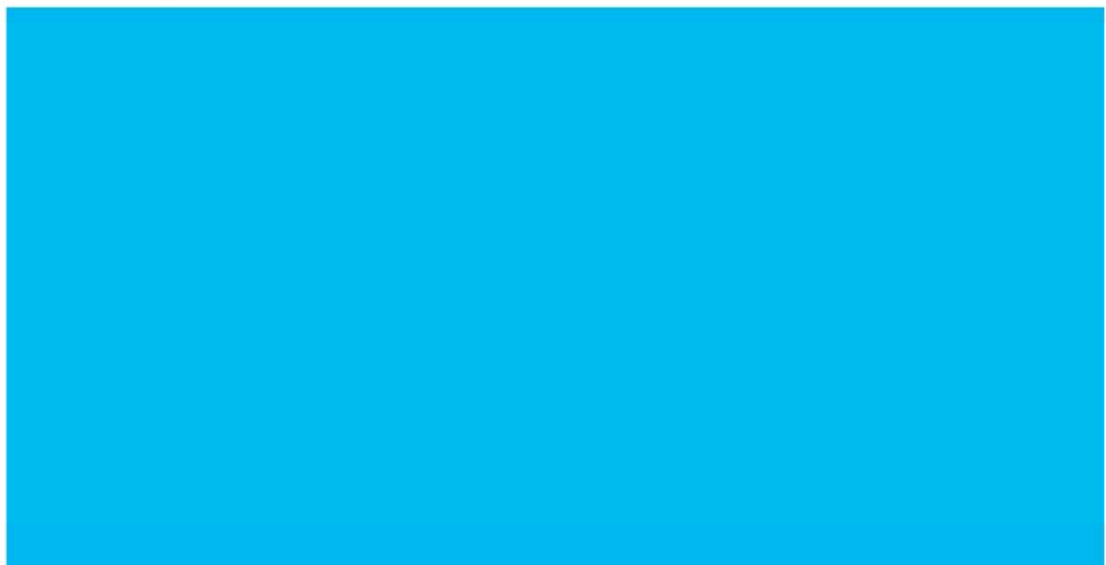
De heer Wienen geeft aan geen geloof te hebben in een route met 2x2 rijstroken door een woonwijk. Een A++-variant is geen opmaat naar een eindbeeld, maar is het eindbeeld.

De heer Den Ouden geeft aan dat een offer van Leiden wordt gevraagd.

Buiten reikwijdte



Geconstateerd wordt dat Scenario A geen oplossing biedt voor het onderliggend wegennet. **De heer Lenferink** vult aan dat een oost-westverbinding van belang is, en niet een noord-zuidverbinding.



De heer Lenferink geeft aan dat voor alles ineens moet worden gegaan. Daarbij geldt wel dat het budget voor Zoeken naar Balans alternatief moet kunnen worden ingezet.

De heer Van Dijk suggereert dat Rijkswaterstaat eventueel een second opinion op Churchill Avenue kan doen. Dit helpt onszelf (in verband met 'verdacht' projectteam, en een 'verdacht' initiatief) maar ook de minister.

De heer Wienen geeft aan dat het antwoord daarop al bekend is.

De heer [REDACTED] geeft aan dat eerder is onderzocht of een route door Leiden mogelijk is. Daarover werd negatief geoordeeld, en nog steeds. Een belangrijk argument voor het Rijk is dat Zoeken naar Balans een extra oost-westverbinding oplevert, wat beter is dan alleen een route door de stad. Afgevraagd moet worden wat in het gesprek met de minister aan de orde gaat komen. Er is een gereede kans dat het dan inbrengen van Churchill Avenue de alles-of-niets-discussie gaat vertroebelen. Er kan later altijd nog op worden teruggekomen.

De heer Wienen geeft aan dat de discussie over Churchill Avenue nu te vroeg is.

De heer De Lange vraagt of het project helemaal kan afvallen. **De heer Van Dijk** antwoordt dat de minister dat niet zal doen.

De heer Lenferink geeft aan dat voor alles of niets ten aanzien van Zoeken naar Balans moet worden gegaan, dat dat een heldere koers is, en dat Churchill Avenue later alsnog in de discussie kan worden gebracht.

De heer Blommers geeft aan moeite te hebben met de gekozen lijn. **De heer Van Dijk** geeft aan hiervoor begrip te hebben, maar geen andere oplossing te zien. **De heer Blommers** geeft aan dat als het niets wordt, het dan ook niets is. **De heer De Lange** geeft aan dat bereikbaarheid een prioriteit van het Rijk is. Er kan altijd nog worden teruggevallen op Scenario A.

De heer Blommers acht het risico van alles of niets te groot, en geeft aan dat de beschikbare middelen mogelijk naar andere prioriteiten binnen de randstad zullen gaan.

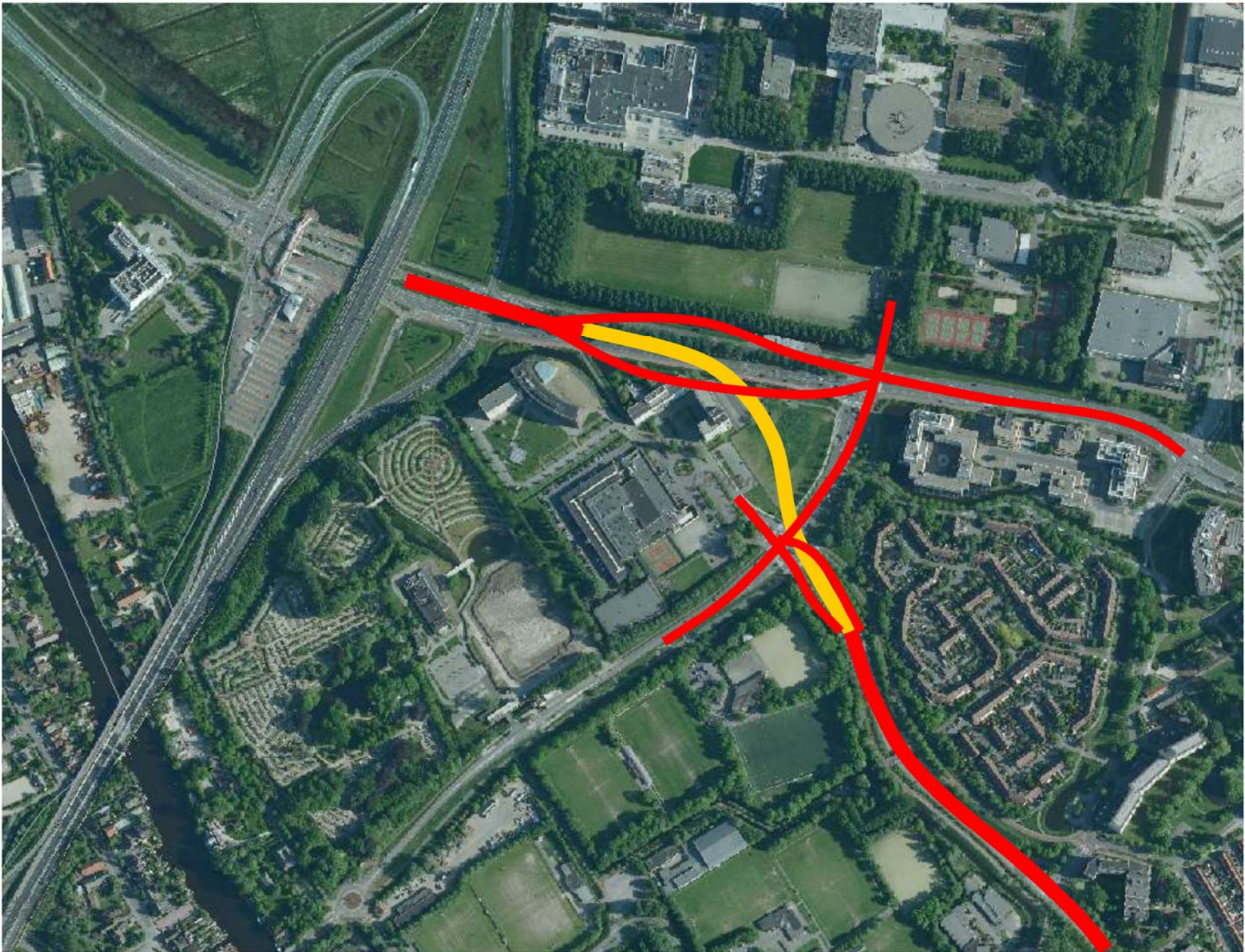
De heer Lenferink geeft aan dat de boodschap van **de heer Van Dijk** op dit moment als enige te verkopen is, ondanks de voordelen van Churchill Avenue. Er bestaan veel varianten, er zijn onzekere budgetten, er kan veel worden gevarieerd. Daarop is niet te sturen. Daarom moeten de budgetten worden vastgelegd. Churchill Avenue kan later nog worden ingebracht.

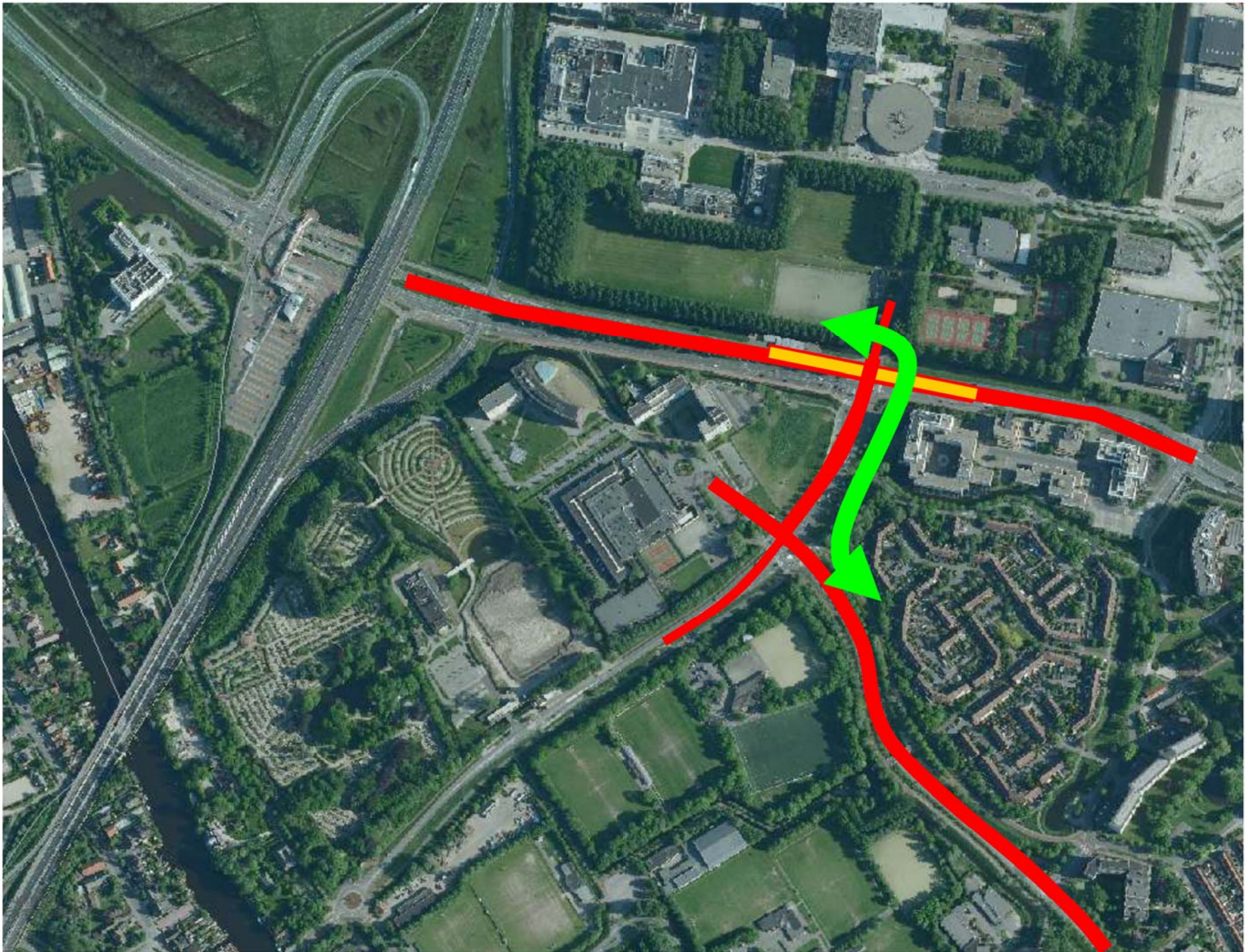
De heer Van Dijk concludeert dat daarmee de lijn richting de minister vast ligt.

3. Sluiting

De heer Van Dijk sluit de bijeenkomst af.

