

J. Map uitvoeren planstudie Bewonersparticipatie

J. Map uitvoeren planstudie - Bewonersparticipatie		
342	Dubbel met document 353b	
343	Dubbel met document 353b	
344	Document Prijsindicatie Intomart van 12 maart 2008	
345	Document actuele stand van zaken RijnlandRoute van 17 maart 2008	
346	Dubbel met document 351c	
347	E-mail van de provincie intern van 22 mei 2008	
347a	Bijlage Rijnlandroute Churchill Avenue – ten behoeve van PS	
348	Dubbel met document 351b	
349	Dubbel met document 251a	
350	E-mail van de provincie intern van 28 mei 2008	
351a	Bijlage aanbiedingsbrief PS Burgernotie RijnlandRoute	
351b	Bijlage burgernotie RijnlandRoute	
351c	Bijlage notitie Voorschoten	
352	E-mail van de provincie intern van 16 juni 2008	
353a	Bijlage notitie RLR van 8 mei 2008	
353b	Bijlage RijnlandRoute Alternatief 9 (De Churchilltunnel)	
354	E-mail van (voorloper) TCA en Werkgroep RijnlandRoute van 25 juli 2008	
354a	Bijlage in reactie op de opmerkingen eerste sessie Rijnlandroute (geeltjes)	
355	E-mail van de provincie aan Goudappel Coffeng van 28 juli 2008	
355a	Bijlage RijnlandRoute en Rembrandt-tunnel	
356	E-mail van de provincie aan Goudappel Coffeng van 30 juli 2008	
357	E-mail van de provincie intern van 31 juli 2008	
358a	Verslag Ideeëngroep van 16 juli 2008	Reeds openbaar gemaakt bij besluit van 8 oktober 2021 als document 85 (Batch 4.3)
359b	Bijlage Verslag bijeenkomst 4 juli RLR	Reeds openbaar gemaakt bij besluit van 8 oktober 2021 als document 84 (Batch 4.3)
360	E-mail van Goudappel Coffeng aan de provincie van 11 augustus 2008	
361	Document Quickscan boortunnel spoortracé 1.2 van 27 augustus 2008	
362	Document Reactie op Arcadis boortunnel QuickScan door initiatief Rembrandttunnel 27 augustus 2008	Reeds openbaar gemaakt bij besluit van 8 oktober 2021 als document 89 (Batch 4.3)
363	Document Rijnlandroute – Boortunnel Spoortracé tracevergelijking v1.0 def. van 27 augustus 2008	Integrale weigering
364	Document Rijnlandroute – Boortunnel Spoortrace v1.0 deel a def	Integrale weigering
365	Document Rijnlandroute – Boortunnel Spoortrace v1.0 SSK def	Integrale weigering
366	Document Rijnlandroute – Boortunnel Spoortrace vastgoed v1.0 def	Integrale weigering
367	Document RLR - Boortunnel Spoortracé tracevergelijking v1.0 def.	Integrale weigering
368	Document Schets Tunneltracé def	
369	E-mail van [naam burger] aan de provincie van 11 september 2008	
369a	Bijlage Commentaar op quickscan	Reeds openbaar gemaakt bij besluit van 8

		oktober 2021 als document 87 (Batch 4.3)
370	E-mail van de werkgroep Stevenshof aan de provincie van 11 september 2008	
371	E-mail van de Wijkraad Stevenshof aan de provincie van 12 september 2008	
371a	Dubbel met document 370	
371b	Reactie Wijkraad Stevenshof op de Quickscan RijnlandRoute van 12 september 2008	Reeds openbaar gemaakt bij besluit van 8 oktober 2021 als document 88 (Batch 4.3)
371c	Bijlage variant 1	
371d	Bijlage variant 2	
372	E-mail van het Initiatief Rembrandtunnel aan de provincie van 12 september 2008	
372a	Bijlage Opbouw nulplusalternatief	
373	E-mail van Initiatief Rembrandtunnel aan de provincie van 12 september 2008	
373a	Bijlage Reactie op de Arcadis boortunnel quickscan door het initiatief Rembrandtunnel.nl	Reeds openbaar gemaakt bij besluit van 8 oktober 2021 als document 89 (Batch 4.3)
374	E-mail van [naam burger] aan de provincie van 12 september 2008	
374a	Bijlage Opbouw nulplusalternatief burgernotitie	
375	E-mail van bewoner Stevenshof aan de provincie van 13 september 2008	
375a	Bijlage	
376	Document Reactie Quickscan Arcadis Rijnlandroute Wijkraad Stevenshof van 14 september 2008	Reeds openbaar gemaakt bij besluit van 8 oktober 2021 als document 90 (Batch 4.3)
377	E-mail van de Wijkraad Stevenshof aan de provincie van 15 september 2008	
377a	Bijlage reactie Quickscan Arcadis Rijnlandroute Wijkraad Stevenshof definitief	Reeds openbaar gemaakt bij besluit van 8 oktober 2021 als document 90 (Batch 4.3)
378	Buiten reikwijdte	
379	E-mail van de provincie intern van 15 september 2008	
380	Memo kwalitatieve beoordeling Spoortunnel van 15 september 2008	
381	Document Rijnlandroute – Boortunnel Spoortracé v2.0 definitief	
382	Dubbel met document 380	
383	Dubbel met document 380	
384	Document RijnlandRoute presentatie van 25 september 2008	
385	Nota van beantwoording vragen quickscan september 2008	
386	Document Plan van Aanpak Provincie Zuid-Holland in interactie van september 2008	
387	Document Plan van Aanpak Provincie Zuid-Holland in interactie van 10 oktober 2008	
388	E-mail van de provincie intern van 19 oktober 2008	
388a	Dubbel met document 385	
388b	Bijlage Persbericht spoortracé	Reeds openbaar ¹

388c	Verslag van de Ideeëngroep RijnlandRoute van 25 september 2008	
389	E-mail van de provincie intern van 21 oktober 2008	
389a	Dubbel met document 387	
399	Document memo items ideeengroep van 22 oktober 2008	
400	Buiten reikwijdte	
401	Buiten reikwijdte	
401	E-mail van de provincie intern van 3 november 2008	
401a	Bijlage Churchill Avenue trace ten behoeve van startnotitie	
402	Dubbel met document 401	
402a	Dubbel met document 401a	
403	E-mail van de (onafhankelijk) voorzitter van de Ideeëngroep RijnlandRoute aan de provincie van 21 november 2008	
404a	Bijlage Reflecties naar aanleiding van de interactieve sessies met de Ideeëngroep RijnlandRoute	
405	E-mail van (voorloper) TCA en Werkgroep RijnlandRoute aan de provincie van 25 november 2008	
406	Document Kostenvergelijking MKBA en spoortracé van 27 november 2008	
407	Buiten reikwijdte	
408	Verslag van de bijeenkomst RijnlandRoute van 24 maart	
409	E-mail van (voorloper) TCA en Werkgroep RijnlandRoute aan de provincie van 26 maart 2009	
409a	Bijlage concept verkeersnetwerk Leidse regio	
409b	Bijlage Ontwerpeisen Churchill Avenue	
410	Buiten reikwijdte	
411	Dubbel met document 410	
412	Dubbel met document 409b	
413	E-mail van de provincie intern van 8 april 2009	
414a	Bijlage uitnodiging raadsleden	
414b	Buiten reikwijdte	
415	E-mail van [naam burger] aan de provincie van 7 april 2009	
415a	Bijlage presentatie wijkraad Stevenshof van 26 februari 2009	
416	Buiten reikwijdte	
417	E-mail van de provincie intern van 17 april 2009	
418	Document Churchill-Avenue verder uitgewerkt van 31 mei 2009	
419	E-mail van [naam burger] aan de provincie van 15 juni 2009	
419a	Dubbel met document 418	
419b	Bijlage Churchill Avenue nader bekeken	
420	E-mail van de provincie intern van 16 juni 2009	
420a	Bijlage open brief	
420b	Bijlage Open brief aan Zuid-West van 2 mei 2009	
421	E-mail van de provincie intern van 8 juli 2009	
422	Dubbel met document 421	
423	E-mail van de provincie intern van 8 juli 2009	
424	Dubbel met document 423	
425	E-mail van de provincie aan de Ideeëngroep RijnlandRoute van 10 juli 2009	
426a	Verslag bijeenkomst Ideeëngroep van 24 juni 2009	
427	E-mail van de provincie intern van 18 augustus 2009	
427a	Bijlage opzet Ideeëngroepbijeenkomst met IBHR	
428	Document Tekening van 19 augustus 2009	
430	Buiten reikwijdte	
430a	Bijlage Spoor SW Spoor verschil as	
430b	Bijlage Spoor SW Spoor verschil etm	
430c	Bijlage Spoor SW Spoor verschil os	
431	E-mail van TCA aan de provincie van 7 september 2009	
432	Document Artikel in Leidsch Dagblad van 8 september 2009	Reeds openbaar ²
433	E-mail van Royal Haskoning aan de provincie van 15 september 2009	
434	E-mail van de provincie intern van 16 september 2009	
434a	Bijlage Observaties Wijkraad Stevenshof bij Toetsingskader 1e fase MER RijnlanRoute	

434b	Bijlage Brief van Wijkraad Stevenshof-Werkgroep RijnlandRoute inzake RijnlandRoute
435	Document Notitie ideeëngroep communicatiemomenten van 18 september 2009
436	E-mail van de provincie intern van 21 september 2009
437	Dubbel met document 381
438	E-mail van de provincie intern van 28 september 2009
439	E-mail van de provincie intern van 28 september 2009
440	E-mail van TCA aan de provincie van 28 september 2009
441	Dubbel met document 440
442	E-mail van de provincie intern van 29 september 2009
442a	Bijlage -1- Aansluiting RLR-Voorschoterweg (sheet 33)+ plattegrond werkelijke situatie + Plan
442b	Bijlage -2- Sheet nummer 10 + aansluiting Voorschoterweg sheet 33 en 34) Presentatie
443c	Bijlage -3- Sheet nummer 10 verlegging as om aansluiting mogelijk te maken
444	E-mail van de provincie intern van 29 september 2009
445	E-mail van TCA aan de provincie van 29 september 2009
446	Dubbel met document 445
447	E-mail van de provincie intern van 30 september 2009
447a	E-mail van de provincie intern van 30 september 2009
447b	Bijlage schriftelijke vragen D66-SP-GL RLR (concept)
447c	Bijlage vragen en antwoorden persbriefing (concept) check
448	E-mail van de provincie intern van 1 oktober 2009
448a	Dubbel met document 406
448b	Bijlage kostenvergelijking uitgebreid totaal
448c	Verslag van de Ideeëngroep RijnlandRoute van 23 oktober 2008
449	E-mail van de provincie intern van 5 oktober 2009
450	E-mail van de provincie intern van 14 oktober 2009
451	Verslag van de sessie kosten tussen de provincie en TCA van 2 maart 2011
452	Dubbel met document 451
453	Dubbel met document 452
454	Buiten reikwijdte
456	Document Churchill Avenue voorstel verkeersmodel en advies
457	Dubbel met document 448b
458	Dubbel met document 409
459	Dubbel met document 414b
460	Document presentatie TCA
461	Dubbel met document 419b
462	Buiten reikwijdte
463	Dubbel met document 460

MEMO

Van : [REDACTED]

Aan : [REDACTED]

d.d. : 12 maart '08

CC :

Betr. : Prijsindicatie kwantitatief onderzoek

Geachte heer [REDACTED],

Bij deze stuur ik u, als afgesproken, een beknopte prijsindicatie voor kwantitatief onderzoek.

Het onderzoek richt zich op de mening van de bewoners in de omgeving van Leiden over leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid in de eigen omgeving. Aanleiding voor het onderzoek is de mogelijke aanleg van de RijnlandRoute.

Wij gaan uit van een kwantitatief onderzoek, dat wordt uitgevoerd middels Internet.

We bevragen voor het onderzoek 500 tot 1500 burgers, verdeeld over verschillende groepen. Naar deze verschillende groepen kunnen uitsplitsingen worden gemaakt (bijvoorbeeld kunnen de meningen van Leidenaren worden vergeleken met de Katwijkers). Mogelijke groepen zijn bijvoorbeeld bewoners uit Leiden, Katwijk, Oegstgeest Voorschoten en Wassenaar, en forensen uit overige delen van het land die in Leiden of omgeving werken. Ook is het mogelijk ter vergelijking dezelfde vragen over leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid voor te leggen aan bewoners van een andere regio, zodat de cijfers van die regio als benchmark kunnen dienen. Om statistisch verantwoorde uitspraken te kunnen doen is het nodig om per groep 100 tot 200 respondenten te verkrijgen. In overleg wordt nader bepaald welke groepen er precies zullen worden bevraagd.

Het onderzoek wordt uitgevoerd onder bewoners die lid zijn van het internet panel van Intomart. Dit is een panel van 120.000 Nederlanders die regelmatig vragenlijsten voor onderzoeken invullen. Voor dit onderzoek maken we een selectie van panelleden die in Leiden en omgeving wonen of daarheen forensen.

De vragenlijst stellen we in overleg op. U levert de onderwerpen voor de vragenlijst aan, wij werken dit uit in een vragenlijst, die we voorleggen aan u. Intomart programmeert en test de vragenlijst. Ook als klant kunt u de vragenlijst op internet testen en eventueel nog aanpassen. De inschatting is dat de vragenlijst ongeveer 7 minuten duurt en twee open vragen maximaal bevat die moeten worden nagecodeerd.

Wij leveren na het veldwerk u de resultaten in excel-tabellen en een tekstuele rapportage. De opzet van de rapportage wordt van te voren afgestemd.

De planning wordt in overleg opgesteld en zal ongeveer zes weken doorlooptijd beslaan (een week vragenlijst opstellen, twee weken veldwerk, een week verwerken data, twee weken analyse en rapportage).

De kosten voor het onderzoek bedragen, afhankelijk van het aantal respondenten:

Aantal respondenten	Kosten
N = 500	€
N = 1000	€
N= 1500	€

Deze kosten zijn exclusief BTW.

Voorbeelden van de uitwerking van de verschillende aantallen respondenten:

- N = 500 (bijvoorbeeld 125 uit Katwijk en Voorschoten en 250 uit Leiden)
- N= 1000 (bijvoorbeeld 125 uit Katwijk, Oegstgeest Voorschoten en Wassenaar, 250 uit Leiden en 250 forensen)
- N= 1500 (bijvoorbeeld 125 uit Katwijk, Oegstgeest Voorschoten en Wassenaar, 250 uit Leiden, 250 forensen en twee keer 250, uit twee andere regio als benchmark)

Ik hoop u op dit moment voldoende informatie te hebben verschaft. Een vervolg gesprek of een nadere uitwerking van een offerte is natuurlijk altijd mogelijk.



Aan
Klankbordgroep "Bedrijf en Maatschappij" RijnlandRoute

Kopie aan

Onderwerp
Actuele stand van zaken RijnlandRoute

Ontwikkelingen in het project RijnlandRoute

Sinds de laatste bijeenkomst van de Klankbordgroep Bedrijf en Maatschappij RijnlandRoute in oktober 2007 hebben de ontwikkelingen voor het project RijnlandRoute niet stilgestaan. Alle aanleiding om de belangrijkste ontwikkelingen juist voor de leden van de Klankbordgroep eens kort en bondig op een rij te zetten.

- Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse
- Standpuntbepaling Stuurgroep
- Behandeling in Commissie Tweede Kamer
- Reacties gemeenten en second opinions
- Voorbereiding van vaststelling door Provinciale Staten

In deze memo worden deze punten toegelicht en wordt de actuele stand van zaken geschetst.

Maatschappelijk Kosten-Baten Analyse

In het najaar van 2007 is door ingenieursbureau DHV een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) opgeleverd. Het doel van de MKBA is het bieden van een evenwichtig afwegingskader voor de besluitvorming over de RijnlandRoute. Parallel aan de MKBA is een aanvullende notitie over nut en noodzaak van de RijnlandRoute opgesteld.

De MKBA is de eerste fase van de planstudie en geeft inzicht in de effecten van de verschillende tracé-alternatieven. Hiermee kan een verdere trechtering van de alternatieven plaatsvinden voor de vervolgfase: de milieueffectrapportage (m.e.r.).

Vergelijking van de alternatieven op hoofdlijnen:

- Alle alternatieven geven een duidelijke verbetering voor de bereikbaarheid, maar zijn qua verkeerskundige werking niet sterk verschillend van elkaar.
- Een Korte Vliet-tracé is significant duurder dan een N11-West tracé.
- Een N11-West tracé is een nieuwe doorsnijding een vraag om een zorgvuldige inpassing.
- Het Korte Vliet-tracé geeft op de Knoop-Leiden West een uiterst complexe verkeerssituatie.
- Een eventuele aansluiting vanuit het Korte Vliet-tracé op Leiden-Centrum is zeer ingrijpend.
- Een tracé dat het Valkenburgse Meer aan de zuidzijde passeert conflicteert sterk met een groene bufferzone.



- Een nieuwe aansluiting op de A44 (Maaldrift) in het N11-West tracé beperkt de ruimte voor een groene buffer, maar geeft ook weer kansen een ecoverbinding over de A44.

Standpuntbepaling Stuurgroep

Op basis van de MKBA heeft de Stuurgroep zich eind oktober jl uitgesproken voor een voorkeustracé dat moet worden uitgewerkt in een m.e.r.-procedure (zie onderstaande Afbeelding). Voorwaarde is dat een uiterst zorgvuldige inpassing wordt bereikt. Dit geldt in het bijzonder bij Voorschoten en Stevenshof. Ook moet de groene buffer bij Maaldrift zoveel worden ontzien en moet de barrièrewerking van de N206 tussen het bestaande Valkenburg en de nieuwbouwlocatie Valkenburg worden beperkt. Om nieuwe landschapsdoorsnijdingen te beperken kiest de Stuurgroep voor een tracé dat ten oosten van het Valkenburgse Meer loopt.

Behandeling in Commissie Tweede Kamer

De Vaste Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat heeft in december 2007 gesproken over de RijnlandRoute. Dit in het kader van de behandeling van het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) waarin de rijksbijdragen aan projecten zijn opgenomen. Afsproken is dat de RijnlandRoute samen met de andere projecten in de As Leiden-Katwijk, nl de RijnGouweLijn, de nieuwbouwlocatie Valkenburg, de Greenport en het Bio Science Parc, als één integraal projectencluster in het MIRT wordt opgenomen. Dit projectencluster vormt daarmee het eerste echte MIRT-project op landelijke schaal.

Reacties gemeenten en second opinions

De gedeputeerde heeft de gemeenten eind november gevraagd te reageren op de MKBA, zodat daarmee bij de verdere besluitvorming rekening kan worden gehouden. Inmiddels zijn de reacties binnen.

Verder zijn in opdracht van de gemeente Voorschoten twee second opinions uitgevoerd op de MKBA en de Nut- en noodzaaknotitie. Deze zijn gemaakt door TNO en door Witteveen+Bos. Zij hebben een aantal punten benoemd die verbeterd zouden moeten worden. Deze zijn samen met de provincie en DHV doorgesproken. De Stuurgroep RijnlandRoute heeft 10 maart jl besloten dat het sowieso goed is dat een aantal punten in een aanvulling op de MKBA worden rechtgezet. Maar dit leidt niet tot een ander standpunt over het voorkeustracé. Daarnaast wordt een aantal suggesties van TNO en door Witteveen+Bos als verbeterpunt meegenomen in de m.e.r.-procedure.

Vorbereiding van vaststelling door Provinciale Staten

De voorbereiding van de vaststelling door PS is erop gericht dat de MKBA op 29 april 2008 in Gedeputeerde Staten (GS) wordt behandeld. Op 28 mei 2008 volgt dan de vaststelling door Provinciale Staten (PS).

Ter voorbereiding daarop zullen PS op 9 april a.s. van 15.30 uur tot 17.30 uur op het Provinciehuis een ronde tafel gesprek met belanghebbenden willen aangaan. De leden van de Klankbordgroep kunnen zeer binnenkort daartoe een uitnodiging van de griffie tegemoet zien.

From: [REDACTED]@pzh.nl on behalf of secrvdijk
Sent: Thursday 22 May 2008 07:57:26
To: [REDACTED]@pzh.nl
Cc: [REDACTED]@pzh.nl
Subject: FW: Uitwerking Nul Plus variant Rijnland Route: Churchill Avenue
Attachments: Rijnlandroute Churchill Avenue - tbv PS - [REDACTED].df

hoi [REDACTED],

onderstaand bericht van Asje:

"

svp betrekken bij eerdere document dat ik je stuurde, graag nader advies t.a.v. de reaties en follow-up, mede i.v.m. statencie

"

groetjes,

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED] Asje van Dijk
 Provincie Zuid-Holland,
 Postbus 90602, 2509 LP Den Haag
 tel: 070- [REDACTED]
 fax: 070- [REDACTED]
 [REDACTED]@pzh.nl

Van: Dijk, JWA, van
Verzonden: woensdag 21 mei 2008 7:57
Aan: secrvdijk
Onderwerp: DS: Uitwerking Nul Plus variant Rijnland Route: Churchill Avenue

Van: Koos Verbeek[SMTP:JGP.VERBEEK@STATENZH.NL]
Verzonden: woensdag 21 mei 2008 7:58:58
Aan: Dijk, JWA, van ; Heemskerk, M.W.
Onderwerp: FW: Uitwerking Nul Plus variant Rijnland Route: Churchill Avenue
Automatisch doorgezonden volgens een regel

Beste Heren,

Hierbij de info over de RijnLandRoute zoals ik die vanmorgen heb ontvangen.

Met vriendelijke groet,

Koos Verbeek, lid Provinciale Staten van Zuid-Holland namens het CDA,
Poeldijksepad 27, 2675 CM Honselersdijk, Westland, Zuid-Holland
Telefoon: +31(0)174-625459, mobiel: +31(0)6-53714151, telefax: +31(0)174-621987
jgp.verbeek@statenzh.nl, koos@koosverbeek.nl, www.koosverbeek.nl

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 20 mei 2008 23:32
Aan: jgp.verbeek@statenzh.nl; re.waterman@statenzh.nl; ma.loose@statenzh.nl;
aw.van.dijk@statenzh.nl
CC: [REDACTED]
Onderwerp: Uitwerking Nul Plus variant Rijnland Route: Churchill Avenue

Geachte Statenleden,

Bijgaand, zoals toegezegd, de presentatie met kaartbladen waarin een nulplusvariant van de Rijnlandroute is uitgewerkt.
Omdat het om een volwaardige oplossing gaat, hanteer ik hiervoor de speciale naam "Churchill Avenue".

Het is uiteraard een ruw concept dat verdere uitwerking verdient, maar de globale contouren laten naar mijn mening al meteen zien dat deze variant op alle punten positief scoort. Ik ben benieuwd of er andere varianten zijn waar dat ook voor geldt. Ik heb ze tot nu toe niet gezien.
Ik heb er nog geen exacte financiële berekening op losgelaten, maar mijn inschatting is dat het ook de voordeligste oplossing is.

Nog een tip: in bijgaande Pdf is het document liggend afgebeeld. Om dit op scherm te kunnen lezen, moet het beeld na openen rechtop worden gezet. Daartoe graag de volgende menukeuzes binnen de Adobe viewer toepassen:
Beeld - Weergave roteren - Rechtsom draaien.

Met vriendelijke groeten,

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

mobiel 06 - [REDACTED]
thuis: [REDACTED]

e-mail: [REDACTED]
naam + initialen: [REDACTED]

[REDACTED]

Churchill Avenue

Een duurzame oplossing voor de Rijnlandroute

Unieke voordelen:

- Oplossing voor regionale én Leidse verkeersproblematiek ineen
- Aanzienlijk verbetering leefkwaliteit en milieu: veel minder geluidhinder, luchtverontreiniging en CO2 uitstoot
- Gefaseerde uitvoering kan al op korte termijn starten
- Schept extra ruimte voor woningbouw, waardoor aanlegkosten deels worden terugverdiend.
- Dus zeer gunstige maatschappelijke kosten-baten analyse in vergelijking tot andere varianten

Churchill Avenue is een concept van [REDACTED]
(Geocoöperation), in overleg met wijkraad Stevenshof
opgesteld op 19 mei 2008 ©



Churchill Avenue

Een duurzame oplossing voor de Rijnlandroute

Gefaseerde uitvoering:

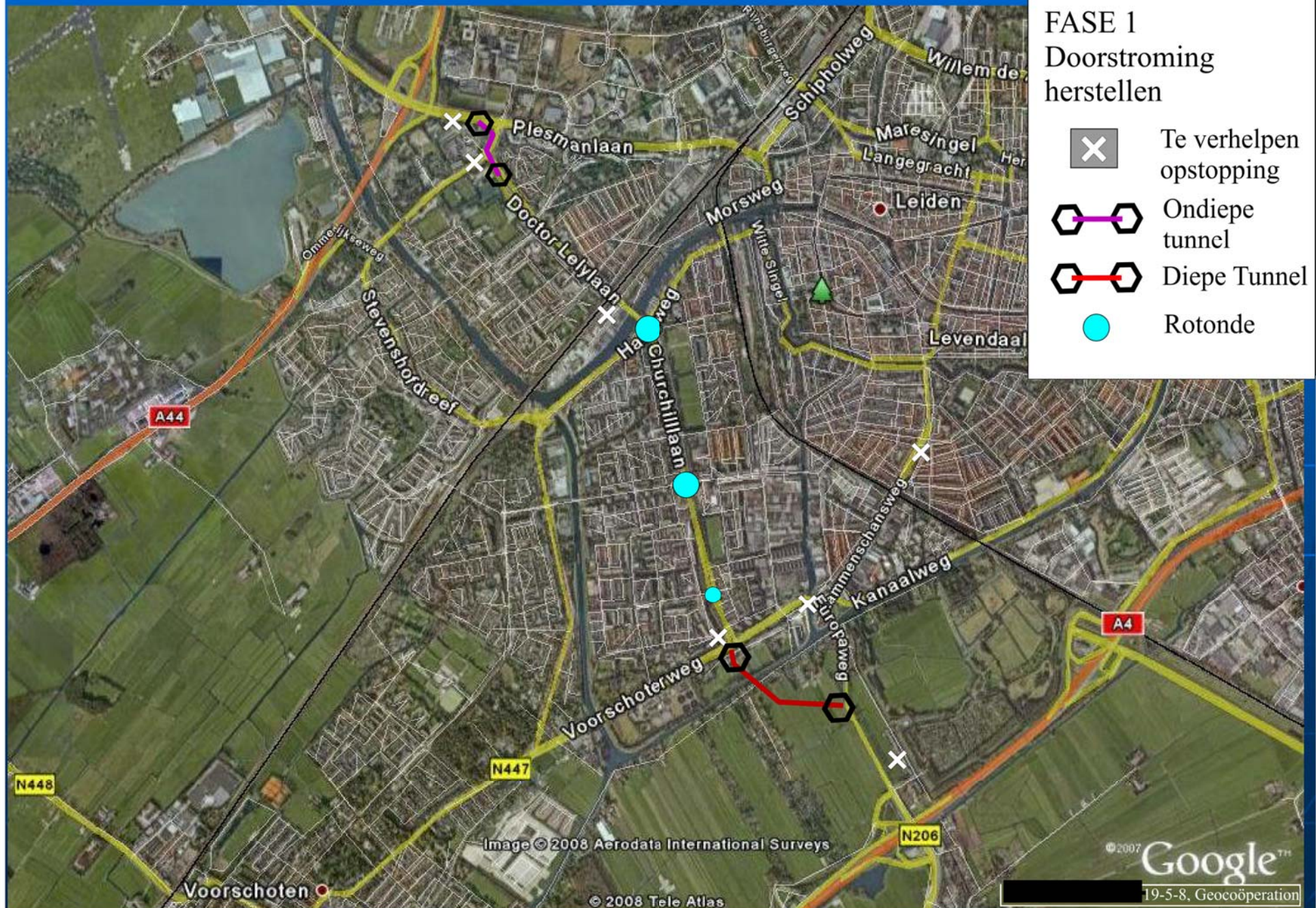
- Fase 1: opheffen Leidse files, herstel doorstroming
- Fase 2: Lelylaan voorzien van 2x2 rijbanen onder overkapping en Churchill-laan van 2x2 rijbanen in tunnel
- Fase 3: ruimte die bovengronds vrijkomt doordat minder ruimte nodig is voor wegen, benutten voor bouw van woningen en kantoren. (meervoudig ruimtegebruik)



Churchill Avenue

FASE 1
Doorstroming
herstellen

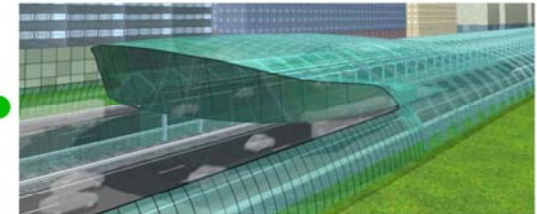
-  Te verhelpen
opstopping
-  Ondiepe
tunnel
-  Diepe Tunnel
-  Rotonde



Churchill Avenue

FASE 2

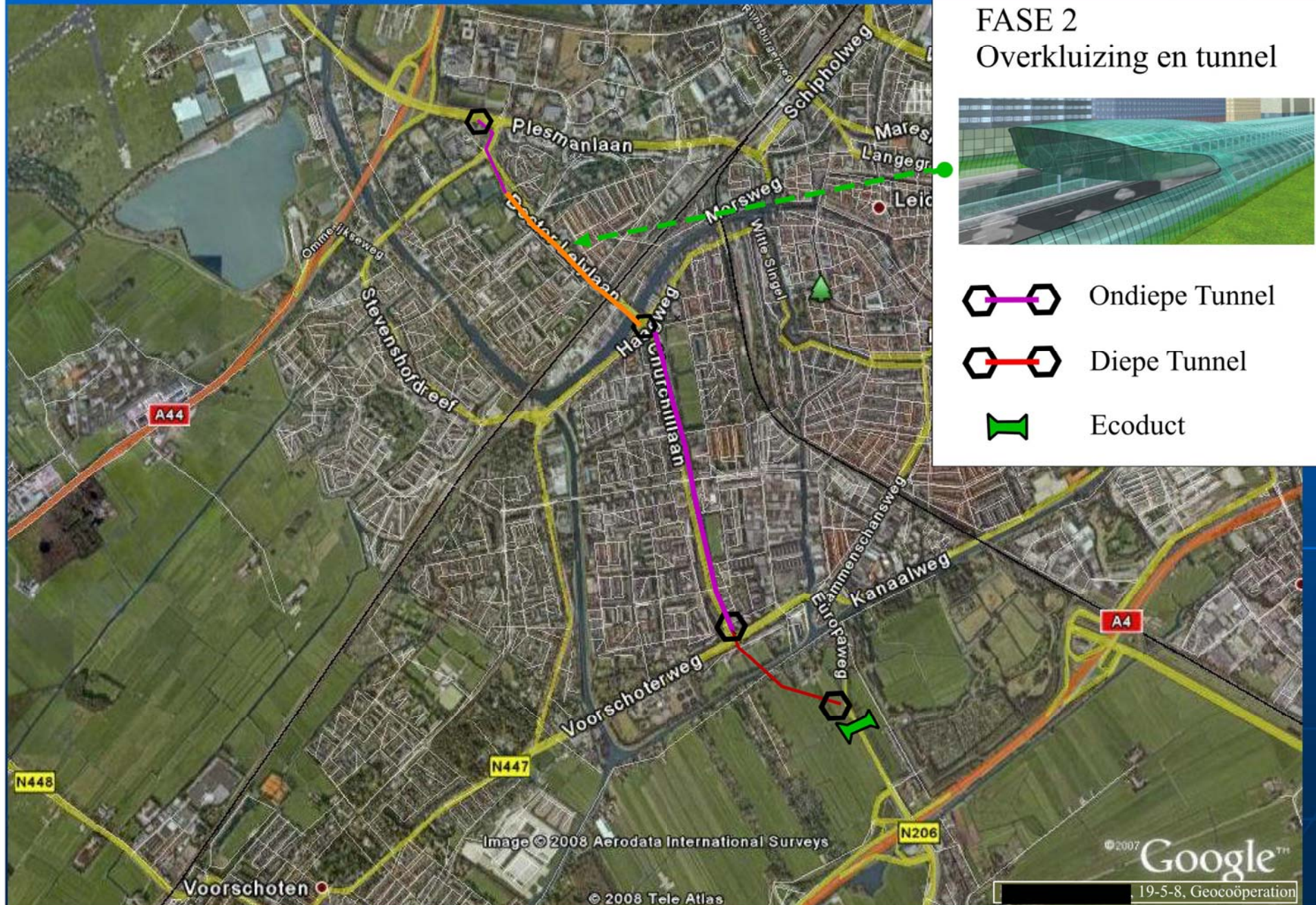
Overkluizing en tunnel



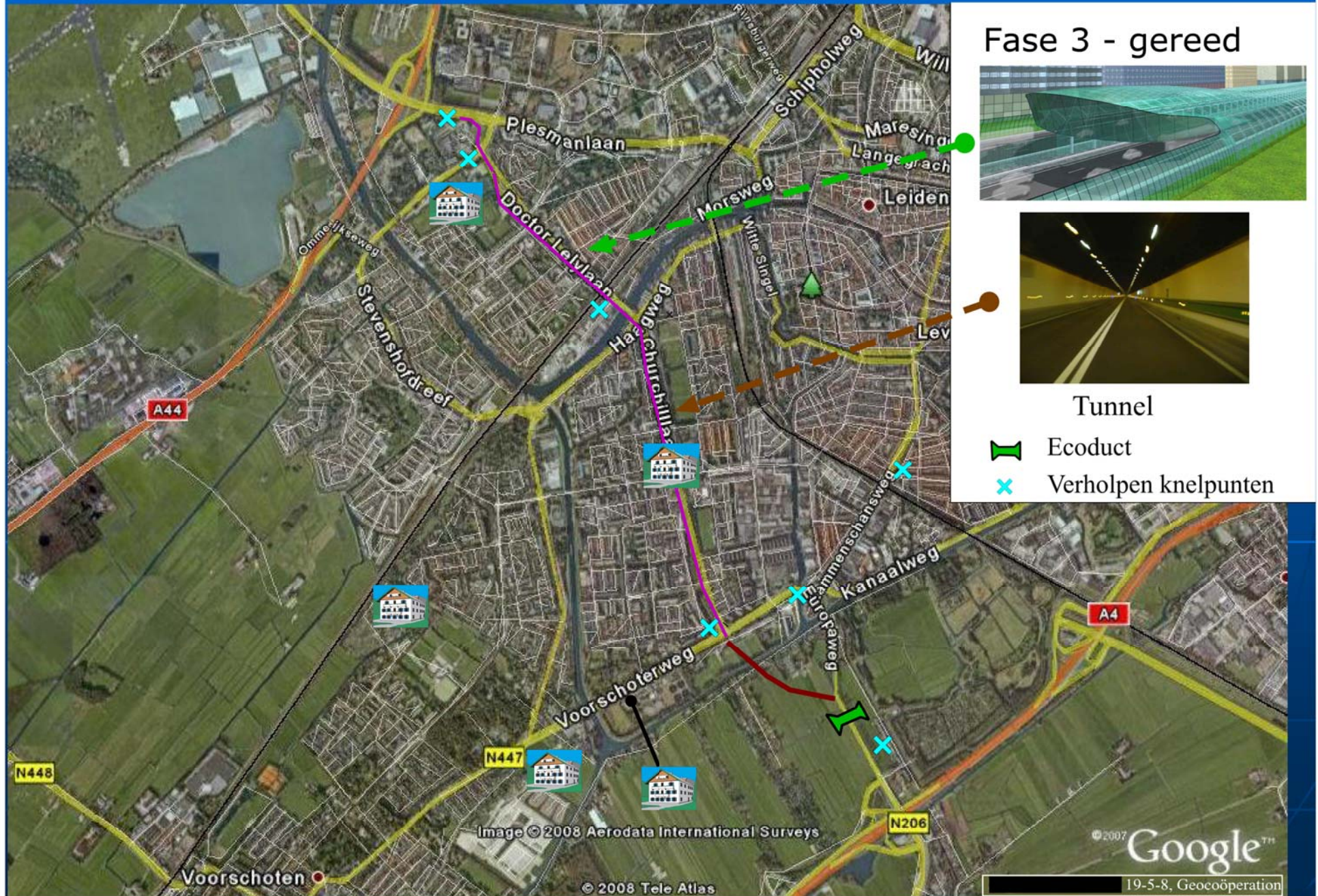
 Ondiepe Tunnel

 Diepe Tunnel

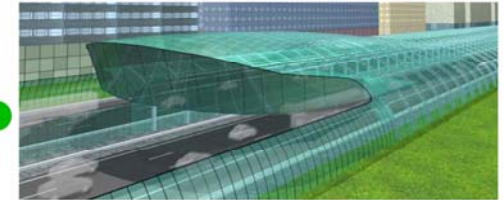
 Ecoduct



Churchill Avenue



Fase 3 - gereed



Tunnel



Ecoduct



Verholpen knelpunten

From: [redacted]@pzh.nl
Sent: Wednesday 28 May 2008 17:41:20
To: [redacted]@pzh.nl
Subject: FW: MKE: burgernotitie rijnlandroute
Attachments: Aanbiedingsbrief PS Burgernotie RijnlandRoute.doc, Burgernotitie RijnlandRoute.pdf, notitie [redacted]voorschoten.pdf

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Provincie Zuid-Holland

Tel: 070-[redacted]

Mob: 06-[redacted]

E-mail: [redacted]@pzh.nl

Van: [redacted]@pzh.nl
Verzonden: woensdag 28 mei 2008 13:39
Aan: [redacted]@pzh.nl
Onderwerp: FW: MKE: burgernotitie rijnlandroute

Van: [redacted]@pzh.nl
Verzonden: woensdag 28 mei 2008 10:13
Aan: DL PROVINCIALE STATEN
Onderwerp: MKE: burgernotitie rijnlandroute

Geachte commissieleden,

bijgaand treft u een zogeheten burgernotitie van [redacted] aan over de MKBA Rijnlandroute met daarbij een aanbiedingsbrief. Zij besloten deze notitie te schrijven n.a.v. het Publieksdebat over de Rijnlandroute.

De beide stukken worden ook via uw postvakken verspreid zodra de initiatiefnemers deze hebben aangeleverd.

Als bijlage bij deze notitie ontvangt u een notitie van [redacted] over een alternatief voor de Rijnlandroute op de Churchillaan. Een andere bijlage betreft een notitie van [redacted] die u vorige week reeds over de email ontving.

U kunt de burgernotitie en bijlagen desgewenst betrekken bij de behandeling van de MKBA en Nut - en noodzaaknotitie in de commissievergadering van juni a.s.

vriendelijke groet,

070 -

[@pzh.nl](mailto:070-00000000@pzh.nl)

██████████ E-mail: ██████████ Telefoon: 06 - ██████████
██████████ E-mail: ██████████

Burgernotitie RijnlandRoute

Een bundeling van reacties uit de bevolking



Inhoud

Voor de lezer met weinig tijd	2
Voor de lezer met behoefte aan meer achtergrond	3
1. Uitdaging.....	3
2. Kritische kanttekeningen	3
3. In twee stappen verder	6
4. Pleidooi	7

Voorschoten/Leiden, 26 mei 2008

[Redacted Signature]

Voor de lezer met weinig tijd

24 april jl. is de bevolking van de regio West door bestuurders van de provincie Zuid-Holland uitgedaagd om met een gebundelde reactie te komen op de plannen voor de RijnlandRoute. Deze “burgernotitie” is het resultaat. Op deze pagina in het kort, daarna verder uitgelicht.

De betrokken burgers hebben diverse kritische kanttekeningen bij de huidige plannen:

Verkeer en vervoer

- Het voorkeustracé leidt slechts tot een tijdswinst van 0,5-1 minuut per rit.
- Het voorkeustracé lost de problemen op het onderliggende wegennet en met de aansluitingen op de A4 en de A44 niet op.
- Er is geen integrale visie op het verkeer en vervoer in de regio.

Natuur en landschap

- Het voorkeustracé doorsnijdt diverse groene polders. Een natuurgebied kun je maar één keer vernietigen.

Milieu en leefbaarheid

- De RijnlandRoute komt dicht langs woningen en scholen en zorgt voor extra verkeer.

Kosten en kostendragers

- De voorgestelde RijnlandRoute is verspilling van geld.
- Waar moet het geld vandaan komen?

Maatschappelijke haalbaarheid

- Nut en noodzaak van de RijnlandRoute zijn nooit voldoende uitgelegd en worden niet door iedereen onderschreven.
- Het voorkeustracé van de RijnlandRoute is ongewenst.
- Maatschappelijke weerstand uit zich in procedures.

Economische en ruimtelijke ontwikkeling

- “Eerst bewegen dan bouwen”.
- Slopen en versnipperen om te bouwen.

De betrokken burgers geven een alternatief in twee stappen ter overweging:

Korte termijn: bestaande knelpunten

- First things first! Maak een daadkrachtig begin met een reeks relatief eenvoudige ingrepen in de bestaande infrastructuur. Deze zijn goedkoper en sneller te realiseren en bevorderen de verkeersafwikkeling rondom Leiden al op de korte termijn.

Lange termijn: ontvlecht verkeer

- Bepaal de optimale oplossing als het effect van de korte termijn aanpak zichtbaar is. Huidige ideeën daarbij:
 1. Maak optimaal gebruik van de bestaande infrastructuur.
 2. Als je toch gaat boren, kijk dan nog eens wat de optimale route is.

De betrokken burgers (h)erkennen dat er iets aan de lokale verkeersproblemen moet worden gedaan, maar vinden dat hiermee niet kan en hoeft te worden gewacht op de besluitvorming rond de RijnlandRoute. Ons pleidooi is daarom voor:

- daadkracht met resultaat op de korte termijn
- bundelen van krachten en belangen in de regio in plaats van polariseren
- samen verder werken aan een alternatief met een groot maatschappelijk draagvlak.

Voor de lezer met behoefte aan meer achtergrond

1. Uitdaging

Op 24 april jl. organiseerde de provincie Zuid-Holland een debat tussen Statenleden en belangstellenden uit de regio over nut en noodzaak van de RijnlandRoute. Dat de besluitvorming rond de RijnlandRoute de gemoederen in de regio sterk bezig houdt bleek uit de hoge opkomst van 15 Statenleden en 400 belangstellenden van belangenorganisaties, bedrijfsleven en lokale bevolking. Maar het bleek ook uit de vele reacties uit het publiek, sommige emotioneel, sommige overwogen, alle betrokken.

Aan het slot van de bijeenkomst kreeg de heer Van der Sloot, voorzitter van de Statencommissie Mobiliteit, Kennis en Economie, vanuit het publiek de vraag gesteld in hoeverre en op welke wijze de input van deze avond betrokken zou worden bij de verdere besluitvorming. Er waren vragen gesteld, kritische kanttekeningen geplaatst, alternatieven voorgesteld. Waren deze reacties vastgelegd? En indien de participatie van al deze burgers uit de regio daadwerkelijk werd gewaardeerd, kwam er dan nog een reactie vanuit de provincie? Of had de avond het karakter van een verplichte rituele dans met de burger?

De heer Van der Sloot verzekerde de aanwezigen dat de vele bijdragen van die avond zeer waardevol waren en door de aanwezige Statenleden zeer werden gewaardeerd. Een verslag van de avond - ook voor de verhinderde Statenleden - was echter niet voorzien. De bal werd teruggekaatst naar de zaal. Indien de aanwezigen hun reacties zouden bundelen, dan zou hij zorgen voor inbreng in het besluitvormingsproces en voor een passend antwoord vanuit de provincie. Deze uitdaging is spontaan opgepakt door een aantal van de aanwezigen, afkomstig uit verschillende gemeentes in de regio. Op basis van aantekeningen van die avond, ter plekke en later via email verzameld, is voorliggende "burgernotitie" voorbereid. Wij zijn benieuwd naar uw reactie!

2. Kritische kanttekeningen

Hieronder volgt een gebundeld overzicht van de kritische kanttekeningen van burgers bij de RijnlandRoute. Deze zijn gerubriceerd volgens de thema's uit de Verkenning RijnlandRoute van de Provincie Zuid-Holland uit 2005.

Verkeer en vervoer

- **Het voorkeustracé leidt tot een tijdswinst van slechts 0,5-1 minuut per rit.** De minimale tijdswinst is het gevolg van de omweg die gemaakt moet worden en de bochten en kruisingen die het tracé bevat waardoor het verkeer slechter doorstroomt. Van Leiden Oost (A4/N11) naar West (A44) is het via het voorkeustracé 9,5 km. Via de huidige route is dit ongeveer 7 km. Wie via het voorkeustracé van Katwijk richting Alphen aan den Rijn rijdt krijgt te maken met vier bijna haakse bochten en een aantal knooppunten, die de veiligheid en een vlotte doorstroming van het verkeer niet bevorderen.

- **Het voorkeustracé lost de problemen bij de aansluitingen op de A4 en de A44 niet op.** De aansluiting van het voorkeustracé op de A4 en de A44 is verkeerskundig complex. Beide aansluitingen zijn in de beschikbare rapporten nog niet in detail uitgewerkt. Verder komt er volgens de MKBA een forse hoeveelheid extra verkeer op de A4 tussen Zoeterwoude en Rijndijk. Indien de aansluitingen op de A4 en de A44 niet soepel lopen, verdampt de minimale reistijdwinst van 0,5 tot 1 minuut volledig.
- **Het voorkeustracé lost de problemen op het onderliggende wegennet niet op.** Het Lammenschansplein zal overbelast blijven, de Churchilllaan en de Doctor Lelylaan op vele plekken onveilig en de T-splitsing bij Leiden West zal ook niet veel minder druk worden (80-90% van het verkeer over de Churchilllaan is namelijk bestemmingsverkeer).
- **Er is geen integrale visie op het verkeer en vervoer in de regio.** De discussie richt zich uitsluitend op een oplossing van de toenemende vraag naar automobilititeit via de weg. Er is geen duidelijke visie op openbaar vervoer of het terugdringen van (de noodzaak tot) automobilititeit. Er staat nog een groot oost-westproject op het wensenlijstje van de provincie, de RijnGouwewijn. Zijn deze projecten ooit in samenhang bekeken? Wat is de herkomst en bestemming van het verkeer op deze oost-westverbindingen? Is er sprake van synergie of juist concurrentie tussen de projecten? Is er in de regio wel voldoende draagvlak - maatschappelijk, financieel en ruimtelijk - om twee van dergelijk grote projecten gelijktijdig in te zetten?

Natuur en landschap

- **Het voorkeustracé doorsnijdt diverse groene polders.** Het gaat om delen van de Oostvlietpolder, de Papewegse polder, de Zuidwijkse polder en de Ommedijkse polder. Het betreft aaneengesloten stukken natuur in de ecologische hoofdstructuur. Het is een voor dit gebied belangrijk stuk groen, waar mensen met veel plezier recreëren en waardoor dieren zich nog goed kunnen verplaatsen.
- **Een natuurgebied kun je maar één keer vernietigen.** Een natuurgebied van deze omvang vernietigen is onvoorstelbaar voor een Provincie die natuur en landschap hoog op de agenda heeft staan. Dit gevoelige verlies aan groen is niet (elders) te compenseren.

Milieu en leefbaarheid

- **De RijnlandRoute komt dicht langs woningen.** De bebouwing in Voorschoten en Leiden (de Stevenshof) ligt op basis van normen uit de jaren 70 dicht bij het hart van de geplande weg (op sommige plekken zelfs binnen 80 meter!). Mag dat nu nog? Of betekent het dat het uitzicht niet alleen door een weg maar ook nog door een hoog geluidsscherm belemmerd gaat worden?
- **De RijnlandRoute komt dicht langs scholen.** Langs het tracé Tjalmaweg/N206 komt de weg binnen 100 m van scholen. In Voorschoten liggen scholen binnen 300 m van de geplande weg. Er zijn normen waarin is gesteld dat snelwegen niet zo dicht bij scholen mogen liggen.
- **De RijnlandRoute zorgt voor extra verkeer.** De geplande weg zal veel meer verkeer aantrekken dan nu over de Churchilllaan rijdt, terwijl op de Churchilllaan niet veel minder

verkeer zal gaan rijden. Deze ontlasting is bovendien weer snel ongedaan gemaakt door toestroom van verkeer dat nu de Churchilllaan mijdt. Milieu en leefbaarheid van de wijken langs de geplande weg gaan er sterk op achteruit, langs de bestaande route wordt de situatie niet beter.

Kosten en kostendragers

- **De voorgestelde RijnlandRoute is verspilling van geld.** Alle alternatieven die in de MKBA zijn behandeld kosten (veel) meer dan ze opbrengen, geen van alle heeft een positieve netto contante waarde. De Regionale Rekenkamer wijst hier ook nog eens op in haar quick scan uit april 2008. Er is dus geen economische reden voor deze investering.
- **Waar moet het geld vandaan komen?** Voor het realiseren van de RijnlandRoute is een flinke bijdrage van de rijksoverheid nodig. Omdat de weg ontworpen is als een regionale verbinding en er gebrek aan draagvlak is in de regio, is een rijksbijdrage onwaarschijnlijk.

Maatschappelijke haalbaarheid

- **Nut en noodzaak van de RijnlandRoute zijn nooit voldoende uitgelegd.** In april 2005 was er een voorlichtingsavond over de RijnlandRoute. Het verslag van die avond stond bomvol vragen. Veel van deze zijn nog steeds wezenlijk en actueel, maar ondanks toezeggingen nog steeds niet door de provincie beantwoord.
- **Nut en noodzaak van de RijnlandRoute worden niet door iedereen onderschreven.** Veel mensen zijn overtuigd dat met een aantal relatief eenvoudige, goedkopere en sneller te realiseren ingrepen in de bestaande infrastructuur de RijnlandRoute overbodig wordt en er veel natuur en woongenot in de regio bespaard kan blijven. Denk aan meer capaciteit op Europaweg en Lammenschansplein en ongelijkvloerse kruisingen op de Churchilllaan en de N44 bij Wassenaar. Ook de Randstedelijke Rekenkamer heeft recentelijk geoordeeld dat nut en noodzaak van een nieuwe verbinding nog steeds niet zijn aangetoond.
- **Het voorkeustracé van de RijnlandRoute is ongewenst.** De gemeente Voorschoten en haar bewoners willen de nieuwe weg niet horen, zien of ruiken. De gemeenteraad van Leiden heeft 11 maart 2008 uitgesproken dat een voorwaarde voor de komst van de RijnlandRoute is dat het woongebied Stevenshof gevrijwaard dient te blijven van overlast als gevolg van de nieuwe verbinding, qua geluid, luchtkwaliteit en visueel effect. Het bedrijfsleven is weliswaar voorstander van een snel te realiseren goede verbinding tussen A4 en A44, zoals herhaaldelijk duidelijk gemaakt door onder andere BV Leiden en de Kamer van Koophandel. Maar dit hoeft niet per se het voorkeustracé te zijn.
- **Maatschappelijke weerstand uit zich in procedures.** De maatschappelijke weerstand zal leiden tot juridische procedures die het besluitvormingsproces aanzienlijk zullen vertragen.

Economische en ruimtelijke ontwikkeling

- **“Eerst bewegen dan bouwen”.** Als de Provincie zich aan dit motto houdt dan kunnen er pas woningen gerealiseerd worden op bijvoorbeeld het voormalige vliegveld Valkenburg

als er een degelijke verbinding is (circa 5.000). De RijnlandRoute moet er komen om de meer dan 20.000 geplande woningen in de gehele Bollenstreek te kunnen realiseren. Maar wellicht is deze bouwopgave gezien de door CBS verwachte stabilisering van de bevolking veel te groot.

- **Slopen om te bouwen.** Voor het voorkeustracé moeten er hoe dan ook woningen en gebouwen sneuvelen, waaronder woningen en gebouwen die gezichtsbepalend zijn voor dit gebied, bij de Hofweg in Voorschoten en de Ommedijkseweg in Leiden.
- **Versnipperen om te bouwen.** Het tracé grijpt zwaar in op de ruimtelijke indeling van het gebied. Bij het ongunstigste tracé wordt Voorschoten in tweeën gedeeld, worden diverse polders versnipperd en verdwijnen er sportvelden.

3. In twee stappen verder

Ondanks de weerstand tegen de huidige plannen leeft bij veel burgers wel degelijk het besef dat er iets moet gebeuren aan de verkeerssituatie in de regio. Deelnemers aan het debat op 24 april jl. hebben de Statenleden veel overwegingen meegegeven, die zich het best laten weergeven als een tweestappenplan. Het is voor bedrijfsleven, burgers en politiek van belang dat provincie en gemeentes in de regio in samenwerking op korte termijn de grootste verkeersknelpunten aanpakken. Oplossing van deze knelpunten geeft de politiek tijd en ruimte om te komen tot een maatschappelijk aanvaarde oplossing voor de lange termijn.

Korte termijn: Aanpak bestaande knelpunten

- De **Europaweg** opwaarderen naar 2x2 rijstroken voor het autoverkeer (met behoud van de busbaan).
- De capaciteit van de **Lammebrug** vergroten en deze tijdens de spits niet meer openen.
- Herinrichten van het **Lammenschansplein**. Ontvlechten doorgaand verkeer **N206** en afslaand verkeer richting Lammenschansweg en Kanaalweg, bijvoorbeeld door een fly-over, een turbo rotonde of een tunnel onder de Vliet.
- Doorstroming en veiligheid verbeteren op route **Churchilllaan/Doctor Lelylaan**. Bijvoorbeeld ondertunnelen van enkele kruispunten om doorgaand en lokaal/afslaand verkeer te ontvlechten en aanleg van aparte (Churchill)brug voor fietsers/voetgangers.
- Verbeteren **knelpunt A44/N206** (Leiden West).
- Verbeteren doorstroming op de **N44** tussen Leiden en de N14 tot een weg waar iedereen altijd 70 km/h kan rijden. Ook hier ondertunnelen van enkele kruispunten om doorgaand en lokaal/afslaand verkeer te ontvlechten.

Deze relatief eenvoudige ingrepen zijn goedkoper en sneller te realiseren dan de RijnlandRoute en bevorderen op de korte termijn de verkeersafwikkeling rondom Leiden voor burgers en bedrijfsleven. Nut en noodzaak van deze ingrepen zijn minder omstreden en staan bovendien los van de realisatie van de RijnlandRoute, omdat deze de problemen op bovengenoemde knelpunten niet oplost. Een Statenlid gaf tijdens het debat aan: "Hier is

nooit echt goed naar gekeken". Uitvoering van deze eerste stap kan en hoeft niet te wachten op (de besluitvorming over) de RijnlandRoute. *First things first!*

Lange termijn: Ontvlecht doorgaand en lokaal verkeer

Bewoners hebben tijdens het debat veel alternatieven voor de RijnlandRoute aangedragen, die deze mogelijk overbodig maken of een optimalere inpassing bieden. De kern van de ideeën ligt in het ontvlechten van het verkeer dat van de A4 naar de A44 en omgekeerd wil en het verkeer met herkomst en/of bestemming tussen de A4 en de A44. De aangedragen alternatieven voor de lange termijn laten zich grofweg in twee categorieën indelen:

1. **Maak optimaal gebruik maken van de bestaande infrastructuur.** Er zijn diverse innovatieve ideeën aangedragen voor een betere verkeersafwikkeling over de route Europaweg – Churchilllaan – Doctor Lelylaan, waarbij de leefbaarheid voor mensen langs deze route niet verder achteruit hoeft te gaan en wellicht zelfs verbetert. [REDACTED] architect uit Valkenburg, en [REDACTED] van [REDACTED] uit Voorschoten, hebben ieder een pleitnotitie geschreven voor dit idee, welke afzonderlijk aan de Statencommissie MKE en de Statenleden worden aangeboden.
2. **"Als je toch gaat boren, neem dan de kortste weg".** Deze opmerking vraagt om een herbezinning op het tracé van de RijnlandRoute. Indien ten behoeve van de inpassing van de RijnlandRoute binnen de voorwaarden van de gemeente Voorschoten een tunnel geboord moet worden, is het de vraag of je niet moet kiezen om het hele stuk van A4 naar A44 te boren. De kosten zitten immers meer in de boor dan in het boren zelf. Is het dan geen optimalere oplossing om te trachten de N11 vanaf knooppunt Leiden Oost bij de A4 ondergronds te verlengen naar het knooppunt Leiden West op de A44 (circa 4,5 kilometer). Tegenover de wellicht hogere kosten staan een hogere reistijdwinst (door ontvlechting), behoud van natuur, bevordering van de leefbaarheid en veiligheid, en een groter draagvlak (en daarmee ook een snellere realisatie). Een dergelijk tracé is eerder bijvoorbeeld voorgesteld door [REDACTED], stedenbouwkundig ontwerper bij de gemeente Amsterdam, maar tot nu toe niet op haalbaarheid onderzocht.

