

C. Map 2006 - 2012 Projectgroep

C. Map 2006 – 2012 Projectgroep	
38	E-mail van de provincie aan de leden van de Projectgroep RijnlandRoute van 6 december 2005
38a	Bijlage Brief Stuurgroep RijnlandRoute Stadsgewest Haaglanden van 25 mei 2005
39	Verslag van de vergadering van de Projectgroep RijnlandRoute van 5 maart 2007
40	Verslag van de vergadering van de Projectgroep RijnlandRoute van 19 april 2007
41	Presentatie Project RijnlandRoute Alternatieven van 7 mei 2007
42	Dubbel met document 41
43	Dubbel met document 41
44	Verslag van de vergadering van de Projectgroep RijnlandRoute van 7 mei 2007
45	Dubbel met document 44
46	Document Relatieschema Rijnlandroute
47	Document Financiële situatie project RijnlandRoute van 29 mei 2007
48	Memo Nut en noodzaak van de RLR van 31 mei 2007
49	Agenda van de vergadering van de Projectgroep RijnlandRoute van 4 juni 2007
50	Verslag van de vergadering van de Projectgroep RijnlandRoute van 4 juni 2007
51	E-mail van de provincie aan de Projectgroep RijnlandRoute van 21 juni 2007
51a	Bijlage Alternatieven RijnlandRoute
51b	Bijlage Financiën
51c	Buiten reikwijdte
51d	Agenda van de vergadering van de Projectgroep RijnlandRoute van 25 juni 2007
51e	Bijlage Kaart RijnlandRoute
51f	Dubbel met document 46
51g	Dubbel met document 48
51h	Bijlage Relatieschema ALK
52	E-mail van de provincie aan de Projectgroep RijnlandRoute van 25 juni 2007
53	Memo besluitvorming RijnlandRoute Stuurgroep van 6 juli 2007
54	Verslag van de vergadering van de Projectgroep RijnlandRoute van 18 juli 2007
55	E-mail van de provincie aan de Projectgroep RijnlandRoute van 26 juli 2007
55a	Bijlage Kalender tot en met 5 oktober 2007
56	Verslag van de vergadering van de Projectgroep RijnlandRoute van 30 juli 2007
57	Presentatie RijnlandRoute berekeningen varianten met NRM Randstad van juli 2007
58	E-mail van de Projectgroep RijnlandRoute intern van 6 augustus 2007
59	Agenda van de vergadering van de Projectgroep RijnlandRoute van 20 augustus 2007
60	Verslag van de vergadering van de Projectgroep RijnlandRoute van 20 augustus 2007
61	Dubbel met document 60
62	E-mail van de Projectgroep RijnlandRoute intern van 30 augustus 2007
62a	Bijlage Agenda van de vergadering van de Projectgroep RijnlandRoute van 3 september 2007
62b	Dubbel met document 60
62c	Bijlage Presentatie RijnlandRoute berekeningen alternatieven met NRM Randstad van augustus 2007
62d	Bijlage Presentatie MKBA en ontwerpen Projectgroep RijnlandRoute van augustus 2007
63	Dubbel met document 62d
64	Dubbel met document 62c
65	Dubbel met document 62a
66	Verslag van de vergadering van de Projectgroep RijnlandRoute van 20 september 2007
67	E-mail van de provincie aan de Projectgroep RijnlandRoute van 6 september 2007
68	Memo beantwoording verkeersvragen van 20 september 2007
69	Agenda van de vergadering van de Projectgroep RijnlandRoute van 24 september 2007
70	E-mail van de provincie aan de Projectgroep RijnlandRoute van 24 september 2007
70	E-mail van de provincie aan de Projectgroep RijnlandRoute van 24 september 2007
70a	Bijlage Conceptversie KMBA
71	E-mail van de Projectgroep RijnlandRoute intern van 24 september 2007
72	Verslag van de Projectgroep RijnlandRoute van 24 september 2007
73	E-mail van de Projectgroep RijnlandRoute intern van 25 september 2007
73a	Bijlage RijnlandRoute Presentatie concept MKBA van september 2007
73b	Bijlage RijnlandRoute Presentatie concept MKBA van september 2007
78	Document Aktiekalender tot en met 5 oktober 2007

79	Document Kalender tot en met 5 oktober 2007 20070712 5 oktober 2007
80	E-mail van de provincie aan de Projectgroep RijnlandRoute van 15 oktober 2007
81	E-mail van de provincie aan de Projectgroep RijnlandRoute van 18 oktober 2007
81a	Bijlage Agenda van de Projectgroep RijnlandRoute van 22 oktober 2007
81b	Bijlage Verwerking opmerkingen MKBA
81c	Dubbel met document 72
81d	Bijlage MKBA RijnlandRoute Effecten geluid van oktober 2007
81e	Bijlage RijnlandRoute Verkennende effectbeoordeling luchtkwaliteit van oktober 2007
82	Agenda van de Projectgroep RijnlandRoute van 22 oktober 2007
83	Verslag van de Projectgroep RijnlandRoute van 22 oktober 2007
84	RijnlandRoute Verbinding van belang van 25 oktober 2007
85	Oplegnotitie bij Nut- en noodzaaknotitie van oktober 2007
86	Dubbel met document 83
86a	Bijlage Agenda van de Projectgroep RijnlandRoute van 5 november 2007
86b	Bijlage Verslag van de Projectgroep RijnlandRoute van 5 november 2007
87	E-mail van de Projectgroep RijnlandRoute intern van 12 november 2007
88	Document opmerkingen Haaglanden op stukken projectgroep 25 juni 2007
89	Document commentaar Katwijk op concept MKBA van 15 september 2007
90	Document MKBA Rijnlandroute

From: Rijnlandroute
Sent: Tuesday 6 December 2005 16:17:02
To: [redacted] @haaglanden.nl @hdadvies.nl @ [redacted] @katwijk.nl
[redacted] @katwijk.nl [redacted] @leiden.nl [redacted] @oegstgeest.nl [redacted] @pzh.nl [redacted] @pzh.nl [redacted] @pzh.nl
[redacted] @pzh.nl [redacted] @pzh.nl [redacted] @valkenburgzh.nl [redacted] @voorschoten.nl [redacted] @leiden.nl [redacted] @zoeterwoude.nl
Subject: Brief Stadsgewest Haaglanden
Attachments: Brief_Stuurgroep_RijnlandRoute_Stadsgewest Haaglanden.pdf

Beste projectgroepleden,

Hierbij stuur ik jullie de digitale brief van het DB van Haaglanden aan de stuurgroep RijnlandRoute, zoals besproken in de projectgroepvergadering van 17 november.

Met vriendelijke groet,

Het kernteam RijnlandRoute bestaat uit:
Projectmanager Provincie Zuid-Holland, [redacted], telefoon 070 - [redacted] / 06 - [redacted]
Assistent projectmanager Provincie Zuid-Holland, [redacted], telefoon: 070 - [redacted] (ma-wo)
Assistent projectmanager Provincie Zuid-Holland, [redacted], telefoon: 070- [redacted] (ma-wo-do)
Projectsecretaris Provincie Zuid-Holland, [redacted], telefoon: 070- [redacted] (ma-di-wo-do)
Projectleider Regio Holland Rijnland, [redacted]
Per e-mail zijn we bereikbaar onder: rijnlandroute@pzh.nl

ARCHIEF

stadsgewest
Haaglanden

Provincie Zuid-Holland
t.a.v. stuurgroep RijnlandRoute
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

Grote Marktstraat 43
Postbus 66
2501 CB Den Haag
Telefoon 070 750 1500
Telefax 070 750 1501
E-mail informatie@haaglanden.nl
Internet www.haaglanden.nl

Postbank 3893131
Bank BNG 28.50.28.499

contactpersoon [REDACTED]

uw kenmerk

datum 25 mei 2005

doorkiesnummer 070- [REDACTED]

ons kenmerk SH05.753

bijlage(n) -

onderwerp Verkenning RijnlandRoute

projectnummer VVB609

Geachte leden van de stuurgroep RijnlandRoute,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van de (samenvatting van de) Verkenning RijnlandRoute. Voor het stadsgewest Haaglanden is de doorstroming in de noord-zuid richting (A4/A44/N44/N447) van groot belang. In de verkenning RijnlandRoute komt niet eenduidig naar voren wat de gevolgen van de aanleg van de RijnlandRoute zijn op de doorstroming op de A4, A44/N44 en N447. Graag zouden wij zien dat in de vervolgfase nader wordt onderzocht welke precieze gevolgen het aanleggen van de RijnlandRoute heeft op de doorstroming in de noord-zuid-richting en de samenstelling van het verkeer op deze wegen.

In de verkenning is gewerkt met ruimtelijke scenario's. Voor een verkenning is dat nauwkeurig genoeg. In de vervolgfase (planstudie) is het ons inziens noodzakelijk de uit te werken tracés in onderlinge wisselwerking met (mogelijke) ruimtelijke ontwikkelingen (Marine Vliegveld Valkenburg, knoop Leiden-West) te beschouwen. Een integrale aanpak van verkeer en (openbaar) vervoer met ruimtelijke ontwikkeling/groen is noodzakelijk. Daarbij gaan wij er vanuit dat in de vervolgberekeningen gerekend wordt met een realistisch scenario qua ruimtelijke ontwikkeling. Het maximumscenario zoals genoemd in de verkenning lijkt ons namelijk niet realistisch gezien ook het bijstellen van de ambitie qua kantoorontwikkeling binnen het stadsgewest Haaglanden.

Wij pleiten er hierbij voor om de verdere uitwerking van de RijnlandRoute te plaatsen in het kader van de met het Rijk afgesproken verkenning naar de verkeersconsequenties van de ontwikkeling van Valkenburg.

Omdat nog niet precies duidelijk is wat de gevolgen zijn van de RijnlandRoute voor de doorstroming in de noord-zuidrichting (A4/A44/N44/N447), heeft het stadsgewest Haaglanden op dit moment geen voorkeur voor een bepaalde variant. Wel lijkt ons de verdere uitwerking van alternatief A (Rijnsburg-Noord + Churchillaan) en alternatief B (N206 + Churchillaan) niet zinvol gezien het lage saldo maatschappelijke kosten/baten.

Met lijkt ons wel zinvol om de Korte Vliethuvel nader te onderzoeken ondanks het negatieve

Het lijkt ons daarnaast zinvol om de combinatie verbreding N206+N11/A11 in de vervolgfase verder uit te werken vanwege het positief saldo aan maatschappelijk kosten/baten. Daarbij mag de aansluiting A44 met de N11/A11 de in PKB deel 3a van de Nota Ruimte opgenomen ruime groene bufferzone (ecologische verbindingzone tussen de duinen en het Groene Hart) niet frustreren.

De combinatie Valkenburg-zuid+N11/A11 heeft een positief saldo aan maatschappelijke kosten/baten. Vanuit milieuoogpunt is het tracé Valkenburg-zuid echter voor de gemeente Wassenaar en het stadsgewest Haaglanden niet acceptabel vanwege de grote nadelige gevolgen voor de ecologische hoofdstructuur ten noorden van Wassenaar en de aantasting van het open landschap. Wij pleiten er daarom voor om het tracé Valkenburg-zuid in de vervolgfase niet verder uit te werken.

Bij het verder uitwerken van de genoemde tracés zal nader aandacht geschonken moeten worden aan de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 en de A44:

In de verkenning is aangegeven dat de aansluiting van de N206 op de A44 problematisch is in geval van een combinatie N206 met een N11/A11. Als mogelijke deeloplossingen zijn een korte/ lange bypass genoemd. Het lijkt ons zinvol ook andere oplossingen te onderzoeken. Daarbij denken wij onder andere aan parallelbanen langs de A44 of in het geval van het KorteVliettracé aan een rechtstreekse aansluiting op de N206.

Bij de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 is in de verkenning (indicatief) uitgegaan van een westelijke asymmetrische parallelstructuur langs de A4. Daarbij vervalt de huidige aansluiting Zoeterwoude-Dorp (N206) en wordt een nieuwe aansluiting ten zuiden daarvan aangelegd. Het lijkt ons zinvol om niet strikt vast te houden aan deze westelijke parallelstructuur, maar ook andere oplossingen in de vervolgfase te onderzoeken. Daarbij denken wij onder andere aan een oostelijke parallelstructuur langs de A4 of een rechtstreekse aantakking van de RijnlandRoute op de huidige aansluiting Zoeterwoude-Dorp (N206), waarbij deze aansluiting wordt aangepast. Bij alle genoemde mogelijkheden zouden wij onderzocht willen zien wat de gevolgen zijn voor de bereikbaarheid van de relatie Zoetermeer via de N206 naar Leiden/A4.

Tenslotte zouden wij graag samen met de gemeente Wassenaar betrokken willen blijven bij de vervolgstudies van de RijnlandRoute.

Het dagelijks bestuur van het stadsgewest Haaglanden,
de secretaris,

de voorzitter (plv.),



drs. M. Hoeken



mr. E.P. Reijmers



Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Verkeer en Vervoer
Contact
mw [REDACTED]
T 070 - [REDACTED]
[REDACTED]@pzh.nl

Vergadering van
Projectgroep RijnlandRoute
Vergaderdatum
5 maart 2007

Datum
19 maart 2007
Ons kenmerk

Aanwezig

[REDACTED], [REDACTED], [REDACTED],
[REDACTED], [REDACTED], [REDACTED],
[REDACTED], [REDACTED], [REDACTED]
en [REDACTED]

Afwezig

[REDACTED], [REDACTED] en [REDACTED]

Kopie aan

1. **Opening en vaststellen agenda**

[REDACTED] heet iedereen welkom en opent de vergadering.

De agenda wordt onveranderd aangenomen.

2. **Mededelingen**

[REDACTED] geeft aan dat in overleg met [REDACTED], de gemeente Oegstgeest in de stuurgroep RijnlandRoute plaats neemt.

[REDACTED] geeft aan dat de projectgroepvergaderingen in de toekomst zullen wisselen van inhoud, de ene keer procedureel en de andere keer inhoudelijk. Dat betekent dat de procesbijeenkomsten korter zullen zijn en de inhoudelijke bijeenkomsten langer. Er volgt een discussie waaruit als optie komt om de geplande projectgroepvergaderingen te verlengen, waarbij het eerste deel proces is en het tweede deel inhoudelijk zal zijn.

[REDACTED] geeft aan dat we er de volgende vergadering op terug komen.

3. **Programma van Eisen t.b.v. de ontwerpstudie**

[REDACTED] vraagt aan de projectgroep om aan het eind van week 10 met tekstvoorstellen te komen voor het Programma van Eisen (PvE) t.b.v. de ontwerpstudie.

[REDACTED] geeft aan dat er voor het ruimtelijk fysiek PvE RLR 2007 gekeken moet worden naar de Startnotitie.

4. **Rondvraag**

Er wordt geen gebruik gemaakt van de rondvraag.



5. Sluiting en datum volgende vergadering

█ sluit de vergadering en dankt een ieder voor zijn/haar aanwezigheid.

De volgende vergaderingen is op:

Maandag 26 maart 2007 van 14:30 - 16:00 uur te Leiden in E108



Aanwezig

[redacted], [redacted], [redacted],
[redacted], [redacted], [redacted],
[redacted], [redacted], [redacted],
[redacted], [redacted] (DHV), [redacted]
(DHV) en [redacted]

Afwezig

[redacted], [redacted] en [redacted]

Kopie aan

1. **Opening**

[redacted] heet iedereen welkom en opent de vergadering.

2. **Presentatie DHV**

[redacted] geeft een presentatie hoe DHV precies te werk gaat en wat de uitgangspunten zijn.

De presentatie is reeds verstuurd aan de projectgroep.

3. **Opmerkingen per alternatief**

Alternatief 1

[redacted] niet voldoende aangesloten, wat te doen met het toekomstige werkgebied.

[redacted] neem contact op met het bureau A4.

[redacted] aansluiting onderlangs ook meenemen.

[redacted] andere aansluiting eventueel halve klaverbladen?

[redacted] moet uitgaan van de hoofdstructuur, geen bypass.

[redacted] de tekeningen van Goudappel zijn maatwerk beter dan die van Arcadis die zijn robuuster.

Alternatief 2

[redacted] wat is het bedieningsgebied > richting binnenstad.

[redacted] aansluiting Voorschoterweg weglaten, halve aansluiting richting A4, verdiept maar wel open.

[redacted] waarom beide aansluitingen, eenzijdige aansluiting richting A4?

[redacted] heeft invloed op het karakter van de weg en MIT > rekening mee houden.



Voorschoterweg mag geen aansluitingen hebben.
welk verkeer wil je ontsluiten?
kern tegen aansluiting op Voorschoterweg.
mag niet door Voorschoten, zo ja dan niet horen, zien, ruiken en diep onder de grond. Verkeersoverlast ten opzichte van het landgoed.
80-100 km weg
wordt meegenomen in de modelberekening.

Alternatief 3 / 4

Zie alternatief 2 > knoop plaatje van Goudappel Coffeng bekijken.

Alternatief 5 / 6

Wordt gestuurd door Atelier Valkenburg. We gaan uit wat belangrijk is voor de RijnlandRoute.

Alternatief 7

Velperbroek achtige aansluiting.
Atelier VALK gaat uit van de Knoop Leiden-West niet te frustreren.

Alternatief 8

de aansluiting op de Haagweg niet op voorhand afschrijven.

4. **Sluiting en datum volgende vergadering**

sluit de vergadering en dankt een ieder voor zijn/haar aanwezigheid. De alternatieven worden rond 1 à 2 mei rondgestuurd naar de projectgroepleden.

De volgende vergadering is op:

Maandag 7 mei 2007 van 14:30 - 16:00 uur te Leiden, Bargelaan kamer E108.



Project RijnlandRoute

Alternatieven

Presentatie van 7 mei 2007

Opmerkingen projectgroep opgenomen / verwerkt

Vertrekpunt (1): afspraken

1. Naar de mogelijke combinaties van tracés tussen Katwijk – A44 en A44 – A4 wordt nader onderzoek verricht op welke wijze de onderlinge verbinding en de aansluiting op de A44 vormgegeven wordt.

Aansluiting A44:

- Aandacht voor de eis van RWS scheiding verkeer (hoofd/parallel)
- Aandacht voor de eis voor de EHS

Vertrekpunt (2): afspraken

2. Voor de tracés N11 West / A11 en Korte Vliet Oude Rijn wordt bekeken op welke wijze de verkeersstroom tussen de RijnlandRoute en de N11 Oost (Zoeterwoude – Bodegraven) onafhankelijk van de verkeersstroom op de A4 afgewikkeld kan worden.
3. Voor de tracés N11 West / A11 en Korte Vliet Oude Rijn wordt, in samenhang met het voorgaande punt, bekeken op welke wijze de aansluiting op de A4 vormgegeven wordt.

Aansluiting A4:

- Aandacht voor de eis van RWS scheiding verkeer (hoofd/parallel)

Vertrekpunt (3): afspraken

4. Voor alle tracé(combinatie)s wordt met behulp van een gedetailleerde verkeersstudie onderzocht welk wegprofiel (aantal rijstroken, snelheid) en welke aansluitingen (hoeveelheid, plaats en vormgeving) het verkeerskundig beste resultaat geven.
5. Voor alle tracés wordt in beeld gebracht (bouwkundig, ruimtelijk en financieel) welke inpassingmaatregelen nodig zijn om aan de wettelijke (milieu) eisen te voldoen.
6. Voor alle tracés wordt in beeld gebracht (bouwkundig, ruimtelijk en financieel) welke (aanvullende) maatregelen wenselijk zijn om de maatschappelijke haalbaarheid te vergroten (vormgeving, landschappelijke inpassing) dan wel tot een hoger maatschappelijk rendement (dubbel ruimtegebruik, financieringsconstructies) te komen.

Onderzoeksvragen voor MKBA

Vertrekpunt (4): afspraken

7. Voor de tracés verbreden N206 en Valkenburg Zuid wordt de onderlinge afweging en vormgeving geïntegreerd opgepakt met (de omvang van) de ontwerpopgave voor de bebouwing van marinevliegkamp Valkenburg.

De ontwerpen en resultaten VALK worden gebruikt als input voor de MKBA

Vertrekpunt (5): afspraken

8. Voor de tracés N11 West / A11 en Korte Vliet Oude Rijn wordt bekeken welke (verkeerskundige) maatregelen (naast een van deze tracés) nodig zijn om de leefbaarheid op het Churchillaan tracé te verbeteren.

Resultaten van het verkeersmodel geven meer inzicht in de leefbaarheid langs de Churchillaan

Als Leiden één aanvullend maatregelenpakket definieert om de verkeersdruk op de Churchillaan te verminderen, dan kan de effectiviteit doorgerekend worden in het verkeersmodel

Vertrekpunt (6): afspraken

9. Voor het onderzoeksproces in zijn algemeenheid wordt een dusdanige structuur gekozen dat de toetsing van de feitelijke resultaten van de Planstudie aan de vastgestelde wegingcriteria op inzichtelijke wijze plaats kan vinden teneinde een transparante besluitvorming over de tracékeuze mogelijk te maken.

Eis aan zorgvuldigheid van de studie.

De OEI-methodiek borgt een zorgvuldige afweging

Aansluiting RLR op A4 (1)

- Aansluiten bij het Tracébesluit voor verbreding A4 dat is genomen in 2006
- De A4 is ter hoogte van Leiden opgedeeld in een hoofd en parallel structuur

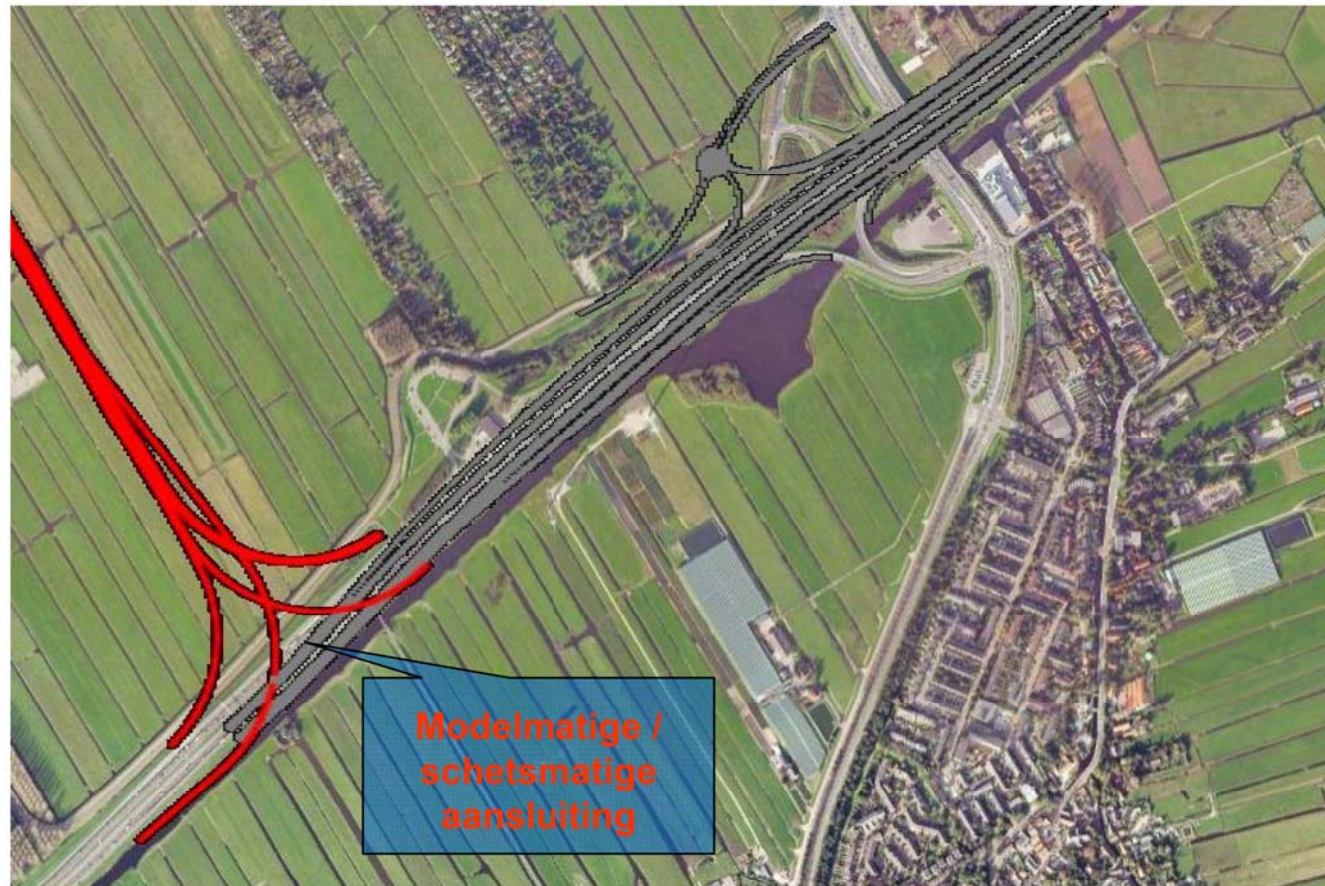
Aandachtspunten:

1. De ontwikkeling van de Oostvlietpolder is een autonome ontwikkeling
2. Ontwerp van de aansluiting (niveaus i.r.t. openheid)

Aansluiting A4 (2)



Aansluiting A4 (3)



Alternatief 1



De aansluitingen zijn modelmatig / schetsmatig

Alternatief 2



De aansluitingen zijn modelmatig / schetsmatig

Alternatief 3



De aansluitingen zijn modelmatig / schetsmatig

Alternatief 4



De aansluitingen zijn modelmatig / schetsmatig

Alternatief 5



De aansluitingen zijn modelmatig / schetsmatig

Alternatief 6

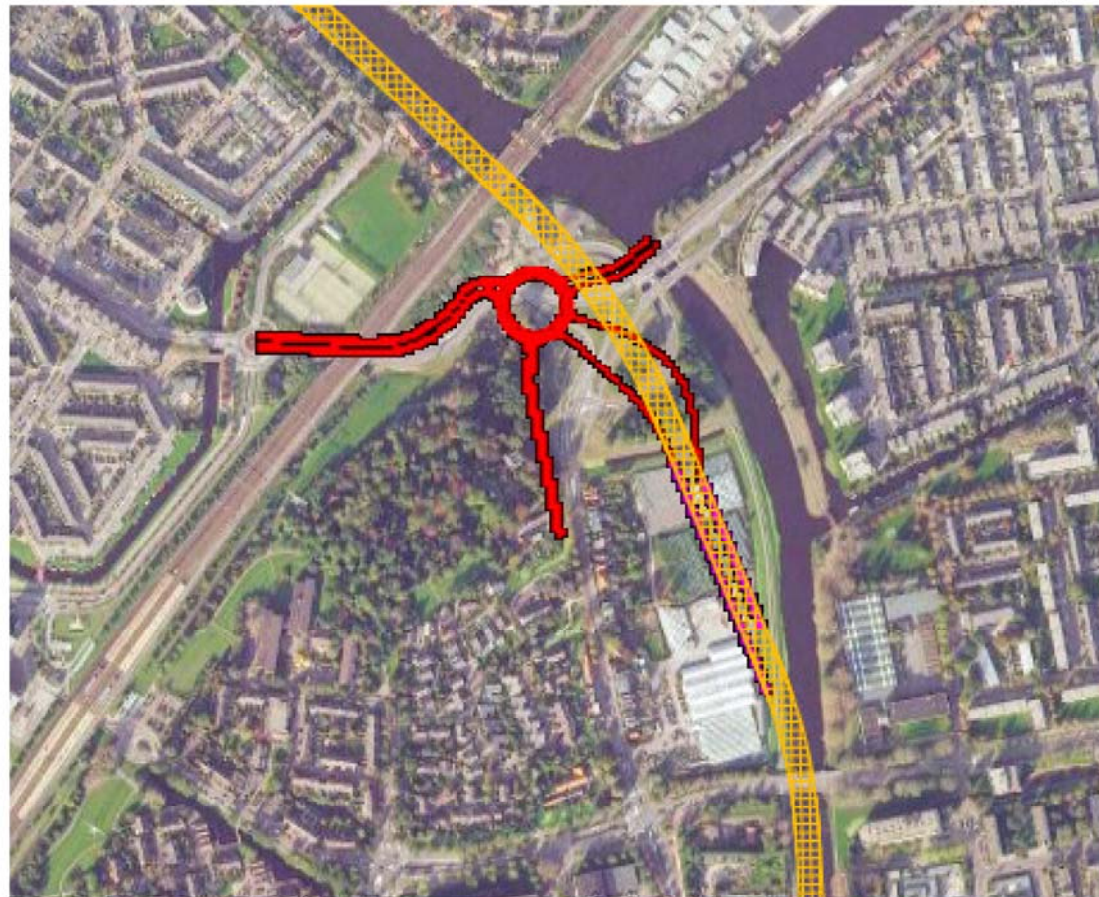


De aansluitingen zijn modelmatig / schetsmatig

Tunnel met aansluiting (1)

- Wet Tunnelveiligheid: niet toegestaan om in en uit te voegen in een gesloten tunnel
- Om een aansluiting ter hoogte van de Haagweg mogelijk te maken, moet de tunnel naar maaiveld niveau
- De fysieke inpassing wordt slechts aanvaardbaar verondersteld als eenzijdige aansluiting (richting A4)
In het verkeersmodel wordt wel een volledige aansluiting onderzocht als alternatief 8

Tunnel met aansluiting (2)



Alternatief 7



De aansluitingen zijn modelmatig / schetsmatig

Alternatief 8



De aansluitingen zijn modelmatig / schetsmatig



Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Verkeer en Vervoer
Contact
mw [redacted]
T 070 - [redacted]
[redacted]@pzh.nl

Vergadering van
Projectgroep RijnlandRoute
Vergaderdatum
7 mei 2007

Datum
22 mei 2007
Ons kenmerk
PZH-2007-165397

Aanwezig

[redacted], [redacted], [redacted],
[redacted], [redacted], [redacted],
[redacted], [redacted], [redacted],
[redacted], [redacted],
[redacted] (DHV), [redacted] (DHV) en
[redacted]

Afwezig

[redacted] en [redacted]

Kopie aan

1. **Opening**

[redacted] heet iedereen welkom en opent de vergadering.