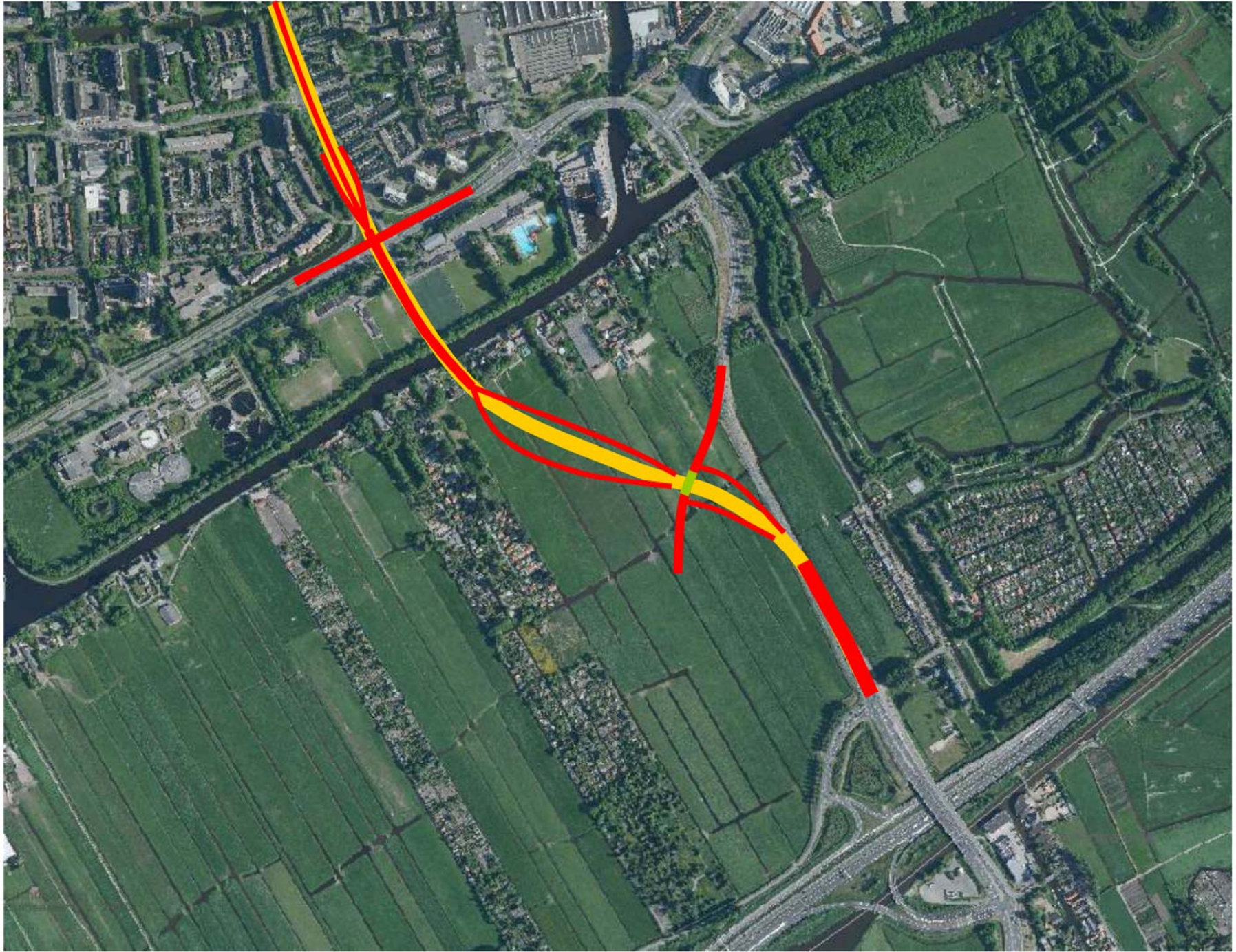
Bijlage 17

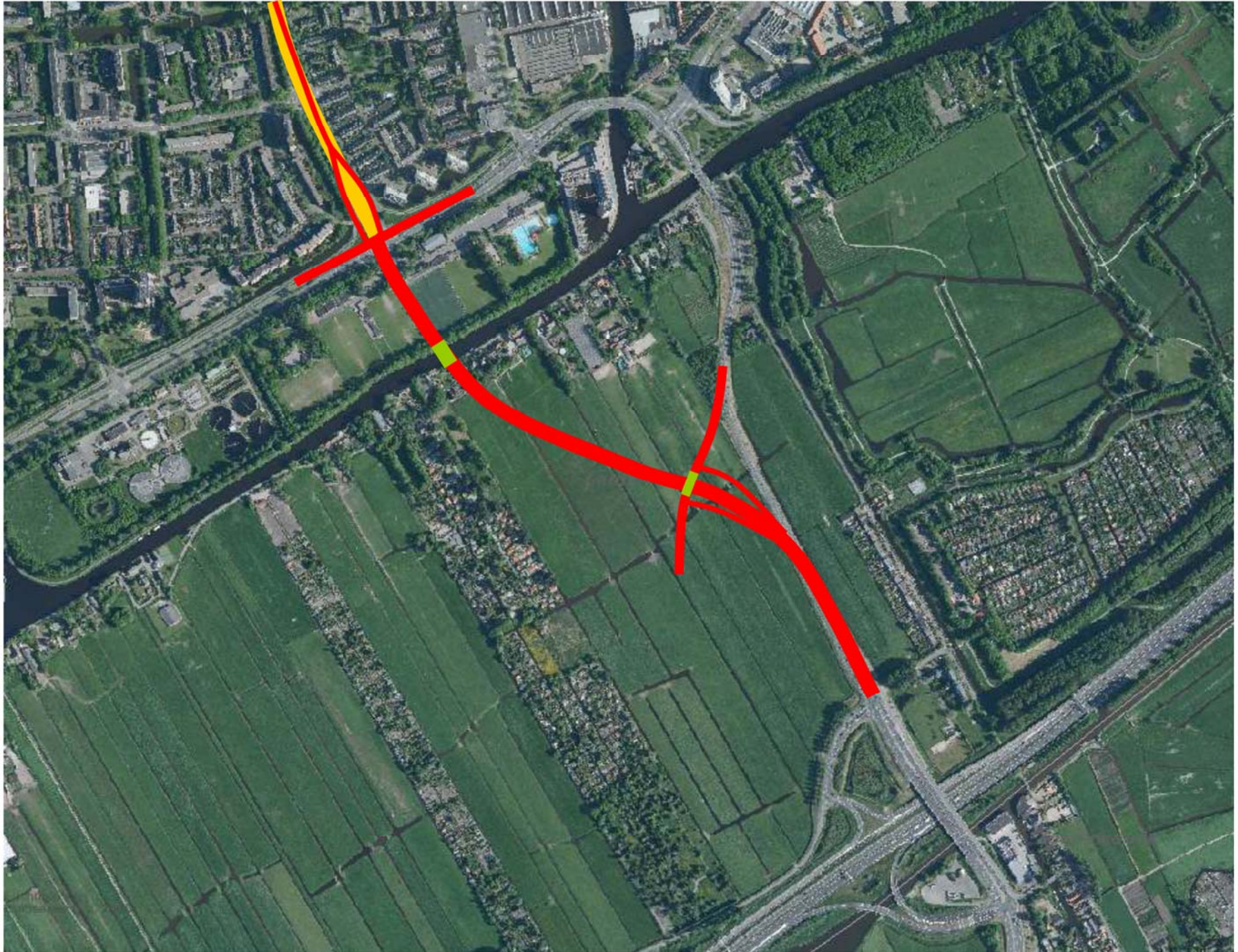




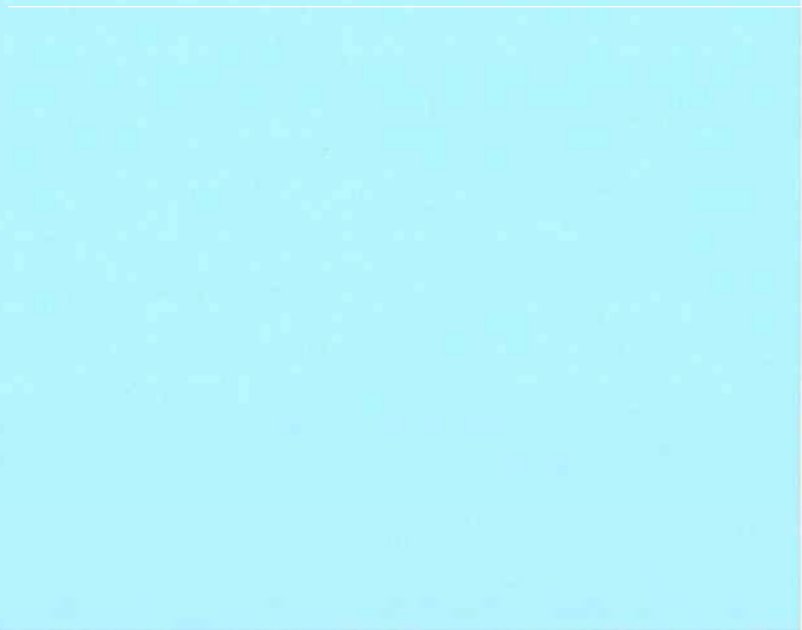








Bijlage 18



RijnlandRoute Stand van zaken

Provincie Zuid-Holland

16 november 2010



Agenda

- 18.00 uur Inloop met koffie & thee
- 18.30 uur Opening door Asje van Dijk
- 18.45 uur Presentatie stand van zaken door [REDACTED]
- 19.15 uur Bespreken hoofdzaken
- financiering
 - scenario's A en F
 - A++ = CA --
 - Standpunt Rijk
- 20.00 uur Diner
- 21.00 uur Sluiting

Onderwerpen

Terugblik

- Overleg 27 oktober 2010

Financiering

Scenario F

Churchill Avenue gefaseerd

- Ontwerp, kosten, risico's

CA--/A++

- Denkrichtingen

A+

Bestuurlijk Overleg 27 oktober 2010

Afgesproken lijn richting het Rijk:

- Voorkeur realisatie ineens
- Indien niet mogelijk: Scenario F (1^e fase)
- Indien CA minimaal gelijkwaardig scoort
 - Milieu
 - Verkeer
 - Kosten
 - ▶ dan de keuze voor CA mogelijk maken
- Eventueel: A++/CA--

Financiering

Buiten reikwijdte

Zoeken naar Balans – Scenario F

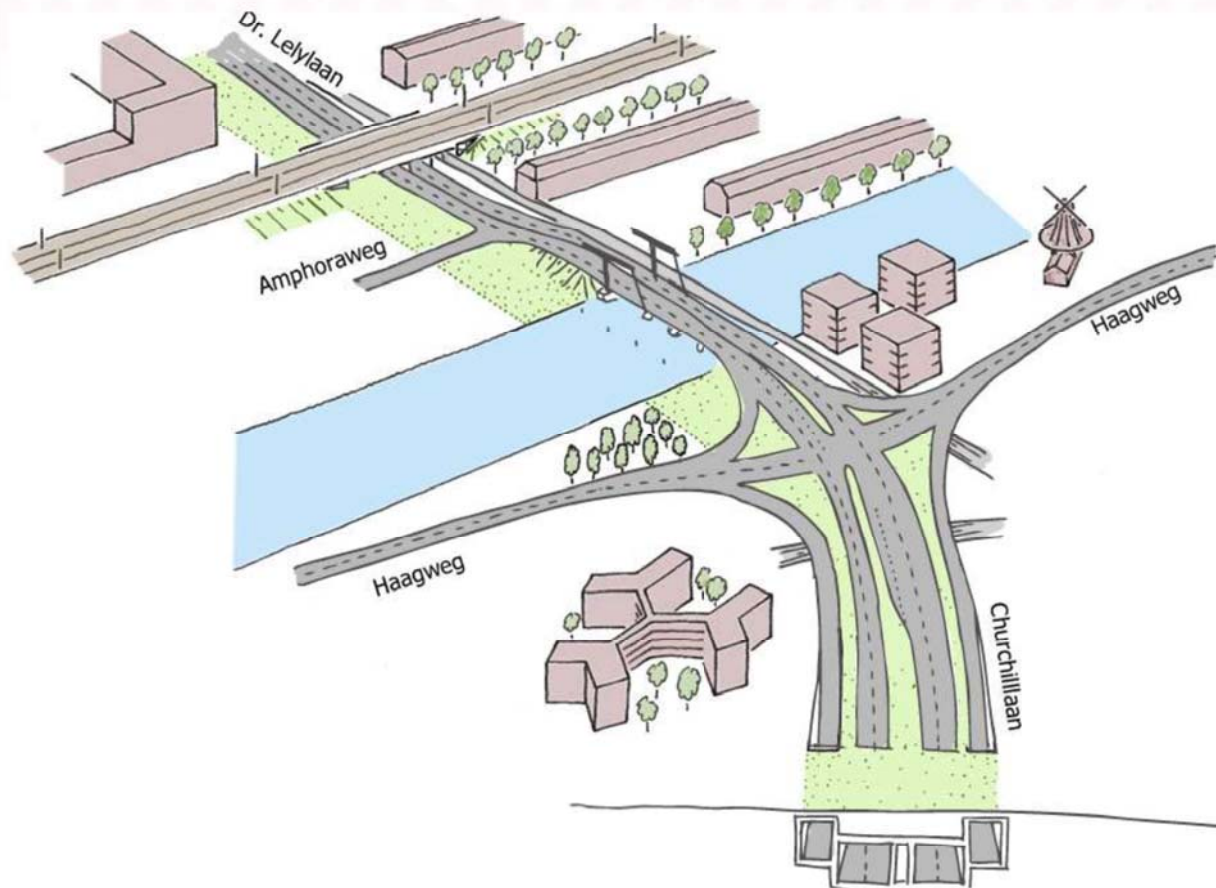
- Verkeerskundig redelijk functionerend
- Tunnel Voorschoten
- Kosten: € 630 miljoen excl. toeslagen, ± € 900 incl.
- F = eindsituatie

- Conclusie: financieel onhaalbaar

CA gefaseerd – Ontwerp (1)

- Aansluiting Plesmanlaan – Haagse Schouwweg – Lelylaan: cf. eindbeeld (ongelijkvloers)
- Lelylaan:
 - 2x2 strooks maaiveld
 - Halve aansluitingen
- Churchilllaan:
 - tunnel 2x3 rijstroken
 - 1 rijstrook/richting naar Voorschoterweg
- Oostvlietpolder:
 - Tunnel uit Churchilllaan
 - Bypass op maaiveld, naar Voorschoterweg

CA gefaseerd – Ontwerp (2)



CA gefaseerd – Verkeer

- Onderzoeken nog gaande
- Verwachting:
 - Overal 2x2 rijstroken ► ‘redelijke’ doorstroming
 - Knelpunten:
 - Knoop Leiden West
 - Kruising Churchilllaan – Haagweg
 - Aansluitingen Lelylaan

CA gefaseerd – Kosten

- CA- vs. ZnB (F)
 - 1^e fase: ongeveer gelijkwaardig ($\pm$ € 630 miljoen)
 - 2^e fase: CA- ruim 2x zo duur als ZnB (F)
(€ 250 miljoen vs. € 100 miljoen)
 - NB: Overige aanpassingen aan HWN (A4, A44) niet meegenomen
 - Conclusie: ook CA gefaseerd niet financierbaar

CA--

- Mogelijkheden met beschikbare middelen (€ 540 mln)
- Denkrichtingen om kosten CA gefaseerd te reduceren:
 - Geen tunnel Oostvlietpolder
 - Verdiepte ligging Churchillaan i.p.v. tunnel
 - Aansluiting Lelylaan – H. Schouwweg – Plesmanlaan cf. huidige vormgeving

CA--/A++

- Rijk ziet CA niet zitten!

A+

- Kiezen voor A
- Met kleine inspanning resultaat haalbaar?

Nee:

- Churchillbrug
- Spoorviaduct
- Verdubbeling Lelylaan
- Verwachte kosten: **± € NTB**

CA gefaseerd – Risico's (1)

- Spoorkruising (werken nabij bestaand viaduct)
- Kwaliteit (ervaring bij aannemers met stadstunnels van deze omvang)
- Ontwerp
 - Aansluitingen Lelylaan
 - Fietsnet (incl. Churchillbrug)

CA gefaseerd – Risico's (2)

- Tunnelveiligheid:
 - Verkeersveiligheid met wevend verkeer
 - Beperkte bereikbaarheid
 - Lange tunnel
 - Commissie tunnelveiligheid
- Bouw:
 - Kans op schade bestaande bebouwing
 - Logistieke uitdaging
 - Bouwen nabij Churchillbrug

Marktconsultatie – Proces

Proces marktconsultatie doorlopen in 3 fasen:

1. Themadag

- Aanbesteding (BAM)
- Uitgangspunten en techniek (Arcadis)
- Innovatieve contracten (Strukton)
- *Capitum Selectum (APPM)*

2. Onderzoeksfase

3. Rapportage

Marktconsultatie – Resultaat

- Markt ziet (tegenstrijdige) kansen voor kostenbesparingen;
- Geen projectspecifieke oplossingen met voldoende hardheid;
- Mogelijke kostenbesparingen niet in te boeken;
- Een gecombineerde optimalisatie van ontwerp, aanbesteding en contractvorm kan een besluit tot aanleg van de RLR faciliteren

Marktconsultatie – Conclusies

- Proces is ordentelijk en zorgvuldig doorlopen
- Kansen voor optimalisaties, maar onvoldoende concreet om op voorhand in te boeken
- Oftewel: resultaten leiden niet tot wezenlijk andere inzichten ten aanzien van financiering

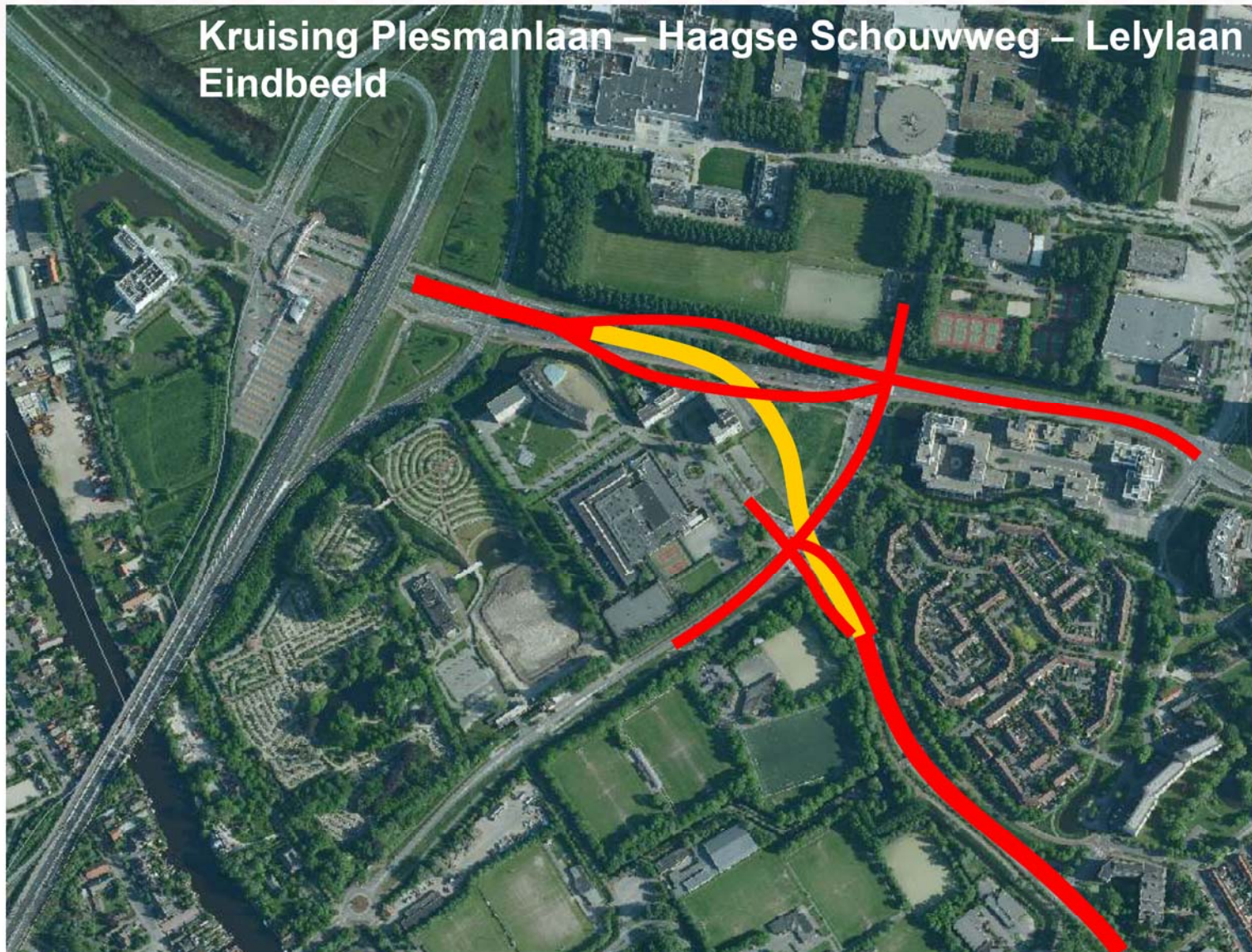
Stellingen

- NTB
- NTB
- NTB

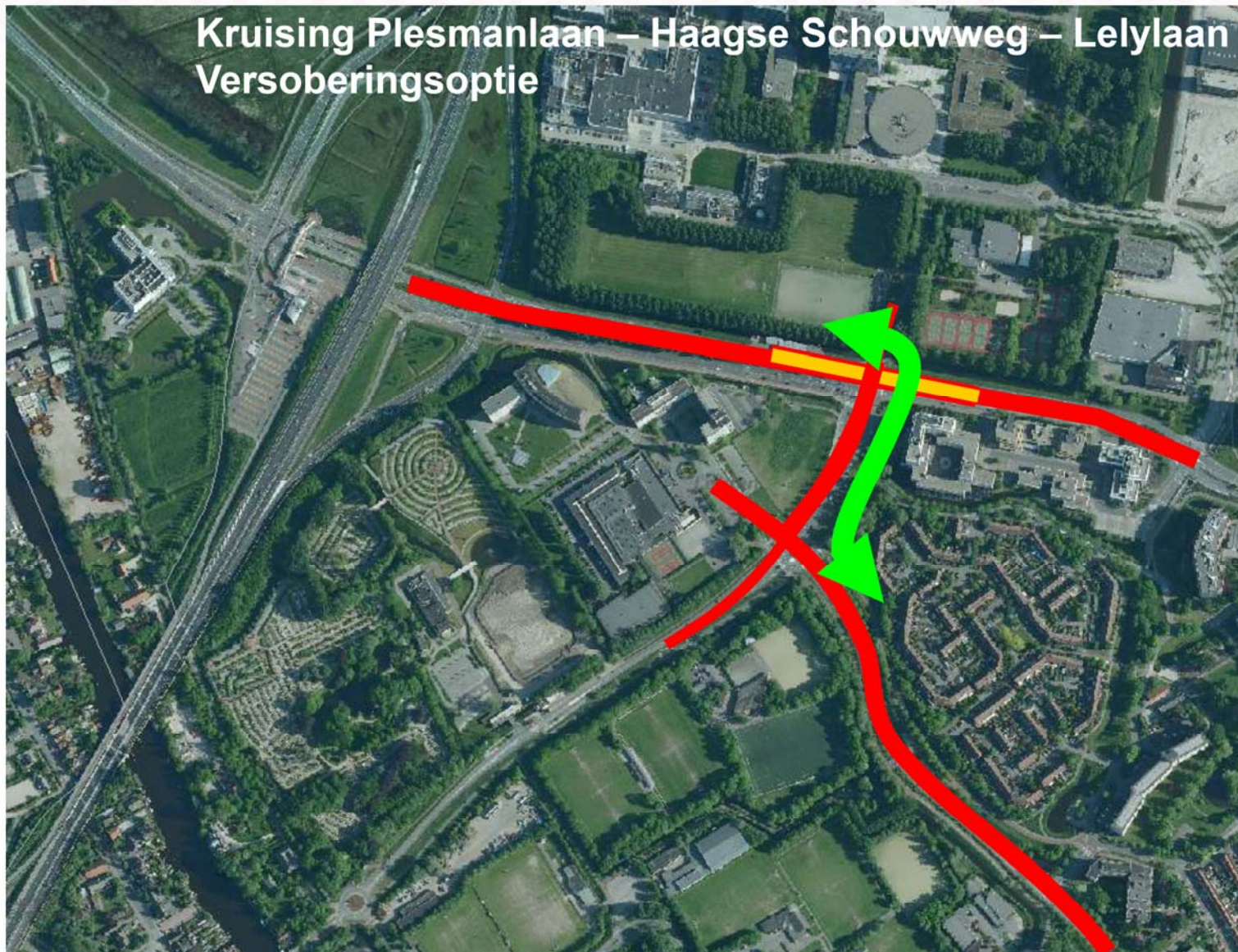
Afsluiting

Heeft u nog vragen?