4. Pleidooi

Er is veel maatschappelijke weerstand tegen de aanleg van de RijnlandRoute. Nut en noodzaak zijn niet aangetoond, de kosten wegen niet op tegen de baten, de effecten op de sociale en natuurlijke leefomgeving in de regio zijn groot en het draagvlak onder geïnformeerde burgers daarom klein.

Veel mensen zijn het met de provincie eens dat er iets aan de lokale verkeersproblemen moet worden gedaan, maar ook dat hiermee niet kan en hoeft te worden gewacht op de besluitvorming rond de RijnlandRoute. De huidige verkeersproblematiek in de regio vereist daadkracht met resultaat op de korte termijn, niet over tien (of meer) jaar. Om te beginnen moeten enkele belangrijke bestaande knelpunten aangepakt worden. Dit heeft onbetwist nut en noodzaak, kan relatief eenvoudig, goedkoop en snel, en kan rekenen op draagvlak bij bedrijfsleven en bevolking. Na realisatie van deze ingrepen kan worden gezien welke

problemen resteren en wat voor de lange termijn in deze regio nodig is. Hiervoor zijn in deze notitie enkele overwegingen aangedragen.

Bij de aan het debat deelnemende burgers leeft tot slot de behoefte tot het bundelen van krachten en belangen in plaats van polarisatie: dus niet Voorschoten versus Leiden, gemeente versus provincie, of verkeer versus leefbaarheid. Iedereen beseft dat er in de regio schaarste is aan ruimte: voor wonen, werken, bewegen, en op adem komen. Op al deze terreinen is er behoefte aan investeringen in kwantiteit en kwaliteit. Geld en ruimte zijn echter beperkt en er moeten dus keuzes gemaakt worden.

In deze “burgernotitie” hebben wij aangegeven welke zorgen wij over de huidige ideeën hebben en welke alternatieven er nog zijn. Die hebben zeer waarschijnlijk meer maatschappelijk draagvlak, maar zijn nooit goed onderzocht. Daarvoor is het echter nog niet te laat. Wij vragen u daarom dringend deze alternatieven nader te onderzoeken en hier niet omwille van een snelle besluitvorming aan voorbij te gaan. Immers, de grote maatschappelijke weerstand, die tegen de huidige plannen bestaat, zal alsnog leiden tot grote vertragingen in het uitvoeringsproces. Die tijd kan volgens ons beter benut worden om in gezamenlijkheid een alternatief te ontwikkelen met een groot maatschappelijk draagvlak.

Aan u op dit moment de keuze, wij wensen u hierbij veel wijsheid toe.

Redactie: [REDACTED]

Bijdragen: [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED], en enkele anderen die om
verschillende redenen niet met naam vermeld wensten te worden.

Separaat aan Provinciale Staten verzonden notities:

- Notitie RijnlandRoute voor Provinciale Staten, [REDACTED], 8 mei 2008.
- Rijnland Route, Alternatief 9 (De Churchilltunnel), VI Management, januari 2008.

Afbeelding voorpagina overgenomen uit ‘RijnlandRoute Verbinding van belang’, Provincie Zuid-Holland, 2007.

RIJNLAND ROUTE ALTERNATIEF 9 (De Churchilltunnel)

Tracé via Dr. Lelylaan (Sijthwende opzet) en Churchillaan (geboorde tunnel)

ARGUMENTEN

- Een geboorde tunnel onder Voorschoten kan ook onder Leiden worden geboord.

VOORDELEN ALGEMEEN

- **Totaal tracé korter**
Doordat de lengte van de verbinding tussen A44 en A4 aanzienlijk wordt verkort heeft de Churchilltunnel duidelijke economische- en milieuvoordelen door een kortere reistijd en dus minder brandstofverbruik en minder milieubelasting.
- **Geen nieuw aan te leggen tracé nodig.**
Bij deze variant volgt de geboorde tunnel het tracé van de Churchillaan en komt boven op de Dr. Lelylaan. Vervolgens gaat de weg verder over het tracé van de Dr. Lelylaan waarbij aan een Sijthwende achtige invulling wordt gedacht.
Deze variant legt geen beslag op bestaand natuur en agrarisch gebied.
- **Dubbel grondgebruik mogelijk in Lage Mors.**
Door de RR over de Dr. Lelylaan te overkappen zoals bij de Sijthwende tunnel in leidschendam Voorburg vervalt de historische tweedeling van de Leidse Morswijk. Deze wijk is so wie so dringend aan vernieuwing toe en dus kan de RR hier op een ideale manier worden ingepast. Zowel een maaiveldvariant met een verhoogd begane grond niveau als een verdiepte aanleg met een normaal begane grond niveau zijn mogelijk.
Bovendien kan de RR hier al worden aangelegd voordat de geboorde tunnel is aangelegd en behoeft de vernieuwing van de Lage Mors niet te worden vertraagd.
- **Zoekgebieden Valkenburgse meer en aansluiting A4 opgelost**
Met de Churchilltunnel worden zowel de Papewegsepolder, de Ommedijksepolder en de Stevenshofjespolder onaangetast gelaten. Hiermee wordt tevens de groene buffer tussen het duingebied en het Groen Hart volledig in stand gehouden. Verder is de overlast niet van toepassing voor zowel de bewoners van de Leidse Stevenshof als Noord Hofland in Voorschoten (Hoewel dit bij een geboorde tunnel onder Voorschoten voor de bewoners van Noord Hofland ook niet opgaat).
- **Geen nieuwe verkeersknooppunten nodig**
 - Leiden west volgens alternatief 8
Het knooppunt Leiden West wordt in variant 8 (Korte Vliet variant) als een grote rotonde uitgevoerd maar dan met een vreemde lus naar het Korte Vliet tracé.
De Churchilltunnel sluit logisch aan op de N206 waarbij het zelfs mogelijk is om een doorgaande route tussen de N206 en de RR te realiseren met daaromheen een verkeerstraverse voor de aansluitingen op de A44 en de Plesmanlaan voor de aansluiting naar Leiden Centrum.
Ook hier dus geen grote nieuwe trace's langs of door het Valkenburgse meer
 - Europaweg aansluiting handhaven met parallelbaan naar N11 oost
Doordat de Churchilltunnel in de Oostvlietpolder boven de grond komt is een aansluiting op de huidige Europaweg een logisch vervolg en kand RR

naadloos worden aangesloten op de huidige aansluiting naar de A4 en de N206 die hierdoor doorgaand wordt vanaf het kustgebied tot aan Zoetermeer. Voor de aansluiting op de N11 oost kan een parallelbaan naast de A4 worden aangelegd waardoor er minder verweving is met het verkeer op de A4. Ook vervalt het zoekgebied bij de geprojecteerde aansluiting net boven het recreatiegebied Vlietlanden.

VOORDELEN LEIDEN

- **Goede aansluitmogelijkheden naar Leiden centrum via Plesmanlaan, Haagweg en Lammeschansweg**
Leiden Centrum te bereiken heeft de Churchilltunnel 3 mogelijke aftakkingen die technisch zeer goed uitvoerbaar zijn.
Bij de knoop Leiden West kan het verkeer de Plesmalaan op en zo richting stad verder. Ook vanaf het oosten kan men door de tunnel en bij het knooppunt Leden West terug de stad in.
Bij de mond van de geboorde tunnel kan een aansluiting worden gemaakt op de bestaande brug over Oude Rijn en via de Haagweg naar Leiden Centrum, Leiden Zuidwest en Stevenshof alsmede Voorschoten noord via de bestaande Haagweg.
- **Aanleg in Lage Mors te combineren met stadsvernieuwing.**
Door slim met de ruimte in de Morswijk kan er een autoluwe verbinding worden gecreëerd tussen de Hoge en de Lage Mors waardoor dit deel van Leiden weer als een geheel kan worden gemaakt.
- **Geen weerstand van de bewoners van de Stevenshof**
Doordat de Churchilltunnel het tracé langs de Stevenshofpolder vervangt hoeft de gemeente Leiden niet meer bang te zijn voor acties en weerstand onder de bewoners van de Stevenshof. Procedures kunnen de aanleg jaren vertragen.
De Churchilltunnel zelf loopt niet onder bebouwing door dus ook hier is geen weerstad te verwachten van bewoners van Leiden Zuid West.

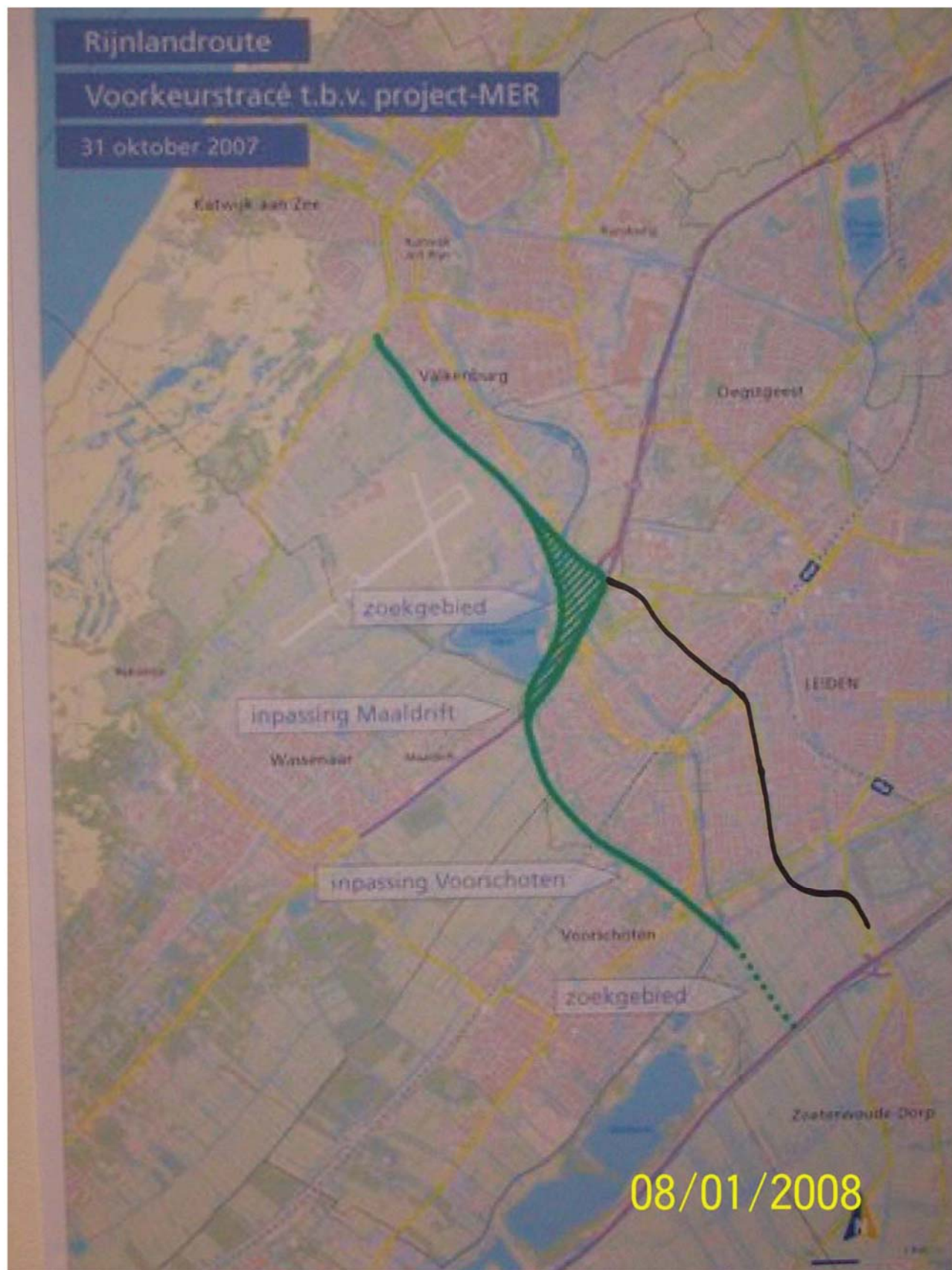
VOORDELEN VOORSCHOTEN

- Ten opzichte van geboorde tunnel zonder aansluitingen onder Voorschoten niets

Wel moet hierbij worden opgemerkt dat Voorschoten natuurlijk al een aanzienlijk voordeel heeft bij een geboorde tunnel onder het N11 tracé.
Er hoeft geen oplossing te worden gevonden voor de volkstuinten, de golfbaan, de voetbalvelden en de honk- en softbalvereniging.
Tevens kan het stuk grond aan de van Beethovenlaan worden ontwikkeld en behoeven er geen onteigeningen plaats te vinden.
De financiële voordelen van Voorschoten kunnen worden ingezet als wisselgeld voor de aanleg van de Churchilltunnel.

VOORDELEN RIJK EN PROVINCIE

- Door het beduidend kortere tracé van de Churchilltunnel kunnen de kosten van het geheel wel eens opwegen tegen de kosten die een ondergrondse RR door Voorschoten zou gaan kosten. De 100 miljoen verschil kan op deze manier sterk worden verkleind.
- Wanneer er een breed draagvlak voor de Churchilltunnel kan worden gevonden kan de aanleg aanzienlijk worden versneld doordat er hoogstwaarschijnlijk veel minder procedures gaan worden gevoerd.



From: [redacted]@pzh.nl
Sent: Monday 16 June 2008 14:26:42
To: [redacted]@pzh.nl
Subject: FW: Notitie voor 11 juni, commissie MKE
Attachments: notitie RLR 080508 a.pdf, RIJNLAND ROUTE DE CHURCHILLTUNNEL.pdf

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Provincie Zuid-Holland

Tel: 070 [redacted]

Mob: 06- [redacted]

E-mail: [redacted]@pzh.nl

Van: [redacted]@pzh.nl
Verzonden: maandag 16 juni 2008 13:56
Aan: [redacted]@pzh.nl
Onderwerp: FW: Notitie voor 11 juni, commissie MKE

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 27 mei 2008 22:54
Aan: [redacted]@pzh.nl
CC: [redacted]
Onderwerp: RE: Notitie voor 11 juni, commissie MKE

Beste [redacted],

Als één geheel met onze eigen notitie willen we nog twee stukken ter overweging meegeven aan de Statenleden. Bij de e-mailrespons die wij kregen zaten twee behoorlijk zelfstandige stukken. Met de auteurs hiervan heb ik afgesproken dat wij naar hun stuk zouden verwijzen en deze afzonderlijk aanbieden. Deze twee stukken heb ik hierbij bijgevoegd. Deze stukken komen niet in 60-voud ter verspreiding komende donderdag.

De notitie RLR 080508 a.pdf is van [redacted].
 De Rijnland Route De Churchilltunnel.pdf is van [redacted]

Beiden heb ik deze mail ge-cc't.

Met vriendelijke groet,

■

Van: ■
Verzonden: dinsdag 27 mei 2008 22:37
Aan: ■@pzh.nl
CC: ■
Onderwerp: Notitie voor 11 juni, commissie MKE

Beste ■,

Bijgevoegd onze notitie over de RijnlandRoute met aanbiedingsbrief voor de commissie MKE. We hebben hier al geregeld telefonisch contact over gehad. Zo hebben we besproken dat u de digitale versie naar de Statenleden verspreidt en ook de kleurenafdruk die we donderdagmorgen bij u bezorgen (kamer C-127). Dat zullen 60 exemplaren zijn voor 55 Statenleden en 5 woordvoerders.

Bij de 60 afdrucken zit geen aanbiedingsbrief. Als u deze er nog afgedrukt bij kunt voegen, zijn we u daar zeer dankbaar voor. Anderzijds krijgen de Statenleden de brief hoe dan ook via de e-mailverzending.

Tevens zenden wij afdrucken naar Gedeputeerde Staten. Deze verzending verzorgen wij zelf.

Op 11 juni zullen wij inspreken bij de commissievergadering MKE en onze burgernotitie officieel aan Marco van der Sloot, voorzitter commissie MKE, aanbieden. Hier heb ik vanavond telefonisch contact met hem over gehad. Hij herinnerde zich nog goed dat deze vraag op 24 april was gesteld en wat hij die avond had beloofd. Over 11 juni kunnen we 9 juni nog contact over hebben, zoals vandaag eerder telefonisch besproken.

Met vriendelijke groet,

■

PS. Van 1 t/m 8 juni ben ik met vakantie in het buitenland. In deze periode kunt u ■ via de e-mail benaderen, mocht dat nodig zijn.

Aan
Provinciale Staten van Zuid-Holland

Van


Onderwerp: Notitie Rijnlandroute voor Provinciale staten

Datum: 8 mei 2008

Stellingen zijn:

“De Churchillaan een duurzaam gemiste kans in de oost-west verbinding”

“Verbreding van de N206 is niet te handhaven”

Inleiding

Al geruime tijd wordt er een, vooral politieke, discussie gevoerd over een verbinding tussen de kust (de A44 en de N206) en de A4. Over het nut en noodzaak kan je het eens of oneens zijn, als de noodzaak van een dergelijke verbinding is aangetoond, dan zal die oplossing zeker een “duurzame” moeten zijn. Dit woord “duurzaam” wordt vaak te pas en onpas gebruikt en het is dan ook meestal niet duidelijk wat hiermee wordt bedoeld.

Het begrip “duurzaam” is in het Nederlands voor tweeërlei uitleg vatbaar en wordt in de dagelijkse praktijk nogal eens, bewust of onbewust, door elkaar gebruikt. Bij duurzaam in de betekenis van “met een lange levensduur”(Engels: durable) gaat het om producten die vaak milieuschade veroorzaken, zoals PVC, hardhout zonder FSC keurmerk of onveilige kerncentrales of infrastructuur in kwetsbare woon- of natuurgebieden. De andere betekenis van duurzaam (Engels: sustainable) houdt rekening met niet alleen milieuaspecten, maar ook met de sociale en economische aspecten van een Duurzame Ontwikkeling zoals die door Brundtland in het rapport, “our common future”, van de Verenigde Naties in 1987 is vastgelegd. (Triple P: People, Planet en Profit/Properity)

De gebouwde omgeving in de ruimste zin, dat wil zeggen het bouwen, gebruiken en slopen van gebouwen en infrastructuur, is voor een belangrijk deel verantwoordelijk voor de negatieve effecten op het milieu. Die milieueffecten (Planet) van bouwen en gebouwde omgeving zullen moeten verminderen. Hierbij dient te worden gelet op materialen, energie, water, flora en fauna, afval en dergelijke. Tegelijkertijd zal de relatie moeten worden gelegd met de sociale aspecten (People) zoals welzijn, gezondheid, veiligheid en betrokkenheid, en de economische aspecten (Profit, Prosperity) zoals welvaart, transparantie en betaalbaarheid. Dit hoeft niet te betekenen dat dit in de toekomst alleen maar beperkingen biedt.

Integendeel: duurzame technologie is juist een uitdaging die nieuwe mogelijkheden biedt. Bij duurzame beslissingen gaat het niet alleen om het hier en nu, maar ook over het daar en later.

Meer algemeen gaat het om het voorkomen van afwenteling, het “daar en later” (ruimte en tijd). Een investering die afwenteling voorkomt lijkt soms op korte termijn kostbaar, maar voorkomt schade op lange termijn en boekt winst op het gebied van milieu, lucht- en geluidskwaliteit, sociale aspecten, gezondheid en welzijn.

Samengevat is Duurzame Ontwikkeling in dit kader: "Het op een zodanige manier de gebouwde omgeving inrichten dat hier aan de huidige vraag wordt voldaan zonder dat de mogelijkheden van toekomstige generaties worden geschaad of beperkt".¹
Zowel Nationaal als Internationaal wordt Duurzame Ontwikkeling steeds prominenter ingezet als criterium bij het realiseren van projecten.

De probleemstelling

Om het nut of de noodzaak van een oost-west verbinding (Rijnlandroute) vast te kunnen stellen is het belangrijk een probleemstelling te formuleren.

Is het op grond van alle bestaande gegevens en onderzoeken noodzakelijk een oost-west verbinding (Rijnlandroute) aan te leggen en zo ja, wat is hiervoor dan de meest duurzame oplossing.

Beoordelingscriteria of kwaliteiten

Het is voor een goede afweging noodzakelijk, criteria of kwaliteiten op te stellen die gebaseerd zijn op Duurzame Ontwikkeling.

Als we naar de milieuaspecten (Planet) kijken, dan gaat het om kwaliteiten zoals instandhouding van landschap, flora en fauna, het openbaar groen in de wijk, het voorkomen van geluidhinder en hergebruik van materialen, gebouwen en/of infrastructuur.

Bij sociale aspecten van Duurzame Ontwikkeling gaat het om de kwaliteit van de leefomgeving veiligheid, gezondheid, zoals voorkomen van luchtvervuiling (fijnstof), instandhouden van sociale structuren, geen sloop van bestaande woningen en buurten of het doorsnijden van woonbuurten.

Bij de economische aspecten gaat het om behoud van woonkwaliteit, welvaart, betaalbaarheid op lange termijn, transparantie in economische processen.

Bij het opstellen van de criteria gaat het vooral om de samenhang tussen de sociale, milieu en economische kwaliteiten.

Als het noodzakelijk is een oost-west verbinding te realiseren voor een goede verkeersdoorstroming dan dienen de afwegingen plaats te vinden door middel van duurzame criteria of kwaliteiten.

¹. Duijvestein SOM / TUDelft 2002, het nieuwe ecologisch bouwen, pag 5 t/m 8, Prof Ir C.A.J. Duijvestein

Waarnemingen

Het is goed in een breder kader te kijken naar de oost-west verbinding. De A4 en A44 raken elkaar in het noorden en zijn via de A12 (Utrechtse baan) verbonden aan de zuidzijde. De onlangs gerealiseerde oost-west verbinding, de verlengde N440, heeft voor vermindering van de congestie gezorgd en ontlast het knelpunt aan het einde van de A12. het zijn immers steeds de knooppunten die vermindering van doorstroming bewerkstelligen. Daarnaast bestaat de N206, vanuit "de zijk" via Noordwijk en Katwijk, door Leiden (Lelylaan/Churchillaan naar de A4. Op deze route vindt er een slechte doorstroming plaats, omdat bekend is dat filevorming bij de knelpunten, knoop Leiden West (transferium), de Churchillbrug en het Lammeschansplein (met de brug) plaatsvindt.²



Op de N206 is de doorstroming doorgaans ruim voldoende, tenzij er zich calamiteiten voordoen zoals ongelukken of wegwerkzaamheden.³

De capaciteit is zeker nog niet maximaal, zoals gesuggereerd in rapport van de gemeente Voorschoten⁴. Een voldoende bezette verkeersstroom op deze 2-baansweg reguleert als vanzelf de toegestane maximum snelheid en voorkomt te hoge snelheden met alle schadelijke gevolgen voor milieu, gezondheid en veiligheid. Handhaving vindt hier vanzelf plaats. Uit waarneming komt naar voren dat in ongeveer 80% van de tijd er zoveel ruimte op de Tjalmaweg (N206) aanwezig is, dat er te snel wordt gereden. Vooral 's-nachts veroorzaakt dit geluidhinder e.d. Verdubbeling van de Tjalmaweg van 2 naar 2x2 baans zal leiden tot niet te handhaven snelheden en alle eerder genoemde schadelijke gevolgen vanden. Tegelijkertijd draagt een verdubbeling niet bij aan een betere doorstroming omdat de knelpunten oorzaak zijn van de congestie. Wanneer de knelpunten zijn opgelost, is de doorstroming op het gehele traject met 2 banen ruimschoots voldoende. Een ander probleem van de verdubbeling in relatie tot de MER is dat er zich naast veel woningen, ook twee scholen op korte afstand (50 -70 meter) van de Tjalmaweg bevinden. In het kader van milieuafspraken (fijnstof) is een dergelijke situatie niet meer verantwoord.

Het oplossen van het knelpunt Knoop Leiden West is zonder meer noodzakelijk, onafhankelijk welke route er voor de oost-west verbinding wordt gekozen.⁵

Dit knooppunt is te verbeteren door het doorgaande verkeer te scheiden van het overige verkeer, zoals bij oplossingsrichtingen" is aangegeven.

Het traject tussen van de N206 tussen knoop Leiden West en Lammeschansplein heeft, behoudens deze knelpunten, nauwelijks doorstroomproblemen.⁶ de belasting van dit traject door doorgaand verkeer is slechts 10%.⁷ Tellingen wijzen dit ook uit.⁸

Het knelpunt Lammeschansplein is door teveel vertakkingen, de stoplichten en de regelmatig openstaande brug een ernstige bron van verkeersopstopping. Los van welke keuze er wordt gemaakt voor de oost-west verbinding moet dit knelpunt worden opgelost.⁹

² Rijnlandroute, een route van belang, 22 november 2007 PZH blz 5 punt 2.5

³ Eigen waarneming continue observatie langs de N206

⁴ Informatiebrief gemeente Voorschoten, 14 januari 2008, blz 2 punt 1

⁵ Informatiebrief gemeente Voorschoten, 14 januari 2008, blz 5 punt 3

⁶ Eigen waarneming op diverse momenten in spitsuren

⁷ Informatiebrief gemeente Voorschoten, 14 januari 2008, blz 3 laatste alinea

⁸ Artikel Leidsch Dagblad 07 april 2007, J.R. van Leeuwen

Ook hier geldt dat scheiden van doorgaand verkeer via een tunnelbuis onder de Vliet naar de A4 een oplossing biedt voor dit knelpunt. Om reden dat er toch een tunnelbuis moet worden gemaakt kan deze beter hier geplaatst worden zodat er dan geen extra knooppunt op de A4 ontstaat.

Op gelijke wijze kan de doorstroming in de noord-zuid richting worden verbeterd door ongelijkvloerse kruisingen te maken bij de het knooppunt Deijl in combinatie met het "Rozenplein". Dit geldt ook voor de stoplichten bij de voormalige diertuin. Hierbij wordt de verlengde N440 beter bereikbaar en vindt er differentiatie plaats in de verkeersafwikkeling noord-zuid, maar ook oost-west.

Demografie

De aanleg van infrastructuur kan niet onafhankelijk worden gezien van demografische gegevens. Uit een publicatie van de RPB blijkt dat de bevolkingsomvang in 2015 en 2050 van eenzelfde grootte is, namelijk een omvang van telkens 16,9 miljoen, waarbij tussen 2015 en 2030 nog wel enige groei plaatsvindt naar 17,1 miljoen.¹⁰ Na 2050 zal de bevolking in totaliteit afnemen.¹¹

In dit perspectief moet ook de ontwikkeling van de locatie voormalig vliegveld Valkenburg worden gezien (ISV). Mogelijk ontstaat er toekomstig een woningoverschot. Tegelijkertijd zal de migratie op deze bouwlocatie minimaal zijn waardoor de verkeerstoename niet zo groot zal blijken te zijn als verondersteld wordt.¹²

Het is op zijn minst verwonderlijk dat hierover in het rapport Rijnlandroute, "verbinding van belang", niet of nauwelijks wordt gerept alsmede niet over de schadelijke effecten van een nieuw oost-west tracé voor aspecten van Duurzame Ontwikkeling. Het punt "eerst bewegen, dan bouwen" mist iedere vorm van onderbouwing¹³

Oplossingsrichtingen

Vanuit Duurzame Ontwikkeling geredeneerd is de nieuw aan te leggen infrastructuur door de gemeente Voorschoten, in alle varianten, altijd schadelijk voor de sociale-, milieu- en economische kwaliteiten van Duurzame Ontwikkeling. Sloop en afval van nog bruikbare gebouwen en materialen brengen niet alleen milieuschade toe aan landschap, flora en fauna maar ook wordt schade berokkend aan sociale structuren, gezondheid en welzijn. Verstoring van sociale kwaliteiten geldt vooral voor het "korte vliet tracé" en in iets mindere mate voor het "voorkeustracé t.b.v. project-MER. In dit laatst genoemde voorkeustracé is de schade aan natuur, landschap, flora en fauna uitermate ernstig. Deze problematiek wordt al beschreven in de nieuwsbrief Rijnlandroute in 2005.¹⁴ Op te merken valt dat, ook in dit tracé, niet aan ondertunneling ter plaatse van waterwegen kan worden ontkomen, tenzij er dusdanig hoge bruggen worden gebouwd dat de schade aan landschap alleen nog maar wordt vergroot.

Beschouwen we een oost-west verbinding over bestaande infrastructuur dan blijkt uit de rapporten en waarnemingen dat hier nauwelijks schade wordt toegebracht aan sociale-, milieu- en economische kwaliteiten. Sterker nog, er ligt hier een kans om niet alleen in economische zin, maar ook sociaal en milieutechnisch winst te behalen. eerder is beschreven, kunnen de bestaande knelpunten tegelijkertijd worden opgelost met milieuproblemen (fijnstof en geluid) langs de bestaande infrastructuur (N206). De doorstroming zal bij een juiste planuitwerking sterk verbeteren en de verbreding van de N206 zal dan ook niet noodzakelijk blijken te zijn. De hier bespaarde kosten kunnen ten dienste worden gesteld van

⁹ Informatiebrief gemeente Voorschoten, 14 januari 2008, blz 4 punt II 1

¹⁰ Bevolkingskrimp 2005-2025, www.rpb.nl/content/compendium.aspx

¹¹ Krimp, zegen of regelrechte ramp, www.ruimteforum.vrom.nl/index

¹² Regionale StructuurVisie Streefbeeld Wonen holland Rijnland 21 augustus 2006

¹³ Rijnlandroute, een route van belang, 22 november 2007 PZH blz 10 en 11 punt 3.4

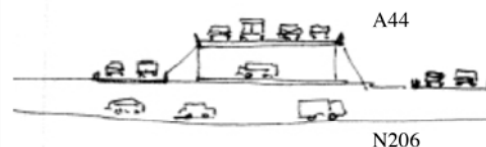
¹⁴ Nieuwsbrief Rijnlandroute 10 juni 2005 Jeltje van Nieuwenhoven, alinea: vervolg van pagina 1,

kwaliteitsoplossingen in het gehele oost-west traject. Bovendien sluit het traject over bestaande infrastructuur beter aan op de A4 omdat het bestaande knooppunt N206-A4 al een rechtstreekse verbinding heeft met de N11. Zoals eerder gemeld zijn knooppunten belemmeringen voor doorstroming en wordt door gebruikmaking van het bestaande knooppunt A4-N206 een extra knooppunt, zoals in de andere voorstellen aanwezig is, voorkomen. Ook is hierbij een voordeel dat bij congestie op de A4 er direct een betere spreiding van verkeer kan plaatsvinden. Deze "diversiteit" is ook een van de milieukwaliteiten van Duurzame Ontwikkeling. Een oplossing over bestaande infrastructuur is zowel "durable"(lange, verlengde levensduur) als "sustainable".

Hierna volgen enkele voorbeelden van mogelijkheden die er liggen om de oost-west verbinding via bestaand tracé te realiseren. Financieel is dit niet uitgewerkt, maar er liggen met name bij de "tunnelbak tracés" mogelijkheden om zowel via projectontwikkeling van kantoren en (winkel)voorzieningen als sociale- en speelvoorzieningen economische kwaliteit (betaalbaarheid) te behalen.



1 Bij de knoop Leiden West is het mogelijk een oplossing te maken voor het scheiden van het doorgaande verkeer, de oost-west verbinding, en het afslaan cq plaatselijke verkeer
Vergelijk deze oplossing met de situatie op het knooppunt N44-N440 te Den-haag



2 Bij de afslag naar de Lelylaan blijft de oost-west verbinding in de tunnelbak
Het overige verkeer gaat deels via fly-over en deels op 0-niveau verder



3 Op de Lelylaan zou de situatie gehandhaafd kunnen blijven. Beter is ook hier de weg, indien mogelijk, al te verbreden om het invoegende verkeer de ruimte te geven. Overig verkeer moet ongelijkvloers kruisen



4 en 6 Hier is sprake van een korte tunnelbuis om waterwegen te kruisen



5a Op de Churchillaan zijn verschillende alternatieven en combinaties mogelijk
- het doorgaande verkeer op straatniveau tussen geluid en stoftschermen. Fietsers en voetgangers kruisen via tunneltjes ongelijkvloers



5b Alternatief op de Churchillaan is de oost-west verbinding in een tunnelbak te leggen. De weg kan overkapt worden met schermen¹⁵



Hier is ook ontwikkeling mogelijk met kantoren en detailhandelvoorzieningen, speelplekken e.d.

¹⁵ "de overdekte snelweg" Technologietijdschrift De Ingenieur, 25 mei 2007, pag 42-43 en www.movares.nl/artikelen.htm

Samenvatting

Bij een beslissing die niet alleen een grote wissel trekt op de toekomst maar ook op korte termijn oplossing voor problemen kan bieden zijn criteria en kwaliteiten in relatie tot Duurzame Ontwikkeling onvermijdelijk.

Een duurzame afweging dient op volledige informatie en niet op vooraf geselecteerde informatie plaats te vinden. Het valideren van onderzoeksmateriaal, rapporten en alternatieven in relatie tot Duurzame Ontwikkeling moet door beslisorganen kunnen worden toegepast.

Tot slot

Het is vooral wenselijk voor ons aller toekomst dat rationele duurzame argumenten en onderbouwing prevaleren boven politieke standpunten.

Moge deze notitie een bijdrage leveren aan een weloverwogen besluitvorming

Wij wensen u veel wijsheid bij deze besluitvorming.

Is getekend

Met vriendelijke groet

[Redacted signature]

@pzh.nl

[Redacted contact information]

8 mei 2008

RIJNLAND ROUTE ALTERNATIEF 9 (De Churchilltunnel)

Tracé via Dr. Lelylaan (Sijthwende opzet) en Churchillaan (geboorde tunnel)

ARGUMENTEN

- Een geboorde tunnel onder Voorschoten kan ook onder Leiden worden geboord.

VOORDELEN ALGEMEEN

- **Totaal tracé korter**
Doordat de lengte van de verbinding tussen A44 en A4 aanzienlijk wordt verkort heeft de Churchilltunnel duidelijke economische- en milieuvoordelen door een kortere reistijd en dus minder brandstofverbruik en minder milieubelasting.
- **Geen nieuw aan te leggen tracé nodig.**
Bij deze variant volgt de geboorde tunnel het tracé van de Churchillaan en komt boven op de Dr. Lelylaan. Vervolgens gaat de weg verder over het tracé van de Dr. Lelylaan waarbij aan een Sijthwende achtige invulling wordt gedacht.
Deze variant legt geen beslag op bestaand natuur en agrarisch gebied.
- **Dubbel grondgebruik mogelijk in Lage Mors.**
Door de RR over de Dr. Lelylaan te overkappen zoals bij de Sijthwende tunnel in leidschendam Voorburg vervalt de historische tweedeling van de Leidse Morswijk. Deze wijk is so wie so dringend aan vernieuwing toe en dus kan de RR hier op een ideale manier worden ingepast. Zowel een maaiveldvariant met een verhoogd begane grond niveau als een verdiepte aanleg met een normaal begane grond niveau zijn mogelijk.
Bovendien kan de RR hier al worden aangelegd voordat de geboorde tunnel is aangelegd en behoeft de vernieuwing van de Lage Mors niet te worden vertraagd.
- **Zoekgebieden Valkenburgse meer en aansluiting A4 opgelost**
Met de Churchilltunnel worden zowel de Papewegsepolder, de Ommedijksepolder en de Stevenshofjespolder onaangetast gelaten. Hiermee wordt tevens de groene buffer tussen het duingebied en het Groen Hart volledig in stand gehouden. Verder is de overlast niet van toepassing voor zowel de bewoners van de Leidse Stevenshof als Noord Hofland in Voorschoten (Hoewel dit bij een geboorde tunnel onder Voorschoten voor de bewoners van Noord Hofland ook niet opgaat).
- **Geen nieuwe verkeersknooppunten nodig**
 - Leiden west volgens alternatief 8
Het knooppunt Leiden West wordt in variant 8 (Korte Vliet variant) als een grote rotonde uitgevoerd maar dan met een vreemde lus naar het Korte Vliet tracé.
De Churchilltunnel sluit logisch aan op de N206 waarbij het zelfs mogelijk is om een doorgaande route tussen de N206 en de RR te realiseren met daaromheen een verkeerstraverse voor de aansluitingen op de A44 en de Plesmanlaan voor de aansluiting naar Leiden Centrum.
Ook hier dus geen grote nieuwe trace's langs of door het Valkenburgse meer
 - Europaweg aansluiting handhaven met parallelbaan naar N11 oost
Doordat de Churchilltunnel in de Oostvlietpolder boven de grond komt is een aansluiting op de huidige Europaweg een logisch vervolg en kand RR

naadloos worden aangesloten op de huidige aansluiting naar de A4 en de N206 die hierdoor doorgaand wordt vanaf het kustgebied tot aan Zoetermeer. Voor de aansluiting op de N11 oost kan een parallelbaan naast de A4 worden aangelegd waardoor er minder verweving is met het verkeer op de A4. Ook vervalt het zoekgebied bij de geprojecteerde aansluiting net boven het recreatiegebied Vlietlanden.

VOORDELEN LEIDEN

- **Goede aansluitmogelijkheden naar Leiden centrum via Plesmanlaan, Haagweg en Lammeschansweg**
Leiden Centrum te bereiken heeft de Churchilltunnel 3 mogelijke aftakkingen die technisch zeer goed uitvoerbaar zijn.
Bij de knoop Leiden West kan het verkeer de Plesmalaan op en zo richting stad verder. Ook vanaf het oosten kan men door de tunnel en bij het knooppunt Leden West terug de stad in.
Bij de mond van de geboorde tunnel kan een aansluiting worden gemaakt op de bestaande brug over Oude Rijn en via de Haagweg naar Leiden Centrum, Leiden Zuidwest en Stevenshof alsmede Voorschoten noord via de bestaande Haagweg.
- **Aanleg in Lage Mors te combineren met stadsvernieuwing.**
Door slim met de ruimte in de Morswijk kan er een autoluwe verbinding worden gecreëerd tussen de Hoge en de Lage Mors waardoor dit deel van Leiden weer als een geheel kan worden gemaakt.
- **Geen weerstand van de bewoners van de Stevenshof**
Doordat de Churchilltunnel het tracé langs de Stevenshofpolder vervangt hoeft de gemeente Leiden niet meer bang te zijn voor acties en weerstand onder de bewoners van de Stevenshof. Procedures kunnen de aanleg jaren vertragen.
De Churchilltunnel zelf loopt niet onder bebouwing door dus ook hier is geen weerstad te verwachten van bewoners van Leiden Zuid West.

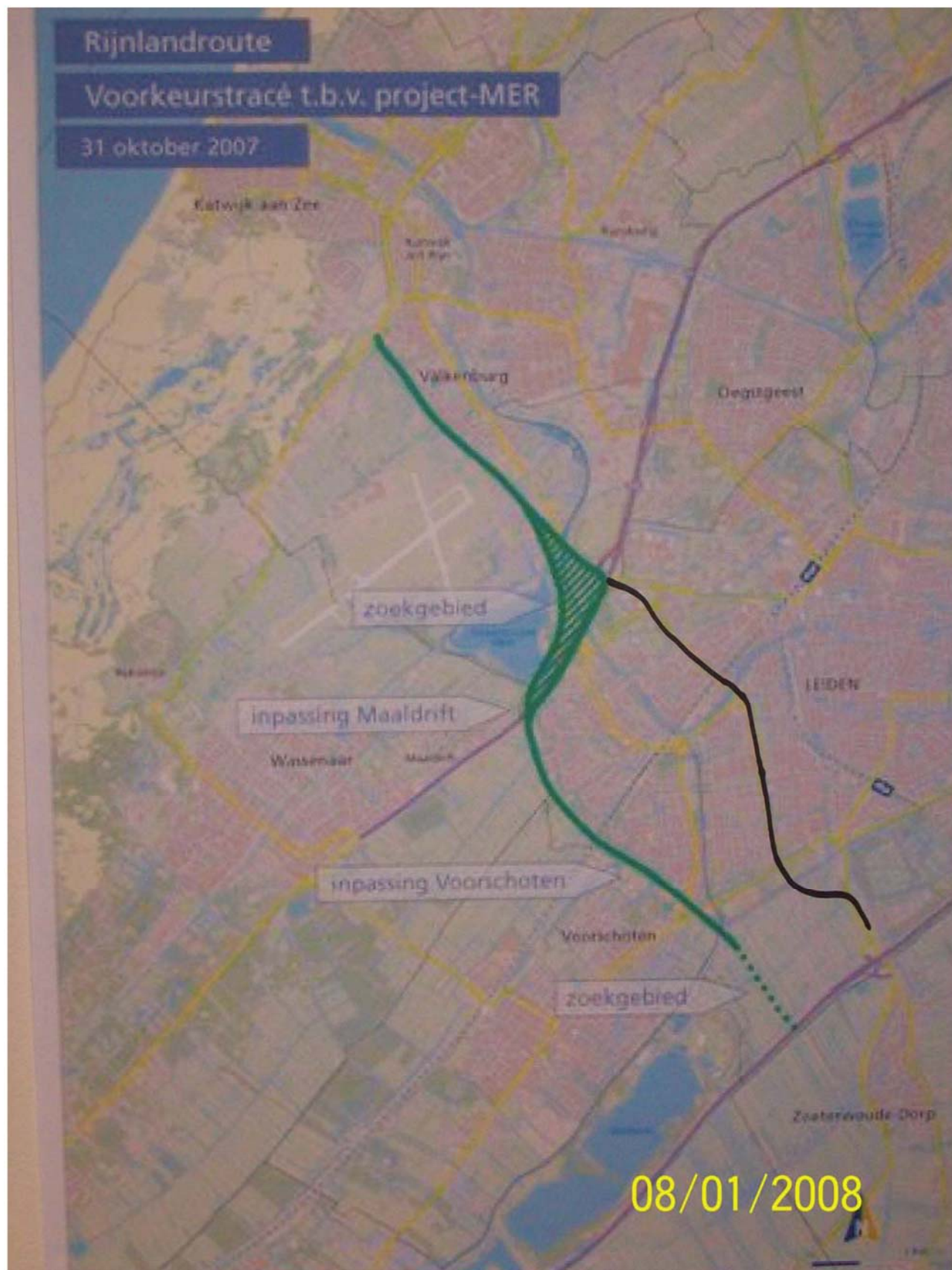
VOORDELEN VOORSCHOTEN

- Ten opzichte van geboorde tunnel zonder aansluitingen onder Voorschoten niets

Wel moet hierbij worden opgemerkt dat Voorschoten natuurlijk al een aanzienlijk voordeel heeft bij een geboorde tunnel onder het N11 tracé.
Er hoeft geen oplossing te worden gevonden voor de volkstuinten, de golfbaan, de voetbalvelden en de honk- en softbalvereniging.
Tevens kan het stuk grond aan de van Beethovenlaan worden ontwikkeld en behoeven er geen onteigeningen plaats te vinden.
De financiële voordelen van Voorschoten kunnen worden ingezet als wisselgeld voor de aanleg van de Churchilltunnel.

VOORDELEN RIJK EN PROVINCIE

- Door het beduidend kortere tracé van de Churchilltunnel kunnen de kosten van het geheel wel eens opwegen tegen de kosten die een ondergrondse RR door Voorschoten zou gaan kosten. De 100 miljoen verschil kan op deze manier sterk worden verkleind.
- Wanneer er een breed draagvlak voor de Churchilltunnel kan worden gevonden kan de aanleg aanzienlijk worden versneld doordat er hoogstwaarschijnlijk veel minder procedures gaan worden gevoerd.



From: [REDACTED]
Sent: Friday 25 July 2008 01:08:44
To: [REDACTED]
Cc: Rijnlandroute
Subject: Re: Uitnodiging slotbijeenkomst Ideeengroep RijnlandRoute 3 september 2008 + verslag bijeenkomst 16 juli
Attachments: In reactie op de opmerkingen eerste sessie Rijnlandroute (geeltjes).doc
Importance: Normal

Beste [REDACTED] en notulist,

Bijgaand mijn antwoorden in de eerste sessie Explorelab gebaseerd op de geeltjes.

Ik kon vanwege de tijd niet op alle opmerkingen ingaan. Ik zal de behandeling van alle opmerkingen t.z.t. plaatsen op de website van wijkraad Stevenshof. Ook zal duidelijk zijn dat beantwoording van bepaalde vragen onderdeel wordt van de modulaire uitwerking, die nog gaat komen.

Overigens sta ik vermeld als bewoner en [REDACTED] als lid van de wijkraad. Feitelijk zijn de volgende personen allen aanwezig als lid en vertegenwoordiger van de Wijkraad. - [REDACTED]
[REDACTED].

Met vriendelijke groet,

Ik ben nu op vakantie,

[REDACTED]

mobiel 06 - [REDACTED]
thuis: [REDACTED]

e-mail: [REDACTED]
naam + initialen: [REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]

In reactie op de opmerkingen over ‘geen inzicht in kosten per fase’ heb ik geantwoord dat voltooiing van Churchill Avenue in zijn eenvoudigst uitvoering in totaal goedkoper is dan de aanleg van elke andere variant. Een belangrijk verschil zit hem in het gedeelte dat overkapt zal worden. Een overkapping is drie keer minder duur dan een tunnel.

Aanlegkosten door weiland goedkoper dan bestaand asfalt – Is hier andersom. In dit geval wordt aangesloten op al bestaande knopen waarvan de capaciteit wat vergroot moet worden. Er hoeft dus maar een relatief kort stuk onderhanden genomen te worden.

‘Te weinig wegcapaciteit’ – dat is gewoon naar keuze, net als wat betreft de snelheid van passage (100 of 80 km). Wanneer meer capaciteit nodig is, zal er een grotere ondergrondse tunnel nodig zijn. Bij dit tracé is ondertunneling minder kostbaar, vanwege een gunstiger bodemprofiel. Daarom is uitbreiding van capaciteit bij de toeritten ook mogelijk, in tegenstelling tot bij de Vlietlanden.

“Complex” – integendeel. De aanloophase bestaat uit maatregelen die op dit moment al getroffen moeten worden. Huidige situatie zorgt voor veel overlast. Bouwen en bewegen zitten elkaar in Leiden nu al in de weg.

De ondertunneling is qua opgave vergelijkbaar met die van A9 bij Amstelveen. Het is juist een kans om verbindingen ter weerszijde van de weg te herstellen. Bijvoorbeeld waterverbindingen en groenstructuren. En veel terreinen en gebouwen langs de route zijn aan vervanging toe. Ook kunnen diverse vormen van infra met elkaar gebundeld. Als die afstemming er niet is leidt het juist tot hogere kosten.

Voorbeeld is de tunnel van de HSL. Nadat die was aangelegd, bleek dat er ook een hoogspanningsleiding te moeten worden aangelegd – bovengronds. Terwijl dat ondergronds had gekund. Civiel technisch gezien wordt bundeling steeds vaker toegepast. Is een vorm van werk met werk maken.

Vertraging te verwachten vanwege alle bestuurlijke besluitvormingsprocessen die nodig zijn – waarschijnlijk wel, de technische kant is goed op te lossen, maar de bestuurlijke procesgang kan vertraging opleveren.

From: [redacted]@pzh.nl
Sent: Monday 28 July 2008 12:03:47
To: [redacted]@goudappel.nl
Cc: Rijnlandroute; [redacted]@pzh.nl [redacted]@pzh.nl [redacted]@pzh.nl
Subject: Reistijden analyse voor quick-scan RijnlandRoute
Attachments: RijnlandRoute en Rembrandt-tunnel.ppt

Beste [redacted],

Hierbij doe ik je informatie toekomen over de vraag die ik je stelde over de RijnlandRoute, met daarbij ook het verzoek aan te geven wat de kostenconsequenties zijn voor jullie inzet.

Algemeen

Het project RijnlandRoute van de provincie Zuid-Holland onderzoekt de haalbaarheid van een nieuwe oost-west wegverbinding tussen de A4 bij Leiden, de A44 en Katwijk.

Wij hebben een MKBA laten maken waarin een aantal alternatieven onder meer op reistijden zijn doorgerekend. Nu is door een bewonersgroep nieuw tunneltracé ingebracht, (de 'rembrandt-tunnel') die wij op zijn merites moeten beoordelen, waaronder reistijden.

Onze vraag

Gemeente Leiden heeft met het Omnitrans model een paar modelruns gedraaid, waaronder de rembrand-tunnel, die tot de nodige output hebben geleid (hebben we op DVD). Wat we zouden willen doen is op basis van deze output de rembrandtunnel op vergelijken met het RijnlandRoute-voorkeustracé, voor wat betreft reistijden.

Concreet betekent dat volgens mij:

- nagaan wat de reistijd is op een maatgevende verplaatsing in de variant RijnlandRoute-voorkeustracé
- nagaan wat de reistijd is op diezelfde maatgevende verplaatsing in de variant Rembrand-tunnel
- en voor de zekerheid ook nagaan wat de reistijd is op diezelfde maatgevende verplaatsing zonder RijnlandRoute en zonder Rembrand-tunnel

Op die manier zouden we een zeer grove vergelijking kunnen maken met de MKBA resultaten. Het gaat erom dat we wat gevoel krijgen bij de werking van de variant.

Informatie

De DVD stuur ik je per post z.s.m. toe.

- Het RijnlandRoute voorkeustracé (of een variant daarvan), zit bij mijn weten in "2020". (zou je dat voor de zekerheid kunnen checken? Het voorkeustracé is tevens in de bijlage weergegeven. Met name de verbinding tussen de A4 en de A44 is hierbij van belang).

- De Rembrandt-tunnel zit in "GVVP_RWO_ZLDK_RMBRNDT"

- Een variant zonder RijnlandRoute en zonder Rembrand-tunnel zit bij mijn weten in "GVVP_RWO_ZLDK_Z_RR"

Een maatgevende verplaatsing is: Katwijk - Alphen a/d Rijn

Planning

Wij moeten 20 augustus een quick-scan opleveren, waar deze analyse onderdeel van zal moeten zijn. Dus als we uiterlijk medio augustus een resultaat zouden kunnen hebben, zou dat mooi zijn. Laat me maar weten of dat lukt.

Contact

Als je vragen hebt, kun je me bereiken op 06- [redacted] [redacted]@pzh.nl.

Vanaf volgende week ben ik ook op vakantie, maar contactpersonen zijn dan [redacted] (06- [redacted], [redacted]@pzh.nl) of [redacted] (070- [redacted])

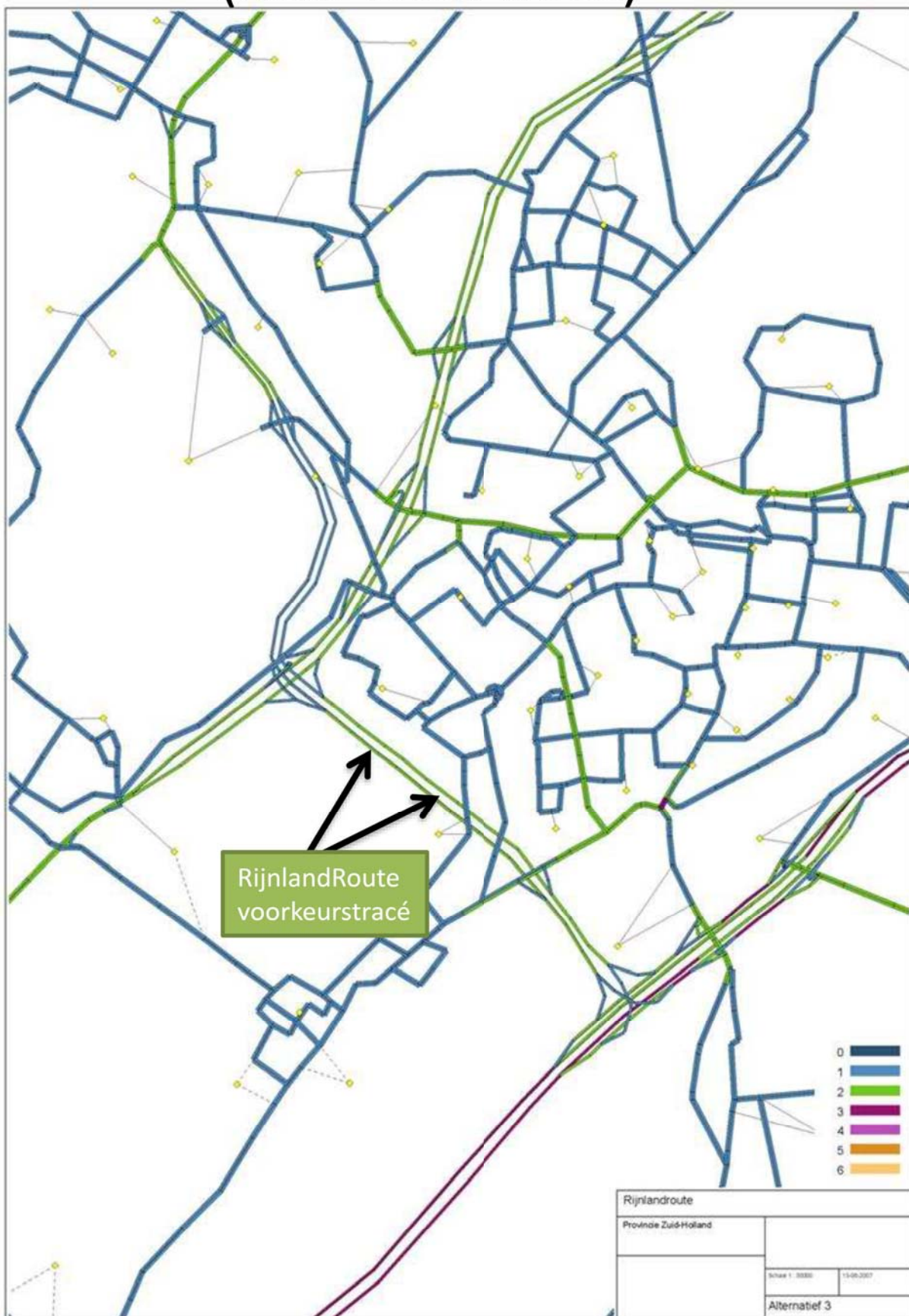
Ik hoor graag van je of het lukt deze vraag in te vullen en wat de kosten daarvan zijn.