2. **Mededelingen**

[redacted] deelt mee dat de eerstvolgende projectgroep op 4 juni zal plaatsvinden. De eerstvolgende stuurgroepen RijnlandRoute zullen circa 2^e helft van juni, in oktober en mogelijk in januari plaatsvinden.

3. **Presentatie DHV**

[redacted] geeft een presentatie over de alternatieven RijnlandRoute. DHV heeft de aanvullingen van de vorige presentatie van 16 april 2007 verwerkt in deze nieuwe presentatie, het is aan de stuurgroep hier wel of niet in mee te gaan.

De presentatie is reeds verstuurd aan de projectgroep.

Vertrekpunt 1

[redacted] maakt duidelijk dat de zwarte tekst reeds is vastgesteld. De blauwe tekst is een nadere uitwerking / invulling en moet nog vastgesteld worden als uitgangspunt.

De blauwe tekst bij Aansluiting A44 wordt veranderd.

- "Eis van RWS scheiding verkeer (hoofd/parallel)" wordt **"Aandacht voor de eis van RWS scheiding verkeer (hoofd/parallel)"**
- "Aandacht voor de EHS" wordt **"Aandacht voor de eis voor de EHS"**

Ten aanzien van de menging van noord-zuid verkeer met oost-west verkeer wordt opgenomen:

- **Aandacht voor de eis van RWS scheiding verkeer (hoofd/parallel)**



Vertrekpunt 2, 3 en 4

Geen opmerkingen.

Vertrekpunt 4

De ontwerpen en resultaten VALK worden gebruikt als input voor de MKBA.

Vertrekpunt 5

■■■■■ wil graag weten wat de status is van de het VALK rapport.

■■■■■ antwoordt dat op donderdag 10 mei 2007 de uitkomsten aan de opdrachtgevers worden gepresenteerd.

■■■■■ geeft aan het eens te zijn met de blauwe formulering bij punt 8. Leiden denkt na over één pakket van maatregelen en komt indien van toepassing tijdig met een voorstel over hoe dit in het verkeersmodel meegenomen kan worden.

■■■■■ heeft moeite met de formulering omtrent de afspraken voor de Churchilllaan.

Vertrekpunt 6

Geen opmerkingen.

Aansluiting RLR op A4 (1, 2 en 3)

De ontsluiting van de Oostvlietpolder wordt als autonome ontwikkeling meegenomen.

Alternatief 1

De tekeningen/plaatjes zijn indicatief. De aansluitingen worden aangegeven, niet de (omvang van) de fysieke inpassing. Onder de plaatjes wordt aangegeven dat het modelmatig/schematische kaartjes zijn. Tevens wordt de N206 ook in rood meegenomen.

Alternatief 2

De aansluiting Leiden ten noorden of ten zuiden van de spoorlijn maakt voor het verkeersmodel niet uit.

Leiden en Voorschoten komen met een voorstel voor de locatie van deze aansluiting.

Alternatief 3

Aansluiting nabij Voorschoten is een halve aansluiting richting de A4.



Alternatief 4

De aansluitingen in Valkenburg worden ook meegenomen in het verkeersmodel.

Als variant van alternatief 4 is ook een scenario met een onvolledige aansluiting mogelijk, waarbij de relatie Katwijk-Den Haag via de knoop Leiden-west loopt.

Alternatief 3 biedt inzicht in de verkeersstromen bij zo'n onvolledige aansluiting.

DHV maakt duidelijk dat met deze alternatieven alle mogelijke verkeersstromen op en rond de locatie Valkenburg inzichtelijk gemaakt kunnen worden. Ook de verkeersstromen die niet expliciet in een specifiek alternatief doorgerekend worden. De alternatieven bieden tezamen inzicht in alle relevante verkeersstromen.

Alternatief 5 en 6

Geen opmerkingen.

Alternatief 7

De fysieke inpassing van een volledige aansluiting leidt tot een grootschalige ingreep in de bestaande bebouwing aan de Oude Rijn. Deze ingreep wordt door DHV niet aanvaardbaar verondersteld. Een volledige aansluiting wordt vooralsnog meegenomen in het verkeersmodel als alternatief 8 om de effectiviteit te kunnen beoordelen. Als de aansluiting effectief blijkt, dan wordt nader onderzoek gedaan naar de inpassing. Wel doet DHV ondertussen een check op de tekening van Aveco de Bondt in relatie tot de tunnelveiligheid.

4. **Rondvraag**

De presentatie wordt omgezet in een notitie voor de stuurgroep RijnlandRoute.

■■■■■■ wil graag dat wordt aangegeven waarom de afgevalen varianten zijn afgevalen.

Door (combinatie van) de resultaten van de gedefinieerde 8 alternatieven ontstaat inzicht in alle relevante verkeersstromen. Alle varianten worden nader afgewogen op basis van het resultaat van de verkeersanalyse, de optimalisatie van de aansluitingen en de fysieke inpassing.

■■■■■■ geeft aan dat Wassenaar niet in de stuurgroep ALK zit en vindt dat raar.

■■■■■■ vraagt of de 2^e brochure van het Korte Vliet Tracé is meegenomen in de stuurgroep RijnlandRoute.

■■■■■■ geeft aan dat deze brochure niet is aanvaard in de stuurgroep RijnlandRoute.

■■■■■■ voor de stuurgroep aangeven waarom de afbuigende A44 niet wordt meegenomen.



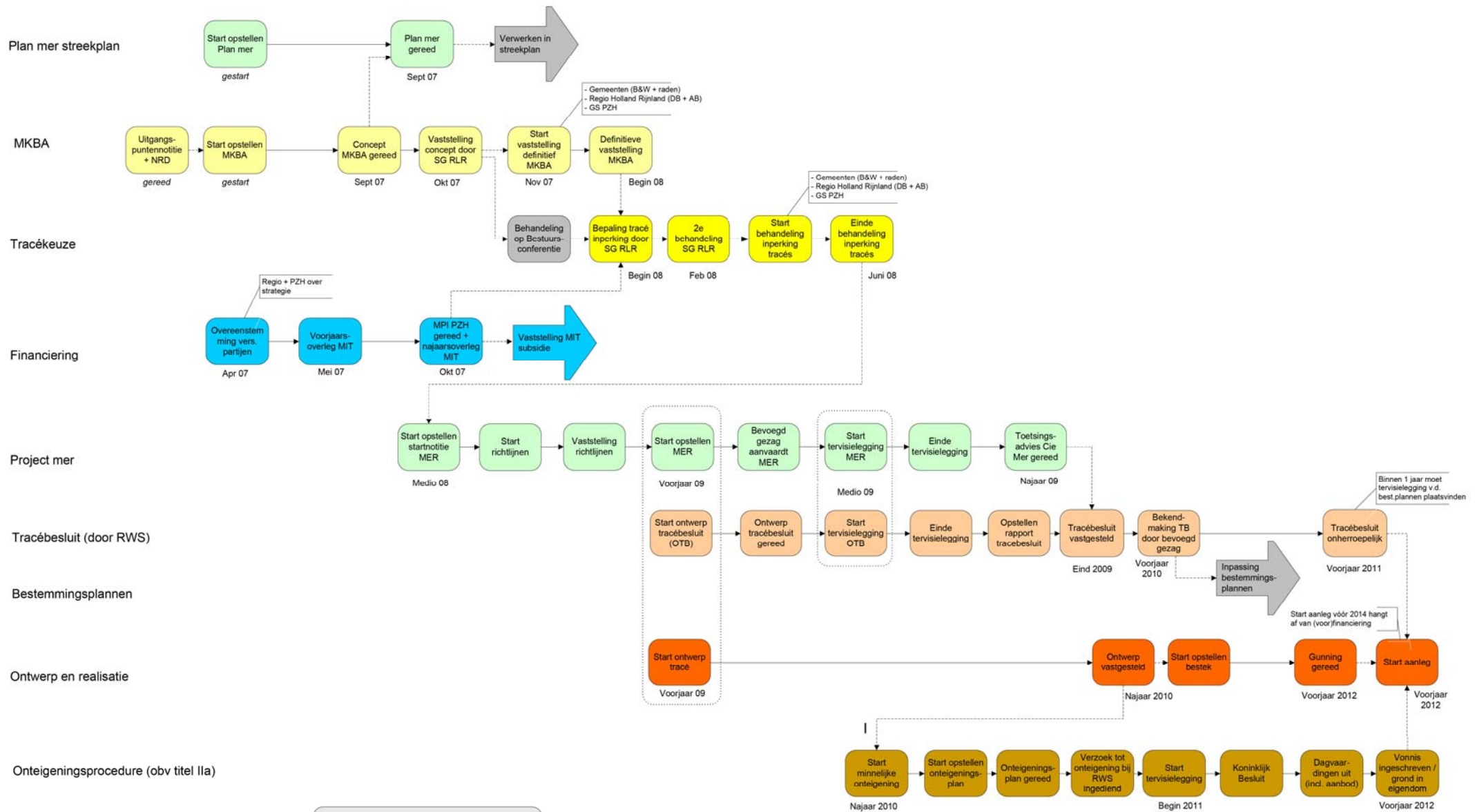
5. **Sluiting en datum volgende vergadering**

■■■■■■■■■■ sluit de vergadering en dankt een ieder voor zijn/haar aanwezigheid.

De volgende vergadering is op:

Maandag 4 juni 2007 van 14:30 - 16:00 uur te Leiden, Bargelaan kamer E108.

Relatieschema Rijnlandroute





Aan
Stuurgroep RijnlandRoute

Onderwerp
Financiële situatie project RijnlandRoute

Inhoudsopgave

1. INLEIDING	1
2. KOSTEN	2
3. KOSTENDRAGERS	3
4. TOTAALPLAATJE	5
5. HOE NU VERDER?	6

1. INLEIDING

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

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

Ministersoverleg

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



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

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

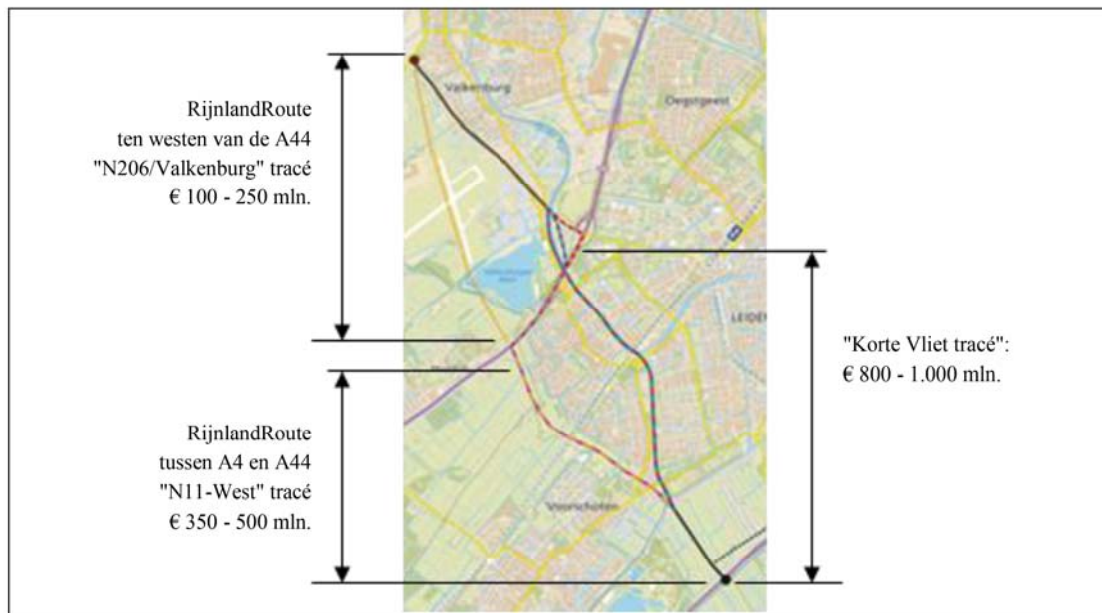
Mocht een financiële (en/of procedurele) bijdrage van het rijk aan de realisatie van de RijnlandRoute gevraagd worden (en dat is het geval), dan dient daarvoor uitzicht te bestaan op de financiële mogelijkheden om het gehele project daadwerkelijk te kunnen realiseren.

Met andere woorden, het Rijk heeft in principe de bereidheid mee te betalen aan de RijnlandRoute, maar dan moet het financiële totaalplaatje wel realistisch zijn.

2. KOSTEN

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

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



Figuur 1. Geraamde investeringskosten per tracédeel

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

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

3. KOSTENDRAGERS

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

Provincie

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



Regio Holland Rijnland

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

VROM/Valkenburg

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

PPS

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

MIRT/Rijkswaterstaat

Daarnaast wordt ingezet op een bijdrage vanuit het MIRT, maar de hoogte daarvan is onbekend. Om te kunnen praten over een bijdrage van Rijkswaterstaat is van belang inzicht te hebben in de vraag voor wie de RijnlandRoute een probleem oplost. Mochten er louter lokale problemen worden opgelost, dan is een bijdrage zeer onwaarschijnlijk. Worden er waardevolle (inter)nationale nationale belangen gediend door de RijnlandRoute, dan is een dergelijke bijdrage veel waarschijnlijker.

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

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

Tabel 1. Verschillende (potentiële) functies van de RijnlandRoute

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



4. TOTAALPLAATJE

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

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

Tabel 2. Inschatting kostendragers en kosten

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



5. HOE NU VERDER?

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

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

- Welke bijdragen mogen er concreet verwacht worden van provincie en regio?
- Welke mogelijkheden bieden PPS en hoe komt dat tot uitdrukking in de MKBA?
- In hoeverre worden de belangen van VROM behartigd in de MIRT besprekingen?
- Welke belangen worden met de RijnlandRoute gediend en in hoeverre sluit dat aan op een bijdrage van Rijkswaterstaat?



Aan
Stuurgroep RijnlandRoute

Onderwerp
Nut en noodzaak van de RLR

Inhoudsopgave

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

1. OVERWEGING

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

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

De RijnlandRoute wordt niet met één specifiek doel aangelegd en dat maakt het er niet eenvoudiger op. Deze notitie is daarom een bloemlezing van nota's en onderzoeken over de RijnlandRoute. De tijdsspanne omvat ongeveer tien jaar en gaat over nationale, provinciale en regionale plannen en onderzoeken. Daarmee is het overzicht niet volledig want ook op lokaal niveau speelt de RijnlandRoute een rol in plannen. Een voorbeeld daarvan is de ontwikkeling van het voormalige vliegveld Valkenburg.

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



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

Samengevat kan worden gesteld dat:

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

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



2. NOTA'S EN ONDERZOEKEN

Nota Mobiliteit

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

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

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

In de Nota Mobiliteit is de RijnlandRoute als verbinding tussen de A4 en de A44 opgenomen op de plankaart van de hoofdwegstructuur.

Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport

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

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



Netwerkanalyse Zuidvleugel (2006)

De Zuidvleugel van de Randstad is een van de stedelijke gebieden waar de lokale, regionale en nationale verkeers- en vervoerproblemen sterk met elkaar verweven zijn. Daarom is de Zuidvleugel in de Nota Mobiliteit aangewezen voor uitvoering van een netwerkanalyse. Het doel van de analyse was te komen tot een maatregelenpakket en prioritering gericht op de verbetering van de regionale bereikbaarheid waar alle partijen hun bijdrage aan leveren.

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

Samenwerkingsagenda Zuidvleugel (januari 2007)

De samenwerkingsagenda is een uitwerkingsagenda van de Netwerkanalyse. In de samenwerkingsagenda Zuidvleugel worden afspraken gemaakt over een gemeenschappelijk investerings- en actieprogramma voor mobiliteitsprojecten in de Zuidvleugel. De planontwikkeling van de A11-west, het gedeelte van de RijnlandRoute tussen de A4 en de A44, wordt in principe beschouwd als een taak voor het rijk. Het deel A44 - Katwijk wordt als regionaal project aangemerkt.

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

Provinciaal Verkeer en Vervoerplan

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

Verkenning RijnlandRoute (augustus 2005)

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

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



Ter afronding van de verkenning is een set van afspraken vastgelegd die de basis is voor de planstudie. Daarnaast gelden er algemene landelijke eisen voor het wegontwerp en diverse eisen ten aanzien van milieu. De RijnlandRoute wordt volgens de principes van "Duurzaam Veilig" vorm gegeven. Als aanvulling op deze set afspraken gelden bovendien diverse specifieke ontwerpeisen zoals over de verdeling van verkeer, over ongelijkvloers kruisen van langzaam verkeer en over scheepvaartroutes en de spoorlijn en dergelijke.

In de stuurgroep op 2 juni 2005 is een negental afspraken gemaakt over een aantal te onderzoeken varianten, te maken combinaties en vormgeving. Ook de samenhang met aanvullende maatregelen in Leiden of de ontwikkeling van Valkenburg wordt hierin benadrukt. Voor de planstudie zijn verdere aandachtspunten vastgelegd in de uitgangspuntennotitie voor de MKBA die begin 2007 is goedgekeurd door de Stuurgroep, GS en PS.

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

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

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

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

Programma van Afspraken Holland Rijnland (2001)

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

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

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



Regionale investeringsstrategie (Regio Holland Rijnland, 2006)

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

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

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

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

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

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

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

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



Verkenningenstudie Rijn Gouwe West (augustus 1999)

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

De verkeersproblematiek uit zich in het onderzoeksgebied op verschillende manieren. In het algemeen gaat het erom dat er teveel verkeer is en dat dat de leefbaarheid in de omgeving aantast. Ook het OV functioneert niet optimaal. Een van de oplossingsmogelijkheden uit het onderzoek is de aanleg van de "zuidelijke randweg" nabij Leiden. Dit is de kortsluiting tussen de A4 en de A44 en had toen nog twee aansluitpunten ten behoeve van Leiden en Voorschoten (A11-west). Daarnaast werd het als noodzakelijk gezien om de N206 tussen de A4 en Noordwijk te verdubbelen. Deze oplossingen moesten leiden tot afname van de congestie en de leefbaarheidproblematiek op de kleinere wegen binnen de bebouwde kom.

Beleidsplan Rijn Gouwe Lijn (juni 1996)

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



provincie **HOLLAND**
ZUID

Aan
Projectgroep RijnlandRoute

Onderwerp
Projectgroepvergadering RijnlandRoute

14:30 uur

1 Opening en vaststellen agenda

14:35 uur

2 Mededelingen

14:45 uur

3 Verslag vorige vergadering - 7 mei 2007 (bijlage 1)

14:50 uur

4 Alternatieven MKBA (bijlage 2)

15:05 uur

5 Nut en noodzaak (bijlage 3)

15:20 uur

6 Financiën (bijlage 4)

15:35 uur

7 Planning (wordt maandag uitgereikt)

15:50 uur

8 Rondvraag

15:55 uur

**9 Sluiting en datum volgende vergadering
- 25 juni 2007 van 14.30-16.00 uur, Leiden Bargelaan kamer E108**

Agenda

Contact
mw [redacted]
T 070 - [redacted]
[redacted]@pzh.nl

Vergaderplaats
Leiden, Bargelaan E108
Vergaderdatum
4 juni 2007
Tijdstip
14.30 - 16.00 uur

Ons kenmerk

Bijlagen
4

49



provincie **HOLLAND**
ZUID

Verslag (Bijlage 1)

50

Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Verkeer en Vervoer
Contact
mw [redacted]
T 070 - [redacted]
[redacted]@pzh.nl

Vergadering van
Projectgroep RijnlandRoute
Vergaderdatum
4 juni 2007

Datum
11 juni 2007
Ons kenmerk
PZH-2007-203146

Aanwezig

[redacted], [redacted], [redacted],
[redacted], [redacted], [redacted],
[redacted], [redacted], [redacted],
[redacted], [redacted] en
[redacted]

Afwezig

[redacted] en [redacted]

Kopie aan

1. Opening en vaststellen agenda

[redacted] heet iedereen welkom en opent de vergadering.

De agenda wordt onveranderd aangenomen.

2. Mededelingen

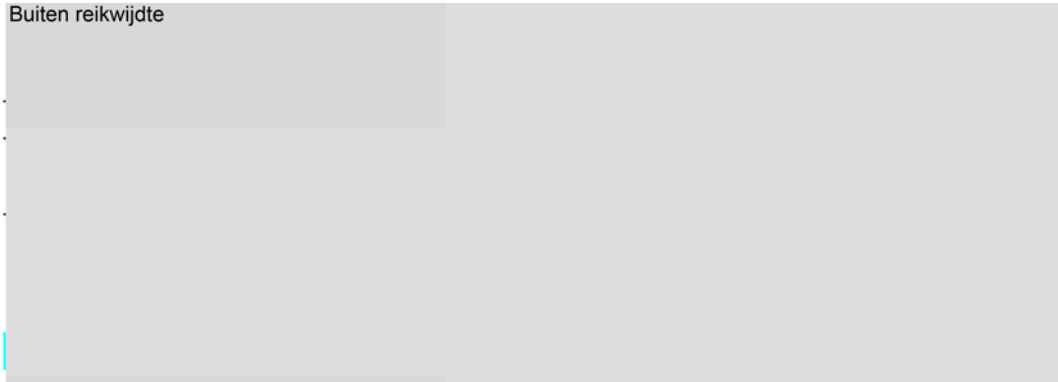
[redacted] deelt mee dat de stuurgroep RijnlandRoute is vastgesteld op woensdag 4 juli 2007 van 14.30-16.00 uur in de Zeezaal.

Op 6 juli 2007 zal er een bestuursconferentie ALK plaatsvinden. Hierbij zijn alle stuurgroepen uit de regio aanwezig.

ALK vragen om cc te sturen

3. Verslag vorige vergadering

Buiten reikwijdte

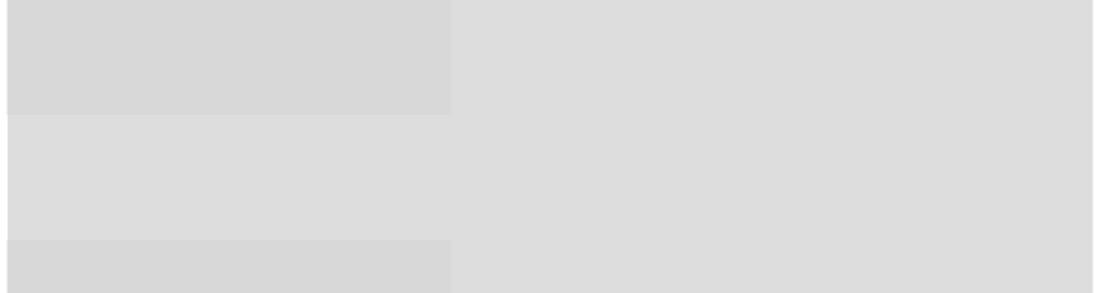




Bij alternatief 4

██████████ bij de aansluiting Rijnfront zou nieuw Rijngeest meegenomen worden.
██████████ zegt hiernaar te zullen kijken.

Buiten reikwijdte



4. Alternatieven MKBA

De presentatie van 7 mei 2007 plus opmerkingen projectgroep opgenomen van 7 mei 2007 is de uiteindelijke versie.

De datum in deze presentatie moet aangepast worden in eind mei 2007.

Toegevoegd is een alternatief 8. Dit alternatief wordt slechts in het verkeersmodel meegenomen.

??? eventuele aanvullingen ██████████

██████████ geeft aan dat bij alternatief 2 de aansluiting ten oosten van het spoor is weergegeven en dat bij alternatief 3 de plaatjes niet kloppen met de notulen.

██████████ geeft aan dat dit voor het model niet van belang is voor de uiteindelijke versie wel. De notulen en de presentatie moeten gematched worden. Na deze wijzigingen zal dit de laatste set zijn die wordt doorgestuurd. Voor de stuurgroep wordt er een oplegnotitie geschreven, welke eerst in de projectgroep van 25 juni 2007 ter goedkeuring wordt meegestuurd.

5. Nut en noodzaak

██████████ geeft aan dat er in de historie van de Provincie is gekeken. Hierbij zijn belangrijke stukken gevonden en samenvoegd tot deze notitie. Het is een duidelijk verhaal waarom de RijnlandRoute noodzakelijk is en terug te lezen in het stuk.

Wat levert het op? Bypass bijgezet zijn nu bezig met een model wat een goed beeld op kan leveren.

Het doel van het stuk is de basis terugvinden van wat er is gebeurd.

██████████ heeft nog een aantal tekstuele wijzigingen. Tevens mist hij de nut en noodzaak van de diverse verhalen in een paar alinea's. De nut en noodzaak wordt in diverse stukken beschreven met ieder een verschillende beeld. Hij vindt dat de projectgroep



RijnlandRoute in deze planstudiefase hetzelfde moet denken, voor wat voor een route gaan we en welke problemen moet dat oplossen.

_____ wil weten hoe de opzet is van de MKBA, wanneer krijgen we antwoorden. _____ geeft aan dat er een "boodschappenlijstje" gemaakt moet worden voor DHV, halverweg worden er geen aansluitingen uitgegoid. Aan het eind van de MKBA komen de antwoorden.

_____ eind september / begin oktober worden de resultaten van de MKBA besproken, daarna volgt het schrijven van een advies. Er zou eventueel een tussentijdse presentatie gehouden kunnen worden. We voeren de MKBA uit om de verschillen te zien en dan kan er een tracé uitkomen wat we uiteindelijk niet kiezen.