CA--/A++: Denkrichtingen



CA--/A++: Denkrichtingen



CA--/A++: Denkrichtingen



CA--/A++: Denkrichtingen



CA--/A++: Denkrichtingen



CA--/A++: Denkrichtingen



Knooppunt Leiden West



provincie **HOLLAND**
ZUID

Huidige situatie Leiden



provincie **HOLLAND**
ZUID

Bijlage 19



provincie **HOLLAND**
ZUID

Verslag

Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Projecten en Programma's

Contact

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

Vergadering van
Bestuurlijk Overleg RijnlandRoute

Vergaderdatum

11 april 2011

Datum

26 april 2011

Ons kenmerk

Aanwezig

Dhr. A. van Dijk (PZH), Mevr. L. Bloemen (Zoeterwoude), Dhr. F. Blommers (Voorschoten), Mevr. D. Dekker (Wassenaar), Dhr. J. Hoekema (Wassenaar), Dhr. L. de Lange (Holland Rijnland), Dhr. H. Lenferink (Leiden/Holland Rijnland), Dhr. E. Mackay (Oegstgeest), Dhr. C. den Ouden (Zoeterwoude), Dhr. J. Staatsen (Voorschoten), Dhr. R. Strijk (Leiden), Dhr. T. Udo (Katwijk), Dhr. J. Wienen (Katwijk)

Dhr. [REDACTED] (PZH), Dhr. [REDACTED] (PZH), Mevr. [REDACTED] (Oegstgeest), Dhr. [REDACTED] (PZH), Dhr. [REDACTED] (Holland Rijnland), Mevr. [REDACTED] (Katwijk), Dhr. [REDACTED] (Zoeterwoude), Dhr. [REDACTED] (Voorschoten), Dhr. [REDACTED] (Holland Rijnland), Dhr. [REDACTED] (Leiden), Dhr. [REDACTED] (PZH)

Opening

De vergadering wordt om 8:35 uur door Van Dijk geopend.

Van Dijk leidt de vergadering in door de aanwezigen mee te nemen in het programma voor de vergadering. De vergadering start met een presentatie door [REDACTED] [REDACTED]. In de presentatie worden de globale resultaten van het 2^e fase MER RijnlandRoute gepresenteerd. [REDACTED]

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Presentatie [REDACTED] – globale resultaten 2^e fase MER RijnlandRoute

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Wienen stelt de vraag welke keuzes zijn gemaakt om te bepalen tot welke inpassingen wordt overgegaan. ■■■ antwoordt dat de keuzes in een eerdere fase (IBHR) zijn gemaakt. Wienen voegt toe dat een aantal keuzes budgettair is ingegeven, een aantal verkeerskundig. Eén keuze intrigeert: de bypass Oostvlietpolder. Deze bypass vormt een logisch onderdeel van het alternatief Churchill Avenue, maar bij het alternatief Zoeken naar Balans is onduidelijk of deze bypass een keuze of noodzaak betreft. ■■■ geeft aan dat er een noodzaak is, omdat er geen aansluiting is voorzien op de Voorschoterweg bij Voorschoten. De technische uitvoerbaarheid van de bypass is daarnaast eenvoudiger dan een aansluiting bij Voorschoten. Van Dijk voegt toe dat veel lokaal (Leids) verkeer gebruik zal blijven maken van de Churchilllaan. De intensiteiten op dat wegvak blijven ongeveer gelijk. De bypass is daarvoor nodig.

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Terugkoppeling overleg gedeputeerde Van Dijk en minister Schultz

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Lenferink reageert dat er nog zaken zijn waar over verder te discussiëren valt, maar dat het onderhandelingsresultaat met bijbehorende variant op hoofdlijnen akkoord is. De regio is echter ook nog steeds positief over de Churchill Avenue en beschouwt deze nog niet als een afgeschreven variant.

De Lange is het hiermee eens. Het is van belang om van de grondgebiedgemeenten te horen hoe zij hier in staan. Er kan gezocht worden naar optimaliseringsmogelijkheden. De positionering van de bijeenkomst(en) voor gemeenteraden is een belangrijk aandachtspunt.

Buiten reikwijdte

Blommers uit zijn waardering voor het resultaat. Op basis van de gepresenteerde gegevens concludeert hij dat de resultaten niet persé in de richting van variant F wijzen. Churchill Avenue lijkt beter te scoren, de verkeersafwikkeling is gelijkwaardig, financiële gevolgen voor de knoop Leiden-West zijn niet inzichtelijk bij variant F en de risico's van Churchill Avenue lijken beter afgedekt dan bij Zoeken naar Balans. Een gedetailleerde onderbouwing is gewenst. Verder is Blommers van mening dat de ruimtelijk-economische ontwikkelingsmogelijkheden onderbelicht zijn. Blommers is van mening dat het minste wat wij kunnen doen het alternatief Churchill Avenue en het team genoemd worden bij de raadsbijeenkomst(en).

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Tenslotte geeft Hoekema aan dat er een extra bijdrage van 3 miljoen euro vanuit Stadsgewest Haaglanden mogelijk is, mits er een goede route wordt gekozen/gerealiseerd. Variant F heeft tekortkomingen. Optimalisaties zitten er niet in, bijvoorbeeld een volledige Maaldrift in een tunnel. Als het variant F wordt zonder optimalisaties, dan is de extra bijdrage een 'no go'. Wellicht is het nuttig om gezamenlijk een intentieverklaring op te stellen en te ondertekenen waarin het streven naar het eindbeeld van Zoeken naar Balans in gezamenlijkheid wordt uitgesproken.

Buiten reikwijdte

Strijk uit zijn waardering voor het behaalde resultaat. Hij ziet mogelijkheden voor allocatie van middelen voor andere varianten. Echter, de gefaseerde Churchill Avenue kan naar zijn mening definitief worden afgeschreven. Variant F is een logische keuze.

Buiten reikwijdte

Udo

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Daarnaast lijkt Churchill Avenue waarschijnlijk vergunningstechnisch niet haalbaar. De gefaseerde Churchill Avenue moet afvallen. Als gebouwd wordt op Valkenburg dan moet er een verkeerskundig goede oplossing liggen. Dit blijft aandachtspunt.

Ten aanzien van het proces stelt Udo voor niet teveel uit te stellen. Het is belangrijk om de gemeenteraden te informeren, maar er moet ook doorgepakt worden.

Buiten reikwijdte

Van Dijk is van mening dat de afgelopen periode voldoende recht is gedaan aan het initiatief Churchill Avenue. Het team Churchill Avenue heeft alle ruimte gekregen om te komen tot een optimale variant (eindbeeld + gefaseerd). Gezien de beschikbare middelen en het bedrag dat aanvullend benodigd is om het eindbeeld te realiseren, wordt de gefaseerde Churchill Avenue de eindsituatie. Dit is niet gewenst. Het eindbeeld van Churchill Avenue is fantastisch, maar er zijn te weinig middelen beschikbaar. Ten opzichte van het eindbeeld zullen de faseringskosten voor de gefaseerde Churchill Avenue hoger zijn en leiden tot een groter kostenverschil met Zoeken naar Balans eindbeeld. Daarmee is variant F van Zoeken naar Balans niet vergelijkbaar met Churchill Avenue. Er wordt niet aan die voorwaarde voldaan.

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Rondvraag

Buiten reikwijdte

Er zijn verder geen vragen voor de rondvraag.

Sluiting

Van Dijk sluit de vergadering om 10:35 uur.

Bijlage 20



RijnlandRouteBeraad 7 februari 2012

Besluitenlijst

Buiten reikwijdte

6. Besteding 100 mln.: is volledig bedoeld voor echte inpassingsmaatregelen. Echter, er moet nog dekking worden gevonden voor extra kosten Knoop Leiden West (ca. 50 mln.). Een klein financieel gebaar van de gemeenten steunt de gedeputeerde in haar streven om dit deel van de regio goed te bedienen en het inpassingsbudget in zijn geheel te kunnen besteden aan inpassing in plaats van aan tegenvallers in de projectbegroting.
7. De inpassingsmaatregelen worden na bespreking in GS (vandaag) meegenomen in de ontwerpen van ZnB.

Buiten reikwijdte

9. Tot het moment dat GS een standpunt bepaalt over het tracé worden er in GS geen definitieve besluiten genomen over deelonderwerpen.
10. Stuurgroep: bestuurders doen op 10 februari een voorstel voor een naam die past bij de functie. Te denken valt aan Bestuurlijk Overleg.

Buiten reikwijdte

Deelnemers:

Ingrid de Bondt - gedeputeerde van Zuid-Holland (gast)

██████████ - projectdirecteur RijnlandRoute provincie Zuid-Holland (gast)

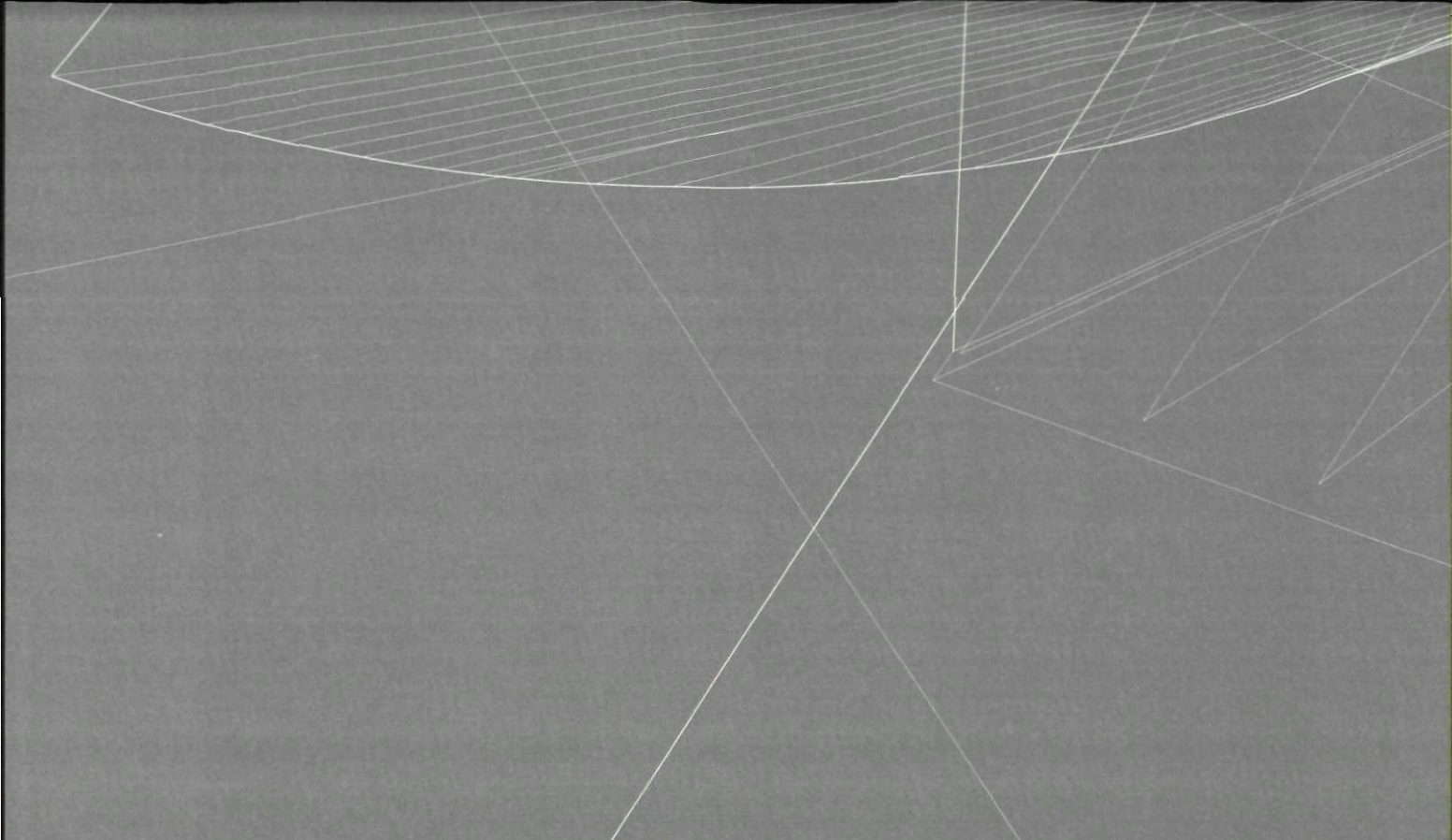
Dienke Dekker, ██████████ – gemeente Wassenaar

Peter van Ostaijen, ██████████ – gemeente Leidschendam-Voorburg

Kees den Ouden, ██████████ – gemeente Zoeterwoude

Freddy Blommers, ██████████ – gemeente Voorschoten

Bijlage 21



Churchill Avenue

Aanvulling 1e fase MER RijnlandRoute

Provincie Zuid-Holland

15 juli 2010
Eindrapport
9V9742.A0



ROYAL HASKONING

thinking in
all dimensions

A COMPANY OF



ROYAL HASKONING

HASKONING NEDERLAND B.V.
INFRASTRUCTUUR & TRANSPORT

George Hintzenweg 85

Postbus 8520

3009 AM Rotterdam

+31 (0)10 443 36 66 Telefoon

010-4433688 Fax

info@rotterdam.royalhaskoning.com E-mail

www.royalhaskoning.com Internet

Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel	Churchill Avenue
	Aanvulling 1e fase MER RijnlandRoute
Verkorte documenttitel	Churchill Avenue 1e fase MER
Status	Eindrapport
Datum	15 juli 2010
Projectnaam	Uitwerking Churchill Avenue
Projectnummer	9V9742.A0
Opdrachtgever	Provincie Zuid-Holland
Referentie	9V9742.A0/R00001/408275/Rott

Auteur(s)



Collegiale toets



Datum/paraaf

29-07-2010

Vrijgegeven door

29-07-2010

Datum/paraaf



INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
1.1 Achtergrond	1
1.2 Doel van deze rapportage	1
2 BESCHRIJVING VAN DE CHURCHILL AVENUE	2
2.1 Functioneel ontwerp	2
2.2 Uitgangspunten voor het schetsontwerp	6
2.3 Eisen ten aanzien van tunnelveiligheid	6
3 VERKEER & VERVOER	9
3.1 Inleiding	9
3.2 Kenmerken Churchill Avenue	9
3.3 Verkeersintensiteiten	9
3.4 Effecten van de Churchill Avenue	13
3.4.1 Reistijdbaten	13
3.4.2 Bereikbaarheid van locaties	14
3.4.3 Doorgaand verkeer op relaties	16
3.5 Kwaliteit van de verkeersafwikkeling	17
3.5.1 Wegvakbelasting	18
3.5.2 Kruispuntbelasting	20
3.5.3 Voertuigverliesuren en voertuigkilometers	21
3.6 Samenvatting verkeer en vervoer	22
4 MILIEU – LEEFOMGEVING	24
4.1 Inleiding	24
4.2 Geluid	24
4.2.1 Rekenresultaten	24
4.2.2 Akoestisch ruimtebeslag	25
4.2.3 Adressen binnen geluidsbelast oppervlak	25
4.3 Lucht	27
5 MAAKBAARHEID & FASERING	30
5.1 Fasering	30
5.2 Maakbaarheid	31
6 INVESTERINGSKOSTEN	33
7 RESUME	34
7.1 Integrale effectvergelijking	34
7.2 Aandachtpunten voor de 2 ^e fase MER	35
BRONNEN	37

Bijlagen

Bijlage 1:	Functionele eisen voor het ontwerp
Bijlage 2:	Uitgangspunten voor het ontwerp
Bijlage 3:	Dwangpunten in het ontwerp
Bijlage 4:	Netwerk Churchill Avenue in verkeersmodel
Bijlage 5:	Geselecteerde wegvakken
Bijlage 6:	Geluidscontouren
Bijlage 7:	Adressen binnen geluidscontour
Bijlage 8:	Fasering werkzaamheden bij aanleg Churchill Avenue
Bijlage 9:	Ramingsmethodiek
Bijlage 10:	Ramingssamenvatting Churchill Avenue

Schetsontwerp Churchill Avenue

9V9742.A0/0326-101 (blad 1 van 7):	Aansluiting N441 – Ir. G. Tjalmaweg
9V9742.A0/0326-102 (blad 2 van 7):	Ir. G. Tjalmaweg – Torenvlietbrug
9V9742.A0/0326-103 (blad 3 van 7):	Torenvlietbrug – A44 – Haagse Schouwweg
9V9742.A0/0326-104 (blad 4 van 7):	Aanpassingen A44
9V9742.A0/0326-105 (blad 5 van 7):	Haagse Schouwweg – Haagweg – Telderskade
9V9742.A0/0326-106 (blad 6 van 7):	Telderskade – Aansluiting Oostvlietpolder
9V9742.A0/0326-107 (blad 7 van 7):	Voorschoterweg – passage Rijn-Schiekanaal – A4

1 INLEIDING

1.1 Achtergrond

Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben 24 februari 2010 het eerste fase MER-rapport vastgesteld. In dit MER-rapport is een groot aantal alternatieven en varianten van de RijnlandRoute globaal onderzocht op diverse aspecten. In de tweede fase van de m.e.r.-procedure zal een kleiner aantal alternatieven en varianten nader worden onderzocht. Onderdeel van het PS-besluit vormde daarom de wijze waarop de tweede fase van de m.e.r.-procedure doorlopen zou worden, en welke alternatieven en varianten daarin aan de orde zouden komen.