Met vriendelijke groet,

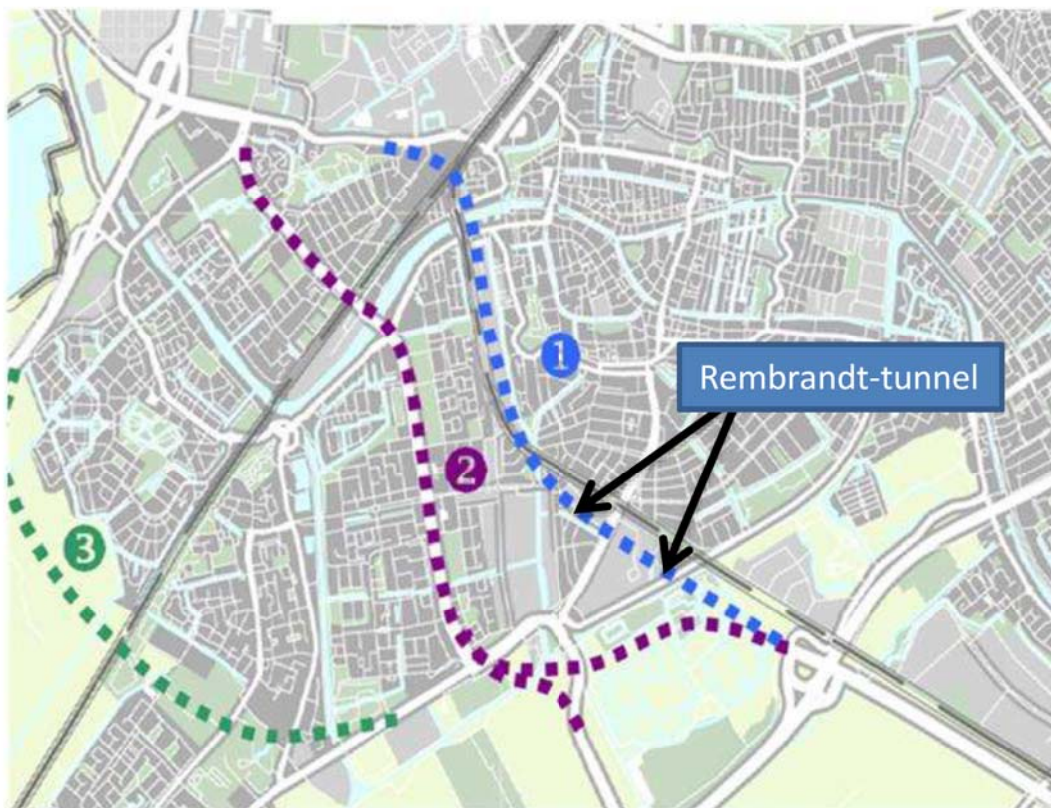
[redacted]
[redacted]
[redacted]

RijnlandRoute voorkeurstracé (N11-West tracé)

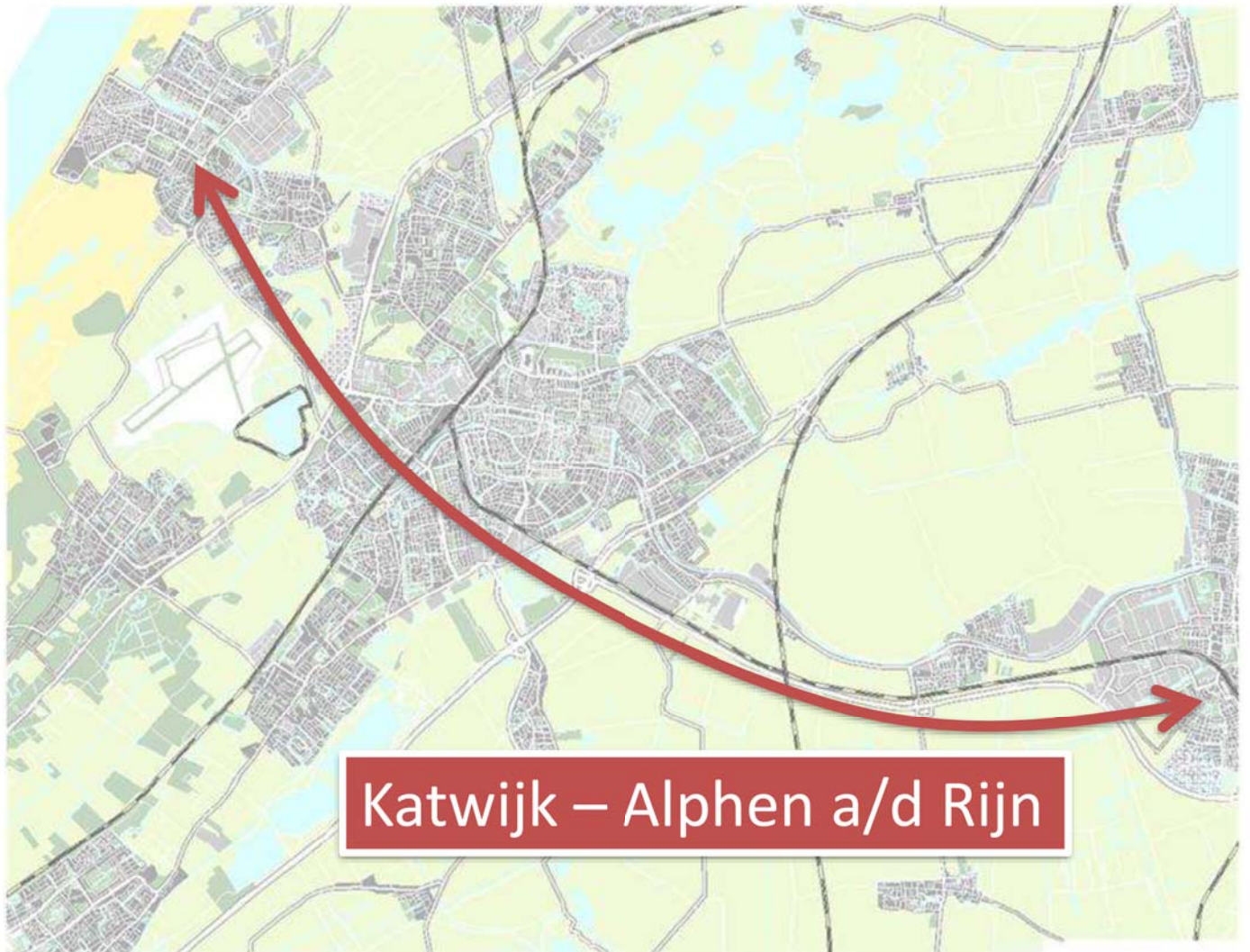
355a



- Rembrandt-tunnel (1)



Maatgevende verplaatsing



From: [redacted]@pzh.nl
Sent: Wednesday 30 July 2008 09:17:33
To: [redacted]@Goudappel.nl
Cc: [redacted]@goudappel.nl; [redacted]@pzh.nl
Subject: RE: Reistijden analyse voor quick-scan RijnlandRoute

Beste [redacted],

Dat is prima.

Ik neem aan dat de resultaten digitaal worden opgeleverd? Dan mogen ze gestuurd worden naar rijnlandroute@pzh.nl

De [redacted] ex btw kun je vervolgens factureren aan:

Provincie Zuid-Holland
 T.a.v. [redacted]
 Postbus 90602
 2509 LP DEN HAAG

Ik heb de DVD naar jullie adres in Deventer gestuurd, maar zal voor de zekerheid ook een kopietje naar Leeuwarden sturen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Van: [redacted]@Goudappel.nl [mailto:[redacted]@Goudappel.nl]
Verzonden: dinsdag 29 juli 2008 14:59
Aan: [redacted]@pzh.nl
CC: [redacted]@goudappel.nl
Onderwerp: Re: Reistijden analyse voor quick-scan RijnlandRoute

Beste [redacted],

De werkzaamheden bestaan uit het genereren van reistijden voor een maatgevend traject (Katwijk - Alphen aan de Rijn) voor een drietal varianten.

1. variant met RijnlandRoute-voorkeurstracé
2. variant met Rembrandt-tunnel
3. variant zonder RijnlandRoute en zonder Rembrand-tunnel

Het genereren van deze reistijden bied ik aan voor € [redacted] (excl. BTW).

De berekeningen vinden in week 32 plaats en worden ivm vakantie van ondergetekende uitgevoerd door [REDACTED]. In week 33 worden de resultaten opgeleverd

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Goudappel Coffeng BV
François Haverschmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden
The Netherlands

t +31 (0)58 [REDACTED]

f +31 (0)58 [REDACTED]

m +31 (0)6 [REDACTED]

i <http://www.goudappel.nl>

Goudappel Coffeng BV is gevestigd in Deventer, Den Haag, Eindhoven en Leeuwarden

▼ [REDACTED]@pzh.nl>

"[REDACTED]"
[REDACTED]@pzh.nl
>

28-07-2008 12:08

To<[REDACTED]@goudappel.nl>

cc"Rijnlandroute" <Rijnlandroute@pzh.nl>, [REDACTED]
[REDACTED]@pzh.nl>, [REDACTED]
[REDACTED]@pzh.nl>, "[REDACTED]"
<[REDACTED]@pzh.nl>

SubjectReistijden analyse voor quick-scan RijnlandRoute

Dubbel met document 355

From: [REDACTED]@pzh.nl
Sent: Thursday 31 July 2008 11:45:23
To: [REDACTED]@pzh.nl
Subject:
Attachments: Verslag 16 juli interactieve sessie RLR def.doc, Verslag bijeenkomst 4 juli RLR.doc

From: [REDACTED]@Goudappel.nl
Sent: Monday 11 August 2008 11:50:54
To: [REDACTED]@pzh.nl; Rijnlandroute
Cc: [REDACTED]@goudappel.nl [REDACTED]@pzh.nl
Subject: RE: Reistijden analyse voor quick-scan RijnlandRoute
Attachments: pic02995.gif

Beste [REDACTED],

Hierbij een staatje met de reistijden.

Het betreffen hier reistijden free-flow en met de vertraging door de capaciteitsafhankelijke toedeling (ochtendspits en avondspits). De vertraging op kruispuntniveau is in deze vergelijking niet meegenomen, omdat ik niet weet hoe de gemeente Leiden hiermee om is gegaan.

	Van	Naar	Afstand (km)	Freeflow		Ochtendspits	
				min	sec	min	sec
RijnlandRoute-voorkeustrace	Katwijk	Alphen a/d Rijn	25,32	18	40	21	
	Alphen a/d Rijn	Katwijk	25,48	18	59	22	
Met Rembrandttunnel	Katwijk	Alphen a/d Rijn	22,08	19	10	21	
	Alphen a/d Rijn	Katwijk	22,13	19	1	21	
Zonder Rijnlandroute en tunnel	Katwijk	Alphen a/d Rijn	24,4	21	38	26	
	Alphen a/d Rijn	Katwijk	23,94	21	14	26	

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Goudappel Coffeng BV
 François Haverschmidtwei 2
 8914 BC Leeuwarden
 The Netherlands

t +31 (0)58 [REDACTED]
 f +31 (0)58 [REDACTED]
 m +31 (0)6 [REDACTED]
 i <http://www.goudappel.nl>

Goudappel Coffeng BV is gevestigd in Deventer, Den Haag, Eindhoven en Leeuwarden

▼ "[REDACTED]@pzh.nl>

**QUICK-SCAN RIJNLANDROUTE
BOORTUNNEL SPOORTRACÉ**

PROVINCIE ZUID-HOLLAND

27 augustus 2008
versie 1.2

Inhoud

Samenvatting	3
1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding voor de quick-scan	5
1.2 Leeswijzer	5
2 Randvoorwaarden	6
3 Ontwerpoverwegingen	8
3.1 Ontwikkeling Dwarsprofiel (functioneel)	8
3.2 Ontwikkeling Dwarsprofiel (constructief)	8
3.3 Ontwikkeling Lengteprofiel (functioneel)	9
3.4 Ontwikkeling Lengteprofiel (constructief)	9
3.5 Ontwikkeling van het tracé	12
3.6 Tunnelveiligheidsvoorzieningen	13
4 Ontwerpbeschrijving	15
5 Beoordeling van effecten	17
5.1 Algemeen	17
5.2 Verkeer en vervoer	17
5.3 Natuur en landschap	18
5.3.1 Landschap	18
5.3.2 Ecologische verbindingzones	19
5.4 Milieu en leefbaarheid	19
5.4.1 Luchtkwaliteit	19
5.4.2 Geluidhinder	20
5.4.3 Veiligheid	20
5.5 Kosten en kostendragers	21
5.6 Maatschappelijke haalbaarheid	23
5.6.1 Doorsnijding/ barrièrewerking	23
5.6.2 Cultuur en archeologie	23
5.7 Economische en ruimtelijke ontwikkeling	23
5.7.1 Te slopen bedrijfspanden	24
5.7.2 Te slopen woningen	24
5.7.3 Recreatiegebied	24
6 Risico's en kansen	25
6.1 Risico's	25
6.2 Kansen	26
7 Overzichtstabel	27
1 Tekening situatie, lengteprofiel en dwarsdoorsnede	29

Samenvatting

De Provincie Zuid-Holland voert een studie uit naar de Rijnlandroute. Dit heeft in mei 2008 geresulteerd in een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) waarin acht alternatieven zijn afgewogen. Op basis hiervan heeft de Provincie een voorkeustracé vastgesteld dat verder in een MER-procedure zal worden uitgewerkt.

Op initiatief van de Wijkraad Stevenshof is door bewoners uit het plangebied een alternatief ontwikkeld dat geen onderdeel was van de MKBA-studie. Dit alternatief betreft een noordelijke variant van de Rijnlandroute die gekenmerkt wordt door een boortunnel die het bestaande spoortracé in Leiden grotendeels volgt, het zogenaamde Spoortracé.

Vooruitlopend op de door ARCADIS op te stellen Startnotitie Rijnlandroute, de eerste stap binnen de MER-procedure, heeft ARCADIS in opdracht van de Provincie Zuid-Holland een quick-scan uitgevoerd op het Spoortracé. Doel van deze quick-scan is om voldoende inzicht te verschaffen in de haalbaarheid en maakbaarheid van het Spoortracé, zodat de Provincie in staat is een besluit te nemen of dit tracé in de MER-studie meegenomen moet worden.

Na een inventarisatie van de eisen waaraan het tracé moet voldoen heeft ARCADIS op basis hiervan een schetsontwerp van het tracé opgesteld. Hierbij zijn het horizontaal en verticaal alignement alsmede het dwarsprofiel ontworpen.

Op basis van het schetsontwerp is bepaald hoe het Spoortracé scoort op het gebieden verkeer en vervoer, natuur en landschap, milieu en leefbaarheid, kosten en kostendragers, maatschappelijke haalbaarheid en economische en ruimtelijke ontwikkeling. Hierbij is het Spoortracé afgezet tegen de overige alternatieven uit de MKBA-studie.

In hoofdstuk 7 staat de overzichtstabel weergegeven, waarmee vergelijking van de alternatieven mogelijk is.

HOOFDSTUK 1

Inleiding

1.1

AANLEIDING VOOR DE QUICK-SCAN

De Provincie Zuid-Holland is bezig met een studie naar de Rijnlandroute. Hiervoor is een MKBA-studie uitgevoerd, op basis waarvan een voorkeursalternatief is gekozen. In dit proces is uitvoerig overleg geweest met de betrokken partijen en enkele bewoners. Tijdens de bewonerssessies van 4 juli 2008 en 16 juli 2008 hebben de bewoners van de Stevenshof een alternatief in de vorm van het zogenaamde Spoortracé voorgedragen, welke veel voordelen zou hebben ten opzichte van de reeds bestaande alternatieven. De Provincie heeft aan ARCADIS gevraagd een quick-scan uit te voeren naar de effecten van dit spoortunneltracé. In verband met de beperkte beschikbare tijd is het niet mogelijk dit alternatief volledig op te nemen in de uitgevoerde MKBA-studie.

ARCADIS heeft daarom de vraag gekregen een goede/vergelijkbare kostenraming op te stellen van dit alternatief en aan te geven hoe dit alternatief scoort op de verschillende criteria uit de MKBA-studie. Deze score zal door ARCADIS worden bepaald op basis van een vergelijking van deze variant met de bestaande varianten, aangevuld met een expert-judgement.

Met nadruk geven wij aan dat dit rapport geen volwaardige MKBA-studie beoogt te zijn.

1.2

LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 van dit rapport zullen de relevante eisen en randvoorwaarden voor het Spoortracé worden vastgesteld. Deze eisen vormen de basis voor het schetsontwerp dat in hoofdstuk 3 en 4 wordt uitgewerkt. In hoofdstuk 5 wordt bepaald hoe het Spoortracé scoort ten opzichte van de andere alternatieven. Een en ander op basis van de effecten zoals deze zijn benoemd in de MKBA-studie. In hoofdstuk 6 worden risico's en kansen benoemd. Tenslotte zijn in hoofdstuk 7 de conclusies nog eens in tabelvorm gepresenteerd.

HOOFDSTUK 2 Randvoorwaarden

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de diverse randvoorwaarden zoals deze bij de start van de quick-scan werden aangereikt en vervolgens zijn gehanteerd. Hierbij zijn de volgende bronnen geraadpleegd:

1. *RijnlandRoute, Structurerend element in de As Leiden Katwijk*, Maatschappelijke kosten-batenanalyse, DHV in opdracht van de Provincie Zuid-Holland, mei 2008;
2. *Alternatieven voor de Rijnlandroute*, Notitie voor Provinciale Staten door bewoners van de Stevenshof, Wijkraad Stevenshof – Werkgroep Rijnlandroute, 27 mei 2008;
3. *Verslag bijeenkomst Ideeëngroep RijnlandRoute*, Provincie Zuid-Holland, 16 juli 2008;
4. *Basis Beheer Kaarten (BBK) Alphen a/d Rijn – Leiden*, ProRail;
5. *RGLO MIT BSL 3 WP 8.7 Brug RSK L3.8.7.3. Subsysteemrapport brug RSK*, versie 2.0 ARCADIS, 12 november 2007.

Bij de quick-scan zijn de volgende eisen/randvoorwaarden gehanteerd:

- Het tracé dient in beginsel de spoorlijn Alphen a/d Rijn - Leiden te volgen, waarbij ondertunneld wordt tussen de aansluiting N11/ A4 en de Plesmanlaan (nabij Naturalis). Hierbij geldt dat niet het exacte spoortracé behoeft te worden aangehouden, doch het meest voor de hand liggende tracé [bron: 2].
- De tunnel dient te worden uitgevoerd als boortunnel, teneinde de overlast op maaiveld te minimaliseren [bron: 2].
- De ontwerpsnelheid dient 80 km/uur te bedragen [bron: 1].
- Het tracé dient 2 x 2 rijstroken te faciliteren [bron: 1].
- Het tracé dient (volledige) aansluitingen te krijgen bij de aansluiting A44, de aansluiting A4 en de Plesmanlaan (nabij Naturalis). Op de Plesmanlaan dient een scheiding tussen doorgaand verkeer en lokaal verkeer te worden aangebracht [bron: 3].
- De omgevingsrandvoorwaarden volgen uit de BasisBeheerKaarten (BBK) van ProRail en de GBKN van Leiden, aangevuld met informatie van internet betreffende de nieuwbouw van ROC Leiden langs de spoorbaan [bron 4]. Hieruit volgt een kortste tussenafstand tussen de bebouwing aan weerszijden van de spoorbaan Alphen a/d Rijn – Leiden van 43 meter. Nabij de Plesmanlaan, ten noorden van de spoorbaan Leiden – Den Haag ligt het beoogd tracé tussen twee gebouwen die een tussenafstand hebben van circa 32 meter.
- Uitgangspunt is dat de spoorbrug in het Rijn – Schiekanaal bij een eventuele start van de boorwerkzaamheden reeds is vervangen door een basculebrug, geschikt voor 1 spoor heavy-rail en 2 sporen voor light-rail (de Rijn – Gouwe Lijn). Het paalpuntniveau bedraagt circa N.A.P. -23 meter [bron: 5].

Voorts geldt dat aan de vigerende wet- en regelgeving dient te worden voldaan. Hierbij zijn met name te noemen:

- Wet Aanvullende Regels Veiligheid Wegtunnels (WARVW), met bijbehorende documenten en artikelen;
- Regeling Bouwbesluit 2003 en Wijzigingsbesluit Bouwbesluit 2003;
- Veiligheidsrichtlijnen deel C – Basismaatregelen (VRC), met bijbehorende documenten en wijzigingsjournaals [Rijkswaterstaat];
- Specifieke Aspecten Tunnel Ontwerp (SATO) [Rijkswaterstaat].
- Handboek Wegontwerp 'Duurzaam Veilig'.

HOOFDSTUK

3

Ontwerpoverwegingen

3.1

ONTWIKKELING DWARSPROFIEL (FUNCTIONEEL)

De boortunnel dient geschikt te zijn voor 2 x 2 rijstroken. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met redresseerstroken en stepbarriers aan weerszijden. Andere aspecten die bepalend zijn voor het noodzakelijke ruimtebeslag zijn een vrije doorrijdhoogte van circa 4,5 meter en ruimte die installaties, met name ventilatoren, innemen.

Op basis hiervan zal met 2 buizen met een binnendiameter van 10,1 meter moeten worden gerekend. Ter vergelijking is gekeken naar de Westerscheldetunnel (100 km/uur, rijstrookbreedte 3,5 meter, redresseerstroken van 0,7 meter) en de Hubertustunnel (50 km/uur, rijstrookbreedte 3,1 meter, redresseerstroken van 1 meter). In beide gevallen bedraagt de binnendiameter eveneens 10,1 meter, hetgeen de hier gemaakte keuze rechtvaardigt.

Het ontworpen dwarsprofiel is weergegeven op tekening RLR-ALT-09 welke als bijlage 1 bij dit rapport is gevoegd.

3.2

ONTWIKKELING DWARSPROFIEL (CONSTRUCTIEF)

Voor de boortunnel zal een betonnen lining moeten worden gehanteerd, opgebouwd uit betonnen segmenten. Op basis van de binnendiameter van 10,1 meter, rekening houdend met de aangetroffen bodemgesteldheid (zie hierna) en mede op basis van expert judgement, wordt momenteel uitgegaan van een dikte van de lining van 0,45 meter.

Dit maakt dat de buitendiameter 11,0 meter wordt. Bovenop deze buitendiameter moet nog met een groutlaag van enige decimeters rondom worden gerekend.

De noodzakelijke diepteligging van de boortunnel wordt enerzijds bepaald door het (grond)water, die de tunnel zal willen opdrijven en het grondpakket op de tunnel die dat verhindert. Anderzijds is het noodzakelijk dat de tunnel in een voldoende draagkrachtige laag ligt, opdat hij voldoende alzijdig ingebed is en gesteund wordt. Dit betekent in principe ligging in het (pleistocene) zand.

Op basis van enig grondonderzoek dat beschikbaar is langs het tracé mag geconcludeerd worden dat vanaf N.A.P. -14 meter veelal de vereiste draagkrachtige laag aanwezig is. Rekening houdend met de vereiste alzijdige bedding van de tunnel wordt aldus gekozen voor een aanlegniveau van N.A.P. -15 meter (of dieper) voor de bovenkant van de tunnelbuis. De dekking op de tunnel is daarmee meteen ook voldoende om te voldoen aan het oprijfcriterium (bepaald op basis van een hoogst bekend polderpeil van N.A.P. -1,0 meter ten westen van het Rijn – Schiekanaal).

Opgemerkt wordt dat nabij de start- en ontvangtschacht van de boortunnel een kleinere gronddekking gehanteerd wordt, tot 6 meter, teneinde de aanlegkosten voor de toeritten niet zeer hoog te laten oplopen. Hiervoor zijn dan wel plaatselijk extra maatregelen nodig in de vorm van het aanbrengen van ballast op maaiveld. Zie voorts § 3.4.

De tussenafstand tussen de beide tunnelbuizen is met name afhankelijk van de grondslag, de buisdiameter en de nauwkeurigheid van het boorproces. Door het boren van de tweede buis zal er een zekere ontspanning van de grond rondom de eerste buis ontstaan. De omvang hiervan kan worden beperkt door een voldoende grote afstand tussen de beide buizen te kiezen. Gangbaar is hiervoor 1 maal de diameter te hanteren. In deze situatie wordt gekozen voor een tussenafstand van 10 meter. De totale breedte die gehanteerd wordt wordt aldus: $10 + 2 \times 11,0 = 32$ meter.

Nabij de start- en ontvangtschacht wordt een kleinere tussenafstand gehanteerd, van 5 meter, teneinde de breedte en daarmee de aanlegkosten van toeritten niet hoog te laten oplopen. Hiervoor zijn dan wel plaatselijk extra maatregelen nodig (cementkolommen, stalen boortunnellining). Zie voorts § 3.4.

3.3

ONTWIKKELING LENGTEPROFIEL (FUNCTIONEEL)

Het lengteprofiel is schetsmatig ontworpen en weergegeven op tekening RLR-ALT-09 welke als bijlage 1 bij dit rapport is gevoegd. Hierbij zijn de volgende dwangpunten gehanteerd:

- kruising met het Rijn-Schiekanaal op MV -15m;
- kruising met de Trekvluit op MV -21m;
- kruising met Galgewater op MV -21m;
- kruising met spoor Leiden-Den Haag op MV -17,5m.

Zie § 3.4 voor een nadere onderbouwing hiervan.

Voor het verticaal alignement zijn de volgende waarden gehanteerd:

- topbogen $R = 5.000\text{m}$ (conform Handboek Wegontwerp, minimale waarde, bij wegverloop in continue situatie, bij ontwerpsnelheid 80 km/u);
- voetbogen $R = 500\text{m}$ (conform Handboek Wegontwerp, minimale waarde voor comfort, bij ontwerpsnelheid 80 km/u);
- maximaal hellingspercentage 5,50%.

3.4

ONTWIKKELING LENGTEPROFIEL (CONSTRUCTIEF)

Het lengteprofiel van de tunnel wordt in hoofdzaak bepaald door de volgende factoren:

1. de vereiste aansluitpunten;
2. de verkeerskundige eisen;
3. de vereiste gronddekking op de tunnel in zowel de bouw- als de eindfase;
4. lokale obstakels in het tracé;
5. bebouwing nabij het tracé;

6. afwatering in de tunnel.

Ad 1) De vereiste aansluitpunten betreffen de aansluiting op de N11, en de aansluiting op de Plesmanlaan.

Ad 2) Hiervoor wordt verwezen naar § 3.3.

Ad 3) Uitgegaan wordt van een gronddekking van minimaal circa 15 meter, ter plaatse van de start- en ontvangtschacht bedraagt dit echter 6 meter. Dit wordt gedaan om deze schachten, maar ook de toeritten niet zeer diep en daarmee zeer duur te maken. Dit betekent wel dat er aanvullende maatregelen nodig zijn:

- in de bouwfase een tijdelijke grondterp met een hoogte van circa 5 meter nabij elke schacht, aflopend tot 0 onder dezelfde helling als de langshelling van de boortunnel. Deze bovenbelasting is nodig om een 'blow-out' gedurende het boorproces te voorkomen;
- (omvangrijke) grondverbeteringen ten behoeve van de eindfase, aangezien de tunnel nabij de schachten (grotendeels) boven de pleistocene laag is gesitueerd. Hierdoor mag de ondersteunende werking van de grond als onvoldoende worden beschouwd. Uitgangspunt zijn grondverbeteringen in de vorm van cementkolommen tot aan circa 2 meter buiten de buitenzijden van de boortunnel, over een lengte van bijna 200 meter. Hierbij wordt uitgegaan van de methode 'mix in place', waarbij feitelijk een continu blok in de vorm van een grond-/cementmengsel wordt gecreëerd, die aansluit/overlapt met de onderliggende pleistocene laag. Deze cementkolommen maken het tevens mogelijk nabij de schachten een tussenafstand tussen de buizen tot 5 meter te hanteren.

Ad 4) De tunnel volgt grotendeels het spoortracé en zal daarbij in beginsel centrisch tussen de bestaande bebouwing worden gesitueerd teneinde beïnvloeding van bestaande funderingen zoveel mogelijk te vermijden, zie voorts hierna onder punt 5. Het is dan echter onvermijdelijk een aantal obstakels in het spoortracé zelf, in de vorm van spoorbruggen/ spoorviaducten, onderlangs te kruisen. Dit betreft:

- het spoorviaduct over de Lammenschansweg;
- de spoorbrug over de Trekvluit;
- de spoorbrug over het Galgewater.

Informatie over deze bruggen/ viaducten is momenteel niet beschikbaar. Er mag echter worden aangenomen dat ze paalfunderingen hebben die tot in de eerste zandlaag reiken, derhalve tot circa N.A.P. -17 meter. Dit betekent dat wil men er onder langs boren, de bovenkant van de boortunnel op N.A.P. -19 meter of dieper dient te liggen. Opgemerkt wordt dat dat beslist risicovol is, mede ook gezien de kleine toleranties die aan de spoorbaan worden gesteld. Het is daarom raadzaam op deze locaties uit te gaan van grondinjecties in de vorm van 'compensating grouting' ter hoogte van het paalpuntniveau van deze kunstwerken. Bij deze methode worden er verticale schachten nabij de fundering aangebracht, van waaruit voorafgaand aan de passage van de boormachine, maar ook tijdens en na de passage ervan, onder de paalpunten grout kan worden aangebracht opdat zakkings van palen worden tegengegaan of gecompenseerd.

Nader onderzoek is hier zeker noodzakelijk, en daar waar mogelijk zou het tracé bij voorkeur dieper moeten komen te liggen.

Terzijde wordt opgemerkt dat de fundering van een eventuele nieuwe basculebrug over het Rijn – Schiekanaal niet onderlangs wordt gekruist, maar dat het boortracé pas ten noorden van de brug 'intakt' onder het spoortracé. Dit is omdat het anders onmogelijk is vanaf de N11 voldoende snel op diepte te komen, nog even afgezien van het grote hoogteverschil dat in dat geval overwonnen zou moeten worden.

Andere specifieke obstakels in het spoortracé zijn ons thans, op basis van de beschikbare informatie, niet bekend.

Ten aanzien van het boren onder het spoortracé zelf wordt onderscheid gemaakt in de lijn Alphen a/d Rijn – Leiden enerzijds en de hoofdlijn Leiden – Den Haag.

Ten aanzien van het eerste tracé geldt dat de boortunnel dusdanig diep ligt dat tijdens het boren beperkte maaiveldvervormingen zijn te verwachten. Deze vervormingen dienen gedurende het boorproces (continu) gemonitord te worden en waar nodig dient het spoor gecorrigeerd te worden met behulp van stopmachines.

Voor het tweede tracé geldt dit niet, aangezien de boortunnel hier in de buurt van de ontvangtschacht ligt en dus dicht onder het maaiveld ligt. Bovendien liggen hier de nodige wissels en maakt het spoor deel uit van het hoofdnet. Dit maakt al met al dat het verstandig is hier vooralsnog de nodige maatregelen te voorzien, in de vorm van een stalen boortunnellining. Een stalen lining heeft ten opzichte van een betonnen lining een veel gunstiger vervormingsgedrag, met als gevolg dat de resulterende effecten op maaiveldniveau veel geringer zijn. Deze stalen lining kan vervolgens worden doorgezet ten noorden van de spoorbaan, daar waar tussen twee gebouwen door moet worden geboord en derhalve een kleinere tussenafstand tussen buizen moet worden aangehouden.

Nader onderzoek omtrent de noodzaak cq. de omvang van het deel waar stalen lining wordt toegepast is zeker noodzakelijk in een vervolgfase.

Ad 5) De tunnel wordt gesitueerd onder het spoor, teneinde zo ver mogelijk van de bestaande bebouwing vandaan te blijven. Dit wordt enerzijds gedaan om de kans op zakkings van funderingen zo veel mogelijk te minimaliseren (en daarmee risico's en extra preventieve en corrigerende maatregelen in te perken), anderzijds om eventuele juridische complicaties en geschillen rondom planschade te vermijden.

We achten het niet realistisch een tunneltracé te hanteren dat onder de bebouwing ligt (en waarmee evenwel de kortst mogelijke tunnallengte zou kunnen worden gerealiseerd).

Dergelijke varianten zijn derhalve niet nader ontwikkeld.

De totale breedte van de tunnel bedraagt 32 meter. De minimale afstand tussen gevels aan weerszijden van het spoor Alphen a/d Rijn – Leiden bedraagt 43 meter. Wanneer de tunnel centrisch tussen de bebouwing wordt gesitueerd, is de kortste afstand tot de gevel circa 5,5 meter. Hierbij geldt dat de bovenzijde van de boortunnel ongeveer op dezelfde diepte zal liggen als het paalpuntniveau van de woningen. Verwacht mag worden dat deze in de eerste zandlaag op circa N.A.P. -17 meter gefundeerd zijn. Nader onderzoek naar deze funderingen is echter noodzakelijk om dit te bevestigen.

Bij deze afstanden lijkt het risico op beïnvloeding van de grond rondom het paalpuntniveau tijdens het boorproces aanvaardbaar klein.

Een aantal locaties lijkt risicovoller op grond van de grootte van de gebouwen en/ of de afstand tot die gebouwen:

- De nieuwbouw van het ROC. Onduidelijk is of er hulpwerken –met name groutankers– in de spoorbaan zijn aangebracht.
- De gebouwen ten noorden van de spoorlijn Leiden – Den Haag, nabij de Plesmanlaan, waar tussendoor moet worden geboord. Deze gebouwen staan circa 32 meter van elkaar. De afstand tot aan de funderingen van de gebouwen is dusdanig klein, dat op deze locatie wordt uitgegaan van het aanbrengen van stalen liningelementen teneinde de vervormingen te minimaliseren..

Ad 6) De benodigde afwatering in de tunnel wordt bepaald door de volgende componenten:

- hemelwater in de open toeritten;
- lekwater in de tunnel;
- inrijwater dat door verkeer in de tunnel wordt meegenomen;
- calamiteitenvloeistof (bv. door lekkende tankwagens);
- bluswater.

Ten behoeve van de opvang van hemelwater in de open toeritten (maar ook van bluswater en calamiteitenvloeistof in dat gedeelte) zal ter plaatse van de beide overgangen van open naar gesloten toerit een waterkelder moeten worden gesitueerd.

In de overige –gesloten– gedeelten is de component ‘bluswater’ maatgevend, in combinatie met het vrijkomen van calamiteitenvloeistof. Conform de VRC moet een bluscapaciteit van $2 \text{ m}^3 / \text{min}$, gedurende 2 uur, aanwezig zijn, terwijl met 30 m^3 calamiteitenvloeistof moet worden gerekend. Hiervoor is het noodzakelijk in de gehele tunnel een langshelling aan te brengen van minimaal 1:500 (dit dient overigens vergezeld te gaan van de nodige inlaatpunten en een dwarshelling van 2,5%). Teneinde de tunnel niet al te diep te laten liggen, wordt het langsprofiel met het oog hierop uitgevoerd als een ‘dromedarisrug’. Op ieder laagste punt dat ontstaat in het lengteprofiel dient een waterkelder te worden gesitueerd. De capaciteit hiervan dient op grond van de VRC minimaal 270 m^3 te bedragen. In de tunnelbuizen is de aanwezige ruimte onder het wegdek zodanig groot dat op zo’n laagste punt –waar de tunnel nagenoeg vlak ligt vanwege de voetboog–, de benodigde opslagcapaciteit kan worden gevonden, per tunnelbuis. Het is hiervoor wel noodzakelijk eveneens een pompenruimte onder het wegdek aan te brengen¹.

3.5

ONTWIKKELING VAN HET TRACÉ

Het ontwerp van het tracé is gebaseerd op het tracé dat is weergegeven op pagina 10 van de “Notitie door bewoners van de Stevenshof” [Bron: 2]. Dit tracé is weergegeven op tekening RLR-ALT-09 welke als bijlage 1 bij dit rapport is gevoegd.

Het horizontaal alignement is hierbij schetsmatig ontworpen met minimale boogstralen van 300m. Hierbij is rekening gehouden met de technische mogelijkheden van een tunnelboormachine en de eisen uit het Handboek Wegontwerp bij een ontwerpsnelheid van 80 km/u.

¹ Deze pompenruimte is hiermee alleen bereikbaar gedurende wegafsluitingen. Het alternatief zou zijn het maken van uitwendige waterkelders, die bereikbaar zijn via dwarsverbindingen (en daarmee vanuit beide buizen). Dit vereist echter het creëren van extra (tussen)schachten, en is daarmee kostbaar. Van dit alternatief wordt vooralsnog niet uitgegaan.

De Rijnlandroute start bij de aansluiting van de N11 op de A4 en daalt zo snel mogelijk om onder het Rijn - Schiekanaal door te kunnen gaan. Het tracé volgt vanaf hier het tracé van het spoor, waarbij getracht is zo ver mogelijk van alle bebouwing weg te blijven.

Het is echter onvermijdelijk dat het tracé enkele malen dicht langs bestaande bebouwing komt. Gezien de grote diepte waarop de tunnel ligt, is het mogelijk dat deze bebouwing kan blijven staan. Alleen ter hoogte van de Vondellaan ligt de tunnel op geringe diepte, waardoor de bebouwing op de hoek Vondellaan-Plesmanlaan niet gehandhaafd kan worden.

Vlak voor de Vondellaan zal de tunnel in een versmald profiel tussen twee gebouwen geleid worden, welke waarschijnlijk wel gehandhaafd kunnen worden.

De Plesmanlaan zal uit elkaar worden getrokken, zodat de nieuwe Rijnlandroute hier tussen de bestaande rijstroken boven kan komen. Over vrijwel de gehele Plesmanlaan is een verdiepte ligging noodzakelijk om de bestaande aansluitingen te kunnen handhaven. Deze verdiepte ligging gaat vergezeld van een parallelstructuur langs de open bak waar het verkeer over de bestaande route Plesmanlaan kan rijden.

De Einsteinweg krijgt alleen een ongelijkvloerse kruising (zonder aansluiting op de Rijnlandroute). De Haagse Schouwweg wordt op de Rijnlandroute aangesloten door een ongelijkvloerse aansluiting.

De Plesmanlaan zal vanaf de aansluiting op de Haagse Schouwweg weer naar maaiveld teruglopen, zodat aangesloten kan worden op de bestaande aansluiting op de A44. Vanaf dit punt loopt het tracé van de Rijnlandroute verder volgens hetzelfde tracé als in het voorkeustracé richting Katwijk.

3.6

TUNNELVEILIGHEIDSVORZIENINGEN

Dwarsverbindingen

Op grond van de WARVW is het noodzakelijk elke maximaal 250 meter een vluchtvorziening naar een veilige ruimte aan te brengen. In een boortunnel is de geëigende methode daarvoor het vluchten naar de andere tunnelbuis, die hiertoe eerst verkeersvrij wordt gemaakt. Dit betekent dat er elke 250 meter een dwarsverbinding tussen de beide tunnelbuizen wordt voorzien.

Dergelijke dwarsverbindingen bestaan uit gangen van circa 2 x 2,2 meter voorzien van brandwerende deuren. De dwarsverbindingen worden veelal gemaakt door het grondmassief tussen beide tunnelbuizen tijdelijk te bevriezen, de bevroren grond weg te hakken en daarbinnen betonnen vloeren, daken en wanden te maken. Tevens is het noodzakelijk een aantal liningsegmenten uit te voeren in staal in plaats van in beton.

Ter plaatse van de toeritten zullen ook deuren om de 250 meter moeten worden aangebracht. Dit is hier vrij eenvoudig mogelijk in de betonnen middenwand.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

In Nederland bestaat er een indeling van tunnels in categorieën ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hierbij geldt dat bij categorie 0 alle vervoer wordt toegelaten, bij categorie I worden LPG-tankwagens geweerd, terwijl bij categorie II tevens benzinetankwagens worden geweerd. De mate waarin bepaalde gevaarlijke stoffen worden toegelaten is afhankelijk van de mogelijkheden die de normen voor Externe Veiligheid

geven, en derhalve mede van de tunnelveiligheidsvoorzieningen die mede met het oog daar op moeten worden voorzien. Daarnaast speelt de interne (tunnel)veiligheid een rol.

Aangenomen wordt dat de hier beschouwde tunnel het predicaat 'categorie -I' zal krijgen. Dit is enerzijds gebaseerd op eerdere indelingen van vergelijkbare tunnels, anderzijds op de doelstellingen die met de Rijnlandroute bereikt dienen te worden.

De praktijk leert dat er in Nederland momenteel nog slechts één categorie-0 tunnel bestaat. Voor alle andere tunnels geldt dat LPG-tankwagens via alternatieve routes moeten omrijden. In Leiden zal dat dan ook het geval moeten zijn; daar zijn ook voldoende alternatieve routes voorhanden.

Anderzijds geldt dat de Rijnlandroute bedoeld is om het lokale verkeer te ontlasten; daar waar men dit met min of meer basis-maatregelen kan bereiken zou men dit voor categorie-I verkeer dan ook mogelijk moeten maken. Daarnaast kan worden opgemerkt dat het voor nieuwe tunnels vrij gebruikelijk is deze geschikt te maken voor categorie-I verkeer. Uiteindelijk blijft dit een politieke keuze, die in een later stadium gemaakt dient te worden.

Noodzakelijke voorzieningen die samenhangen met een categorie-I indeling zijn:

- (omkeerbare) langsventilatoren²;
- brandwerende bekleding (rondom, van stepbarrier tot stepbarrier);
- hulpposten met poederblussers en brandhaspels met blusleidingen in combinatie met een bluswaterreservoir;
- noodstroomvoorziening;
- overdrukinstallaties ten behoeve van de vluchtgangen;
- stilstanddetectie, hoogtedetectie, slagbomen, calamiteitendoorsteken buiten de tunnel;
- telecommunicatie en CCTV;
- verlichting, inclusief ingangsverlichting;
- detectie van gevaarlijke stoffen;
- kabelkokers/ -banen, teneinde alle equipment te kunnen voeden;
- bediening en besturing vanuit een verkeerscentrale.

Dienstengebouwen

Voor de diverse tunneltechnische installaties is het noodzakelijk dienstengebouwen te maken. Gebruikelijk is uit te gaan van twee gebouwen op maaiveld, nabij elke overgang van open toerit naar gesloten toerit. Hierbij speelt het aspect van dubbel uitgevoerde stroomvoorzieningen, anderzijds is het een geëigende methode om te voorzien in een efficiënte stroomvoorziening in de tunnel.

Nabij een van de gebouwen, of geïntegreerd daarmee, kan het bluswaterreservoir worden gesitueerd. Dit reservoir dient 120 m³ water te bevatten.

² Overigens geldt dat langsventilatie bij deze tunnallengte hoe dan ook noodzakelijk is met het oog op de luchtvervuiling in een tunnelbuis

HOOFDSTUK

4 Ontwerpbeschrijving

Op basis van de overwegingen van hoofdstuk 3 is een ontwerp voor een boortunnel in het Spoortracé ontwikkeld, zie bijlage 1..

Vanaf de aansluiting A4/N11 naar de aansluiting Plesmanlaan/ A44 heeft dit ontwerp de volgende karakteristieken:

- open toerit, uitgevoerd in beton binnen een bouwkuip van damwanden, trekpalen en onderwaterbeton (l = circa 275 meter). De weg heeft hier een topboog $R = 5000$ meter, die overgaat in een langshelling van 5,5%;
- gesloten toerit, uitgevoerd in beton binnen een bouwkuip van damwanden, trekpalen en onderwaterbeton (l = circa 60 meter). De langshelling bedraagt 5,5%. Ter plaatse van de overgang open toerit naar gesloten toerit is op de gesloten toerit een dienstengebouw gesitueerd;
- gesloten toerit in de startschacht, uitgevoerd in beton binnen een bouwkuip van combiwanden, trekpalen en onderwaterbeton (l = circa 60 meter). Vanuit de startschacht zullen na elkaar de buizen kunnen worden geboord. Hierna kan de diepe startschacht worden gebruikt om een waterkelder in te maken;
- betonnen boortunnel met 2 buizen met uitwendige diameter van 11,0 meter, met aanvankelijk een langshelling van 5,5%, die na een voetboog evenwel overgaat in langshellingen van 0,5% (noodzakelijk ten behoeve van de afwatering) (l = circa 3312 meter);
- de beide buizen hebben ter plaatse van de startschacht een tussenafstand van 5 meter; deze gaat binnen circa 200 meter over in een standaard tussenafstand van 10 meter;
- ter plaatse van de eerste circa 170 meter na de startschacht ligt de boortunnel (grotendeels) boven het pleistocene zand. Daarom moet er een grondverbetering worden gecreëerd in de vorm van een blok dat is opgebouwd uit cementkolommen ('mix in place');
- ter plaatse van de eerste circa 170 meter na de startschacht zal in de bouwfase een (driehoekige) bovenbelasting moeten worden aangebracht met een maximale hoogte van 5 meter, teneinde 'blow-outs' gedurende het boorproces te vermijden;
- tussen de beide buizen zijn over de gehele lengte dwarsverbindingen met een hart op hart afstand van 250 meter voorzien;
- de boortunnel buigt na passage van het Rijn – Schiekanaal (dwangpunt met het oog op een minimale gronddekking) naar het noorden af en 'takt' dan in onder de spoorlijn Alphen a/d Rijn – Leiden en ligt daar vervolgens midden onder, teneinde de bebouwing te ontzien. Hierdoor moet wel onder een drietal spoorbruggen-/ viaducten worden geboord. Het is hier noodzakelijk om 'compensating grouting' toe te passen ter plaatse van het paalpuntniveau van deze funderingen, teneinde zakking van deze kunstwerken te voorkomen;

- de boortunnel buigt nabij de Rijnzichtstraat van het spoor af en kruist ongeveer haaks de spoorlijn Leiden – Den Haag. Hierna ligt het tracé tussen twee gebouwen om vervolgens met een krappe horizontale boogstraal van 300 meter om een gebouw aan de Vondellaan westwaarts af te buigen naar de Plesmanlaan. De meeste bebouwing wordt hierbij in beginsel ontzien, alleen het gebouw op de hoek Vondellaan-Plesmanlaan kan niet gehandhaafd blijven;
- bij de passage van de spoorbaan stijgt de tunnel weer richting ontvangtschacht. Bij deze passage van het spoor, en bij de passage van de eerder genoemde gebouwen die hier op volgt, is een stalen boortunnellining vereist, tot aan de ontvangtschacht;
- vervolgens sluit de boortunnel aan op een gesloten toerit in de ontvangtschacht, uitgevoerd in beton binnen een bouwkuip van combiwanden, trekpalen en onderwaterbeton (l = circa 60 meter). Binnen de ontvangtschacht is eveneens een waterkelder voorzien;
- de beide buizen gaan van de standaard tussenafstand van 10 meter naar circa 5 meter ter hoogte van de passage van de spoorbaan. Dit blijft zo tot aan de ontvangtschacht;
- ter plaatse van de laatste circa 170 meter voor de ontvangtschacht ligt de boortunnel (grotendeels) boven het pleistocene zand. Daarom moet er een grondverbetering worden gecreëerd in de vorm van een blok dat is opgebouwd uit cementkolommen ('mix in place');
- ter plaatse van de laatste circa 170 meter voor de ontvangtschacht zal in de bouwfase een (driehoekige) bovenbelasting moeten worden aangebracht met een maximale hoogte van 5 meter, teneinde 'blow-outs' gedurende het boorproces te vermijden (NB: dit ligt midden in de huidige Plesmanlaan);
- op de ontvangtschacht volgt een gesloten toerit, uitgevoerd in beton binnen een bouwkuip van damwanden, trekpalen en onderwaterbeton (l = circa 60 meter). De langshelling bedraagt 5,5% Ter plaatse van de overgang gesloten toerit naar open toerit is op de gesloten toerit een dienstengebouw gesitueerd;
- open toerit, uitgevoerd in beton binnen een bouwkuip van damwanden, trekpalen en onderwaterbeton (l = circa 275 meter). De weg heeft hier een topboog $R = 5000$ meter,;
- verdiepte ligging (6 meter diepte), uitgevoerd in beton binnen een bouwkuip van damwanden, trekpalen en onderwaterbeton (l = circa 675 meter);
- aansluiting en klimmen tot maaiveldligging Plesmanlaan (l = circa 210 meter). De weg heeft hier een topboog $R = 5000$ meter.

HOOFDSTUK 5

Beoordeling van effecten

5.1

ALGEMEEN

Aan de hand van het in hoofdstuk 4 gepresenteerd ontwerp is voor een aantal criteria in de vorm van een quick-scan beoordeeld wat de effecten zijn op de leefomgeving. Hierbij zijn dezelfde criteria gehanteerd zoals deze in de samenvattende tabel van het MKBA-rapport zijn vermeld.

Nadrukkelijk wordt er op gewezen dat deze beoordeling slechts de status heeft van een quick-scan, en gebaseerd is op interpolatie/ extrapolatie van effectbeschrijvingen voor andere tracévarianten uit het MKBA-rapport, in combinatie met expert-judgement op basis van het voorliggende ontwerp dat te karakteriseren is als een schetsontwerp.

Een nauwkeuriger beoordeling zal onderdeel moeten zijn van de MER-fase, in geval deze variant dan beschouwd wordt.

5.2

VERKEER EN VERVOER

In opdracht van de Provincie Zuid-Holland zijn door Goudappel Coffeng de reistijden van het Spoortracé in vergelijking met het voorkeustracé berekend. De resultaten zijn als volgt:

	Afstand			Freeflow		Ochtend-spits		Avond-spits	
	Van	Naar	(km)	min	sec	min	sec	min	sec
Rijnlandroute-voorkeustrace	Katwijk	Alphen a/d Rijn	25,32	18	40	21	37	23	7
	Alphen a/d Rijn	Katwijk	25,48	18	59	22	4	23	57
Spoortunneltracé	Katwijk	Alphen a/d Rijn	22,08	18	18	21	1	22	40
	Alphen a/d Rijn	Katwijk	22,13	18	9	21	6	24	14
Zonder Rijnland-route en tunnel	Katwijk	Alphen a/d Rijn	24,4	21	38	26	31	28	42
	Alphen a/d Rijn	Katwijk	23,94	21	14	26	19	29	11

Samenvatting:

- In freeflow en in de ochtenspits is het spoortunneltracé richting Alphen a/d Rijn circa 25 seconden sneller dan het voorkeustracé; Richting Katwijk bedraagt dit circa 55 seconden.

- In de avondspits is het tunneltracé richting Alphen a/d Rijn circa 25 seconden sneller.
Richting Katwijk is het voorkeurs-tracé circa 15 seconden sneller.

Netto contante waarde reistijdbaten:

Mobiliteitseffecten (bedragen x € 1.000.000,-)	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8	Spoor- tracé
Reistijd automobilisten	233	212	216	192	242	139	201	179	266
Reistijd vrachtverkeer	58	53	54	48	61	35	50	45	67
Betrouwbaarheid	73	66	67	60	79	43	63	56	83
Totaal	363	330	337	301	379	217	314	280	416

Voor het spoortracé geldt dat de baten 14,6 % hoger zijn dan de baten van het voorkeursalternatief. Voor de reistijdbaten is alternatief 1 als voorkeursalternatief gehanteerd. Dit is geen nauwkeurige berekening, maar een schatting, omdat de verkeersgegevens slechts een beperkt inzicht geven in de verkeersstromen.

5.3

NATUUR EN LANDSCHAP

5.3.1

LANDSCHAP

Bij het toetsingscriterium "Effecten op landschappelijke elementen" is gekeken naar de effecten als gevolg van vernietiging, verstoring en versnippering. In deze paragraaf wordt beschreven hoe het Spoortracé scoort ten opzichte van de andere alternatieven.

Tracé tussen Katwijk en A44:

Bij het Spoortracé hoort een verbreding van het tracé N206 (conform alle alternatieven behalve 4). Door de verstoring van het Valkenburgse Meer en het versnipperen van de cultuurhistorische zone scoort dit tracé negatief (-).

Tracé tussen A44 en A4:

Het Spoortunneltracé is vergelijkbaar met de alternatieven 6, 7 en 8. Deze alternatieven hebben door de ondertunnelde ligging geringer effect op landschappelijke elementen en scoort daarom neutraal (0).

Wel wordt opgemerkt dat een geringe aantasting van Polderpark Cronesteyn plaatsvindt ten gevolge van de aanleg van de Rijnlandroute volgens dit tracé. Dit is het grootst in de bouwfase, waarin een start en ontvangtschacht nodig zijn in dit park.

Landschap	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8	Spoor- tracé
Tracédeel Katwijk - A44	-	-	-	--	-	-	-	-	-
Tracédeel A44 - A4	-	-	-	-	-	0	0	0	0
Totaal Effecten op landschappelijke elementen:	-	-	-	--	-	0/-	0/-	0/-	0/-

5.3.2

ECOLOGISCHE VERBINDINGSZONES

Ecologische verbindingzones functioneren minder goed als gevolg van barrières en verstoring door bijvoorbeeld nieuwe infrastructuur en extra verkeer. Hierbij zijn de alternatieven beoordeeld op de effecten op ecologische verbindingzones en de effecten op beschermde soorten.

Effecten op ecologische verbindingzones

Tracé tussen Katwijk en A44:

Bij het Spoortunneltracé hoort een verbreding van het tracé N206 (zoals alle alternatieven behalve 4). Dit tracé doorsnijdt de ecologische verbinding Bosgordel, de verbinding tussen de duinen en de landgoederen zone. Hiermee wordt de bestaande doorsnijding door de huidige N206 verslechterd. Omdat de verslechterde doorsnijding van deze ecologische verbinding zeker negatieve effecten met mee zal brengen scoort dit tracé negatief (-).

Tracé tussen A44 en A4:

Het Spoortunneltracé is vergelijkbaar met de alternatieven 6, 7 en 8. Bij deze alternatieven zijn de effecten van tijdelijke aard en zullen geen veranderingen brengen in het functioneren van bestaande ecologische verbindingen (0).

Effecten op beschermde soorten

Tracé tussen Katwijk en A44:

Bij het Spoortunneltracé hoort een verbreding van het tracé N206 (zoals alle alternatieven behalve 4). Dit tracé vernietigt, verstoort en versnipperd de habitat van vele vogels (ca 265 beschermde soorten) en vaatplanten (ca 25 soorten). De score hiervoor is daarom negatief (-).

Tracé tussen A44 en A4:

Het Spoortunneltracé is vergelijkbaar met de alternatieven 6, 7 en 8. Bij deze alternatieven zijn de effecten op de beschermde soorten niet negatief, wat leidt tot een neutrale score (0).

Ecologische verbindingzones	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8	Spoortracé
Effecten op ecologische verbindingzones	--	--	--	--	--	0/-	0/-	0/-	0/-
Effecten op beschermde soorten	-	-	-	--	-	0/-	0/-	0/-	0/-
Score ecologische verbindingzones:	--	--	--	--	--	0/-	0/-	0/-	0/-

5.4

MILIEU EN LEEFBAARHEID

5.4.1

LUCHTKWALITEIT

Naar aanleiding van de MKBA-studie is een verkennend onderzoek naar de effecten van de Rijnlandroute op de luchtkwaliteit uitgevoerd. Er zijn berekening uitgevoerd voor de varianten 2 en 8 en de referentie in 2010. De varianten 2 en 8 zijn representatief voor wat betreft de kans op overschrijdingen in vergelijking met de overige varianten. Door de gesloten tunnel scoort alternatief 6 beter dan alternatief 8. Omdat het Spoortracé het meest

overeen komt met alternatief 6 is de score hieraan gelijkgesteld. Een aandachtspunt bij tunnels is de puntbelasting die ontstaat bij de toegangen tot de tunnel.

Luchtkwaliteit	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8	Spoor-tunnel-tracé
Luchtkwaliteit	-	-	-	--	--	0/-	--	--	0/-

5.4.2

GELUIDHINDER

Op basis van een globaal akoestisch onderzoek is in de MKBA-studie geconstateerd dat de voorgestelde alternatieven niet leiden tot onoplosbare knelpunten. Er is geen aanleiding om te vermoeden dat het Spoortracé hierin afwijkt. Ter plaatse van de Plesmanlaan zijn vermoedelijk geluidsbeperkende maatregelen nodig in verband met de inpassing tussen bestaande bebouwing. Het deel waar de Rijnlandroute in een tunnel ligt, heeft een positief effect op de overlast op de omgeving. Over de volledige lengte ontstaat er echter een toename aan de geluidsbelasting, waardoor ook dit tracé een negatieve score krijgt.

Geluid	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8	Spoor-tracé
Geluidsbelasting aanwezige bebouwing	-	-	-	--	--	-	-	-	-

5.4.3

VEILIGHEID

Externe veiligheid

Het verdient de voorkeur om vervoer van gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk buiten de bebouwde kom te laten plaats vinden. De alternatieven 6, 7 en 8 alsmede het Spoortracé gaan voor het grootste deel door de bebouwde kom en scoren dus minder ten opzichte van de andere alternatieven.