_____ vraagt zich af waarom deze notitie is geschreven? De tweede alinea is hernieuwd geformuleerd (uit de _____ periode).

_____ wil graag van input van de projectgroepleden als de notitie nut en noodzaak volgens hen niet compleet is. Lokale verhalen moet zelf gemaakt worden en worden als achtergrond bijgevoegd. De probleemstellingen halen we eruit en leggen we voor aan de stuurgroep RijnlandRoute.

_____ voegt toe dat iedere gemeente in twee à drie regels op moet schrijven wat de doelstelling per gemeente is.

_____ is van mening dat het lokale belang er gewoon in hoort te staan.

_____ vraagt de projectgroepleden om graag de brieven die bij hun gemeente binnenkomen naar het projectbureau RijnlandRoute door te sturen. Hoe daarmee om te gaan, of hoe je ermee omgaat?????

6. Financiën

_____ heeft informatie geput uit de stukken die 23 mei 2007 zijn besproken met de minister. Het Rijk wil mee betalen, hoeveel en in welke vorm??

In oktober 2007 zijn de gesprekken over het MIT met de verschillende kostendragers.

_____ paragraaf 2 kostendeel knooppunten moet helder gemaakt worden, anders bundelen.

7. Planning

_____ deelt een planning uit die gemaakt is door Triode. De bestuurlijke conferenties zijn in juli en november. In juli moet er een tracé worden gekozen. De start aanleg zal aanvangen in het voorjaar van 2012 zodat er in 2016 over de weg gereden kan worden.

Buiten reikwijdte

Deze planning wordt 6 juli 2007 in de bestuurlijke conferentie neergelegd. De RijnlandRoute kan eventueel een half jaar tijd winnen.



■■■■■ vraagt of de planning digitaal doorgestuurd kan worden.
■■■■■ geeft aan dat dit eerst aan de ALK gevraagd moet worden omdat zij formeel opdrachtgever zijn.

8. **Rondvraag**

■■■■■ wil graag de uitvraag aan DHV inzien.
■■■■■ geeft aan dat dit geen probleem is, de opdracht mag ingezien worden.

■■■■■ geeft aan een brief gestuurd te hebben aan ?????
■■■■■ geeft aan dat de brief ter informatie wordt doorgestuurd aan de projectgroepleden.

■■■■■ vraagt de projectgroepleden of zij gebruik willen maken van de uitnodiging voor een rondtour met de Stichting Horst & Voorde? Hij zal hierover nog een mail sturen.

■■■■■ vraagt de projectgroepleden om hun vakantie door te geven aan rijnlandroute@pzh.nl

9. **Sluiting en datum volgende vergadering**

■■■■■ sluit de vergadering en dankt een ieder voor zijn/haar aanwezigheid.

De volgende vergadering is op:
Maandag 25 juni 2007 van 14:30 - 16:00 uur te Leiden, Bargelaan kamer E108.

From: Rijnlandroute
Sent: Thursday 21 June 2007 15:24:12
To: [redacted]@katwijk.nl, [redacted]@haaglanden.nl, [redacted]@pzh.nl, [redacted]@leiden.nl, [redacted]@hollandrijnland.net, [redacted]@pzh.nl, [redacted]@oegstgeest.nl, [redacted]@rws.nl); [redacted]@katwijk.nl, [redacted]@grontmij.nl, [redacted]@wassenaar.nl, [redacted]@rijnland.net, [redacted]@pzh.nl, [redacted]@pzh.nl
Subject: Vergaderstukken projectgroep Maandag 25 juni a.s
Attachments: Blank Bkgrd.gif, agenda 2007_25 juni.doc, Resultaten VALK 20070621.doc, Relatieschema ALK 13juni07 A.pdf, Planning Rijnlandroute 21mei07.pdf, Nut en noodzaak van de RLR - bijlage 3 20070619.pdf, Financiën.doc, Alternatieven RijnlandRoute.ppt, 07_1038_2_rijnlandroute fh1.pdf

Beste projectgroepleden,

Hierbij zend ik jullie de stukken voor de projectgroepvergadering RLR voor **maandag 25 juni** a.s. van 14.30-16.00 uur te Leiden op de Bargelaan in kamer E108.

Op jullie verzoek heb ik bij de stukken ook de planning (relatieschema) ALK gevoegd. Het pva (offerte) van DHV volgt later.

Indien jullie verhinderd zijn laat het dan even weten op mijn mobiel. [redacted] heeft vakantie en ik ben verder maandag a.s. heel de dag in overleg (dus nauwelijks de tijd om mails te lezen)

Vriendelijke groet,

[redacted]

☐ Provincie Zuid-Holland
Kamer [redacted]
Postbus 90602
2509 LP DEN HAAG

☎ 070-[redacted]
☎ 06-[redacted]
✉ [redacted]@pzh.nl

[redacted]

Alternatieven RijnlandRoute

te beschouwen in de MKBA
gereed: sept. 2007

Vertrekpunten

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

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

Inspiratie

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

Aandachtspunten

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

Aansluiting A4

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

Tunnelveiligheid

- Géén in- en uitvoegstroken in een gesloten tunnel
- Ter hoogte van Ter Wadding moet de tunnel op maaiveld komen om een aansluiting mogelijk te maken
- Fysieke aansluiting is aanvaardbaar als eenzijdige aansluiting
- In het verkeersmodel wordt wél een volledige aansluiting doorgerekend om het effect in beeld te brengen (alternatief 8)

Alternatief 1

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

Alternatief 2

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

Alternatief 3

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

Alternatief 4

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

Alternatief 5

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

Alternatief 6

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

Alternatief 7

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

Alternatief 8

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



Aan
Stuurgroep RijnlandRoute

Onderwerp
Financiële situatie project RijnlandRoute

Inhoudsopgave

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

1. INLEIDING

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

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

Ministersoverleg

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

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



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

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

2. KOSTEN

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

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



Figuur 1. Geraamde investeringskosten per tracédeel



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

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

3. KOSTENDRAGERS

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

Provincie

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

Regio Holland Rijnland

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

VROM/Valkenburg

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

PPS

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

MIRT/Rijkswaterstaat

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



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

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

Tabel 1. Verschillende (potentiële) functies van de RijnlandRoute

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

4. TOTAALPLAATJE

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

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

Tabel 2. Inschatting kostendragers en kosten

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



5. HOE NU VERDER?

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

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

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



provincie **HOLLAND**
ZUID

Aan
Projectgroep RijnlandRoute

Onderwerp
Projectgroepvergadering RijnlandRoute

- 1 Opening en vaststellen agenda**
- 2 Mededelingen**
- 4 Kaart Alternatieven/ notitie alternatieven (bijlage 2x)**
Notitie is aangepast op basis van de opmerkingen tijdens de vorige vergadering
- 5 Oplegnotitie Valk-studie (bijlage)**
- 6 Financiën (bijlage)**
Notitie is aangepast op basis van de opmerkingen tijdens de vorige vergadering
- 7 Nut en Noodzaak (bijlage)**
Notitie is aangepast op basis van de opmerkingen tijdens de vorige vergadering
- 8 Rondvraag**
- 9 Sluiting en datum volgende vergadering**
-16 juli 2007 van 14.30-16.00 uur, Leiden Bargelaan kamer E108

Agenda

Contact

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

Vergaderplaats
Leiden, Bargelaan E108
Vergaderdatum
25 juni 2007
Tijdstip
14.30 - 16.00 uur

Ons kenmerk

Bijlagen
4

51d

Rijnlandroute

51e

Katwijk aan Zee

Katwijk a/d Rijn

Rijnsburg

Klinkenberger plas

Valkenburg

Oegstgeest

Oude Rijn

A44

Valkenburgse Meer

LEIDEN

Rijksdorp

Wassenaar

Maaldrift

Voorschoten

Vlietland

Zoeterwoude-Dorp

Planstudie Alternatieven

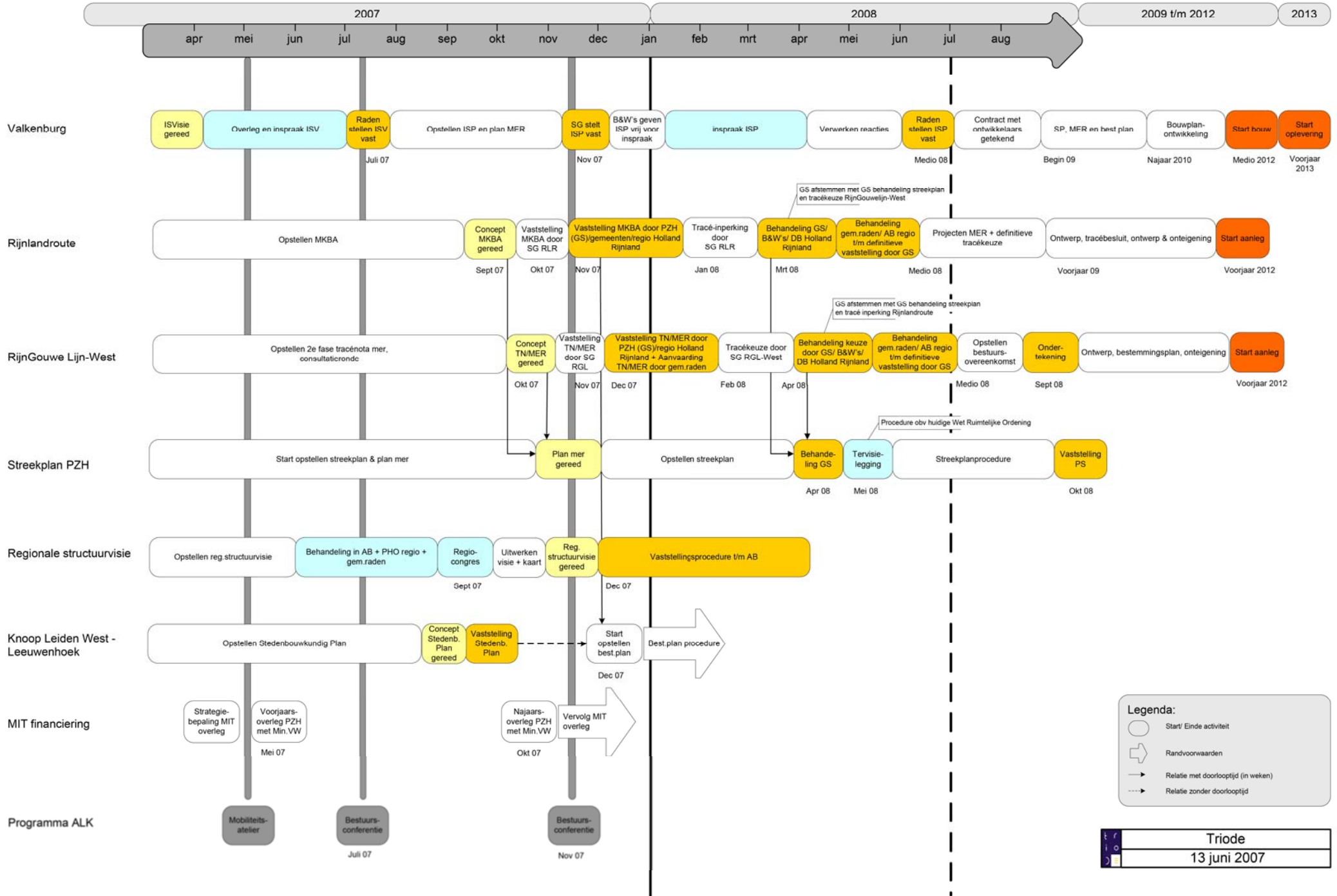
-  alternatief 1
-  alternatief 2
-  alternatief 3
-  alternatief 4
-  alternatief 5
-  alternatief 6
-  alternatief 7
-  alternatief 8
-  alle alternatieven
-  alle, behalve 4
-  hele aansluiting
-  halve aansluiting

Versie: 20 juni 2007



Relatieschema ALK: Scenario A

51h



From: [redacted]@pzh.nl
Sent: Tuesday 26 June 2007 15:10:28
To: [redacted]@katwijk.nl [redacted]@haaglanden.net [redacted]@pzh.nl [redacted]@leiden.nl
 [redacted]@rijnland.net [redacted]@pzh.nl [redacted]@oegstgeest.nl [redacted]
 ([redacted]@katwijk.nl [redacted]@grontmij.nl [redacted]@ [redacted]@rijnland.net [redacted]@pzh.nl
 [redacted]@pzh.nl
Subject: RijnlandRoute: terugkoppeling n.a.v. gisteren (25 juni j.l). en check data komende projectgroepvergaderingen
Attachments: Blank Bkgrd.gif

Beste allemaal

Nav gisteren (projectgroepvergadering) even een korte terugkoppeling.

- Er wordt door DHV contact opgenomen met [redacted] (RWS) t.b.v Model
- Er wordt van de bestaande alternatievenkaart 8 losse kaartjes opgenomen in de notitie alternatieven. Daarbij blijven de aansluitingen op de A44 op dezelfde manier aangeduid als op de bestaande kaart zoals gisteren besproken. Doordat in nieuwe opzet de alternatieven per kaart in één kleur zijn aangegeven, zijn de alternatieven ruimtelijk duidelijker aangegeven.
- De opmerkingen op de notities: 1)financien en 2)rijnlandroute in andere plannen en de 3)oplegnotitie bij Valk-studie worden verwerkt.
- Ruimtelijke inpassing van de traces volgt tijdens het ontwerp-werk.
- Gegevens/tekeningen/rapportages van Aveco en Witteveen +Bos m.b.t. het korte vliet oude rij trace worden door gemeente voorschoten begin volgende week (week 27) aangeleverd.

!!!!!!!!!!!!


Verder wil ik jullie vragen om de komende afspraken te checken in jullie agenda en **zonodig vervanging te regelen** als je verhinderd blijkt te zijn:

16 juli van 14.30-16.00 uur
 30 juli van 14.30-16.00 uur
 20 augustus (**nieuw!!!!**) van 14.30-16.00 uur
 3 september (**nieuw!!!!**) van 14.30-16.00 uur
 24 september van 14.30-16.00 uur

Rest van 2007 is reeds tot eind december ingepland. Deze afspraken blijven gewoon staan!

Vriendelijke groet,

[redacted]

 Provincie Zuid-Holland
Kamer [REDACTED]
Postbus 90602
2509 LP DEN HAAG

 070- [REDACTED]
 06 [REDACTED]
 [REDACTED]@pzh.nl

Op vrijdag ben ik niet bereikbaar.



Aan
Bestuursconferentie As Leiden Katwijk
Versie 2.1

Kopie aan

Onderwerp
Besluitvorming RijnlandRoute

Inleiding

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

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

Tijd en draagvlak

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

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



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

Criteria voor de MIRT bespreking

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

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

Welke besluitvorming wordt gevraagd?

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

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

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

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



Rijksbijdrage wordt inzichtelijk gemaakt

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



Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Verkeer en Vervoer
Contact
mw [REDACTED]
T 070 - [REDACTED]
[REDACTED]@pzh.nl

Vergadering van
Projectgroep RijnlandRoute
Vergaderdatum
16 juli 2007

Datum
18 juli 2007
Ons kenmerk
PZH-2007-299179

Aanwezig

[REDACTED], [REDACTED], [REDACTED],
[REDACTED], [REDACTED], [REDACTED]
[REDACTED], [REDACTED], [REDACTED] en
[REDACTED]

Afwezig

[REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED]
[REDACTED] en [REDACTED]

Kopie aan

1. **Opening**

[REDACTED] heet iedereen welkom en opent de vergadering.

2. **Mededelingen**

[REDACTED] wil graag weten of er reacties zijn gekomen op de memo besluitvorming RijnlandRoute van [REDACTED]

[REDACTED] antwoordt dat er twee reacties zijn binnengekomen van Voorschoten en Rijkswaterstaat.

[REDACTED] deelt mee dat er een stuk is rondgestuurd aan de projectgroepleden waarin precies staat wat er van de projectgroep tot oktober wordt verwacht.

3. **Terugkoppeling Stuurgroepvergadering**

[REDACTED] deelt mee dat er op de agenda de voortgangsrapportage en de acht alternatieven stonden. Beide zijn goedgekeurd. Het verslag van de vergadering zal eind deze week afgerond worden en verstuurd aan de projectgroep- en stuurgroepleden RLR. De lijst met aandachtspunten in de voortgangsrapportage wordt naar aanleiding van de opmerkingen in de stuurgroep RLR aangepast.

Van de acht alternatieven zijn geplastificeerde kaartjes uitgedeeld tijdens de stuurgroepvergadering. DHV is vanaf 4 juli 2007 gestart met de modelberekeningen. *De geplastificeerde kaartjes zijn ook uitgedeeld tijdens de projectgroepvergadering.*

Daarnaast is er nog gesproken over de problematiek van de planning. [REDACTED] had twee scenario's, scenario A (zorgvuldig) en scenario B (snel). Deze scenario's zijn eveneens besproken in de bestuursconferentie van 6 juli 2007.

Scenario B is ook uitgedeeld tijdens de projectgroepvergadering.



Tevens is er afgesproken om stukken kort voorafgaand aan een projectgroep-stuurgroepvergadering toe te sturen. Sessies van meerdere projectgroepen om tot een besluit te komen is niet meer mogelijk.

■■■■■■ wil weten hoe het zit met de krapte in de tijd zeker omdat er tussen nu en september geen gemeenteraden plaatsvinden.

■■■■■■ antwoordt dat de heer Horlings hier ook op heeft gereageerd en dat ■■■■■■ heeft aangegeven dat er inderdaad krapte in de tijd is maar dat er ook bereidheid moet zijn voor het maken van een keuze.

■■■■■■ geeft aan dat er eind september een klankbordgroep voor bewoners (25 september 2007 's avonds) wordt georganiseerd. Als optie wordt aangegeven een soortgelijke avond te organiseren voor de gemeenteraadsleden.

Besloten wordt om een informatieavond te organiseren voor de gemeenteraadsleden (27 september 2007 's avonds).

Ook is er gesproken over het MIRT. Wat moeten we beslissen om ons in het MIRT op te nemen. Hierover heeft ■■■■■■ een memo geschreven en hebben Rijkswaterstaat en de gemeente Voorschoten inmiddels gereageerd. De versie 2.1 van dit memo is onlangs aan de projectgroep rondgemaild.

4. Terugkoppeling Bestuursconferentie 6 juli 2007

■■■■■■ deelt mee dat tijdens de bestuursconferentie de VALK-rapportage is gepresenteerd door ■■■■■■ van Goudappel Coffeng. Er was een volledige opkomst van de bestuurders.

Scenario A en B van de planning van ■■■■■■ zijn gepresenteerd. Er is definitief voor scenario B gekozen maar of gekozen wordt voor scenario B* hangt van het resultaat van de MKBA af. Er is aangegeven dat eerst de MKBA RijnlandRoute afgerond moet zijn. Daar komt de juiste informatie uit voor het maken van een principekeuze van het traject. Het streven is om in oktober tot een keuze te komen voor het deel tussen de A4-A44 (zie relatieschema B* zoals is uitgereikt tijdens de projectgroepvergadering).

■■■■■■ wil weten wat er in het MIRT staat omdat er tot 2015 geen geld is.

■■■■■■ antwoordt dat het klopt dat er niet veel geld beschikbaar is. De opdracht die de projectgroep en stuurgroep RLR meekrijgen is om gezamenlijkheid uit te stralen.

■■■■■■ wil weten hoe we eenheid gaan uitstralen.

■■■■■■ antwoordt dat eenheid uitgestraald moet worden door tot overeenstemming over het product MKBA te komen en de bereidheid te tonen tot een keuze voor het tracé tussen de A4 en A44 te komen.

■■■■■■ wil weten of de Provincie blindelings op DHV vertrouwt, want de projectgroep moet het vertrouwen opbrengen om snel tijdens de projectgroepvergadering te kunnen reageren.

■■■■■■ antwoordt dat de Provincie een modelspecialist heeft die ook naar de modelresultaten zal kijken. Verder zal het projectteam de voortgang en de kwaliteit van de MKBA bewaken.



De projectgroep geeft aan dat gezien de vakantietijd het een lastige periode is om tot een besluit te komen.

■■■■■■■■■■ wil weten of er inspraak is.

■■■■■■■■■■ antwoordt dat er geen formele inspraak is en geeft aan dat de inspraak van de streekplanherziening is ingepast. Als in februari de hele tracékeuze is afgerond zal het worden verwerkt in het streekplan west waarna er inspraak zal plaatsvinden (9 april 2008 t/m 21 mei 2008).

■■■■■■■■■■ maakt zich ernstige zorgen over de financiën en of het duidelijk is wat er speelt als de RLR niet doorgaat.

■■■■■■■■■■ geeft aan dat als de financiering en mogelijk de aanleg van de RLR niet doorgaat op basis van de MKBA de consequenties duidelijk zijn.

5. Rondvraag

■■■■■■■■■■ wil weten wat er besproken wordt met de raadsleden en of de kwaliteit van de MKBA onder druk komt.

■■■■■■■■■■ zal tijdens de projectgroepvergadering van 30 juli 2007 een opzet maken over wat er met de raadsleden wordt besproken.

■■■■■■■■■■ geeft aan dat de kwaliteit van de MKBA niet onder druk komt.

■■■■■■■■■■ geeft aan dat we bij de streekplanherziening goed in de schoenen moeten staan.

■■■■■■■■■■ antwoordt dat het product MKBA de basis levert, daarnaast moeten de bestuurders de durf hebben om een keuze te maken.

■■■■■■■■■■ geeft aan dat er tijdens de volgende projectgroepvergadering een zeer actieve houding van de projectgroepleden wordt verwacht. Elke vergadering zal het product MKBA verder gebracht moeten worden.

Tevens deelt ze mee dat ■■■■■■■■■■ is ingehuurd voor de communicatie van de RijnlandRoute.

6. Sluiting en datum volgende vergadering

■■■■■■■■■■ sluit de vergadering en dankt een ieder voor zijn/haar aanwezigheid.

De volgende vergadering is op:

Maandag 30 juli 2007 van **13:00 - 17:00 uur** te Leiden, Bargelaan kamer E108, waarin de eerste modelresultaten van de MKBA worden gepresenteerd en een presentatie van de opzet van de MKBA worden gegeven.

From: Rijnlandroute
Sent: Thursday 26 July 2007 14:10:03
To: Rijnlandroute; @katwijk.nl; @haaglanden.net; @pzh.nl; @leiden.nl; @leiden.nl; @rws.nl; @katwijk.nl; @pzh.nl; @oegstgeest.nl; @grontmij.nl; @rijnland.net; @leiden.nl; @voorschoten.nl; @oegstgeest.nl; @oegstgeest.nl
Subject: RE: Verslag projectgroepvergadering RLR 16 juli jl.
Attachments: Kalender tot en met 5 oktober 2007.pdf

Hoi allemaal

Eerder is aangegeven dat er stukken ter voorbereiding van de projectgroep zouden worden rondgestuurd. Dit moet worden herzien; er zijn geen stukken.

Komende maandag zal DHV twee presentaties geven:

- 1) Opzet model en de eerste modelresultaten
- 2) Opzet MKBA

Vraag aan jullie is om maandag ter plekke te reageren op het gepresenteerde.

Bijgaand zend ik de laatste versie van de actiekalender mee.

De drie data van de stuurgroepen zijn inmiddels bekend en staan ook in de actiekalender aangegeven.

- maandag 10 sept van 17.00-18.00 uur
- maandag 1 oktober van 16.30 -18.00 uur
- woensdag 10 oktober van 9.00-10.30 uur

Graag tot maandag a.s. om **13 uur!!**

Vriendelijke groet,

[Redacted signature]

Van: @pzh.nl; Namens Rijnlandroute
Verzonden: dinsdag 24 juli 2007 13:15
Aan: @katwijk.nl; @pzh.nl; @leiden.nl; @leiden.nl; @pzh.nl; @oegstgeest.nl; @rws.nl; @katwijk.nl; @grontmij.nl; @rijnland.net; @pzh.nl; @leiden.nl; @voorschoten.nl; @oegstgeest.nl; @oegstgeest.nl
Onderwerp: Verslag projectgroepvergadering RLR 16 juli jl.

Beste projectgroepleden,

Hierbij zend ik jullie het verslag van de projectgroepvergadering van 16 juli jl. **Let op**, maandag 30 juli a.s. beginnen we om 13.00 uur op de Bargelaan te Leiden in kamer E108.

Tijdens de projectgroepvergadering van 16 juli jl. is er een vraag gesteld met betrekking tot het ontwerp streekplan. De planning is om het ontwerpstreekplan begin april 2008 te laten vaststellen

door GS. Dan gaat het ontwerp gelijk 6 weken de inspraak in. Dus zeg maar vanaf de tweede week van april tot en met de derde week van mei (9 april tot/met 21 mei 2008) mits alles loopt volgens planning.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

Projectteam RijnlandRoute bestaat uit:

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

Postadres:
Projectbureau RijnlandRoute
Postbus 90602
2509 LP DEN HAAG

Aktiekalender tot en met 5 oktober 2007

Datum	Aktie	Opmerking
JULI		
16 juli	PG Procesbijeenkomst: <ul style="list-style-type: none"> • Terugkoppeling stuurgroep • Bespreking resultaat bestuursbijeenkomst • Agenda komende maanden 	
30 juli	PG Inhoudelijke bijeenkomst: <ul style="list-style-type: none"> • Presentatie eerste resultaten verkeersmodel • Reacties op het verkeersmodel • Presentatie opzet MKBA • Reacties op opzet MKBA 	
AUGUSTUS		
20 aug	PG Inhoudelijke bijeenkomst: <ul style="list-style-type: none"> • Terugkoppeling verwerking reacties d.d. 30 juli • Vaststellen resultaten verkeersmodel • Presentatie verkeersontwerpen • Reacties op verkeersontwerpen • Toelichting MKBA 	
SEPTEMBER		
3 sept	PG Inhoudelijke bijeenkomst: <ul style="list-style-type: none"> • Uitloop vaststellen resultaten verkeersmodel • Vaststellen verkeersontwerpen • Toelichting MKBA 	
10 sept	Stuurgroep <ul style="list-style-type: none"> • Vaststellen verkeersmodel • Vaststellen verkeersontwerpen • Voorbereiding MKBA • Procedurebespreking (m.b.t. 2 en 5 oktober) 	Van 17.00-18.00 uur
23 sept	Oplevering MKBA	
24 sept	PG Inhoudelijke bijeenkomst: <ul style="list-style-type: none"> • Bespreking eindresultaat MKBA • Vaststellen MKBA 	
25 sept	Klankbordgroep bedrijf en maatschappij Klankbordgroep bewoners <ul style="list-style-type: none"> • Presentatie resultaten • Reacties op resultaten • Uitleg verdere procedure 	
27 sept	Informatiemoment voor gemeentelijke politici <ul style="list-style-type: none"> • Presentatie model (kort) • Presentatie ontwerpen • Inpassingsuitdagingen • Bezoek Maaldrift 	
OKTOBER		
1 okt	Stuurgroep <ul style="list-style-type: none"> • Presentatie eindresultaat • Vaststellen eindresultaat 	16.30-18.00 uur
5 okt	Bestuursconferentie <ul style="list-style-type: none"> • Bespreking van alle mogelijke keuzes • Standpuntsbepaling? 	13.30 -17.00 uur
10 okt	Stuurgroep <ul style="list-style-type: none"> • Keuze alternatieven 	9.00-10.30 uur



Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Verkeer en Vervoer
Contact
mw [redacted]
T 070 - [redacted]
[redacted]@pzh.nl

Vergadering van
Projectgroep RijnlandRoute
Vergaderdatum
30 juli 2007

Datum
6 augustus 2007
Ons kenmerk
PZH-2007-348421

Aanwezig

[redacted] (Katwijk), [redacted] (Katwijk),
[redacted] (Voorschoten), [redacted] (Oegstgeest),
[redacted] (Stadsgewest Haaglanden), [redacted] (Leiden),
[redacted] (Wassenaar), [redacted] (DHV),
[redacted] (DHV), [redacted] (DHV), [redacted] (PZH),
[redacted] (PZH), [redacted] (PZH),
[redacted] (PZH), [redacted] (PZH) en
[redacted] (PZH)

Afwezig

[redacted] (Leiden), [redacted] (Wassenaar), [redacted]
[redacted] (Oegstgeest), [redacted] (Stadsgewest Haaglanden),
[redacted] (Holland Rijnland), [redacted] (RWS),
[redacted] (Voorschoten) en [redacted]
(Hoogheemraadschap Rijnland)

Kopie aan

1. **Opening**

[redacted] heet iedereen welkom en opent de vergadering.