Een van de alternatieven waarvan PS heeft besloten dat die expliciet in de 2e fase meegenomen diende te worden is het burgerinitiatief Churchill Avenue. Dit alternatief, dat globaal uitgaat van het ondergronds brengen van het bestaande trace van de N206 door Leiden, is in de eerste fase wel benoemd, maar niet verder onderzocht. Om dit alternatief volwaardig in de 2e fase van de m.e.r.-procedure mee te kunnen nemen, zal het eerst moeten worden uitgewerkt en onderzocht tot op het niveau waarop de overige alternatieven in het kader van de 1e fase van de m.e.r.-procedure zijn uitgewerkt.

Zoals aangegeven is Churchill Avenue een burgerinitiatief. Om ervoor zorg te dragen dat de uitwerking van het alternatief geschiedt zoals de initiatiefnemers voor ogen hebben, worden zij zeer nauw betrokken bij dit proces. Met elke (vervolg)stap in de uitwerking is door de initiatiefnemers ingestemd. Bij de uitwerking/proces van dit aanvullende 1^e fase MER onderzoek van de Churchill Avenue zijn aandachtspunten genoemd. In hoofdstuk 7 van dit rapport staan deze beschreven.

1.2 Doel van deze rapportage

Het doel van voorliggende rapportage is het vormen van een aanvulling op het 1e fase MER met betrekking tot de Churchill Avenue. Dat wil zeggen dat de Churchill Avenue vergelijkbaar wordt onderzocht als de overige varianten in de 1e fase MER. In dit rapport worden geen conclusies getrokken over het al dan niet verder onderzoeken van Churchill Avenue in de 2e fase van de MER. Die keuze is immers al gemaakt door PS.

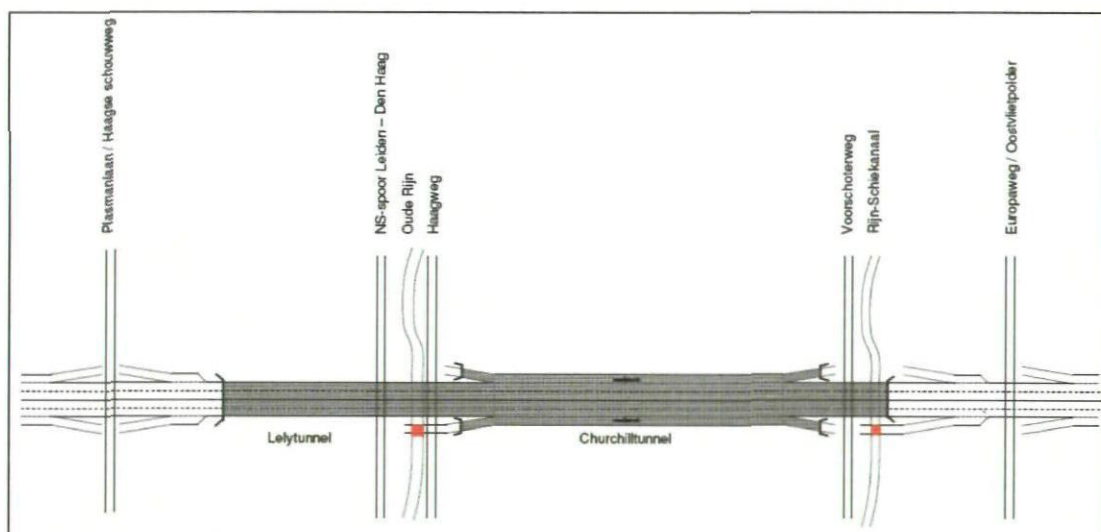
Het alternatief Churchill Avenue vertoont grote overeenkomst met alternatief Nulplus-3 (rapport 1^e fase MER, Royal Haskoning, januari 2010), maar kent ook een aantal essentiële verschillen in het ontwerp waardoor het verkeerskundig functioneren anders uitpakt en de omgevingseffecten (geluid en lucht) door de langere tunnellenlengte anders uitpakken als ook de investeringskosten. Om een vergelijking met de overige varianten uit de 1e Fase MER mogelijk te maken wordt van de Churchill Avenue variant het volgende aanvullend onderzocht en in beeld gebracht:

- Een beschrijving van het functioneel ontwerp van de Churchill Avenue.
- Effecten van de Churchill Avenue op het gebied van verkeer en vervoer.
- Effecten van de Churchill Avenue op het gebied van geluid en lucht.
- Analyse van maakbaarheid en faseringsmogelijkheden.
- Investeringskosten van de Churchill Avenue.

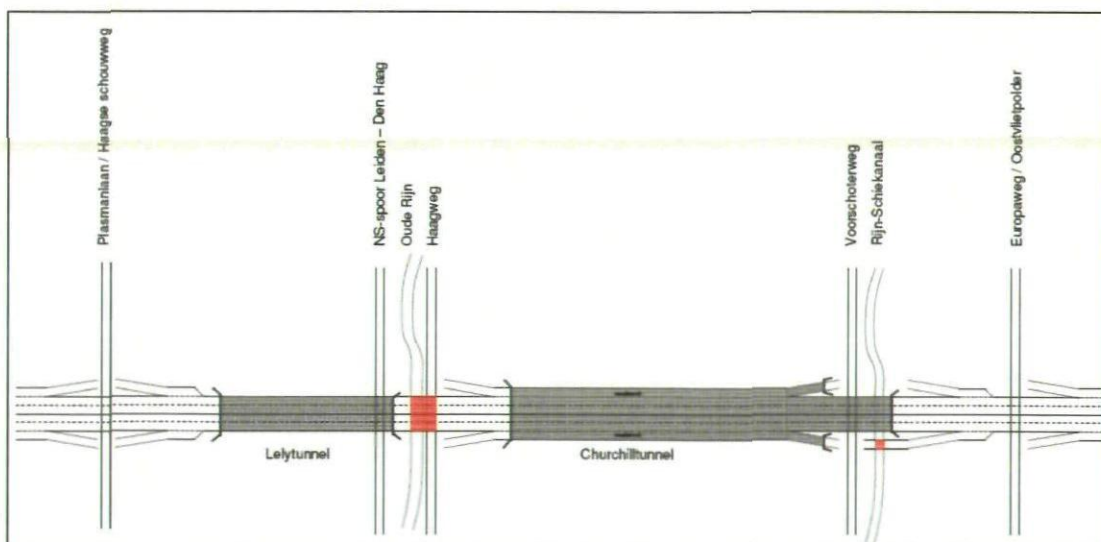
2 BESCHRIJVING VAN DE CHURCHILL AVENUE

2.1 Functioneel ontwerp

De Churchill Avenue gaat uit van ondertunneling en overkapping op respectievelijk de Churchilllaan en de Dr. Lelylaan in Leiden, om een geïsoleerde inpassing van de RijnlandRoute als stroomweg door stedelijk gebied mogelijk te maken. Hierbij wordt het Rijn-Schiekanaal gekruist met een tunnel. De Oude Rijn kan gekruist worden met een tunnel of een brug; dit geeft een variant in de nadere uitwerking (zie figuur 2.1 en 2.2). In deze rapportage wordt vooralsnog alleen de tunnelvariant uitgewerkt. Het principe dwarsprofiel in het tunneltracé is opgebouwd uit 2x2 rijstroken, met een ontwerpsnelheid van 70 km/u. Tussen de Voorschoterweg en de Haagweg is tevens een weefstrook voorzien zodat op dat tracédeel sprake is van 2x3 rijstroken. In Leiden wordt boven het tunneltracé een 2x1 wijkontsluitingsweg voorzien waar zijwegen op aantakken.



Figuur 2.1 Basisvariant met één lange tunnel onder de Oude Rijn en een brug voor lokaal verkeer over de Oude Rijn



Figuur 2.2 Alternatief met twee losse tunnels: Brug over de Oude Rijn

Op een aantal plaatsen zal uitwisseling plaatsvinden tussen het bovenliggende en onderliggende wegennet. Bij de aansluitingen met de op- en afritten van de A4 en A44 zijn gelijkvloerse verkeerskruisingen voorzien, waar een volledige uitwisseling met de RijnlandRoute mogelijk is.

Met de Churchill Avenue wordt de bestaande route door Leiden tussen de A4 en de A44 als doorgaande route ontworpen. In het basisontwerp van de Churchill Avenue is sprake van één lange tunnel. Dat wil zeggen dat de tunnel aan de westkant begint net voor de voorziene aansluitingen met de Haagse Schouwweg en de Plesmanlaan, halverwege de Lelylaan. De tunnel eindigt na de passage van het Rijn-Schiekanaal in de Oostvlietpolder, waar een aansluiting is voorzien op de Europalaan.

Tussen de aansluitingen Haagweg en Voorschoterweg, wordt een weefzone in de Churchilltunnel voorgesteld, zodat het Leidse stadsringverkeer daar ook ondergronds afgewikkeld kan worden. Het Leidse wegennet wordt via vier ongelijkvloerse aansluitingen aangesloten op de Churchill Avenue, bij de:

- Europaweg (halve aansluiting, richting A4)
- Voorschoterweg (hele aansluiting)
- Haagweg (halve aansluiting, richting A4)
- Plesmanlaan – Haagse Schouwweg (hele aansluiting)

Parallel boven het tunneltracé komt een gebiedsontsluitingsweg (met vrijliggende fietspaden en naastgelegen voetpaden. Deze parallelroute is bedoeld voor het lokale verkeer in Leiden en start nog vóór het Rijn-Schiekanaal en loopt door tot na de spoorkruising en sluit daar via de Vierlinghlaan aan op de Leidse wijken Hoge Mors en Lage Mors. Voor de passage van het Rijn-Schiekanaal en de Oude Rijn wordt voorzien in een beweegbare brug. Op de bovenliggende parallelstructuur sluiten de volgende wegen via gelijkvloerse kruisingen aan:

- Voorschoterweg
- Kennedylaan
- Vijf Meilaan
- Telderskade
- Haagweg
- Diamantlaan
- Vierlinghlaan

Tussen de Telderskade en de Haagweg wordt de bovenliggende route voor lokaal verkeer omgeleid via Boshuizerkade. Het gebied tussen Boshuizerkade, de Haagweg en Telderskade wordt vrijgehouden om daar stedelijke ontwikkelingen mogelijk te maken.

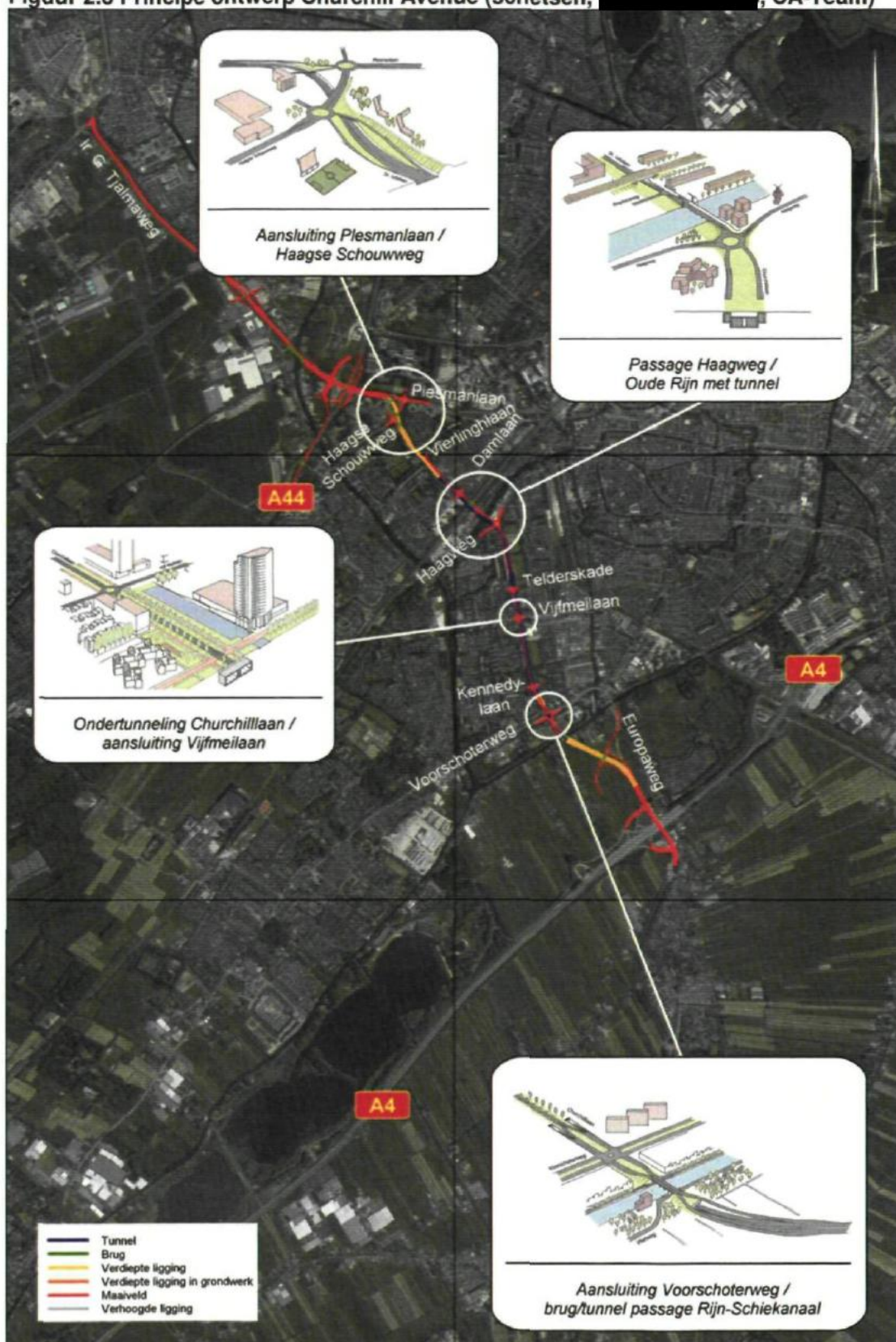
De bestaande aansluiting Leiden-west (N206 met de A44) wordt in capaciteit uitgebreid en opnieuw ingericht, om het hogere verkeersaanbod te kunnen verwerken. Het aantal opstelstroken bij de kruispunten wordt vergroot en anders vormgegeven voor extra capaciteit. Hiertoe wordt aan de westzijde van de A44 een extra oprit en afrit gerealiseerd ten zuiden van de N206. Ten noorden wordt de oprit opgeheven, en blijft de afrit gehandhaafd. Aan de oostzijde van de A44 blijven de toerit en afrit gehandhaafd.

Tussen de Torenvlietbrug en het westelijke VRI-kruising blijft de halve aansluiting voor Rijnfront gehandhaafd met een in- en uitvoegstrook. Om ook vanuit Katwijk bereikbaar te zijn v.v., wordt een extra 'bypass' ten zuiden, en een opstelstrook vanuit het noorden bij het kruispunt voorzien.

Direct na de aansluiting op de A44 is voorzien in een aansluiting op Nieuw-Rhijngeest. Deze aansluiting is gelijkvloers en geïntegreerd in het westelijke kruispunt van de N206 met de A44 (westelijke rijbaan). Tot aan Katwijk wordt vervolgens met één ongelijkvloerse aansluiting aangesloten op bestaand Valkenburg (noordoost) en de Nieuw Valkenburg (zuidwest). De aansluiting met de N441 bestaat uit een gelijkvloerse aansluiting.

Voor het 3-D schetsontwerp van de Churchill Avenue wordt verwezen naar de los bijgevoegde tekeningen: 9V9742.A0 / 0326-101 tot/met 0326-107.