Verkeersveiligheid

In de MKBA-studie is geconstateerd dat alle alternatieven een gelijkwaardige bijdrage leveren aan verbetering van de verkeersveiligheid. Daarbij zijn kanttekeningen geplaatst bij de verkeersveiligheid van de aansluiting van de Rijnlandroute op de Knoop Leiden West. Deze kanttekening is om het Spoortracé niet van toepassing.

Bij het schetsontwerp van het Spoortunneltracé dient echter wel de volgende kanttekening te worden geplaatst. Om het tracé in te passen tussen alle bestaande bebouwingen is het noodzakelijk om minimaal toegestane boogstralen van 300m toe te passen. Voornamelijk ter hoogte van de kruising met de spoorlijn en het Galgewater ontstaat hier, in combinatie met de verticale boogstralen, een zeer minimaal ontwerp waarbij met name de zichtafstanden minimaal zijn. Dit is een mogelijk knelpunt in de verkeersveiligheid dat nader onderzoek vereist. Ook de aansluiting op de Plesmanlaan en de A44 zijn niet ideaal vanwege de hoge intensiteiten die hier verwacht worden.

Veiligheid	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8	Spoor-tracé
Externe veiligheid	+	+	+	+	+	0	0	0	0
Verkeersveiligheid	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Score veiligheid:	+	+	+	+	+	0/+	0/+	0/+	0/+

5.5

KOSTEN EN KOSTENDRAGERS

Op basis van het voorliggend ontwerp (hoofdstuk 4) is een kostenraming opgesteld, in lijn met het huidige uitwerkings niveau van het ontwerp. Dit betekent dat met een nauwkeurigheidsmarge (bandbreedte) +/- 30 % wordt gerekend. Het prijspeil voor de kostenraming is januari 2008.

De kostenraming is opgesteld conform de Standaard Systematiek Kostenraming (CROW 137), die algemeen geldend is voor de GWW-sector. Vervolgens is een vergelijking gemaakt met de systematiek zoals deze eerder in het MKBA-rapport is gehanteerd, en is -zoals gevraagd in de opdrachtschrijving aan ARCADIS- een vergelijking gemaakt met de kostenkanten voor de Hubertustunnel zoals deze via het internet beschikbaar zijn.

Op basis van de systematiek van CROW 137 worden de investeringskosten voor de variant geraamd op € 746,5 mio excl. BTW, terwijl de investeringen netto contant gemaakt € 657,5 mio excl. BTW bedragen. Een nadere onderbouwing hiervan zal separaat worden verstrekt.

Dezelfde getallen op basis van de eerdere MKBA-systematiek bedragen € 458,-- mio excl. BTW, respectievelijk € 407,-- mio excl. BTW.

In onderstaande tabel staat de vergelijking weergegeven van de resultaten van de raming met de eerder uitgevoerde ramingen.

Vergelijking bouwkosten	MKBA 1 N11-West	A Spoortracé	B N206	X Spoortracé
Bouwkosten				
Functionievrijmaken, wegen, ongelijkvloerse kruisingen etc.				
Boortunnel, incl. toeritten, verdiepte ligging				
Aansluiting A4				
Aansluiting A44				
Totaal Bouwkosten	€ 339,7	€ 403,0	€ 464,9	€ 554,2
Overige kosten				
percentage overige kosten				
Investeringskosten	€ 458,5	€ 544,1	€ 627,6	€ 746,5
marge (+/- 30%)	€ 137,6	€ 163,2	€ 188,3	€ 224,0

Tracé lengte (km)	9,0	7,5	7,2	8,5
Lengte verdiept en/of tunnel (km)	2,8	3,4	4,1	4,9 incl. toeritten
Lengte wegen (N206), ongelijkvloerse kruisingen, functionievrijmaken etc.	6,2	4,1	3,1	3,6
Tracekosten per km	€			inv.kst/km
Boorkosten per km boor-trace (op basis van Bouwkosten)	€			

		A Spoortrace	X Spoortrace	Vershil X - A
Vershil in boorkosten t.o.v. A - Spoortrace (bewoners)	91 mio/km	€ 309,4	€ 454,6	€ 145,2
Overzicht grootste verschillen				
Boortrace incl. toeritten/verdiepte ligging	1,5 km	92,8-6 mio/km	€	€
verschil in lengte				
Tracé lengte	1,0 km	6 mio/km	€	€
Stalen lining	190 m1		€ 100,0	€
Compensatie grouting	1 pst		€	€
Voorbelasting	1 pst		€	€
Cementkolommen	1 pst		€	€
Parallelstructuur	1 pst	9,2*1,50	€	€
Diverse niet benoemde/bekende verschillen	1 pst			€
Totaal				€

5.6 MAATSCHAPPELIJKE HAALBAARHEID

5.6.1 DOORSNIJDING/ BARRIÈREWERKING

Het Spoortracé scoort, net als de alternatieven 6, 7 en 8 neutraal op doorsnijding. Deze alternatieven zijn bijna volledig uitgevoerd als tunnel op het stuk tussen de A4 en de A44 en zorgen daardoor niet voor een verslechtering van de doorsnijding. Op het deel tussen de A44 en Katwijk maken ze gebruik van de N206. De doorsnijding ten opzichte van de referentiesituatie (geen Rijnlandroute) verslechterd hierdoor nagenoeg niet. Alleen ter hoogte van de aansluiting op de A4 vindt een geringe doorsnijding plaats van het Polderpark Cronesteyn, wat als een geringe barrière zou kunnen werken.

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

5.6.2 CULTUUR EN ARCHEOLOGIE

Het Spoortracé scoort op de onderdelen archeologische trefkans, bekende archeologische waarden, historische waarde en aardkundige waarde niet anders dan de andere noordelijke alternatieven 6, 7 en 8. De te slopen gebouwen zoals benoemd in de volgende paragraaf betreffen voor zover bekend geen rijksmonumenten.

Cultuur en archeologie	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8	Spoor- tracé
Tracédeel A4 - A44	--	--	--	--	--	-	-	-	-
Tracédeel A44 - Katwijk	--	--	--	-	--	--	--	--	--
Score cultuur en archeologie:	--	--	--	--	--	--	--	--	--

5.7 ECONOMISCHE EN RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

Bij het Spoortracé bestaat het risico dat een aantal gebouwen (bij de aansluiting op de Plesmanlaan) alsnog gesloopt moet worden, waarvan nu nog het vermoeden bestaat dat die kunnen worden gehandhaafd. Dit zijn overigens redelijk grote gebouwen. Dit risico geldt ook voor het deel waar de tunnel op diepte ligt, maar dicht langs bebouwing gaat. Het is in dit stadium nog niet te zeggen of dit tot gevolg heeft dat ook hier enkele gebouwen niet gehandhaafd kunnen worden.

5.7.1

TE SLOPEN BEDRIJFSPANDEN

In onderstaande tabel is per tracédeel aangegeven hoeveel bedrijfspanden er gesloopt dienen te worden voor dit deeltracé. De waarde is aangegeven met een range om aan te geven dat op basis van het schetsontwerp geen exacte waarde bepaald kan worden.

Te slopen bedrijfspanden	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8	Spoor-tracé
Tracédeel A4 - A44	15-20	55-60	45-50	15-20	15-20	0-5	10-15	10-15	0-5
Tracédeel A44 - Katwijk	15-20	15-20	15-20	10-15	0-5	0-5	0-5	0-5	0-5
Totaal te slopen bedrijfspanden:	30-40	70-80	60-70	25-35	15-25	0-10	10-20	10-20	0-10

5.7.2

TE SLOPEN WONINGEN

In onderstaande tabel is per tracédeel aangegeven hoeveel woningen er gesloopt dienen te worden voor dit deeltracé. De waarde is aangegeven met een range om aan te geven dat op basis van het schetsontwerp geen exacte waarde bepaald kan worden.

Te slopen woningen	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8	Spoor-tracé
Tracédeel A4-A44	15-20	15-20	15-20	15-20	15-20	0-5	0-5	50-55	0-5
Tracédeel A44-Katwijk	0-5	0-5	0-5	0-5	0-5	0-5	0-5	0-5	0-5
Totaal te slopen woningen:	15-25	15-25	15-25	15-25	15-25	0-10	0-10	50-60	0-10

5.7.3

RECREATIEGEBIED

De activiteiten op het meer ondervinden door de verbreding van de N206 hinder in de vorm van geluidshinder en luchtverontreiniging. Dit geldt ook voor het Polderpark Cronesteyn. Voor het overige heeft het Spoortracé geen specifieke effecten op recreatiegebieden.

Recreatiegebied	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8	Spoor-tracé
Recreatiegebieden	--	--	--	-	-	0/-	0/-	0/-	0/-

HOOFDSTUK

6

Risico's en kansen

6.1

RISICO'S

Ten aanzien van het in hoofdstuk 4 gepresenteerde ontwerp willen we de volgende specifieke risico's onder de aandacht brengen:

- Vanwege het boren onder bestaande spoorbruggen/ -viaducten is compensating grouting noodzakelijk. Risico's op verzakking van de spoorbaan blijven desondanks bestaan, temeer daar de paalpuntniveaus van deze kunstwerken opgezocht en aangeboord moeten worden.
- Het boren onder de spoorbaan heeft in beginsel het risico van zakkingen in zich. In het bijzonder zijn wissels gevoelig en mag het hoofdspoor Leiden – Den Haag als extra gevoelig worden aangemerkt. Voor het werken op of onder spoorlijnen is toestemming van ProRail vereist. Deze toestemming kan hier lang op zich laten wachten omdat naar verwachting uitgebreid zal moeten worden aangetoond dat er geen effecten zijn te verwachten, terwijl een uitgebreid pakket aan mitigerende en compenserende maatregelen zal moeten worden opgesteld. Er ligt dus een risico ten aanzien van proceduretijden. Theoretisch is het zelfs mogelijk dat ProRail in het geheel geen toestemming verleend aan het boren (in de lengterichting) onder het spoor.
- Waterkelder en pompenruimten zijn nu onderin de tunnelbuis gesitueerd. Dit maakt dat deze alleen toegankelijk zijn bij wegafluitingen. Om deze reden, maar ook omdat het geheel nu erg krap bemeten is, valt niet uit te sluiten dat het werken met uitwendige waterkelders (buiten de tunnelbuis) noodzakelijk is. Dit moet dan geschieden met grondbevriezingstechnieken. Nadere uitwerking in een vervolgfase is eerst noodzakelijk.
- Nabij de nieuwbouw van het ROC en met name nabij de Vondellaan/ Plesmanlaan wordt zeer dicht langs bebouwing geboord. Bij de Vondellaan/ Plesmanlaan wordt nu uitgegaan van stalen lining, in combinatie met zeer krappe horizontale boogstralen die in de buurt komen van wat minimaal mogelijk is bij boortunnels. Hiermee is het nog juist mogelijk een tracé te realiseren. Niet uit te sluiten is dat na nader onderzoek in een vervolgfase blijkt dat dit te dicht langs een of meerdere gebouwen ligt, met te grote consequenties voor de funderingen daarvan en/of voor de boogstralen van de tunnel. In dat geval is sloop van dit gebouw aan de orde.
- Er is momenteel nog geen onderzoek gedaan naar(bijzondere) kabels en leidingen. Specifieke leidingen op bepaalde plaatsen kunnen significante verleggingskosten met zich meebrengen.
- Er zijn nu minimale boogstralen aangehouden in het ontwerp om dit mogelijk te maken. Er is ook geen rekening gehouden met overgangsbogen. Bij een nadere uitwerking zou hierdoor kunnen blijken dat meer ruimte nodig is dan in de huidige situatie voorzien is.
- Bij de aansluiting van de tunnel op de Plesmanlaan ontstaat een situatie met hoge intensiteiten en weinig ruimte. Door de lage ligging en de hoge intensiteiten op de

Rijnlandroute is een parallelstructuur hier noodzakelijk. Dit kost veel ruimte. Ook de aansluiting op de A44 leidt tot dure constructies en kans op opstoppen.

- In het ontwerp worden hellingspercentages van 5,5 % gehanteerd. Dit is toegestaan, maar hier op grond van het grote te overwinnen hoogteverschil niet wenselijk in verband met de grote terugval in snelheid van vrachtwagens .
Ruimtegebrek nabij start- en ontvangtschacht staat momenteel echter geen andere mogelijkheid toe. In een vervolgfase zal dit nader geanalyseerd moeten worden.

6.2

KANSEN

Ten aanzien van het in hoofdstuk 4 gepresenteerde ontwerp zien we de volgende kansen:

- Uit nader grondonderzoek zouden voldoende waterafsluitende lagen in de ondergrond kunnen blijken. Dit zou besparingen kunnen opleiden in hoeveelheden onderwaterbeton en trekpalen.
- Het Spoortracé zou kunnen worden benut om gezamenlijk met ProRail een gecombineerde weg- / spoortunnel aan te leggen, met behulp van de cut & cover methode. Weliswaar geeft dit veel bouwoverlast; in de gebruiksfase ontstaat een grote strook grond die geschikt is voor dubbel grondgebruik. Woningbouw zal een deel van de aanleg van de tunnel kunnen bekostigen, anderzijds zal er ook een bijdrage van de zijde van ProRail mogen worden verwacht.
- Een variant op het voorgaande is een cut & cover wegtunnel, waarbij het spoor op het dak wordt gelegd. Dit scoort minder goed op het aspect dubbel grondgebruik, de totale aanlegkosten mogen echter nog wel als lager worden aangeduid dan die van een boortunnel.

HOOFDSTUK 7

Overzichtstabel

Effect volgens MKBA-systematiek		Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8	Spoor-tracé
Enh.		N11	N11 aansl Leiden	N11 aansl Voorsch.wg	N11 Buitenom	N11 bypass KLW	KV	KV halve aansl Lei	KV hele aansl Lei	
Verkeer en vervoer										
Reistijdwinst ³	Mln.€	363	330	337	301	379	217	314	280	416
Natuur en landschap										
Landschap	+/-	-	-	-	--	-	0/-	0/-	0/-	0/-
Ecologische verbindingzones ⁴	+/-	--	--	--	--	--	0/-	0/-	0/-	0/-
Milieu en leefbaarheid										
Luchtkwaliteit	+/-	-	-	-	--	--	0/-	--	--	0/-
Geluidhinder	+/-	-	-	-	--	--	-	-	-	-
Veiligheid ⁵	+/-	+	+	+	+	+	0/+	0/+	0/+	0/+
Kosten en Kostendragers										
Investeringskosten ⁶	Mln.€	-458	-344	-350	-324	-325	-699	-829	-848	-747
Investerings netto contant ⁷	Mln.€	-407	-305	-311	-287	-288	-621	-736	-753	-658
Maatschappelijke haalbaarheid										
Doorsnijding/barrièrewerking	+/-	-	-	-	--	-/0	0	0	0	0
Cultuur en archeologie	+/-	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Economische en ruimtel.ontw.										
Te slopen bedrijfspanden	#	30-40	70-80	60-70	25-35	15-25	0-10	10-20	10-20	0-10
Te slopen woningen	#	15-25	15-25	15-25	15-25	15-25	0-10	0-10	50-60	0-10
Recreatiegebieden	+/-	--	--	--	-	-	0/-	0/-	0/-	0/-

³ Reistijdwinst is in de MKBA uitgesplitst naar autoverkeer in de spits, vrachtverkeer in de spits, auto en vrachtverkeer buiten de spits en betrouwbaarheid.

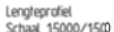
⁴ Ecologische verbindingzones is in de MKBA uitgesplitst naar effecten op ecologische verbindingzones en beschermde zones.

⁵ Veiligheid is in de MKBA uitgesplitst naar externe veiligheid en verkeersveiligheid.

⁶ De investeringskosten staan niet genoemd in de MKBA tabel, maar zijn daarin netto contant gemaakt.

⁷ Investerings is in de MKBA uitgesplitst naar investeringen, beheer en onderhoud en restwaarde.

BIJLAGE 1 Tekening situatie, lengteprofiel en dwarsdoorsnede



From: [REDACTED]
Sent: Thursday 11 September 2008 23:22:35
To: Rijnlandroute
Subject: Commentaar en conclusies quick-scan
Attachments: Commentaar op quick scan.doc

Beste [REDACTED],

Bijgevoegd mijn commentaar op de quick-scan en mijn conclusies zoals die ook 3 september zijn gevraagd.

Hoe ga je de commentaren bundelen? Graag zie ik ook de commentaren van de anderen, maar ik wilde niet direct ieders mailbox vol stoppen. Sturen jullie alle commentaar rond?

Morgen stuur ik mijn nulplusalternatief. Dat wordt denk ik aan het einde van de dag. Ik hoop dat dat geen bezwaar is.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

From: [REDACTED]
Sent: Thursday 11 September 2008 23:19:08
To: [REDACTED] TA;Rijnlandroute
Cc: [REDACTED] @pzh.nl @pzh.nl @pzh.nl
Subject: Uitwerking Churchil Avenue volgens Nulplus schematechniek van Arcadis
Importance: Normal

Geachte organisatie van de Rijnlandroute,

Aangaande het verzoek om de nulplusalternatieven in te vullen volgens de bijgeleverde schematechniek, willen we wat betreft de Churchill Avenue nog even een pas op de plaats maken. De schematechniek is op zichzelf wel bruikbaar, maar veronderstelt een opbouw van de analyse 'bottom up' vanuit de fragmenten. Voor een doeltreffende analyse echter is de gewenste eindsituatie bepalend. Vandaaruit wordt terug geredeneerd welke tijdelijke maatregelen tot betere doorstroming leiden, die tevens later geïncorporeerd kunnen worden (na eventuele aanpassing) in de eindsituatie. Zodoende kunnen we werk met werk maken en voorkomen dat geld wordt besteed aan situaties die anders later weer omgegooid moeten worden.

Om de analyse in de modules op gang te brengen kunnen we wel één module beschrijven vanuit het eindbeeld:

1) Oplossing volgens het principe: "tunnel waar het kan, brug waar het nodig is". Bij deze oplossing wordt de Lelylaan volgend op de ongelijkvloerse kruising bij de Haagse Schouwweg afgewerkt met een kap. Bij de Churchillbrug zet deze zich voort als brug tot over de (turbo)rotonde, om vervolgens op het middendeel van de Churchilllaan ondergronds te gaan. Bij de Voorschoterweg wordt het weer een brug over de Vliet. Hoewel er hoogteverschillen zijn in dit tracé is de benodigde gradient niet groot en kan het gevoel van een kamelenroute worden voorkomen.

Deze eindsituatie verschilt overigens van fase 3 die op de handout is ingetekend waarbij een ondiepe tunnel wordt aangegeven op het Lelylaan traject. In het oorspronkelijke ontwerp van Churchill Avenue is dit deel een overkapping. (Zie ook de ernaast geplaatste afbeelding)

Er zijn uiteraard andere modulaire uitwerkingen denkbaar, waarbij in grotere mate ondertunneld wordt. Welke varianten de meest waarschijnlijke zijn, zouden we graag willen bepalen in samenwerking met experts.

Rest nog op te merken dat het Churchill Avenue concept twee produkties kent:

- de eerste is de 'verkeersmachine' die laat zien hoe het verkeer afgewikkeld kan worden;
- de tweede is een stedenbouwkundig ontwerp die vrijgekomen ruimte benut voor woningbouw en stedelijke opwaardering.

Dit is uniek aan het Churchill Avenue concept. Het is ook niet los te zien van elkaar omdat de "Duurzame Weg" bijvoorbeeld energie gaat leveren aan de nieuwbouw in de omgeving. In de concessieverlening zullen zaken wellicht dan ook in één geheel aan marktpartijen worden aangeboden.

vriendelijke groet,

[REDACTED] namens de werkgroep Stevenshof.

mobiel 06 - [REDACTED]

thuis: [REDACTED]

e-mail: [redacted]
naam + initialen: [redacted]

[redacted]

----- Original Message -----

From: @pzh.nl
To: [redacted] ; @grontmij.nl ; @milieufederatie.nl ; [redacted] ; @pzh.nl ; [redacted] ; @tudelft.nl ; [redacted] ; @pzh.nl ; [redacted] ; @kvk.nl ; [redacted] ; @kvk.nl ; [redacted] ; @kvk.nl ;
Cc: @pzh.nl @pzh.nl @pzh.nl @pzh.nl [redacted] @arcadis.nl ; [redacted] @arcadis.nl ; [redacted] @arcadis.nl ; @pzh.nl [redacted] @berenschot.com ; [redacted] @berenschot.com ; @pzh.nl

Sent: Thursday, July 24, 2008 2:42 PM

Subject: Uitnodiging slotbijeenkomst Ideeengroep RijnlandRoute 3 september 2008 + verslag
bijeenkomst 16 juli

Geachte heer, mevrouw,

Nogmaals wil ik u hartelijk danken voor uw inzet tijdens de tweede bijeenkomst van de Ideeëngroep RijnlandRoute op 16 juli. Wij kijken met tevredenheid terug op deze waardevolle bijeenkomst en zien uit naar het vervolg. Graag nodig ik u daarom uit voor de slotbijeenkomst van de Ideeëngroep RijnlandRoute. Deze vindt plaats op:

**woensdag 3 september 2008 van 17.00 uur tot 20.00 uur
(locatie en programma volgen)**

In de bijlage vindt u het verslag van de bijeenkomst op 16 juli. Indien u hier opmerkingen bij heeft hoor ik dat graag van u via rijnlandroute@pzh.nl. De opmerkingen over het verslag van 4 juli zullen we ook nog verwerken. De aangepaste versie wordt u zo snel mogelijk toegestuurd.

Verkeersanalyse

Tijdens de bijeenkomst op 16 juli is afgesproken dat de provincie een verkeersanalyse zou laten uitvoeren op het Stadstunneitracé (Spoortracé). Daarbij hebben we drie opties besproken, die de provincie alledrie zou proberen uit te voeren:

- 1 - een analyse volgens de MKBA-systematiek met het NRM-verkeersmodel van DHV,
- 2 - een analyse met het RVMK-verkeersmodel van de gemeente Leiden,
- 3 - een vergelijking met de reistijdbaten van het Korte Vliet-tracé (deze kunnen we sowieso uitvoeren).

We hebben DHV gevraagd om deze berekeningen te maken, maar zij hebben helaas op deze korte termijn geen capaciteit beschikbaar.

Een analyse met het verkeersmodel van de gemeente Leiden lijkt haalbaar, dus die vergelijking moeten we kunnen maken. We onderzoeken daarbij nog of het mogelijk is om, samen met de leveranciers van het model (bureau Goudappel Coffeng), uit dat model nog wat meer inzicht in reistijdbaten te krijgen. Dat zou de analyse kunnen versterken.

Aanmelden

Graag hoor ik uiterlijk 29 augustus van u of u aanwezig bent op 3 september. Dit kan via het mailadres: rijnlandroute@pzh.nl of telefonisch via 070- [REDACTED]

Een fijne zomer toegewenst en tot ziens!

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
[REDACTED]
T: 070 - [REDACTED]

From: [REDACTED]
Sent: Friday 12 September 2008 10:38:46
To: [REDACTED]@pzh.nl; Rijnlandroute
Cc: [REDACTED]
Subject: Reactie Wijkraad Stevenshof - Rijnlandroute
Attachments: variant_2[1].pdf, Commentaar_Arcadis_boortunneltrac-_Wijkraad_Stevenshof[1].doc, Variant_1[1].pdf, Churchill Avenue.doc

Geachte heren, dames,

Bijgaand zoals beloofd onze reactie op :

Quickscan Rijnlandroute-Boortunnel Spoortrace

en

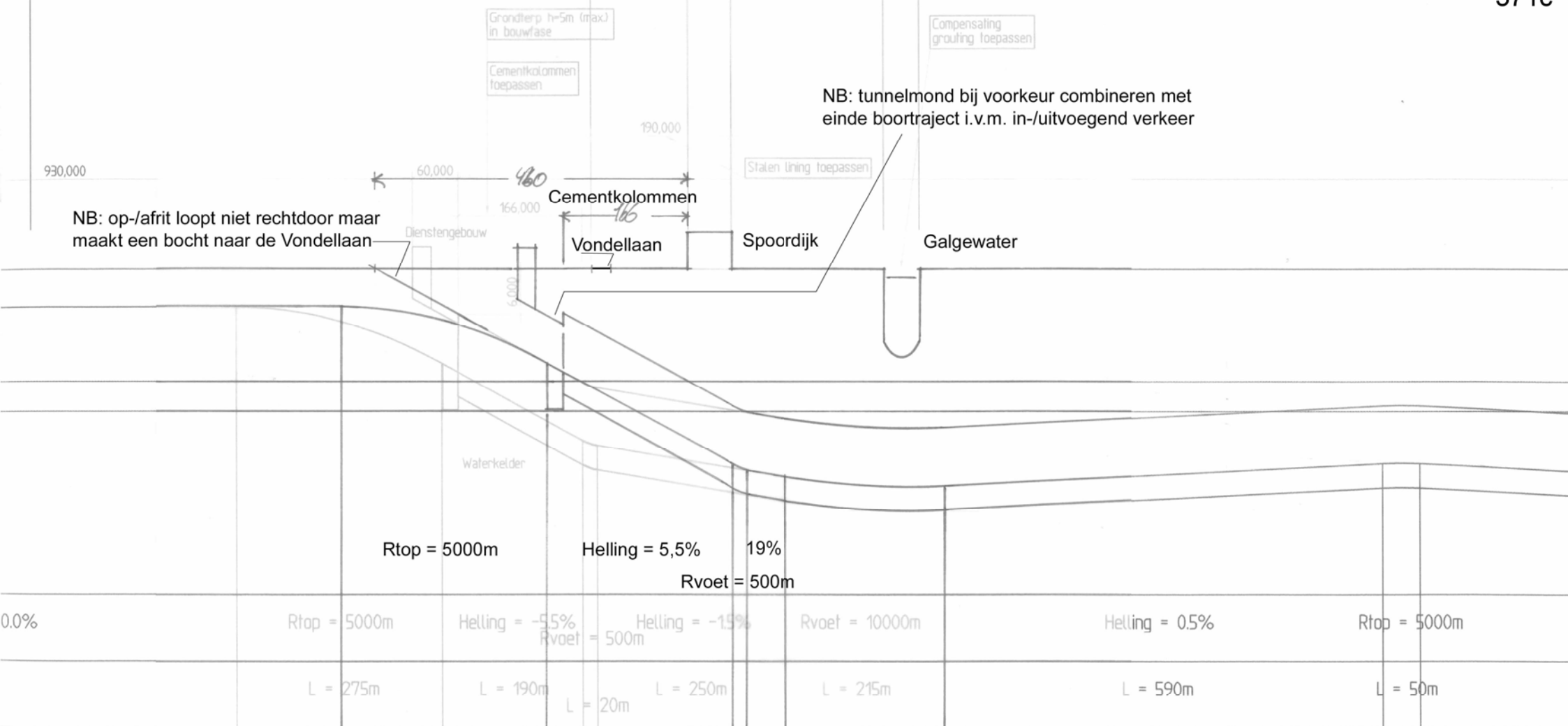
Modulaire opbouw Nulplusalternatief

(Deze laatste is reeds aan U gestuurd door [REDACTED]; volledigheidshalve hebben wij deze hierbij nogmaals bijgevoegd)

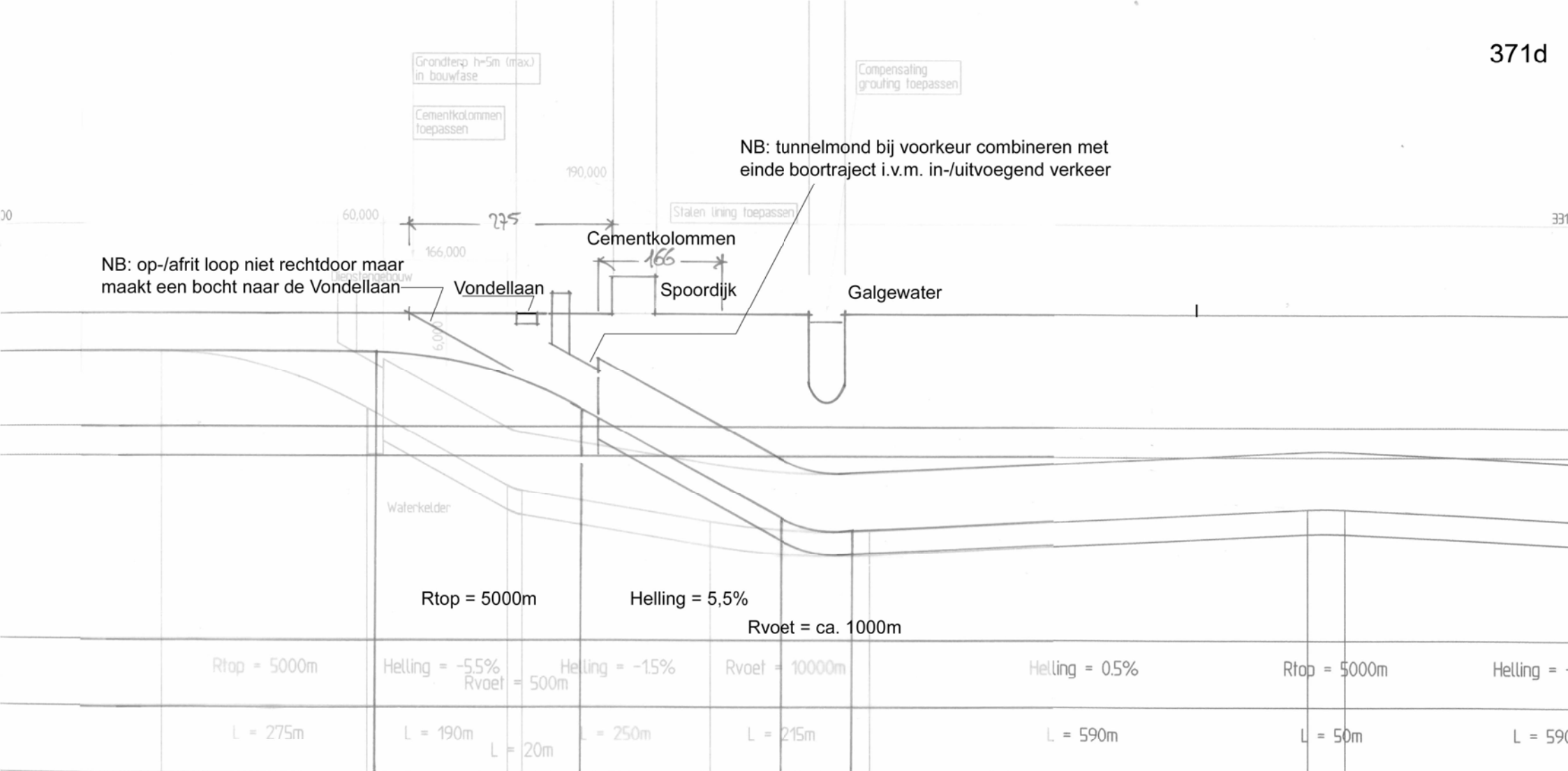
Met vriendelijke groet,

[REDACTED] Wijkraad Stevenshof)

mede namens [REDACTED] en [REDACTED]



Lengteprofiel
 Schaal 1:5000/1:500
VARIANT 1



Lengteprofiel
 Schaal 1:5000/1:500
VARIANT 2

From: [REDACTED]
Sent: Friday 12 September 2008 22:26:52
To: [REDACTED]@pzh.nl
Subject: Re: Nulplusalternatief - Ideeengroep RijnlandRoute
Attachments: 0809 RLR Opbouw nulplusalternatief_[REDACTED].ppt

Beste [REDACTED],

In lijn met wat ik met [REDACTED] betoogd heb in het Burgerinitiatief en met [REDACTED] op Rembrandttunnel.nl:

- slide 1: eerst zorgen voor doorstroming op de voornaamste knelpunten (Lammenschansplein, aansluiting N206 / A44 en kruispunten Churchillaan). Dit is op korte termijn en relatief goedkoop realiseerbaar.
- slide 2: indien op langere termijn alsnog nodig of gewenst, een duurzame en efficiënte ontvlechting van doorgaand en bestemmingsverkeer door middel van een ondergrondse variant (een tunneltracé, zei het onder de Churchillaan, het spoor of ergens daartussen).

Vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED] schreef:

- > Geachte heer, mevrouw,
- >
- > Zoals gisteravond afgesproken stuur ik u hierbij het raamwerk voor het
- > nulplusalternatief van de RijnlandRoute. Naast een blanco matrix zijn
- > ook de gisteravond uitgedeelde varianten erin opgenomen.
- >
- > U wordt verzocht uw ideeën over de invulling van het
- > nulplusalternatief in de matrix te verwerken en uiterlijk 12 september
- > naar ons terug te sturen (rijnlandroute@pzh.nl
- > <<mailto:rijnlandroute@pzh.nl>>). Uiteraard mag u zoveel ideeën of
- > concepten insturen als u zelf wenst. Mocht de matrix overigens
- > onvoldoende mogelijkheden bieden om uw ideeën over te brengen, dan
- > kunt u natuurlijk in een begeleidende tekst of document nog een
- > toelichting meesturen.
- >
- > Daarnaast is in deze mail het Quick Scan rapport van Arcadus
- > bijgevoegd en de bijbehorende bijlagen.
- >
- > Mocht u hierover verder nog vragen hebben dan kunt u contact met ons
- > opnemen via 070-[REDACTED]
- >
- >
- > Met vriendelijke groet,
- >
- > [REDACTED]
- >
- >
- >
- >
- >
- >

> -----
>
> rijnlandrout@pzh.nl <<mailto:rijnlandrout@pzh.nl>>
>
> www.rijnlandrout.nl <<http://www.rijnlandrout.nl>>
>
>
>
> Projectbureau RijnlandRoute
>
> Postbus 90602
> 2509 LP DEN HAAG
>
>
>
> -----

> *Van:* [REDACTED]
> *Verzonden:* woensdag 27 augustus 2008 17:12
> *Aan:* [REDACTED]
> [REDACTED]@grontmij.nl'; [REDACTED]@milieufederatie.nl';
> [REDACTED]@tudelft.nl'; [REDACTED]@pzh.nl';
> [REDACTED]@kvk.nl'; [REDACTED]@kvk.nl';
> [REDACTED]@pzh.nl @pzh.nl @pzh.nl';
> [REDACTED]@arcadis.nl'; [REDACTED]@arcadis.nl';
> [REDACTED]@berenschot.com'; [REDACTED]@leiden.nl';
> [REDACTED]@partnersenpropper.nl'; [REDACTED]@partnersenpropper.nl'
> *Onderwerp:* Definitieve uitnodiging slotbijeenkomst Ideeengroep
> RijnlandRoute 3 september
> *Urgentie:* Hoog

> Geachte heer, mevrouw,

> Zoals eerder bij u aangekondigd vindt op woensdag 3 september de 3e
> afsluitende bijeenkomst van de eerste serie van 3 interactieve
> sessies voor de Rijnlandroute plaats. U bent hiervoor van harte
> uitgenodigd. Zoals beloofd informeren wij u via deze mail over de
> locatie en het programma. De bijeenkomst vindt plaats op:

> *woensdag 3 september van 17.00-20.00*

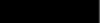
> *Locatie: Hortus Botanicus Leiden (zie bijlage voor routebeschrijving)*

> */Voor een hapje en een drankje wordt gezorgd/*

> **

> *Doel van de bijeenkomst*

> Tijdens de bijeenkomst zullen wij u informeren over de uitkomsten van
> de quick-scan naar het Stadstunneltracé (Spoortracé) om vervolgens
> hierover met elkaar van gedachten te wisselen. Daarnaast zal de
> provincie een voorstel doen over op welke wijze de nul + en de nul ++
> varianten in de startnotitie worden meegenomen. Dit voorstel is
> gemaakt op basis van de in de eerdere sessies verkregen input. Ook op
> dit voorstel is er gelegenheid voor u om te reageren. Tenslotte zullen

>
> *woensdag 3 september 2008 van 17.00 uur tot 20.00 uur
> (locatie en programma volgen)*
>
>
> In de bijlage vindt u het verslag van de bijeenkomst op 16 juli.
> Indien u hier opmerkingen bij heeft hoor ik dat graag van u via
> rijnlandroute@pzh.nl <<mailto:rijnlandroute@pzh.nl>>. De opmerkingen
> over het verslag van 4 juli zullen we ook nog verwerken. De aangepaste
> versie wordt u zo snel mogelijk toegestuurd.
>
>
> *Verkeersanalyse*
> Tijdens de bijeenkomst op 16 juli is afgesproken dat de provincie een
> verkeersanalyse zou laten uitvoeren op het Stadstunneltracé
> (Spoortracé). Daarbij hebben we drie opties besproken, die de
> provincie alledrie zou proberen uit te voeren:
>
> 1 - een analyse volgens de MKBA-systematiek met het NRM-verkeersmodel
> van DHV,
> 2 - een analyse met het RVMK-verkeersmodel van de gemeente Leiden,
> 3 - een vergelijking met de reistijdbaten van het Korte Vliet-tracé
> (deze kunnen we sowieso uitvoeren).
>
> We hebben DHV gevraagd om deze berekeningen te maken, maar zij hebben
> helaas op deze korte termijn geen capaciteit beschikbaar.
>
> Een analyse met het verkeersmodel van de gemeente Leiden lijkt
> haalbaar, dus die vergelijking moeten we kunnen maken. We onderzoeken
> daarbij nog of het mogelijk is om, samen met de leveranciers van het
> model (bureau Goudappel Coffeng), uit dat model nog wat meer inzicht
> in reistijdbaten te krijgen. Dat zou de analyse kunnen versterken.
>
> *Aanmelden
> *Graag hoor ik _uiterlijk 29 augustus_ van u of u aanwezig bent op 3
> september. Dit kan via het mailadres: rijnlandroute@pzh.nl
> <<mailto:rijnlandroute@pzh.nl>> of telefonisch via 070-
>
>
> Een fijne zomer toegewenst en tot ziens!
>
> Met vriendelijke groet,
>
> 
> T: 070 - 
>

Invulling modulaire opbouw nulplusalternatief RijnlandRoute

Naam: Korte termijn minimum noodzakelijk

Principes

Tracédeel	Kleine Aanpassingen	2x2 gelijkvloers	2x2 ongelijkvloers	2x2 Verdiept / Kap	2x2 Tunnel	Stedelijke ontwikkeling	Toelichting oplossing
 Aansluiting N441	✓						DOORSTROMING OP HELE TRACÉ BEVORDEREN DOOR ONTVLECHTEN DOORGAAND EN AFSLAAND / KRUISEND VERKEER. VAN A4 NAAR A44 V.V. ZO VEEL MOGELIJK STOPLICHTLOOS
Tjalmaweg	✓						
Aansluiting A44			✓				Rotonde voor afwikkeling verkeer N44 / N206, verdiepte onderdoorgang voor doorgaand verkeer N206
Plesmanlaan		✓					
Kruispunt		✓					
Haagse Schouwweg	✓						
Kruispunt	✓						
Doctor Lelylaan	✓						
Kruispunt		✓					
Churchillaan			✓				Onderdoorgang voor auto- of fiets-/loop-verkeer op belangrijkste kruispunten
Kruispunt		✓					
Voorschoter weg		✓					
Lammeschans plein, Lammebrug		✓			✓		Belangrijkste op te lossen knelpunt! Ontvlechten N206 en afslaand verkeer door doorgaand N206 verkeer te ondertunnelen of door verbreden Lammeschansbrug en gerestructureren Lammeschansplein.
Europalaan, Oostvliet-polder		✓					
Aansluiting A4 Europalaan	✓						

Invulling modulaire opbouw nulplusalternatief RijnlandRoute



Naam: Langere termijn wenselijk

Principes

Tracédeel	Kleine Aanpassingen	2x2 gelijkvloers	2x2 ongelijkvloers	2x2 Verdiept / Kap	2x2 Tunnel	Stedelijke ontwikkeling	Toelichting oplossing
Aansluiting N441		☒					OP. HELE TRACÉ VAN A4 NAAR A44 / BRAINSCIENCE PARK V.V. SCHEIDEN VAN DOORGAAN EN LOKAAL / AFSLAAND VERKEER, ZOALS BIJ DE STADSTUNNEL
Tjalmaweg		☒					
Aansluiting A44			☒				Rotonde voor afwikkeling verkeer N44 / N206, verdiepte onderdoorgang voor doorgaand verkeer N206
Plesmanlaan		☒					
Kruispunt		☒					
Haagse Schouwweg		☒					
Kruispunt				☒			
Doctor Lelylaan					☒		
Kruispunt					☒		
Churchillaan					☒		
Kruispunt					☒		
Voorschoterweg					☒		
Lammeschans plein, Lammebrug					☒		
Europalaan, Oostvlietpolder		☒					
Aansluiting A4 Europalaan	☒						

From: [REDACTED]
Sent: Friday 12 September 2008 23:57:24
To: [REDACTED]@pzh.nl; Rijnlandroute; [REDACTED]@pzh.nl
Cc: [REDACTED]
Subject: Reactie op quick-scan
Attachments: Reactie op de Arcadis boortunnel quick scan door het initiatief Rembrandtunnel.nl.doc

Beste [REDACTED] en [REDACTED],

Bijgaand onze reactie op de quick-scan. Hartelijk dank voor de gelegenheid en succes met het verdere proces!
Vriendelijke groet,

[REDACTED]

From: [REDACTED]
Sent: Friday 12 September 2008 22:01:14
To: [REDACTED]@pzh.nl
Cc: [REDACTED]
Subject: RE: Nulplusalternatief - Ideeengroep RijnlandRoute
Attachments: Opbouw nulplusalternatief burgernotitie.ppt

Beste [REDACTED],

Bijgevoegd vind je mijn bijdrage. Dit is de uitwerking van wat we in de Burgernotitie hadden geschreven. Wat hier is aangevinkt kun je in mijn inschatting uitvoeren zonder dat je spijt krijgt als de RijnlandRoute toch over een ander tracé gaat lopen. Mocht het op de lange termijn wel nulplus worden dan kun je richting Churchill Avenue gaan, zoals [REDACTED] mailde of de 'L' (van langere termijn) uitvoeren die ik aangeef. Ook in geval van keuze voor nulplus krijg je geen spijt van de aangevinkte maatregelen.

Groeten,

[REDACTED]

Dubbel met document 372

From: [REDACTED]
Sent: Saturday 13 September 2008 12:36:26
To: [REDACTED]@pzn.nl; Rijnlandroute
Cc: [REDACTED]
Subject: nul+ variant.eml
Attachments:
Importance: Normal

Geachte [REDACTED] en [REDACTED],

Ik had u laten weten niet meer deel te nemen aan de ideeengroep.

[REDACTED] heeft mij er op gewezen, dat het toch van belang zou kunnen zijn mijn voorstel in te dienen. Ik heb aan zijn verzoek gevolg gegeven, ook al omdat ik altijd voorstander was van deze variant en eigenlijk verantwoording van mijn idee dien af te leggen.

Het geeft mijn inziens de minste problemen bij realisatie, zowel technisch als financieel en men kan er snel voordeel van hebben.

Wanneer u het wenselijk acht, wil ik gaarne mondeling toelichting geven op het door mij geschetste plan.

Nogmaals wil ik te kennen geven, dat ik het een voorrecht heb gevonden deel te mogen nemen aan de discussie. Daar deze toch een andere richting uitgaat, waar ik te weinig kennis van bezit, geef ik graag anderen de kans mijn plaats in te nemen.

Met vriendelijke groet, [REDACTED]

Subject:**Attachments:** ATT2907360.dat, ATT2907361.xml, ATT2907362.xml

Geachte [REDACTED]

Aangezien ik niet meer in de ideeëngroep wilde deelnemen, omdat ik de nul + variant als zelfstandig project niet meer volwaardig acht in vergelijking met het spoortracé en de Churchill Avenue, is mij echter toch dringend gevraagd mijn idee hierover aan de groep door te geven. Dit doe ik dan als volgt:

1 Knooppunt A4 Leiden:

- 1 1 Afrit A4 naar Leiden ongelijkvloers maken, en aansluiten op rijbaan naar Lammebrug.
- 1 2 Na brug A4 verkeersplein(rotonde), zodat verkeerslichten kunnen vervallen .
- 1 3 Rijbaan Lammebrug naar A4 Rotterdam direct doorgang verlenen.

2 Knooppunt Lammebrug/ Lammeschansplein:

- 2 1 Lammebrug vernieuwen en zesbaans maken. (Enige probleem kunnen de pijlers voor nieuwe brug zijn. Prijstechnisch zeer interessant)
- 2 2 Aparte fiets en voetgangers zijde of brug
- 2 3 Verkeersplein realiseren Lammeschansplein, waarbij Voorschotense weg met extra rijbanen erop aansluit.
- 2 4 Verkeer afkomstig nieuwe torenflat, zwembad terugleiden naar verkeersplein te realiseren kruising Churchillaan/Voorschotenseweg.
- 2 5 Alle fietsverkeer ter rechterzijde richting Lammebrug via bestaande tunnel naar andere zijde leiden.
- 2 6 Verkeer van Zoeterwoudseweg rechtsom leiden via verkeersplein 2 - 4
- 2 7 Verkeer van en naar de Churchillaan directe doorgang verlenen, met te maken invoegstroken.
- 2 8 Fietspad ter rechterzijde Churchillaan Vijfmeilaan elimineren, en alles naar andere zijde dirigeren.

3 Knooppunt Churchillaan- Vijfmeilaan:

- 3 1 Verkeersplein maken met verdiepte doorgang fietsers en voetgangers. (Voorbeeld Goes Zeeland)

4 Gehele Churchillaan:

- 4 2 Alle rechtsafslaand verkeer Churchillaan directe doorgang verlenen met invoegstrook.
- 4 3 Kruising Cornelis Schuytlaan- Telderskade Alleen rechtsafslaand verkeer, met invoegstroken. Voetfietstunnel realiseren. Voor links afslaand verkeer eenrichting maken en toegang via verkeersplein Churchillaan/ Vijfmeilaan.

5 Kruispunt Brands Buyskade:

- 5 1 Alleen rechtsafslaand verkeer, links afslaand omleiden, terug naar Haagweg of en naar verkeersrotonde Vijfmeilaan
- 5 2 Auto doorgang creëren van Louis Armstronglaan naar Haagweg.

6 Knooppunt Haagweg – Churchillaan:

- 6 1 Alle verkeer Haagweg Centrum en links afslaand verhoogde / of verlaagde ongelijkvloerse doorgang geven. Lus maken via rotonde ter hoogte Ter Haarkade terug naar Churchillaan richting Lelylaan.
- 6 2 Links afslaand verkeer Centrum Haagweg/ Churchillaan moet mogelijkheid krijgen te keren via te creëren rotonde op Haagweg richting Stevenshof.

7 Brug over Rijn.

- 7 1 Brug verbreden en indien mogelijk verhoogde doorgang, ter vervanging ongelijkvloers kruising Haagweg Churchillaan

8 Doctor Lelylaan:

- 8 1 Verbreden naar 4 rijstroken.
- 8 2 Linksafslaand verkeer van Diamantplein omleiden naar Haagscheschouwweg.
- 8 3 Kruising Vierlinghlaan – Doctor Lelylaan geeft probleem met links afslaand verkeer. Hier is meer studie voor een omleiding nodig.

9 Kruising Doctor Lelylaan - Haagsche Schouwweg:

- 9 1 Verkeersplein realiseren.
- 9 2 Voor een goede doorstroming verkeer afkomstig Holliday Inn rechtsaf leiden op Haagsche Schouwweg en via kleine rotonde ter hoogte afrit Sportveld, zodat men daar ongestoord richting Doctor Lelylaan kan gaan. Deze te creëren rotonde doet tevens dienst voor verkeer wat vanaf Stevenshof komt, en naar begraafplaats Rhijnhof moet. Is nu belemmerend voor doorstroming, en zorgt voor gevaarlijke situatie ter plaatse. Hetzelfde voor verkeer van en naar het Sportveld.

10 Kruising Plesmanlaan – Haagsche Schouwweg:

10 1 Verkeerslichten elimineren door:

A Rechtsafslaand verkeer van Haagsche Schouwweg naar Centrum directe doorgang verlenen.

B Rechtsafslaand verkeer Doctor Lelylaan naar de A 44 ongelijkvloers en direct laten aansluiten op bestaande oprit A 44

C Links afslaand verkeer, en bus van Bio Park omleiden via te creëren verkeersplein ter hoogte afslag A 44 voor de A 44. Van dit plein maakt tevens gebruik het verkeer van de 206 komende vanaf Katwijk naar A 44 Amsterdam.

D Busbaan vanaf transferium opheffen en bus maakt gebruik van bestaande verkeersmogelijkheden.

E Rechtsafslaand verkeer naar Stevenshof / Voorschoten / Wassenaar directe doorgang verlenen via extra rijbaan.

11 Kruising afrit A 44 richting Katwijk / Leiden

- 11 1 Gehele 206 naar Katwijk 4 baans maken.
- 11 2 Afrit A 44 Katwijk directe doorgang verlenen.
- 11 3 Rechtsafslaand verkeer Katwijk – A 44 richting Den Haag via Transferium directe doorgang verlenen.
- 11 4 Door ontlasting van het kruispunt door maatregelen 11 -1-2-3 verkeerslichten vervangen door verkeersplein.

12 Optie:

12 1 Het is misschien aan te bevelen naar de mogelijkheid te kijken een directe bestaande afrit te gebruiken (nu Busbaan) voor het verkeer A 44 richting Stevenshof en Voorschoten. Er dient dan ook een rotonde te komen ter hoogte kruising restaurant Haagsche Schouw.

Deze maatregel zou nog extra ontlastend werken voor de doorstroming van de A 44 richting Centrum en Lelylaan, waardoor de gevraagde verkeerspleinen ook op drukke uren het verkeer kunnen verwerken. De optie voor een verkeersplein ofwel rotonde krijgt zo meer kans.

Hier het voorstel om de nulplus variant alsnog bespreekbaar te maken.

Met vr. gr. [REDACTED] Stevenshof Leiden.

From: [REDACTED]
Sent: Monday 15 September 2008 09:29:32
To: [REDACTED]@pzh.nl [REDACTED]@pzh.nl; Rijnlandroute
Cc: [REDACTED]
Subject: Definitieve reactie Quickscan
Attachments: Reactie Quickscan Arcadis Rijnlandroute Wijkraad Stevenshof _definitief_.pdf

Beste [REDACTED] en collega's,

Bijgaand ontvangt U onze definitieve reactie op de Quickscan Spoortunneltrace.

De door mij vorige week verzonden versie was niet compleet..... Ik verzoek dan ook vriendelijk deze weg te gooien en te vervangen door bijgaande versie.

De laatste versie wordt door ons ook verspreid naar andere belanghebbende.

Is er al een datum bekend voor een volgende bijeenkomst ?

Groet,

[REDACTED]

Wijkraad Stevenshof

06-[REDACTED]

PS. Separaat zijn ook reacties verstuurd (of worden nog verstuurd) m.b.t. Nulplus.

Van: [redacted]@pzh.nl
Verzonden: maandag 15 september 2008 12:49
Aan: [redacted]@pzh.nl
CC: [redacted]@pzh.nl [redacted]@pzh.nl
Onderwerp: FW: nul+ variant.eml

379

Bijlagen: nul+ variant.mht
Hoi [redacted],

Ik zal idd even reageren. Maar ik zie dat hij deze mail ook alleen naar Rijnlandroute heeft gestuurd. Die had je waarschijnlijk ook nog niet gezien. Kunnen we dat net als de andere voorstellen meenemen als voorstel voor nul +? Dan kan ik dat ook in de mail erbij zetten. Ik zie je vanmiddag!

[redacted]

Dubbel met document 375

Memo

Aan	Van	Doorkiesnummer
Projectgroep RijnlandRoute		516 5850
Onderwerp		Datum
kwalitatieve beoordeling Spoortunnel		15 september 2008

Het idee Spoortunnel heeft een aantal duidelijk herkenbare voordelen in zich, maar ook een aantal belangrijke nadelen.

De voor- en nadelen kunnen niet zo maar tegen elkaar worden weggestreept, omdat ze op verschillende vlakken liggen.

Met een aantal verkeersmedewerkers van de gemeente Leiden is in een brainstorm-overleg een vergelijk gemaakt tussen de Spoortunneltracé en het voorkeurstracé.

Dit heeft tot de volgende (niet alleen verkeerskundige) opmerkingen geleid:

- De tunnel is een kortere (snellere) verbinding van de A4 naar de A44 dan het voorkeurstracé. Voor het verkeer op die specifieke relatie heeft de Spoortunnel dan ook veel voordeel.
- Voor het verkeer met een bestemming ergens in Leiden biedt de tunnel veel minder voordeel. Zeker nu adviesbureau Arcadis heeft aangegeven dat een aansluiting in de buurt van Leiden centrum niet tot de mogelijkheden behoort. Dit moet als een nadeel gezien worden, omdat daarmee de druk op het Leidse wegennet (o.a. Churchillaan, Hoge Rijndijk) bijna onveranderd hoog blijft. Eén van de doelen van de RijnlandRoute is juist de verkeersdruk (en daarmee druk op de leefbaarheid) binnen Leiden terug te dringen.
- De bereikbaarheid van het gebied rond de knoop Leiden west wordt zondermeer goed met de Spoortunnel (al zal de oplossing voor de knoop nog terdege studie gaan vergen), de bereikbaarheid van Leiden Binnenstad, het stationsgebied, de driehoek Lammenschans zal zeker niet verbeteren, omdat die relaties van het bestaande wegennet gebruik zullen moeten blijven maken. Tenzij hier forse (en kostbare) maatregelen worden genomen in dat bestaande wegennet. Kosten die nu nog niet in beeld zijn gebracht.
- Het ruimtebeslag voor de Plesmanlaan lijkt in de variant Spoortunnel erg fors te worden. Niet alleen de doorgaande route moet gefaciliteerd worden (2x2 rijstroken) ook het bestemmings- en herkomstverkeer van Leiden moet de ruimte krijgen (2x2 rijstroken). Daarnaast moet rekening worden gehouden met wegvakken om te uitwisseling tussen RijnlandRoute, lokaal verkeer en A44 mogelijk te maken. Ten slotte -en eveneens van groot belang- moet ruimte geboden worden aan de tram langs de Plesmanlaan (RGL). Verwacht moet worden dat een en ander niet binnen het huidige profiel van de Plesmanlaan verwezenlijkt kan worden. Dan wel tegen hoge kosten meerlaags.

- De uitvoering van een dergelijke grootschalige aanpak van de Plesmanlaan zal (ook letterlijk) heel wat voeten in de aarde hebben. Fasering zal noodzakelijk worden, omdat dit nu al de meest belangrijke toegang van de stad is vanaf het Rijkswegennet. De fasering zal op zijn beurt weer leiden tot een langere aanleg duur, waarmee de stad gedurende een aantal jaren slecht tot zeer slecht bereikbaar zal zijn. Het vergelijk met het voorkeurstracé is hierbij van groot belang. Immers, het voorkeurstracé kan voor 90% worden aangelegd zonder overlast op het bestaande wegennet op te leveren.
- Als gevolg van het ruimtebeslag zal de Plesmanlaan -als entree van de stad- niet meer het gewenste allure kunnen krijgen.
- Het Spoortunneltracé zal ontegenzeggelijk veel voordelen opleveren voor de leefomgeving. Geen doorsnijding van het landschap en geen verkeersoverlast langs het tracé, als gevolg van het tracé.
- Omdat vervoer van gevaarlijke stoffen door een tunnel niet is toegestaan, zal dit vervoer door het stedelijk gebied plaats moeten (blijven) vinden.
- De effecten op gebied van geluid en milieu van de tunnelmonden zijn nog niet in beeld gebracht. Gevrees moet worden dat in de directe omgeving van de tunnelmonden een aantal (nu bestaande en aanwezige) voorzieningen niet meer mogelijk zal zijn.
- Recentelijke gebeurtenissen rond de geboorde tunnel in Amsterdam maken duidelijk dat deze techniek niet zonder risico's is. De effecten van de tunnel op groundbewegingen, grondwaterpeil en –bewegingen zijn niet altijd van te voren in te schatten. Gezien het belang van het boven de tunnel liggende spoortracé zijn de risico's fors. Maar voor wat betreft de grondwaterstanden en –bewegingen moet ook de nabijheid van de historische Binnenstad van Leiden niet worden vergeten. De procedures om met de spoorweg beheerder tot afspraken te komen zullen zeer langdurig zijn, hetgeen de uitvoerbaarheid van deze variant onder druk zet. Immers, de behoefte aan een snelle aanleg van de RijnlandRoute is hoog.
- De kosten van het Spoortunneltracé zijn zeer (tussen de twee- en driemaal zo hoog als het voorkeurstracé) hoog. Daarmee wordt de realisatiekans steeds kleiner. Dit moet worden gezien als een risico, omdat de noodzaak voor een snelle realisatie van een RijnlandRoute (in verband met recente uitspraken van de Raad van Staten) evident is geworden.