2. **Mededelingen**

3. **Presentatie Verkeersmodel 'Berekeningen varianten met NRM Randstad' - [redacted]**

Als verkeersmodel wordt NRM Randstad gebruikt daar kunnen de verkeersstromen mee bepaald worden. Het is een zogeheten multimodaal, statisch model.

Daarna zal er een verdiepingsslag plaatsvinden, het dynamisch verkeersmodel. Daarmee wordt duidelijk gemaakt of bepaalde verkeersstromen wel kunnen plaatsvinden.

In het statische model zit o.a. een capaciteitsberekening, het dynamische model is nog wat uitgebreider.

Kwaliteitsslag NRM Randstad

- gekeken wordt naar nodige aanpassingen van de netwerken, bv. auto's over bussluisen.
- Er is een aanvullende kalibratie uitgevoerd en gekeken naar toe- en afritten, N-wegen en hoofdwegen stedelijk gebied.
- Beprijzen is ingevoerd en er is gekeken naar de meest actuele versie.

De analyse van het model heeft betrekking op Leiden en omgeving (autonetwerk van de omgeving).



Als referentie voor 2020 zijn alle projecten die in het MIT staan van 2007 meegenomen. Als Basissituatie wordt uitgegaan van 2x2 rijstroken en 80km/u.

Alternatief 1

Is een aansluiting Valkenburg/N206 en geen aansluitingen tussen de A4 en de A44.

Subalternatief is alternatief 2 met een aansluiting tussen de A4 en de A44.

Subalternatief is alternatief 3 met een halve aansluiting tussen de A4 en A44 en een aansluiting t.h.v. de Voorschoterweg

Alternatief 4

Is een aansluiting Valkenburg / N441 en geen aansluitingen tussen de A4 en de A44

Alternatief 4a is hetzelfde als alternatief 4 maar dan met een snelheid van 100km/u.

Alternatief 5

Is een parallelconstructie met de A44 en een aansluiting Valkenburg / N206 en geen aansluitingen tussen de A4 en de A44

Alternatief 6

Is de tunnel in het Korte Vliet met een aansluiting Valkenburg/N206 en geen aansluitingen tussen de A4 en de A44.

Subalternatief is alternatief 7 met een halve aansluiting bij de Haagweg.

Subalternatief is alternatief 8 met een volledige aansluiting bij de Haagweg.

█ geeft aan dat de afspraak is dat er altijd twee aansluitingen op Valkenburg zouden komen en één aansluiting als er een aansluiting is op Duiverak.

█ geeft aan dat het klopt dat er twee aansluitingen moeten zijn.

█ geeft aan dat het qua modelresultaten niet zal uitmaken.

Noot: een tweede aansluiting in het deel ten westen van de A44 (nabij valkenburg) wordt alsnog opgenomen in het model.

█ wil dat de wijk Rijnfront een eigen aansluiting op de N206 krijgt.

█ antwoordt dat er moet worden bekeken of het een wens is of een eis.

Noot: Rijnfront-zuid wordt alsnog in het model opgenomen.

Resultaten berekeningen

Diverse belastingenplots en verschillenplots zijn aan de wand opgehangen om na afloop eventueel te bespreken.

Conclusie RijnlandRoute:

Nabij A4: richting zuid is maatgevend

- Alternatief 5 geeft de laagste verkeersintensiteiten
- Alternatief 1 geeft meer verkeer dan alternatief 4. Alternatief 1 heeft een betere relatie met Leiden West (Plesmanlaan e.o)
- Extra aansluitingen in de alternatieven 2 en 3 geeft een extra gebruik van de RijnlandRoute
- Alternatief 6 heeft minder verkeer dan alternatief 1



- Extra aansluitingen in de alternatieven 7 en 8 geeft extra gebruik van de RijnlandRoute. Of aansluiting bij de Haagweg volledig is of niet maakt niet uit op dit punt van de RijnlandRoute.
- 100 km/uur op de RijnlandRoute geeft extra gebruik.

Conclusie RijnlandRoute:

Nabij N206: richting zuid is maatgevend

- Alternatief 4 geeft de laagste verkeersintensiteit, de N206 blijft flink belast.
- De alternatieven 5-8 geven iets meer verkeer dan de alternatieven 1-3. De RijnlandRoute ontlast o.a. de Rijnsburgerweg omdat de alternatieven 5-8 meer gericht zijn op Leiden.
- Extra aansluitingen op de RijnlandRoute tussen de A44 en de A4 hebben geen invloed op het gebruik van de RijnlandRoute.
- De RijnlandRoute is voor dit deel mogelijk 2x1 in de alternatieven 1-3. In de alternatieven 5-8 is het te druk waarschijnlijk.
- 100 km/uur op de RijnlandRoute geeft extra gebruik.

Conclusies A4:

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

Conclusies N11:

- De verkeersdruk neemt toe als gevolg van de RijnlandRoute.
- Richting oost zijn de effecten groot zowel procentueel als absoluut. Richting west zijn de effecten beperkter (avondspits omgekeerd).
- De verschillen per variant zijn niet groot.

Conclusies A44 tussen Leiden en Wassenaar:

- De verkeersdruk neemt af als gevolg van de RijnlandRoute (tussen 5 en 15%).
- Richting noord zijn de effecten niet groter dan richting het zuiden (avondspits omgekeerd).
- De verschillen per variant zijn niet groot.

Conclusies A44 noordkant bij Oegstgeest:

- De verkeersdruk neemt toe als gevolg van de RijnlandRoute (tot ca. 30% in drukste richting).
- Richting zuid zijn de effecten groot zowel procentueel als absoluut. Richting noord zijn de effecten beperkter (avondspits omgekeerd).
- De verschillen per variant zijn niet groot.

Conclusies N206:

- De verkeersdruk neemt toe als gevolg van de RijnlandRoute.
- Richting zuid zijn de effecten groot zowel procentueel als absoluut. Richting noord zijn de effecten beperkter (avondspits omgekeerd).
- Bij alternatief 4a zijn de effecten het grootst (snelste verbinding richting A4 en A44).

Noot: aansluiting nabij plan Duinvallei (molentuinweg) wordt gelijkvloers meegenomen in het model en het ontwerp.



Conclusies Churchillaan:

- De verkeersdruk neemt sterk af als gevolg van de RijnlandRoute.
- Richting zuid zijn de effecten groot zowel procentueel als absoluut. Richting noord geldt hetzelfde (avondspits omgekeerd).
- Richting zuid presteren de varianten 1-6 even goed. Met een extra aansluiting neemt de intensiteit op de Churchillaan nog extra af.
- Richting noord presteren alle varianten even goed.

Conclusies Oegstgeesterweg:

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

█ geeft aan dat hierna met het dynamische model verder wordt doorgewerkt, wat is het effect, verliestijden, gereden kilometers e.d.

█ wil weten of de Churchillaan nu wel of wordt niet aangepast.

█ geeft aan dat aan Leiden is gevraagd om met een maatregelenpakket/simulatiepakket te komen

█ geeft aan wel afhankelijk van het pakket te zijn, alleen hebben ze nog niets ontvangen.

█ geeft aan dat dit door John Steegh is toegezegd in de stuurgroep.

█ vraagt of de RijnGouweLijn wordt meegenomen.

█ geeft aan dat er een lange en een korte wordt meegenomen.

4. **Presentatie MKBA RijnlandRoute - █**

Wat is een MKBA? Dat is een beoordelingstool voor infrastructuurprojecten. Ze noemen het ook wel om appels met peren te vergelijken, objectieve manier om verschillende projecten met elkaar te vergelijken volgens de OEI methodiek. Er wordt vooral gekeken naar maatschappelijke kosten baten en toegevoegde waarde van de maatschappelijke effecten.

Stappenplan

Stap 1: analyseren alternatieven

Stap 2: identificeren effecten

Stap 3: selecteren effecten

Stap 4: kwantificeren effecten

Stap 5: monetariseren effecten

Stap 6: resultaten in OEI-tabel

Er wordt een voorbeeld van een resultatentabel gepresenteerd. Goede alternatieven krijgen een groene kleur en slechte alternatieven een rode kleur. De wegingsfactoren zijn reeds vastgesteld. Wegingsfactoren worden in volgorde van belangrijkheid gepresenteerd.



Verkeerskundige effecten:

- Reistijdwinsten
- Latent aanbod verkeer
- Betrouwbaarheid
- Voertuigkosten

Kosten:

- Investeringskosten
- Vermeden investeringen (die nu al beleid zijn maar eventueel komen te vervallen)
- Beheer en onderhoud (tijdshorizon van 30 jaar)
- Restwaarde (levensduur van infraprojecten is vaak 50 jaar en daar hou je nog wat over)

Veiligheid:

Er zijn een aantal effecten waarvan we nog niet weten hoe we die mee moeten nemen. Daar moet nog over nagedacht worden.

Leefomgeving:

Lucht kwaliteit:

- Op basis van emissies
- Aantal gehinderde personen

Geluid:

- Verandering aantal gehinderde personen
- Akoestisch ruimtebeslag

Natuur:

Moet een bepaald niveau hebben, moet teurgkomen in de investeringskosten.

Vervolg:

Verkeersgegevens:	eind augustus
Kosten:	medio september
Geluid en luchtkwaliteit:	medio september
Eindrapport MKBA:	eind september

5. **Rondvraag**

Moet je alt 4a wel opnemen, 100km/u omdat je het niet kan realiseren mbt de luchtkwaliteit en omdat het het enige alternatief is wat met 100km/u is berekend?

Noot: Alternatief 4a (100km/h ipv 80km/h) wordt niet opgenomen in de MKBA. De modelresultaten van dit alternatief wordt beschouwd als gevoeligheidsanalyse.

■■■■■■■■■■ vraagt of er eventueel een combinatie mogelijk is van de verschillende alternatieven.

■■■■■■■■■■ geeft aan dat de effecten niet door de helft geknipt kunnen worden, dat moet in het verkeersmodel opnieuw doorgerekend worden. Er zijn nu wel zoveel bouwstenen dat er tot een principekeuze gekomen kan worden.



■■■■■■ vraagt waar de barrieregegevens in vertaald zijn.

■■■■■■ geeft aan dat die terug moeten komen in de kosten.

■■■■■■ bedankt DHV voor de presentaties. Per mail zal er een reactie komen hoe nu verder om te gaan met het model.

Noot: deze mail is op 6 augustus 2007 verstuurd aan de projectgroepleden RLR

■■■■■■ deelt mee dat stuurgroepvergaderingen RijnlandRoute zijn gepland op dinsdag 11 september van 17.00-18.00 uur, 1 oktober 2007 van 16.30-18.00 uur en 10 oktober 2007 van 9.00-10.30 uur.

■■■■■■ wil weten wat er 25 september wordt gepresenteerd?

■■■■■■ geeft aan dat de resultaten die dan in de projectgroep en stuurgroep RLR aan de orde zijn geweest nader worden verklaard, het verkeersmodel en de resultaten van de verkeersontwerpen. Er wordt geen presentatie van de MKBA gegeven.

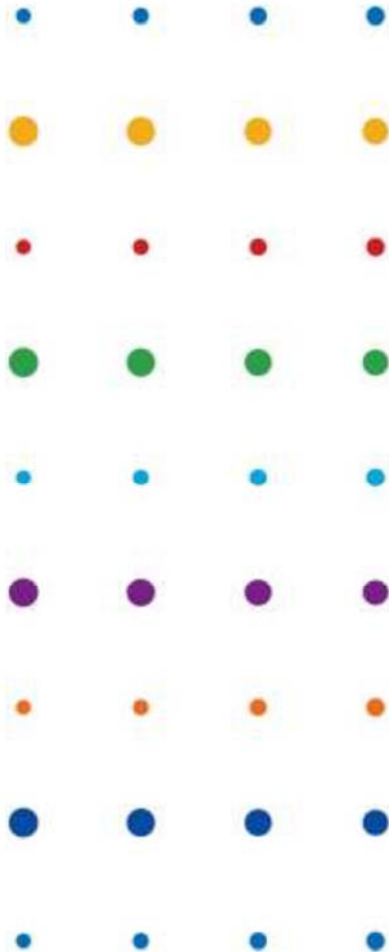
De projectgroep geeft aan dat de raadsleden overdag niet kunnen. Er wordt gekeken naar een andere avond. Raadsleden worden zo spoedig mogelijk uitgenodigd.

6. **Sluiting en datum volgende vergadering**

■■■■■■ sluit de vergadering en dankt een ieder voor zijn/haar aanwezigheid.

De volgende vergadering is op:

Maandag 20 augustus 2007 van **13.30-16.00 uur** te Leiden, Bargelaan kamer E108.



RijnlandRoute

57

berekeningen varianten met NRM Randstad



Juli 2007

Doel en uitgangssituatie

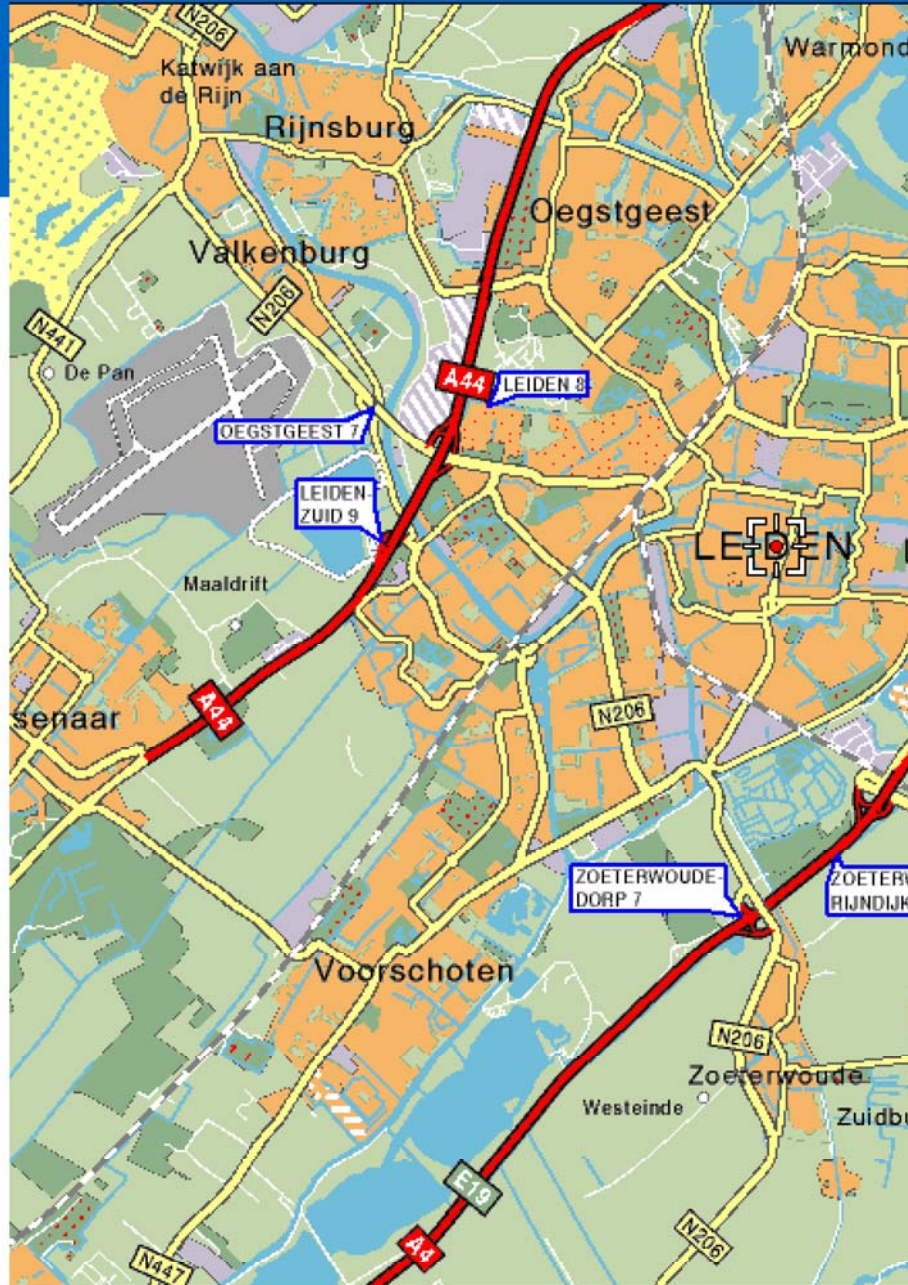
- Onderzoek verkeerseffecten diverse alternatieven RijnlandRoute
- Situatie 2020
- Gebruik model NRM Randstad met basisjaar 2000 en prognosejaar 2020

Gebruikte verkeersmodellen

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

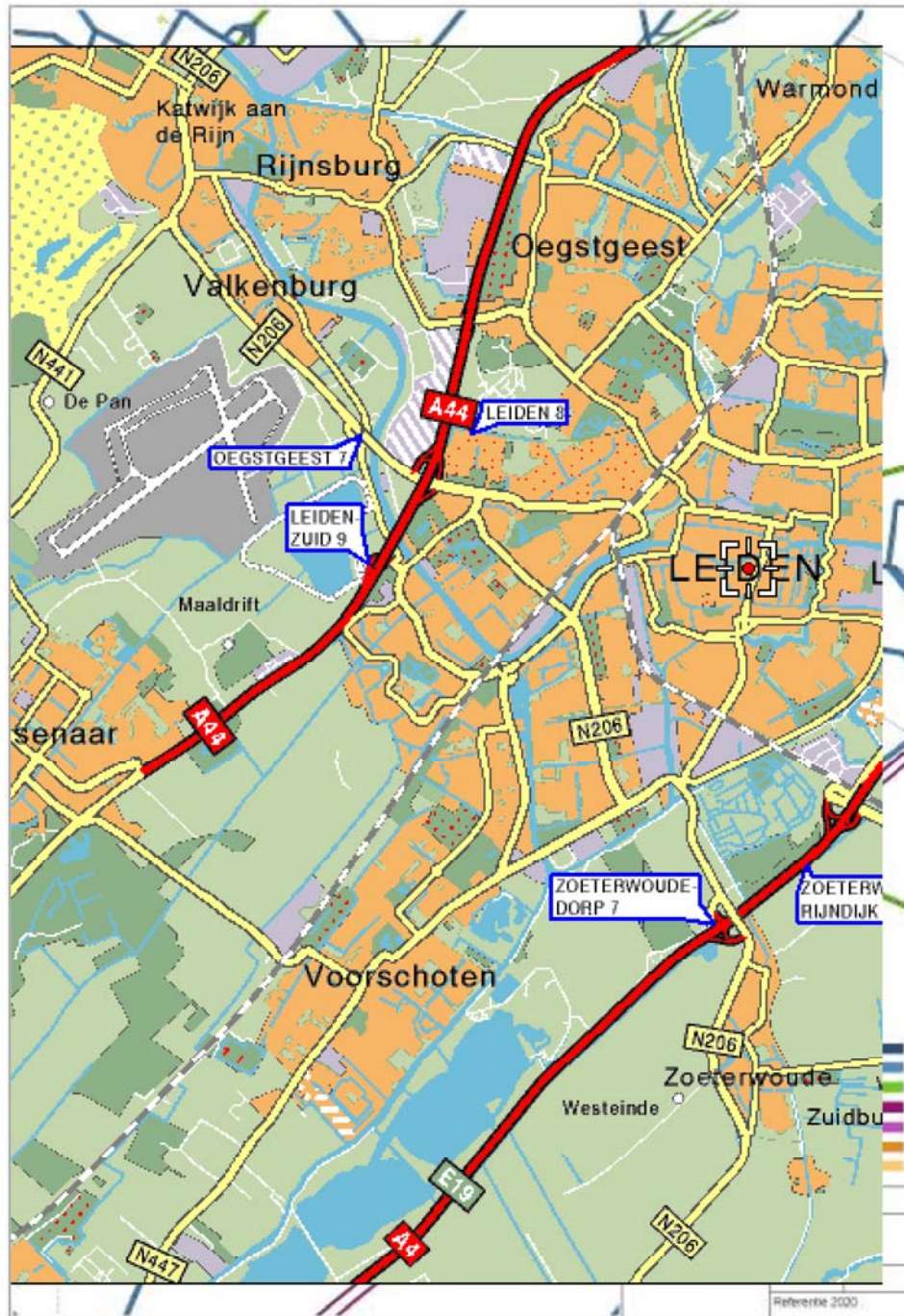
Kwaliteitslag NRM

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



Referentie 2020

Referentie 2020



Referentie 2020

- Uitgangssituatie
RijnlandRoute in principe:
- 2x2 rijstroken
 - 80 km/uur





Alternatief 1

Aansluiting Valkenburg/N206
 Geen aansluitingen tussen
 A4 en A44



Alternatief 2

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

Alternatief 3

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





Alternatief 4

Aansluiting Valkenburg/N441
Geen aansluitingen tussen
A4 en A44



Alternatief 4a

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



Alternatief 5

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

Alternatief 6

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





Alternatief 7

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



Alternatief 8

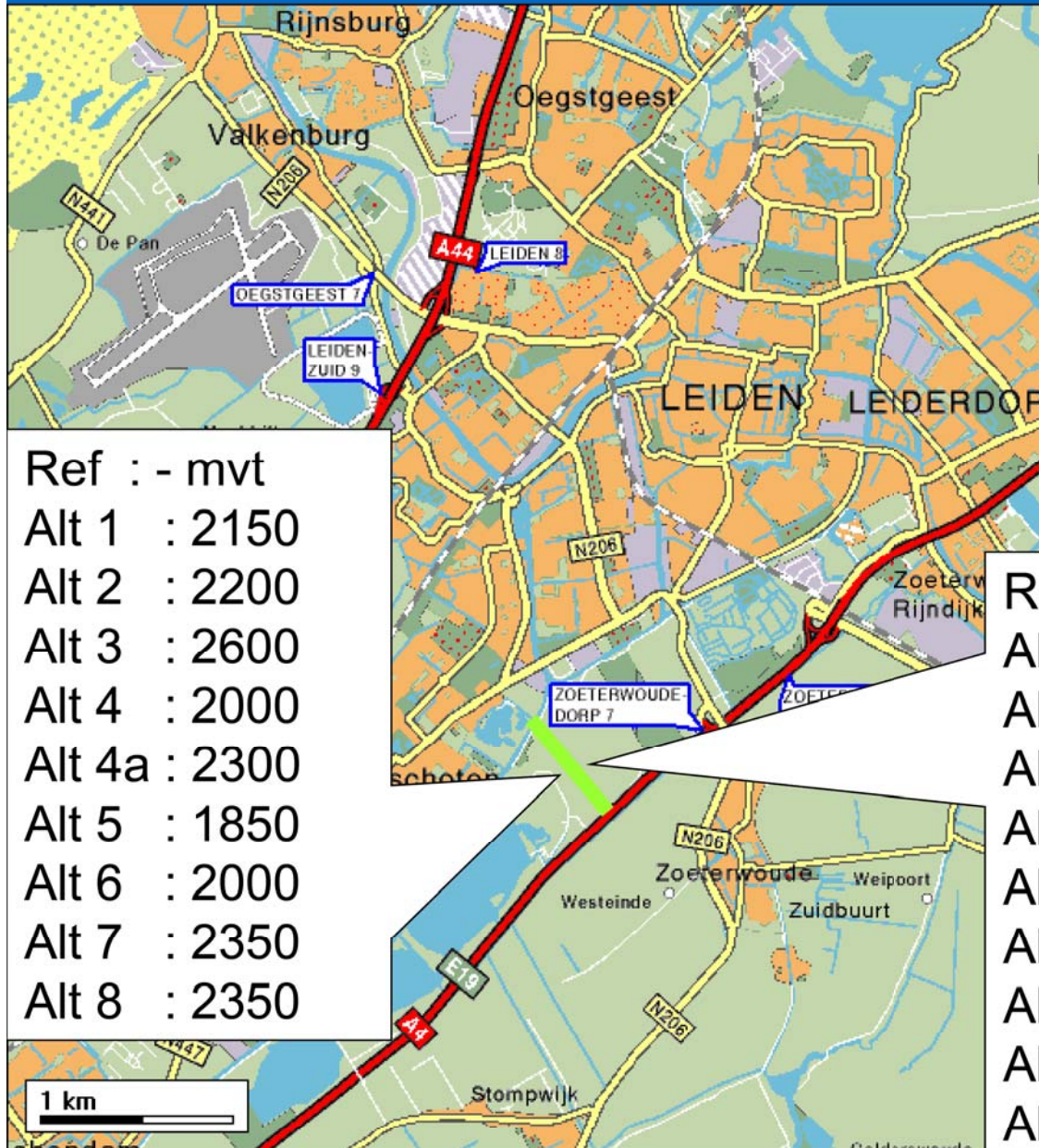
Tracé: tunnel in de Korte Vliet
 Aansluiting Valkenburg/N206
 Volledige aansluiting Haagweg

Berekeningen NRM Randstad

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

Resultaten berekeningen

- Grote hoeveelheid statistische gegevens
 - Omvang verkeersstromen auto, ov en fiets
 - Wegvakbelastingen autoverkeer en vrachtverkeer
 - ◇ Belastingenplots
 - ◇ Verschillenplots



- Ref : - mvt
- Alt 1 : 2150
- Alt 2 : 2200
- Alt 3 : 2600
- Alt 4 : 2000
- Alt 4a : 2300
- Alt 5 : 1850
- Alt 6 : 2000
- Alt 7 : 2350
- Alt 8 : 2350

Gebruik RijnlandRoute ochtendspitsuur

- Ref : - mvt
- Alt 1 : 1750
- Alt 2 : 1800
- Alt 3 : 2000
- Alt 4 : 1750
- Alt 4a : 2100
- Alt 5 : 1500
- Alt 6 : 1300
- Alt 7 : 1550
- Alt 8 : 1550

Conclusies RijnlandRoute (1)