Figuur 2.3 Principe ontwerp Churchill Avenue (schetsen, [redacted], CA-Team)



2.2 Uitgangspunten voor het schetsontwerp

In bijlage 1, 2 en 3 worden de functionele eisen, uitgangspunten en dwangpunten beschreven voor het ontwerp.

2.3 Eisen ten aanzien van tunnelveiligheid

De Churchill Avenue is uitgerust met tunnels voor wegverkeer. Het ontwerp van deze tunnels moet voldoen aan de Europese en Nederlandse tunnelwetgeving. Relevante tunnelwetgevingen waaraan het ontwerp moet voldoen zijn:

- Europese Tunnelrichtlijn
- Wet Aanvullende Regels Veiligheid Wegtunnels (WARVW)
- Besluit Aanvullende Regels Veiligheid Wegtunnels (BARVW)
- Regeling Aanvullende Regels Veiligheid Wegtunnels (RARVW)

In het ontwerp van de Churchill Avenue zijn in- en uitvoegstroken in de tunnelbuis opgenomen en een circa 550 meter lange weefzone. De Churchill Avenue hanteert hiermee een ruimere interpretatie van de tunnelwetgeving dan gehanteerd voor de andere alternatieven van de RijnlandRoute waarin is voorzien van tunnels. Dit staat ook beschreven in een tekstkader in het rapport 1^e fase MER RijnlandRoute, Deel B (Royal Haskoning, januari 2010, blz. 30). Bij de andere alternatieven zijn in- en uitvoegingen in tunnels niet toegepast omdat gekozen is voor een strenge interpretatie van de tunnelwetgeving. Aangaande in- en uitvoegingen in een tunnel wordt in de relevante wetgeving het volgende geschreven:

Europese Tunnelrichtlijn Artikel 2.1.3:

“Afgezien van de vluchtstrook blijft de weg binnen en buiten de tunnel hetzelfde aantal rijstroken tellen. Als het aantal rijstroken verandert, gebeurt dat op voldoende afstand vóór het tunnelportaal. Deze afstand is ten minste gelijk aan de afstand die een voertuig bij de toegestane maximumsnelheid in 10 seconden aflegt. Indien dit wegens geografische omstandigheden niet mogelijk is, worden aanvullenden en/of strengere maatregelen getroffen om de veiligheid te waarborgen.”

Besluit Aanvullende Regels Veiligheid Wegtunnels Artikel 10, lid 1:

“De rijbaan voor een tunnelbuis heeft hetzelfde aantal rijstroken als die in de tunnelbuis. Mogelijke vermindering van het aantal rijstroken voor de tunnelbuis vindt op een zodanige afstand voor de tunnelbuis plaats dat geen onrustige verkeersbewegingen als gevolg van die vermindering in de tunnelbuis kunnen optreden.”

In kader van de traverse A2 Maastricht heeft correspondentie plaatsgevonden tussen Rijkswaterstaat (veiligheidsbeambte wegtunnels) en de projectorganisatie ‘Traverse Maastricht’. In deze correspondentie¹ geeft de veiligheidsbeambte wegtunnels zijn

¹ Advies met betrekking tot het Globale Hoofdontwerp voor de Traverse A2 Maastricht, Ir. [REDACTED] veiligheidsbeambte wegtunnel Rijkswaterstaat, brief dd 27 mei 2007 en

Toelichting op advies globale Hoofdontwerp Traverse A2 Maastricht, [REDACTED] veiligheidsbeambte wegtunnel Rijkswaterstaat, brief dd 2 oktober 2007

Ter plaatse van een uitvoegstrook (figuur 2.5):

- vanaf de start van de uitvoegstrook 10 seconden stroomopwaarts;
- vanaf het puntstuk 10 seconden stroomafwaarts.

Figuur 2.5 Interpretatie t.p.v. een uitvoegstrook



Ter plaatse van een weefstrook (figuur 2.6):

- vanaf het puntstuk 10 seconden stroomopwaarts;
- vanaf het puntstuk 10 seconden stroomafwaarts.

Figuur 2.6 Interpretatie t.p.v. een weefstrook



3 VERKEER & VERVOER

3.1 Inleiding

In de 1^e Fase MER zijn acht varianten uitgewerkt en zijn de effecten van deze varianten op mobiliteit en verkeer en vervoer geanalyseerd. In dit hoofdstuk worden de effecten van de Churchill Avenue op mobiliteit en verkeer en vervoer beschreven. Om de Churchill Avenue te kunnen vergelijken worden de resultaten van de andere varianten uit de 1^e fase MER ook in dit hoofdstuk weergegeven.

In het rapport 1^e Fase MER RijnlandRoute (Royal Haskoning, 2010) staat in paragraaf 5.4 toegelicht welke verkeersmodellen zijn gebruikt. Bij de Churchill Avenue is gebruik gemaakt van dezelfde verkeersmodellen en dezelfde werkwijze: een gecombineerde inzet van het NRM en het RVMK. In bijlage 4 van dit rapport is een memo opgenomen waarin het netwerk van de Churchill Avenue staat weergegeven. Deze memo betreft een toevoeging op Bijlage 5 van het bijlagenrapport 1^e Fase MER RijnlandRoute (Royal Haskoning, 2010).

In dit hoofdstuk worden eerst de verkeersintensiteiten in beeld gebracht. Vervolgens wordt beschreven hoe wordt gescoord op de criteria: *reistijden*, *bereikbaarheid* en *doorgaand verkeer*. Daarna komt de verkeersbelasting op wegvakken en kruispunten aan bod. Tenslotte worden de congestieduur en congestiezwarte besproken. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een korte samenvatting waarin de Churchill Avenue wordt vergeleken met de overige acht varianten uit de 1^e Fase MER.

3.2 Kenmerken Churchill Avenue

De Churchill Avenue loopt net als de varianten van alternatief Nulplus via het tracé van de Churchilllaan, de Lelylaan en de Plesmanlaan. Voor een beschrijving van de Churchill Avenue wordt verwezen naar hoofdstuk twee. Zoals in het rapport 1^e fase MER is beschreven heeft de Churchill Avenue veel overeenkomsten met Nulplus 3. Toch zijn er ook een aantal verschillen. De Churchill Avenue biedt namelijk een aantal aanvullend verkeerskundige functionaliteiten waardoor meer capaciteit wordt geboden. De belangrijkste aanvullende functionaliteiten zijn de combinatie van brug met tunnel bij de passage van zowel de Oude Rijn (ter hoogte van de Haagweg) als de passage van het Rijn-Schiekanaal. Tevens wordt voorzien in een weefzone in de tunnel tussen de Voorschoterweg en de Haagweg. In plaats van twee rijstroken (zoals in de Nulplus 3 het geval is) wordt per rijrichting voorzien in een derde, rechtse, rijstrook welke is vormgegeven als een weefstrook met een lengte van circa 500 meter. Via deze weefzone worden de Voorschoterweg en de Haagweg (via toe- en afritten in de tunnelbuis) direct met elkaar verbonden. Hierdoor wordt extra capaciteit geboden, naast de bovenliggende parallelstructuur.

3.3 Verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteiten worden op dezelfde wijze bekeken als in de 1^e Fase MER. Dit betekent dat er een opsplitsing is gemaakt tussen de intensiteiten op de RijnlandRoute, de intensiteiten op het hoofdwegennet (HWN) en de intensiteiten op het onderliggende wegennet (OWN). Bijlage 5 geeft de geselecteerde en genummerde wegvakken weer.

RijnlandRoute

De RijnlandRoute bestaat als wegverbinding van de A4 tot aan de A44 uit verschillende wegvakken. Om de Churchill Avenue variant goed te kunnen vergelijken met de autonome ontwikkeling zonder RijnlandRoute in 2020 (de referentie in tabel 3.1) en de varianten uit de 1^e Fase MER, zijn de werkdagemaalintensiteiten beschouwd voor meerdere wegvakken. In de kolom referentie staan de intensiteiten voor de autonome ontwikkelingen 2020. In de kolommen naast de Referentie staan per alternatief de toe- of afname van verkeersintensiteiten aangegeven.

Tabel 3.1 Werkdagemaalintensiteiten (*1000) RijnlandRoute bij referentie (2020) en toe- of afname bij varianten

RijnlandRoute [zie nummering bijlage 5]	Richting	Referentie	Nulplus 1	Nulplus 2	Nulplus 3	N11-west	Spoortracé	ZNB	Churchill Av.
Oorspronkelijke Churchilllaan [11]	N	14	2	19	-10	-6	-7	-4	-11
	Z	13	1	15	-10	-4	-6	-3	-11
Tunnel onder Churchilllaan [11]	N				31				34
	Z				26				29
Oorspronkelijke Lelylaan [20]	ZO	15	1	4	11	-3	-4	-3	-9
	NW	17	2	7	2	-5	-5	-5	-11
Tunnel onder de Lelylaan [20]	ZO								25
	NW								19
N11-West / ZNB: naast A44 [14]	ZW					20			
	NO					8			
N11-west / ZNB: tussen A4 en Voorschoterweg [7]	NW					31		21	
	ZO					28		20	
N11-west / ZNB: tussen Voorschoterweg en A44 [10]	ZO					18		20	
	NW					21		21	
Ir.G. Tjalmaweg: Oude Broekweg-A44 [15]	NW	26	3	3	3	3	3	5	4
	ZO	27	2	2	2	3	2	6	3
Ir.G. Tjalmaweg: N441-Oude Broekweg [17]	NW	23	3	3	3	4	4	1	5
	ZO	24	2	2	3	3	3	1	4
Spoortracé [22]	ZO						17		
	NW						19		

Bij de Churchill Avenue is een forse vermindering te zien van verkeer op de huidige Churchilllaan. Dat is omdat alleen het lokale verkeer op maaiveld niveau blijft rijden. Doorgaand verkeer wordt via de tunnel afgewikkeld. Bij de Lelylaan en de Ir. G. Tjalmaweg nemen de intensiteiten toe bij een toegenomen capaciteit van 2x2 rijstroken voor doorgaand verkeer. Deze uitkomsten zijn vergelijkbaar met Nulplus 3. Echter de afname van de intensiteiten op de huidige Churchilllaan is bij Churchill Avenue groter dan bij Nulplus 3. De toename op de wegvakken van de RijnlandRoute is bij de Churchill Avenue groter dan bij Nulplus 3.

In tabel 3.2 staat het percentage vrachtverkeer op de RijnlandRoute. Het aandeel vrachtverkeer op de huidige Churchilllaan daalt naar 6%. Op de Churchill Avenue zelf is het aandeel vrachtverkeer 16%.

Tabel 3.2 Percentage vrachtverkeer in aandeel van het totale verkeer op elk van de varianten van de RijnlandRoute

RijnlandRoute [zie nummering bijlage 5]	Referentie	Nulplus 1	Nulplus 2	Nulplus 3	N11-west	Spoortracé	Zoeken Naar Balans	Churchill Av.
Oorspronkelijke Churchillaan [11]	22%	23%	15%	6%	12%	14%	12%	6%
Variant van de RijnlandRoute	-	-	-	16%	18%	14%	17%	16%

Hoofdwegennet (N-wegen en A-wegen)

De effecten van de RijnlandRoute op de verkeersintensiteiten op het hoofdwegennet is bepaald aan de hand van verschillende wegvakken van de A4, A44, N44 en N11. Ter vergelijking is per variant aangegeven wat per wegvak de toe- of afname is van de verkeersintensiteiten.

Tabel 3.3 Werkdagetaalintensiteiten (mvt. x 1000) HWN autonome ontwikkeling en de toe- of afname in elk van de varianten

Hoofdwegennet [zie nummering bijlage 5]	Richting	Referentie	Nulplus 1	Nulplus 2	Nulplus 3	N11-west	Spoortracé	Zoeken Naar Balans	Churchill Av.
N11 (tussen Alphen en A4) [1]	ZO	32	1	2	2	2	4	3	2
	NW	34	1	2	2	3	6	3	3
A4 Hoofdrijbaan (tussen N11-oost en N206) [2]	ZW	58	0	0	0	0	0	1	0
	NO	60	0	0	0	-1	0	0	0
A4 Parallelrijbaan (tussen N11-oost en N206) [2]	ZW	35	1	4	4	4	-3	3	4
	NO	35	0	3	3	3	-3	2	2
A4 Hoofdrijbaan (tussen N206 en N11-west) [3]	ZW	58	0	0	0	0	0	1	0
	NO	60	0	0	0	-1	0	0	0
A4 Parallelrijbaan (tussen N206 en N11-west) [3]	ZW	27	1	3	4	12	1	9	3
	NO	27	1	7	7	8	1	7	7
A4 (ten zuiden van N11-west) [6]	NO	87	1	7	6	10	-1	9	7
	ZW	85	1	3	3	11	3	9	3
N44 (tussen Wassenaar en Maaldrift) [13]	ZW	40	1	-3	-4	-8	-1	-8	-3
	NO	42	0	-6	-6	-8	-1	-7	-6
A44 (tussen Maaldrift en aansluiting N206) [14]	ZW	33	1	-2	-2	-8	0	11	-1
	NO	38	1	-6	-6	7	0	12	-5
N14 (Rijksweg 14) [23]	NW	24	0	-6	-7	-8	-2	-10	-7
	ZO	28	0	-4	-4	-7	-1	-10	-4

Met de komst van de Churchill Avenue is sprake van een verschuiving van de verkeersintensiteiten op het Hoofdwegennet. Wat opvalt, is dat de A4 meer verkeer krijgt te verwerken en de N44 en A44 (ten zuiden van Leiden) juist minder verkeer krijgt te verwerken. Ook de N14 krijgt met de aanleg van de Churchill Avenue fors minder verkeer te verwerken. Hieruit is af te leiden dat de Churchill Avenue een alternatief biedt voor de N14. De intensiteiten op het hoofdwegennet, en de verschuivingen die plaatsvinden, zijn vergelijkbaar met de intensiteiten en verschuiving van intensiteiten van Nulplus 3.

Onderliggend wegennet (OWN)

Naast delen van het hoofdwegennet omvat het studiegebied ook een aantal wegen van lagere orde. Deze wegen staan in directe of indirecte relatie tot de nieuwe RijnlandRoute. De belangrijkste wegen van het OWN zijn de gebiedsontsluitingswegen in Leiden, Voorschoten, Valkenburg, Wassenaar en Oegstgeest. Het betreft hier vooral de ringwegen. In tabel 3.4 zijn de werkdagemaalintensiteiten gegeven voor de autonome ontwikkeling (referentie), de varianten uit de 1^e Fase MER en de Churchill Avenue.

Tabel 3.4 Werkdagemaalintensiteiten (mvt. x 1000) OWN referentie, toe- of afname per variant

Onderliggend wegennet [zie nummering bijlage 5]	Richting	Referentie	Nulplus 1	Nulplus 2	Nulplus 3	N11-west	Spoortracé	Zoeken Naar Balans	Churchill Av.
N206 – Europaweg [4]	NW	27	5	15	15	-8	-6	-2	18
	ZO	26	3	11	11	-7	-4	-1	10
N206 - Burg. Detmersweg [5]	Z	14	0	1	1	1	0	1	2
	N	14	1	1	1	2	0	2	2
Leidseweg [8]	NO	11	0	0	-1	3	0	0	0
	ZW	11	0	0	-1	2	-1	0	0
N447 – Voorschoterweg [9]	NO	13	0	-1	-1	-3	0	0	-1
	ZW	14	0	-1	-2	-4	-1	0	0
N448 (Wassenaar - Voorschoten)	NW	10	0	-1	-1	-1	-1	-1	-1
	ZO	10	0	-1	-1	-1	0	-1	-1
N206 – Voorschoterweg [12]	NO	22	1	-12	-8	-9	-6	-13	-12
	ZW	24	2	-12	-9	-12	-7	-15	-14
N441 – Wassenaarseweg [16]	NO	6	0	-1	-1	-1	-1	0	-1
	ZW	6	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
Spoortracé – west [18]	O						13		
	W						11		
Plesmanlaan: Haagse Schouwweg – A44 [18]	ZO	36	0	8	8	0	-5	0	5
	NW	37	1	3	2	-1	-6	-2	-1
Plesmanlaan: Einsteinweg – Haagse Schouwweg [19]	ZO	19	0	0	-1	0	-2	0	0
	NW	16	0	2	0	0	2	0	2
Haagweg [21]	NO	10	0	2	0	0	0	0	-1
	ZW	11	0	0	0	-1	0	0	-1
Vijf Meilaan	O	6	0	-2	-1	0	0	0	-2
	W	6	0	-2	-1	0	0	0	-2
Rijnsburgerweg (Katwijk)	N	15	-1	0	0	0	0	-1	0
	Z	13	0	0	0	0	0	-1	0

Net als op het hoofdwegennet zijn de intensiteiten van de Churchill Avenue op het onderliggende wegennet vergelijkbaar met de intensiteiten van Nulplus 3. Er treedt één duidelijk verschil op: de Plesmanlaan (Haagse Schouwweg – A44) wordt veel rustiger. Op de N206-Voorschoterweg wordt het in de Churchill Avenue variant aanzienlijk rustiger, net als bij de andere varianten. Dit is bij de Churchill Avenue variant te verklaren omdat meer verkeer via de nieuwe bypass het Rijn-Schiekanaal zal passeren.

3.4 Effecten van de Churchill Avenue

3.4.1 Reistijdbaten

Het verkorten van de reistijd op veelvuldig gebruikte trajecten is de belangrijkste baat van nieuwe weginfrastructuur. Voor de 1^e Fase MER zijn voor het bepalen van de reistijdeffecten van de RijnlandRoute varianten twaalf regionale en regio-overschrijdende trajecten geselecteerd. De regionale trajecten zijn evenals de RijnlandRoute vooral oost-west georiënteerd. Omdat de RijnlandRoute ook impact zal hebben op de A4 en A44 zijn de noord-zuid relaties ook van belang.