Conclusie

Zoals gezegd de voor- en nadelen kunnen niet eenvoudig tegen elkaar worden weggestreept.

Toch is de keuze vanuit Leiden nog steeds vóór het voorkeurstracé.

Niet alleen vanwege de kosten, maar ook vanwege de behoefte aan een snelle en voor het huidige verkeer soepele, aanleg van een RijnlandRoute, vanwege de inschatting van de bouwriscico's (zowel voor de omgeving als in de fasering) én omdat bij een zorgvuldige inpassing van het voorkeurstracé de effecten op de leefomgeving evengoed minimaal hoeven te zijn.

**QUICK-SCAN RIJNLANDROUTE
BOORTUNNEL SPOORTRACÉ**

PROVINCIE ZUID-HOLLAND

24 september 2008
versie 2.0 definitief

Inhoud

Samenvatting	3
1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding voor de quick-scan	5
1.2 Leeswijzer	5
2 Randvoorwaarden	6
3 Ontwerpoverwegingen	8
3.1 Ontwikkeling Dwarsprofiel (functioneel)	8
3.2 Ontwikkeling Dwarsprofiel (constructief)	8
3.3 Ontwikkeling Lengteprofiel (functioneel)	9
3.4 Ontwikkeling Lengteprofiel (constructief)	9
3.5 Ontwikkeling van het tracé	12
3.6 Tunnelveiligheidsvoorzieningen	13
4 Ontwerpbeschrijving	15
5 Beoordeling van effecten	17
5.1 Algemeen	17
5.2 Verkeer en vervoer	17
5.3 Natuur en landschap	18
5.3.1 Landschap	18
5.3.2 Ecologische verbindingzones	19
5.4 Milieu en leefbaarheid	19
5.4.1 Luchtkwaliteit	19
5.4.2 Geluidhinder	20
5.4.3 Veiligheid	20
5.5 Kosten en kostendragers	21
5.6 Maatschappelijke haalbaarheid	23
5.6.1 Doorsnijding/ barrièrewerking	23
5.6.2 Cultuur en archeologie	23
5.7 Economische en ruimtelijke ontwikkeling	23
5.7.1 Te slopen bedrijfspanden	24
5.7.2 Te slopen woningen	24
5.7.3 Recreatiegebied	24
6 Risico's en kansen	25
6.1 Risico's	25
6.2 Kansen	26
7 Overzichtstabel	28
1 Tekening situatie, lengteprofiel en dwarsdoorsnede	30

Samenvatting

De Provincie Zuid-Holland voert een studie uit naar de Rijnlandroute. Dit heeft in mei 2008 geresulteerd in een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) waarin acht alternatieven zijn afgewogen. Op basis hiervan heeft de Provincie een voorkeustracé vastgesteld dat verder in een MER-procedure zal worden uitgewerkt.

Op initiatief van enkele betrokkenen is door bewoners uit het plangebied (de Wijkraad Stevenshof, initiatief Rembrandttunnel.nl (■■■■■■■■■■) en het burgerinitiatief ■■■■■■■■■■) een alternatief ontwikkeld dat geen onderdeel was van de MKBA-studie. Dit alternatief betreft een noordelijke variant van de Rijnlandroute die gekenmerkt wordt door een boortunnel die het bestaande spoortracé in Leiden grotendeels volgt, het in deze studie zogenaamde Spoortracé.

Vooruitlopend op de door ARCADIS op te stellen Startnotitie Rijnlandroute, de eerste stap binnen de MER-procedure, heeft ARCADIS in opdracht van de Provincie Zuid-Holland een quick-scan uitgevoerd op het Spoortracé. Doel van deze quick-scan is om voldoende inzicht te verschaffen in de haalbaarheid en maakbaarheid van het Spoortracé, zodat de Provincie in staat is een besluit te nemen of dit tracé in de MER-studie meegenomen moet worden.

Na een inventarisatie van de eisen waaraan het tracé moet voldoen heeft ARCADIS op basis hiervan een schetsontwerp van het tracé opgesteld. Hierbij zijn het horizontaal en verticaal alignement alsmede het dwarsprofiel ontworpen.

Op basis van het schetsontwerp is bepaald hoe het Spoortracé scoort op het gebieden verkeer en vervoer, natuur en landschap, milieu en leefbaarheid, kosten en kostendragers, maatschappelijke haalbaarheid en economische en ruimtelijke ontwikkeling. Hierbij is het Spoortracé afgezet tegen de overige alternatieven uit de MKBA-studie.

In hoofdstuk 7 staat de overzichtstabel weergegeven, waarmee vergelijking van de alternatieven mogelijk is.

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1

AANLEIDING VOOR DE QUICK-SCAN

De Provincie Zuid-Holland is bezig met een studie naar de Rijnlandroute. Hiervoor is een MKBA-studie uitgevoerd, op basis waarvan een voorkeursalternatief is gekozen. In dit proces is uitvoerig overleg geweest met de betrokken partijen en enkele bewoners. Tijdens de bewonerssessies van 4 juli 2008 en 16 juli 2008 hebben enkele betrokken bewoners (de Wijkraad Stevenshof, initiatief Rembrandttunnel.nl () en het) een alternatief in de vorm van het zogenaamde Spoortracé voorgedragen, welke veel voordelen zou hebben ten opzichte van de reeds bestaande alternatieven. De Provincie heeft aan ARCADIS gevraagd een quick-scan uit te voeren naar de effecten van dit spoortunneltracé. In verband met de beperkte beschikbare tijd is het niet mogelijk dit alternatief volledig op te nemen in de uitgevoerde MKBA-studie. ARCADIS heeft daarom de vraag gekregen een goede/vergelijkbare kostenraming op te stellen van dit alternatief en aan te geven hoe dit alternatief scoort op de verschillende criteria uit de MKBA-studie. Deze score zal door ARCADIS worden bepaald op basis van een vergelijking van deze variant met de bestaande varianten, aangevuld met een expert-judgement.

Met nadruk geven wij aan dat dit rapport geen volwaardige MKBA-studie beoogt te zijn.

1.2

LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 van dit rapport zullen de relevante eisen en randvoorwaarden voor het Spoortracé worden vastgesteld. Deze eisen vormen de basis voor het schetsontwerp dat in hoofdstuk 3 en 4 wordt uitgewerkt. In hoofdstuk 5 wordt bepaald hoe het Spoortracé scoort ten opzichte van de andere alternatieven. Een en ander op basis van de effecten zoals deze zijn benoemd in de MKBA-studie. In hoofdstuk 6 worden risico's en kansen benoemd. Tenslotte zijn in hoofdstuk 7 de conclusies nog eens in tabelvorm gepresenteerd.

HOOFDSTUK 2 Randvoorwaarden

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de diverse randvoorwaarden zoals deze bij de start van de quick-scan werden aangereikt en vervolgens zijn gehanteerd. Hierbij zijn de volgende bronnen geraadpleegd:

1. *RijnlandRoute, Structurerend element in de As Leiden Katwijk*, Maatschappelijke kosten-batenanalyse, DHV in opdracht van de Provincie Zuid-Holland, mei 2008;
2. *Alternatieven voor de Rijnlandroute*, Notitie voor Provinciale Staten door bewoners van de Stevenshof, Wijkraad Stevenshof – Werkgroep Rijnlandroute, 27 mei 2008;
3. *Verslag bijeenkomst Ideeëngroep RijnlandRoute*, Provincie Zuid-Holland, 16 juli 2008;
4. *Basis Beheer Kaarten (BBK) Alphen a/d Rijn – Leiden*, ProRail;
5. *RGLO MIT BSL 3 WP 8.7 Brug RSK L3.8.7.3. Subsysteemrapport brug RSK*, versie 2.0 ARCADIS, 12 november 2007.

Bij de quick-scan zijn de volgende eisen/randvoorwaarden gehanteerd:

- Het tracé dient in beginsel de spoorlijn Alphen a/d Rijn - Leiden te volgen, waarbij ondertunneld wordt tussen de aansluiting N11/ A4 en de Plesmanlaan (nabij Naturalis). Hierbij geldt dat niet het exacte spoortracé behoeft te worden aangehouden, doch het meest voor de hand liggende tracé [bron: 2].
- De tunnel dient te worden uitgevoerd als boortunnel, teneinde de overlast op maaiveld te minimaliseren [bron: 2].
- De ontwerpsnelheid dient 80 km/uur te bedragen [bron: 1].
- Het tracé dient 2 x 2 rijstroken te faciliteren [bron: 1].
- Het tracé dient (volledige) aansluitingen te krijgen bij de aansluiting A44, de aansluiting A4 en de Plesmanlaan (nabij Naturalis). Op de Plesmanlaan dient een scheiding tussen doorgaand verkeer en lokaal verkeer te worden aangebracht [bron: 3].
- De omgevingsrandvoorwaarden volgen uit de BasisBeheerKaarten (BBK) van ProRail en de GBKN van Leiden, aangevuld met informatie van internet betreffende de nieuwbouw van ROC Leiden langs de spoorbaan [bron 4]. Hieruit volgt een kortste tussenafstand tussen de bebouwing aan weerszijden van de spoorbaan Alphen a/d Rijn – Leiden van 43 meter. Nabij de Plesmanlaan, ten noorden van de spoorbaan Leiden – Den Haag ligt het beoogd tracé tussen twee gebouwen die een tussenafstand hebben van circa 32 meter.
- Uitgangspunt is dat de spoorbrug in het Rijn – Schiekanaal bij een eventuele start van de boorwerkzaamheden reeds is vervangen door een basculebrug, geschikt voor 1 spoor heavy-rail en 2 sporen voor light-rail (de Rijn – Gouwe Lijn). Het paalpuntniveau bedraagt circa N.A.P. -23 meter [bron: 5].

Voorts geldt dat aan de vigerende wet- en regelgeving dient te worden voldaan. Hierbij zijn met name te noemen:

- Wet Aanvullende Regels Veiligheid Wegtunnels (WARVW), met bijbehorende documenten en artikelen;
- Regeling Bouwbesluit 2003 en Wijzigingsbesluit Bouwbesluit 2003;
- Veiligheidsrichtlijnen deel C – Basismaatregelen (VRC), met bijbehorende documenten en wijzigingsjournaals [Rijkswaterstaat];
- Specifieke Aspecten Tunnel Ontwerp (SATO) [Rijkswaterstaat].
- Handboek Wegontwerp 'Duurzaam Veilig'.

HOOFDSTUK

3

Ontwerpoverwegingen

3.1

ONTWIKKELING DWARSPROFIEL (FUNCTIONEEL)

De boortunnel dient geschikt te zijn voor 2 x 2 rijstroken. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met redresseerstroken en stepbarriers aan weerszijden. Andere aspecten die bepalend zijn voor het noodzakelijke ruimtebeslag zijn een vrije doorrijdhoogte van circa 4,5 meter en ruimte die installaties, met name ventilatoren, innemen.

Op basis hiervan zal met 2 buizen met een binnendiameter van 10,1 meter moeten worden gerekend. Ter vergelijking is gekeken naar de Westerscheldetunnel (100 km/uur, rijstrookbreedte 3,5 meter, redresseerstroken van 0,7 meter) en de Hubertustunnel (50 km/uur, rijstrookbreedte 3,1 meter, redresseerstroken van 1 meter). In beide gevallen bedraagt de binnendiameter eveneens 10,1 meter, hetgeen de hier gemaakte keuze rechtvaardigt.

Het ontworpen dwarsprofiel is weergegeven op tekening RLR-ALT-09 welke als bijlage 1 bij dit rapport is gevoegd.

3.2

ONTWIKKELING DWARSPROFIEL (CONSTRUCTIEF)

Voor de boortunnel zal een betonnen lining moeten worden gehanteerd, opgebouwd uit betonnen segmenten. Op basis van de binnendiameter van 10,1 meter, rekening houdend met de aangetroffen bodemgesteldheid (zie hierna) en mede op basis van expert judgement, wordt momenteel uitgegaan van een dikte van de lining van 0,45 meter.

Dit maakt dat de buitendiameter 11,0 meter wordt. Bovenop deze buitendiameter moet nog met een groutlaag van enige decimeters rondom worden gerekend.

De noodzakelijke diepteligging van de boortunnel wordt enerzijds bepaald door het (grond)water, die de tunnel zal willen opdrijven en het grondpakket op de tunnel die dat verhindert. Anderzijds is het noodzakelijk dat de tunnel in een voldoende draagkrachtige laag ligt, opdat hij voldoende alzijdig ingebed is en gesteund wordt. Dit betekent in principe ligging in het (pleistocene) zand.

Op basis van enig grondonderzoek dat beschikbaar is langs het tracé mag geconcludeerd worden dat vanaf N.A.P. -14 meter veelal de vereiste draagkrachtige laag aanwezig is. Rekening houdend met de vereiste alzijdige bedding van de tunnel wordt aldus gekozen voor een aanlegniveau van N.A.P. -15 meter (of dieper) voor de bovenkant van de tunnelbuis. De dekking op de tunnel is daarmee meteen ook voldoende om te voldoen aan het oprijfcriterium (bepaald op basis van een hoogst bekend polderpeil van N.A.P. -1,0 meter ten westen van het Rijn – Schiekanaal).

Opgemerkt wordt dat nabij de start- en ontvangtschacht van de boortunnel een kleinere gronddekking gehanteerd wordt, tot 6 meter, teneinde de aanlegkosten voor de toeritten niet zeer hoog te laten oplopen. Hiervoor zijn dan wel plaatselijk extra maatregelen nodig in de vorm van het aanbrengen van ballast op maaiveld. Zie voorts § 3.4.

De tussenafstand tussen de beide tunnelbuizen is met name afhankelijk van de grondslag, de buisdiameter en de nauwkeurigheid van het boorproces. Door het boren van de tweede buis zal er een zekere ontspanning van de grond rondom de eerste buis ontstaan. De omvang hiervan kan worden beperkt door een voldoende grote afstand tussen de beide buizen te kiezen. Gangbaar is hiervoor 1 maal de diameter te hanteren. In deze situatie wordt gekozen voor een tussenafstand van 10 meter. De totale breedte die gehanteerd wordt wordt aldus: $10 + 2 \times 11,0 = 32$ meter.

Nabij de start- en ontvangtschacht wordt een kleinere tussenafstand gehanteerd, van 5 meter, teneinde de breedte en daarmee de aanlegkosten van toeritten niet hoog te laten oplopen. Hiervoor zijn dan wel plaatselijk extra maatregelen nodig (cementkolommen, stalen boortunnellining). Zie voorts § 3.4.

3.3

ONTWIKKELING LENGTEPROFIEL (FUNCTIONEEL)

Het lengteprofiel is schetsmatig ontworpen en weergegeven op tekening RLR-ALT-09 welke als bijlage 1 bij dit rapport is gevoegd. Hierbij zijn de volgende dwangpunten gehanteerd:

- kruising met het Rijn-Schiekanaal op MV -15m;
- kruising met de Trekvluit op MV -21m;
- kruising met Galgewater op MV -21m;
- kruising met spoor Leiden-Den Haag op MV -17,5m.

Zie § 3.4 voor een nadere onderbouwing hiervan.

Voor het verticaal alignement zijn de volgende waarden gehanteerd:

- topbogen $R = 5.000\text{m}$ (conform Handboek Wegontwerp, minimale waarde, bij wegverloop in continue situatie, bij ontwerpsnelheid 80 km/u);
- voetbogen $R = 500\text{m}$ (conform Handboek Wegontwerp, minimale waarde voor comfort, bij ontwerpsnelheid 80 km/u);
- maximaal hellingspercentage 5,50%.

3.4

ONTWIKKELING LENGTEPROFIEL (CONSTRUCTIEF)

Het lengteprofiel van de tunnel wordt in hoofdzaak bepaald door de volgende factoren:

1. de vereiste aansluitpunten;
2. de verkeerskundige eisen;
3. de vereiste gronddekking op de tunnel in zowel de bouw- als de eindfase;
4. lokale obstakels in het tracé;
5. bebouwing nabij het tracé;

6. afwatering in de tunnel.

Ad 1) De vereiste aansluitpunten betreffen de aansluiting op de N11, en de aansluiting op de Plesmanlaan.

Ad 2) Hiervoor wordt verwezen naar § 3.3.

Ad 3) Uitgegaan wordt van een gronddekking van minimaal circa 15 meter, ter plaatse van de start- en ontvangtschacht bedraagt dit echter 6 meter. Dit wordt gedaan om deze schachten, maar ook de toeritten niet zeer diep en daarmee zeer duur te maken. Dit betekent wel dat er aanvullende maatregelen nodig zijn:

- in de bouwfase een tijdelijke grondterp met een hoogte van circa 5 meter nabij elke schacht, aflopend tot 0 onder dezelfde helling als de langshelling van de boortunnel. Deze bovenbelasting is nodig om een 'blow-out' gedurende het boorproces te voorkomen;
- (omvangrijke) grondverbeteringen ten behoeve van de eindfase, aangezien de tunnel nabij de schachten (grotendeels) boven de pleistocene laag is gesitueerd. Hierdoor mag de ondersteunende werking van de grond als onvoldoende worden beschouwd. Uitgangspunt zijn grondverbeteringen in de vorm van cementkolommen tot aan circa 2 meter buiten de buitenzijden van de boortunnel, over een lengte van bijna 200 meter. Hierbij wordt uitgegaan van de methode 'mix in place', waarbij feitelijk een continu blok in de vorm van een grond-/cementmengsel wordt gecreëerd, die aansluit/overlapt met de onderliggende pleistocene laag. Deze cementkolommen maken het tevens mogelijk nabij de schachten een tussenafstand tussen de buizen tot 5 meter te hanteren.

Ad 4) De tunnel volgt grotendeels het spoortracé en zal daarbij in beginsel centrisch tussen de bestaande bebouwing worden gesitueerd teneinde beïnvloeding van bestaande funderingen zoveel mogelijk te vermijden, zie voorts hierna onder punt 5. Het is dan echter onvermijdelijk een aantal obstakels in het spoortracé zelf, in de vorm van spoorbruggen/ spoorviaducten, onderlangs te kruisen. Dit betreft:

- het spoorviaduct over de Lammenschansweg;
- de spoorbrug over de Trekvljet;
- de spoorbrug over het Galgewater.

Informatie over deze bruggen/ viaducten is momenteel niet beschikbaar. Er mag echter worden aangenomen dat ze paalfunderingen hebben die tot in de eerste zandlaag reiken, derhalve tot circa N.A.P. -17 meter. Dit betekent dat wil men er onder langs boren, de bovenkant van de boortunnel op N.A.P. -19 meter of dieper dient te liggen. Opgemerkt wordt dat dat beslist risicovol is, mede ook gezien de kleine toleranties die aan de spoorbaan worden gesteld. Het is daarom raadzaam op deze locaties uit te gaan van grondinjecties in de vorm van 'compensating grouting' ter hoogte van het paalpuntniveau van deze kunstwerken. Bij deze methode worden er verticale schachten nabij de fundering aangebracht, van waaruit voorafgaand aan de passage van de boormachine, maar ook tijdens en na de passage ervan, onder de paalpunten grout kan worden aangebracht opdat zakkings van palen worden tegengegaan of gecompenseerd.

Nader onderzoek is hier zeker noodzakelijk, en daar waar mogelijk zou het tracé bij voorkeur dieper moeten komen te liggen.

Terzijde wordt opgemerkt dat de fundering van een eventuele nieuwe basculebrug over het Rijn – Schiekanaal niet onderlangs wordt gekruist, maar dat het boortracé pas ten noorden van de brug 'intakt' onder het spoortracé. Dit is omdat het anders onmogelijk is vanaf de N11 voldoende snel op diepte te komen, nog even afgezien van het grote hoogteverschil dat in dat geval overwonnen zou moeten worden.

Andere specifieke obstakels in het spoortracé zijn ons thans, op basis van de beschikbare informatie, niet bekend.

Ten aanzien van het boren onder het spoortracé zelf wordt onderscheid gemaakt in de lijn Alphen a/d Rijn – Leiden enerzijds en de hoofdlijn Leiden – Den Haag.

Ten aanzien van het eerste tracé geldt dat de boortunnel dusdanig diep ligt dat tijdens het boren beperkte maaiveldvervormingen zijn te verwachten. Deze vervormingen dienen gedurende het boorproces (continu) gemonitord te worden en waar nodig dient het spoor gecorrigeerd te worden met behulp van stopmachines.

Voor het tweede tracé geldt dit niet, aangezien de boortunnel hier in de buurt van de ontvangtschacht ligt en dus dicht onder het maaiveld ligt. Bovendien liggen hier de nodige wissels en maakt het spoor deel uit van het hoofdnet. Dit maakt al met al dat het verstandig is hier vooralsnog de nodige maatregelen te voorzien, in de vorm van een stalen boortunnellining. Een stalen lining heeft ten opzichte van een betonnen lining een veel gunstiger vervormingsgedrag, met als gevolg dat de resulterende effecten op maaiveldniveau veel geringer zijn. Deze stalen lining kan vervolgens worden doorgezet ten noorden van de spoorbaan, daar waar tussen twee gebouwen door moet worden geboord en derhalve een kleinere tussenafstand tussen buizen moet worden aangehouden.

Nader onderzoek omtrent de noodzaak cq. de omvang van het deel waar stalen lining wordt toegepast is zeker noodzakelijk in een vervolgfase.

Ad 5) De tunnel wordt gesitueerd onder het spoor, teneinde zo ver mogelijk van de bestaande bebouwing vandaan te blijven. Dit wordt enerzijds gedaan om de kans op zakkings van funderingen zo veel mogelijk te minimaliseren (en daarmee risico's en extra preventieve en corrigerende maatregelen in te perken), anderzijds om eventuele juridische complicaties en geschillen rondom planschade te vermijden.

We achten het niet realistisch een tunneltracé te hanteren dat onder de bebouwing ligt (en waarmee evenwel de kortst mogelijke tunnallengte zou kunnen worden gerealiseerd).

Dergelijke varianten zijn derhalve niet nader ontwikkeld.

De totale breedte van de tunnel bedraagt 32 meter. De minimale afstand tussen gevels aan weerszijden van het spoor Alphen a/d Rijn – Leiden bedraagt 43 meter. Wanneer de tunnel centrisch tussen de bebouwing wordt gesitueerd, is de kortste afstand tot de gevel circa 5,5 meter. Hierbij geldt dat de bovenzijde van de boortunnel ongeveer op dezelfde diepte zal liggen als het paalpuntniveau van de woningen. Verwacht mag worden dat deze in de eerste zandlaag op circa N.A.P. -17 meter gefundeerd zijn. Nader onderzoek naar deze funderingen is echter noodzakelijk om dit te bevestigen.

Bij deze afstanden lijkt het risico op beïnvloeding van de grond rondom het paalpuntniveau tijdens het boorproces aanvaardbaar klein.

Een aantal locaties lijkt risicovoller op grond van de grootte van de gebouwen en/ of de afstand tot die gebouwen:

- De nieuwbouw van het ROC. Onduidelijk is of er hulpwerken –met name groutankers– in de spoorbaan zijn aangebracht.
- De gebouwen ten noorden van de spoorlijn Leiden – Den Haag, nabij de Plesmanlaan, waar tussendoor moet worden geboord. Deze gebouwen staan circa 32 meter van elkaar. De afstand tot aan de funderingen van de gebouwen is dusdanig klein, dat op deze locatie wordt uitgegaan van het aanbrengen van stalen liningelementen teneinde de vervormingen te minimaliseren..

Ad 6) De benodigde afwatering in de tunnel wordt bepaald door de volgende componenten:

- hemelwater in de open toeritten;
- lekwater in de tunnel;
- inrijwater dat door verkeer in de tunnel wordt meegenomen;
- calamiteitenvloeistof (bv. door lekkende tankwagens);
- bluswater.

Ten behoeve van de opvang van hemelwater in de open toeritten (maar ook van bluswater en calamiteitenvloeistof in dat gedeelte) zal ter plaatse van de beide overgangen van open naar gesloten toerit een waterkelder moeten worden gesitueerd.

In de overige –gesloten– gedeelten is de component ‘bluswater’ maatgevend, in combinatie met het vrijkomen van calamiteitenvloeistof. Conform de VRC moet een bluscapaciteit van $2 \text{ m}^3/\text{min}$, gedurende 2 uur, aanwezig zijn, terwijl met 30 m^3 calamiteitenvloeistof moet worden gerekend. Hiervoor is het noodzakelijk in de gehele tunnel een langshelling aan te brengen van minimaal 1:500 (dit dient overigens vergezeld te gaan van de nodige inlaatpunten en een dwarshelling van 2,5%). Teneinde de tunnel niet al te diep te laten liggen, wordt het langsprofiel met het oog hierop uitgevoerd als een ‘dromedarisrug’. Op ieder laagste punt dat ontstaat in het lengteprofiel dient een waterkelder te worden gesitueerd. De capaciteit hiervan dient op grond van de VRC minimaal 270 m^3 te bedragen. In de tunnelbuizen is de aanwezige ruimte onder het wegdek zodanig groot dat op zo’n laagste punt –waar de tunnel nagenoeg vlak ligt vanwege de voetboog–, de benodigde opslagcapaciteit kan worden gevonden, per tunnelbuis. Het is hiervoor wel noodzakelijk eveneens een pompenruimte onder het wegdek aan te brengen¹.

3.5

ONTWIKKELING VAN HET TRACÉ

Het ontwerp van het tracé is gebaseerd op het tracé dat is weergegeven op pagina 10 van de “Notitie door bewoners van de Stevenshof” [Bron: 2]. Dit tracé is weergegeven op tekening RLR-ALT-09 welke als bijlage 1 bij dit rapport is gevoegd.

Het horizontaal alignement is hierbij schetsmatig ontworpen met minimale boogstralen van 300m. Hierbij is rekening gehouden met de technische mogelijkheden van een tunnelboormachine en de eisen uit het Handboek Wegontwerp bij een ontwerpsnelheid van 80 km/u.

¹ Deze pompenruimte is hiermee alleen bereikbaar gedurende wegafsluitingen. Het alternatief zou zijn het maken van uitwendige waterkelders, die bereikbaar zijn via dwarsverbindingen (en daarmee vanuit beide buizen). Dit vereist echter het creëren van extra (tussen)schachten, en is daarmee kostbaar. Van dit alternatief wordt vooralsnog niet uitgegaan.

De Rijnlandroute start bij de aansluiting van de N11 op de A4 en daalt zo snel mogelijk om onder het Rijn - Schiekanaal door te kunnen gaan. Het tracé volgt vanaf hier het tracé van het spoor, waarbij getracht is zo ver mogelijk van alle bebouwing weg te blijven.

Het is echter onvermijdelijk dat het tracé enkele malen dicht langs bestaande bebouwing komt. Gezien de grote diepte waarop de tunnel ligt, is het mogelijk dat deze bebouwing kan blijven staan. Alleen ter hoogte van de Vondellaan ligt de tunnel op geringe diepte, waardoor de bebouwing op de hoek Vondellaan-Plesmanlaan niet gehandhaafd kan worden.

Vlak voor de Vondellaan zal de tunnel in een versmald profiel tussen twee gebouwen geleid worden, welke waarschijnlijk wel gehandhaafd kunnen worden.

De Plesmanlaan zal uit elkaar worden getrokken, zodat de nieuwe Rijnlandroute hier tussen de bestaande rijstroken boven kan komen. Over vrijwel de gehele Plesmanlaan is een verdiepte ligging noodzakelijk om de bestaande aansluitingen te kunnen handhaven. Deze verdiepte ligging gaat vergezeld van een parallelstructuur langs de open bak waar het verkeer over de bestaande route Plesmanlaan kan rijden.

De Einsteinweg krijgt alleen een ongelijkvloerse kruising (zonder aansluiting op de Rijnlandroute). De Haagse Schouwweg wordt op de Rijnlandroute aangesloten door een ongelijkvloerse aansluiting.

De Plesmanlaan zal vanaf de aansluiting op de Haagse Schouwweg weer naar maaiveld teruglopen, zodat aangesloten kan worden op de bestaande aansluiting op de A44. Vanaf dit punt loopt het tracé van de Rijnlandroute verder volgens hetzelfde tracé als in het voorkeustracé richting Katwijk.

3.6

TUNNELVEILIGHEIDSVORZIENINGEN

Dwarsverbindingen

Op grond van de WARVW is het noodzakelijk elke maximaal 250 meter een vluchtvoorziening naar een veilige ruimte aan te brengen. In een boortunnel is de geëigende methode daarvoor het vluchten naar de andere tunnelbuis, die hiertoe eerst verkeersvrij wordt gemaakt. Dit betekent dat er elke 250 meter een dwarsverbinding tussen de beide tunnelbuizen wordt voorzien.

Dergelijke dwarsverbindingen bestaan uit gangen van circa 2 x 2,2 meter voorzien van brandwerende deuren. De dwarsverbindingen worden veelal gemaakt door het grondmassief tussen beide tunnelbuizen tijdelijk te bevriezen, de bevroren grond weg te hakken en daarbinnen betonnen vloeren, daken en wanden te maken. Tevens is het noodzakelijk een aantal liningsegmenten uit te voeren in staal in plaats van in beton.

Ter plaatse van de toeritten zullen ook deuren om de 250 meter moeten worden aangebracht. Dit is hier vrij eenvoudig mogelijk in de betonnen middenwand.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

In Nederland bestaat er een indeling van tunnels in categorieën ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hierbij geldt dat bij categorie 0 alle vervoer wordt toegelaten, bij categorie I worden LPG-tankwagens geweerd, terwijl bij categorie II tevens benzinetankwagens worden geweerd. De mate waarin bepaalde gevaarlijke stoffen worden toegelaten is afhankelijk van de mogelijkheden die de normen voor Externe Veiligheid

geven, en derhalve mede van de tunnelveiligheidsvoorzieningen die mede met het oog daar op moeten worden voorzien. Daarnaast speelt de interne (tunnel)veiligheid een rol.

Aangenomen wordt dat de hier beschouwde tunnel het predicaat 'categorie -I' zal krijgen. Dit is enerzijds gebaseerd op eerdere indelingen van vergelijkbare tunnels, anderzijds op de doelstellingen die met de Rijnlandroute bereikt dienen te worden.

De praktijk leert dat er in Nederland momenteel nog slechts één categorie-0 tunnel bestaat. Voor alle andere tunnels geldt dat LPG-tankwagens via alternatieve routes moeten omrijden. In Leiden zal dat dan ook het geval moeten zijn; daar zijn ook voldoende alternatieve routes voorhanden.

Anderzijds geldt dat de Rijnlandroute bedoeld is om het lokale verkeer te ontlasten; daar waar men dit met min of meer basis-maatregelen kan bereiken zou men dit voor categorie-I verkeer dan ook mogelijk moeten maken. Daarnaast kan worden opgemerkt dat het voor nieuwe tunnels vrij gebruikelijk is deze geschikt te maken voor categorie-I verkeer. Uiteindelijk blijft dit een politieke keuze, die in een later stadium gemaakt dient te worden.

Noodzakelijke voorzieningen die samenhangen met een categorie-I indeling zijn:

- (omkeerbare) langsventilatoren²;
- brandwerende bekleding (rondom, van stepbarrier tot stepbarrier);
- hulpposten met poederblussers en brandhaspels met blusleidingen in combinatie met een bluswaterreservoir;
- noodstroomvoorziening;
- overdrukinstallaties ten behoeve van de vluchtgangen;
- stilstanddetectie, hoogtedetectie, slagbomen, calamiteitendoorsteken buiten de tunnel;
- telecommunicatie en CCTV;
- verlichting, inclusief ingangsverlichting;
- detectie van gevaarlijke stoffen;
- kabelkokers/ -banen, teneinde alle equipment te kunnen voeden;
- bediening en besturing vanuit een verkeerscentrale.

Dienstengebouwen

Voor de diverse tunneltechnische installaties is het noodzakelijk dienstengebouwen te maken. Gebruikelijk is uit te gaan van twee gebouwen op maaiveld, nabij elke overgang van open toerit naar gesloten toerit. Hierbij speelt het aspect van dubbel uitgevoerde stroomvoorzieningen, anderzijds is het een geëigende methode om te voorzien in een efficiënte stroomvoorziening in de tunnel.

Nabij een van de gebouwen, of geïntegreerd daarmee, kan het bluswaterreservoir worden gesitueerd. Dit reservoir dient 120 m³ water te bevatten.

² Overigens geldt dat langsventilatie bij deze tennellengte hoe dan ook noodzakelijk is met het oog op de luchtvervuiling in een tunnelbuis

HOOFDSTUK

4 Ontwerpbeschrijving

Op basis van de overwegingen van hoofdstuk 3 is een ontwerp voor een boortunnel in het Spoortracé ontwikkeld, zie bijlage 1..

Vanaf de aansluiting A4/N11 naar de aansluiting Plesmanlaan/ A44 heeft dit ontwerp de volgende karakteristieken:

- open toerit, uitgevoerd in beton binnen een bouwkuip van damwanden, trekpalen en onderwaterbeton (l = circa 275 meter). De weg heeft hier een topboog $R = 5000$ meter, die overgaat in een langshelling van 5,5%;
- gesloten toerit, uitgevoerd in beton binnen een bouwkuip van damwanden, trekpalen en onderwaterbeton (l = circa 60 meter). De langshelling bedraagt 5,5%. Ter plaatse van de overgang open toerit naar gesloten toerit is op de gesloten toerit een dienstengebouw gesitueerd;
- gesloten toerit in de startschacht, uitgevoerd in beton binnen een bouwkuip van combiwanden, trekpalen en onderwaterbeton (l = circa 60 meter). Vanuit de startschacht zullen na elkaar de buizen kunnen worden geboord. Hierna kan de diepe startschacht worden gebruikt om een waterkelder in te maken;
- betonnen boortunnel met 2 buizen met uitwendige diameter van 11,0 meter, met aanvankelijk een langshelling van 5,5%, die na een voetboog evenwel overgaat in langshellingen van 0,5% (noodzakelijk ten behoeve van de afwatering) (l = circa 3312 meter);
- de beide buizen hebben ter plaatse van de startschacht een tussenafstand van 5 meter; deze gaat binnen circa 200 meter over in een standaard tussenafstand van 10 meter;
- ter plaatse van de eerste circa 170 meter na de startschacht ligt de boortunnel (grotendeels) boven het pleistocene zand. Daarom moet er een grondverbetering worden gecreëerd in de vorm van een blok dat is opgebouwd uit cementkolommen ('mix in place');
- ter plaatse van de eerste circa 170 meter na de startschacht zal in de bouwfase een (driehoekige) bovenbelasting moeten worden aangebracht met een maximale hoogte van 5 meter, teneinde 'blow-outs' gedurende het boorproces te vermijden;
- tussen de beide buizen zijn over de gehele lengte dwarsverbindingen met een hart op hart afstand van 250 meter voorzien;
- de boortunnel buigt na passage van het Rijn – Schiekanaal (dwangpunt met het oog op een minimale gronddekking) naar het noorden af en 'takt' dan in onder de spoorlijn Alphen a/d Rijn – Leiden en ligt daar vervolgens midden onder, teneinde de bebouwing te ontzien. Hierdoor moet wel onder een drietal spoorbruggen-/ viaducten worden geboord. Het is hier noodzakelijk om 'compensating grouting' toe te passen ter plaatse van het paalpuntniveau van deze funderingen, teneinde zakking van deze kunstwerken te voorkomen;

- de boortunnel buigt nabij de Rijnzichtstraat van het spoor af en kruist ongeveer haaks de spoorlijn Leiden – Den Haag. Hierna ligt het tracé tussen twee gebouwen om vervolgens met een krappe horizontale boogstraal van 300 meter om een gebouw aan de Vondellaan westwaarts af te buigen naar de Plesmanlaan. De meeste bebouwing wordt hierbij in beginsel ontzien, alleen het gebouw op de hoek Vondellaan-Plesmanlaan kan niet gehandhaafd blijven;
- bij de passage van de spoorbaan stijgt de tunnel weer richting ontvangtschacht. Bij deze passage van het spoor, en bij de passage van de eerder genoemde gebouwen die hier op volgt, is een stalen boortunnellining vereist, tot aan de ontvangtschacht;
- vervolgens sluit de boortunnel aan op een gesloten toerit in de ontvangtschacht, uitgevoerd in beton binnen een bouwkuip van combiwanden, trekpalen en onderwaterbeton (l = circa 60 meter). Binnen de ontvangtschacht is eveneens een waterkelder voorzien;
- de beide buizen gaan van de standaard tussenafstand van 10 meter naar circa 5 meter ter hoogte van de passage van de spoorbaan. Dit blijft zo tot aan de ontvangtschacht;
- ter plaatse van de laatste circa 170 meter voor de ontvangtschacht ligt de boortunnel (grotendeels) boven het pleistocene zand. Daarom moet er een grondverbetering worden gecreëerd in de vorm van een blok dat is opgebouwd uit cementkolommen ('mix in place');
- ter plaatse van de laatste circa 170 meter voor de ontvangtschacht zal in de bouwfase een (driehoekige) bovenbelasting moeten worden aangebracht met een maximale hoogte van 5 meter, teneinde 'blow-outs' gedurende het boorproces te vermijden (NB: dit ligt midden in de huidige Plesmanlaan);
- op de ontvangtschacht volgt een gesloten toerit, uitgevoerd in beton binnen een bouwkuip van damwanden, trekpalen en onderwaterbeton (l = circa 60 meter). De langshelling bedraagt 5,5% Ter plaatse van de overgang gesloten toerit naar open toerit is op de gesloten toerit een dienstengebouw gesitueerd;
- open toerit, uitgevoerd in beton binnen een bouwkuip van damwanden, trekpalen en onderwaterbeton (l = circa 275 meter). De weg heeft hier een topboog $R = 5000$ meter,;
- verdiepte ligging (6 meter diepte), uitgevoerd in beton binnen een bouwkuip van damwanden, trekpalen en onderwaterbeton (l = circa 675 meter);
- aansluiting en klimmen tot maaiveldligging Plesmanlaan (l = circa 210 meter). De weg heeft hier een topboog $R = 5000$ meter.

HOOFDSTUK 5

Beoordeling van effecten

5.1

ALGEMEEN

Aan de hand van het in hoofdstuk 4 gepresenteerd ontwerp is voor een aantal criteria in de vorm van een quick-scan beoordeeld wat de effecten zijn op de leefomgeving. Hierbij zijn dezelfde criteria gehanteerd zoals deze in de samenvattende tabel van het MKBA-rapport zijn vermeld.

Nadrukkelijk wordt er op gewezen dat deze beoordeling slechts de status heeft van een quick-scan, en gebaseerd is op interpolatie/ extrapolatie van effectbeschrijvingen voor andere tracévarianten uit het MKBA-rapport, in combinatie met expert-judgement op basis van het voorliggende ontwerp dat te karakteriseren is als een schetsontwerp.

Een nauwkeuriger beoordeling zal onderdeel moeten zijn van de MER-fase, in geval deze variant dan beschouwd wordt.

5.2

VERKEER EN VERVOER

In opdracht van de Provincie Zuid-Holland zijn door Goudappel Coffeng de reistijden van het Spoortracé in vergelijking met het voorkeustracé berekend. De resultaten zijn als volgt:

	Afstand			Freeflow		Ochtend-spits		Avond-spits	
	Van	Naar	(km)	min	sec	min	sec	min	sec
Rijnlandroute-voorkeustrace	Katwijk	Alphen a/d Rijn	25,32	18	40	21	37	23	7
	Alphen a/d Rijn	Katwijk	25,48	18	59	22	4	23	57
Spoortunneltracé	Katwijk	Alphen a/d Rijn	22,08	18	18	21	1	22	40
	Alphen a/d Rijn	Katwijk	22,13	18	9	21	6	24	14
Zonder Rijnland-route en tunnel	Katwijk	Alphen a/d Rijn	24,4	21	38	26	31	28	42
	Alphen a/d Rijn	Katwijk	23,94	21	14	26	19	29	11

Samenvatting:

- In freeflow en in de ochtenspits is het spoortunneltracé richting Alphen a/d Rijn circa 25 seconden sneller dan het voorkeustracé; Richting Katwijk bedraagt dit circa 55 seconden.

- In de avondspits is het tunneltracé richting Alphen a/d Rijn circa 25 seconden sneller.
Richting Katwijk is het voorkeurs-tracé circa 15 seconden sneller.

Netto contante waarde reistijdbaten:

Mobiliteitseffecten (bedragen x € 1.000.000,-)	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8	Spoor- tracé
Reistijd automobilisten	233	212	216	192	242	139	201	179	266
Reistijd vrachtverkeer	58	53	54	48	61	35	50	45	67
Betrouwbaarheid	73	66	67	60	79	43	63	56	83
Totaal	363	330	337	301	379	217	314	280	416

Voor het spoortracé geldt dat de baten 14,6 % hoger zijn dan de baten van het voorkeursalternatief. Voor de reistijdbaten is alternatief 1 als voorkeursalternatief gehanteerd. Dit is geen nauwkeurige berekening, maar een schatting, omdat de verkeersgegevens slechts een beperkt inzicht geven in de verkeersstromen.

5.3

NATUUR EN LANDSCHAP

5.3.1

LANDSCHAP

Bij het toetsingscriterium "Effecten op landschappelijke elementen" is gekeken naar de effecten als gevolg van vernietiging, verstoring en versnippering. In deze paragraaf wordt beschreven hoe het Spoortracé scoort ten opzichte van de andere alternatieven.

Tracé tussen Katwijk en A44:

Bij het Spoortracé hoort een verbreding van het tracé N206 (conform alle alternatieven behalve 4). Door de verstoring van het Valkenburgse Meer en het versnipperen van de cultuurhistorische zone scoort dit tracé negatief (-).

Tracé tussen A44 en A4:

Het Spoortunneltracé is vergelijkbaar met de alternatieven 6, 7 en 8. Deze alternatieven hebben door de ondertunnelde ligging geringer effect op landschappelijke elementen en scoort daarom neutraal (0).

Wel wordt opgemerkt dat een geringe aantasting van Polderpark Cronesteyn plaatsvindt ten gevolge van de aanleg van de Rijnlandroute volgens dit tracé. Dit is het grootst in de bouwfase, waarin een start en ontvangtschacht nodig zijn in dit park.

Landschap	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8	Spoor- tracé
Tracédeel Katwijk - A44	-	-	-	--	-	-	-	-	-
Tracédeel A44 - A4	-	-	-	-	-	0	0	0	0
Totaal Effecten op landschappelijke elementen:	-	-	-	--	-	0/-	0/-	0/-	0/-

5.3.2

ECOLOGISCHE VERBINDINGSZONES

Ecologische verbindingzones functioneren minder goed als gevolg van barrières en verstoring door bijvoorbeeld nieuwe infrastructuur en extra verkeer. Hierbij zijn de alternatieven beoordeeld op de effecten op ecologische verbindingzones en de effecten op beschermde soorten.

Effecten op ecologische verbindingzones

Tracé tussen Katwijk en A44:

Bij het Spoortunneltracé hoort een verbreding van het tracé N206 (zoals alle alternatieven behalve 4). Dit tracé doorsnijdt de ecologische verbinding Bosgordel, de verbinding tussen de duinen en de landgoederen zone. Hiermee wordt de bestaande doorsnijding door de huidige N206 verslechterd. Omdat de verslechterde doorsnijding van deze ecologische verbinding zeker negatieve effecten met mee zal brengen scoort dit tracé negatief (-).

Tracé tussen A44 en A4:

Het Spoortunneltracé is vergelijkbaar met de alternatieven 6, 7 en 8. Bij deze alternatieven zijn de effecten van tijdelijke aard en zullen geen veranderingen brengen in het functioneren van bestaande ecologische verbindingen (0).

Effecten op beschermde soorten

Tracé tussen Katwijk en A44:

Bij het Spoortunneltracé hoort een verbreding van het tracé N206 (zoals alle alternatieven behalve 4). Dit tracé vernietigt, verstoort en versnipperd de habitat van vele vogels (ca 265 beschermde soorten) en vaatplanten (ca 25 soorten). De score hiervoor is daarom negatief (-).

Tracé tussen A44 en A4:

Het Spoortunneltracé is vergelijkbaar met de alternatieven 6, 7 en 8. Bij deze alternatieven zijn de effecten op de beschermde soorten niet negatief, wat leidt tot een neutrale score (0).

Ecologische verbindingzones	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8	Spoor-tracé
Effecten op ecologische verbindingzones	--	--	--	--	--	0/-	0/-	0/-	0/-
Effecten op beschermde soorten	-	-	-	--	-	0/-	0/-	0/-	0/-
Score ecologische verbindingzones:	--	--	--	--	--	0/-	0/-	0/-	0/-

5.4

MILIEU EN LEEFBAARHEID

5.4.1

LUCHTKWALITEIT

Naar aanleiding van de MKBA-studie is een verkennend onderzoek naar de effecten van de Rijnlandroute op de luchtkwaliteit uitgevoerd. Er zijn berekening uitgevoerd voor de varianten 2 en 8 en de referentie in 2010. De varianten 2 en 8 zijn representatief voor wat betreft de kans op overschrijdingen in vergelijking met de overige varianten. Door de gesloten tunnel scoort alternatief 6 beter dan alternatief 8. Omdat het Spoortracé het meest

overeen komt met alternatief 6 is de score hieraan gelijkgesteld. Een aandachtspunt bij tunnels is de puntbelasting die ontstaat bij de toegangen tot de tunnel.

Luchtkwaliteit	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8	Spoor-tunnel-tracé
Luchtkwaliteit	-	-	-	--	--	0/-	--	--	0/-

5.4.2

GELUIDHINDER

Op basis van een globaal akoestisch onderzoek is in de MKBA-studie geconstateerd dat de voorgestelde alternatieven niet leiden tot onoplosbare knelpunten. Er is geen aanleiding om te vermoeden dat het Spoortracé hierin afwijkt. Ter plaatse van de Plesmanlaan zijn vermoedelijk geluidsbeperkende maatregelen nodig in verband met de inpassing tussen bestaande bebouwing. Het deel waar de Rijnlandroute in een tunnel ligt, heeft een positief effect op de overlast op de omgeving. Over de volledige lengte ontstaat er echter een toename aan de geluidsbelasting, waardoor ook dit tracé een negatieve score krijgt.

Geluid	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8	Spoor-tracé
Geluidsbelasting aanwezige bebouwing	-	-	-	--	--	-	-	-	-

5.4.3

VEILIGHEID

Externe veiligheid

Het verdient de voorkeur om vervoer van gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk buiten de bebouwde kom te laten plaats vinden. De alternatieven 6, 7 en 8 alsmede het Spoortracé gaan voor het grootste deel door de bebouwde kom en scoren dus minder ten opzichte van de andere alternatieven.

Verkeersveiligheid

In de MKBA-studie is geconstateerd dat alle alternatieven een gelijkwaardige bijdrage leveren aan verbetering van de verkeersveiligheid. Daarbij zijn kanttekeningen geplaatst bij de verkeersveiligheid van de aansluiting van de Rijnlandroute op de Knoop Leiden West. Deze kanttekening is om het Spoortracé niet van toepassing.

Bij het schetsontwerp van het Spoortunneltracé dient echter wel de volgende kanttekening te worden geplaatst. Om het tracé in te passen tussen alle bestaande bebouwingen is het noodzakelijk om minimaal toegestane boogstralen van 300m toe te passen. Voornamelijk ter hoogte van de kruising met de spoorlijn en het Galgewater ontstaat hier, in combinatie met de verticale boogstralen, een zeer minimaal ontwerp waarbij met name de zichtafstanden minimaal zijn. Dit is een mogelijk knelpunt in de verkeersveiligheid dat nader onderzoek vereist. Ook de aansluiting op de Plesmanlaan en de A44 zijn niet ideaal vanwege de hoge intensiteiten die hier verwacht worden.

Veiligheid	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8	Spoor-tracé
Externe veiligheid	+	+	+	+	+	0	0	0	0
Verkeersveiligheid	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Score veiligheid:	+	+	+	+	+	0/+	0/+	0/+	0/+

5.5

KOSTEN EN KOSTENDRAGERS

Op basis van het voorliggend ontwerp (hoofdstuk 4) is een kostenraming opgesteld, in lijn met het huidige uitwerkings niveau van het ontwerp. Dit betekent dat met een nauwkeurigheidsmarge (bandbreedte) +/- 30 % wordt gerekend. Het prijspeil voor de kostenraming is januari 2008.

De kostenraming is opgesteld conform de Standaard Systematiek Kostenraming (CROW 137), die algemeen geldend is voor de GWW-sector. Vervolgens is een vergelijking gemaakt met de alternatieven zoals deze eerder in het MKBA-rapport zijn opgenomen, en is -zoals gevraagd in de opdrachtschrijving aan ARCADIS- een vergelijking gemaakt met de kostenkanten voor de Hubertustunnel zoals deze via het internet beschikbaar zijn.

Op basis van de systematiek van CROW 137 worden de investeringskosten voor de variant geraamd op € 746,5 mio excl. BTW, terwijl de investeringen netto contant gemaakt € 657,5 mio excl. BTW bedragen. Een nadere onderbouwing hiervan zal separaat worden verstrekt.

Dezelfde getallen voor de voorkeursvariant uit de MKBA bedragen € 458,-- mio excl. BTW, respectievelijk € 407,-- mio excl. BTW.

In onderstaande tabel staat de vergelijking weergegeven van de resultaten van de raming met de eerder uitgevoerde ramingen.

Vergelijking bouwkosten	MKBA 1 N11-West	A Spoortracé	B N206	X Spoortracé	
Bouwkosten					
Functionievrijmaken, wegen, ongelijkvloerse kruisingen etc.	€	€			
Boortunnel, incl. toeritten, verdiepte ligging	€	€			
Aansluiting A4	€	€			
Aansluiting A44	€	€			
Totaal Bouwkosten	€ 339,7	€ 403,0	€ 464,9	€ 554,2	
Overige kosten					
percentage overige kosten					
Investeringskosten	€ 458,5	€ 544,1	€ 627,6	€ 746,5	
marge (+/- 30%)	€ 137,6	€ 163,2	€ 188,3	€ 224,0	

Tracé lengte (km)	9,0	7,5	7,2	8,5	
Lengte verdiept en/of tunnel (km)	2,8	3,4	4,1	4,9	incl. toeritten
Lengte wegen (N206), ongelijkvloerse kruisingen, functionievrijmaken etc.	6,2	4,1	3,1	3,6	
Tracekosten per km	€				inv.kst/km
Boorkosten per km boor-trace		(op basis van Bouwkosten)	€		

		A Spoortrace	X Spoortrace	Verschil X - A
Verschil in boorkosten t.o.v. A - Spoortrace (bewoners)	91 mio/km	€ 309,4	€ 454,6	€ 145,2
Overzicht grootste verschillen				
Boortrace incl. toeritten/verdiepte ligging	1,5 km		92,8-6 mio/km	
Tracé lengte	1,0 km		6 mio/km	
Stalen lining	190 m1			
Compensatie grouting	1 pst			
Voorbelasting	1 pst			
Cementkolommen	1 pst			
Parallelstructuur	1 pst		9,2*1,50	
Diverse niet benoemde/bekende verschillen	1 pst			
Totaal				€ 145,2

5.6 MAATSCHAPPELIJKE HAALBAARHEID

5.6.1 DOORSNIJDING/ BARRIÈREWERKING

Het Spoortracé scoort, net als de alternatieven 6, 7 en 8 neutraal op doorsnijding. Deze alternatieven zijn bijna volledig uitgevoerd als tunnel op het stuk tussen de A4 en de A44 en zorgen daardoor niet voor een verslechtering van de doorsnijding. Op het deel tussen de A44 en Katwijk maken ze gebruik van de N206. De doorsnijding ten opzichte van de referentiesituatie (geen Rijnlandroute) verslechterd hierdoor nagenoeg niet. Alleen ter hoogte van de aansluiting op de A4 vindt een geringe doorsnijding plaats van het Polderpark Cronesteyn, wat als een geringe barrière zou kunnen werken.

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

5.6.2 CULTUUR EN ARCHEOLOGIE

Het Spoortracé scoort op de onderdelen archeologische trefkans, bekende archeologische waarden, historische waarde en aardkundige waarde niet anders dan de andere noordelijke alternatieven 6, 7 en 8. De te slopen gebouwen zoals benoemd in de volgende paragraaf betreffen voor zover bekend geen rijksmonumenten.

Cultuur en archeologie	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8	Spoor- tracé
Tracédeel A4 - A44	--	--	--	--	--	-	-	-	-
Tracédeel A44 - Katwijk	--	--	--	-	--	--	--	--	--
Score cultuur en archeologie:	--	--	--	--	--	--	--	--	--

5.7 ECONOMISCHE EN RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

Bij het Spoortracé bestaat het risico dat een aantal gebouwen (bij de aansluiting op de Plesmanlaan) alsnog gesloopt moet worden, waarvan nu nog het vermoeden bestaat dat die kunnen worden gehandhaafd. Dit zijn overigens redelijk grote gebouwen. Dit risico geldt ook voor het deel waar de tunnel op diepte ligt, maar dicht langs bebouwing gaat. Het is in dit stadium nog niet te zeggen of dit tot gevolg heeft dat ook hier enkele gebouwen niet gehandhaafd kunnen worden.

5.7.1

TE SLOPEN BEDRIJFSPANDEN

In onderstaande tabel is per tracédeel aangegeven hoeveel bedrijfspanden er gesloopt dienen te worden voor dit deeltracé. De waarde is aangegeven met een range om aan te geven dat op basis van het schetsontwerp geen exacte waarde bepaald kan worden.

Te slopen bedrijfspanden	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8	Spoor-tracé
Tracédeel A4 - A44	15-20	55-60	45-50	15-20	15-20	0-5	10-15	10-15	0-5
Tracédeel A44 - Katwijk	15-20	15-20	15-20	10-15	0-5	0-5	0-5	0-5	0-5
Totaal te slopen bedrijfspanden:	30-40	70-80	60-70	25-35	15-25	0-10	10-20	10-20	0-10

5.7.2

TE SLOPEN WONINGEN

In onderstaande tabel is per tracédeel aangegeven hoeveel woningen er gesloopt dienen te worden voor dit deeltracé. De waarde is aangegeven met een range om aan te geven dat op basis van het schetsontwerp geen exacte waarde bepaald kan worden.

Te slopen woningen	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8	Spoor-tracé
Tracédeel A4-A44	15-20	15-20	15-20	15-20	15-20	0-5	0-5	50-55	0-5
Tracédeel A44-Katwijk	0-5	0-5	0-5	0-5	0-5	0-5	0-5	0-5	0-5
Totaal te slopen woningen:	15-25	15-25	15-25	15-25	15-25	0-10	0-10	50-60	0-10

5.7.3

RECREATIEGEBIED

De activiteiten op het meer ondervinden door de verbreding van de N206 hinder in de vorm van geluidshinder en luchtverontreiniging. Dit geldt ook voor het Polderpark Cronesteyn. Voor het overige heeft het Spoortracé geen specifieke effecten op recreatiegebieden.