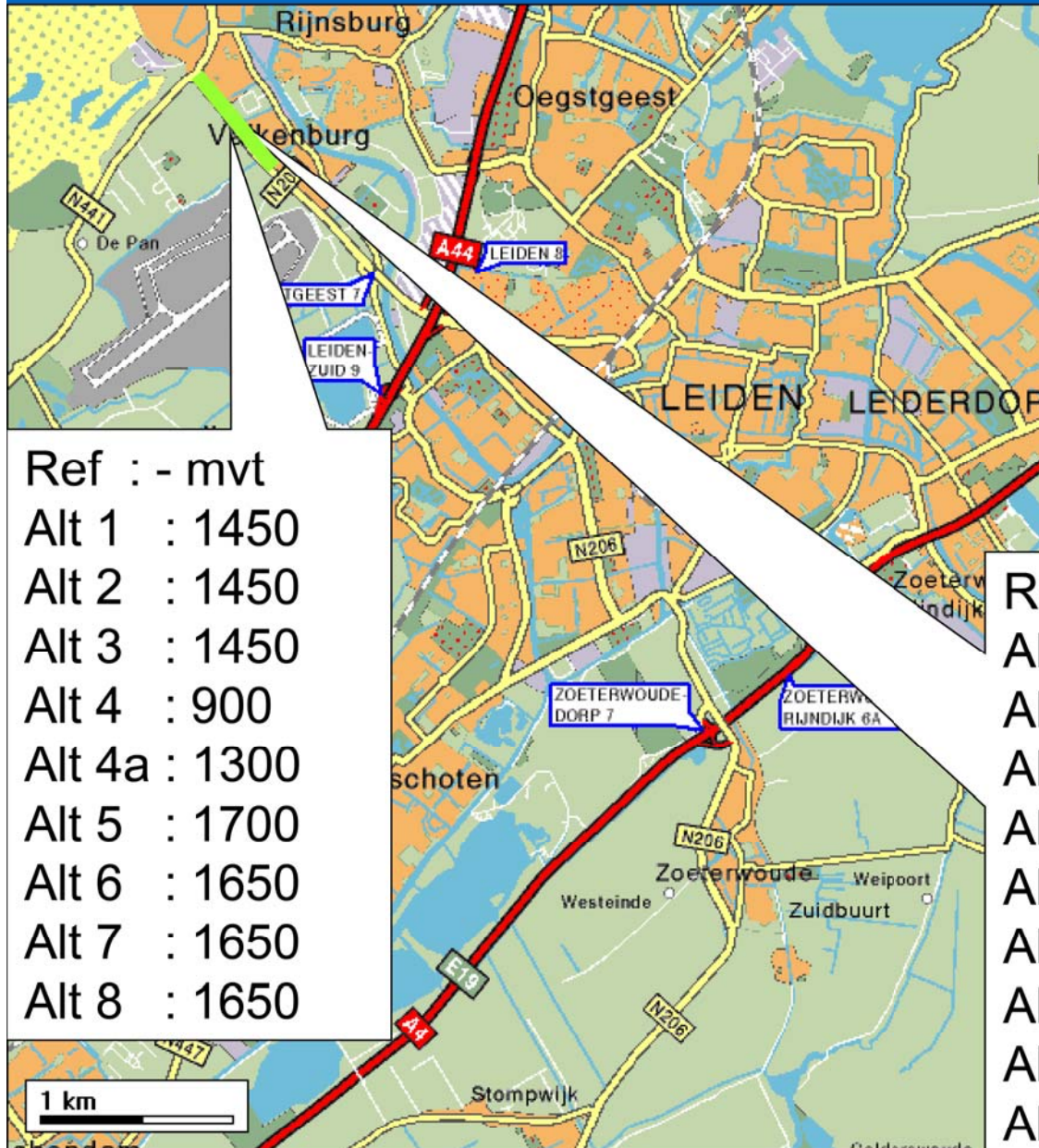
nabij A4, richting zuid is maatgevend

- Alternatief 5 geeft de laagste verkeersintensiteiten
- Alternatief 1 geeft meer verkeer dan Alternatief 4. Alternatief 1 heeft een betere relatie met Leiden West (Plesmanlaan e.o.)
- Extra aansluitingen in de Alternatieven 2 en 3 geeft extra gebruik RijnlandRoute

Conclusies RijnlandRoute (2)

nabij A4, richting zuid is maatgevend

- Alternatief 6 heeft minder verkeer dan Alternatief 1
- Extra aansluitingen in de Alternatieven 7 en 8 geeft extra gebruik RijnlandRoute. Of aansluiting bij Haagweg volledig is of niet maakt niet uit op dit punt van de RijnlandRoute
- 100 km/uur op RijnlandRoute geeft extra gebruik



Gebruik RijnlandRoute ochtendspitsuur

- Ref : - mvt
- Alt 1 : 1450
- Alt 2 : 1450
- Alt 3 : 1450
- Alt 4 : 900
- Alt 4a : 1300
- Alt 5 : 1700
- Alt 6 : 1650
- Alt 7 : 1650
- Alt 8 : 1650

- Ref : - mvt
- Alt 1 : 1250
- Alt 2 : 1200
- Alt 3 : 1250
- Alt 4 : 650
- Alt 4a : 950
- Alt 5 : 1200
- Alt 6 : 1200
- Alt 7 : 1200
- Alt 8 : 1200

Conclusies RijnlandRoute (1)

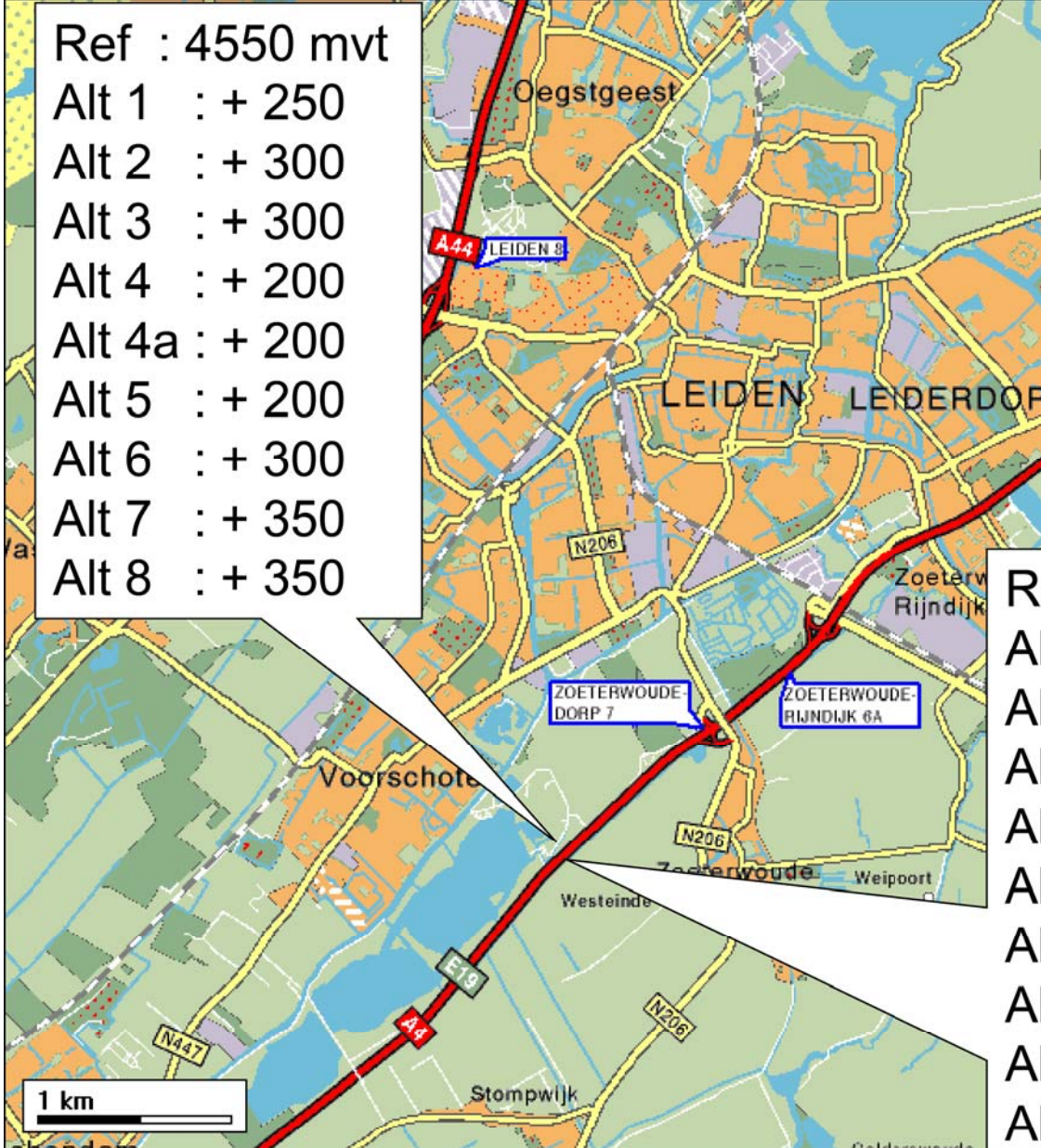
nabij N206, richting zuid is maatgevend

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

Conclusies RijnlandRoute (2)

nabij N206, richting zuid is maatgevend

- RijnlandRoute voor dit deel mogelijk 2x1 in de Alternatieven 1-3. In de Alternatieven 5-8 is het te druk waarschijnlijk
- 100 km/uur op RijnlandRoute geeft extra gebruik



Ref	: 4550 mvt
Alt 1	: + 250
Alt 2	: + 300
Alt 3	: + 300
Alt 4	: + 200
Alt 4a	: + 200
Alt 5	: + 200
Alt 6	: + 300
Alt 7	: + 350
Alt 8	: + 350

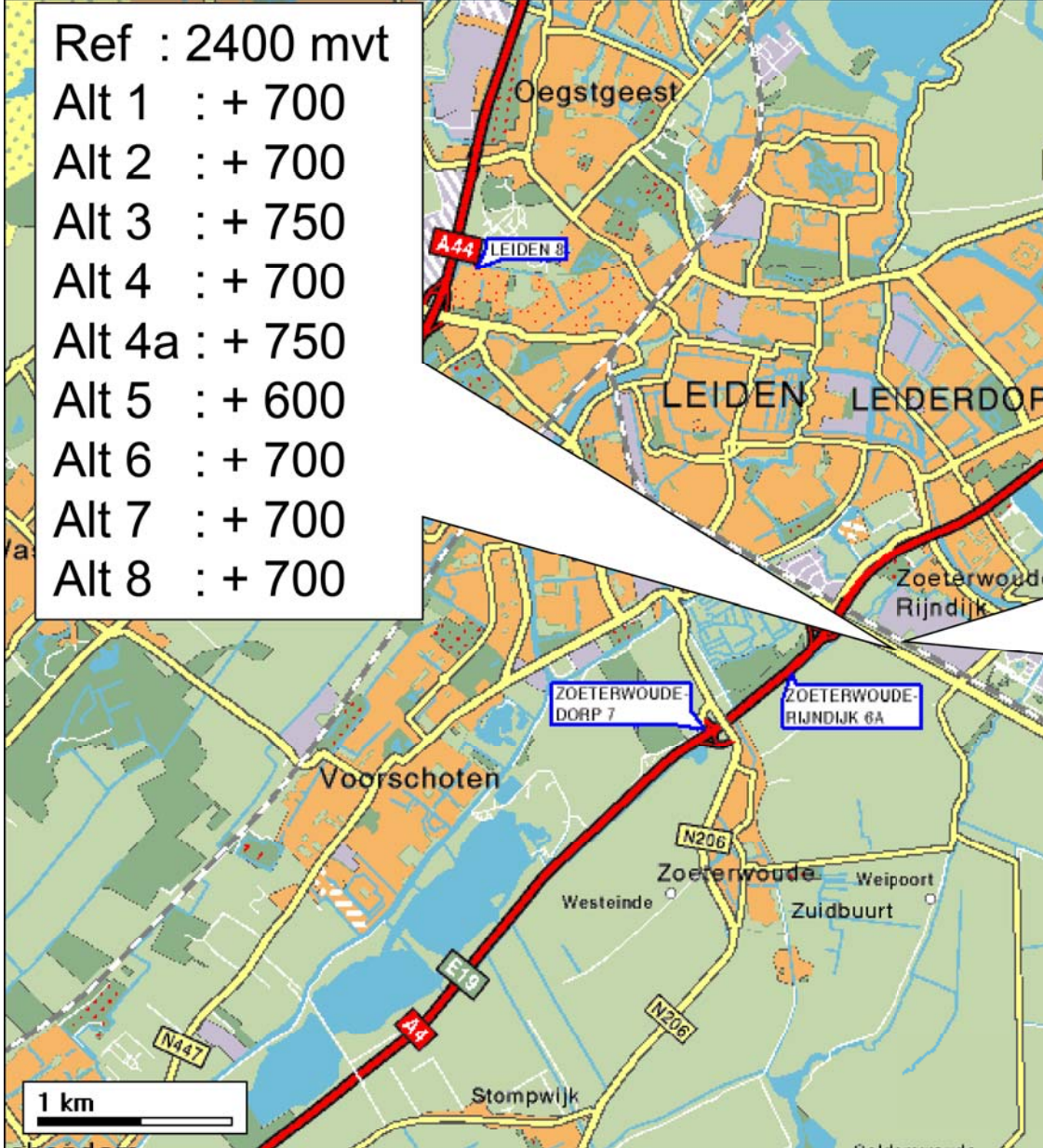
Resultaten A4

ochtendspitsuur

Ref	: 4550 mvt
Alt 1	: + 400
Alt 2	: + 400
Alt 3	: + 400
Alt 4	: + 400
Alt 4a	: + 400
Alt 5	: + 400
Alt 6	: + 400
Alt 7	: + 350
Alt 8	: + 350

Conclusies A4

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



- Ref : 2400 mvt
- Alt 1 : + 700
- Alt 2 : + 700
- Alt 3 : + 750
- Alt 4 : + 700
- Alt 4a : + 750
- Alt 5 : + 600
- Alt 6 : + 700
- Alt 7 : + 700
- Alt 8 : + 700

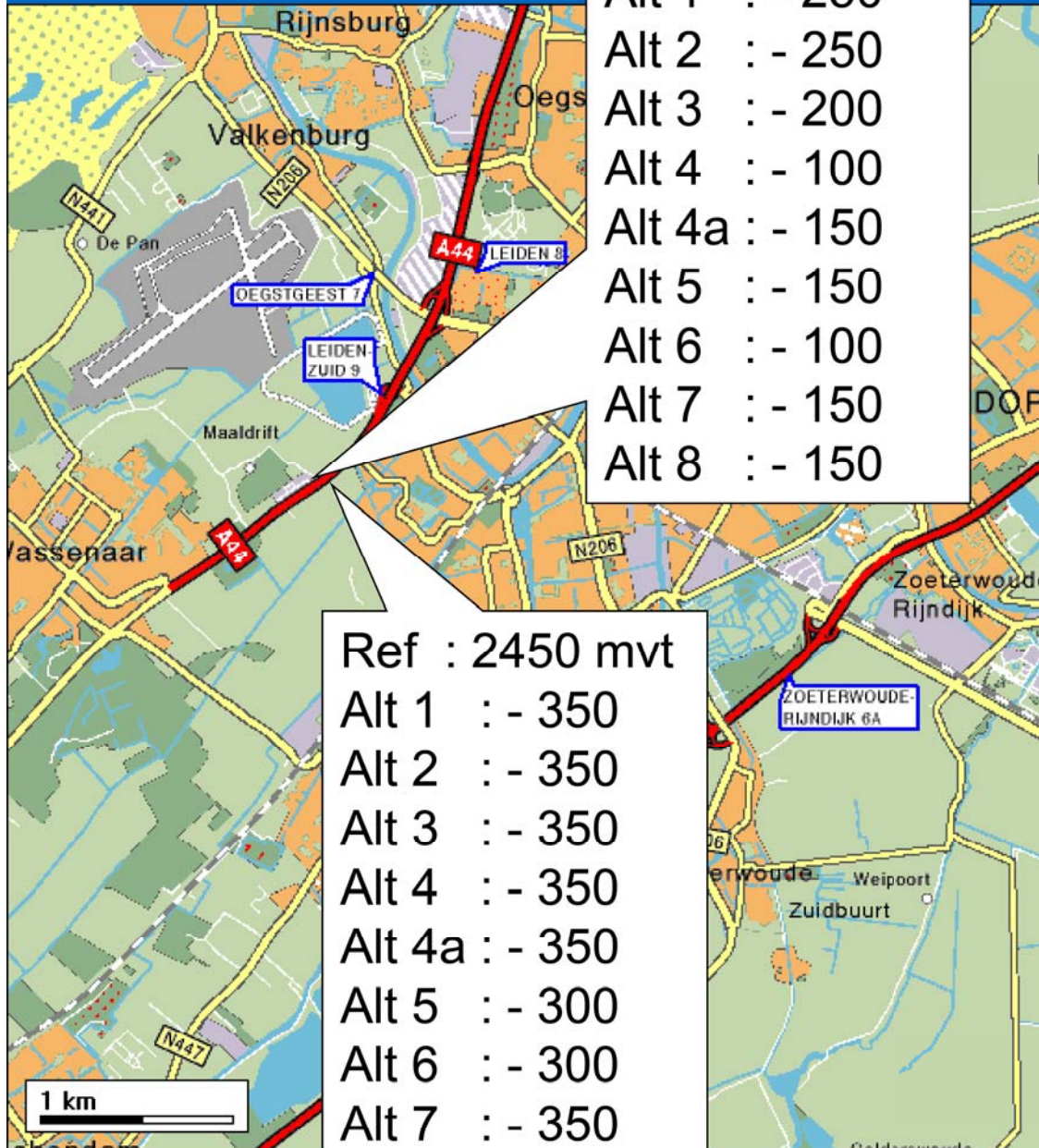
Resultaten N11

ochtendspitsuur

- Ref : 2450 mvt
- Alt 1 : + 350
- Alt 2 : + 350
- Alt 3 : + 350
- Alt 4 : + 350
- Alt 4a : + 350
- Alt 5 : + 300
- Alt 6 : + 300
- Alt 7 : + 300
- Alt 8 : + 300

Conclusies N11

- De verkeersdruk neemt toe als gevolg van de RijnlandRoute
- Richting oost zijn de effecten groot zowel procentueel als absoluut. Richting west zijn de effecten beperkter (avondspits omgekeerd)
- De verschillen per variant zijn niet groot



Ref : 2350 mvt

Alt 1	: - 250
Alt 2	: - 250
Alt 3	: - 200
Alt 4	: - 100
Alt 4a	: - 150
Alt 5	: - 150
Alt 6	: - 100
Alt 7	: - 150
Alt 8	: - 150

Ref : 2450 mvt

Alt 1	: - 350
Alt 2	: - 350
Alt 3	: - 350
Alt 4	: - 350
Alt 4a	: - 350
Alt 5	: - 300
Alt 6	: - 300
Alt 7	: - 350
Alt 8	: - 350

Resultaten A44

ochtendspitsuur

Conclusies A44

- De verkeersdruk neemt af als gevolg van de RijnlandRoute
- Richting noord zijn de effecten iet groter dan richting het zuiden (avondspits omgekeerd)
- De verschillen per variant zijn niet groot

Ref : 2400 mvt

Alt 1 : + 700

Alt 2 : + 700

Alt 3 : + 750

Alt 4 : + 750

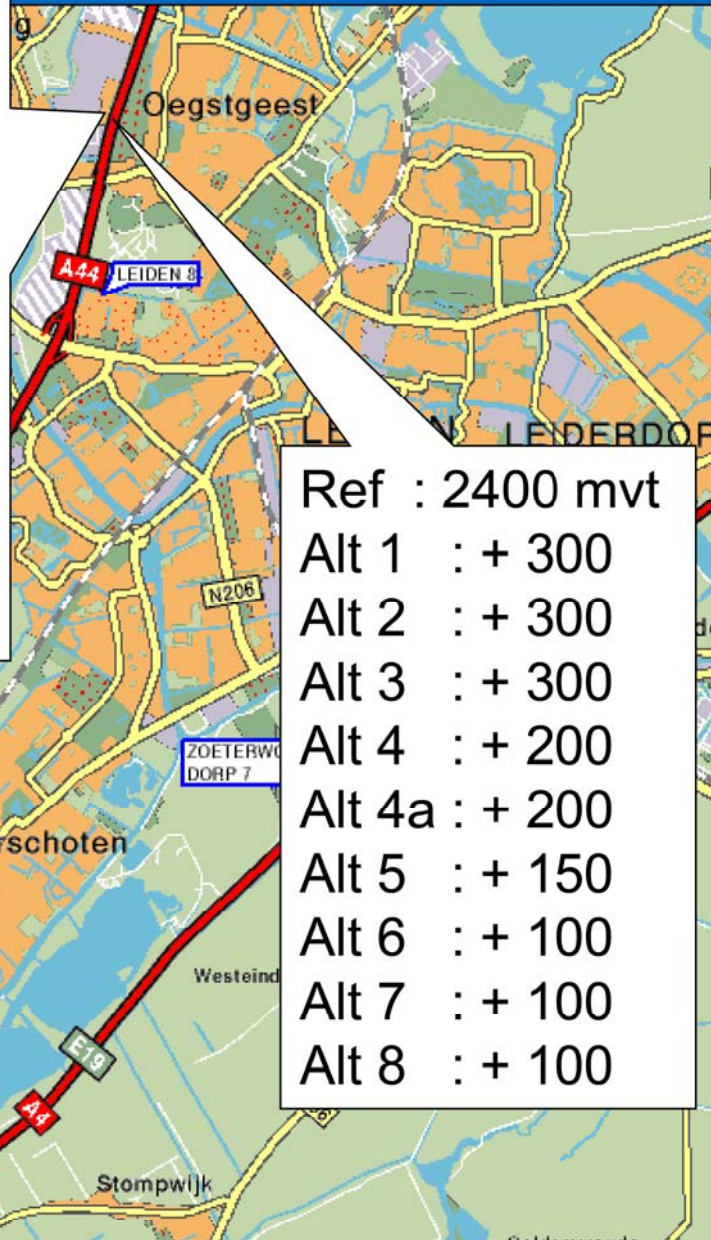
Alt 4a : + 700

Alt 5 : + 750

Alt 6 : + 750

Alt 7 : + 700

Alt 8 : + 750



Ref : 2400 mvt

Alt 1 : + 300

Alt 2 : + 300

Alt 3 : + 300

Alt 4 : + 200

Alt 4a : + 200

Alt 5 : + 150

Alt 6 : + 100

Alt 7 : + 100

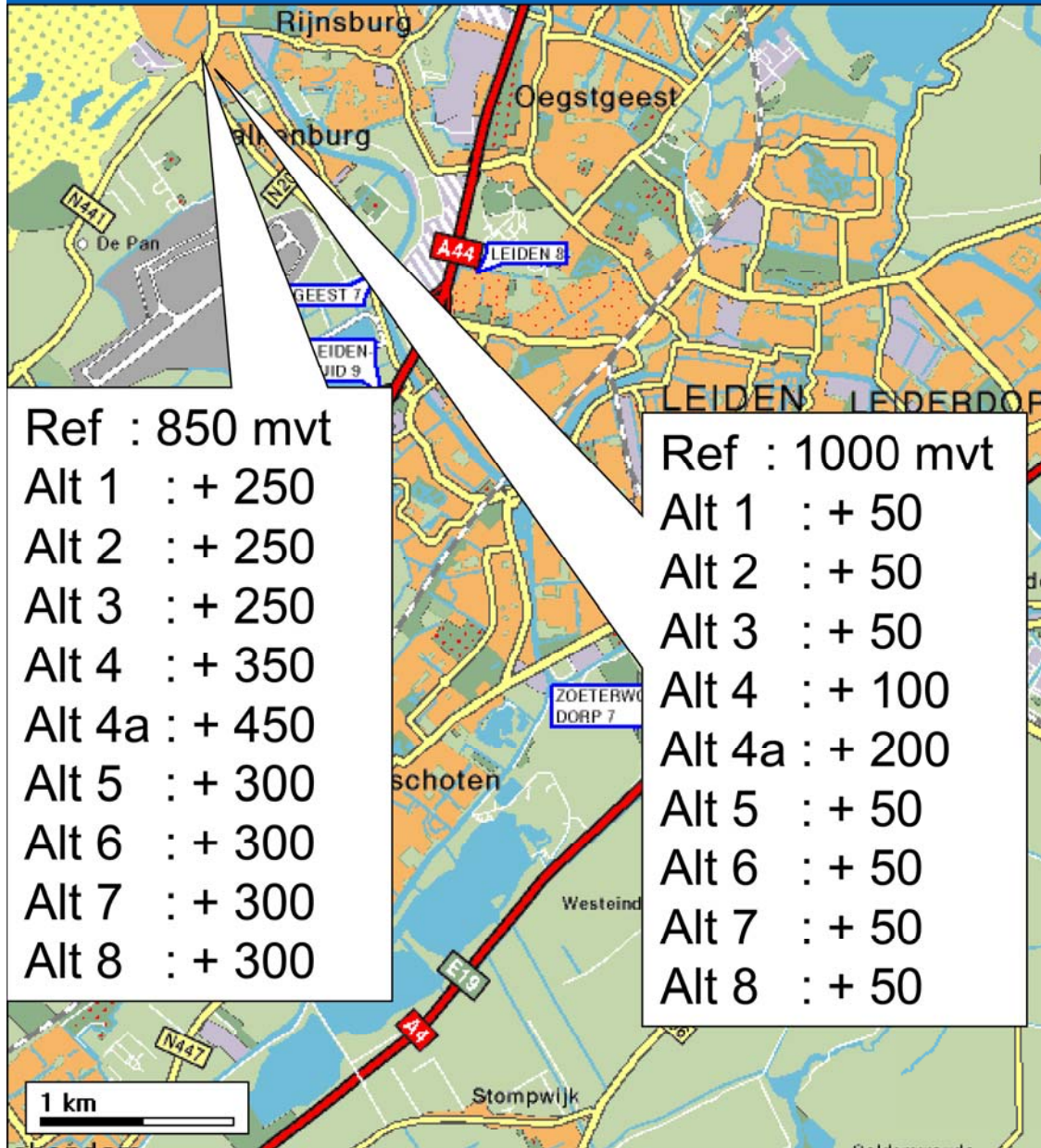
Alt 8 : + 100

Resultaten A44

ochtendspitsuur

Conclusies A44

- De verkeersdruk neemt toe als gevolg van de RijnlandRoute
- Richting zuid zijn de effecten groot zowel procentueel als absoluut. Richting noord zijn de effecten beperkter (avondspits omgekeerd)
- De verschillen per variant zijn niet groot



Ref : 850 mvt

- Alt 1 : + 250
- Alt 2 : + 250
- Alt 3 : + 250
- Alt 4 : + 350
- Alt 4a : + 450
- Alt 5 : + 300
- Alt 6 : + 300
- Alt 7 : + 300
- Alt 8 : + 300

Ref : 1000 mvt

- Alt 1 : + 50
- Alt 2 : + 50
- Alt 3 : + 50
- Alt 4 : + 100
- Alt 4a : + 200
- Alt 5 : + 50
- Alt 6 : + 50
- Alt 7 : + 50
- Alt 8 : + 50

Resultaten N206

ochtendspitsuur

Conclusies N206

- De verkeersdruk neemt toe als gevolg van de RijnlandRoute
- Richting zuid zijn de effecten groot zowel procentueel als absoluut. Richting noord zijn de effecten beperkter (avondspits omgekeerd)
- Bij Alternatief 4a zijn de effecten het groots (snelste verbinding richting A4 en A44)



Ref : 1450 mvt

Alt 1 : - 450

Alt 2 : - 450

Alt 3 : - 300

Alt 4 : - 400

Alt 4a : - 450

Alt 5 : - 400

Alt 6 : - 500

Alt 7 : - 750

Alt 8 : - 750



Ref : 1000 mvt

Alt 1 : - 450

Alt 2 : - 450

Alt 3 : - 350

Alt 4 : - 450

Alt 4a : - 500

Alt 5 : - 400

Alt 6 : - 400

Alt 7 : - 500

Alt 8 : - 450

Resultaten N206 Churchillaan

ochtendspitsuur

Conclusies Churchillaan

- De verkeersdruk neemt sterk af als gevolg van de RijnlandRoute
- Richting zuid zijn de effecten groot zowel procentueel als absoluut. Richting noord geldt hetzelfde (avondspits omgekeerd)
- Richting zuid presteren de varianten 1-6 even goed. Met een extra aansluiting op de neemt de intensiteit op de Churchillaan nog extra af
- Richting noord presteren alle varianten even goed

Ref : 800 mvt

Alt 1 : - 200

Alt 2 : - 200

Alt 3 : - 200

Alt 4 : - 250

Alt 4a : - 250

Alt 5 : - 250

Alt 6 : - 150

Alt 7 : - 150

Alt 8 : - 150



Resultaten

Oegstgeesterweg

ochtendspitsuur

Ref : 650 mvt

Alt 1 : - 150

Alt 2 : - 150

Alt 3 : - 150

Alt 4 : - 100

Alt 4a : - 150

Alt 5 : - 100

Alt 6 : - 50

Alt 7 : - 50

Alt 8 : - 50



Conclusies Oegstgeesterweg

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





From: [redacted]@pzh.nl
Sent: Monday 6 August 2007 10:17:32
To: [redacted]@pzh.nl
Subject: N.a.v. projectgroepvergadering RLR maandag 30 juli j.l.
Attachments: Blank Bkgrd.gif

Beste projectgroepleden

Wij zouden jullie n.a.v. de projectgroepvergadering van afgelopen maandag nog berichten hoe we omgaan met het commentaar/de vragen.