Bij het beoordelen van de reistijdeffecten is gekeken naar de relatieve toe- of afname van de reistijden op de twaalf trajecten ten opzichte van de referentiesituatie zonder RijnlandRoute. Tabel 3.5 geeft weer welke waarderingssystematiek is toegepast. In tabel 3.6 worden vervolgens getoond hoe de reistijden op relaties binnen de Churchill Avenue scoren ten opzichte van de referentie en de andere varianten.

Tabel 3.5 Toetsingscriterium reistijdeffecten tijdens avondspits ten opzichte van referentie

Toetsingscriterium	Waarderingssystematiek	
Reistijden op trajecten in beide richtingen.	++	Meer dan 10% reistijdwinst
	+	Tot 10% reistijdwinst
	0	Geen verandering
	-	Tot 10% reistijdverlies
	--	Meer dan 10% reistijdverlies

Tabel 3.6 Reistijdeffecten tijdens avondspits ten opzichte van referentie (index)

Traject		Referentie	Nulplus 1	Nulplus 2	Nulplus 3	N11-west	Spoortracé	Zoeken Naar Balans	Churchill Av.
Katwijk - Zoeterwoude	Heen	100%	91%	70%	69%	69%	72%	70%	64%
	Terug	100%	71%	60%	58%	55%	64%	55%	52%
Alphen ad Rijn - Katwijk	Heen	100%	93%	84%	82%	77%	69%	76%	76%
	Terug	100%	97%	79%	78%	73%	80%	73%	78%
Katwijk – Leiden CS	Heen	100%	97%	101%	96%	92%	89%	87%	89%
	Terug	100%	89%	103%	101%	90%	91%	83%	82%
Zoeterwoude – Bio Science Park	Heen	100%	89%	87%	73%	82%	82%	81%	65%
	Terug	100%	98%	99%	86%	85%	70%	86%	66%
Sassenheim – Leidschendam (via A44-N44)	Heen	100%	100%	97%	97%	95%	98%	96%	97%
	Terug	100%	100%	99%	98%	97%	101%	97%	99%
Leidschendam – Burgerven (via A4)	Heen	100%	111%	110%	110%	109%	111%	109%	110%
	Terug	100%	101%	100%	100%	98%	101%	100%	99%
N206/N441 - A44/N206	Heen	100%	94%	85%	88%	93%	86%	73%	98%
	Terug	100%	87%	83%	79%	86%	76%	68%	68%

A44/N206 - A4/N206	Heen	100%	96%	79%	69%	88%	67%	85%	51%
	Terug	100%	87%	73%	70%	84%	90%	82%	57%
N206/N441 - A4/N206	Heen	100%	94%	69%	67%	67%	70%	64%	61%
	Terug	100%	85%	68%	65%	62%	73%	60%	59%
Katwijk - Den Haag CS	Heen	100%	99%	97%	93%	92%	98%	91%	93%
	Terug	100%	95%	94%	94%	93%	95%	93%	94%
Katwijk - Pr. Clausplein	Heen	100%	99%	97%	95%	91%	99%	91%	94%
	Terug	100%	95%	93%	94%	93%	94%	93%	93%
A4/N14 - Hubertustunnel	Heen	100%	100%	97%	97%	94%	98%	94%	97%
	Terug	100%	100%	100%	100%	99%	99%	99%	100%

Zoals te zien is in tabel 3.6, leidt de aanleg van de Churchill Avenue, net als de andere varianten, op vrijwel alle locaties tot een daling van de reistijden.

Net als bij de andere varianten leidt het traject Leidschendam-Burgervveen, tot een toename van de reistijd in noordelijke richting. Dit is ook het geval omdat de RijnlandRoute leidt tot meer verkeer op de A4. De grootste reistijdwinsten zijn op de trajecten Katwijk-Zoeterwoude, A44/N206-A4/N206 en N206/N441-A4/N206. Bij de Churchill Avenue zijn de reistijdwinsten op de oost-west georiënteerde trajecten groter dan bij de andere varianten. De noord-zuid georiënteerde trajecten welke via de A44 en A4 verlopen, laten scores zien die vergelijkbaar zijn met de andere varianten.

3.4.2 Bereikbaarheid van locaties

De aanleg van de RijnlandRoute en de consequenties daarvan voor bestaande wegverbindingen heeft invloed op de bereikbaarheid van locaties. Als gevolg van de Churchill Avenue kan de bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen in de omgeving veranderen. In kader van de 1^e fase MER zijn drie economische belangrijke bestemmingen geanalyseerd: Greenport, Leiden Bio Science Park en Estec. Daarnaast zijn de bereikbaarheid van nieuwe woonwijk Valkenburg en het centrum van Voorschoten geanalyseerd. De bereikbaarheid wordt beoordeeld aan de hand van het aantal inwoners dat op 10 minuten reisafstand van de locaties woont. Tabel 3.7 geeft de scoringsmethodiek weer en tabel 3.8 de resultaten van de bereikbaarheidsmetingen voor de Churchill Avenue en de overige varianten uit de 1^e fase MER.

Tabel 3.7 Aantal inwoners binnen 10 minuten reistijd avondspits ten opzichte van referentie

Toetsingscriterium	Waarderingssystematiek	
De bereikbaarheid verbeteren van locaties:		
• Greenport	++	> 10% meer inw. binnen 10 minuten reistijd
• Leiden Bio Science Park	+	1 – 10% meer inw. binnen 10 minuten reistijd
• Estec (Noordwijk)	0	Geen verandering
• Valkenburg	-	1 – 10% minder inw. binnen 10 minuten reistijd
• Centrum Voorschoten	--	> 10% minder inw. binnen 10 minuten reistijd

Tabel 3.8 Inwoners binnen 10 minuten reistijd avondspits ten opzichte van referentie (index)

Locatie	Referentie (aantal Inwoners binnen 10 minuten reistijd)	Nulplus 1	Nulplus 2	Nulplus 3	N11-west	Spoortracé	Zoeken naar balans	Churchill Av.
Bio Science Park	186228	113%	56%	76%	107%	115%	117%	105%
Estec (Noordwijk)	103045	100%	99%	99%	100%	99%	105%	100%
Greenport	125666	120%	105%	108%	123%	124%	135%	142%
Valkenburg	179047	118%	113%	120%	127%	126%	128%	132%
Voorschoten	142889	100%	98%	102%	101%	103%	98%	101%



Greenport en Valkenburg

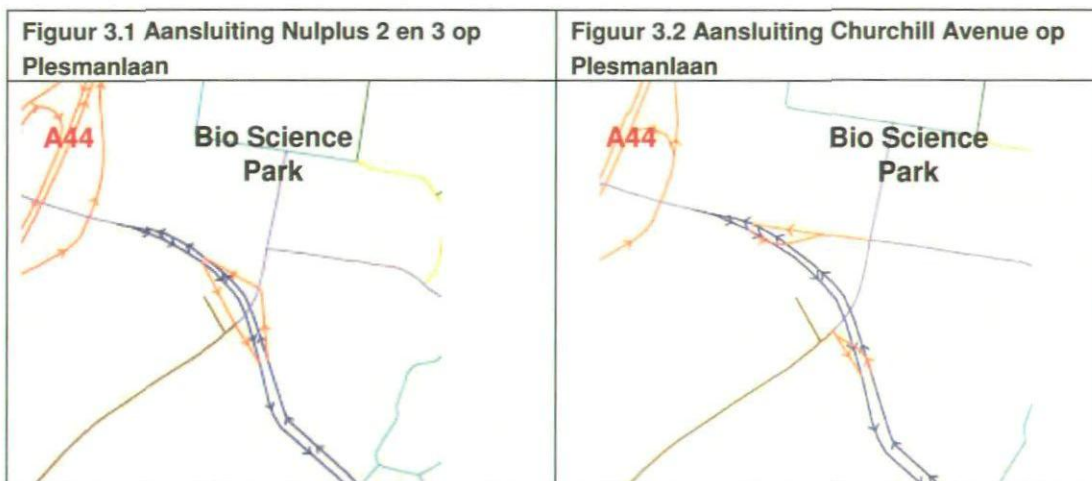
Bij alle varianten wordt de meeste winst behaald op Greenport en Valkenburg. De Churchill Avenue laat daarbij betere bereikbaarheidsresultaten zien dan elk van de andere varianten. De betere bereikbaarheid van deze twee locaties heeft vooral te maken met de capaciteitsuitbreiding van de Ir. G. Tjalmaweg. Dat de Churchill Avenue desondanks beter scoort dan elk van de andere varianten heeft te maken met de verbeterde aansluitingen van de Churchill Avenue rond de knoop Leiden West.

Estec

De Churchill Avenue resulteert niet in een betere bereikbaarheid van Estec. Estec is het verst verwijderd van het tracé, waardoor het voor de meeste varianten niet 'gevoelig' blijkt voor een 10-minuten reistijd cordon. Ook bij de Churchill Avenue variant blijkt dit het geval. Bij een 20-minuten reistijd cordon zal wel een bereikbaarheidseffect optreden.

Bio Science Park

De bereikbaarheid van Bio Science Park neemt bij de Churchill Avenue toe met 5% (tabel 3.8). Hiermee scoort de Churchill Avenue aanzienlijk beter dan Nulplus 2 en Nulplus 3. In het rapport 1e fase MER is al aangegeven dat het opvallend is dat in Nulplus 2 en Nulplus 3 de bereikbaarheid van de Bio Science Park afneemt. Dit bleek veroorzaakt te worden door de hoge belastingsgraden in de avondspits van de kruispunten (toegangspunten) tussen het tracé van Nulplus 2 en 3 en het Bio Science Park. In het ontwerp van de Churchill Avenue zijn de aansluitingen van de RijnlandRoute op de Haagse Schouwweg en Plesmanlaan anders vormgegeven (figuur 3.1 en 3.2), waardoor meer capaciteit wordt geboden. Door deze andere aansluitingen laat de Churchill Avenue een veel verbeterde bereikbaarheid van Bio Science Park zien dan Nulplus 2 en Nulplus 3. In vergelijking met de N11-west varianten en Zoeken naar Balans blijkt de Bio Science Park minder te scoren. De bereikbaarheid kan nog verbeterd worden met een extra ontsluiting via Rijnfront. Dit geldt ook voor alle andere alternatieven in de 1^e fase MER.



Voorschoten

De bereikbaarheid van Voorschoten is bij de Churchill Avenue vergelijkbaar met de bereikbaarheid van de Nulplus 3 variant. De kern van Voorschoten is te ver van het tracé verwijderd, waardoor het voor de meeste varianten nauwelijks 'gevoelig' blijkt voor een 10-minuten reistijd cordon. Indien gerekend wordt een 10- of 20- minuten reistijd cordon voor deze locatie dan neemt de bereikbaarheid wel toe.

3.4.3 Doorgaand verkeer op relaties

Een van de doelstellingen van de RijnlandRoute is om de verkeersleefbaarheid op een aantal wegen in het studiegebied te verbeteren. Vooral de verkeersleefbaarheid langs de Churchilllaan is daarbij van belang. Het wegnemen van doorgaand verkeer draagt bij aan de verkeersleefbaarheid en verbetert de doorstroming. In bijlage 8 uit het rapport 1^e

Fase MER (Royal Haskoning, 2010) staat beschreven hoe doorgaand verkeer per wegvak wordt bepaald.

Net als voor de andere varianten uit de 1^e fase MER is voor de Churchill Avenue op vergelijkbare manier berekend en beschreven in welke de Churchill Avenue doorgaand verkeer wegtrekt van vijf geselecteerde wegen. Tabel 3.9 toont het toetsingscriterium, en tabel 3.10 de resultaten doorgaand verkeer analyse.

Tabel 3.9 Toetsingscriterium percentage doorgaand verkeer ten opzichte van referentie

Toetsingscriterium	Waarderingsystematiek	
Doorgaand verkeer op lokaal wegennet:	++	Meer dan 10% minder doorgaand verkeer
• Churchilllaan (Leiden)	+	0 - 10% minder doorgaand verkeer
• N441 (Katwijk – Wassenaar)	0	Geen verandering
• Papeweg N448 (Voorschoten)	-	0 - 10% extra doorgaand verkeer
• Katwijkerweg (Katwijk)	--	Meer dan 10% extra doorgaand verkeer
• Rijnsburgerweg (Rijnsburg)		

Tabel 3.10 Toename/afname doorgaand verkeer ten opzichte van referentie (in procentpunten)

	Referentie	Nulplus 1	Nulplus 2	Nulplus 3	N11-west	Spoortracé	Zoeken Naar Balans	Churchill Av.
1. Churchilllaan	21%	2%	17%	-21%	-18%	-21%	-20%	-21%
2. Papeweg (N448)	5%	0%	-5%	-5%	2%	-5%	-5%	-5%
3. Katwijkerweg	8%	-5%	-2%	-2%	-2%	-5%	-3%	-6%
4. N441	22%	-6%	-8%	-8%	-10%	-6%	-10%	-8%
5. Rijnsburgerweg (Katwijk)	11%	-3%	1%	1%	0%	-1%	-2%	-2%

De Churchill Avenue trekt net als de andere varianten uit de 1^e fase MER het meeste verkeer weg van de bestaande Churchilllaan. De bestaande Churchilllaan blijft als bovenliggende weg bestaan met een verlaagde capaciteit. Doorgaand verkeer tussen de A4 en de A44 wordt nu afgewikkeld via de Churchill Avenue.

Op de Wassenaarseweg (N441) is bij de Churchill Avenue sprake van een forse reductie van doorgaand verkeer. Dit effect is vooral het gevolg van het opwaarderen van de Ir. G. Tjalmaweg. Ook komt dit door de afname van de verkeersintensiteiten op N14 (zie daarvoor tabel 3.3).

De wijzigingen aangaande doorgaand verkeer op de geselecteerde wegvakken is bij de Churchill Avenue vergelijkbaar met de andere varianten.

3.5 Kwaliteit van de verkeersafwikkeling

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de relevante wegen in het studiegebied wordt beoordeeld aan de hand van piekintensiteiten (spitsuur) in relatie tot de capaciteiten van die wegen en kruispunten. Voor hoofdwegen worden de I/C-verhoudingen (intensiteit-capaciteit-verhouding) op de wegvakken aangehouden, en voor belangrijke kruispunten in het studiegebied worden de V/C-verhoudingen

(volume/capaciteit-verhouding) aangehouden. Tevens vormen de voertuigverliesuren in het totale onderzoeksgebied Holland Rijnland een beoordelingscriterium.

3.5.1 Wegvakbelasting

Bij hoofdwegen (A-wegen en N-wegen) wordt de kwaliteit van de verkeersafwikkeling gemeten aan de hand van de wegvakbelasting. De intensiteit/capaciteit-verhouding (I/C-verhouding) is een indicator voor de belasting van een wegvak tijdens de maatgevende ochtendspits en avondspits, waarin het aantal voertuigen (intensiteit) wordt gerelateerd aan de capaciteit van de weg. De verandering in I/C bij elk van de varianten wordt op basis van de verkeersmodelprognoses beoordeeld voor het hoofdwegenet binnen het plangebied.

Bij een I/C beneden de 0,85 is sprake van voldoende of goede verkeersafwikkeling. Bij een I/C tussen de 0,85 tot 1,0 is sprake van een matige of slechte verkeersafwikkeling, en bij een I/C groter dan 1,0 is sprake van een overbelast wegvak. In de tabellen 3.11 en 3.12 worden de I/C-verhoudingen getoond van de twee uren ochtend- en avondspits van de belangrijkste hoofdwegen in het studiegebied. Waardes tussen 0,85 en 1,00 zijn oranje en de waardes boven de 1,00 zijn rood.