Recreatiegebied	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8	Spoor-tracé
Recreatiegebieden	--	--	--	-	-	0/-	0/-	0/-	0/-

HOOFDSTUK

6 Risico's en kansen

6.1

RISICO'S

Ten aanzien van het in hoofdstuk 4 gepresenteerde ontwerp willen we u wijzen op enkele risico's die hier aan de orde zijn. Aansluitend staan de risico's uitgebreider beschreven. De aansluiting van de tunnel ter hoogte van de Plesmanlaan leidt tot problemen met betrekking tot de inpassing, vanwege de beschikbare ruimte. Door de beperkte beschikbare ruimte, de wetgeving met betrekking tot de tunnelwetgeving en de dwangpunten (zoals het spoor en de aanwezige bebouwing) is het niet mogelijk een directe aansluiting naar het centrum aan te leggen. Doordat dit niet mogelijk is, heeft het verkeer richting Leiden centrum hier maar beperkt voordeel van.

Verder wijzen wij u op een aantal technische risico's welke het boren van een tunnel op de betreffende locatie met zich mee brengt. Hierbij kunt u denken aan de noodzaak voor compensating grouting en aanvullende maatregelen in verband met aanwezige bebouwing. In de planning is het belangrijk rekening te houden met een lange periode voor de afstemming met ProRail, omdat de tunnel onder het spoor loopt. Tot slot is het ontwerp minimaal ingericht, vanwege de beperkte beschikbare ruimte.

De volgende specifieke risico's willen we u onder de aandacht brengen:

- De aansluiting van de tunnel op de Plesmanlaan is niet op een locatie realiseerbaar waar ook effectief een aansluiting naar Leiden centrum mogelijk is. Dit komt voornamelijk doordat er pas een paar honderd meter na het einde van de tunnel een aansluiting mogelijk is. Deze ligging is te ver weg van Leiden centrum en deze aansluiting kan niet gerealiseerd worden, zonder dat een aantal gebouwen gesloopt moet worden.
- Bij de aansluiting van de tunnel op de Plesmanlaan ontstaat een situatie met hoge intensiteiten en weinig ruimte. Door de lage ligging en de hoge intensiteiten op de Rijnlandroute is een parallelstructuur hier noodzakelijk. De uitwerking van deze parallelstructuur is niet gedetailleerd onderzocht. Wel is duidelijk dat dit veel ruimte kost en dat het verkeerskundig geen ideale oplossing is. Geluidhinder blijft hier ook een probleem. Deels kan dit voorkomen worden door de Rijnlandroute langer overdekt aan te leggen, met de huidige Plesmanlaan boven op de tunnel. Het verkeer op de Plesmanlaan heeft echter ook hoge intensiteiten en veroorzaakt ook geluidsoverlast. Ook de aansluiting op de A44 leidt tot dure constructies en kans op opstoppingen.
- Vanwege het boren onder bestaande spoorbruggen/ -viaducten is compensating grouting noodzakelijk. Risico's op verzakking van de spoorbaan blijven desondanks bestaan, temeer daar de paalpuntniveaus van deze kunstwerken opgezocht en aangeboord moeten worden.

- Het boren onder de spoorbaan heeft in beginsel het risico van zakkingen in zich. In het bijzonder zijn wissels gevoelig en mag het hoofdspoor Leiden – Den Haag als extra gevoelig worden aangemerkt. Voor het werken op of onder spoorlijnen is toestemming van ProRail vereist. Deze toestemming kan hier lang op zich laten wachten omdat naar verwachting uitgebreid zal moeten worden aangetoond dat er geen effecten zijn te verwachten, terwijl een uitgebreid pakket aan mitigerende en compenserende maatregelen zal moeten worden opgesteld. Er ligt dus een risico ten aanzien van proceduretijden. Theoretisch is het zelfs mogelijk dat ProRail in het geheel geen toestemming verleend aan het boren (in de lengterichting) onder het spoor.
- Waterkelder en pompenruimten zijn nu onderin de tunnelbuis gesitueerd. Dit maakt dat deze alleen toegankelijk zijn bij wegafsluitingen. Om deze reden, maar ook omdat het geheel nu erg krap bemeten is, valt niet uit te sluiten dat het werken met uitwendige waterkelders (buiten de tunnelbuis) noodzakelijk is. Dit moet dan geschieden met grondbevriezingstechnieken. Nadere uitwerking in een vervolgfase is eerst noodzakelijk.
- Nabij de nieuwbouw van het ROC en met name nabij de Vondellaan/ Plesmanlaan wordt zeer dicht langs bebouwing geboord. Bij de Vondellaan/ Plesmanlaan wordt nu uitgegaan van stalen lining, in combinatie met zeer krappe horizontale boogstralen die in de buurt komen van wat minimaal mogelijk is bij boortunnels. Hiermee is het nog juist mogelijk een tracé te realiseren. Niet uit te sluiten is dat na nader onderzoek in een vervolgfase blijkt dat dit te dicht langs een of meerdere gebouwen ligt, met te grote consequenties voor de funderingen daarvan en/of voor de boogstralen van de tunnel. In dat geval is sloop van dit gebouw aan de orde.
- Er is momenteel nog geen onderzoek gedaan naar (bijzondere) kabels en leidingen. Specifieke leidingen op bepaalde plaatsen kunnen significante verleggingskosten met zich meebrengen.
- Er zijn nu minimale boogstralen aangehouden in het ontwerp om dit mogelijk te maken. Er is ook geen rekening gehouden met overgangsbogen. Bij een nadere uitwerking zou hierdoor kunnen blijken dat meer ruimte nodig is dan in de huidige situatie voorzien is.
- Bij de aansluiting van de tunnel op de Plesmanlaan ontstaat een situatie met hoge intensiteiten en weinig ruimte. Door de lage ligging en de hoge intensiteiten op de Rijnlandroute is een parallelstructuur hier noodzakelijk. Dit kost veel ruimte. Ook de aansluiting op de A44 leidt tot dure constructies en kans op opstoppen.
- In het ontwerp worden hellingspercentages van 5,5 % gehanteerd. Dit is toegestaan, maar het is op grond van het grote te overwinnen hoogteverschil niet wenselijk in verband met de grote terugval in snelheid van vrachtwagens. Ruimtegebrek nabij start- en ontvangtschacht staat momenteel echter geen andere mogelijkheid toe. In een vervolgfase zal dit nader geanalyseerd moeten worden.
- De reistijd-baten zoals aangenomen in het rapport zijn gebaseerd op zeer globale verkeerscijfers. Er is hierbij uitgegaan van een positief optimistische benadering van de baten. Bij een nadere uitwerking zullen deze baten niet hoger uitvallen. Het is echter zeer zeker niet onmogelijk dat deze in dit geval lager uitvallen.

6.2

KANSEN

Ten aanzien van het in hoofdstuk 4 gepresenteerde ontwerp zien we de volgende kansen:

- Uit nader grondonderzoek zouden voldoende waterafsluitende lagen in de ondergrond kunnen blijken. Dit zou besparingen kunnen opleiden in hoeveelheden onderwaterbeton en trekpalen.

- Het Spoortracé zou kunnen worden benut om gezamenlijk met ProRail een gecombineerde weg-/ spoortunnel aan te leggen, met behulp van de cut & cover methode. Weliswaar geeft dit veel bouwoverlast; in de gebruiksfase ontstaat een grote strook grond die geschikt is voor dubbel grondgebruik. Woningbouw zal een deel van de aanleg van de tunnel kunnen bekostigen, anderzijds zal er ook een bijdrage van de zijde van ProRail mogen worden verwacht.
- Een variant op het voorgaande is een cut & cover wegtunnel, waarbij het spoor op het dak wordt gelegd. Dit scoort minder goed op het aspect dubbel grondgebruik, de totale aanlegkosten mogen echter nog wel als lager worden aangeduid dan die van een boortunnel.
- Ten gevolge van het ondergronds brengen van een groot deel van de Rijnlandroute ontstaan er bovengronds kansen voor gebiedsontwikkeling. Wat dit precies inhoudt is echter onbekend.

HOOFDSTUK 7

Overzichtstabel

Effect volgens MKBA-systematiek		Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 7	Alt 8	Spoor-tracé
Enh.		N11	N11 aansl Leiden	N11 aansl Voorsch.wg	N11 Buitenom	N11 bypass KLW	KV	KV halve aansl Lei	KV hele aansl Lei	
Verkeer en vervoer										
Reistijdwinst ³	Mln.€	363	330	337	301	379	217	314	280	416
Natuur en landschap										
Landschap	+/-	-	-	-	--	-	0/-	0/-	0/-	0/-
Ecologische verbindingzones ⁴	+/-	--	--	--	--	--	0/-	0/-	0/-	0/-
Milieu en leefbaarheid										
Luchtkwaliteit	+/-	-	-	-	--	--	0/-	--	--	0/-
Geluidhinder	+/-	-	-	-	--	--	-	-	-	-
Veiligheid ⁵	+/-	+	+	+	+	+	0/+	0/+	0/+	0/+
Kosten en Kostendragers										
Investeringskosten ⁶	Mln.€	-458	-344	-350	-324	-325	-699	-829	-848	-747
Investerings netto contant ⁷	Mln.€	-407	-305	-311	-287	-288	-621	-736	-753	-658
Maatschappelijke haalbaarheid										
Doorsnijding/barrièrewerking	+/-	-	-	-	--	-/0	0	0	0	0
Cultuur en archeologie	+/-	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Economische en ruimtel.ontw.										
Te slopen bedrijfspanden	#	30-40	70-80	60-70	25-35	15-25	0-10	10-20	10-20	0-10
Te slopen woningen	#	15-25	15-25	15-25	15-25	15-25	0-10	0-10	50-60	0-10
Recreatiegebieden	+/-	--	--	--	-	-	0/-	0/-	0/-	0/-

³ Reistijdwinst is in de MKBA uitgesplitst naar autoverkeer in de spits, vrachtverkeer in de spits, auto en vrachtverkeer buiten de spits en betrouwbaarheid.

⁴ Ecologische verbindingzones is in de MKBA uitgesplitst naar effecten op ecologische verbindingzones en beschermde zones.

⁵ Veiligheid is in de MKBA uitgesplitst naar externe veiligheid en verkeersveiligheid.

⁶ De investeringskosten staan niet genoemd in de MKBA tabel, maar zijn daarin netto contant gemaakt.

⁷ Investerings is in de MKBA uitgesplitst naar investeringen, beheer en onderhoud en restwaarde.

BIJLAGE 1

Tekening situatie, lengteprofiel en dwarsdoorsnede

Realisatie van de RijnlandRoute

Een integrale benadering

Uitgangspunten

- Snelle realisatie van een verbinding A4-A44-Katwijk
- Goed verwachtingenmanagement als ijkpunt voor zorgvuldigheid
- Goed verwachtingenmanagement realiseren met een integraal proces gebaseerd op drie pijlers:
 - Participatie
 - Bestuurlijke samenwerking
 - Communicatie

Participatie: uitgangspunten

- Participerende bestuurstijl: advies in een zo vroeg mogelijk stadium
- Participatie binnen kaders van de m.e.r.-procedure, benutten formele inspraakmomenten: efficiënt proces
- Breed samengestelde klankbordgroep: vaste gesprekspartner over inhoud en proces
- Per fase gerichte interactieve bijeenkomsten met specifieke doelgroepen en werkvormen
- Provinciale bijeenkomsten en eventueel gemeentelijke bijeenkomsten ten behoeve van eigen afweging

Participatie: onderwerpen

- Onderzoeksvragen (omgevingsfactoren, risico's etc.) voor project-m.e.r.
- Controle op uitgangspunten, aannames, kaartbeelden etc. voor project-m.e.r.;
- Criteria en het integrale afwegingskader t.b.v. beoordeling tracés, alternatieven en varianten
- Ideeën voor betere inpassing van het gekozen tracé
- Eventueel toevoeging van nieuwe alternatieven en varianten

Bestuurlijke samenwerking

- Behoud en versterking van bestuurlijke overeenstemming over ambities, beschikbare middelen (incl. verdeling) en randvoorwaarden
- Bepalend voor ruimte en richting van participatie met oog op verwachtingenmanagement
- Optreden als eenheid richting Rijk voor een sterke onderhandelingspositie
- Provincie als regisseur: verbindende schakel tussen Rijk en gemeenten

Communicatie

- Voortdurend heldere communicatie over inhoud en randvoorwaarden voor het proces (zorgvuldig proces!)
- Uitdragen dat nut en noodzaak een politiek-bestuurlijk gegeven is
- Media aandacht om het brede publiek te bereiken
- Stelselmatig overzicht bieden over de voortgang van het proces: wat is geweest, welke beslissingen zijn genomen, waar staan we nu, wat komt er nog?
- Grotere zichtbaarheid van provincie en gemeenten.

Nota van beantwoording

Quick Scan Spoortracé

Thema	Naam	Vraag / reactie	Toelichting Arcadis / PZH
Reistijdbaten en verkeers-effecten			
	Wijkraad Stevenshof	Het ontbreken van een afdoende doorgerekend verkeersmodel wordt als een groot gemis ervaren. Het blijft nu onduidelijk wat de echte reistijdbaten zijn, welk effect er op het Leidse wegennet te verwachten is en waar eventuele knelpunten te verwachten zijn.	Met een uitgebreidere verkeersmodelberekening had inderdaad een duidelijker beeld van de reistijdbaten kunnen worden neergezet, maar daartoe ontbrak de mogelijkheid in deze quick scan. Daarentegen geven de quick scan-berekeningen wel degelijk een inzicht in de omvang van de mogelijke baten en de marges die hierin bij kunnen worden aangenomen. Zeker als de vergelijking wordt getrokken met de cijfers uit de MKBA van het N11-West tracé en het Korte Vliet-tracé. Ondanks dat de reistijdbaten op onzeker grondslag en met een marge (aan de positieve kant) zijn berekend, de conclusie blijft toch dat qua maatschappelijke effecten de positieve reistijdbaten niet opwegen tegen de hoge kosten.
	Initiatief Rembrandt tunnel	- Het spoortracé heeft veel additionele verkeersbaten voor Leiden, door de ontsluiting van het verkeer van en naar de belangrijke economisch ontwikkelingszone BioScience Park / LUMC. En ook al is de aansluiting dichtbij het centrum uiteindelijk niet mogelijk, doordat het tracé anderhalve kilometer dichtbij Leiden ligt is het voor een veel groter deel van het verkeer dat nu door Leiden rijdt een aantrekkelijk alternatief	Hiervoor geldt hetzelfde als hierboven

	Wijkraad Stevenshof	De ingeschatte reistijdbaten, hoewel op basis van een grove analyse, geven een reëel beeld. Het Spoortracé scoort zeer waarschijnlijk beter dan het N11-Westtracé doordat het veel beter werkt voor het 'halfdoorgaande' verkeer (Leiden naar de wijde regio en omgekeerd).	Het spoortracé gaat, meer dan het N11-West tracé, door het 'hart' van Leiden en kan in principe voor de stad inderdaad veel betekenen in termen van ontsluiting. Echter, de quick scan wijst ook uit dat het zeer lastig is om, tegen aanvaardbare kosten, invulling te geven aan die ontsluitende functie middels een aansluiting nabij het centrum van Leiden.
	Wijkraad Stevenshof	Daarover kunnen we kort zijn: dit is niet of nauwelijks uitgewerkt, en Arcadis geeft dat ook zelf duidelijk aan. Er schijnt wel door de gemeente Leiden aan gerekend te zijn, maar de uitkomsten daarvan zijn niet opgenomen in het rapport, noch op de bijeenkomst in de Hortus gepresenteerd.	De resultaten van de verkeersberekeningen voor het spoortracé zijn benoemd in het quick scan rapport en verwerkt in de reistijdbaten. Het betreffen inderdaad wel grofmazige berekeningen, van een minder gedetailleerd niveau als de MKBA. Over de berekening van de baten is verderop nog een aanvullende toelichting opgenomen.
	Initiatief Rembrandt tunnel	Uit de tabel op bladzijde 17 van het rapport is op te maken dat het spoortracé circa 3.3 kilometer korter is dan het voorkeurstracé. Dit is aannemelijk. Veel minder aannemelijk is dat deze aanzienlijk kortere afstand samengaat met een freeflow reistijdbesparing van slechts 15 tot 55 seconden. Als 3.3 kilometer extra afstand leidt tot een halve minuut extra reistijd, moet deze afstand met een snelheid van 400 km/h afgelegd worden. Dat is onmogelijk. Beide tracés zijn op 2x2 rijstroken en 80 km/h gedimensioneerd, terwijl het voorkeurstracé moet weven met de A4 en waarschijnlijk gelijkvloerse kruispunten kent. Hoe is dit te verklaren?	Zie hierboven. Daarnaast is het zo dat de reistijdwinst is berekend met een grofmazig verkeersmodel, waarbij het gemiddelde is genomen over een aantal verschillende verplaatsingen (heen, weer, etc). Gelet op de korte tijd waarin de quick scan is opgesteld is het goed mogelijk dat daar wat onvolkomenheden in zitten (zo gaf een bepaalde verplaatsing zelfs een langere reistijd). Daarnaast is het niet uitgewerkt welke weerstanden precies in het model zitten, en die hebben wel grote invloed op de reistijd. Het kan zijn dat het model bij de tunnel wat andere weerstanden dan het N11-tracé heeft aangehouden. Dit levert wat onzekerheid over de uitkomsten. Met de ideeëngroep is afgesproken hierbij het spoortracé 'het voordeel van de twijfel' te gunnen en uit te gaan van zo positief mogelijke waarden in de marge van onzekerheid. Daarnaast moet bedacht worden dat het nog onzeker is met

			welke snelheid door zo'n tunnel gereden kan worden. Er is gerekend met 80 km/uur, maar een snelheid van 70 km/uur in een stadstunnel is ook zeer wel denkbaar, wat weer een dempend effect zal hebben op de baten. Dit zijn onzekerheden die moeten worden meegenomen in de afweging.
	Wijkraad Stevenshof	Het dynamische model zoals in de MKBA gebruikt kent voor de referentiesituatie een gemiddelde reistijd per voertuig van ca. 12,5 minuut en een gemiddelde afgelegde afstand van ca. 10 kilometer. Het traject Katwijk-Alphen is meer dan twee keer zo lang in tijd en afstand en is als zodanig niet representatief te noemen voor alle verplaatsingen.	Dat is juist, Katwijk-Alphen is niet representatief voor alle verplaatsingen. Maar het geeft wel een inzicht in de oost-west verplaatsingen waarvoor de RijnlandRoute en het spoortracé juist goed zouden moeten werken. Vergeet niet dat de genoemde 12,5 minuten een gemiddelde waarde is voor alle verplaatsingen in het verkeersmodel (dus ook verplaatsingen die geen baat hebben bij de RijnlandRoute zoals Rijnsburg-Hillegom e.d.) en niet zozeer de verplaatsingen die baat hebben bij de RijnlandRoute. Van het tracé Katwijk-Alphen mag verwacht worden dat het veel baat heeft bij het spoortracé. Indien uitgegaan zou zijn van een meer gemiddelde verplaatsing, zouden de baten wel eens minder positief kunnen uitvallen omdat dan ook veel verplaatsingen worden meegenomen die geen of minder positief effect van de RijnlandRoute ondervinden.
	■■■ ■■■■■	het nemen van het traject Katwijk Alphen werk vervuilend op de reistijdwist	Zie hierboven
	Wijkraad Stevenshof	Op basis van bovenstaande kan voorzichtig worden geconcludeerd dat de reistijdbaten van het Stadstunneltracé zeker niet onder die van het voorkeustracé zullen liggen, en hoogstwaarschijnlijk hoger.	Klopt, dat is ook onze voorzichtige conclusie.
	■■■ ■■■■■	Het spoortracé is 3,3 km korter dan het voorkeustracé. Hoe kan het dan dat deze maximaal	Het is niet zozeer het spoortracé dat 3,3 kilometer korter is, maar de verplaatsing Alphen-Katwijk. Het spoortracé is ongeveer

		slechts 55 seconden sneller is bij freeflow? Een snelle rekensom leert dat 3,3 km bij 80 km/h freeflow een tijdwinst van zo'n 2,5 minuut oplevert, dus zeg 150 seconden. Dat is drie keer zoveel als de door het rekenmodel geschatte reistijdwinst.	1,5 kilometer korter dan het N11-West tracé (van A4 tot A44). Echter, voor de verplaatsing Alphen-Katwijk moet men ook nog een stukje over of parallel aan de A4 richting Den Haag rijden alvorens de RijnlandRoute op te rijden. Dat is een afstand die wel meeweegt in de reistijdbaten, maar niet zozeer in de investeringskosten voor de infrastructuur. Daarnaast is het zo dat het spoortracé wezenlijk anders is dan het N11-tracé en 'kosten per kilometer' niet zomaar te vergelijken zijn. Vandaar dat een 1-op-1 omrekening van kosten en reistijden niet goed mogelijk is.
	■■■ ■■■■■	Een vraagteken is de tracélengte van het voorkeurstracé. De quick-scan noemt 9,0 km, terwijl voor het spoortracé 8,5 km wordt genoemd. Elders in het rapport, en 3 september mondeling bevestigd, staat dat het voorkeurstracé 3,3 km langer is dan het spoortracé. Het voorkeurstracé heeft dan een lengte van $8,5 + 3,3 = 11,8$ km. Mogelijk is de raming voor het voorkeurstracé 2,8 km te laag. Bij een gemiddelde van ■■■■■ per km is dat ■■■■■	Zie hierboven
		Kan dit komen door de modellering van het voorkeurstracé? De vraag is hoe dit aansluit op A44 en vooral op A4. Uit de tekeningen in de MKBA lijkt sprake te zijn van een oprit ten zuiden van de huidige aansluiting Leiden-Zuid/Voorschoten. Zo'n oprit lijkt niet realistisch.	Het voorkeurstracé en het spoortracé zijn gemodelleerd in hetzelfde model, dus op die manier vergelijkbaar. Daarin zijn ook aansluitingen op Leiden meegenomen. Of die er ook daadwerkelijk komen in het N11-West tracé is nog niet bekend.
	Initiatief Rembrandt unnel	Bovendien blijft uit het rapport en de presentatie volledig onduidelijk hoe deze reistijdbesparing op het traject Alphen-Katwijk leidt tot geaggregeerde	Verderop is een toelichting van Arcadid op de batenberekening opgenomen.

		reistijdbaten van 14.6%. Een eenvoudige rekensom voor bijvoorbeeld het personenvervoer in termen van aantal voertuigen * bezettingsgraad * reistijdbesparing over 3.3 km * waarde van tijd zou het voor de lezer begrijpelijker maken en <i>is onontbeerlijk om een goed gefundeerde beslissing te nemen.</i>	
Kostenraming			
	Wijkraad Stevenshof	Hoewel wel beloofd (en vermeld in de tekst van het rapport) is er geen vergelijking met de kosten van de Hubertustunnel terug te vinden. Dat wekt enige verbazing, aangezien ze gewoon openbaar zijn (zie Bijlage 1). De totaal begrote kosten waren 150 miljoen voor het gehele project. Dit komt vrijwel exact overeen met de raming. De component 'boorkosten' was ca. [REDACTED] voor 1,5 km boortunnel. Dit betekent ca. 44 miljoen per km. Hoewel de omstandigheden van de Hubertustunnel anders zijn (hij ligt veel minder diep waardoor goedkoper toeritten konden worden gerealiseerd en er zijn geen moeilijke passages), is het verschil met de [REDACTED] per km zoals voor de Rijnlandroute wordt gehanteerd dermate groot dat dit vraagt om nader onderzoek. Tot die tijd lijkt het verstandiger om te rekenen met een lager bedrag per kilometer. Dit kan voor de diverse boortunnelvarianten zomaar [REDACTED] schelen op de totale bouwkosten, en [REDACTED] op de totale investeringskosten.	Abusievelijk is in de tekst de Hubertustunnel genoemd, zonder dat dit vergezeld is van een nadere getalsmatige onderbouwing. Dit was echter wel in de beschouwingen meegenomen. De Hubertustunnel wijkt evenwel op een aantal belangrijke punten af van de tunnel uit de quick-scan: ▪ De grondslag van de Hubertustunnel is zeer goed (over de volledige hoogte), hetgeen weinig kosten voor grondverbetering etc. inhoud. ▪ Het aantal lastige passages is veel minder dan bij het Spoortracé (denk aan de spoorlijnen en de spoorviaducten). Dit scheelt substantieel in kosten voor extra maatregelen. ▪ De tunnel is voor de overheid in een gunstige periode aanbesteed (na de bouwfraude) en had te maken met een substantieel aanbestedings 'meevaller' (lage inschrijving). ▪ De diameter is kleiner. Vermoedelijk zijn de kosten voor tunnel-technische installaties niet onder 'boortunnel' ondergebracht, daar waar dit bij het Spoortracé wel het geval is.

			Wanneer deze correctiefactoren in acht worden genomen, dan is er geen sprake meer van 'slechts' [REDACTED] ten opzichte van [REDACTED] per km.
	Wijkraad Stevenshof	De kosten voor het tracé zijn waarschijnlijk te hoog ingeschat. Op basis van een gedetailleerde analyse van de door Arcadis aangereikte gedetailleerde raming en de reële kosten van het Hubertustunneltracé komen wij tot de conclusie dat de investeringskosten zeker [REDACTED] lager kunnen zijn dan de raming van Arcadis (dus ca. [REDACTED] in plaats van [REDACTED]).	Zie hierboven
	Wijkraad Stevenshof	Voor de aansluiting op de A44 wordt [REDACTED] gereserveerd. Echter, in het rapport wordt niet vermeld dat Leiden-West zó ingrijpend op de schop moet. Het lijkt eerlijker om op basis van het rapport met [REDACTED] euro te rekenen, overeenkomstig met de aansluiting op de A4.	Dat is waarschijnlijk correct. Arcadis heeft voor de aansluiting op de A44 getallen overgenomen uit de MKBA, maar de verwachting is dat in de MKBA met het N11-tracé (met bijvoorbeeld een bypass) en het Korte Vliet-tracé (met een ingewikkelde aansluiting) inderdaad met hogere bedragen is gerekend. In het korte tijdspad van de quick scan werd niet geheel duidelijk welke 'scope' rond de A44-aansluiting precies in de MKBA-raming zat. Dat zou betekenen dat met dit punt de raming naar beneden zou kunnen worden bijgesteld.
	Initiatief Rembrandt tunnel	Voor het spoortracé wordt circa [REDACTED] begroot voor aansluitingen op de A4 en de A44, op basis van de andere tracés. Het spoortracé heeft geen aansluitingen nodig op de A4 en de A44.	Op zich heeft het spoortracé geen aansluiting op de A44, maar de RijnlandRoute beoogt een verkeersoplossing te bieden inclusief de aansluiting op de A44 en de verbinding naar Katwijk. Deze kosten moeten wel ook integraal worden meegewogen om een vergelijking te kunnen maken met de alternatieven uit de MKBA. Over de hoogte van deze kosten: zie toelichting hierboven.
	Initiatief Rembrandt	- Los van de discussie over of het wel of niet mogelijk is, is voor deze 1.5 kilometer [REDACTED]	De detailraming laat zien dat de directe kosten van 675 m open toerit/ verdiepte ligging circa [REDACTED] euro bedraagt. Op

	tunnel	begroot, wat per kilometer neerkomt op een bedrag vergelijkbaar met dat van de boorkosten. Is deze € per kilometer realistisch?	investeringskostenniveau betreft dat circa per kilometer en niet per kilometer.
	Initiatief Rembrandt tunnel	- Tot slot is in het rapport nog geen rekening gehouden met een reservering van zover wij weten voor de herstructurering van de Plesmanlaan, die bij de keuze voor het spoortracé vrijvalt.	Dat is een aanname die vooralsnog zeker niet hard te maken is. En voor zover een dergelijke reservering er al zou 'liggen', is het volstrekt onduidelijk en onzeker of die vrijvalt. Daarnaast is het de vraag of deze aspecten ook niet voor de andere alternatieven gelden.
	Initiatief Rembrandt tunnel	Een belangrijk voordeel hiervan is dat de Ringweg-Oost, een omvangrijk en ingrijpend infrastructureel projecten in Leiden dat naar schatting gaat kosten, niet langer noodzakelijk lijkt, omdat zoals uit de verkeersanalyses ten behoeve van de Ringweg-Oost blijkt dat het spoortracé in grote mate hetzelfde verkeer bedient, dat van zuidoost naar noordwest Leiden v.v. wi.	Voor deze aanname geldt dezelfde onzekerheid als hierboven. Dit zijn aspecten die in de verkeersanalyses voor de MER moeten worden meegenomen.
	Initiatief Rembrandt tunnel	- Het spoortracé heeft additionele financiële baten omdat een aantal omvangrijke, ingrijpende en prijzige infrastructurele projecten wellicht niet langer noodzakelijk zijn; naar schatting voor de Ringweg-Oost en de herstructurering van de Plesmanlaan.	Zie hierboven
		• Suggereert deze paragraaf dat in de quick-scan een andere methode (nl. CROW) gehanteerd is als in de MKBA (nl. MKBA-methodiek)?	Die suggestie is niet zo bedoeld. In beide gevallen is dezelfde systematiek gehanteerd. De CROW-methodiek beschrijft de wijze van kostenramen. De MKBA-systematiek beschrijft de wijze van onderling vergelijken van diverse alternatieven. Dit is helaas niet duidelijk in de quick-scan beschreven.
		• De laatste zin op pag. 21 is onduidelijk. Staat hier dat de spoortunnel eigenlijk veel goedkoper is met de	Die zin is inderdaad onduidelijk. Deze zin is bedoeld als vergelijking en heeft betrekking op de kosten van het N11-West

		MKBA-methodiek en dus dat de CROW-methodiek tot een hogere inschatting leidt?	tracé. De hogere kosten zijn de kosten voor de boortunnelvariant (spoortracé), terwijl de lage kosten van toepassing zijn voor het voorkeursalternatief (wat volgt uit de MKBA).
Technische uitwerking			
	Wijkraad Stevenshof	Op basis van de uitgangspunten en tekeningen die Arcadis heeft gepresenteerd blijken er enkele mogelijkheden te zijn om een aansluiting dichterbij Leiden-Centrum te realiseren door de westelijke tunnelmond dichterbij het spoor te realiseren. Dit 'unique selling point' van de Stadstunnel is wat ons betreft nog niet van de baan. Bijgevoegd in bijlage 2 zijn twee schetsmatige uitwerkingen van mogelijke varianten voor deze aansluiting.	Het is ruimtelijk gezien niet mogelijk/wenselijk de tunnel te laten boven komen voordat deze de Plesmanlaan heeft bereikt (na de aansluiting van de Vondellaan). Vanaf het spoor geredeneerd is er geen ruimte om tussen de flats boven te komen in een open bak (constructief) tenzij deze niet worden gespaard. Direct daarna is de aansluiting van de Vondellaan, waar een aansluiting verkeerskundig niet wenselijk is (zeker ook gedurende de bouwphase). De locatie waar de tunnel begint te stijgen is hiervandaan teruggerekend. Het is niet mogelijk een aansluiting te maken richting het centrum van Leiden, omdat vanuit de tunnelwet pas een afrit/oprit mag worden gerealiseerd na een paar honderd meter na/voor een tunnel mag worden aangelegd. De locatie voor een afrit ligt hierdoor pas ver in de Plesmanlaan. Als hier een (volledige of halve) aansluiting gerealiseerd moet worden, kost dit veel ruimte, wat ertoe leidt dat diverse bebouwing niet kan worden gehandhaafd. Verkeerskundig zou dit ook geen alternatief zijn dat de voorkeur verdient, omdat er ook een belangrijke aansluiting is ter hoogte van de Haagse Schouwweg.

			Technisch is het mogelijk het spoor hoger te kruisen, maar dat heeft geen invloed op de bovengenoemde aspecten. Dit verdient bovendien niet de voorkeur, omdat er een risico bestaat ter hoogte van de spoorkruising. Het uitgangspunt is verder geweest zoveel mogelijk bebouwing te sparen. Hierbij is niet expliciet gekeken of de aankoop en sloop van bebouwing voordeliger zou zijn dan de constructieve maatregelen van een langere tunnel.
	Wijkraad Stevenshof	Op basis van de gehanteerde randvoorwaarden uit hoofdstuk 2 en het gepresenteerde lengteprofiel (op grootformaat geplot) lijkt het niet onmogelijk om de (verdiepte) tunnelmond enkele honderden meters in oostelijke richting opschuiven.	Zie hierboven
	■■■■ ■■■■■	De quick-scan kiest voor amoveren van een gebouw (of alleen het tankstation voor dit gebouw?). Het onderzoeken waard is of (a)moveren de benodigde ruimte voor de centraansluiting kan maken. Sloop op deze locatie biedt ook weer ontwikkelingsmogelijkheden.	Zie hierboven
	Initiatief Rembrandt tunnel	- En ook al is dat zo, is aansluiting op de gewenste plek op de Plesmanlaan niet voor veel minder dan ■■■■■■ alsnog te realiseren, inclusief uitkoop, sloop, et cetera? - Kan de tunnel niet dichterbij het centrum omhoog komen?	Zie hierboven
	Wijkraad Stevenshof	Ten aanzien van het lengteprofiel wordt niet duidelijk gemaakt waarom de helling naar de ontvangtschacht niet direct na de passage van het Galgewater wordt	Zie hierboven

		ingezet, bijvoorbeeld door de voetboog rechtstreeks aan te laten sluiten op een helling van 5 of 5,5% (zie varianten in de bijlage)	
	Wijkraad Stevenshof	De Stevenshof-variant gaat uit van het slopen van 2-3 gebouwen bij de tunnelmond in de Plesmanlaan: twee autodealers en wellicht een leegstaand kantoorpand. Arcadis kiest ervoor om zo min mogelijk te slopen (inmiddels is duidelijk dat het kantoor zal worden gerenoveerd).	Het klopt dat dat zoveel mogelijk als uitgangspunt is aangehouden.
	Wijkraad Stevenshof	Door de verlegging van de tunnelmond ca. 400 meter naar het westen wordt de tunnel ca. 400 meter langer (en dus duurder) dan in de Stevenshof-variant.	Dit moet wel in samenhang met het hele ontwerp worden bekeken. Door de tunnelmond meer naar het westen te leggen worden namelijk ook veel kosten bespaard, bijvoorbeeld voor het slopen van gebouwen.
	Wijkraad Stevenshof	Arcadis geeft niet aan of een grootschalige reconstructie van de knoop Leiden-West nodig is om daar eventueel al een scheiding tussen bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer aan te brengen. De uitwerking van het tracé tussen Leiden-West en kruising met Haagsche Schouwweg duidt hier ook niet op.	Dat valt in principe buiten de opdracht van de quick scan. Maar verwacht mag worden dat vanwege de verkeersintensiteiten aanpassing van de knoop Leiden-West aan de orde zal zijn. Daarom is in de kosten daar ook een bedrag voor opgenomen. Vraag is nog wel hoe hoog die kosten zouden moeten zijn en hoe omvangrijk de ingrepen.
	Wijkraad Stevenshof	Wat is de minimale diepte waarop de tunnel de spoorbaan Leiden-Den Haag kan/mag passeren (met stalen lining) waarbij er nog een verantwoord risico is? Immers, het is niet per se onmogelijk om een bestaande spoorbaan te passeren op geringere diepte dan aangegeven in het Arcadis-rapport. Op basis van de gehanteerde randvoorwaarden uit hoofdstuk 2 en het gepresenteerde lengteprofiel (op grootformaat geplot) lijkt het niet onmogelijk om de (verdiepte) tunnelmond enkele honderden meters in oostelijke richting	De spoorbaan zou inderdaad op minder grote diepte kunnen worden gepasseerd (de risico's nemen hierbij overigens toe). De essentie is echter dat een hogere ligging ter plaatse van de spoorbaan weinig voordelen biedt, aangezien de positie van de ontvangtschacht in de Plesmanlaan hier het dwangpunt is. Een verkorting van de tunnel is wat dat betreft ook niet aan de orde.

		opschuiven. De mate van deze verplaatsing is afhankelijk van de locatie van de noodzakelijke grondverbetering: direct na de spoorkruising of onder het spoor (mogelijk onder een hoek aangebracht). De ca. 5 meter hoge spoordijk functioneert in dat geval tevens (mede) als grondterp (in het lengteprofiel van de tunnel is de spoordijk per abuis niet opgenomen). [...]	
	Wijkraad Stevenshof	De diepteligging van de tunnel bij kruising van de spoorbaan Leiden-Den Haag. De 'Arcadis'-variant ligt aanzienlijk dieper dan de 'Wijkraad-variant'. Hierdoor is het niet meer mogelijk om een hele of halve aansluiting ter hoogte van Naturalis te realiseren. Het wegdek ligt ter hoogte van de spoorbaan op ca. -25 meter. Tot Naturalis is er dan nog hooguit 250 meter. Dit is onvoldoende om met op- en afritten op maaiveld uit te komen en een aansluiting te creëren. Anderzijds kan dus geredeneerd worden dat de maximale diepteligging van het tunnelwegdek ter hoogte van de spoorpassage (ruim) minder dan 20 meter moet zijn om een aansluiting nog mogelijk te maken.	Zie hierboven
	Wijkraad Stevenshof	Nabij de start- en ontvangtschacht ligt de tunnel gedeeltelijk boven het pleistocene zand. Op deze locaties is de ondersteunende werking van de bodem vermoedelijk onvoldoende. Als oplossing worden 'mix in place' cementkolommen voorgesteld. Bestaan er alternatieve grondverbeterings- of bouwmethodieken?	Er bestaan zeker alternatieve methoden: bijvoorbeeld get maken van groutkolommen, het geheel vervangen van de grond door zand (hiertoe moet een diepe bouwkuip worden gemaakt), bevriezing, etc. Al deze methoden zijn bij diverse boortunnels al eens toegepast, en derhalve meegewogen in deze quick-scan. De project-specifieke locatie maakt dat hier de methode 'mix-in-place' als de meest economische oplossing wordt beschouwd.
	Wijkraad Stevenshof	In Polderpark Cronesteyn is een open toerit voorzien. Om de milieueffecten te verbeteren kan de toerit	Dat zou in principe kunnen. Wel moet bedacht worden dat met een overkapping op zich de hoeveelheid schade aan het park er

		overkapt worden, bijvoorbeeld door een kunstmatige heuvel (met inachtneming van zichthoeken).	niet minder om wordt. En de vraag is hoe dan een afweging tussen geluidhinder en visuele hinder uitpakt.
	Wijkraad Stevenshof	De brug over de Trekvluit en het viaduct over de Lammenschansweg zijn enkelsporig. Wellicht kan er werk met werk gemaakt worden door deze oudere kunstwerken te vervangen door een dubbelsporige variant waarbij rekening wordt gehouden met de passage van de boortunnel	Dat kan een optie zijn. Ook deze kunstwerken zullen evenwel op een vergelijkbare diepte moeten worden gefundeerd. Compenserende maatregelen om zakkingen tegen te gaan blijven nodig.
	Wijkraad Stevenshof	In het lengteprofiel ontbreekt de spoordijk Leiden-Den Haag.	Dat klopt en dat is slordig. We gaan na of dat nog in de tekening kan worden opgenomen.
	Wijkraad Stevenshof	Om de wissels vóór station Leiden te ontzien wordt een stalen lining voorgesteld. De al geboorde Statentunnel in Rotterdam komt direct na de kruising met het spooreplacement van Rotterdam Centraal boven (zie ook bijlage). Wat zijn de ervaringen bij deze tunnel? Welke maatregelen zijn er te nemen om dit mogelijk te maken (bijvoorbeeld andere funderings- of constructietechnieken). Hoe lastig zijn die maatregelen te combineren met een boortunnel? Wegen de extra kosten op tegen de baten van een verminderde tunnellenlengte en –diepte, en tegen de eventuele extra reistijdbaten van een eventuele halve aansluiting die dan wellicht toch gerealiseerd kan worden?	De kennis en ervaring omtrent de Statenwegtunnel was reeds meegewogen in het ontwerp voor de quick-scan. Voor de passage van het spooreplacement bij de Statenwegtunnel <u>is</u> de toegepaste methode ‘stalen lining’. Voorts geldt een hogere ligging ter plaatse van de spoorbaan weinig voordelen biedt, aangezien de positie van de ontvangtschacht in de Plesmanlaan hier het dwangpunt is. Een verkorting van de tunnel is wat dat betreft ook niet aan de orde.
	Wijkraad Stevenshof	Om de bebouwing ten westen van het spoor te ontzien wordt een stalen lining voorgesteld. Het voormalige gebouw van Heerema zal ingrijpend worden gerenoveerd. De garage (Mercedes) kan t.b.v. de tunnel (en herontwikkeling rond de knoop) wellicht beter verplaatst worden. [...]	Zie eerder

	Wijkraad Stevenshof	Als alternatief kan de Rijnlandroute over dit trajectdeel [Plesmanlaan] ook halfverdiept worden aangelegd, bijvoorbeeld in een U-polderconstructie. Kruisende wegen kunnen halfverhoogd worden aangelegd, min of meer vergelijkbaar met de Tjalmaweg langs Valkenburg.	Dat zou inderdaad kunnen. Maar de praktijk wijst uit dat in zo'n situatie de weg en de kruisende wegen een meter te verhogen effectief kan zijn, maar daarna beginnen de meerkosten op te lopen.
	Wijkraad Stevenshof	Is dezelfde techniek (Stille Tomas) toe te passen voor het aanleggen van de tunnelbak onder de Plesmanlaan als die voor de Churchillaan wordt voorgesteld? Wat zijn daarvan de consequenties (is het duurder, goedkoper of vergelijkbaar met een conventionele tunnelbak?).	Waarschijnlijk wel, maar de verwachting is vooralsnog dat de kosten van deze techniek hoger zullen zijn.
	Wijkraad Stevenshof	Om beter het doorgaand verkeer van bestemmingsverkeer te scheiden 'bij de bron' kan ook nog overwogen worden om de tunnelbak door te trekken tot aan knoop Leiden-West in combinatie met een ingrijpende reconstructie. Mogelijk kan er 'werk-met-werk' worden gemaakt met de door Arcadis en Dura Vermeer voorgestelde parallelwegenstructuur langs de A44?	Dat zou in principe kunnen, maar valt buiten de scope van deze quick scan. Vraag is wel wat dat voor de kostenraming zou betekenen.
	Initiatief Rembrandt tunnel	- Het ontwerp in het rapport heeft een 1.5 kilometer langere verdiepte ligging. Dit wijkt af van het door de initiatiefnemers voorgestelde ontwerp.	Dat klopt, dat komt door de parallelstructuur die nodig is op de Plesmanlaan.
	Initiatief Rembrandt tunnel	Boren onder bewoond of bedrijvig gebied is niet zo ongebruikelijk als het rapport wordt gesteld, zie bijvoorbeeld: - Het Trekvliettracé (zie Bijlagen), de nieuw te ontwikkelen verbinding tussen De Binckhorst en de rijkswegen A4 en A13 (bij knooppunt Ypenburg).	Boren onder bewoond gebied is beslist ongebruikelijk, en wordt daar waar mogelijk vermeden. Ook de Hubertustunnel is langs de woonhuizen geboord; de boortunnel van de Trekvliettracé verkeert momenteel nog in de schetsontwerpfase.

		- De Hubertustunnel (zie Bijlagen) in Den Haag, die binnen planning en budget is gerealiseerd.	
	■■■■■ ■■■■■	• Graag zou ik nog iets beter uitgelegd zien waarom andere tracés voor de stadstunnel tussen A44/Leiden-West en A4/Leiden-Oost – ons oorspronkelijke idee - niet kunnen. Dat zou met boren onder woonhuizen te maken hebben. Die uitleg zie ik graag op papier.	Het boren onder bebouwing is beslist ongebruikelijk en wordt altijd zoveel mogelijk vermeden. De reden hiervoor is de gevoeligheid voor paalpuntzakkingen van bestaande bebouwing. Dit vergt veel (kostbare) preventieve maatregelen (funderingsverstevingen, compensating-grouting). Gevoegd bij het hoge risicoprofiel voor een aannemer van de boortunnel (dat eveneens tot uiting komt in kosten), én de (extra) kosten voor (grotere) planschade, maakt dat dit oplossingen zijn die de besparingen van een kortere tunnel in rechte lijn hier meer dan teniet doen. Los daarvan mag verwacht worden dat de maatschappelijke weerstand voor dergelijke oplossingen groot is. (Vergelijk ook de risico's bij de Noord-Zuidlijn, waar ook niet onder de bebouwing wordt geboord.)
	Initiatief Rembrandt tunnel	<i>Wij vinden deze alternatieven deel dienen uit te maken van een verder onderzoek naar de stadstunnel.</i>	In de MER zit ook een modulair opgebouwd nulplusalternatief, waar het Churchill Avenue plan onderdeel van zal zijn. Dat betekent dat het uitwerken van een stadstunnel concept, waarbij ook gekeken kan worden naar Trekvliettracé en Hubertustunnel, inderdaad onderdeel zal zijn van het vervolgproces.
	■■■■■ ■■■■■	• Overigens, waarom wordt de tunnelbak niet gewoon afgedekt. Hierdoor kan hier het gebied ontwikkeld worden en is er zeker een plus voor geluidhinder (en wellicht ook een 0/+ voor milieu en leefbaarheid).	Dat is gedaan om de kosten van het tracé te beperken.
Milieu			
	■■■■■ ■■■■■	• De quick-scan beoordeelt geluidhinder met een -. Er staat dat op het tracé onder het spoor sprake is van	Deze beoordeling is gemaakt precies conform die in de MKBA. Het komt voornamelijk omdat vanwege het gedeelte dat buiten

		een verbetering, een +. Ter plekke van de Plesmanlaan is, zonder maatregelen, sprake van een verslechtering, een -. Mijn voorstel is om de score te middelen en een 0 te geven voor geluidhinder. Of eventueel een 0/-.	de tunnel valt (ook de N206 Tjalmaweg zit in immers het tracé) er overall gezien wel meer geluidbelasting zal optreden. Maar dat is bij de andere tracés in de MKBA precies zo bekeken: het Korte Vliet-tracé heeft ook een – gekregen.
Afweging			
	■■■■■ ■■■■■	als het uitgangspunt een duurzame oplossing moet zijn, zoals de gedeputeerde telkenmale heeft gesteld, zullen alle varianten die kwalitatief hoog scoren (zoals korte vliettrace) moeten worden meegewogen in de MER	Duurzaamheid is een belangrijke factor in de afweging tussen de tracés en varianten. Maar ook kosten is een factor van belang, die in belangrijke mate meespeelt in de afweging. Daarbij staan haalbaarheid en wenselijkheid soms op gespannen voet. Zeker omdat het grootste deel van de kosten gedragen zal moeten worden door het Rijk. En daarbij is duidelijk aangegeven dat een bedrag van deze omvang, en dat geldt ook voor het Korte Vliet-tracé, onhaalbaar is.
	Wijkraad Stevenshof	Als gekeken wordt naar technische haalbaarheid, reistijdbaten, kwalitatieve aspecten en de waarschijnlijk bij te stellen kosten voor de boortunnel is er geen enkele reden om deze nu al te laten afvallen.	Zie hierboven
	Initiatief Rembrandt tunnel	- Het spoortracé is het meest duurzame van alle tracés. Het spoortracé biedt de mogelijkheid om een belangrijke ecologische zone te sparen die het Groene Hart met het Duingebied verbindt, leidt tot minder uitstoot door het verkeer vanwege de kortere afstand, maakt het mogelijk om een deel van de uitstoot af te vangen en te zuiveren, en leidt tot aanzienlijk minder vernietiging, verstoring en versnippering in het gebied tussen de A4 en de A44 en rond het Valkenburgse Meer.	Zie hierboven
	Wijkraad	Het rapport geeft geen antwoord op de vraag hoe om te	De afweging tussen kwalitatieve en kwantitatieve aspecten is

	Stevenshof	gaan met vergelijking van kwantitatieve en kwalitatieve kosten-baten. Dit was ook geen vraag aan Arcadis. Deze problematiek speelde al een grote rol bij de MKBA-rapporten, en speelt ook bij de waardering van dit Stadstunneltracé weer een grote rol. Vraag aan de Provincie is dan ook om heel duidelijk te maken hoe de totaalbalans voor de MKBA opgemaakt moet worden, en hoe de gestelde wegingscriteria (13% voor 'kosten', 24 % voor 'verkeer en vervoer', 19% voor 'natuur en landschap') in die totaalbalans verwerkt worden. Als deze wegingscriteria worden toegepast op de gekwantificeerde aspecten 'kosten' en 'reistijdbaten', betekent dit dat 700 miljoen aan kosten kan (moet?) opwegen tegen 400 miljoen aan reistijdbaten.	inderdaad een complex aspect bij MKBA's (en ook bij milieueffectrapportages). De genoemde percentages van de wegingscriteria hebben overigens in de verkenningsfase een rol gespeeld, maar niet in de MKBA. Het is niet toegestaan om kosten of effecten (+ en -) te vermenigvuldigen met percentages, omdat dit de objectiviteit verstoort. Het toepassen van weging behoort tot de politieke afweging en niet tot een objectief MKBA overzicht. In de MKBA is wel de categorie-indeling van de wegingscriteria aangehouden.
	Wijkraad Stevenshof	Het is goed mogelijk om kwalitatieve waarderingen om te zetten in kwantitatieve waarderingen (zie o.a. "Ruijgrok et al., <i>Kentallen waardering Natuur, Water, Bodem en Landschap, Hulpmiddel bij MKBA</i> , Ministerie van LNV, Den Haag, 2006"). Hieraan dient zeker in de Startnotitie voor de MER aandacht te worden besteed om tot beter vergelijkbare kosten en baten te komen.	De provincie gaat er van uit dat het inderdaad goed mogelijk zal zijn in de vervolgfase de effecten gedetailleerder te beschrijven, en waar mogelijk kwantitatief. Evenwel is de MER op zich niet zozeer bedoeld om kosten te vergelijken, als wel om de milieueffecten zo goed mogelijk (ook kwantitatief) inzichtelijk te maken en een plaats te geven in de afweging.
	Initiatief Rembrandt tunnel	- In de kosten van het spoortracé zijn alle externe effecten geïnternaliseerd. Alle andere varianten zullen in de MER-fase alleen maar duurder worden als gevolg van aanvullende maatregelen die noodzakelijk blijken om hinder voor mens en milieu te voorkomen of te verminderen. Ervaringen uit het verleden laten zien dat deze kosten van mitigerende maatregelen aanzienlijk	Het zou kunnen dat het tracé op dit punt minder additionele kosten heeft, en dat kan in de afweging worden meegenomen. Daarentegen is het zo dat in de ramingsystematiek rekening wordt gehouden met deze effecten, doordat voor verschillende typen wegen verschillende percentages voor aanvullende posten worden meegenomen.

		kunnen oplopen.	
	Initiatief Rembrandt tunnel	- Het spoortracé ontlast de A4. In vergelijking met het voorkeurstracé hoeft er een aansluiting minder gerealiseerd te worden, en hoeft het verkeer op de as Alphen / Katwijk niet te weven over de A4 om van de N11 naar de Rijnlandroure v.v. te komen. Een aansluiting minder en minder wevend verkeer bevordert tevens de verkeersveiligheid en de reistijdbetrouwbaarheid op zowel de verbinding A4-A44 als de A4!	Dat er minder weefbewegingen op de toekomstige parallelstructuur van de A4 klopt, maar dat geldt ook voor de mogelijke variant van het N11-west tracé die parallel loopt aan de A4 en aansluit op de aansluiting N11. Daarentegen is de verwachting op basis van de MKBA dat alle RijnlandRoute alternatieven de A4 richting Den Haag wat zwaarder zullen belasten, ten gunste van de N14 en de A12-Utrechtsebaan.
	Initiatief Rembrandt tunnel	- Het spoortracé heeft de mogelijkheid om op een integrale manier te kijken naar het verkeersprobleem in en rond Leiden. Ter hoogte van aansluitingen met de A4 en de A44 ligt het spoortracé dicht bij het tracé van de RijnGouweLijn. Dit biedt de mogelijkheid om op deze weg/spoorknooppunten transferia te realiseren en multimodaal vervoer te stimuleren. Dit is niet alleen een kans voor het spoortracé, ook voor de RijnGouweLijn!	Dat is zeker waar.
	Initiatief Rembrandt tunnel	- Het spoortracé voldoet het best van alle tracés aan de doelstelling van de RijnlandRoute, namelijk het ontsluiten van de as Katwijk – A44 – A4. Dit is vooral ook van belang met het oog op de ontwikkelingslocaties Valkenburg en BioScience Park; “eerst bewegen, dan bouwen”. Het spoortracé ontsluit het BioScience Park (maar o.a. ook het LUMC) direct richting A4 / N11 en ontlast daarmee het knooppunt A44 / N206, ten gunste	Het unieke van het spoortracé is met name de functie voor de stad Leiden en een enigszins directere oost-west verbinding. Echter, voor de bereikbaarheid danwel ontlasting van infrastructuur bij locatie Valkenburg, Bio Science Parc en Greenport mag het effect vergelijkbaar worden geacht met de andere RijnlandRoute oplossingen.

		van het verkeer op de A44 en de N206 richting Katwijk v.v., en het stadsverkeer in Leiden (o.a. Churchillaan).	
Vervolg	Wijkraad Stevenshof	Voor de MER-fase moet wellicht ook overwogen worden om de effecten op het deel Katwijk-A44 en A44-A4 apart samen te vatten in een beoordelingstabel. Alleen op deze manier wordt echt duidelijk hoe wezenlijk de verschillende tracés (nulplus, N11-West en Stadstunnel) van elkaar verschillen op de kwalitatieve effecten. Dit geldt met name voor doorsnijding, cultuur en archeologie, landschap. Voor het deel Katwijk-A44 ligt het tracé al vast, en de kwalitatieve scores op dit deel verstoren de afweging van de alternatieven op het gedeelte A44-A4..	Het moet in de MER inderdaad duidelijk zijn welke effecten aan welk tracédeel toe te kennen zijn.

Toelichting berekening baten RijnlandRoute tunneltracé

17 september 2008 - Arcadis

Inleiding

De Rijnlandroute is een wegverbinding tussen de A4 nabij Leiden en de kust. Het tracé bestaat uit twee delen. Het eerste deel verbindt de A4 met de A44. Het tweede deel is de verbinding tussen de A44 en Katwijk. Voor het trajectdeel tussen de A4 en de A44 is, naast de al geanalyseerde varianten, een nieuwe variant ontwikkeld. Dit is een tunneltracé onder het centrum van Leiden door. De vraag van de opdrachtgever is de baten hiervan ik kaart te brengen. Hiertoe heeft het bureau Goudappel Coffeng (in opdracht van de gemeente Leiden) aanvullende berekeningen gemaakt.

Uitgangspunten

Deze berekeningen hebben betrekking op de reistijd tussen Katwijk en Alphen aan de Rijn. In tabel 1 zijn de resultaten vermeld.

	Van	Naar	Afstand (km)	Freeflow	Ochtendspits	Avond-spits
Voorkeursalternatief	Katwijk	Alphen a/d Rijn	25,32	18.40	21.37	23.07
	Alphen a/d Rijn	Katwijk	25,48	18.59	22.04	23.57
Spoortunneltracé	Katwijk	Alphen a/d Rijn	22,08	18.18	21.01	22.40
	Alphen a/d Rijn	Katwijk	22,13	18.09	21.06	24.14
Referentiealternatief	Katwijk	Alphen a/d Rijn	24,40	21.38	26.31	28.42
	Alphen a/d Rijn	Katwijk	23,94	21.14	26.19	29.11

In de quick scan zijn de baten van het spoortunneltracé en het voorkeursalternatief berekend ten opzichte van het referentiealternatief. Hierbij is geen onderscheid naar richting gemaakt. Dat wil zeggen dat de gemiddelde reistijdwinst tussen Katwijk en Alphen aan den Rijn als basis heeft gediend. In tabel 2 zijn de reistijdwinsten ten opzichte van het referentiealternatief vermeld

	Freeflow	Ochtendspits	Avondspits
Voorkeursalternatief	2.37	4.35	5.25
Spoortunneltracé	3.13	5.17	5.30

Hieruit is de volgende informatie over verkeersstromen afgeleid.