- een tweede aansluiting in het deel ten westen van de A44 (nabij valkenburg) wordt alsnog opgenomen in het model
- rijfront-zuid wordt alsnog in het model opgenomen.
- aansluiting nabij plan Duinvallei (molentuinweg) wordt gelijkvloers meegenomen in het model en het ontwerp.
- alternatief 4a (100km/h ipv 80km/h) wordt niet opgenomen in de MKBA. De modelresultaten van dit alternatief wordt beschouwd als gevoeligheidsanalyse.
- Op basis van de MKBA kan een keuze worden gemaakt voor een alternatief dat is opgebouwd uit onderdelen van de acht onderzochte alternatieven. Voor de effectvoorspelling zal een eventueel 'nieuw' (samengesteld) alternatief nogmaals in met het model moeten worden doorgerekend.

LET OP!

Alsnog aan jullie de vraag om de volgende vergadering (ma 20 augustus) om **13.30 uur** (ipv 14.30 uur) in jullie agenda te noteren.

Tot zo ver.

vriendelijke groet

[redacted]

Projectteam RijnlandRoute bestaat uit:

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

Postadres:
 Provincie Zuid-Holland
 Projectbureau RijnlandRoute, kamer B240
 Postbus 90602
 2509 LP DEN HAAG



provincie **HOLLAND**
ZUID

Aan
Projectgroep RijnlandRoute

Onderwerp
Projectgroepvergadering RijnlandRoute

13:30 uur

1 Opening en vaststellen agenda

13:35 uur

2 Mededelingen

13:45 uur

3 Verslag vorige vergadering - 30 juli 2007 (bijlage 1)

13:50 uur

4 Verkeersmodel en terugkoppeling

14:00 uur

5 Presentatie MKBA - DHV

14:30 uur

6 Ontwerppresentatie - DHV

- Aansluiting A4
- Maaldrift
- Ontwerpen bespreken

15:30 uur

7 Rondvraag

15:40 uur

8 Sluiting en datum volgende vergadering

- 3 september 2007 van 14.30-16.00 uur, Leiden Bargelaan kamer E112

Agenda

Contact

mw [REDACTED]

T 070 - [REDACTED]

[REDACTED]@pzh.nl

Vergaderplaats

Leiden, Bargelaan E108

Vergaderdatum

20 augustus 2007

Tijdstip

13.30 - 16.00 uur

Ons kenmerk

Bijlagen

1

59



Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Verkeer en Vervoer
Contact
mw [redacted]
T 070 - [redacted]
[redacted]@pzh.nl

Vergadering van
Projectgroep RijnlandRoute
Vergaderdatum
20 augustus 2007

Datum
29 augustus 2007
Ons kenmerk
PZH-2007-405635

Aanwezig

[redacted] (Leiden), [redacted] (Wassenaar),
[redacted] (Wassenaar), [redacted] (Katwijk),
[redacted] (Stadsgewest Haaglanden),
[redacted] (Holland Rijnland), [redacted] (RWS), [redacted]
[redacted] (Voorschoten), [redacted] (Voorschoten),
[redacted] (Oegstgeest), [redacted] (DHV),
[redacted] (DHV), [redacted] (DHV),
[redacted] (PZH), [redacted] (PZH),
[redacted] (PZH) en [redacted] (PZH)

Afwezig

[redacted] (Oegstgeest), [redacted] (Katwijk)

Kopie aan

1. **Opening en vaststellen agenda**

[redacted] heet iedereen welkom en opent de vergadering.

Als punt 7 wordt toegevoegd 'Vooruitblik klankbordgroepen'. De rondvraag en sluiting worden respectievelijk punt 8 en 9.

2. **Mededelingen**

3. **Verslag vorige vergadering - 30 juli 2007**

[redacted] geeft aan dat er in de notulen staat dat hij wil dat de wijk Rijnfront een eigen aansluiting op de N206 krijgt. Hij bedoelt hiermee dat dit reeds was afgesproken en dat dit miste bij de alternatieven.

[redacted] antwoordt hierop dat dit inderdaad was afgesproken en dat Rijnfront-Zuid alsnog in het model wordt opgenomen.

[redacted] geeft aan een algemene conclusie te missen.

[redacted] vraagt of de basissituatie, dat uit wordt gegaan van 80 km/u een nieuw fenomeen is. [redacted] zal uitzoeken waarom 80 km/u is gebruikt. Hij geeft aan dat het verschil tussen 80 en 100 km/u niet groot is. Het is nog maar de vraag of 100 km/u haalbaar is. DHV houdt de optie wel open. Het ontwerp is gerealiseerd op 100 km/u. Voor verkeersmodellen is uitgegaan van 80 km/u.

[redacted] wil weten of de wegingsfactoren waarover gesproken wordt, de wegingsfactoren zijn die in de verkenning zijn vastgesteld.

[redacted] geeft aan dat het inderdaad die wegingsfactoren zijn.



Naar aanleiding van het verslag:

■■■■■ vraag naar aanleiding van de subalternatieven of er nog meer mogelijkheden zijn. ■■■■■ geeft aan dat op basis van de MKBA een keuze kan worden gemaakt voor een alternatief dat is opgebouwd uit onderdelen van de acht onderzochte alternatieven. Indien daartoe een voorkeur wordt uitgesproken door de stuurgroep zal voor de effectvoorspelling een eventueel 'nieuw' (samengesteld) alternatief nogmaals in met het model moeten worden doorgerekend.

4. **Verkeersmodel en terugkoppeling**

■■■■■ doet nogmaals de terugkoppeling n.a.v. de vragen uit de vorige vergadering (zoals opgenomen in het verslag van 30 juli 2007). Hierbij merkt hij op dat de aansluiting nabij plan Duinvallei in Katwijk gelijkvloers wordt meegenomen in het model en het ontwerp; wel is er overleg geweest binnen de provincie om het ongelijkvloers maken mee te nemen in de rijnlandroute. Dit is evenwel nog niet als een wijziging bevestigd.

■■■■■ wil weten of de knoop maaldrift steeds volledig is meegenomen, als dat niet het geval is wil hij weten of de ontwerpen dan al gemaakt kunnen worden.

■■■■■ geeft aan dat de ontwerpen bij punt 6 worden besproken. Daar kunnen vragen gesteld worden en die worden dan genoteerd.

■■■■■ wil van ■■■■■ weten of het klopt dat Leiden voor de Churchilllaan een voorstel heeft gedaan van 2x1 in het model mee te nemen en dat als gevoeligheidsanalyse te gebruiken.

■■■■■ geeft aan dat dit klopt de snelheid daarin zal 50 km/u zijn, misschien moet de snelheid nog omlaag gebracht worden. Het voorstel gaat over de volledige Churchilllaan vanaf de Lammerbrug tot de Plesmanlaan.

■■■■■ wil weten wat dynamische verkeersberekeningen inhouden.

■■■■■ antwoordt hierop dat het de berekeningen nu met een statisch model zijn gedraaid. Een dynamisch model is gekoppeld aan een bepaalde tijd, wachtrij bij kruispunt, knelpunt e.d.. De basis zijn de resultaten van het statisch model.

5. **Presentatie MKBA - ■■■■■ (DHV)**

De overzichtstabel geeft aan wat er als eindresultaat uit de MKBA komt.

De thema's zijn geordend op mate van belangrijkheid, meest invloedrijk. Als voorbeeld staat er nu ABCD dat worden straks de 8 alternatieven. De resultaten van de effecten worden weergegeven in een groen en rood blokje. Hoe meer groen er bovenin staat des te beter dan wanneer groen beneden staat.



Bij verkeer en vervoer staan nu reistijdwinst en betrouwbaarheid, veiligheid mist hier nog, komt er nog bij.

_____ wil weten met hoeveel landelijk gebied rekening wordt gehouden in de MKBA.

_____ komt hier later op terug.

_____ wil weten welk soort verkeer er gefaciliteerd wordt in welke variant. Is dat lokaal, regionaal, interregionaal verkeer. Hij ziet graag dat dat wordt meegenomen in de tabel, graag zichtbaar zien.

_____ geeft aan dat de nut en noodzaak bij MKBA hoort en dat dit dan kan worden meegenomen. Het zou in ieder geval in de verkeersanalyse meegenomen moeten worden. Er wordt hier nog op terug gekomen wat er mee gedaan kan worden.

_____ wil weten of het sluipverkeer bij Katwijk / Rijnsburg wordt meegenomen.

_____ de wegen moeten daarvoor worden bekeken, referentieverkeer. Wat de belangrijke wegen zijn voor sluipverkeer moeten we meenemen. Hij wil van de projectgroep weten wat de knelpunten zijn, die zijn echt nodig voor analyse.

_____ wil weten wat er met externe veiligheid wordt gedaan.

_____ geeft aan dat de externe veiligheid niet wordt meegenomen.

_____ is niet tevreden met het antwoord.

_____ geeft aan dat er nog wordt teruggekomen op de externe veiligheid.

_____ vraagt of de ruimtelijke ontwikkeling ook in geld wordt uitgedrukt bijvoorbeeld plussen en minnen. Bij Leeuwenhoek bijvoorbeeld kan er nu niet gebouwd worden, gaat de RijnlandRoute wel door kan de bouw enorme voordelen hebben.

_____ geeft aan dat dit wordt meegenomen in plussen en minnen.

Economische effecten

Hier is het voorstel om hier kwalitatief naar te kijken.

_____ geeft aan dat Estec hoogwaardige kennis bevat.

_____ geeft aan dit wel kwalitatief mee te nemen maar zal waarschijnlijk niet in de MKBA komen. Hij vraagt _____ om informatie aan te leveren.

Cultuur en doorsnijding

_____ wil hier input voor. Hij vraagt de input voor de doorsnijding aan de projectgroepleden en de cultuur historie aan de Provincie Zuid-Holland.

_____ wil weten wat het verschil is tussen cultuur en archeologie.

_____ antwoordt dat cultuur boven de grond is en archeologie onder de grond.

_____ geeft aan dat doorsnijding een belangrijk punt is en als dit pas in dit stadium concreet wordt of dat dan geen invloed heeft op het hoofdtracé.

_____ geeft aan dat er al rekening mee is gehouden in de grote lijnen en dat het geen invloed heeft op het hoofdtracé.

De presentatie wordt rondgestuurd aan de projectgroep RLR.



6. Ontwerppresentatie - [REDACTED] (DHV)

Aansluiting A4

DHV heeft contact met RWS gehad op het projectbureau A4 over de twee knelpunten:

- 1 Verlengt richting Vlietlanden
- 2 N206 t.o.v. de afslag RLR komen dicht op elkaar te liggen. Ook binnen de norm zou het mogelijk zijn. RWS zou liever zien dat de RLR iets verder weg komt te liggen.

Proces aansluiting A4

Dit moet ook in samenspraak met RWS bekeken worden.

[REDACTED] wil graag dat er graag aandacht wordt besteedt aan het routeontwerp A4, architectuur, het ontwerp van de aansluiting RLR op de A4 en dan het ontwerp met name in relatie tot met name het landschap en de beleving van de gebruiker van de weg.

[REDACTED] geeft aan dat hier al contact over is opgenomen.

[REDACTED] geeft aan dat dit wordt meegenomen.

[REDACTED] geeft aan dat er twee knelpunten worden geconstateerd en dat daar voorlopig even niets mee gedaan wordt. Het wordt wel meegenomen in de onzekerheidsmarge.

De kleine afstand tot de N206 handhaven, parallelstructuur komt dan 50 m in de Vlietlanden terecht.

[REDACTED] vraagt of de parallelstructuur dan wordt doorgetrokken.

[REDACTED] geeft aan dat dit klopt.

[REDACTED] wil weten of dit ondergronds of bovengronds zal zijn.

[REDACTED] antwoordt dat een bovengrondse en een ondergrondse wordt meegenomen waarschijnlijk in een 3D plaatje

[REDACTED] geeft aan dit wordt meegenomen

[REDACTED] vraagt wat er aan de oostkant komt.

[REDACTED] antwoordt dat er waarschijnlijk niets komt behalve een uitvoegstrook.

Ontwerp PEHS (Provinciale Ecologisch Hoofdstructuur)

Daar zijn twee knelpunten:

1. Maaldrift
2. Ten zuiden van de Vliet

Ontwerp Maaldrift

[REDACTED] legt uit dat er een verschil is tussen de Rijksbufferzone, de Rijks-EHS en de provinciale EHS. Hij geeft aan dat het verschil met Rijks en Provincie EHS is 'mag het ietsje minder zijn'.

[REDACTED] geeft aan hierover met een ecooloog te praten, en neemt kennis van de Rijksbufferzone en of we voldoen aan de Rijks EHS.

[REDACTED] geeft aan dit punt mee te nemen en te kijken wat het beleid hierop is.



Ontwerp: uitgangspunten

- De ontwerpen zijn sober en doelmatig
- Aansluitingen zijn ongelijkvloers op de laatste na, gelijkvloers
- En is ontworpen voor 100 km/u

Eerste drie varianten over dezelfde route:

Zijn boogstralen, overgangsbogen ingezet, met name op de N206 zijn nog niet alle aansluitingen bekend.

Verkeerstechnisch probleem bij Maaldrift met een snelheid van 100 km/u en ook zelfs bij 80 km/u.

█ geeft aan dat er eventueel nagedacht moet worden over een snelheid 100 km/u of 80 km/u in verband met de boogstralen.

█ wil graag een ontwerp zien op 80 km gedimensioneerd.

█ antwoordt dat we uitblijven gaan van 120 km op de A44 / verbindingsboog.

█ heeft als optie eventueel verdelen over twee knopen, ook in verhouding met de ecologische zone.

█ geeft aan dit met DHV te zullen bespreken en een knoop door te hakken bij onduidelijkheden over de uitgangspunten.

█ wil graag dat de koppeling wordt ingetekend met Leiden West.

█ vraagt of de modelvarianten de ruimtelijke varianten worden en welke procedure afspraken er gemaakt worden, hoe reageren op de tekeningen?

█ wil weten hoever we gaan in het inpassen? Op welk punt stoppen we gaan we naar inpassing kijken. Voor de MKBA op welk niveau. Hij wil hier afspraken over maken omdat het steeds terugkomt.

█ geeft aan varianten te willen zien die verkeerstechnisch mogelijk zijn.

█ vraagt aan de projectgroep om een paar dagen na te denken over de tekeningen en dan terugkomen met de vraagpunten en dan gaan de provincie Zuid-Holland met DHV weer verder om de tafel.

█ geeft aan dat de belangrijkste punten verkeerstechnisch, ecologische structuur zijn.

█ is van mening dat de ontwerpen aan de basiseisen moeten voldoen. Wat DHV aan extra wensen mee kan nemen is alleen maar een plus.

█ geeft aan dat tekeningen in PDF worden doorgestuurd eventueel op cd.

Noot de tekeningen kunnen worden gedownload van

<http://www.companytocollege.nl/pgrlr200807/>

7. **Vooruitblik klankbordgroepen**

- 23 september 2007 wordt de MKBA opgeleverd in concept
- 25 september 2007 klankbordgroepen bewoners en bedrijf en maatschappij
- 26 september 2007 informatieavond raadsleden.

Hier wordt verteld over de ontwerpen het proces maar hoe om te gaan met de MKBA?



Uitgangspunt is eerst fiat halen bij de stuurgroepvergadering RijnlandRoute voordat het bij Klankbordgroepen komt. Eventueel op 11 september 2007.

De Raadsleden hebben 9 augustus 2007 een mail gekregen.

De klankbordgroepen zijn geen inloopmiddagen. De projectgroepleden zijn wel uitgenodigd.

8. **Rondvraag**

Er wordt geen gebruik gemaakt van de rondvraag.

9. **Sluiting en datum volgende vergadering**

■■■■■■■■■■ sluit de vergadering en dankt een ieder voor zijn/haar aanwezigheid.

De volgende vergadering is op:

Maandag 3 september 2007 van **14.30-16.00 uur** te Leiden, Bargelaan 16 kamer E118.

From: [redacted]@pzh.nl
Sent: Thursday 30 August 2007 11:37:21
To: [redacted]@katwijk.nl; [redacted]@haaglanden.net; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@leiden.nl; [redacted]@oegstgeest.nl; [redacted]@minvrom.nl); [redacted]@rws.nl); [redacted]@katwijk.nl; [redacted]@grontmij.nl; [redacted]@pzh.nl @pzh.nl; [redacted]@voorschoten.nl'; [redacted]@wassenaar.nl'
Subject: Stukken projectgroepvergadering RijnlandRoute 3 september 2007
Attachments: MKBA en ontwerpen_20-8.pdf, agenda 2007-09-03.doc, RijnlandRoute 27 augustus 2007.pdf, Verslag 2007-08-20 bijlage 1.doc

Beste projectgroepleden,

Hierbij zenden wij jullie de stukken voor de projectgroepvergadering van maandag 3 september 2007 van 14.30-16.00 uur te Leiden in kamer E118 op de Bargelaan 16. Ook is de presentatie die DHV de vorige keer heeft gegeven bijgevoegd.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

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

Postadres:
 Projectbureau RijnlandRoute
 Postbus 90602
 2509 LP DEN HAAG



provincie **HOLLAND**
ZUID

Aan
Projectgroep RijnlandRoute

Onderwerp
Projectgroepvergadering RijnlandRoute

14:30 uur

1 Opening en vaststellen agenda

14:35 uur

2 Mededelingen

14:40 uur

3 Verslag vorige vergadering - 20 augustus 2007 (bijlage 1)

14:45 uur

4 Brainstormen stuurgroep 11 september 2007

15:25 uur

5 Verkeersmodel

15:40 uur

6 Ontwerpen

15:55 uur

7 Rondvraag

16.00 uur

8 Sluiting en datum volgende vergadering
- 24 september 2007 van 14.30-16.00 uur, Leiden Bargelaan kamer E108

Agenda

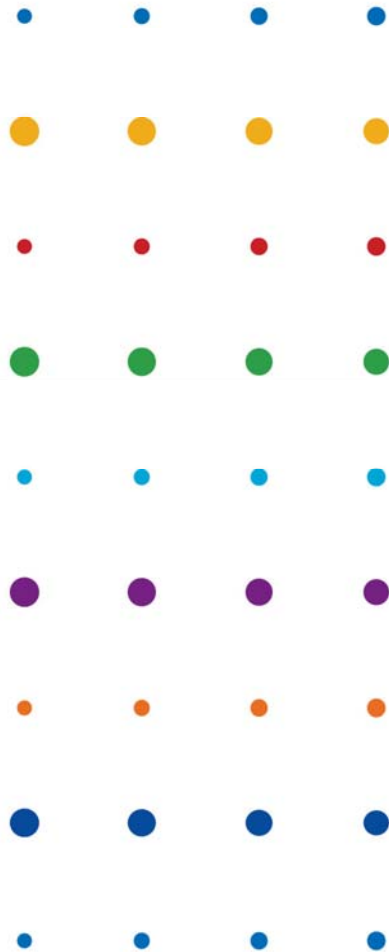
Contact
mw [redacted]
T 070 - [redacted]
[redacted]@pzh.nl

Vergaderplaats
Leiden, Bargelaan E118
Vergaderdatum
3 september 2007
Tijdstip
14.30 - 16.00 uur

Ons kenmerk

Bijlagen
1

62a



RijnlandRoute

Berekeningen alternatieven met NRM Randstad



Augustus 2007

Doel en uitgangssituatie

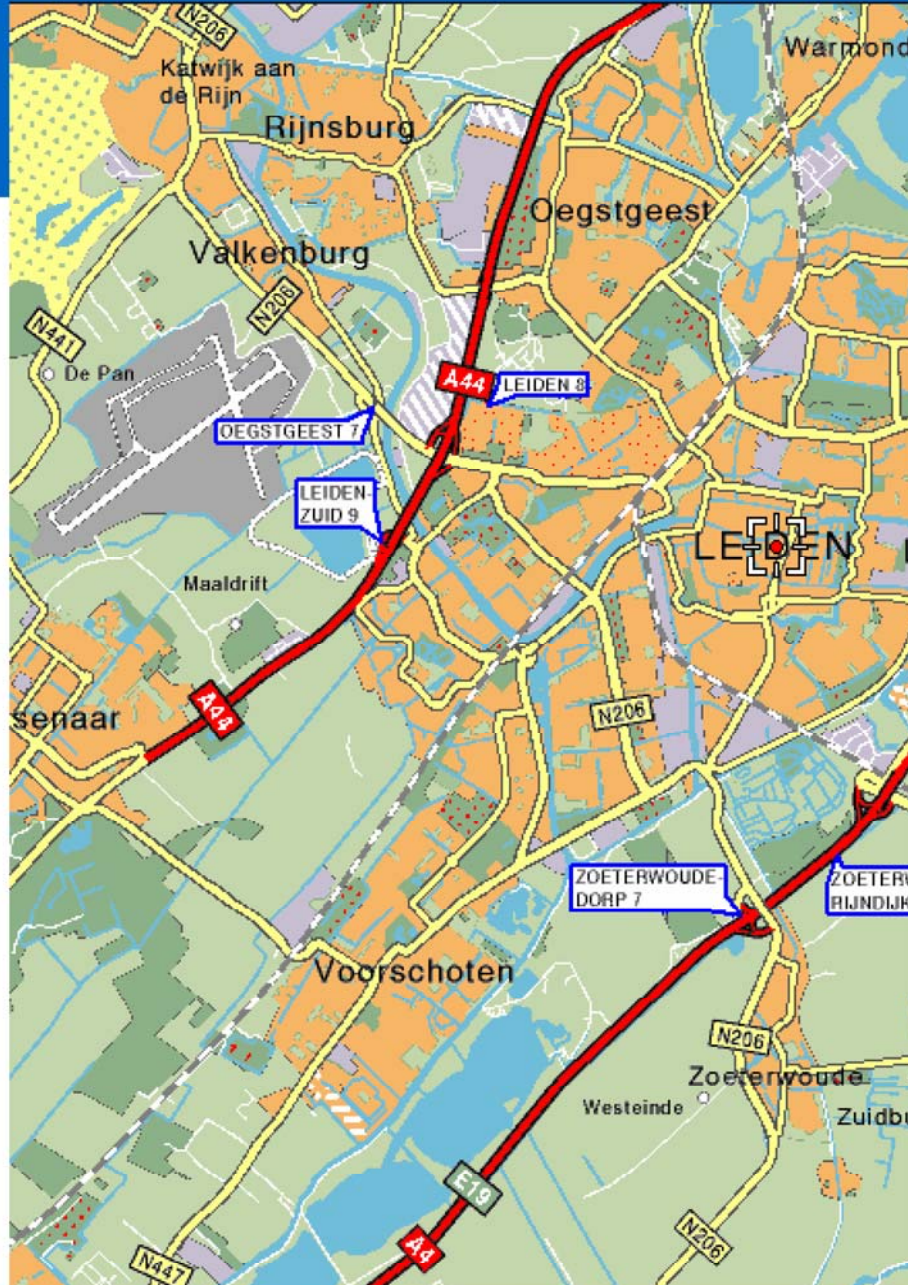
- Onderzoek verkeerseffecten diverse alternatieven RijnlandRoute.
- Situatie 2020.
- Gebruik model NRM Randstad met basisjaar 2000 en prognosejaar 2020.