Tabel 3.11 I/C-verhoudingen in de 2-uurs avondspits

Hoofdwegen [zie nummering bijlage 5]	Richting	Referentie	Nulplus 1	Nulplus 2	Nulplus 3	N11-west	Spoortracé	Zoeken Naar Balans	Churchill Av.
A4 Hoofddrijsbaan: tussen N11-oost en N206 [2]	ZW	0,79	0,79	0,79	0,79	0,81	0,79	0,83	0,79
	NO	0,92	0,93	0,95	0,95	0,91	0,95	0,93	0,94
A4 Parallelrijbaan: tussen N11-oost en N206 [2]	ZW	0,59	0,63	0,64	0,63	0,65	0,57	0,64	0,68
	NO	0,66	0,66	0,64	0,64	0,70	0,56	0,70	0,66
A4 Hoofddrijsbaan: tussen N206 en N11-west [3]	ZW	0,79	0,79	0,79	0,79	0,81	0,79	0,83	0,79
	NO	0,60	0,60	0,62	0,62	0,59	0,62	0,60	0,61
A4 Parallelrijbaan: tussen N206 en N11-west [3]	ZW	0,63	0,64	0,66	0,69	0,91	0,67	0,86	0,69
	NO	0,75	0,81	0,78	0,77	0,96	0,70	0,95	0,80
A4: ten zuiden van N11-west [6]	NO	1,01	1,05	1,05	1,05	1,09	0,89	1,07	1,06
	ZW	0,86	0,87	0,89	0,90	0,95	1,01	0,95	0,89
N44: tussen Wassenaar en Maaldrift [13]	ZW	0,83	0,83	0,76	0,74	0,69	0,79	0,68	0,74
	NO	0,84	0,87	0,83	0,82	0,78	0,85	0,77	0,81
A44: tussen Maaldrift en N206 [14]	ZW	0,51	0,51	0,45	0,45	0,34	0,49	0,44	0,51
	NO	0,74	0,78	0,73	0,72	0,89	0,77	0,54	0,73
N11 – Oost [1]	ZO	0,75	0,81	0,78	0,78	0,81	0,82	0,86	0,80
	NW	0,59	0,65	0,66	0,66	0,68	0,78	0,69	0,69
N206 – Europaweg [4]	NW	1,23	0,88	1,11	1,14	0,93	1,06	0,65	0,81
	ZO	1,26	0,76	1,01	1,10	1,05	1,04	0,69	0,51
N206 - Burg.Detmersweg [5]	Z	0,42	0,43	0,43	0,45	0,48	0,46	0,47	0,48
	N	0,35	0,37	0,36	0,37	0,42	0,35	0,40	0,40
Ir. G. Tjalmaweg: tussen Oude Broekweg en A44 [15]	NW	1,23	0,85	0,86	0,86	0,95	0,89	0,88	0,97
	ZO	1,03	0,59	0,59	0,60	0,64	0,57	0,67	0,62
Ir. G. Tjalmaweg: tussen N441 en Oude Broekweg [17]	NW	1,02	0,72	0,74	0,74	0,83	0,77	0,70	0,86
	ZO	0,99	0,56	0,57	0,58	0,63	0,56	0,59	0,60

Tabel 3.12 I/C-verhoudingen in de 2-uurs ochtendspits

Hoofdwegen [zie nummering bijlage 5]	Richting	Referentie	Nulplus 1	Nulplus 2	Nulplus 3	N11-west	Spoortracé	Zoeken Naar Balans	Churchill Av.
A4 Hoofddrijbaan: tussen N11-oost en N206 [2]	ZW	0,87	0,88	0,87	0,86	0,89	0,86	0,89	0,92
	NO	0,79	0,78	0,78	0,77	0,79	0,79	0,82	0,82
A4 Parallelrijbaan: tussen N11-oost en N206 [2]	ZW	0,63	0,66	0,66	0,67	0,65	0,57	0,64	0,64
	NO	0,58	0,57	0,61	0,61	0,63	0,53	0,61	0,56
A4 Hoofddrijbaan: tussen N206 en N11-west [3]	ZW	0,87	0,88	0,87	0,86	0,89	0,86	0,89	0,92
	NO	0,51	0,51	0,51	0,50	0,52	0,52	0,53	0,54
A4 Parallelrijbaan: tussen N206 en N11-west [3]	ZW	0,63	0,62	0,64	0,65	0,85	0,64	0,83	0,59
	NO	0,58	0,64	0,68	0,70	0,82	0,61	0,78	0,65
A4: ten zuiden van N11-west [6]	NO	0,83	0,86	0,88	0,89	0,94	0,92	0,93	0,90
	ZW	0,92	0,91	0,92	0,92	0,97	0,85	0,96	0,93
N44: tussen Wassenaar en Maaldrift [13]	ZW	0,72	0,75	0,71	0,70	0,66	0,73	0,64	0,70
	NO	0,83	0,81	0,77	0,76	0,70	0,80	0,70	0,81
A44: tussen Maaldrift en N206 [14]	ZW	0,49	0,53	0,53	0,53	0,37	0,55	0,41	0,54
	NO	0,65	0,66	0,60	0,57	0,85	0,66	0,48	0,66
N11 – Oost [1]	ZO	0,75	0,52	0,55	0,57	0,59	0,60	0,51	0,57
	NW	0,71	0,76	0,75	0,77	0,77	0,86	0,77	0,78
N206 – Europaweg [4]	NW	1,20	0,90	1,05	1,13	0,97	0,92	0,65	0,78
	ZO	1,10	0,64	0,89	0,94	0,86	1,05	0,59	0,41
N206 - Burg.Detmersweg [5]	Z	0,35	0,34	0,37	0,37	0,39	0,36	0,38	0,39
	N	0,43	0,46	0,45	0,45	0,51	0,46	0,51	0,49
Ir. G. Tjalmaweg: tussen Oude Broekweg en A44 [15]	NW	0,86	0,46	0,47	0,47	0,49	0,47	0,50	0,52
	ZO	1,12	0,69	0,67	0,69	0,75	0,71	0,77	0,75
Ir. G. Tjalmaweg: tussen N441 en Oude Broekweg [17]	NW	0,82	0,44	0,45	0,46	0,47	0,46	0,46	0,50
	ZO	0,89	0,57	0,55	0,57	0,63	0,59	0,56	0,63

Op de meeste wegvakken verbetert de verkeersafwikkeling in elk van de varianten; de wegvakbelastingen nemen zowel in de ochtend- als de avondspits af. Net als bij de andere varianten blijkt dat vooral de A4 zware wegvakbelastingen vertoont. Zoals al is geconstateerd in de 1^e fase MER is dit ook in de referentie al het geval. Maar door de verkeersaantrekkende werking van de RijnlandRoute neemt dat in elk van de varianten toe. Oorzaak hiervan is dat de A4 ter hoogte van het Prins Clausplein nog vier rijstroken heeft, vervolgens teruggaat naar drie rijstroken tussen het Prins Clausplein en de N11-west, om ter hoogte van Voorschoten weer over te gaan in twee keer twee rijstroken (parallelrijbaan en hoofddrijbaan). Er ontstaat dus een kort wegvak tussen het Prins Clausplein en de N11-west waar drie rijstroken liggen, terwijl op beide voedende wegvakken ten noorden en ten zuiden sprake is van 4 rijstroken. In de Integrale benadering Holland Rijnland (15 oktober 2009) is steeds rekening gehouden met vier rijstroken, waarmee dit probleem wordt verholpen.

3.5.2 Kruispuntbelasting

Bij aansluitingen van het hoofdwegennet op de regionale wegen en op wegen binnen de bebouwde kom is de capaciteit van de kruispunten bepalend voor de kwaliteit en snelheid van de verkeersafwikkeling. Een hoge kruispuntbelasting leidt tot belemmeringen in de verkeersafwikkeling op een kruispunt. Met behulp van het statische verkeersmodel kan indicatief de relatieve kruispuntbelasting worden aangegeven op basis van de volume/capaciteit-verhouding (V/C-verhouding) voor de maatgevende spitsperiode. In tegenstelling tot een kruispuntdoorrekening met een dynamisch verkeersmodel, is deze waarde uit het statische verkeersmodel een indicatie voor de gemiddelde kruispuntbelasting.

Bij de effectvergelijking van elk van de varianten is voor een tiental belangrijke bestaande kruispunten in het onderzoeksgebied de kruispuntbelasting steeds vergeleken met de kruispuntbelasting in de referentiesituatie. Het gaat om tien kruispunten (tabel 3.13). Nieuwe aansluitingen en kruispunten zijn niet bekeken. Uitgangspunt is dat nieuwe kruispunten zodanig vormgegeven worden dat voldoende capaciteit ontstaat om het verkeer af te kunnen wikkelen.

Tabel 3.13 Kruispunten waarvan de kruispuntbelastingen zijn bekeken

	Kruispunt	
1	Europaweg - A4 oost (op- en afrit)	
2	Europaweg - A4 west (op- en afrit)	
3	Voorschoterweg - Lammenschansweg	
4	Voorschoterweg - Churchilllaan	
5	Plesmanlaan - A44 oost (op- en afrit)	
6	Plesmanlaan - A44 west (op- en afrit)	
7	N206 - N441	
8	N11 – Ommedijkseweg	
9	N11 - A4 oost (op- en afrit)	
10	N11 - A4 west (op- en afrit)	

Voor elk van de varianten van de RijnlandRoute is gekeken of de belasting van tien relevant geachte kruispunten toeneemt of afneemt ten opzichte van de referentie. Hieruit is opgemaakt dat de kruispuntbelastingen in de meeste gevallen hoger zijn ten opzichte van de referentie. Dit is als volgt te verklaren: in paragraaf 3.2 is naar voren gekomen dat voor alle varianten de intensiteiten op de meeste wegvakken toenemen. Vanwege de toename in kruispuntbelastingen voor deze tien kruispunten, verdienen al

deze kruispunten in de 2^e fase MER aandacht. Een aantal kruispunten wordt bij bepaalde varianten minder belast.

Bij de Churchill Avenue zijn dat de kruispunten Voorschoterweg-Lammenschansweg (3), Plesmanlaan-A44 oost (5) en de N11-A4 oost (9) minder belast. Het kruispunt Voorschoterweg-Lammenschansweg (3, Lammenschansplein) toont een sterke verbetering. Dit komt omdat voorzien wordt in een tunnel en een brug bij de passage van het Rijn-Schiekanaal. Het kruispunt N11-A4 oost (9) scoort beter omdat voorzien wordt in een uitgebreider kruispunt. In alle andere Nulplus-varianten is daarin niet voorzien. Overige kruispunten worden zwaarder belast. Vooral de kruispunten Voorschoterweg-Churchilllaan (4) en N11-A4 west (10).

In de tweede fase MER zal behalve de bovengenoemde kruisingen ook aandacht besteed moeten worden aan de noodzakelijke capaciteiten (en vormgeving) van kruispunten bij de op- en afritten van de Churchill Avenue. Het gaat om de volgende drie kruispunten voor:

- Kruising Plesmanlaan - Haagse Schouwweg
- Kruising Dr. Lelylaan - Haagse Schouwweg
- Kruising Haagweg - Dr. Lelylaan – Churchilllaan

3.5.3 Voertuigverliesuren en voertuigkilometers

De indicator voertuigverliesuren (VVU) geeft aan hoeveel vertraging voertuigen oplopen als gevolg van file en vertraagde verkeersafwikkeling. Voertuigverliesuren geven daarmee een beeld van het reistijdverlies van weggebruikers en vormen een belangrijke basis voor het kwantificeren van de economische effecten van congestie. Het reistijdverlies wordt gemeten ten opzichte van een ideale verkeersafwikkeling waarbij de normsnelheden in het netwerk altijd gehaald kunnen worden. Naast de voertuigverliesuren wordt ook de ontwikkeling van de voertuigkilometers in elk van de varianten getoond. Bij de waardering van de inpassingsvarianten is onderstaande omschrijving van het toetsingscriterium 'voertuigverliesuren' gehanteerd (tabel 3.14 en 3.15).

Tabel 3.14 Toetsingscriterium voertuigverliesuren op basis van het gemiddelde van de 2-uurs ochtend- en avondspitsen

Toetsingscriterium	Waarderingsystematiek	
Totale congestieduur en congestiezwaarte in termen van voertuigverliesuren	++	Reductie > 10%
	+	Reductie 1% tot 10%
	0	Geen verandering: -1% tot +1% afwijking
	-	Toename 1% tot 10%
	--	Toename > 10%

Tabel 3.15 Voertuigverliesuren en voertuigkilometers (met indexering) op basis van het gemiddelde van de 2-uurs ochtend- en avondspitsen

Variant	Voertuigverliesuren (gemiddelde van 2-uur ochtend- en avondspits)		Voertuigkilometers (gemiddelde van 2-uur ochtend- en avondspits)		Gewogen verliestijd (voertuigverliesuren/ voertuigkilometers)	
	Absoluut	Index	Absoluut	Index	Absoluut	Index
Referentie	3088	1,00	1332608	1,00	0,00232	1,00
Nulplus 1	2439	0,79	1358536	1,02	0,00180	0,77
Nulplus 2	2763	0,89	1388416	1,04	0,00199	0,86
Nulplus 3	2745	0,89	1384032	1,04	0,00198	0,86
N11-west	3247	1,05	1573620	1,18	0,00206	0,89
Spoortracé	2405	0,78	1371820	1,03	0,00175	0,76
Zoeken Naar Balans	3080	1,00	1590772	1,19	0,00194	0,84
Churchill Avenue	2396	0,78	1380956	1,04	0,00174	0,75

Voertuigverliesuren

De Churchill Avenue leidt tot een afname van het aantal voertuigverliesuren. De Churchill Avenue scoort, net als de Nulplus 1 en het Spoortracé het beste. Dit is vooral te verklaren door het lage aantal voertuigkilometers, dat vergelijkbaar is met de andere Nulplus-varianten. Zie daarvoor ook de kolom 'gewogen verliestijd' in tabel 3.15. De vertraging neemt bij de Churchill Avenue meer af dan bij Nulplus 2 en 3 (doordat extra capaciteit wordt geboden), terwijl het aantal voertuigkilometers net als bij Nulplus 2 en 3 nauwelijks toeneemt.

Voertuigkilometers

Het aantal voertuigkilometers neemt bij elk van de varianten toe. De toename bij de Churchill Avenue is echter gering en vergelijkbaar met de varianten Nulplus 2 en 3. De belangrijkste oorzaak voor de toename is de verkeersaantrekkende werking van de RijnlandRoute. Doordat meer capaciteit wordt geboden, ontstaat een toename van de voertuigkilometers.

3.6 Samenvatting verkeer en vervoer

De Churchill Avenue vertoont over het algemeen de meeste overeenkomsten met de Nulplus 3. Hieronder volgt per onderzocht criterium een toelichting.

Intensiteiten

De Churchill Avenue vertoont een aanzienlijke afname van verkeer op de Churchillaan. Het doorgaande verkeer zal via de tunnel rijden en niet meer via de huidige Churchillaan. Op het hoofdwegennet valt het op dat het bij de Churchill Avenue vooral rustiger wordt op de A44 en drukker op de A4. Dit is ook het geval bij alle andere varianten in de 1^e fase MER. Op het onderliggende wegennet valt het op dat vooral de N206-Voorschoterweg rustiger wordt vanwege de brug/tunnel combinatie bij de passage van het Rijn-Schiekanaal als onderdeel van de bypass Oostvlietpolder.

Reistijdbaten

De grootste reistijd reducties vinden plaats op de trajecten Katwijk-Zoeterwoude, A44/N206-A4/N206 en N206/N441-A4/N206. Op de A4 is juist een toename in reistijd te zien. De reducties bij de Churchill Avenue is over het algemeen groter dan bij de andere varianten.

Bereikbaarheid van locaties

Voor alle varianten zijn de resultaten nagenoeg gelijk: de meeste winst wordt behaald op Greenport en Valkenburg. Op het Bio Science Park en Voorschoten wordt een iets lagere winst behaald. Voor Estec blijft de bereikbaarheid ongeveer gelijk.

Doorgaand verkeer op relaties

Op de Wassenaarseweg (N441) is in alle varianten sprake van een forse reductie van doorgaand verkeer. Dit effect is vooral het gevolg van het opwaarderen van de Ir. G. Tjalmaweg. Verkeer dat vanaf het Prins Clausplein naar Katwijk wil kiest nu wel de route N14 – A44 – N441. Bij de varianten van de RijnlandRoute wordt tussen die bestemmingen juist gekozen voor een route via de A4 – RijnlandRoute – Ir. G. Tjalmaweg. Dit resulteert dus in een afname van de verkeersintensiteiten op de N14, de A44 (Leiden-Wassenaar) en de Ir. G. Tjalmaweg. De Papeweg, Katwijkerweg en Rijsburgerweg tonen in de Churchill Avenue variant een iets minder grote afname van doorgaand verkeer. Op de Rijsburgerweg is de afname het kleinst.

Kwaliteit van de verkeersafwikkeling

Op de meeste wegvakken verbetert de verkeersafwikkeling in elk van de varianten. Wat opvalt is dat alle varianten overeenkomsten vertonen in welke wegvakken zwaarder belast worden. Vooral de A4, het wegvak tussen de N11-west en Prins Clausplein, wordt zwaarder belast. Een aantal kruispunten blijken bij de Churchill Avenue minder belast te worden dan bij de Nulplus varianten. Het gaat om de kruispunten Voorschoterweg-Lammenschansweg (3), Plesmanlaan-A44 oost (5) en de N11-A4 oost (9). Dit komt omdat in het ontwerp van de Churchill Avenue bij deze kruispunten meer capaciteit wordt geboden.

Voertuigverliesuren en voertuigkilometers

De Churchill Avenue variant zorgt voor de grootste afname van het aantal voertuigverliesuren. De resultaten van de Churchill Avenue komen het meest overeen met Nulplus 1 en het Spoortracé; de resultaten vertonen minder overeenkomsten met Nulplus 2 en Nulplus 3.

4 MILIEU – LEEFOMGEVING

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de milieueffecten met betrekking tot de leefomgeving. Voor de Churchill Avenue wordt objectief in beeld gebracht wat de impact is op de omgeving. De aspecten die daarbij aan bod komen worden in onderstaande tabel aangegeven. De Churchill Avenue wordt naast de andere alternatieven en varianten gelegd om een goed beeld te krijgen van de effecten van de Churchill Avenue op de leefomgeving. De effecten op geluid en lucht zijn op dezelfde wijze in beeld gebracht als gedaan is bij de andere alternatieven in de 1^e fase MER. Dat wil zeggen met behulp van de dezelfde onderzoeksmethodiek en voor hetzelfde onderzoeksgebied.

Tabel 4.1 Aspecten milieu leefomgeving

ASPECT	TOETSINGSCRITEIRIUM
Geluid	Aantal geluidgehinderde adressen per overschrijdingsklasse: 68, 63, 58, 53, 48 dB
	Geluidsbelast oppervlakte per overschrijdingsklasse: 68, 63, 58, 53, 48 dB
Luchtkwaliteit	Gemiddelde jaargemiddelde PM ₁₀ -concentratie ter hoogte van ACN adressen
	Gemiddelde jaargemiddelde NO ₂ -concentratie ter hoogte van ACN adressen
	Maximale jaargemiddelde PM ₁₀ -concentratie ter hoogte een ACN adres
	Maximale jaargemiddelde NO ₂ -concentratie ter hoogte van een ACN adres
	Aantal adressen binnen NO ₂ -contour van 30 µg/m ³

4.2 Geluid

Onderstaand volgen de resultaten met betrekking tot geluid. Voor de Wet- en regelgeving, de werkwijze en de gehanteerde uitgangspunten wordt verwezen naar de MER 1^e fase. Om een goede vergelijking te maken met de varianten uit de MER 1^e fase, zijn deze eveneens weergegeven in de tabellen.