Tabel 3: Verkeersgegevens

	West naar Oost	Aandeel (%)	Reistijdwinst
Doorgaand	6.710	20	100%
Inuit	17.165	52	50%
Intra	9.040	28	25%
Totaal	32.915	100	

De informatie uit de maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) is niet bruikbaar voor dit doel omdat daar alleen het totale aantal ritten in de studieregio is weergegeven (zie bijvoorbeeld tabel 9 op blz. 25). Het is niet na te gaan of te schatten welke reistijdwinst voor welk deel van de bijna 500.000 verplaatsingen geldt.

Aangenomen is dat het doorgaande verkeer 100% van de reistijdwinst uit tabel 3 heeft. Het ingaande en uitgaande verkeer 50% en het intraverkeer 25%. Het aandeel personenverkeer is gesteld op 96%. De overige 4% bestaat uit vrachtverkeer. Er wordt geen rekening gehouden met nieuw verkeer. De omvang van het verkeer in oude en nieuwe situatie is gelijk verondersteld. Verondersteld is voorts dat 20% van het verkeer in de ochtendspits zit, 60% de rest van de dag en 20% in de avondspits.

De overige uitgangspunten zijn conform de MKBA:

- Het basisjaar is 2007. De baten starten in 2015. De analyseperiode loopt tot 2044 (30 jaar baten). Het aantal dagen per jaar bedraagt 250;
- De discontovoet is 5,5%;
- De reistijdwaardering bedraagt €9,82 voor personenverkeer en €43,28 voor vrachtverkeer in het basisjaar. De waardering stijgt met 1% per jaar.
- De bezettingsgraad is 1,11 voor personenauto's en 1,0 voor vrachtverkeer.

Resultaten

De resultaten worden hieronder eerst per jaar gepresenteerd en daarna als totaal in netto contante waarde (NCW). Alle resultaten zijn weergegeven ten opzichte van het referentiealternatief.

Tabel 4 Baten Spoortunneltracé (in Euro per jaar)

	Personenverkeer	Vrachtverkeer
Ochtendspits	808.670	133.787
Rest van de dag	1.477.035	244.361
Avondspits	842.111	139.523
Totaal	3.127.816	517.671

Tabel 5 Baten voorkeustracé (in Euro per jaar)

	Personenverkeer	Vrachtverkeer
Ochtendspits	701.528	116.061
Rest van de dag	1.197.699	198.148
Avondspits	829.356	137.413
Totaal	2.728.583	451.622

Uit het feit dat de reistijden voor het tunnelalternatief korter zijn dan voor het voorkeursalternatief, volgt dat de baten van het tunnelalternatief hoger zijn. In tabel 6 is de NCW voor beide alternatieven vermeld.

Tabel 6 Totale baten per alternatief (NCW in Euro)

	Personenverkeer	Vrachtverkeer	Totaal
Voorkeustracé	32.929.923	5.450.402	38.380.325
Spoortunneltracé	37.748.071	6.247.519	43.995.589

Conclusies

De baten van het tunneltracé zijn 14,6% groter dan de baten van het voorkeustracé.

Niet vergeten mag worden dat in de MKBA om alle relaties in het studiegebied gaat (in totaal bijna 500.000 verplaatsingen), terwijl de bovenstaande analyse is gebaseerd op circa 32.000 verplaatsingen. De effecten zijn ook alleen bekeken voor de Rijnlandroute en niet op de overige verkeersroutes. Daar zit uiteraard wel winst, maar die volgt door de totale baten te vergelijken (procentueel).

Plan van aanpak

Provincie Zuid-Holland in interactie

Regie op en interactie in het planproces van de RijnlandRoute

Plan van aanpak

Aan

Het kernteam RijnlandRoute

Van

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

Vught, september 2008

1 Kern

Het provinciebestuur streeft naar een snelle realisatie van de RijnlandRoute en een zo groot mogelijk draagvlak voor het uiteindelijke tracé en de inpassing ervan in de regio. Het beeld in de regio bestaat dat de provincie weinig oog heeft voor geluiden van belangenhebbenden uit de regio en het eigen voorkeurstracé na onzorgvuldige besluitvorming doordrukt. Met een interactieve aanpak wil de provincie dit beeld herstellen en bovendien tot inhoudelijke verrijking komen.

Uitgangspunten voor deze aanpak zijn:

Snelle realisatie van de RijnlandRoute door een zorgvuldig proces

De RijnlandRoute kan alleen conform planning worden gerealiseerd door een zorgvuldige uitvoering van de processtappen van de planprocedure. Een integrale aanpak vanuit overzicht gemaakt voorkomt adhoc acties en verrassingen, zowel voor de provincie als voor belanghebbenden. De aanpak wordt tijdig bijgesteld als veranderende omstandigheden daar aanleiding toe geven. Met een zorgvuldig proces kan de provincie goed voor de dag komen bij de Raad van State in het geval van bezwaar- en beroepsprocedures. Zorgvuldig werken vindt plaats binnen de MER-procedure: het participatieproces wordt volledig ingepast in de formele procedure en aangesloten bij formele termijnen. Voor participatie worden momenten van formele inspraak benut om dubbelwerk te voorkomen.

Goed verwachtingenmanagement als ijkpunt voor een zorgvuldig proces

Een zorgvuldig proces vraagt goed verwachtingenmanagement. Op elk gegeven moment, binnen elke processtap van de MER-procedure moet voor gemeenten, burgers, bedrijven, belangenorganisaties duidelijk zijn:

- waarover zij kunnen meepraten en meedoen;
- hoeveel beleidsruimte er is en welke inbreng zij daarin hebben;
- welke rol zij innemen en hoeveel invloed ze in die hoedanigheid hebben;
- welke toezeggingen het provinciebestuur doet en hoe hard deze zijn;
- hoe het gehele proces eruit ziet, in welke fase zij mee kunnen doen, wanneer en hoe de provincie reageert en welke resultaten zij mogen verwachten.

Een proces gebaseerd op drie pijlers als voorwaarde voor goed verwachtingenmanagement

Om goed verwachtingenmanagement te kunnen realiseren, is de aanpak van het gehele proces gebaseerd op drie pijlers: participatie, bestuurlijke samenwerking en communicatie.

Participatie van gemeenten, burgers, bedrijven en belangenorganisaties in de MER-procedure draagt bij aan draagvlak bij hen voor de RijnlandRoute. Een *participatieve bestuursstijl* is het uitgangspunt: in een zo vroeg mogelijk stadium advies inwinnen bij belanghebbenden. Deze bestuursstijl krijgt vorm in:

- een breed samengestelde klankbordgroep is gedurende de hele procedure op verschillende onderwerpen vaste gesprekspartner voor de provincie (de samenstelling van de huidige ideeëngroep is een vertrekpunt);
- specifieke interactieve bijeenkomsten per processtap. Per processtap wordt benoemd wat de beoogde meerwaarde is van participatie. Op basis daarvan worden participanten en werkvormen geselecteerd. Deze bijeenkomsten worden zoveel mogelijk op lokaal niveau in samenwerking met gemeentebesturen georganiseerd.

Inhoudelijk kan de participatie zich richten op:

- borging van de kwaliteit van de m.e.r.-procedure (van controle op kaartmateriaal tot het plan van aanpak);
- beoordelingscriteria voor het afwegen van alternatieven en varianten;
- onderzoeksvragen die in de m.e.r.-procedure beantwoord zouden moeten worden;
- de uitwerking van varianten om de inpassing van het tracé te optimaliseren;
- het signaleren van risico's en relevante omstandigheden die de snelle realisatie kunnen belemmeren of bevorderen.

Bestuurlijke samenwerking tussen de provincie en de regio is van belang om participatie binnen de MER-procedure gezamenlijk te kunnen vormgeven. Dat betekent gezamenlijk de nut en noodzaak van de RijnlandRoute (her)bevestigen en de inzet van en inhoudelijke randvoorwaarden bij het participatieproces te formuleren. Nauw samenwerken maakt het doen van toezeggingen mogelijk over hogere ambities met de RijnlandRoute en de financiële bijdragen die daarvoor nodig zijn. Samen optrekken betekent behoud en versterking van de onderhandelingspositie van de provincie ten opzichte van het Rijk.

Het provinciebestuur treedt op als verbindende schakel tussen de regio en het Rijk en voert de regie. Dat biedt tevens kansen om rijksbeleid (bv. Randstad Urgent), gemeentelijk beleid (bv. gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen) en provinciaal beleid (As Leiden-Katwijk waar de RijnlandRoute onderdeel van uitmaakt) op elkaar aan te laten sluiten. De stuurgroep is een voor de hand liggend speelveld voor deze bestuurlijke samenwerking. Een eerste stap is dat het plan van aanpak gedragen wordt door de stuurgroep.

Communicatie in brede zin is de laatste pijler. Uitgangspunt is volledige transparantie over de inrichting en het verloop van de procedure inclusief participatie via de media. Zo wordt ook bij het bredere publieke verwachtingenmanagement gerealiseerd en wordt de provincie zichtbaarder. Via de media moet de provincie permanent de nut en noodzaak van de RijnlandRoute uitdragen en voeden én publiek verantwoording afleggen over het proces: in welk stadium bevindt het proces zich, welke beslissingen zijn genomen en waarom, wat is er gedaan met inbreng van participanten en wat komt hierna?

Plan van aanpak, definitieve versie

Provincie Zuid-Holland in interactie

Regie op en interactie in het planproces van de RijnlandRoute

Plan van aanpak

Aan

Het kernteam RijnlandRoute

Van

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

Vught, 10 oktober 2008

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Samenvatting	3
3	Analyse van de situatie.....	6
3.1	Waar staan we nu, wat ging er vooraf, wat volgt?	6
3.2	Actoranalyse	8
3.3	Mate waarin voldaan is aan de voorwaarden voor een interactieve werkwijze.....	8
3.4	Kansen en risico's	11
4	Politiek-bestuurlijke inkadering van het proces	12
4.1	Inhoudelijke doelen en randvoorwaarden	12
4.2	Bestuursstijl.....	13
4.3	Actoren.....	13
4.4	Procesdoelen	14
5	Inrichting van het proces	16
5.1	Uitgangspunten	16
5.2	Processtappen en de bijdrage vanuit de drie pijlers	19
5.3	Specifieke participatieactiviteiten per processtap.....	22
	Bijlage: actoranalyse.....	25

1 Inleiding

Dit plan van aanpak heeft betrekking op de inrichting van het participatieproces ter ondersteuning van een snelle en zorgvuldige realisatie van een RijnlandRoute. Het plan van aanpak dient als vaststaande 'startnotitie' voor het proces: de uitgangspunten en de grote lijn staan, maar moeten gaandeweg steeds verder worden uitgewerkt en vertaald in een ontwerp van concrete participatieactiviteiten.

Aan het plan van aanpak wordt een aantal levende werkdOCUMENTEN ontleend die gedurende het proces steeds nader worden ingevuld en bijgewerkt:

- Een korte en bondige samenvatting die voortdurend geest van hele plan van aanpak weergeeft en geschikt is om bestuurders mee te nemen in het proces.
- Een integraal procesoverzicht waarin de procedurestappen van de m.e.r.- en inpassingsplanprocedure zijn weergegeven, de invulling van participatieactiviteiten (pijler 1) en activiteiten op het vlak van bestuurlijke samenwerking en communicatie (pijlers 2 en 3). Uitgangspunt voor dit overzicht is paragraaf 5.2.
- Een gedetailleerde uitwerking van iedere participatieactiviteit volgens een vast format (zie paragraaf 5.3 voor een voorbeeld).
- Een document waarin de resultaten en voortgang van risicoanalyse en –management en de actoranalyse wordt bijgewerkt, met als centrale idee: een blijvende omgevingsscan om zicht te houden op kansen en risico's voor het bereiken van de gestelde procesdoelen. Uitgangspunt hiervoor zijn paragrafen 3.3 en 3.4 en de actoranalyse (bijlage).

Partners+Pröpper kan indien gewenst een intranetsysteem bieden dat als gezamenlijke elektronische werkomgeving kan functioneren.

2 Samenvatting

Het provinciebestuur streeft naar een snelle realisatie van de RijnlandRoute en een zo groot mogelijk draagvlak voor het uiteindelijke tracé en de inpassing ervan in de regio. Het beeld in de regio bestaat dat de provincie weinig oog heeft voor geluiden van belangenhebbenden uit de regio en het eigen voorkeurstracé na onzorgvuldige besluitvorming doordrukt. Met een interactieve aanpak wil de provincie dit beeld herstellen en bovendien tot inhoudelijke verrijking komen.

Uitgangspunten voor deze aanpak zijn:

Snelle realisatie van de RijnlandRoute door een zorgvuldig proces

De RijnlandRoute kan alleen conform planning worden gerealiseerd door een zorgvuldige uitvoering van de processtappen van de planprocedure. Een integrale aanpak vanuit overzicht gemaakt voorkomt adhoc acties en verrassingen, zowel voor de provincie als voor belanghebbenden. De aanpak wordt tijdig bijgesteld als veranderende omstandigheden daar aanleiding toe geven. Met een zorgvuldig proces kan de provincie goed voor de dag komen bij de Raad van State in het geval van bezwaar- en beroepsprocedures. Zorgvuldig werken vindt plaats binnen de MER-procedure: het participatieproces wordt volledig ingepast in de formele procedure en aangesloten bij

formele termijnen. Voor participatie worden momenten van formele inspraak benut om dubbelwerk te voorkomen.

Goed verwachtingenmanagement als ijkpunt voor een zorgvuldig proces

Een zorgvuldig proces vraagt goed verwachtingenmanagement. Op elk gegeven moment, binnen elke processtap van de MER-procedure moet voor gemeenten, burgers, bedrijven, belangenorganisaties duidelijk zijn:

- waarover zij kunnen meepraten en meedoen;
- hoeveel beleidsruimte er is en welke inbreng zij daarin hebben;
- welke rol zij innemen en hoeveel invloed ze in die hoedanigheid hebben;
- welke toezeggingen het provinciebestuur doet en hoe hard deze zijn;
- hoe het gehele proces eruit ziet, in welke fase zij mee kunnen doen, wanneer en hoe de provincie reageert en welke resultaten zij mogen verwachten.

Een proces gebaseerd op drie pijlers als voorwaarde voor goed verwachtingenmanagement

Om goed verwachtingenmanagement te kunnen realiseren, is de aanpak van het gehele proces gebaseerd op drie pijlers: participatie, bestuurlijke samenwerking en communicatie.

Participatie van gemeenten, burgers, bedrijven en belangenorganisaties in de MER-procedure draagt bij aan draagvlak bij hen voor de RijnlandRoute. Een *participatieve bestuursstijl* is het uitgangspunt: in een zo vroeg mogelijk stadium advies inwinnen bij belanghebbenden. Deze bestuursstijl krijgt vorm in:

- een breed samengestelde klankbordgroep is gedurende de hele procedure op verschillende onderwerpen vaste gesprekspartner voor de provincie (de samenstelling van de huidige ideeëngroep is een vertrekpunt);
- specifieke interactieve bijeenkomsten per processtap. Per processtap wordt benoemd wat de beoogde meerwaarde is van participatie. Op basis daarvan worden participanten en werkvormen geselecteerd. Deze bijeenkomsten worden zoveel mogelijk op lokaal niveau in samenwerking met gemeentebesturen georganiseerd.

Inhoudelijk kan de participatie zich richten op:

- borging van de kwaliteit van de m.e.r.-procedure (van controle op kaartmateriaal tot het plan van aanpak);
- beoordelingscriteria voor het afwegen van varianten;
- onderzoeksvragen die in de m.e.r.-procedure beantwoord zouden moeten worden;
- de uitwerking van varianten om de inpassing van het tracé te optimaliseren;
- het signaleren van risico's en relevante omstandigheden die de snelle realisatie kunnen belemmeren of bevorderen.

Bestuurlijke samenwerking tussen de provincie en de regio is van belang om participatie binnen de MER-procedure gezamenlijk te kunnen vormgeven. Dat betekent gezamenlijk de nut en noodzaak van de RijnlandRoute (her)bevestigen en de inzet van en inhoudelijke randvoorwaarden bij het participatieproces te formuleren. Nauw samenwerken maakt het doen van toezeggingen mogelijk over hogere ambities met de RijnlandRoute en de financiële bijdragen die daarvoor nodig zijn. Samen optrekken

betekent behoud en versterking van de onderhandelingspositie van de provincie ten opzichte van het Rijk.

Het provinciebestuur treedt op als verbindende schakel tussen de regio en het Rijk en voert de regie. Dat biedt tevens kansen om rijksbeleid (bv. Randstad Urgent), gemeentelijk beleid (bv. gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen) en provinciaal beleid (As Leiden-Katwijk waar de RijnlandRoute onderdeel van uitmaakt) op elkaar aan te laten sluiten. De stuurgroep is een voor de hand liggend speelveld voor deze bestuurlijke samenwerking. Een eerste stap is dat het plan van aanpak gedragen wordt door de stuurgroep.

Communicatie in brede zin is de laatste pijler. Uitgangspunt is volledige transparantie over de inrichting en het verloop van de procedure inclusief participatie via de media. Zo wordt ook bij het bredere publieke verwachtingenmanagement gerealiseerd en wordt de provincie zichtbaarder. Via de media moet de provincie permanent de nut en noodzaak van de RijnlandRoute uitdragen en voeden én publiek verantwoording afleggen over het proces: in welk stadium bevindt het proces zich, welke beslissingen zijn genomen en waarom, wat is er gedaan met inbreng van participanten en wat komt hierna?

3 Analyse van de situatie

3.1 Waar staan we nu, wat ging er vooraf, wat volgt?

Waar staan we nu?

Een periode van verkenning van mogelijke tracés en varianten is afgesloten. Nu gaat de formele m.e.r.-procedure beginnen met de startnotitie.

Wat ging er vooraf?

- In 2003 werden twee projecten, de verbreding van de N206 Katwijk-Leiden en de verbinding A4-A44, samengebracht in het project RijnlandRoute.
- Omdat de RijnlandRoute een herziening van het streekplan West (As Leiden-Katwijk) vraagt, voldeed de eerste startnotitie uit 2006 niet meer.
- In oktober 2007 verschijnt de eerste versie van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). De MKBA krijgt kritiek.
- In november 2007 verschijnt de nut- en noodzaak notitie “RijnlandRoute, Verbinding van belang”.
- De stuurgroep kiest op basis van de MKBA het N11-West tracé als voorkeurstracé.
- In mei 2008 is een inhaalslag gemaakt en wordt een nieuwe versie van de MKBA gepubliceerd. Resultaten van contra-expertises van de Randstedelijke Rekenkamer, Ecorys, TNO en Witteveen en Bos zijn hierin verwerkt. GS kiest N11-West als voorkeurstracé.
- Naar aanleiding van de burgernotitie RijnlandRoute (inbreng van wijkraad Stevenshof) besluit PS tot een quick scan van het haalbaarheid van het spoortracé.
- In de periode juli-september 2008 vinden vier bijeenkomsten plaats met een vertegenwoordigers van belangenorganisaties en bewoners over de mogelijkheden om het spoortracé mee te nemen in de m.e.r.-procedure. Ook de wijze waarop nul-plus(-plus) varianten moeten worden meegenomen komt aan bod.
- Vooruitlopend op een besluit van GS geeft gedeputeerde Asje van Dijk aan het spoortracé niet mee te willen nemen.

Wat volgt?

Er moeten twee formele procedures doorlopen worden voordat de aanleg van de RijnlandRoute feitelijk van start kan gaan.

- De m.e.r.-procedure: hierin worden de milieueffecten van verschillende tracés en varianten onderzocht (hierbij worden ook verkeerskundige effecten meegenomen).
- Het provinciaal inpassingsplan: om aanleg mogelijk te maken, moeten de bestemmingsplannen van de gemeenten waar het uiteindelijke tracé doorheen loopt worden aangepast. Dit gebeurt met een provinciaal inpassingsplan, een instrument in de nieuwe Wro waarmee geen individuele bestemmingsplanprocedure hoeven worden gevolgd. De procedure van het provinciaal inpassingsplan volgt dezelfde stappen als die van het bestemmingsplan.

De procedurestappen zien er als volgt uit.

M.e.r.-procedure¹

- 1 Startnotitie
- 2 Inspraak en advisering startnotitie
- 3 Richtlijnen
- 4 Milieueffectrapport (MER)
- 5 Aanvaardbaarheidsbeoordeling
- 6 Publicatie milieueffectrapport en aanvraag of ontwerpbesluit
- 7 Inspraak, advisering en hoorzitting MER
- 8 Toetsing door de Commissie voor de milieueffectrapportage
- 9 Besluit
- 10 Evaluatie

Het kernteam heeft aangegeven het MER (stap 4) in twee fasen tot stand willen laten komen. In fase 1 vindt een eerste afweging van tracés en bijbehorende varianten plaats. In fase 2 wordt verder getrechterd en vindt gericht onderzoek plaats naar verschillende varianten binnen het voorkeustracé.

Provinciaal inpassingsplan²

- | | | |
|---|-------------------|--|
| 1 | Vorbereidingsfase | Kennisgeving tot voornemen inpassingsplan
Voorontwerp inpassingsplan en vrijgeven door provinciebestuur
Eventueel inspraak, Wro verplicht inspraak in deze fase niet |
| 2 | Ontwerpfase | Ontwerp inpassingsplan bijstellen naar aanleiding van inspraak
Terinzagelegging, inspraak en advisering |
| 3 | Vaststellingsfase | Vaststellen inpassingsplan met wijzigingen inspraak
Eventueel reactieve aanwijzing
Terinzagelegging, inspraak en advisering |
| 4 | Beroepsfase | Mogelijkheid beroep in te stellen bij RvS
Uitspraak over beroep |
| 5 | Beheerfase | Inwerkingtreding bestemmingsplan en beheer |

De m.e.r.-procedure en de inpassingsplanprocedure lopen gedeeltelijk parallel. De inpassingsplanprocedure start tijdens stap 4 van de m.e.r.-procedure (het opstellen van het MER). De definitieve tracékeuze aan het einde van de m.e.r.-procedure vindt tegelijk plaats met de vaststelling van het inpassingsplan. De definitieve MER en het inpassingsplan worden samen ter inzage gelegd en uiteindelijk vastgesteld.

Dat ziet er schematisch grofweg als volgt uit (nadere precisering en exacte juridische afstemming van beide procedures is wenselijk):

<i>M.e.r.-procedure</i>	<i>Inpassingsplanprocedure</i>
1 Startnotitie	1 Vorbereidingsfase
2 Inspraak en advisering startnotitie	
3 Richtlijnen	

¹ Bron: Vraag en antwoord dossier m.e.r., <http://xb.vrom.nl/pagina.html?id=9640#3>

² Bron: www.planprocessen.nl

4	Milieueffectrapport (MER) fase 1	2	Ontwerpfase
	Milieueffectrapport (MER) fase 2		
5	Aanvaardbaarheidsbeoordeling	3	Vaststellingsfase
6	Publicatie milieueffectrapport en aanvraag of ontwerpbesluit		
7	Inspraak, advisering en hoorzitting MER	4	Beroepsfase
8	Toetsing door de Commissie voor de milieueffectrapportage		
9	Besluit	5	Beheerfase
10	Evaluatie		

3.2 Actoranalyse

- Het grootste deel van de betrokken overheden (gemeenten vertegenwoordigd in de regio Holland Rijnland) zijn voor een RijnlandRoute en voor het voorkeurstracé in het bijzonder. De enige sterke tegenstander is tot dusver de gemeente Voorschoten.
- Bij alle gemeenten waar het tracé doorheen zal lopen, bestaat wel NIMBY-sentiment waar rekening mee gehouden moet worden. Als de eigen belangen echt geraakt worden, kan de weerstand toenemen.
- Organisaties die economische belangen van het bedrijfsleven behartigen, zijn eigenlijk onverdeeld voor snelle realisatie van een RijnlandRoute. Sommige partijen hebben geen voorkeur voor een tracé, anderen hebben zich expliciet uitgesproken voor het voorkeurstracé.
- Er is een groot aantal wijkverenigingen, -raden en bewonersgroepen actief, op het oog met heel uiteenlopende organisatiegraden. Deze zullen zich vooral roeren als de RijnlandRoute direct overlast gaat geven voor bewoners.
- Er is een maar een klein aantal echt fervente tegenstanders. Dit zijn bijvoorbeeld de Stichting Behoud Rijnland en Vrienden van de Oostvlietpolder.

3.3 Mate waarin voldaan is aan de voorwaarden voor een interactieve werkwijze

De voorwaarden voor een interactieve werkwijze zijn voldoende vervuld voor een zinvol interactief proces.

Kernvoorwaarden voor interactief beleid

- 1 Openheid
- 2 Duidelijkheid over de rol en inbreng van het bestuur en van de participant(en)
- 3 Meerwaarde van participatie
- 4 Constructieve relatie tussen bestuur en participant(en)
- 5 Geschikte problematiek
- 6 Voldoende personele capaciteit en hulpmiddelen

1 Openheid

Er is voldoende inhoudelijke openheid en beleidsruimte om zinvolle participatie mogelijk te maken. Het provinciebestuur is bereid om invloed te delen .

De nut- en noodzaak van een RijnlandRoute staat niet meer ter discussie, maar er is nog openheid wat betreft:

- de mogelijkheid om eventueel af te wijken van het voorkeustracé nieuwe kansrijke varianten worden ingebracht;
- welke onderzoeksvragen in de m.e.r.-procedure onderzocht moeten worden;
- meer in het bijzonder, welke tracés in de m.e.r.-procedure meegenomen moeten worden;
- de uitwerking van deze tracés in varianten;
- het beoordelingskader dat wordt gebruikt voor afweging van tracés en varianten.

Het provinciebestuur is bereid invloed te delen.

- Provinciale Staten hebben aangegeven dat zij in de m.e.r. procedure open staan voor nieuwe varianten. Het is vooralsnog onduidelijk of het hier gaat om ‘lippendienst’ of echte bereidheid tot substantiële invloedsdeling.
- De gedeputeerde en het kernteam hebben ja gezegd tegen een interactieve aanpak. Er is binnen bepaalde kaders bereidheid invloed te delen.
- Het provinciebestuur is bereid transparant te zijn in de aanpak van het proces en de afwegingen die in dat proces gemaakt zullen worden.

Er is ruimte voor een interactief proces met belanghebbenden.

- De waarneming is dat belanghebbenden en vertegenwoordigers van belangenorganisaties in de bijeenkomsten van de ideeëngroep zich open op te stellen. Er is ruimte om eigen motieven, belangen, opvattingen, veronderstellingen etc. te heroverwegen.
- Er is een klein aantal verstokte tegenstanders van het voorkeustracé, bijvoorbeeld de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland en de gemeente Voorschoten). De kans lijkt klein dat zij eigen motieven, belangen en opvattingen zullen heroverwegen.

2 Duidelijkheid over rol en inbreng van het bestuur en participanten

Er is op dit moment nog geen volledige duidelijkheid over de rol en inbreng van het bestuur en van belanghebbenden in het proces. Het gaat hier om de vraag of het provinciebestuur en deelnemers aan het interactieve proces zelf helderheid kunnen bieden over wat zij inbrengen en of zij met één mond kunnen praten. Hier zijn nog verschillende risico's:

- Het provinciebestuur heeft nog geen duidelijkheid over het geld dat beschikbaar is voor de RijnlandRoute, omdat nog niet duidelijk is of het Rijk zal bijdragen. Voorwaarde hiervoor is dat de Rijnlandroute als onderdeel van een projectencluster in het gebied van de As leiden Katwijk wordt meegenomen.
- Heeft het kernteam zicht op ander beleid dat de planvorming van de RijnlandRoute mogelijk kan beïnvloeden of belemmeren? Hoe is de aansluiting met andere, maar relevante beleidsvelden? (Europese, rijks- of provinciale regelgeving op het gebied van natuur, milieu, landschappelijke waarden, monumenten, archeologie etc.)
- Er is nog geen beoordelingskader waarmee tracés en varianten tegen elkaar worden afgewogen. Ook de inbreng van participanten kan hierdoor moeilijk worden afgewogen.

- Er treedt in de onderlinge communicatie verwarring op door onduidelijk taalgebruik. De termen tracé, alternatief en variant zijn niet helder en lopen door elkaar heen.
- Uitgangspunt voor dit plan van aanpak is een gezamenlijk proces van de provincie en gemeenten. Kunnen bestuurders in de stuurgroep als zij instemmen met het plan van aanpak dat ook waarmaken? Gaan hun raden daarin mee? Dit geldt ook voor de provincie zelf: gaat Provinciale Staten mee in de aanpak?

3 Meerwaarde participatie

Interactief beleid is alleen zinvol als redelijkerwijs te verwachten is dat participatie van belanghebbenden meerwaarde heeft. De procesdoelen die de provincie zichzelf heeft gesteld (zie paragraaf 3.4), zijn realistisch gegevenende historie en de situatie in de regio. Inhoudelijke verrijking is realistisch vanwege creatieve bijdrage en open houding tot nu toe. Dat participatie bijdraagt aan draagvlak bij belanghebbenden voor de uiteindelijke tracékeuze is waarschijnlijk: de nut en noodzaak om iets te doen aan het mobiliteitsprobleem en dat een RijnlandRoute nodig is, wordt breed gedeeld. Daarnaast is het voorkeurstracé in de stuurgroep met grote meerderheid gekozen. Het is vooral zaak om dit te transporteren naar iets breders en NIMBY-gedrag te bestrijden.

4 Constructieve relatie

Er is voldoende sprake van een constructieve relatie tussen het provinciebestuur en beoogde participanten

- De nut en noodzaak van een Rijnlandroute wordt door vrijwel alle partijen gedeeld. Over de nut en noodzaak van de voorkeurstracé is niet iedereen het eens.
- De stuurgroep heeft met grote meerderheid het voorkeurstracé gekozen.
- De relatie met de gemeente Voorschoten als tegenstander van het voorkeurstracé is nog steeds positief. Het college zoekt nog steeds aansluiting en samenwerking op en blijft in dialoog met de provincie. De raad van Voorschoten wil een hardere opstelling.
- In de vier bijeenkomsten van de ideeëngroep die tot nu toe zijn gehouden, was sprake van een constructieve sfeer. Met alle deelnemers, ongeacht voor- of tegenstander, is in beginsel sprake van een constructieve relatie.

5 Geschikte problematiek

De problematiek leent zich voor een interactieve aanpak.

- Maatschappelijk, ambtelijk en bestuurlijk is de sense of urgency hoog.
- De Rijnlandroute heeft voldoende maatschappelijke belangstelling: er is voldoende basis om te participeren.
- De problematiek is nog niet volledig uitgekristalliseerd, er is voldoende beleidsruimte.
- Belanghebbenden zijn over het algemeen collectieve actoren (belangenorganisaties etc.). De organisatiegraad is dus hoog, waardoor de kans groter is dat belanghebbenden bereid en in staat zijn te een bijdrage te leveren aan het uitwerken van de varianten.

6 Voldoende personele capaciteit en hulpmiddelen

Het is onduidelijk of de provincie voldoende personele capaciteit heeft voor het organiseren en uitvoeren van de participatie zoals dat in dit plan wordt voorgesteld.

3.4 Kansen en risico's

Gegeven de voorwaarden voor interactief beleid en de resultaten van de actoranalyse zien wij de volgende kansen en risico's voor het proces.

Kansen

- Uit de actoranalyse komt naar voren dat een groot aantal actoren de nut en noodzaak van een RijnlandRoute onderschrijft en tevens voor het voorkeustracé is. Dat betekent een gunstige uitgangspositie voor de provincie voor het bouwen aan een brede coalitie.
- Er zijn positieve bewegingen te zien op het vlak van bestuurlijke samenwerking. Er wordt door gemeentebesturen overwegend instemmend gereageerd op initiatieven van de provincie om gemeentebesturen te betrekken en gezamenlijk verantwoordelijkheid te nemen voor de m.e.r.- en inpassingsplanprocedures (met de provincie als regisseur en bevoegd gezag).

Risico's

- De stuurgroep heeft met meerderheid gestemd voor het voorkeustracé. De vraag is in hoeverre consensus en commitment in de stuurgroep ook betekent dat actoren in hun eigen geleding ook op één lijn zitten. Bijvoorbeeld de gemeente Voorschoten: het college zoekt aansluiting bij de provincie, de gemeenteraad is meer actiebereid en lijkt een harde opstelling te kiezen. Gemeenteraden kunnen tegenstand organiseren.
- Hoe betrek je gemeenten in het proces die niet direct 'geraakt' worden door het tracé, maar wel indirect belanghebbende zijn? Betrokken gemeenten zijn via Holland Rijnland vertegenwoordigd in de stuurgroep. Is hier echt sprake van vertegenwoordiging? Voelen zij zich vertegenwoordigd? Of moet je als provincie actie ondernemen zodat zij zich wel vertegenwoordigd voelen?
- Onzekerheid over de financiering van de RijnlandRoute is een bron van onrust en mogelijke vertraging voor het proces. Tegenstanders van het voorkeustracé of voorstanders van alternatieve tracés/varianten kunnen onduidelijkheid over de financiering als argument gebruiken om hun voorkeuren in de m.e.r.-procedure mee te nemen. Het is belangrijk hier in de communicatie een duidelijke lijn in te trekken en deze consequent vol te houden (bijvoorbeeld een duidelijke financiële bandbreedte die de provincie aanhoudt voor beoordeling van tracés/varianten gegeven de onderhandelingspositie naar het Rijk).
- Zijn alle provinciale afdelingen aangesloten op het proces? Kan verkokering belemmeren dat je eenduidig naar buiten optreedt als provincie?
- Het kernteam erkent dat er risico's bestaan ten aanzien van conflicten met ander provinciaal, rijks- of Europees beleid. Deze risico's en de kans dat ze zich voordoen zijn nog niet systematisch in kaart gebracht. Mogelijke oorzaken van vertraging zijn niet in beeld.

4 Politiek-bestuurlijke inkadering van het proces

‘Het proces’

Met ‘het proces’ doelen we op alle stappen die het provinciebestuur vanaf nu tot en met het moment dat de RijnlandRoute feitelijk gerealiseerd is, zal zetten. Dat omvat stappen:

- in de vorm van de formele procedures die doorlopen worden, zoals de m.e.r.-procedure en de procedure voor het provinciale inpassingsplan ter vervanging van gemeentelijke bestemmingsplanprocedure;
- op het gebied van interactie met belangengroepen, burgers en bedrijven als onderdeel van de formele procedures;
- op het gebied van bestuurlijke samenwerking in de regio voor behoud en versterking van consensus over de nut en noodzaak en de te nemen maatregelen.

4.1 Inhoudelijke doelen en randvoorwaarden

Inhoudelijke doel is het oplossen van het mobiliteitsprobleem in het gebied As Leiden-Katwijk en negatieve neveneffecten op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid, milieu etc. en het veiligstellen van bereikbaarheid in de toekomst.

Randvoorwaarden

Een aantal zaken staat politiek-bestuurlijk niet meer ter discussie en geldt als randvoorwaarden voor het proces.

- Nut- en noodzaak van een RijnlandRoute is voldoende aangetoond (nut- en noodzaaknotitie, MKBA, initiatief vanuit As Leiden-Katwijk om nut- en noodzaak meer integraal aan te tonen).
- Er wordt niet geïnvesteerd in korte termijn maatregelen gericht op aanpassing van bestaande infrastructuur. De m.e.r.-procedure heeft alleen betrekking op maatregelen die het mobiliteits- en bereikbaarheidsprobleem op de lange termijn het hoofd kunnen bieden.
- In de aanloop naar de m.e.r.-procedure is een aantal tracés afgevallen:
 - het Korte Vliet tracé (te duur door verschillende tunnels die vereist zijn)
 - het spoortracé dat is ingediend door de bewonersvereniging van de wijk Stevenshof (te duur en technisch te risicovol, beoordeeld in quickscan door Arcadis)
- In de m.e.r.-procedure worden wel onderzocht:
 - het voorkeurstracé N11-West, uitgewerkt in een aantal varianten
 - het nul-alternatief (als referentiecategorie voor berekeningsdoeleinden)
 - het nul-plus(-plus)-tracé, uitgewerkt in een aantal varianten

Financiering van de RijnlandRoute is een belangrijke randvoorwaarde waarover nog een duidelijkheid bestaat. Provincie heeft zelf 112,5 miljoen euro klaarliggen, dit is een drempel om bij het Rijk aan te kunnen kloppen voor MIRT gelden.

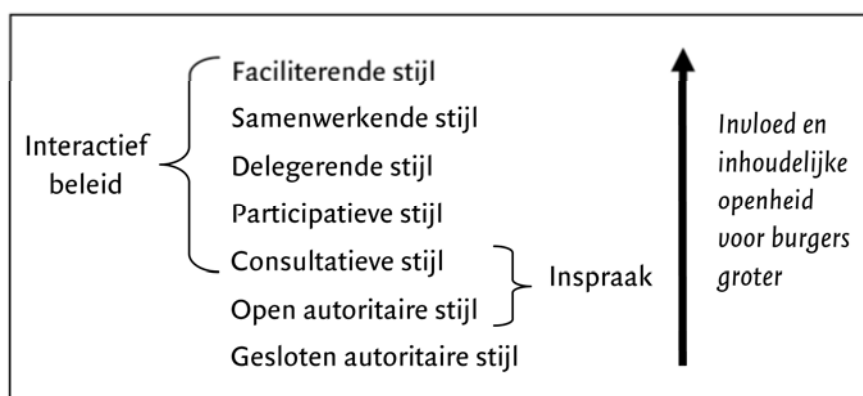
Aansluiting bij ander beleid

- De RijnlandRoute is onderdeel van het streekplan Zuid-Holland West, bekend onder de naam As Leiden-Katwijk. De RijnlandRoute moet nadrukkelijk bijdragen aan prioriteiten die in het kader van de As Leiden-Katwijk zijn gesteld.

- De RijnlandRoute levert een bijdrage aan mobiliteits- en verkeersbeleid van het Rijk om de bereikbaarheid en doorstroming van het verkeer in de Randstad in de toekomst te vergroten c.q. te behouden (programma Randstad Urgent).
- De RijnlandRoute hangt samen met de aanleg van de RijnGouwelijn.
- De RijnlandRoute heeft invloed op gemeentelijk verkeersbeleid van gemeenten waar het uiteindelijke tracé doorheen loopt en van gemeenten die indirect de gevolgen van de RijnlandRoute indirect ondervinden.
- De RijnlandRoute raakt ander Europees, rijks- en provinciaal beleid dat van invloed kan zijn op de realisatie.

4.2 Bestuursstijl

Bij het maken en uitvoeren van beleid kan een overheid verschillende bestuursstijlen hanteren die verschillen in de inhoudelijke openheid, invloed en rol van participanten en de rol van het bestuur. We onderscheiden zeven bestuursstijlen.



De participatieladder

De **participatieve bestuursstijl** sluit het meest aan bij de situatie. Deze stijl houdt in: in een zo vroeg mogelijk stadium open advies vragen waarbij er voor participanten veel ruimte voor discussie en inbreng is. Participanten beslissen nadrukkelijk niet mee. Dit is de gepaste bestuursstijl, omdat:

- er veel inhoudelijke openheid is;
- het provinciebestuur open staat voor inbreng van participanten, bereid is invloed te delen, maar als bevoegd gezag uiteindelijk zelf beslissingen neemt;
- er een duidelijk beleidskader is waarbinnen participanten een inbreng hebben;
- de problematiek leeft bij participanten en inhoudelijk aansluit bij de kennis en ervaring van participanten;
- de relatie tussen het provinciebestuur en mogelijke participanten zodanig constructief is dat er een open dialoog tot stand kan komen.

4.3 Actoren

In het proces worden vijf doelgroepen onderscheiden:

- 1 Gemeenten die geraakt worden door de RijnlandRoute, omdat het tracé naar verwachting hun grondgebied doorkruist. Dat zijn Voorschoten, Leiden, Wassenaar, Oegstgeest en Katwijk.

- 2 Gemeenten of andere overheden die niet worden doorkruist door het tracé, maar wel de effecten van de RijnlandRoute ondervinden. Dat zijn bijvoorbeeld leden van de regio Holland Rijnland die niet bij de eerste doelgroep horen (Alkemade, Hillegom, Leiderdorp, Lisse, Noordwijk, Noordwijkerhout, Teylingen en Zoeterwoude) of gemeenten die lid zijn van de regio Haaglanden.
- 3 Burgers, bedrijven, belangengroepen en maatschappelijke organisaties die op één of andere manier direct belanghebbende zijn bij de RijnlandRoute.
- 4 Overige onzichtbare groepen die beperkt of zijdelings belanghebbende zijn ('het brede publiek'). Bijvoorbeeld mobilisten in de regio die het tracé niet vaak afleggen.
- 5 Partijen of overheden die in beeld zijn als mogelijke financier van de RijnlandRoute. Dit overlapt gedeeltelijk met doelgroepen 1 en 2, maar het belangrijkste is hier het Rijk.

4.4 Procesdoelen

Interactieve beleidsvoering kan verschillende doelen hebben (zie kader). Inhoudelijke verrijking en vergroting van het draagvlak zijn de belangrijkste doelen voor het provinciebestuur.

Mogelijke procesdoelen van een interactief proces

- 1 Inhoudelijke verrijking
- 2 Het realiseren van een hoger ambitieniveau: meer, beter of sneller beleid door bundeling van ideeën, inzet, tijd en geld)
- 3 Verbetering van het beleidsproces
- 4 Verbetering van de samenwerking met externe partijen
- 5 Vergroting van draagvlak en de uitvoerbaarheid van beleid
- 6 Verkorting van de tijdsduur dan wel versnelling van het beleid
- 7 Vergroting van het probleemoplossend vermogen van de maatschappij
- 8 Uitbreiding van participatie en democratie
- 9 Verbetering van de interne organisatie
- 10 Verbetering van het imago

Inhoudelijke verrijking

Inhoudelijke verrijking kan betrekking hebben op de volgende onderwerpen:

- 1 Goed beeld van de situatie door controle op uitgangspunten, aannames, kaartbeelden etc. die ten grondslag zullen liggen aan de m.e.r.-procedure.
- 2 Het formuleren van nieuwe onderzoeksvragen die in de m.e.r.-procedure moeten worden meegenomen.
- 3 Nieuwe of gewijzigde beoordelingscriteria voor een integraal afwegingskader en criteria waarmee tracés en varianten tegen elkaar kunnen worden afgewogen, beoordeeld en uiteindelijk gekozen.
- 4 Nieuwe of gewijzigde varianten.
- 5 Argumenten pro en contra varianten.

Draagvlak en gezamenlijk optrekken

- 1 huidige voorstanders (burgers, bedrijven, belangenorganisaties etc.) van het voorkeustracé verder ‘binden’ door ze mee te nemen in en te committeren aan het interactieve proces en de uitkomsten ervan;
- 2 protest van huidige (verstokte) tegenstanders van het voorkeustracé zo goed als mogelijk weg te nemen door hen mee te nemen in en te committeren aan het interactieve proces en de uitkomsten ervan;
- 3 samen optrekken met gemeentebesturen (colleges én raden) wiens grondgebied het uiteindelijke tracé van de RijnlandRoute doorkruist om
 - nut en noodzaak van de RijnlandRoute en de bijbehorende planprocedure steeds opnieuw te bevestigen;
 - indien mogelijk tot gezamenlijk tracékeuze en bijbehorend alternatief en variant komen;
- 4 kans verminderen op vertraging door procedurele gronden (juridisch gegronde bezwaren, ‘nat gaan’ bij de Raad van State);
- 5 steun en vertrouwen in het proces creëren bij mogelijke financierders zoals het Rijk om de kans te vergroten op voldoende financiering voor de RijnlandRoute.

5 Inrichting van het proces

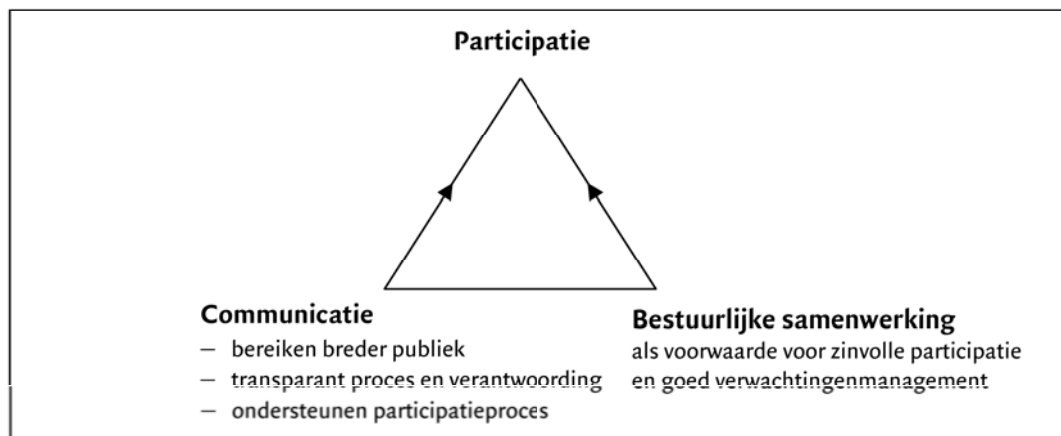
5.1 Uitgangspunten

Uitgangspunt voor de inrichting van het proces is snelle realisatie van de RijnlandRoute door zorgvuldige uitvoering van de processtappen van de procedures die doorlopen moeten worden. Zorgvuldigheid betekent ook goed voor de dag komen bij de Raad van State in het geval van bezwaar- en beroepsprocedures. De formele procedures zijn leidend in het proces: participatie wordt in de procedures ingepast en sluit aan bij formele inspraak om dubbelwerk te voorkomen.

Zorgvuldigheid betekent goed verwachtingenmanagement. Op elk gegeven moment, binnen elke processtap van de m.e.r.- en inpassingsplanprocedure moet voor gemeenten, burgers, bedrijven, belangenorganisaties duidelijk zijn:

- waarover zij kunnen meepraten en meedoen;
- hoeveel beleidsruimte er is en welke inbreng zij daarin hebben;
- welke rol zij innemen en hoeveel invloed ze in die hoedanigheid hebben;
- welke toezeggingen het provinciebestuur doet en hoe hard deze zijn;
- hoe het gehele proces eruit ziet, in welke fase zij mee kunnen doen, wanneer en hoe de provincie reageert en welke resultaten zij mogen verwachten.

Om goed verwachtingenmanagement te kunnen realiseren, is de aanpak van het gehele proces gebaseerd op drie pijlers: participatie, bestuurlijke samenwerking en communicatie. De eerste pijler, participatie, staat daarbij centraal. De andere twee pijlers, bestuurlijke samenwerking en communicatie, staan in dienst van de participatie en maken het realiseren van goed verwachtingenmanagement mogelijk.



Schematische weergave van het proces

Pijler 1: participatie

Er is gekozen voor een **participatieve** bestuursstijl: in een zo vroeg mogelijk stadium open advies vragen waarbij er voor participanten veel ruimte voor discussie en inbreng is, maar participanten niet meebeslissen. Gelet op de 'historie' die de provincie heeft met belanghebbenden die hebben meegepraat in de Ideeëngroep, is het voorstel om participatie langs twee sporen te organiseren.

Een breed samengestelde klankbordgroep

Er wordt een klankbordgroep gevormd die gedurende de hele procedure een vaste gesprekspartner vormt voor de provincie. Het doel is daarbij om tussentijdse producten en vorderingen voor te leggen aan de groep om input te verkrijgen. Voor de samenstelling van de klankbordgroep gelden de volgende selectiecriteria:

- De leden van de klankbordgroep vertegenwoordigen ieder een bepaalde achterban. Van hen wordt verwacht dat zij de belangen, overwegingen, voorkeuren en dergelijke van die achterban kunnen verwoorden en niet voor zichzelf spreken.
- Leden van de klankbordgroep zijn geen vertegenwoordigers van andere overheden.
- De klankbord kan eventueel worden aangevuld met onafhankelijke experts die geen specifiek belang vertegenwoordigen, maar de groep kunnen ondersteunen met onafhankelijke analyses en reflectie.
- De totale klankbordgroep moet zoveel mogelijk representatief wat betreft verschillende belangen die rondom de hele problematiek spelen. Het gaat hier dus niet om representativiteit op persoonskenmerken: de klankbordgroep hoeft geen afspiegeling te zijn van de Nederlandse samenleving.
- Leden van de klankbordgroep moeten daarnaast interesse in en affiniteit met de problematiek hebben, omdat in de klankbordgroep stevige inhoudelijke onderwerpen aan bod komen. Dat betekent niet dat verkeers- of milieutechnische kennis vereist is, maar wel dat leden kennis hebben van de lokale situatie en impact van bepaalde keuzes voor hun achterban moeten kunnen beoordelen en verwoorden.
- De klankbordgroep is bij voorkeur niet groter dan 15 personen om discussies in de groep hanteerbaar te houden.
- Met de huidige Ideeëngroep is iets opgebouwd. Het ligt voor de hand dat de leden van de Ideeëngroep de kans krijgen om plaats te nemen in de klankbordgroep. Dat gebeurt niet vanzelfsprekend: een zorgvuldig samengestelde, ‘representatieve’ klankbordgroep staat voorop. Dat is tevens belangrijk voor de beeldvorming naar buiten. Bij de feitelijke uitnodigingen voor de klankbordgroep nader bekijken hoe hiermee kan worden omgegaan.

Bij de samenstelling van de klankbordgroep kan aan de volgende groepen worden gedacht:

- VNO-NCW Rijnland
- Kamer van Koophandel
- Greenport Duin- en Bollenstreek
- Bioscience Park
- EVO en TLN
- 3VO
- ANWB
- Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland
- Zuid-Hollandse Milieufederatie
- Verschillende wijkverenigingen, wijkraden en bewonersgroepen
- Auteurs van de burgersnotitie
- Experts: TU Delft, Rijkswaterstaat?

Specifieke participatieve activiteiten per processtap op lokaal niveau

Daarnaast wordt processtap bekeken of gerichte participatieve activiteiten met belanghebbenden zelf meerwaarde hebben. Elke activiteit is maatwerk wat betreft selectie van participanten, werkvorm, communicatie, locatie etc. Participatieve activiteiten worden lokaal en in samenwerking met gemeenten georganiseerd. Uitwerking vindt plaats in paragrafen 4.2 en 4.3.

Voor alle participatieve activiteiten gelden in ieder geval de volgende uitgangspunten:

- Er wordt helder en ondubbelzinnig inzicht gegeven in het procesverloop: wat is er geweest, wat staat vast en wat niet, waar staan we nu en wat volgt nog?
- Daarbij wordt de nut en noodzaak voortdurend op gepaste wijze en in gepaste termen uitgedragen.
- Het is zichtbaar dat de provincie en gemeenten samen optrekken en de participatie als gezamenlijk eigenaar van het proces organiseren.
- Bij alle activiteiten is zichtbaar sprake van bestuurlijke betrokkenheid. De gedeputeerde is daarbij het boegbeeld van het proces. Hij is zoveel mogelijk aanwezig (bij wijze van spreken met een ‘videoboodschap’).
- Gemeenten krijgen ruimte om een koppeling tussen de RijnlandRoute en hun eigen verkeer- en vervoersbeleid te maken en dat in te brengen in de participatie. De provincie creëert goodwill bij gemeenten door eigen inhoudelijke verrijking voor gemeenten en vergroting van draagvlak voor gemeentelijk beleid te faciliteren.

Pijler 2: bestuurlijke samenwerking

Bestuurlijke samenwerking tussen de provincie en de regio is een voorwaarde voor zinvolle participatie binnen de m.e.r.-procedure en goed verwachtingenmanagement. Dat gaat verder dan gezamenlijk uitspreken dat je voor participatie bent. Alleen lippendienst bewijzen aan participatie is dodelijk. De besturen spelen voor, tijdens en na participatieve activiteiten een belangrijke rol door:

- gezamenlijk de nut en noodzaak van de RijnlandRoute te (her)bevestigen en uit te dragen;
- voor iedere participatieve activiteit inhoudelijke randvoorwaarden en spelregels te formuleren of op voorzet van het kernteam goed te keuren;
- aanwezig te zijn bij participatieve activiteiten om betrokkenheid te tonen en verantwoording af te leggen;
- de resultaten van participatieve activiteiten gezamenlijk te beoordelen en conform de afgesproken spelregels te vertalen in heldere besluiten;
- het aanpassen van het proces op basis van deze resultaten.

Bestuurlijke samenwerking betekent concreet dat de provincie en gemeenten samen verantwoordelijkheid nemen voor de m.e.r.-procedure en de inzet van participatie binnen de procedure steeds opnieuw bepalen. De provincie is weliswaar bevoegd gezag, maar kan met gemeenten (voor de hand ligt doelgroep 1) in een convenant afspraken maken over de rol die zij in elke processtap van de procedure spelen. Dat kan bijvoorbeeld betekenen: een nieuwe financiële bandbreedte die volgt uit onderhandelingen met het Rijk vastleggen en communiceren naar participanten, met elkaar markeren dat een bepaald tracé of alternatief is afgevalen of een belangrijke

wijziging in het beoordelingskader doorvoeren en dat als randvoorwaarde meegeven voor een volgende participatieactiviteit.

Het provinciebestuur treedt op als verbindende schakel tussen de regio en het Rijk en voert de regie. Dat biedt tevens kansen om rijksbeleid (bv. Randstad Urgent), gemeentelijk beleid (bv. gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen) en provinciaal beleid (As Leiden-Katwijk waar de RijnlandRoute onderdeel van uitmaakt) op elkaar aan te laten sluiten. De stuurgroep is een voor de hand liggend speelveld voor deze bestuurlijke samenwerking.

Pijler 3: communicatie

Communicatie in brede zin is de laatste pijler. Uitgangspunt is volledige transparantie over de inrichting en het verloop van de procedure inclusief participatie via de media. Zo wordt ook bij het bredere publieke verwachtingenmanagement gerealiseerd en wordt de provincie zichtbaarder. Via de media moet de provincie permanent de nut en noodzaak van de RijnlandRoute uitdragen en voeden én publiek verantwoording afleggen over het proces: in welk stadium bevindt het proces zich, welke beslissingen zijn genomen en waarom, wat is er gedaan met inbreng van participanten en wat komt hierna?

5.2 Processtappen en de bijdrage vanuit de drie pijlers

Voor het realiseren van de RijnlandRoute moet het provinciebestuur de m.e.r.-procedure en de procedure voor een provinciaal inpassingsplan doorlopen. In het onderstaande schema zijn de processtappen uit die procedures als uitgangspunt genomen en is aangegeven hoe het participatieproces (pijler 1) per stap zou kunnen worden ingericht. De bijdrage uit pijlers 2 en 3 wordt per participatieactiviteit nader vastgesteld.