Gebruikte verkeersmodellen

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

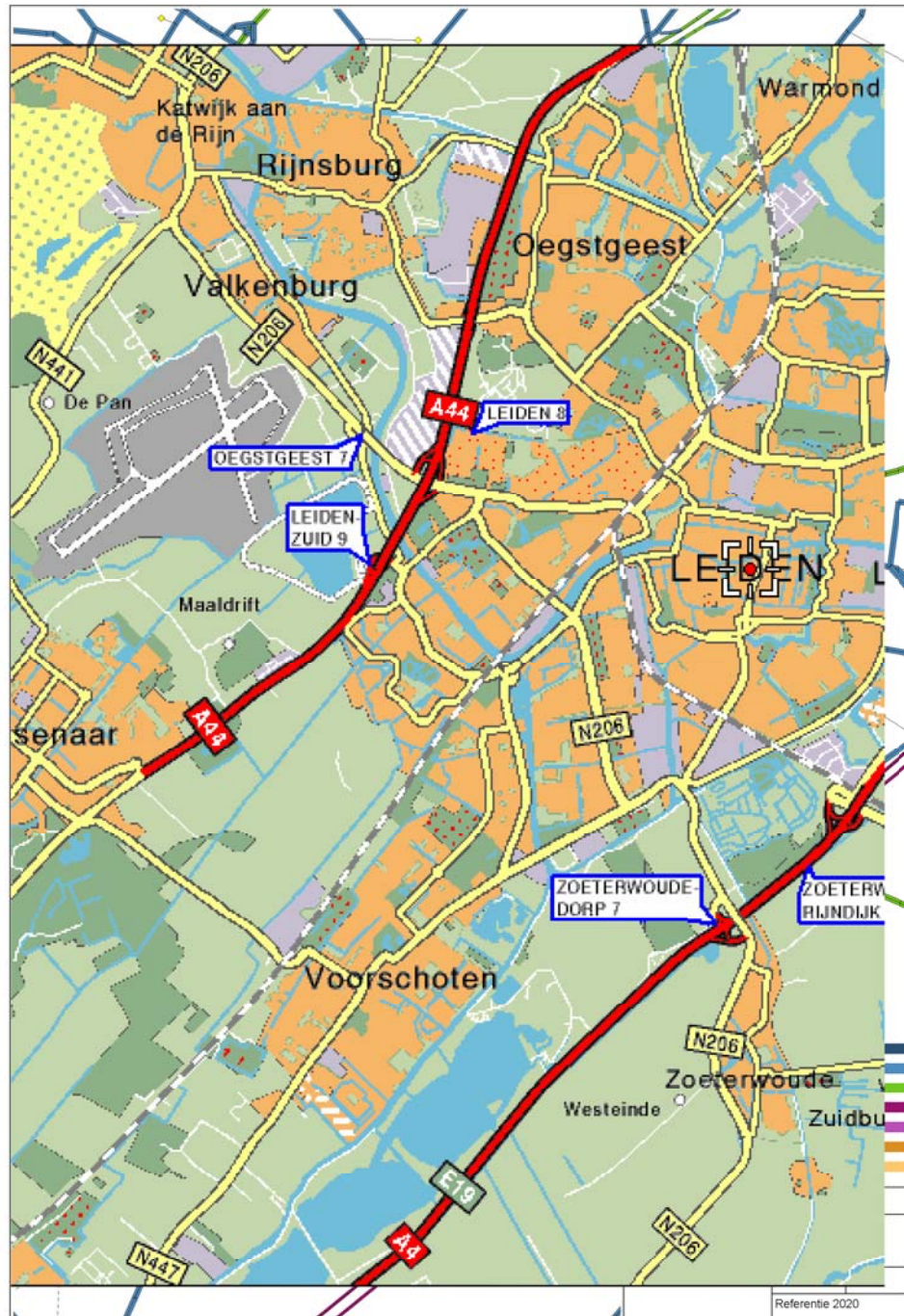
Kwaliteitslag NRM

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



Referentie 2020

Referentie 2020



Referentie 2020

- Uitgangssituatie
RijnlandRoute in principe:
- 2x2 rijstroken
 - 80 km/uur





Alternatief 1

Aansluiting Valkenburg/N206

Geen aansluiting tussen

A4 en A44



Alternatief 2

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



Alternatief 3

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



Alternatief 4

Aansluiting Valkenburg/N441
Geen aansluiting tussen
A44 en A44



Alternatief 4a

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



Alternatief 5

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



Alternatief 6

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

Alternatief 7

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



Alternatief 8

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



Berekeningen NRM Randstad

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

Resultaten berekeningen

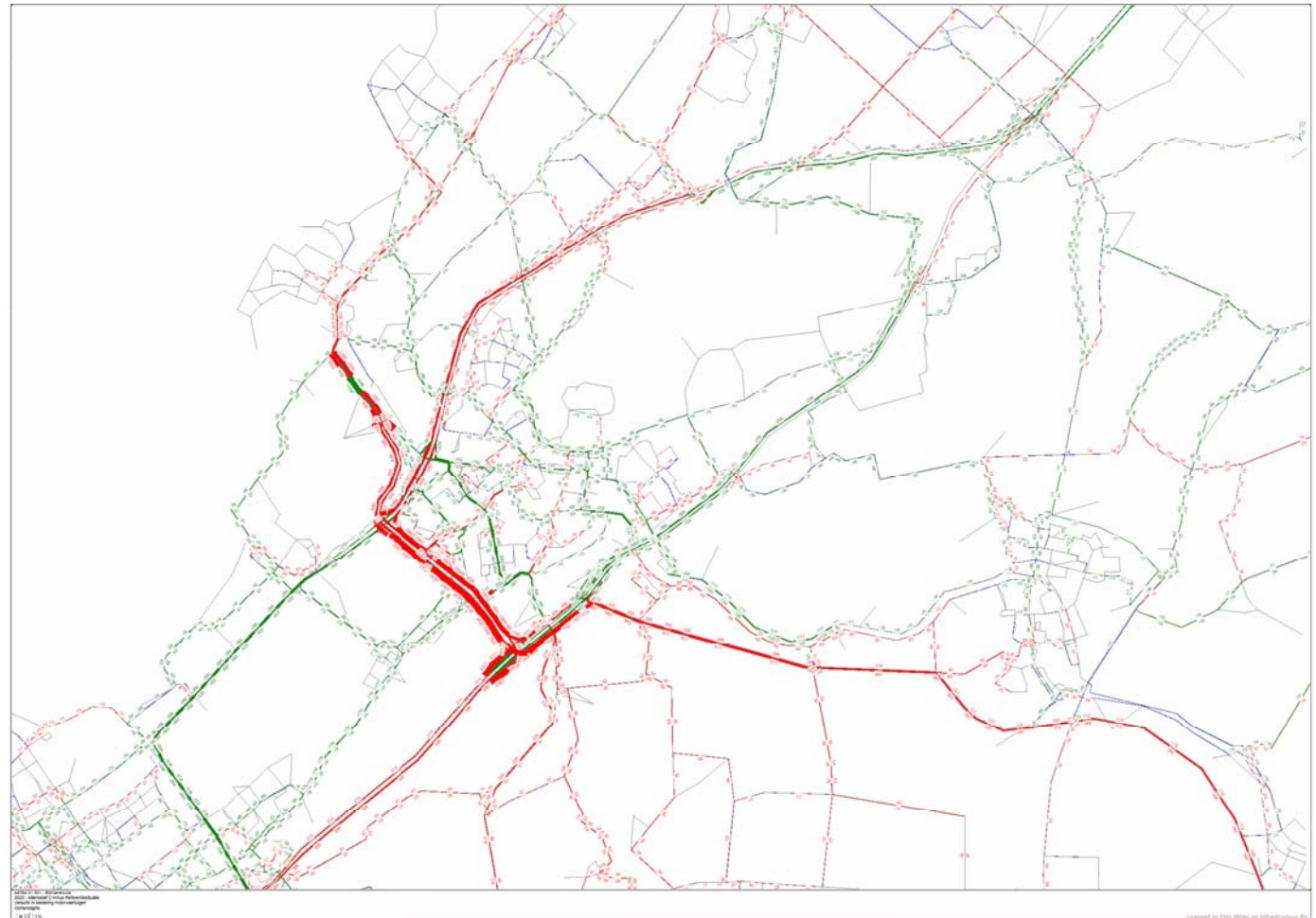
- Grote hoeveelheid statistische gegevens
 - Omvang verkeersstromen auto, ov en fiets.
 - Wegvakbelastingen autoverkeer en vrachtverkeer:
 - ◇ Belastingenplots.
 - ◇ Verschilplots.

- **Alle hier gepresenteerde gegeven hebben betrekking op het ochtendspitsuur. In algemene zin is het avondspitsuur een spiegeling van het ochtendspitsuur**

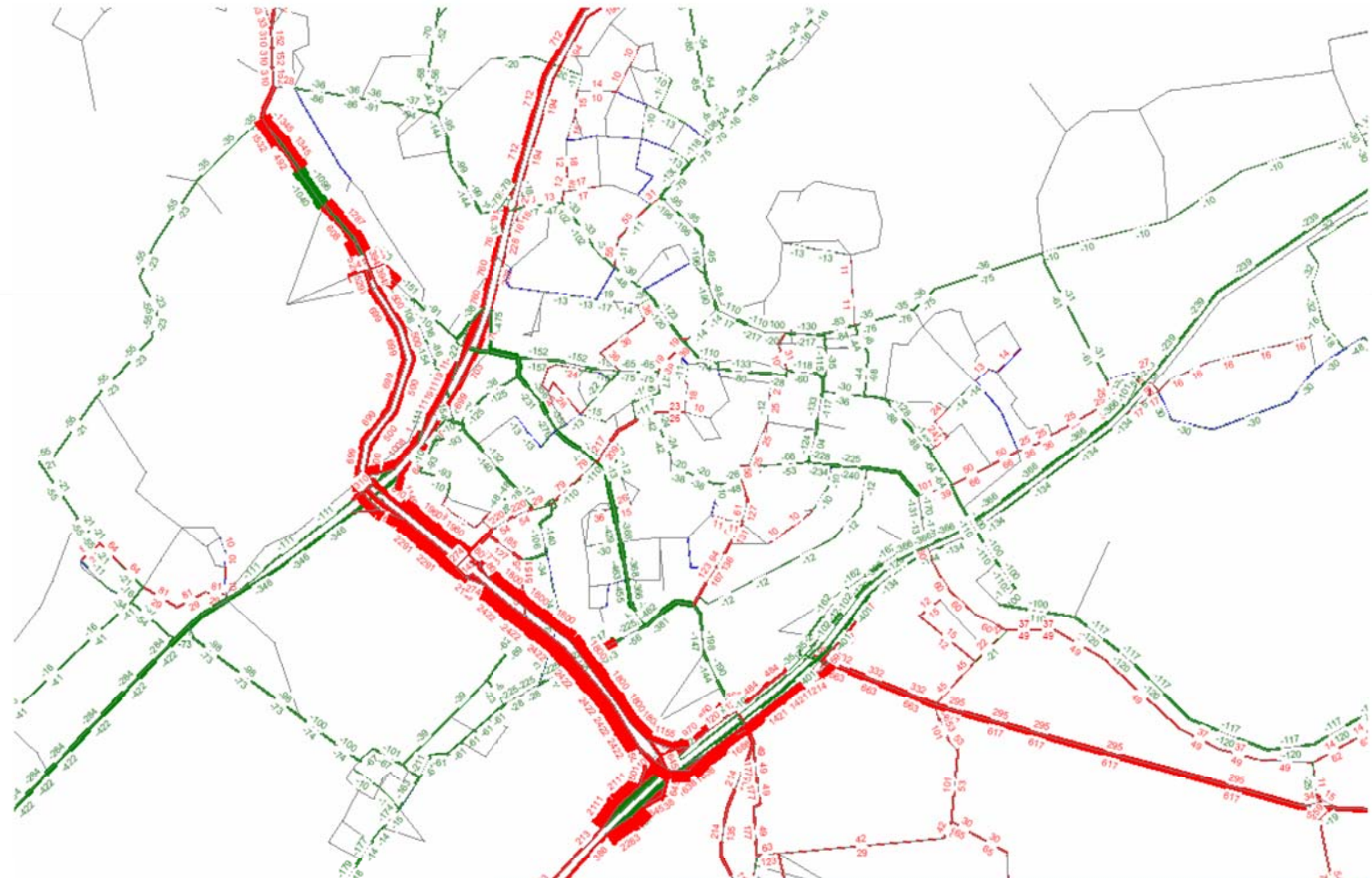
Verschilplots

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

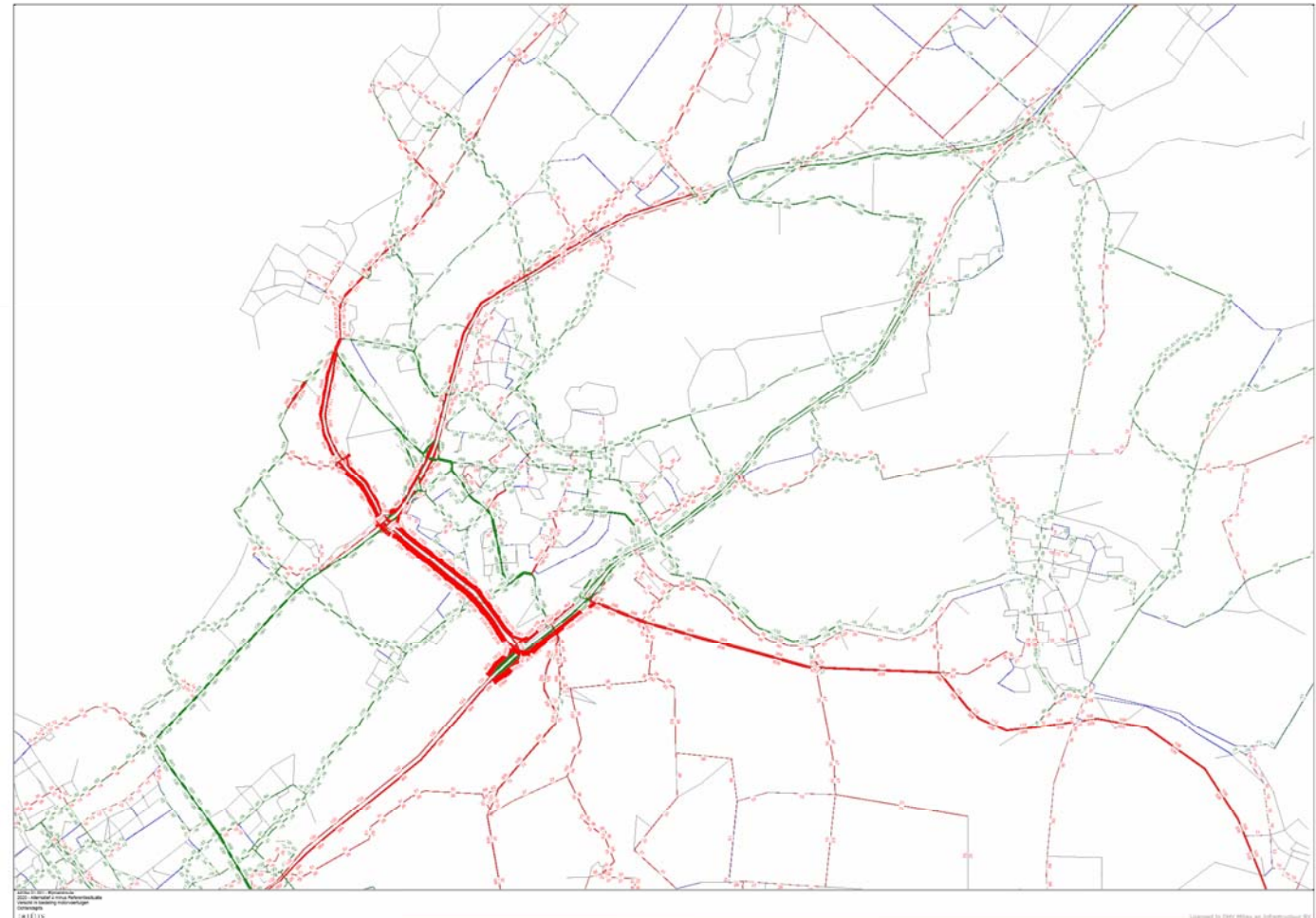
Verschilplot Alternatief 3 - Referentie 2020



Verschilplot Alternatief 3 - Referentie 2020



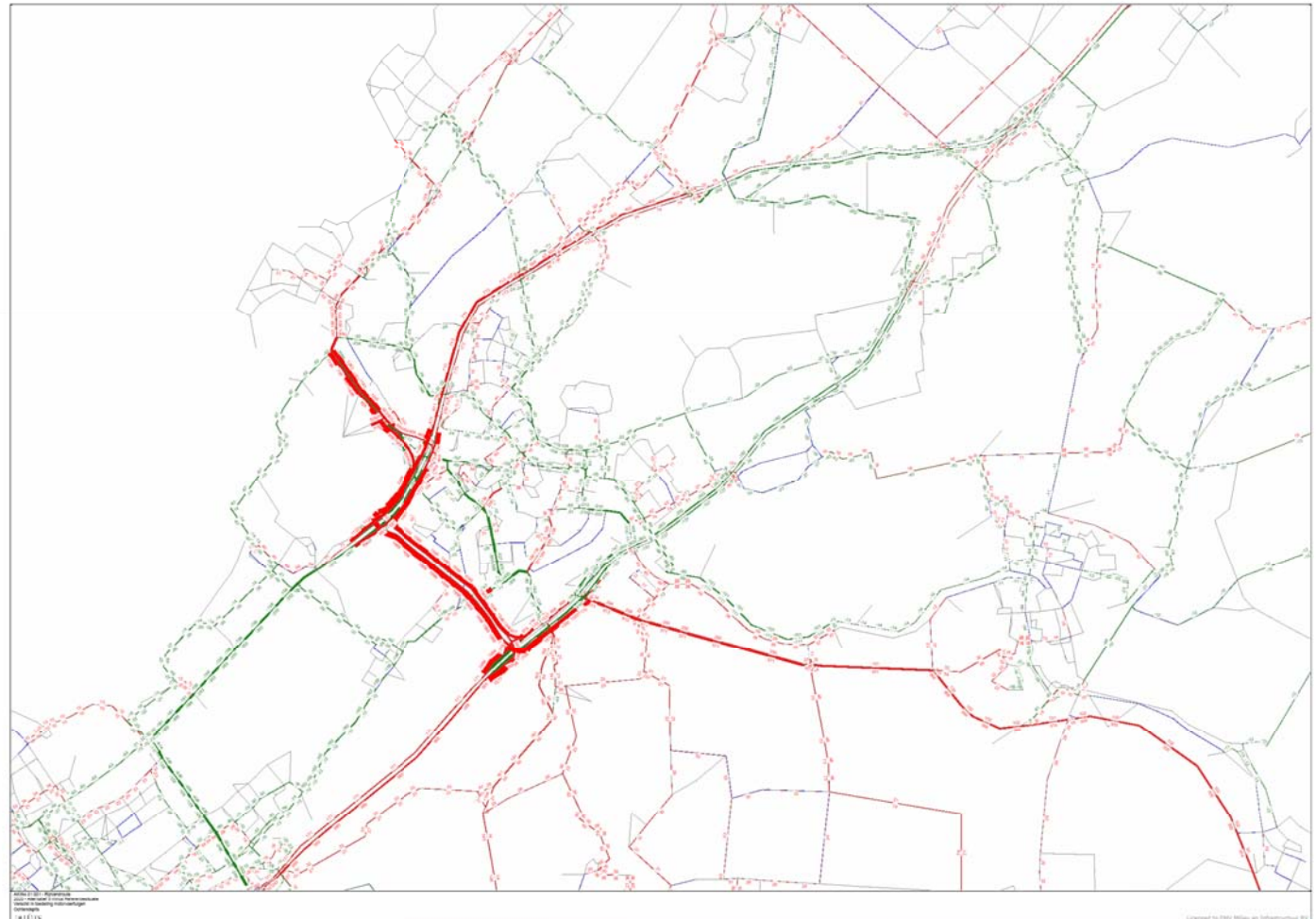
Verschilplot Alternatief 4 - Referentie 2020



Verschilplot Alternatief 4 - Referentie 2020



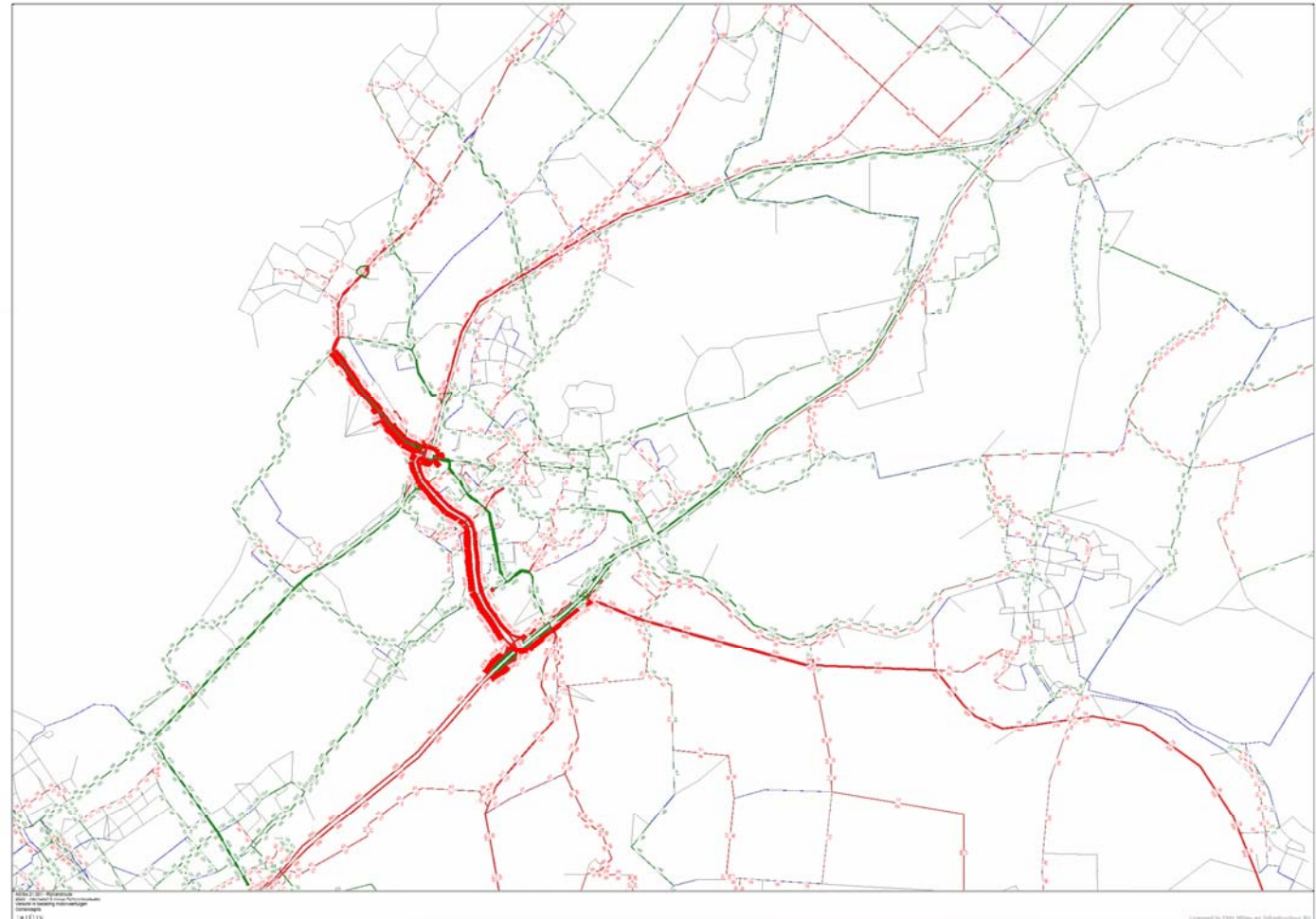
Verschilplot Alternatief 5 - Referentie 2020



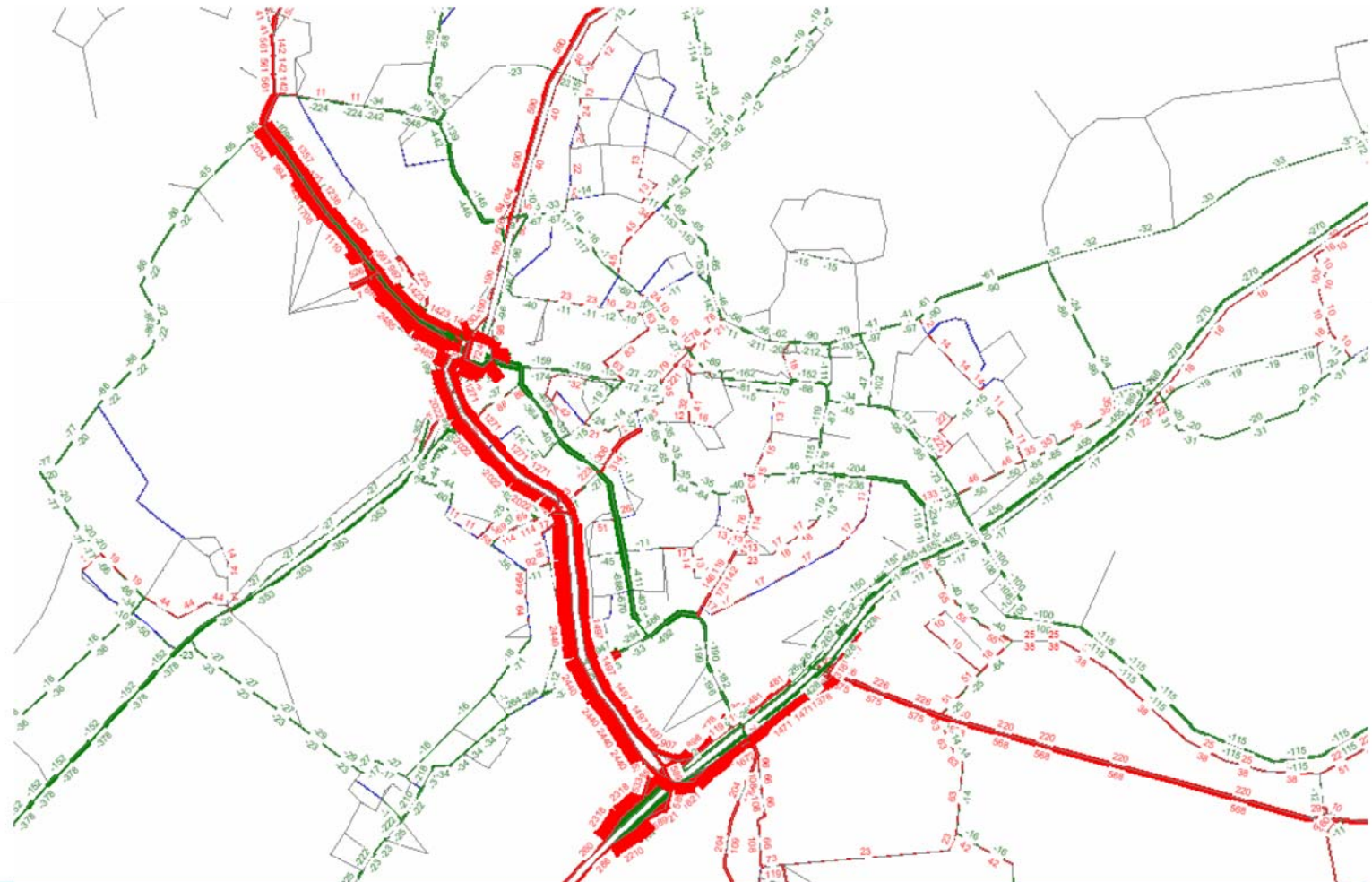
Verschilplot Alternatief 5 - Referentie 2020



Verschilplot Alternatief 8 - Referentie 2020

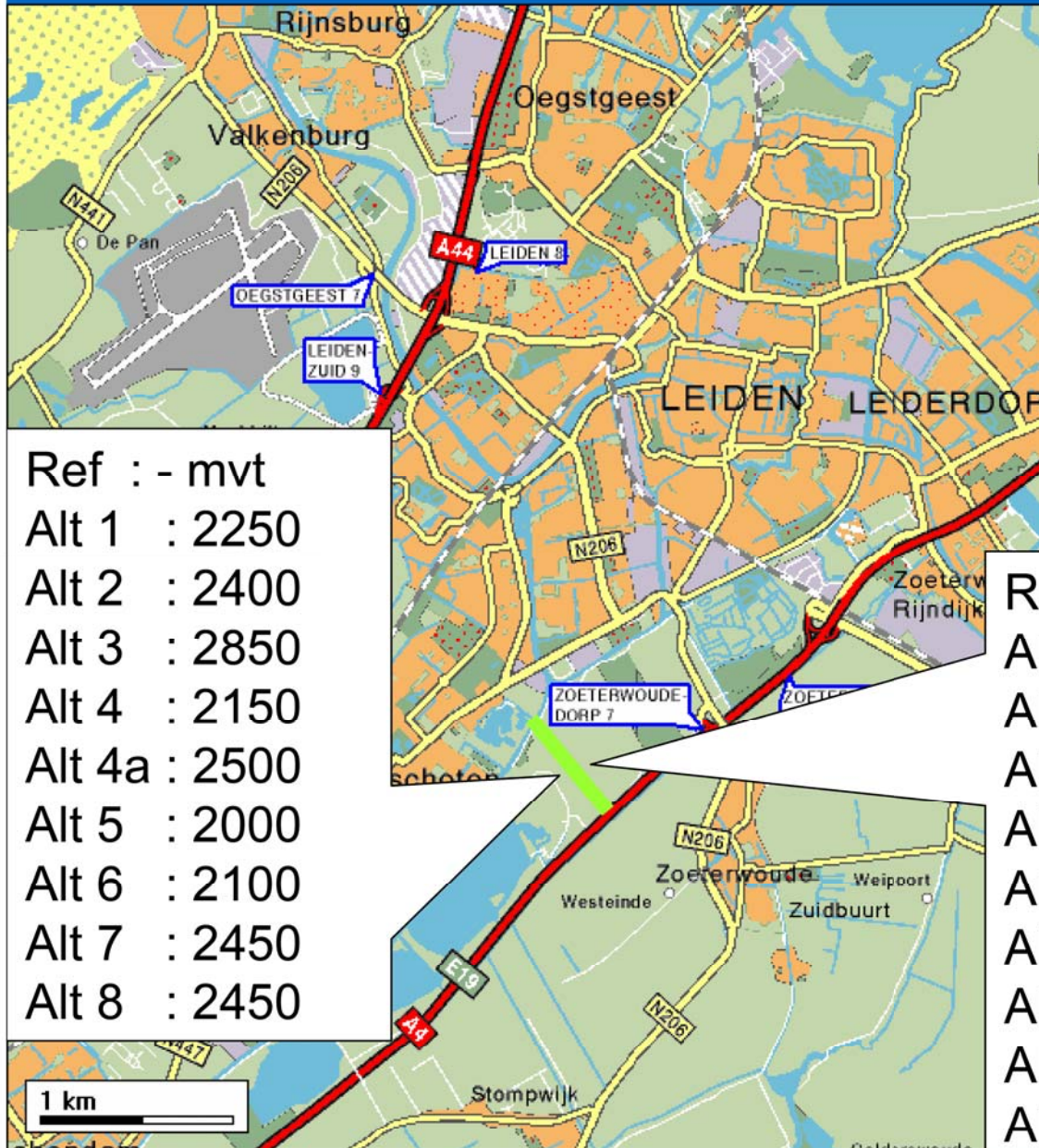


Verschilplot Alternatief 8 - Referentie 2020



Effecten diverse alternatieven

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



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

Gebruik RijnlandRoute ochtendspitsuur

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

Conclusies RijnlandRoute (1)