4.2.1 Rekenresultaten

Algemeen

Net als in de 1^e Fase MER dient het referentie alternatief als referentie situatie voor de effectbepaling (Rapport 1^e fase MER, § 6.2.4). Berekend zijn geluidcontouren van 48, 53, 58, 63 en 68 dB op een hoogte van 5 meter ten opzichte van maaiveld. Op de berekende contouren is de aftrek conform artikel 110g Wgh in rekening gebracht.

Resultaten

Het resultaat van de berekeningen bestaat uit:

- Kaart met geluidscontouren (bijlage 6);
- Kaart adressen binnen geluidscontouren (bijlage 7);
- Tabel met aantallen hectare per geluidklasse per scenario;
- Tabel met aantallen woningen per geluidklasse per scenario.

Voor de eindbeoordeling van de Churchill Avenue wordt een afweging gemaakt op basis van de toe- en afname van het totale aantal geluidbelaste woningen of geluidbelast oppervlak per contourklasse.

De verschillende varianten zijn getoetst met een 5-punts schaal (tabel 4.2).

Tabel 4.2 Toetsingsaspect Geluid en waarderingsystematiek met klassenverdeling

Toetsingscriterium	Waarderingsystematiek	
Geluidbelast oppervlakte:	++	Een afname van meer dan 75 Ha
	+	Een afname vanaf 25 t/m 75 Ha
	0	Een toename t/m 25 Ha en een afname t/m 25 Ha:
	-	Een toename vanaf 25 t/m 75 Ha
	--	Een totale toename van meer dan 75 Ha
Geluidsbelaste woningen:	++	Een afname van meer dan 500 woningen
	+	Afname vanaf 50 t/m 500 woningen
	0	Toename t/m 50 woningen, afname t/m 50 woningen
	-	Een toename vanaf 50 t/m 500 woningen
	--	Een totale toename van meer dan 500 woningen

4.2.2 Akoestisch ruimtebeslag

Met een geo informatie pakket (GIS) zijn de geluidscontouren in beeld gebracht voor de Churchill Avenue. Een totaal overzicht van het geluidbelaste oppervlak per geluidklasse en de verschillen ten opzichte van de referentie situatie zijn in navolgende tabel 4.3 opgenomen.

Tabel 4.3 Oppervlakte per geluidscontourklasse

		OPPERVLAKTES hectare t.o.v. de autonome ontwikkeling					
Alternatief	Variant	48 – 53 dB	53 – 58 dB	58 – 63 dB	63 – 68 dB	> 68 dB	totaal > 48 dB
Referentie		2724	2263	1436	670	491	7584
Nulplus	1	-15	5	11	9	10	20
	2	14	-39	-26	9	25	-18
	3	-8	-36	-32	-5	14	-67
N11-west	1	-90	32	37	31	48	58
	2	-80	11	19	20	47	16
	3	-113	21	29	20	42	0
	4	-107	0	14	14	38	-41
Spoortracé		-23	1	-2	-14	5	-33
Zoeken Naar Balans		-32	15	-11	-5	1	-32
Churchill Avenue		-34	-32	-21	5	11	-71

Uit de resultaten kan worden afgeleid dat de Churchill Avenue een afname heeft in het aantal hectare geluidbelast gebied (>48 dB) ten opzichte van de referentie situatie.

4.2.3 Adressen binnen geluidsbelast oppervlak

Met een geo informatie pakket (GIS) zijn de geluidscontouren van de Churchill Avenue verwerkt en gekoppeld aan het adressenbestand (ACN-bestand, kadaster 2009). Hieruit

volgt het overzicht van de aantallen woningen per geluidklasse. Tabel 4.4 toont de autonome situatie (referentie) en de verschillen ten opzichte van de autonome situatie.

Tabel 4.4 Aantal adressen per geluidscontourklasse

Alternatief	Variant	Aantal adressen binnen contour t.o.v. de autonome situatie					
		48 – 53 dB	53 – 58 dB	58 – 63 dB	63 – 68 dB	> 68 dB	totaal > 48 dB
Referentie		21742	19566	10665	3222	931	56126
Nulplus	1	237	29	-123	222	-7	358
	2	2752	-1053	-117	-9	-43	1530
	3	1725	-1013	-453	-211	-180	-132
N11-west	1	1791	-110	-589	-404	-302	386
	2	2046	-600	-651	-425	-302	68
	3	1067	-225	-580	-420	-339	-497
	4	1323	-703	-641	-442	-339	-802
Spoortracé		-411	-143	-164	-263	-32	-1013
Zoeken Naar Balans		2802	-580	-1033	-956	-476	-243
Churchill Avenue		157	-1343	-275	-159	-269	-1889

Uit de resultaten blijkt dat de Churchill Avenue qua aantallen geluidbelaste woningen een afname heeft ten opzichte van de referentie situatie.

In de Churchill Avenue ligt een groot deel van de weg in een tunnel. Bij het begin en eind van de tunnel ligt de weg verdiept. De tunnel en de verdiepte ligging van de weg zorgen voor een verlaging van de geluidbelasting in de omgeving. In de tabellen is dit te zien door de afname in het oppervlak geluidbelast gebied en het aantal geluidbelaste woningen.

Tevens ligt de Churchill Avenue ten opzichte van de referentie situatie bij de N206 (nabij de Molentuinweg) verder van de woningen af. Dit zorgt ook voor een vermindering van het aantal geluidbelaste woningen in de hogere geluidbelastingsklassen. Dit is bij de andere alternatieven ook het geval. Verder zorgt een verlaging van de verkeersintensiteiten (door een gewijzigd verkeerssysteem, en ander netwerk) op sommige wegvakken voor een verlaging van de geluidbelasting in de omgeving, ten opzichte van de referentie.

Opgemerkt wordt dat de geluidswerende werking van de glazen kap ter hoogte van de Lelylaan niet is meegenomen in de modelberekeningen. Dit is niet meegenomen om de geluidseffecten van de Churchill Avenue vergelijkbaar te houden met de andere alternatieven in de 1^e fase MER. Ook bij alle andere alternatieven in de 1^e fase MER zijn geluidswerende voorzieningen niet in de geluidsberekeningen meegenomen.

4.3 Lucht

In de 1^e Fase MER is reeds voor de andere tracévarianten, inclusief de referentiesituatie, nagegaan wat de luchtkwaliteitsituatie is. In dit onderzoek wordt de luchtkwaliteitsituatie voor de Churchill Avenue beschouwd. De resultaten worden daarbij vergeleken met de resultaten van de overige varianten.

Met de Churchill Avenue wordt de bestaande route door Leiden tussen de A4 en de A44 als doorgaande route ontworpen. In het basisontwerp van de Churchill Avenue is sprake van één lange tunnel die begint net vóór het Rijn-Schiekanaal, en eindigt halverwege de Lelylaan. Voor de Churchill Avenue wordt voor een aantal toetsingspunten (gelegen op 10 meter van de kantverharding, ter hoogte van de tunnelmonden) overschrijdingen van de grenswaarden van NO₂ (40 µg/m³) berekend. Voor PM₁₀ geldt dat zich net geen overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarden voordoen (jaargemiddelde concentratie > 40,5 µg/m³). De verklaring is dat ter hoogte van de tunnelmonden de emissie van voertuigen in de tunnel geconcentreerd vrijkomt.

- Voor NO₂ wordt een maximale jaargemiddelde concentratie van 87,32 µg/m³ berekend en een gemiddelde jaargemiddelde concentratie van 22,64 µg/m³.
- Voor PM₁₀ wordt een maximale jaargemiddelde concentratie van 40,15 µg/m³ berekend en een gemiddelde jaargemiddelde concentratie van 17,07 µg/m³.

In onderstaande tabel 4.5 worden de resultaten van de analyse aan de hand van het ACN-bestand voor alle alternatieven en varianten getoond, inclusief de Churchill Avenue. Dit zijn de rekenresultaten ter hoogte van adressen, oftewel daar waar daadwerkelijk blootstelling plaatsvindt.

Tabel 4.5 Rekenresultaten voor NO₂ en PM₁₀ ter hoogte van adreslocaties voor 2020

Alternatief	Gemiddelde waarde per adres voor PM ₁₀ [µg/m ³]	Gemiddelde waarde per adres voor NO ₂ [µg/m ³]	Maximale waarde op een adres voor PM ₁₀ [µg/m ³]	Maximale waarde op een adres voor NO ₂ [µg/m ³]	Telling adressen voor NO ₂ [> 30 µg/m ³]
Referentie	16,005	18,54	19,345	34,10	23
Nulplus 1	16,005	18,54	19,410	34,53	82
Nulplus 2 (verdiept)	15,993	18,48	19,635	35,07	24
Nulplus 3	15,994	18,48	27,515	51,47	25 ³
N11-west 1	15,999	18,48	19,210	34,40	8
N11-west 2	15,999	18,48	19,210	34,40	8
N11-west 3	15,998	18,48	19,210	34,40	8
N11-west 4	15,998	18,48	19,210	34,40	8
Spoortracé	15,987	18,45	18,947	33,31	13
Zoeken Naar Balans	16,017	18,59	20,003	34,51	57
Churchill Avenue	15,995	18,45	24,115	43,31	41 ⁴

³ Voor 1 adres wordt bij de variant Churchill Avenue een overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarde van NO₂ (40 µg/m³ in 2020) berekend.

Bij de Churchill Avenue worden nabij de tunnelmond twee woningen blootgesteld aan een concentratie die hoger is gelegen dan de grenswaarde. Dit zou door het treffen van mitigerende maatregelen voorkomen kunnen worden.

De adressen waarop een overschrijding plaatsvindt, zijn weergegeven in tabel 4.6

Tabel 4.6 Adressen waarop de jaargemiddelde concentratie van NO₂ wordt overschreden

Alternatief	Overschrijdings-locatie [X,Y]	Woonplaats	Straatnaam	Postcode	Huisnummer	Berekende concentratie NO ₂ [µg/m ³]
Nulplus 3	93005, 461448	Leiden	Vlietweg	2323 LE	60 A	51,47
Churchill Avenue	91804, 463972	Leiden	Vierlinghlaan	2332 CT	254	43,31
	91802, 463972	Leiden	Vierlinghlaan	2332 CT	256	43,31

Blootstelling

Nu de afzonderlijke resultaten ten aanzien van blootstelling bekend zijn is het mogelijk om de Churchill Avenue met de referentie en de andere varianten te vergelijken. De resultaten hiervan zijn schematisch weergegeven in tabel 4.7.

Tabel 4.7 Score van de varianten ten opzichte van de autonome ontwikkeling

Alternatief	Variant	Gem. jaargem. PM ₁₀ -conc. bij ACN-adressen ⁵	Gem. jaargem. NO ₂ -conc. bij ACN-adressen	Max. jaargem. PM ₁₀ -conc. bij een ACN-adres	Max. jaargem. NO ₂ -conc. bij een ACN-adres ⁶	Adressen binnen NO ₂ -contour van 30 µg/m ³
		[µg/m ³]	[µg/m ³]	[µg/m ³]	[µg/m ³]	[#]
Referentie		Referentie	Referentie	Referentie	Referentie	Referentie
Nulplus	1	0	0	+ 0,065	+0,43	+ 59
	2	- 0,012	- 0,06	+ 0,290	+ 0,97	+ 1
	3	- 0,011	- 0,06	+ 8,170	+ 17,37	+ 2
N11-west	1	- 0,006	- 0,06	- 0,135	+ 0,30	- 15
	2	- 0,006	- 0,06	- 0,135	+ 0,30	- 15
	3	- 0,007	- 0,06	- 0,135	+ 0,30	- 15
	4	- 0,007	- 0,06	- 0,135	+ 0,30	- 15
Spoortracé		- 0,018	-0,09	- 0,398	- 0,79	- 10
Zoeken Balans		+ 0,012	+ 0,05	+ 0,658	+ 0,41	+ 34
Churchill Avenue		- 0,010	-0,09	+ 4,770	+ 9,21	+ 18

⁴ Voor 2 adressen wordt bij de variant Churchill Avenue een overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarde van NO₂ (40 µg/m³ in 2020) berekend.

⁵ Gemiddeld jaargemiddelde: alle jaargemiddelde waarden opgeteld en gedeeld door het aantal.

⁶ Maximale jaargemiddelde is de maximale berekende waarde van alle toetsingspunten waarop berekening (v.d. jaargemiddelde waarde) heeft plaatsgevonden.

Uit de resultaten blijkt het volgende:

- De resultaten tussen de alternatieven zijn vergelijkbaar met uitzondering van Nulplus, variant 3 en de Churchill Avenue.
- Ten aanzien van het gemiddelde jaargemiddelde NO_2 -concentratie bij ACN adressen kan ten opzichte van de autonome ontwikkeling met het spoortracé en Churchill Avenue de meeste vooruitgang geboekt worden.
- Voornamelijk het Spoortracé en alle varianten op het alternatief N11-west leiden tot een beperkte lagere blootstelling ter hoogte van de adressen in het studiegebied.
- De hoogste maximale jaargemiddelde concentraties worden gemeten bij tunnelmonden van alternatief Nulplus 3 en de Churchill Avenue (tabel 4.6).

Slotconclusie

Bij de varianten waarin tunnels voorkomen vindt bij de tunnelmonden een overschrijding plaats van jaargemiddelde grenswaarden van NO_2 en PM_{10} . Voor deze alternatieven / varianten is het noodzakelijk om mitigerende maatregelen te treffen bij de tunnels zodat de hoge concentraties bij tunnelmonden (en op nabijgelegen adressen waar sprake is van blootstelling) kunnen worden voorkomen. Hiervoor zijn voldoende afdoende technische maatregelen ontwikkeld. Dit dient nader te worden onderzocht indien de keuze voor een tunnelvariant overwogen wordt.

De resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek ter hoogte van adressen laten weinig onderscheidende verschillen zien. Waar nodig dienen bij tunnelmondingen mitigerende maatregelen te worden getroffen. Ten aanzien van blootstelling laat de gemiddelde vergelijking ter hoogte van woonadressen zien dat het Spoortracé en Churchill Avenue de meeste vooruitgang opleveren. In de tweede fase MER moet ook onderzoek aan blootstelling dichters langs het tracé in de vergelijking worden meegenomen. Tevens dient onderzocht te worden of luchtvoorzieningen in de tunnel kunnen worden aangebracht die, samen met het effect dat ondertunnelen oplevert, een algehele verbetering van de luchtkwaliteit opleveren.

5 MAAKBAARHEID & FASERING

5.1 Fasering

Bij de bouw van de Churchill Avenue wordt uitgegaan van 2 fases. Fase 1 omvat voornamelijk de infrastructuur buiten Leiden, en fase 2 de infrastructuur in Leiden met de aanleg van de tunnel.

Fase 1

- Verbreding en aanpassing van de N206 tussen de Zeeweg en de Torenvlietbrug (het Katwijkse deel van de N206)
- Herinrichting van de aansluiting van de N206 met de A44 (knoop Leiden west)
- Bouw verdiepte ligging bij Plesmanlaan en Dr. Lelylaan tot de Vierlinghlaan; aanpassing kruispunten bij Haagse Schouwweg en Plesmanlaan (ontsluiting biosciencepark)
- Realisatie van de bypass Oostvlietpolder met de tunnel / brugcombinatie; herinrichting bij Voorschoterweg. Aanleg verbrede Europaweg.
- Herinrichting van de aansluiting van de N206 met de A4 (knoop Leiden oost)

Fase 2

- Bouw tunnel Dr. Lelylaan
- Bouw tunnel onder de Oude Rijn / herinrichting wegenstructuur rond Haagweg.
- Bouw tunnel Churchilllaan in twee delen (gefaseerd in dwarsrichting).
- Bovengrondse infrastructuur in Leiden

Het doel van deze fasering is om in 2015 (fase 1) al de belangrijkste huidige knelpunten in het regionale en Leidse wegennet ontlast te hebben, zodat Leiden weer de stad uit kan rijden, en diverse ruimtelijke ontwikkelingen van de grond kunnen komen zoals de woningbouw bij Nieuw Valkenburg, de ontwikkeling van het Bio Science Park en de Oostvlietpolder. Hierop volgend kan de stadstunnel van de Dr. Lelylaan en de Churchilllaan afgebouwd worden.

Een belangrijke voorwaarde voor de aanleg van de Churchill Avenue is dat het gehele tracé gebouwd kan worden terwijl het huidige verkeer op de N206 kan blijven doorstromen. Concreet betekent dit dat de gehele N206 met 2x1 rijstrook beschikbaar blijft als doorgaande weg, gedurende de gehele bouwperiode. Op sommige tracédelen zal met tussenfaseringen en tijdelijke bouwwegen gewerkt moeten worden om dit te bereiken. Door minder zijwegen aan te sluiten op de N206 tijdens de bouwperiode, kan de doorstroming gegarandeerd blijven. Met weekend- of vakantie-afsluitingen dienen faseringen overgeschakeld te worden.

Voor de complete fasering en verkeersmaatregelen zal een uitgebreid plan nodig zijn, om de verkeersdoorstroming gedurende de bouwperiode te beheersen. Dit plan beschrijft de complete verkeerssituatie in de gehele omgeving van de N206, gedurende de gehele looptijd van het project. Beschreven zal moeten worden welke wegen wanneer gebruikt worden, welke zijwegen worden opengesteld of afgesloten, en hoe tijdelijke verkeerssituaties eruit komen te zien.

In bijlage 8 staat de fasering verder toegelicht zoals deze door team Churchill Avenue is bedacht (bron: www.churchillavenue.nl).