Processtap		Eerste invulling van participatie (pijler 1)
M.e.r. stap 1 Startnotitie	– Bepalen van de opgave (breedte, ambitieniveau, nut en noodzaak) – Verkenning van tracés en varianten – Eerste beoordelingskader (evaluatiecriteria, randvoorwaarden, wegingsfactoren)	Geen participatie
M.e.r. stap 2 Inspraak en advisering startnotitie	– Terinzagelegging – Advisering van de commissie m.e.r. over vast te stellen richtlijnen – Advisering door andere adviseurs – Zienswijzen van burgers, bedrijven en belangenorganisaties op startnotitie	Klankbordgroep 1 – Onderzoeksvragen m.e.r. – Input op beoordelingskader Participatieactiviteit 1 – Informatiebijeenkomst op locatie in vijf gemeenten om uitleg te geven over startnotitie – Ontwerpgerichte sessies op lokaal niveau per deeltracé die in het teken staan van inpassingsvragen – Afstemming met ingenieursbureau om te bepalen welke vragen in deze fase

		zinnvolle inzet van participatie zijn. – Dient tevens ter structurering van formele inspraak, eventueel verminderen van aantal formele inspraakreacties
M.e.r. stap 3 Vaststellen richtlijnen Inpassingsplan stap 1 Vorbereidingsfase	– Bepalen van de opgave (breedte, ambitieniveau, nut en noodzaak) – Bepaling van tracés en varianten die in de MER worden onderzocht – Vaststelling beoordelingskader (evaluatiecriteria, randvoorwaarden, wegingsfactoren) – Opstarten procedure inpassingsplan	Geen participatie
M.e.r. stap 4 Milieueffectrapport (MER) fase 1 Inpassingsplan stap 1 Vorbereidingsfase	– Onderzoek naar en afweging van tracés en varianten conform beoordelingskader – Start met voorontwerp inpassingsplan	Klankbordgroep 2 – Reactie op tussenstand/resultaten MER fase 1
M.e.r. stap 4 Milieueffectrapport (MER) fase 2 Inpassingsplan stap 2 Ontwerpfase	– Onderzoek naar en afweging van varianten binnen tracé dat door stuurgroep gekozen is (conform beoordelingskader) – Gecombineerd met tracékeuze start de ontwerpfase van het inpassingsplan, waarbij gekozen tracé verder uitgewerkt wordt. –	Participatieactiviteit 2 – Ontwerpgerichte sessies gericht op de specifieke varianten binnen een tracé of varianten van verschillende tracés die in fase 2 verder uitgewerkt worden. – Afstemming met ingenieursbureau om te bepalen welke vragen in deze fase zinnvolle inzet van participatie zijn (in ieder geval gedetailleerder en meer op inpassing gericht dan participatieactiviteit 1) – Consultatie MER fase 2 valt samen met formele inspraak ontwerpfase inpassingsplan.
M.e.r. stap 5 Aanvaardbaarheidsbeoordeling Inpassingsplan stap 2 Ontwerpfase	– Het provinciebestuur beoordeelt of de MER voldoet aan de in de Wet Milieubeheer gestelde regels.	Klankbordgroep 3 – Reactie op concept versie van de MER. – Richten en voorbereiden van formele inspraak (aandachtspunten/lacunes)
M.e.r. stap 6 Publicatie milieueffectrapport en aanvraag of ontwerpbesluit Inpassingsplan stap 3	– MER wordt gepubliceerd. – Inpassingsplan wordt vastgesteld.	

Vaststellingsfase		
M.e.r. stap 7 Inspraak, advisering en hoorzitting MER Inpassingsplan stap 3 Vaststellingsfase	– Terinzagelegging van zowel MER als inpassingsplan. – Advisering van de commissie m.e.r. over vast te stellen richtlijnen – Advisering door andere adviseurs – Zienswijzen van burgers, bedrijven en belangenorganisaties op MER en inpassingsplan.	Participatieactiviteit 3 – Informatiebijeenkomsten gericht op ‘zenden’ en overtuigen → uitleg geven over uitkomsten MER en gemaakte keuzes in ontwerpbesluit – Dient ter structurering van formele inspraak, eventueel verminderen van aantal formele inspraakreacties
M.e.r. stap 8 Toetsing door de Commissie voor de milieueffect- rapportage Inpassingsplan stap 4 Beroepsfase	– Commissie m.e.r. toetst de MER op volledigheid en kwaliteit en gaat na hoe met inbreng uit inspraak is omgegaan. – Na vaststelling en inspraak MER en inpassingsplan start tevens beroepsfase inpassingsplan.	Klankbordgroep 4 – Voorleggen/terugkoppeling ontwerpbesluit Laatste input en wijzigingen vanuit klankbordgroep
M.e.r. stap 9 Besluit Inpassingsplan stap 4 Beroepsfase	– Definitieve tracékeuze door het provinciebestuur – Beroepsfase loopt door.	Geen participatie
M.e.r. stap 10 Evaluatie Inpassingsplan stap 5 Beheerfase	– Evaluatie van milieu-effecten die na realisatie van de RijnlandRoute daadwerkelijk optreden – Inwerkingtreding bestemmingsplan en beheer	Geen participatie

5.3 Specifieke participatieactiviteiten per processtap

Iedere participatieactiviteit uit het bovenstaande overzicht moet nader worden ingevuld. Het onderstaande format biedt daarvoor een uitgangspunt. Naarmate het proces in de tijd vordert en bestuurlijke afspraken veranderen, worden de verschillende elementen uit het format preciezer ingevuld.

Ontwerp van de participatieactiviteit

Tijdbalk: stap in m.e.r.-procedure											
1	2	3	4	4	5	6	7	8	9	10	
Startnotitie	Inspraak	Richtlijnen	MER fase 1	MER fase 2	Aanv.beoordeling	Publicatie	Inspraak	Toets cie. m.e.r.	Besluit	Evaluatie	
Procesdoelen											
Procesdoelen			Aangeven aan welk procesdoel (zie paragraaf 3.4) de activiteit bijdraagt								
Doel en aard van communicatie			Menings- en ideeënvorming / handelingsafstemming Eenzijdig informeren/consuleren of informatie aftappen/overtuigen/uitwisselen/onderhandelen								
Inzet en randvoorwaarden											
Inzet			Doel in de activiteit wat je naar participanten bij de activiteit								
Randvoorwaarden			Wat wel en niet ter discussie staat vanuit de inhoud. Kaders waarbinnen aangedragen suggesties moeten vallen. Concrete uitwerken van algemene principes uit 4.1								
Werkvorm en spelregels											
Werkvorm			Keuze uit diverse werkvormen: informatiemarkt, discussiebijeenkomst, klankbordgroep, jury, internetdiscussie/-forum, informatievoorziening via een website etc.								
Spelregels			Concrete uitwerken van algemene principes uit 4.1								
Actoren en hun rol											
Participanten											
Provinciebestuur											
Gemeentebesturen											
Pers											
Overig											
Organisatie											
Wat doet wat wanneer											
Vereiste middelen en menskracht											

Bestuurlijke samenwerking

Wat vraagt goed georganiseerde participatie en goed verwachtingenmanagement bij deze activiteit:

- vooraf van het provinciebestuur en gemeentebesturen?
- tijdens de participatie van het provinciebestuur en gemeentebesturen?
- na de participatie van het provinciebestuur en gemeentebesturen?

Communicatie

Welke communicatie is nodig:

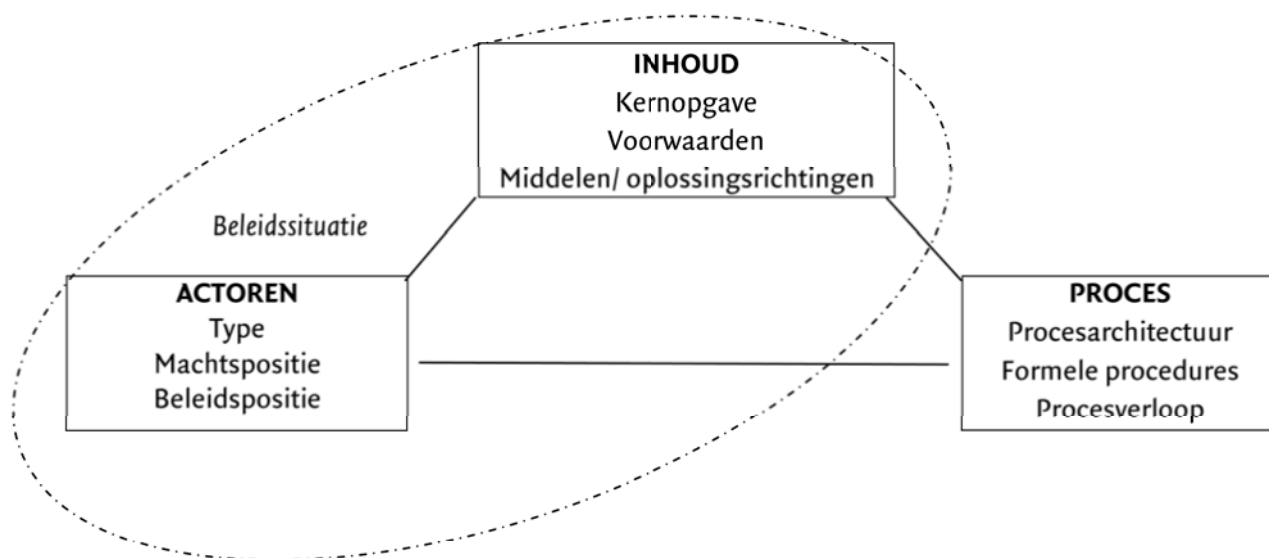
- aan participanten (vooraf, tijdens, achteraf)?
- aan bredere publiek (vooraf, tijdens, achteraf)?

Bijlage: actoranalyse

Uitgangspunten van de procesaanpak

- 1 **Inhoud.** Uitgangspunt van de analyse is de inhoudelijke thematiek die centraal staat in het beleidsproces. De inhoud bepaalt het speelveld. De inhoud bepaalt welke politieke keuzes aan de orde zijn. Politieke keuzes gaan over:
 - a *Kernopgave:* de inhoudelijke problematiek (oplossen mobiliteitsproblemen omgeving Leiden/ kust) en de definitie van de situatie (geluidsoverlast, stankoverlast, langere reistijd, etc.)
 - b *Voorwaarden:* kansen en belemmeringen voor het realiseren van de kernopgave
 - c *Middelen/ oplossingsrichtingen:* varianten voor het realiseren van de kernopgave.
- 2 **Actoren:** organisaties, partijen, mensen etc. die betrokken zijn bij de realisatie van de kernopgave. Bij het beschrijven van de actoren zijn drie aspecten van belang:
 - a Het type actor: er wordt een onderscheid gemaakt tussen actoren uit de publieke doemien en het private domein (zie p. 3).
 - b Machtspositie
 - *Beslissingsmacht:* de formele rol van een actor in de besluitvorming en het relatieve gewicht dat hij hierin heeft.
 - *Invloedsmogelijkheden:* de mate waarin een actor een bijdrage kan leveren aan de voorwaarden voor het realiseren van de kernopgave, of deze voorwaarden juist kan belemmeren.
 - c Beleidspositie:
 - *Opvattingen en belangen:* de waarde waar een actor voor staat (wat een actor belangrijk vindt: milieu, mobiliteit, cultuur, etc)
 - *Percepties en definities van de situatie:* de wijze waarop een actor de inhoudelijke problematiek van de kernopgave waarneemt en beoordeelt.
 - *Ambitieniveau:* de gewenste inzet van middelen in tijd om een doelstelling te bereiken.
 - *Voorkeuren:* de gewenste oplossingsrichting
- 3 **Proces:** de wijze waarop het verantwoordelijke bestuur de kernopgave probeert te realiseren en waarop dit feitelijk gebeurt.
- A **Procesarchitectuur:** de wijze waarop het samenspel tussen actoren wordt vormgegeven om de kernopgave te realiseren:
 - beleidsruimte: inzet van de participatie;
 - toegang: de actoren die worden uitgenodigd te participeren;
 - rollen: de rol die participanten spelen in het proces (adviseur, coproducent etc.)
- B **Formele procedures en processtappen.**
 - Startnotitie
 - Vaststelling richtlijnen m.e.r. door bevoegd gezag
 - MER- procedures (Milieu Effect rapportage)
 - KKBA (Maatschappelijke Kosten baten analyse)
 - Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.
 - (partiële) herzieningen van streekplannen

- Inspraakprocedures (startnotitie, trajectnota-MER, tracé ontwerpbesluit)
 - Beroep en bezwaar
- C *Procesverloop*: de wijze waarop het samenspel tussen actoren feitelijk verloopt.



Inhoud

Kernopgave

De kernopgave bij het project Rijnlandroute is het doen van aanpassingen in het huidige wegennet om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren. De provincie Zuid- Holland wil zicht krijgen op welk tracé het beste is voor de Rijnlandroute (voorkeurstracé). Het gaat dus om het bepalen en vaststellen van een voorkeurstracé voor de Rijnlandroute.

De Rijnlandroute beperkt zich tot automobilititeit. De bereikbaarheid van Katwijk en Leiden met andere vervoersmodaliteiten maakt deel uit van andere dossiers, zoals de Rijngouwelijn.

Voorwaarden

Verschillende factoren zijn van invloed op de realisatie van de kernopgave. Deze ‘voorwaarden’ bieden zowel kansen als barrières voor de kernopgave. Door de voorwaarden in kaart te brengen ontstaat inzicht in de wegen die actoren (kunnen) bewandelen om het proces te beïnvloeden.

Voorwaarden	Kansen voor realisatie (bijdragen)	Barrières (belemmeren)
Financieel	Financiële bijdrage van het rijk is voorwaarde voor het realiseren van de Rijnlandroute.	Zonder financiële bijdrage van het Rijk geen Rijnlandroute.
Juridisch/ ethisch	– Zorgvuldig en responsief omgaan met inspraakprocedures.	– Onduidelijkheid over de te volgen procedures leidt tot vertraging en

Voorwaarden	Kansen voor realisatie (bijdragen)	Barrières (belemmeren)
		een ondoorzichtig proces. – Procedures voor bezwaar en beroep (graad van State) kunnen de realisatie van de Rijnlandroute vertragen.
Technisch / realisatie oplossingsrichtingen	– Het formuleren van duidelijke criteria voor het beoordelen van varianten en modellen en de MKBA.	– Onduidelijke criteria voor het beoordelen van varianten etc.
Deskundigheid/ expertise en kennis	– Deskundigheid over procedures – Deskundigheid over procesvoering – Deskundigheid over technische oplossingen	
Capaciteit/ inzet van mensen		
Milieu/ natuur		Behoud natuur en landschap speelt belangrijke rol in het creëren van maatschappelijk en politiek-bestuurlijk draagvlak.
Koppeling met andere issues	– De ontwikkeling van locatie Valkenburg is afhankelijk van de Rijnlandroute. Dit schept kansen voor het creëren van draagvlak door voorstanders van voorstanders van Valkenburg.	– Valkenburg: tegenstanders van valkenburg kunnen Rijnlandroute proberen te frustreren.
Maatschappelijk draagvlak		Het gebrek aan maatschappelijk draagvlak kan realisatie van Rijnlandroute ernstig vertraging (bezwaar en beroep, acties etc.).
Politiek- bestuurlijk draagvlak	Politiek- bestuurlijk draagvlak is noodzakelijke voorwaarde om Rijnlandroute te financieren.	
Overig...		– De provincie kampt met een imago probleem: het is een relatief onzichtbare bestuurslaag voor burgers. Burgers merken weinig van beleid of beleidsvorming. Dit kan het creëren van draagvlak belemmeren. – Haast: de wens voor een snelle realisatie kan een belemmering zijn voor de zorgvuldigheid van het proces.

Actoren

Type actor

In de actoranalyse maken we een onderscheid tussen de volgende typen actoren:

- 1 Publieke domein:
 - openbare lichamen (Rijk, provincie, gemeente);
 - bestuursorganen (minister, college van B&W, Gedeputeerde Staten, stuurgroep);
 - Uitvoeringsorganisatie
 - samenwerkingsorgaan (bijvoorbeeld regio)
 - ambtelijke organen.
- 2 Private domein:
 - belangenorganisaties / non-profitorganisaties(bijvoorbeeld milieudefensie);
 - burgers (zowel individueel als georganiseerd, zoals bewonersgroepen);
 - bedrijven / profit- organisaties;
 - koepelorganisaties (Kamer van koophandel).

Machtspositie

Formele bevoegdheden

De formele bevoegdheden van een actor hebben betrekking op de formele rol die een actor heeft in de besluitvorming over de kernopgave.

- Politieke besluitvorming: het nemen van bindende besluiten.
- Bestuurlijke besluitvorming (voorbereiding politieke besluitvorming)
- Goedkeuren
- Toezicht houden/ inspectie
- Procesregels vaststellen
- Verplicht advies vooraf
- Niet verplicht advies vooraf
-

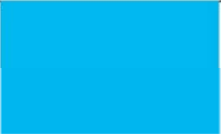
Invloedsmogelijkheden

Ook actoren zonder formele beslismacht kunnen invloed hebben op de besluitvorming omdat zij over bepaalde hulpbronnen beschikken die noodzakelijk zijn voor de voorwaarden voor het realiseren van de kernopgaven. Actoren kunnen deze voorwaarden in positieve zin beïnvloeden (bijdragen), maar ook in negatieve zin (belemmeren).

Actoren Type actor	Machtspositie		Beleidspositie				
	Formele bevoegdheden	Invloed	Opvattingen en belangen	Definitie van de situatie	Ambitieniveau	Voorkeuren	Opstelling/ relatie
Provincie Zuid-Holland Openbaar lichaam: centrale actor	Bevoegd gezag en initiatiefnemer			De provincie ziet Rijnlandroute primair als een oplossing voor mobiliteitsprobleem.	Het adagium is: eerst bewegen dan bouwen. Vanuit dit standpunt is de provincie gebaat bij een snelle aanleg van de Rijnlandroute (ontsluiting Valkenburg).	De voorkeursalternatief: N11- West	De provincie stelt zich constructief op en is bereid te onderzoeken of nog nieuwe varianten in de mer- procedure meegenomen kunnen worden.
Provinciale staten Bestuursorgaan	Besluitvormer: PS en GS stellen alle besluiten vast (MKBA, startnotitie, mer, tracébesluit)			Oplossen mobiliteitsprobleem is voorwaarde voor ontwikkeling van andere programma's in de regio (Valkenburg, Greenport, Bio Life Science)		SP fractie is van mening dat de nut en noodzaak van de voorkeurstracé nog onvoldoende is aangetoond.	PS kan actiever worden meegenomen in het hele proces.
Gedeputeerde Staten Bestuursorgaan	Besluitvormer: PS en GS stellen alle besluiten vast (MKBA, startnotitie, mer, tracébesluit)						
Minister van VenW // kabinet bestuursorgaan	Het kabinet heeft geen formele besluitvormende rol. Indirect is de beslismacht van het kabinet zeer groot, aangezien hij besluit over de financiële	De financiële bijdrage van het Rijk (kabinet) is een noodzakelijke voorwaarde voor de realisatie van de Rijnlandroute	Als voorstander van de Locatie Valkenburg heeft het kabinet een belang bij een goede ontsluiting van Valkenburg richting A44. Het kabinet is gebaat bij een zo laag mogelijke		Als voorwaarde stelt de minister dat de Rijnlandroute als onderdeel van een projectencluster in het gebied van de As leiden Katwijk wordt meegenomen.	Kabinet heeft zich niet uitgesproken over voorkeur, maar lijkt voorstander te zijn van voorkeurstracé. In november	

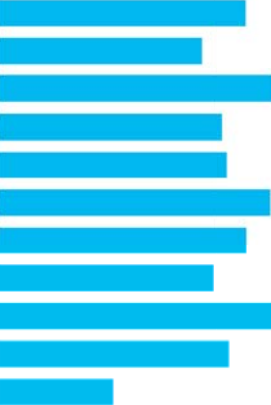
Actoren Type actor	Machtspositie		Beleidspositie				
	Formele bevoegdheden	Invloed	Opvattingen en belangen	Definitie van de situatie	Ambitieniveau	Voorkeuren	Opstelling/ relatie
	bijdrage.		rijksbijdrage. Algemene woningbouwopgave in de regio is een belangrijk argument voor RLR.			gesprek met Eurlings over As Leiden Katwijk financiering. Voor minister van belang dat de situatie op rijkswegen niet verslechtert. A44 en A4.	
Kamercommissies	Keuren werk minister goed. Amendementen en moties bij het MIRT.	Kamercommissie					
Stuurgroep Rijnlandroute Samenwerkings-orgaan	Dagelijks bestuur van het project is gedeputeerde. De stuurgroep bereidt politiek- bestuurlijke besluitvorming door PS en GS voor. Alle besluiten worden eerst vastgesteld in de stuurgroep.		Iedereen is eigenlijk positief in de stuurgroep, behalve Voorschoten.	Oplossen mobiliteitsprobleem is voorwaarde voor ontwikkeling van andere programma's in de regio (Valkenburg, Greenport, Bio Life Science)	Het adagium is: eert bewegen dan bouwen. Vanuit dit standpunt is de provincie gebaat bij een snelle aanleg van de Rijnlandroute (ontsluiting Valkenburg).	De voorkeursalternatief: N11- West	De provincie stelt zich constructief op en is bereid te onderzoeken of nog nieuwe varianten in de mer- procedure meegenomen kunnen worden.

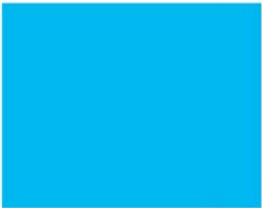
Actoren Type actor	Machtspositie		Beleidspositie				
	Formele bevoegdheden	Invloed	Opvattingen en belangen	Definitie van de situatie	Ambitieniveau	Voorkeuren	Opstelling/ relatie
	Stuurgroep adviseert GS.			Vershil in perceptie: Leiden wil aansluiting, Voorschoten niet.			
Projectgroep Rijnlandroute Ambtelijk orgaan	Ambtelijke ondersteuning van de stuurgroep						
Regio Holland Rijnland Samenwerkings- orgaan	Bestuur van de regio zit in de stuurgroep en heeft daarin een stem. Heeft een pot met geld, daarmee laten ze zien dat het belangrijk is. Geld komt van leden en woningbouwprogramma's	Politiek draagvlak; de regio speelt belangrijke rol in het op één lijn brengen van de regiogemeenten. Regio heeft een pot	Belang van de regio is het oplossen van mobiliteitsproblemen uit het oogpunt van ruimtelijke en economische ontwikkeling. Regio is ook lid van stuurgroep Valkenburg en voorstander van dit bouwproject.	Oplossen mobiliteitsprobleem is voorwaarde voor ontwikkeling van andere programma's in de regio (Valkenburg, Greenport, Bio Life Science)	Het adagium is: eert bewegen dan bouwen. Vanuit dit standpunt is de provincie gebaat bij een snelle aanleg van de Rijnlandroute (ontsluiting Valkenburg).	De voorkeursalternatief: N11- West	De regio stelt zich constructief op en is bereid te onderzoeken of nog nieuwe varianten in de mer- procedure meegenomen kunnen worden.
Rijkswaterstaat	?	Adviseert V&W	Belangen van	?	?	?	

Actoren Type actor	Machtspositie		Beleidspositie				
	Formele bevoegdheden	Invloed	Opvattingen en belangen	Definitie van de situatie	Ambitieniveau	Voorkeuren	Opstelling/ relatie
Uitvoerings-organisatie		Technische en procesmatige deskundigheid. Vooral een gesprekspartner in het kader van aansluiting/inpassing HWN/OWN.	rijkswegennet. Kunnen komen met belemmeringen door (Argumentatieniveau 4)/A44				
Regio Haaglanden Samenwerkingsorgaan	Geen formele bevoegdheden Wassenaar is lid. Zit wel projectgroep/stuurgroep		Er zijn inhoudelijke raakvlakken, zij zouden bediend kunnen worden.	?	?	In principe voor.	
Gemeente Voorschoten Openbaar lichaam, onderdeel van regionaal samenwerkingsverband Holland Rijnland.	Onduidelijk: voorafgaand aan het uitbrengen van de startnotitie wordt bepaald of gemeenten dan wel de provincie de rol van bevoegd gezag heeft. Als lid van regio Rolland	Juridische procedures: om het vastgestelde tracébesluit uit te voeren is een bestemmingsplan wijziging noodzakelijk. De gemeente kan de uitvoering hiermee vertragen.	Voorschoten stelt belang eigen gemeente voorop. Gemeente en bewoners zijn bang dat de Rijnlandroute ten koste gaat van het groen en rust in Voorschoten. Gemeente heeft wel	MKBA geeft volgens Voorschoten geen goede analyse van de maatschappelijke kosten en baten.	Voorschoten wil de Rijnlandroute niet zien, horen of ruiken.	Fel tegenstander van het voorkeursalternatief N11- West. Geen tegenstander van een Rijnlandroute,	

Actoren Type actor	Machtspositie		Beleidspositie				
	Formele bevoegdheden	Invloed	Opvattingen en belangen	Definitie van de situatie	Ambitieniveau	Voorkeuren	Opstelling/ relatie
	Rijnland heeft de gemeente (wethouders) een stem in het algemeen bestuur. Zowel raadsleden als wethouders zijn lid van het algemeen bestuur. Tegenstellingen tussen college en raad komen tot uiting in AB.		belang in oplossen mobiliteitsproblemen.			daarom moeten de nulplus-variant en het alternatieve Korte Vliet tracé worden onderzocht onderzocht worden. Voorkeursvariant N11 West alleen ondergronds bij Voorschoren.	
Gemeente Leiden Openbaar lichaam, onderdeel van regionaal samenwerkingsverband Holland Rijnland.	Onduidelijk: voorafgaand aan het uitbrengen van de startnotitie wordt bepaald of gemeenten dan wel de provincie de rol van bevoegd gezag heeft. Als lid van regio Holland Rijnland heeft de gemeente (wethouders)	Juridische procedures: om het vastgestelde tracébesluit uit te voeren is een bestemmingsplan wijziging noodzakelijk. De gemeente kan de uitvoering hiermee vertragen.	Als kerngemeente heeft Leiden een groot belang in de economische ontwikkeling (Bio life science park, Greenport). Ook ontsluiting van de stad zelf. Versterking van plannen voor de binnenring.	Vooraf vanuit verkeersproblematiek voor stad Leiden zelf.	Leiden wil een snelle realisatie van de Rijnlandroute	Voorkeurs-tracé N11 west. De D66 fractie is tegen. Eigenlijk alleen gelukkig met voorkeurs-tracé	?

Actoren Type actor	Machtspositie		Beleidspositie				
	Formele bevoegdheden	Invloed	Opvattingen en belangen	Definitie van de situatie	Ambitieniveau	Voorkeuren	Opstelling/ relatie
	een stem in het algemeen bestuur.						
Gemeente Leiderdorp Openbaar lichaam, onderdeel van regionaal samenwerkingsverband Holland Rijnland.	Onduidelijk: voorafgaand aan het uitbrengen van de startnotitie wordt bepaald of gemeenten dan wel de provincie de rol van bevoegd gezag heeft. Als lid van regio Rolland Rijnland heeft de gemeente (wethouders) een stem in het algemeen bestuur.		?	?	?	Voorkeursalternatief: N11- West	?
Gemeente Zoeterwoude Openbaar lichaam, onderdeel van regionaal samenwerkingsverband Holland Rijnland.	Onduidelijk: voorafgaand aan het uitbrengen van de startnotitie wordt bepaald of gemeenten dan wel de provincie de rol van bevoegd gezag heeft. Als lid van regio Rolland		'Geen nieuw prins clausplein in de polder' Geen volledige knoop bij aansluiting A4.	?	?	De voorkeursalternatief: N11- West	

Actoren Type actor	Machtspositie		Beleidspositie				
	Formele bevoegdheden	Invloed	Opvattingen en belangen	Definitie van de situatie	Ambitieniveau	Voorkeuren	Opstelling/ relatie
	Rijnland heeft de gemeente (wethouder) een stem in het algemeen bestuur.						
Gemeente Wassenaar Openbaar lichaam, geen lid van regionaal samenwerkingsverband Holland Rijnland.	Onduidelijk: voorafgaand aan het uitbrengen van de startnotitie wordt bepaald of gemeenten dan wel de provincie de rol van bevoegd gezag heeft. De gemeente Wassenaar maakt geen deel van de regio Holland Rijnland.		Wassenaar is sterk voorstander van oplossen mobiliteitsproblematiek, vanwege dichtslibben N44 en sluipverkeer rond Wassenaar.  Groene ruimte groen		Wassenaar wil sluipverkeer in de gemeente tegengaan.	-De voorkeursalternatief: N11- West. Geen knooppunt Maaldrift. Eigenlijk liever korte vliet tracé. Kunnen er mee leven, maar met condities: N44 afwaarderen.	

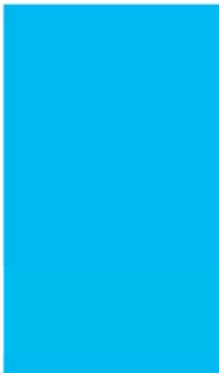
Actoren Type actor	Machtspositie		Beleidspositie				
	Formele bevoegdheden	Invloed	Opvattingen en belangen	Definitie van de situatie	Ambitieniveau	Voorkeuren	Opstelling/ relatie
			houden. Handhaven van groene				
Gemeente Katwijk Openbaar lichaam, onderdeel van regionaal samenwerkingsverband Holland Rijnland.	Onduidelijk: voorafgaand aan het uitbrengen van de startnotitie wordt bepaald of gemeenten dan wel de provincie de rol van bevoegd gezag heeft. Als lid van regio Rolland Rijnland heeft de gemeente (wethouders) een stem in het algemeen bestuur.	Juridische procedures: om het vastgestelde tracébesluit uit te voeren is een bestemmingsplan wijziging noodzakelijk. De gemeente kan de uitvoering hiermee vertragen.	 Zwaar geraakt door uitspraak RvS over woningbouwprojecten. Veel van deze dingen worden uitgesteld. Aantal ongelijkvloerse kruisingen in Katwijk groot. Terugbrengen zonder consequentie verkeersstroom gekoppeld aan andere dossiers.	?	?	De voorkeursalternatief: N11- West. Tegen lange bypass variant → meer over hun eigen grondgebied	
Gemeente Oegstgeest Openbaar	Idem	Idem	RLR had er eigenlijk gisteren al moeten liggen.	?	?	De voorkeursalternatief: N11- West	?

Actoren Type actor	Machtspositie		Beleidspositie				
	Formele bevoegdheden	Invloed	Opvattingen en belangen	Definitie van de situatie	Ambitieniveau	Voorkeuren	Opstelling/ relatie
lichaam, onderdeel van regionaal samenwerkingsverband Holland Rijnland.			Behoud van tramhalte RGL aan de noordzijde. Voor RGL is het beter om het aan de zuidzijde te houden.				
Gemeente Noordwijk Openbaar lichaam, onderdeel van regionaal samenwerkingsverband Holland Rijnland.			?	?	?	De voorkeursalternatief: N11- West	?
Gemeente Teylingen Openbaar lichaam, onderdeel van regionaal samenwerkingsverband Holland Rijnland.						De voorkeursalternatief: N11- West	

Actoren Type actor	Machtspositie		Beleidspositie				
	Formele bevoegdheden	Invloed	Opvattingen en belangen	Definitie van de situatie	Ambitieniveau	Voorkeuren	Opstelling/ relatie
Gemeente Lisse Openbaar lichaam, onderdeel van regionaal samenwerkingsverband Holland Rijnland.		Idem				De voorkeursalternatief: N11- West	
Gemeente Hillegom Openbaar lichaam, onderdeel van regionaal samenwerkingsverband Holland Rijnland.		Idem				De voorkeursalternatief: N11- West	
Gemeente Alkemade Openbaar lichaam, onderdeel van regionaal samenwerkingsverband Holland Rijnland.		Idem				De voorkeursalternatief: N11- West	

Actoren Type actor	Machtspositie		Beleidspositie				
	Formele bevoegdheden	Invloed	Opvattingen en belangen	Definitie van de situatie	Ambitieniveau	Voorkeuren	Opstelling/ relatie
rband Holland Rijnland.							
Bio Science Park Bedrijf Gemeente en universiteit zijn dragende krachten	Geen formele bevoegdheden					Wel voor maar geen voorkeuren voor een specifiek tracé	
Greenport	Idem boven.						
Stichting behoud Stad, natuur en landschap Rijnland Belangen- organisatie	Geen		De stichting stelt zich ten doel in het gebied Rijnland het behoud en herstel van het stedelijk leefmilieu, de natuurwaarden en het landschap te bevorderen.	Partij is van mening dat de provincie dat de MKBA en Nut en noodzaak onvoldoende is aangetoond. 	Eerst bestaande verkeersproblemen wegwerken voordat tot een ingrijpend project wordt besloten.	Partij is tegenstander van voorkeursalternat ief N11- West.	

Actoren Type actor	Machtspositie		Beleidspositie				
	Formele bevoegdheden	Invloed	Opvattingen en belangen	Definitie van de situatie	Ambitieniveau	Voorkeuren	Opstelling/ relatie
Wijkraad Stevenshof Bewoners-organisatie, gemeente leiden	Geen formele rol in de besluitvorming	– Belemmeren: De partij kan juridische procedures aangrijpen om realisatie te frustreren. – Bijdragen: deze partij	?	?	Eenvoudige opwaardering van het bestaande tracé: aanpakken huidige knelpunten in verkeersafwikkeling.	Geen nieuw tracé maar aanpakken huidige knelpunten in verkeersafwikkeling.	

Actoren Type actor	Machtspositie		Beleidspositie				
	Formele bevoegdheden	Invloed	Opvattingen en belangen	Definitie van de situatie	Ambitieniveau	Voorkeuren	Opstelling/ relatie
		kan positieve bijdrage leveren aan bedenken en uitwerken van varianten. Partij heeft spoorwegtracé als nieuw alternatief ingediend. 				Churchill variant: ingrijpende verbetering van de N206 	
Kamer van Koophandel Koepelorganisatie , bedrijfsleden	Geen formele rol in de besluitvorming		Bedrijfseconomische ontwikkeling van de regio.	Oplossen mobiliteitsproblemen is voorwaarde voor bedrijfsontwikkelingen (bijv. Bio Science parko en ontsluiting Locatie Valkenburg	Het bedrijfsleden wil een snelle realisatie van de Rijnlandroute.	De voorkeursalternatief: N11- West	
Flora Holland	Geen formele rol in de		Bedrijfseconomische		Snelle realisatie van	Voorkeursalternat	

Actoren Type actor	Machtspositie		Beleidspositie				
	Formele bevoegdheden	Invloed	Opvattingen en belangen	Definitie van de situatie	Ambitieniveau	Voorkeuren	Opstelling/ relatie
Bedrijf	besluitvorming	 	ontwikkeling van de regio. De weg is belangrijk voor bereikbaarheid. Partij ondervindt economische schade doordat vrachtwagens dagelijks in de files te staan.		de Rijnlandroute	ief N11 West	
Klankbordgroep Bewoners Bewoners-organisatie	?	?	?	?	?	?	
....		—					

From: [redacted]@pzh.nl
Sent: Sunday 19 October 2008 18:25:39
To: [redacted]@pzh.nl
Subject: FW: Nota van beantwoording Quick Scan RijnlandRoute en verslag 25 sep.
Attachments: RLR Verslag Ideeengroep RijnlandRoute 25 september 2008.doc,
 0809_RLR_Nota_van_beantwoording_vragen_quick_scan1.doc, Persbericht spoortracé 208180.doc

tada

Overigens, in het verslag zegt Asje ook dat hij verwacht dat het n11 duurder wordt, omdat die zo goed mogelijk moet worden ingepast. Maar dat dat de voorliggende conclusie over het spoortrace niet afzwakt.

Van: [redacted]@pzh.nl
Verzonden: wo 8-10-2008 17:10
Aan: [redacted]@pzh.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@grontmij.nl;
 [redacted]@milieufederatie.nl; [redacted]@tudelft.nl; [redacted]@leiden.nl;
 [redacted]@kvk.nl; [redacted]@tln.nl; [redacted]@kvk.nl; [redacted]@kvk.nl;
CC: secrvdijk; [redacted]@pzn.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@pzn.nl; [redacted]@berenschot.com;
 [redacted]@berenschot.com; [redacted]@partnersenpropper.nl; [redacted]@partnersenpropper.nl;
 [redacted]@pzh.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@arcadis.nl
Onderwerp: Nota van beantwoording Quick Scan RijnlandRoute en verslag 25 sep.

Goedemiddag,

Zoals beloofd sturen wij u bijgaand de nota van beantwoording zoals deze eerder is gestuurd naar GS. In deze nota heeft de provincie alle reacties die u op de quick-scan had verzameld en deze samen met Arcadis voorzien van een antwoord. In de vorige bijeenkomst hebben wij het met u gehad over de mogelijkheid om nog een bijeenkomst met Arcadis te plannen waarbij u nog nadere toelichting kan krijgen op de nota. Graag hoor ik van u of u daar, op basis van deze nota, nog behoefte aan heeft. Wij denken hierbij aan een bijeenkomst in de week van 20 oktober.

Bijgaand stuur ik u ook het verslag van afgelopen bijeenkomst. Mocht u hier nog opmerkingen over hebben laat u mij dat dan weten dan kunnen wij het aanpassen.

Ook treft u ter informatie het persbericht zoals dit vandaag is uitgegaan.

U kunt natuurlijk altijd contact met ons opnemen mocht u nog vragen hebben.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

RijnlandRoute

T: 070 - [redacted]

Van: [redacted]@pzh.nl

Verzonden: di 30-9-2008 13:26

Aan: [redacted]@pzh.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]; [redacted];
[redacted]; [redacted]@grontmij.nl;
[redacted]@milieufederatie.nl; [redacted]; [redacted];
[redacted]@tudelft.nl; [redacted]; [redacted];
[redacted]@kvk.nl; [redacted]@tln.nl; [redacted]@kvk.nl; [redacted]@kvk.nl;
[redacted];
CC: secrvdijk; [redacted]pzn.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@berenschot.com;
[redacted]@berenschot.com; [redacted]@partnersenpropper.nl; [redacted]@partnersenpropper.nl;
[redacted]@pzh.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@arcadis.nl

Onderwerp: Stukken n.a.v. bijeenkomst RijnlandRoute 25 september

Goedemiddag,

Zoals beloofd tijdens de bijeenkomst afgelopen donderdag 25 september stuur ik u bijgaand het overzicht van de voorlopige planning voor het project.

Ook is afgesproken dat u van ons de nota van antwoorden (op de door u ingestuurde reacties op de quick-scan van het Spoortracé) krijgt toegestuurd. Dit kan wel pas nadat de GS behandeling van de quick-scan heeft plaatsgevonden. Deze GS behandeling vindt nu plaats op dinsdag 7 oktober. Wij zullen u dus op woensdag 8 oktober de nota van antwoorden toesturen. In die mail zullen we dan ook een voorstel doen voor een datum om bij elkaar te komen met Arcadis zodat u, indien u daar behoefte aan heeft, nog een nadere toelichting krijgt op de antwoorden. Ook ontvangt u dan nog een verslag van ons van afgelopen bijeenkomst.

Ik hoop u zo voldoende te hebben geïnformeerd. Mocht u nog vragen hebben dan kunt u natuurlijk altijd contact met ons opnemen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

RijnlandRoute

T: 070 - [redacted]

□

Verslag

- Bijeenkomst Ideeëngroep RijnlandRoute
- 25 september 2008
- Provinciehuis, Den Haag

Aanwezigen

Asje van Dijk	Provincie Zuid-Holland
	Provincie Zuid-Holland
	Berenschot
	Bewoner / ideeëngroep
	Bewoner / ideeëngroep
	Bewoner / ideeëngroep
	Bewoner / ideeëngroep
	Bewoner / ideeëngroep
	Bewoner / ideeëngroep
	Bewoner / ideeëngroep
	Bewoner / ideeëngroep
	Bewoner / ideeëngroep
	Bewoner / ideeëngroep
	Bewoner / ideeëngroep
	Bewoner / ideeëngroep
	Partners & Proppe
	Gemeente Leiden
	Stichting Greenport
	Holland Rijnland
	Provincie Zuid-Holland
	Provincie Zuid-Holland
	Provincie Zuid-Holland
	Arcadis

Agenda

1. Vervolg Quick Scan
 - Presentatie verkeerscijfers door gemeente Leiden
 - Toelichting besluitvorming door provincie
2. Invulling Nulplusvariant
3. Procesplan RijnlandRoute
4. Afronding en vervolgafspraken

1. Vervolg Quick Scan

Gedeputeerde Van Dijk geeft een toelichting op de besluitvorming rond het spoortracé. Hij refereert aan de motie van PS, die als startsein voor het interactieve proces heeft gediend, de quick scan en licht toe hoe de besluitvorming zal plaatsvinden.

Er zijn op het quick scan rapport van Arcadis diverse reacties en vragen binnengekomen. Op al deze vragen is door Arcadis en de provincie een toelichting opgesteld in een nota van beantwoording. Deze zijn voor iedereen beschikbaar en zullen ook worden toegestuurd na GS-behandeling. Er bestaat ook nog de mogelijkheid om met Arcadis verder te praten over de vragen en antwoorden. Daarvoor kan een afspraak worden gemaakt.

Aanstaande dinsdag moet er een voorstel voor GS gereed zijn, dat 7 oktober in GS zal worden behandeld. Dhr. Van Dijk geeft aan de openheid van de ideeëngroep op prijs te stellen, en dan ook niet om te hete brij heen te willen draaien. Het voorstel dat in GS zal worden behandeld is om het spoortracé niet mee te nemen in de m.e.r. De reden daarvan is gelegen in de hoge kosten, meer dan twee keer zoveel als voorkeustracé, en net als het Korte Vliet tracé. ook de bijbehorende risico's zijn een reden om het spoortracé niet mee te nemen. Het Korte Vliet-tracé is eerder dit jaar om precies dezelfde redenen afgevallen. Dat betekent dat het N11-West tracé en het Nulplusalternatief blijven staan om verder uit te werken voor de m.e.r.

Reacties

- [REDACTED]: Het is jammer dat de kosten zo medebepalend zijn, ook omdat er ook nadrukkelijk gediscussieerd is over de kwalitatieve aspecten. Hoe verloopt het keuzeprocess met het rijk?
- [REDACTED]: Wil weten of er goed met de vragen is omgegaan en of de inzichten over de kosten goed zijn opgepakt.
- [REDACTED]: Het is jammer, ook omdat de variant technisch goed is uitgewerkt. En hoe dieper je in de materie duikt, hoe meer risico's je tegenkomt. Het is nu ook appels met peren vergelijken. In de m.e.r. zou je hem voor evenwichtiger kunnen vergelijken.
- [REDACTED]: In het voorkeustracé zitten zoekgebieden, en de vraag is of die qua kosten al zijn ingevuld.
- [REDACTED]: Hiermee gaan dus het N11-West tracé en het Nulplusalternatief mee in de MER.
- [REDACTED]: Wat wordt de meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) dat in de MER wordt meegenomen?
- [REDACTED]: Het spoortracé gaat uit van een boortunnel, die duurder is. Als je bij het N11-tracé een boortunnel zou maken, zou die meer vergelijkbaar zijn. Daarnaast is er een beperkt bedrag binnen de provincie geoormerkt voor realisatie van het project. Hoe gaat dat verder lopen?

Dhr. Van Dijk geeft aan dat het planproces een lang proces is met vele keuzes waarin getrechtert wordt naar een eindresultaat. Dat betekent dat niet zonder meer altijd nieuwe varianten erbij kunnen. Het is duidelijk dat een milieuvriendelijke variant nu afvalt, en dat is jammer. Maar het gaat

niet alleen om de kosten, er moet ook gekeken worden naar de risico's en de vraag of het verantwoord is die te nemen.

In de gesprekken met het rijk is het niet helemaal duidelijk hoeveel budget er voor de RijnlandRoute beschikbaar zal zijn. Maar het staat vast dat bedragen van 700 à 800 miljoen niet door het rijk zullen worden geaccepteerd. Daarmee wordt het onmogelijk met de minister over een bijdrage van het rijk voor het spoortracé te praten.

En het zal inderdaad ongetwijfeld zo zijn dat het N11-West tracé duurder zal worden dan verwacht, maar dat komt ook omdat we ernaar streven de weg zo goed mogelijk in te passen.

Daarnaast is het binnen de m.er.-systematiek gebruikelijk binnen de set van gekozen alternatieven en varianten een MMA te selecteren en die zo goed als mogelijk van (extra) milieumaatregelen te voorzien.

Alle varianten zullen met het rijk worden besproken, inclusief MMA. Dat is een onderhandeling, waarbij de kans groot is dat het rijk op een gegeven moment een maximum bijdrage beschikbaar zal stellen en dat de provincie verder moet uitwerken wat de beste variant zal zijn. Het gaat om een regionale weg waar het rijk een bijdrage aan zal moeten leveren, maar de provincie staat aan de lat om de weg te realiseren.

Reacties

- [REDACTED] geeft aan dat het om gemeenschapsgeld gaat waar goed op gelet moeten worden. In dat licht zitten er aan het spoortracé wel grote risico's.
- [REDACTED] vraagt of dezelfde risico's niet in de N11-tunnels zitten en of de regio als meebetalder wel behoefte heeft aan een tunnel. En er moet integraal naar het hele traject gekeken worden, inclusief Bio Science Parc en Greenport ontwikkelingen.

Presentatie verkeerscijfers

[REDACTED] geeft van de gemeente Leiden geeft een toelichting op nadere verkeersberekeningen die met het verkeersmodel van de gemeente zijn gemaakt. Uit de berekeningen blijkt dat het spoortracé ongeveer 20.000 auto's per etmaal verwerkt, wat relatief beperkt is en minder dan verwacht. Het N11-West tracé verwerkt ongeveer 60.000 auto's per etmaal. Doordat het spoortracé minder verwerkt krijgt het stedelijk netwerk veel meer verkeer te verwerken. Daarbij komt dat als je de spoortunnel aanlegt het op de N14 en de N44 weer veel drukker wordt.

Reacties

- [REDACTED] vraagt hoe de kruisingen in het model zitten en of er ook veel noord-zuid verkeer van de RijnlandRoute gebruik maakt.
- [REDACTED] geeft aan dat de aansluiting met de A44 als een grote rotonde is uitgevoerd, waardoor de afwikkeling daar soepeler kan verlopen. Daarnaast is er een sterke relatie tussen de A4 en de A44 met veel uitwisseling.
- [REDACTED] geeft aan dat de resultaten wat hem betreft intuïtief niet kloppen, met name de aantallen verplaatsingen op het spoortracé. Welke aansluitingen heeft het N11-tracé?

- [REDACTED] geeft aan dat bij het spoor en bij de Voorschoterweg aansluitingen zijn meegenomen.

Dhr. Van Dijk geeft tenslotte aan dat de eventuele extra doorlooptijd van het planproces niet van invloed is op de keuze om het tracé wel of niet mee te nemen.

2. Nulplusalternatief

[REDACTED] geeft een toelichting op de invulling van het Nulplusalternatief. Er zijn door verschillende mensen voorstellen ingestuurd over hoe het Nulplusalternatief eruit zou moeten zien. Het is nu zaak deze te bundelen en te komen tot een set van basisvarianten om mee te nemen in de startnotitie. Belangrijk daarbij is een goed spectrum aan mogelijk varianten mee te nemen.

Het eerste voorstel is een viertal varianten mee te nemen in de m.er., waaronder een korte termijn variant, een 2x2 uitbouw variant, een verdiepte/overkapte variant en een stadstunnel.

Reacties

- [REDACTED] variant ontbreekt. Komt voor een groot deel wel terug in het voorstel maar moet nog wel een keer naar gekeken worden.
- Is het wel verstandig om, na het laten afvallen van het spoortracé, toch weer een stadstunnel mee te nemen.

[REDACTED] geeft hierbij aan dat een tunnel in het bestaande tracé wel beduidend minder risico's en kosten met zich mee zou hoeven brengen dan het spoortracé. Daar komt bij dat afgesproken is de Churchill Avenue variant mee te nemen, en daar zit ook een tunneldeel in.

- Is het wenselijk om een variant met 2x2 rijstroken door de stad mee te nemen, uit oogpunt van milieu en leefbaarheid.

[REDACTED] geeft hierbij aan dat de kans groot is dat zo'n verbreding, binnen een modulair opgebouwd Nulplusalternatief, via de inspraak of commissie voor de m.e.r. wordt ingebracht. Het kan daarbij ook verhelderend werken om de negatieve effecten van zo'n variant duidelijk in beeld te hebben, zodat de afweging daarover helder kan zijn.

- Kan ook een hele tunnel, van de A4 naar de A44, zonder aansluiting halverwege worden meegenomen? Dat zou qua kosten veel kunnen schelen.

[REDACTED] geeft aan dat die mogelijkheid er ook bij de voorgestelde stadstunnel in zit. Er komt na de start van de MER een moment om de effecten te bekijken en de varianten te herijken.

- [REDACTED] stelt voor om in plaats van een combinatie tussen verdiept en overkapt, het vooral een verdiepte variant te noemen. Zo past het ook in het Churchill Avenue concept. Kijk bovendien ook niet alleen langs het tracé maar kijk ook wat het voor tracé voor betekenis heeft voor de hele stad.

- [REDACTED] van Leiden Zuid-West geeft aan dat er nu vergaande plannen zouden zijn voor nieuwbouw. Deze nulplusvariant zou grote gevolgen hebben voor stedenbouwkundige ontwikkeling.

De provincie zal de reacties meenemen en kijken of er hiermee een aangepaste set van varianten in de m.er. kan worden opgesteld.

3. Vervolgproces

█ geeft een toelichting op het vervolgproces. Uitgangspunt is hierbij is te streven naar een voortvarend proces met een snelle realisatie van een verbinding tussen de A4, A44 en Katwijk. Belangrijke pijlers voor het vervolgproces zijn participatie, bestuurlijke samenwerking en communicatie.

Daarbij zal de m.e.r.-procedure ook worden gebruikt om het interactieve proces in te richten, bijvoorbeeld rond de formele inspraak. De bijeenkomsten zullen worden doorgezet, en per onderwerp / deeltracé wordt gekeken naar de samenstelling van de groepen. Ook gemeentelijke bijeenkomsten zijn mogelijk. In het proces van participatie zal onder meer worden gesproken over uitgangspunten, onderzoeksvragen, ontwerp en varianten.

4. Afronding en vervolgspraken

Het planningschema zal worden rondgestuurd en komt ook op de website van de RijnlandRoute.

Bij het GS voorstel over het spoortracé zit een nota van beantwoording op de vragen die zijn binnengekomen. De GS behandeling is op 7 oktober a.s. De nota kan (woensdag) meteen na de GS-behandeling worden toegestuurd.

De provincie zal de groep ook op de hoogte houden over de resultaten van de quick-scan A44. Ook zal er een contactlijst worden samengesteld van alle deelnemers van de Ideeëngroep.

From: [redacted]@pzh.nl
Sent: Tuesday 21 October 2008 14:01:36
To: [redacted]@pzh.nl
Subject: FW: Plan van aanpak
Attachments: image003.jpg, PZH-RijnlandRoute-plan van aanpak.pdf

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Provincie Zuid-Holland
 [redacted] RijnlandRoute
 Tel: 070-[redacted]
 Mob: 06-[redacted]
 E-mail: [redacted]@pzh.nl

Van: [redacted] [mailto:[redacted]@partnersenpropper.nl]
Verzonden: vrijdag 10 oktober 2008 17:42
Aan: [redacted]@pzh.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@pzh.nl
Onderwerp: Plan van aanpak

Beste [redacted], [redacted] en [redacted],

Bijgevoegd treffen jullie het plan van aanpak aan zoals bijgesteld naar aanleiding van onze bespreking van gisteren. Wat ons betreft een verhelderend en inspirerende bespreking waarmee we het gehele proces in de basis goed hebben kunnen richten. Wat ons betreft, is de bijgevoegde versie van het plan van aanpak dan ook de definitieve versie. 'Definitief' in de zin dat het huidige plan als een soort startnotitie kan dienen voor een doorgaande verdere invulling en precisering van de aanpak. In de inleiding bij het plan doen we daarom ook het voorstel om het plan te ontleden in een aantal levende werkdocumenten waar we gezamenlijk aan verder kunnen werken.

[redacted] en ik hebben de komende week vakantie. Daarna zouden we graag een keer het gehele plan inclusief algehele communicatie (zoals [redacted] al voorstelde) met Asje bespreken en aftikken. Misschien ook goed om het plan zoals dat er nu ligt nog een keer goed op jullie in te laten werken. Verdere ideeën en wijzigingen kunnen vervolgens in de werkdocumenten worden doorgevoerd.

Voor nu een prettig weekend gewenst.

Groet,

[redacted]



[REDACTED] | [REDACTED] | Postbus 115, 5260 AC Vught
 (073) [REDACTED] |  (06) [REDACTED] |  (073) [REDACTED]
 [REDACTED] [@partnersenpropper.nl](mailto:[REDACTED]@partnersenpropper.nl) |  www.partnersenpropper.nl



Aan
Asje van Dijk

Kopie aan

Onderwerp
Items interactieve sessie donderdag 23 okt 17.00

Beste Asje,

Drie items zullen morgen in de uitleg/discussie in ieder geval centraal staan:

1. Kosten per kilometer voor spoortunnel.

Supporters van spoortracé verwijzen naar kostenraming van Hubertustunnel; die zou per kilometer tunnel beduidend goedkoper zijn dan waarmee Arcadis heeft gerekend [Redacted]

Arcadis zal voor morgen Hubertustunnel-info checken, met name over de vraag of tunneltechnische installaties (TTI) nu wel of niet in de kostenraming Hubertus zitten (wij vermoeden van niet).

NB Opmerkingen over overschatting kosten spoortracé door Arcadis gaan gepaard met verwijt dat sprake is van onderschatting kosten N11 west. [Redacted]

[Redacted] Als het spoortracé aan nadere kostenramingsspecificatie zou worden onderworpen, stuiten we zeker ook op onderschattingen.

Dat spoortracé niet meer interessant is als ie méér dan factor 2 duurder is dan N11 west moesten we niet (meer) noemen. [Redacted]

2. Aansluiting Leiden Centrum nabij Leiden CS.

Supporters van het spoortracé beschouwen het als een gemis dat de 'parel' van het spoortracé in de uitwerking van Arcadis niet meer is behouden. Dit omdat de aansluiting Leiden Centrum in hun ogen te ver naar het westen is gesitueerd. Dit punt is gepareerd in de Nota van Beantwoording, maar mogelijk niet afdoende. Vraag is bijv. wat de mogelijkheden zijn als de voorwaarde wordt losgelaten dat er niet/zo min mogelijk mag worden gesloopt. Arcadis zal voor morgen uitzoeken of de aansluiting Leiden Centrum méér naar Leiden CS kan worden gesitueerd en hoe omvangrijk dan de sloopopgave is die daar het gevolg van is.

3. Reistijden spoortracé in relatie tot N11 west.

Supporters van het spoortracé vragen zich af hoe het kan dat een 3,3 km langer tracé (N11 west volgens hun) slechts 25 seconden langzamer is in plaats van de verwachte 2,5 minuut. Dit punt is gepareerd in de Nota van Beantwoording, maar verkeerskundige onderbouwing is voor niet-ingevoerd wellicht lastig te bevatten.

Arcadis zal Goudappel Coffeng (adviseur verkeerscijfers) vragen om dit punt helderder te maken dan het thans is verwoord in Nota van Beantwoording.

Tot slot: Met [REDACTED] (die ik opnieuw gevraagd heb als gespreksleider) is afgesproken dat hij deze 3 items eerst benoemt, en de aanwezigen dan vraagt of er nog andere vragen/items zijn.

From: [redacted]@pzh.nl
Sent: Monday 3 November 2008 12:20:49
To: [redacted]@pzh.nl
Cc: [redacted]@pzh.nl
Subject: FW: Trace Churchill Avenue
Attachments: Churchill Avenue trace tbv startnotitie.jpg

Hoi [redacted],

Wat kunnen we hiermee doen? Bijvoorbeeld aangeven dat we dit tzt als inspraakreactie meenemen?

[redacted]

Van: [redacted] [mailto:[redacted]]
Verzonden: zondag 2 november 2008 2:00
Aan: [redacted]@pzh.nl
CC: [redacted]@pzh.nl
Onderwerp: Trace Churchill Avenue

Geachte [redacted],

In de tracé tekeningen met varianten die we in het vervolg nader zullen uitwerken, die ik de laatste tijd langs zie komen, zie ik niet het tracé van Churchill Avenue terug, dat enigszins afwijkt van de Nulplusvariant. Ik maak zoals we dat besproken hebben een voorbehoud hoe het traject modulair ingevuld zal worden. Maar het tracé 'an sich' ligt vast en ook kan ik al enkele waarschijnlijke knooppunten aangeven.

U vindt dit afgebeeld in bijgaande tekening die een aanpassing is van een kaart van de Provincie. De knooppunten zijn door mij in blauw als mogelijke rotondes aangegeven. Ik neem aan dat deze tekening opgenomen zal worden in de startnotitie.

In de verwachting U hiermee van dienst te zijn,

met vriendelijke groet,

[redacted]

mobiel 06 - [redacted]
thuis: 071 - [redacted]

e-mail: [redacted]
naam + initialen: [redacted]

[redacted]

Rijnlandroute

Churchill Avenue

401a