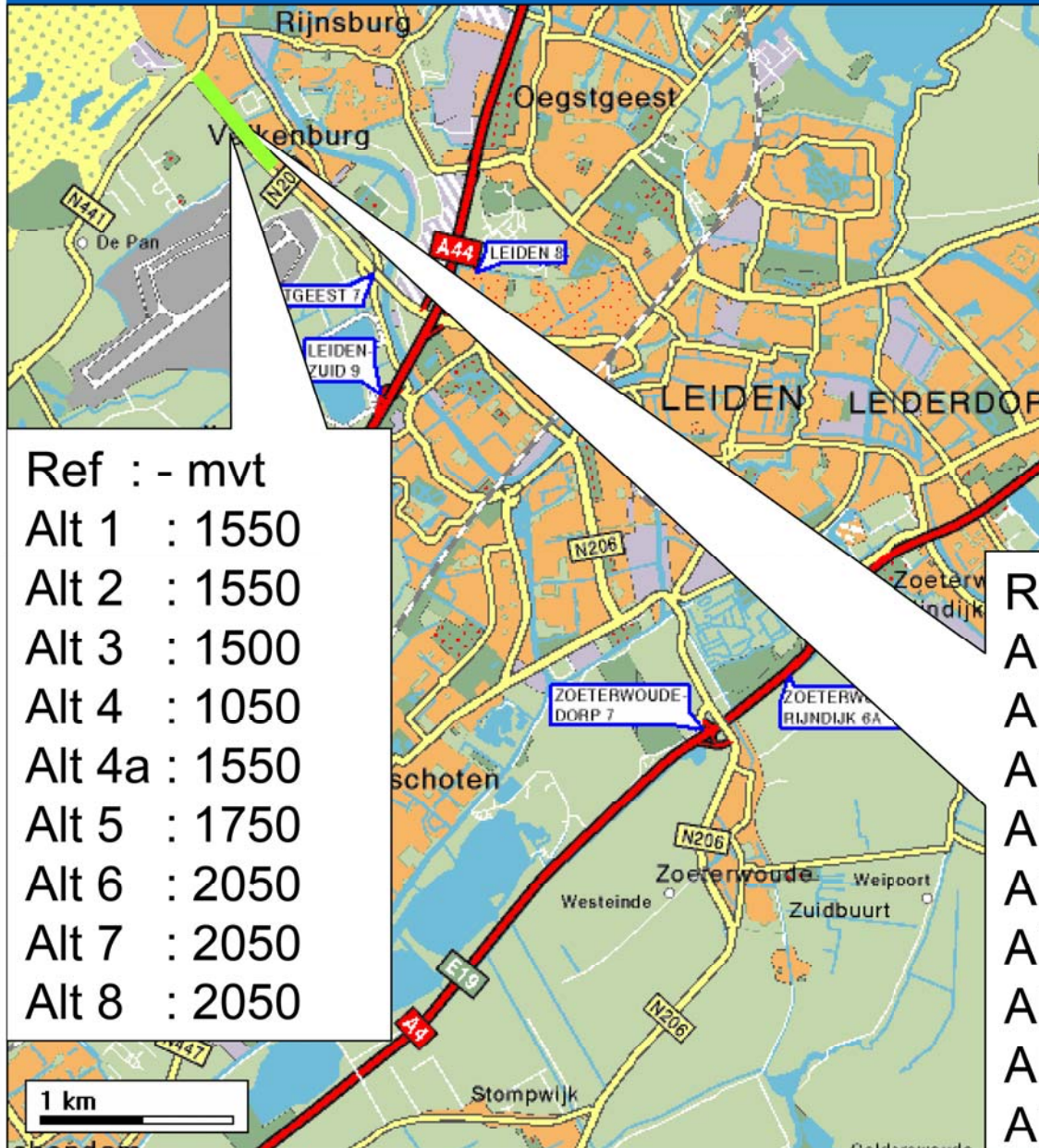
nabij A4, richting zuid is maatgevend

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

Conclusies RijnlandRoute (2)

nabij A4, richting zuid is maatgevend

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



Gebruik RijnlandRoute ochtendspitsuur

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

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

Conclusies RijnlandRoute (1)

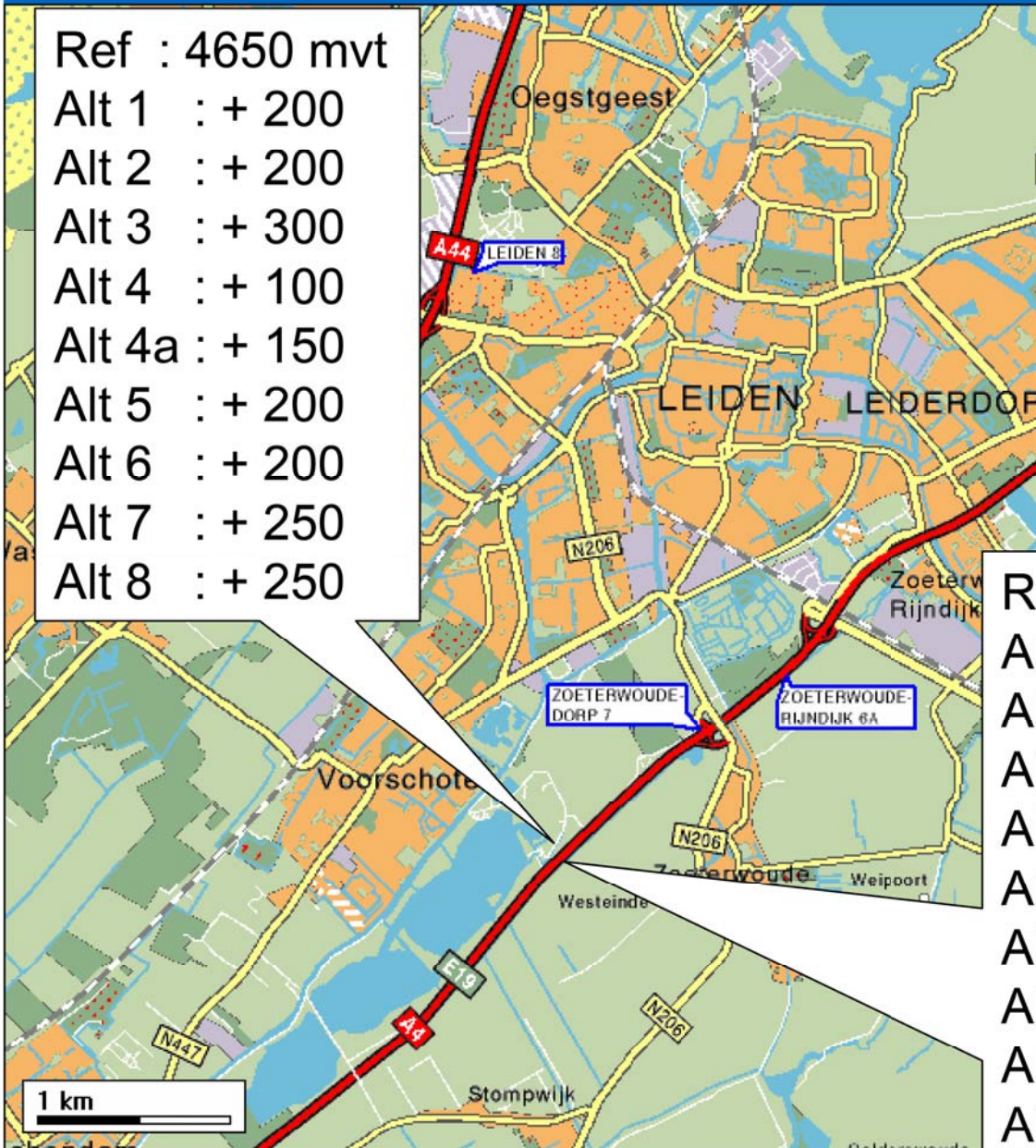
nabij N206, richting zuid is maatgevend

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

Conclusies RijnlandRoute (2)

nabij N206, richting zuid is maatgevend

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



- Ref : 4650 mvt
- Alt 1 : + 200
- Alt 2 : + 200
- Alt 3 : + 300
- Alt 4 : + 100
- Alt 4a : + 150
- Alt 5 : + 200
- Alt 6 : + 200
- Alt 7 : + 250
- Alt 8 : + 250

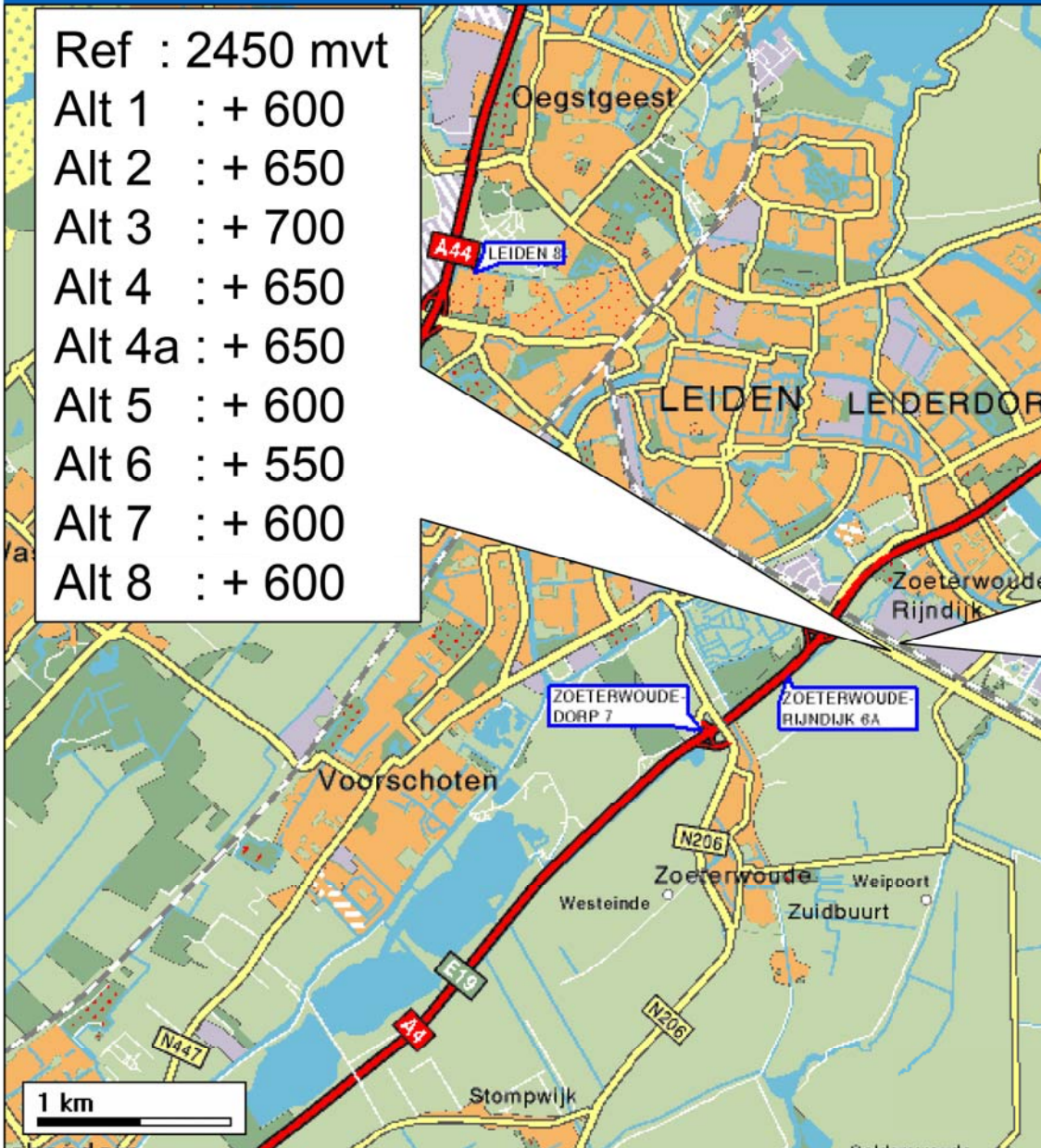
Resultaten A4

ochtendspitsuur

- Ref : 4550 mvt
- Alt 1 : + 400
- Alt 2 : + 400
- Alt 3 : + 400
- Alt 4 : + 400
- Alt 4a : + 450
- Alt 5 : + 350
- Alt 6 : + 300
- Alt 7 : + 300
- Alt 8 : + 300

Conclusies A4

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



- Ref : 2450 mvt
- Alt 1 : + 600
- Alt 2 : + 650
- Alt 3 : + 700
- Alt 4 : + 650
- Alt 4a : + 650
- Alt 5 : + 600
- Alt 6 : + 550
- Alt 7 : + 600
- Alt 8 : + 600

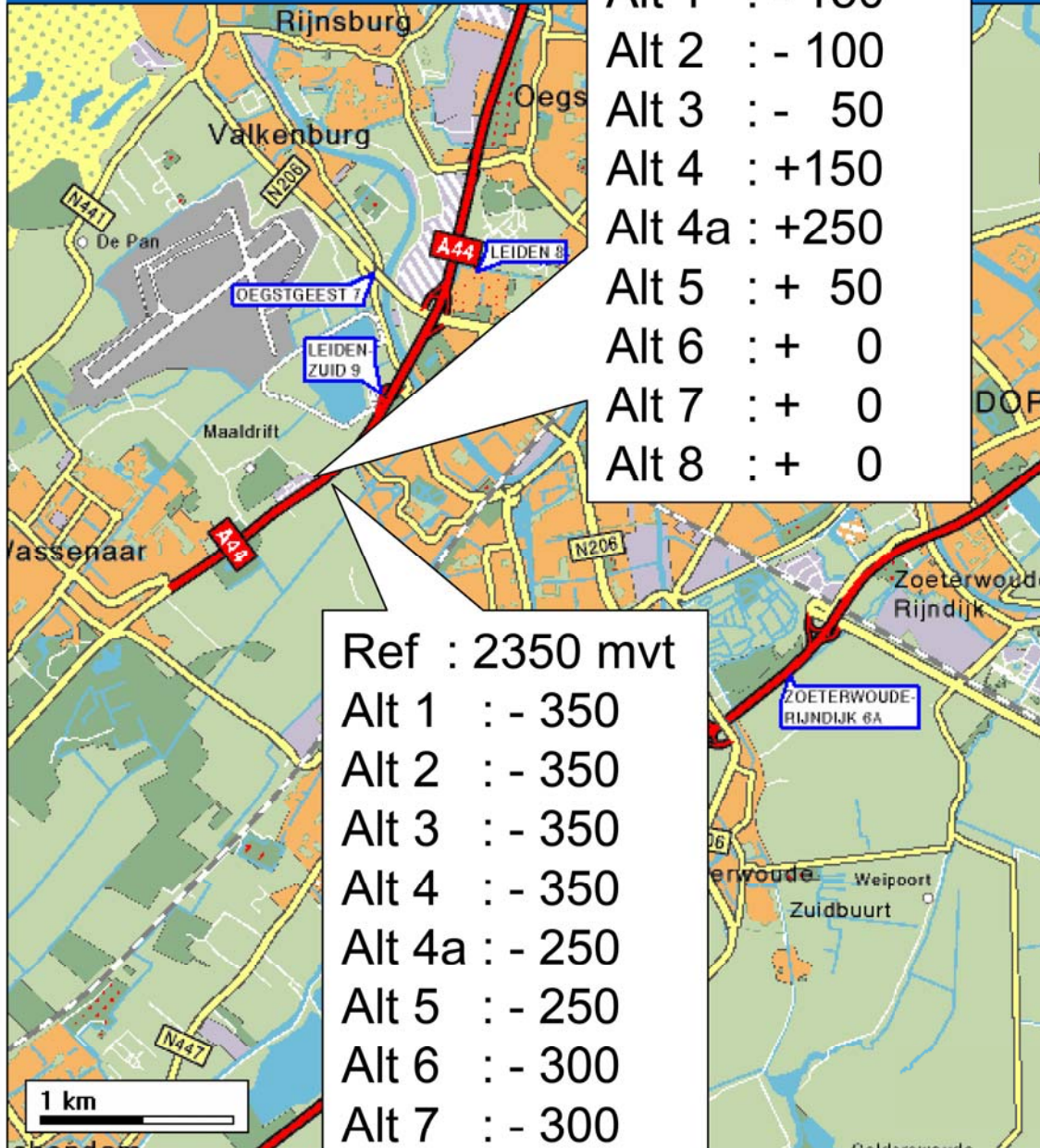
Resultaten N11

ochtendspitsuur

- Ref : 2600 mvt
- Alt 1 : + 300
- Alt 2 : + 350
- Alt 3 : + 350
- Alt 4 : + 300
- Alt 4a : + 350
- Alt 5 : + 300
- Alt 6 : + 200
- Alt 7 : + 250
- Alt 8 : + 200

Conclusies N11

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



Ref	: 2300 mvt
Alt 1	: - 150
Alt 2	: - 100
Alt 3	: - 50
Alt 4	: +150
Alt 4a	: +250
Alt 5	: + 50
Alt 6	: + 0
Alt 7	: + 0
Alt 8	: + 0

Ref	: 2350 mvt
Alt 1	: - 350
Alt 2	: - 350
Alt 3	: - 350
Alt 4	: - 350
Alt 4a	: - 250
Alt 5	: - 250
Alt 6	: - 300
Alt 7	: - 300
Alt 8	: - 350

Resultaten A44

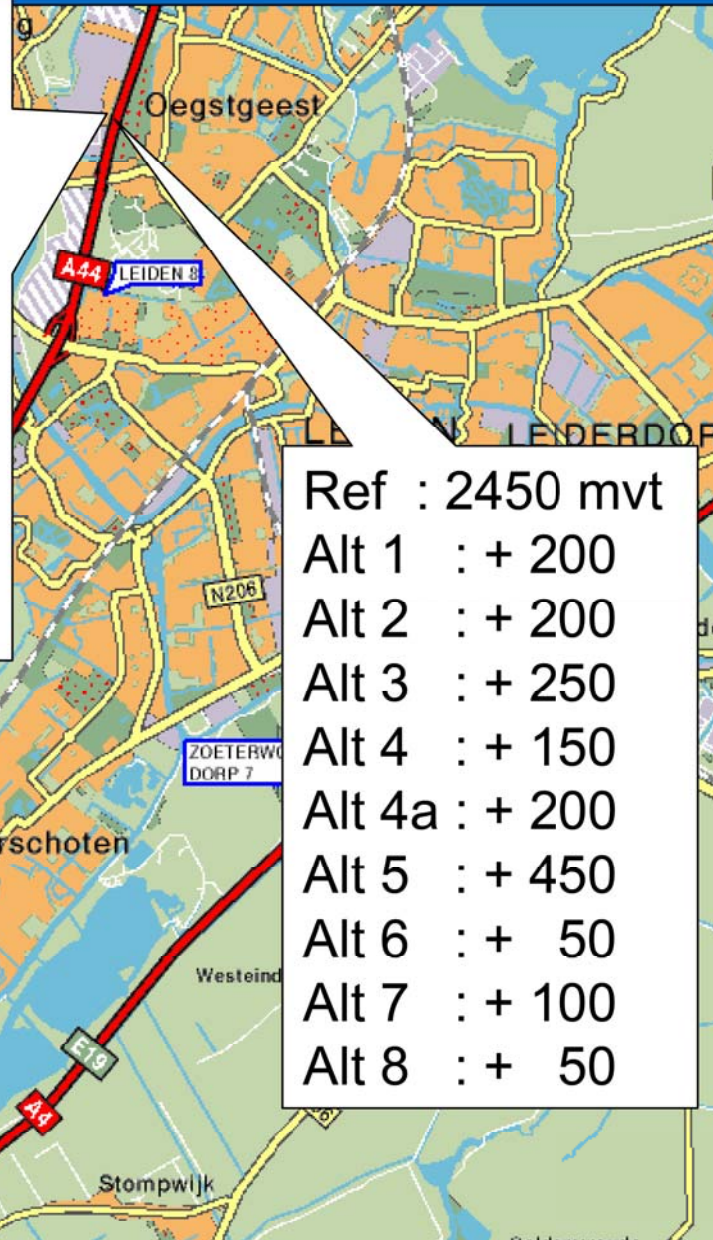
ochtendspitsuur

Conclusies A44

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

Ref : 2550 mvt

- Alt 1 : + 650
- Alt 2 : + 700
- Alt 3 : + 700
- Alt 4 : + 650
- Alt 4a : + 600
- Alt 5 : + 750
- Alt 6 : + 550
- Alt 7 : + 600
- Alt 8 : + 600



Ref : 2450 mvt

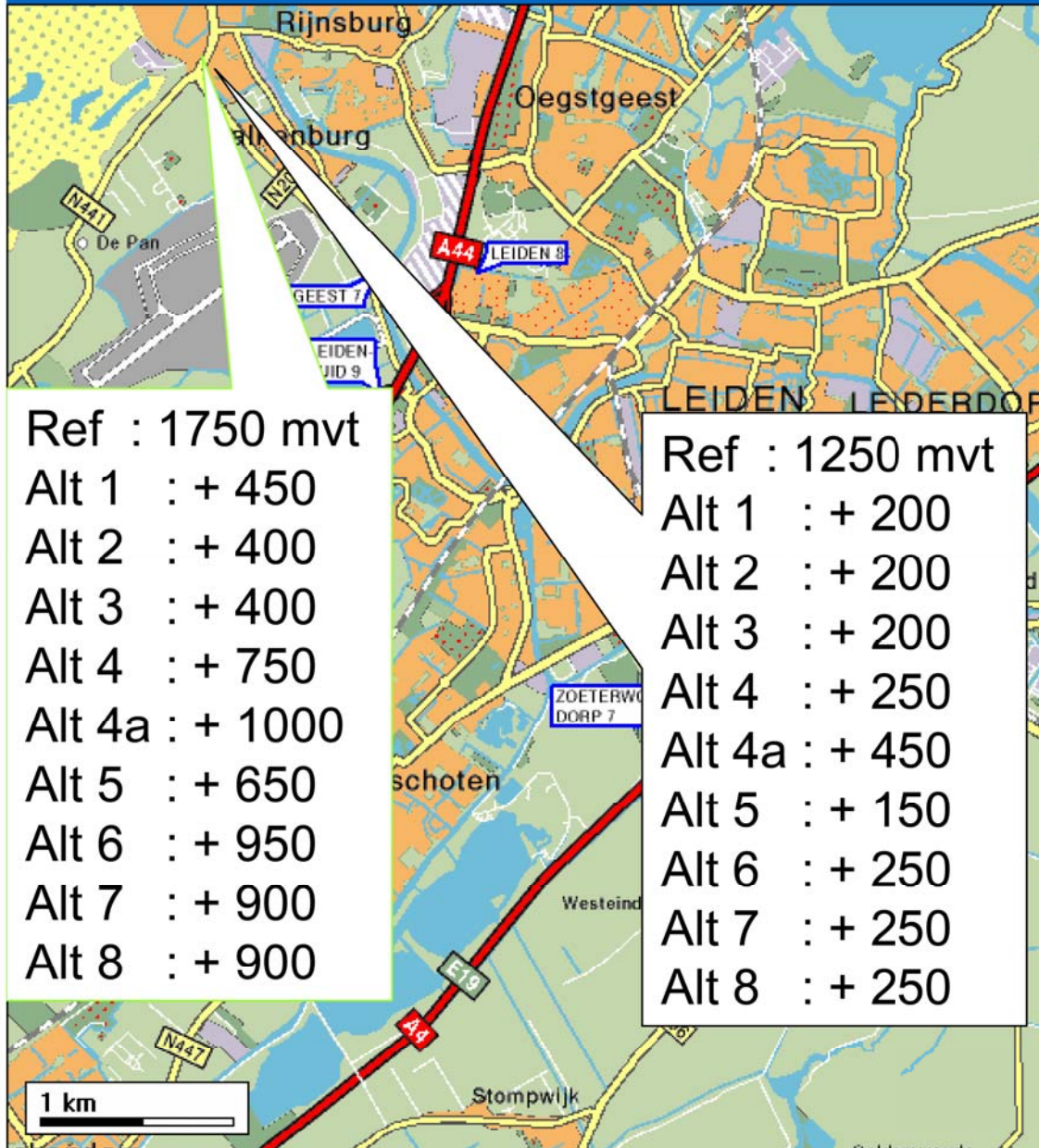
- Alt 1 : + 200
- Alt 2 : + 200
- Alt 3 : + 250
- Alt 4 : + 150
- Alt 4a : + 200
- Alt 5 : + 450
- Alt 6 : + 50
- Alt 7 : + 100
- Alt 8 : + 50

Resultaten A44

ochtendspitsuur

Conclusies A44

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



Resultaten N206

ochtendspitsuur

Conclusies N206

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



Ref : 1300 mvt

- Alt 1 : - 450
- Alt 2 : - 450
- Alt 3 : - 200
- Alt 4 : - 400
- Alt 4a : - 400
- Alt 5 : - 350
- Alt 6 : - 500
- Alt 7 : - 650
- Alt 8 : - 650



Ref : 950 mvt

- Alt 1 : - 350
- Alt 2 : - 350
- Alt 3 : - 300
- Alt 4 : - 350
- Alt 4a : - 400
- Alt 5 : - 300
- Alt 6 : - 350
- Alt 7 : - 400
- Alt 8 : - 400

Resultaten N206 Churchillaan

ochtendspitsuur

1 km

Conclusies Churchillaan

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

Ref : 800 mvt
 Alt 1 : - 250
 Alt 2 : - 250
 Alt 3 : - 250
 Alt 4 : - 250
 Alt 4a : - 250
 Alt 5 : - 200
 Alt 6 : - 200
 Alt 7 : - 200
 Alt 8 : - 200



Resultaten

Oegstgeesterweg

ochtendspitsuur

Ref : 600 mvt
 Alt 1 : - 50
 Alt 2 : - 50
 Alt 3 : - 0
 Alt 4 : - 50
 Alt 4a : - 50
 Alt 5 : - 100
 Alt 6 : - 0
 Alt 7 : - 0
 Alt 8 : - 0



Conclusies Oegstgeesterweg

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




Advies- en ingenieursbureau





MKBA en ontwerpen

Projectgroep RijnlandRoute



Augustus 2007

MKBA: overzichtstabel

EFFECT	BEOORDELING					
Directe kosten	Eenheid	Weegfactor				
Verkeer en vervoer		24%	A	B	C	D
Reistijdwinst	€		30	53	66	81
Betrouwbaarheid	€		7	11	14	17
Natuur en landschap		19%	A	B	C	D
Landelijk gebied	ha.					
Recreatiegebied	ha.					
EHS, Habitatrichtlijn vogelrichtlijn	+ / -					
Milieu en Leefbaarheid		18%	A	B	C	D
Luchtkwaliteit (emissies)	€ (+ / -)					
Geluid (aantal gehinderden)	€ (+ / -)					
Trillingen (aantal gehinderden)	#					
Kosten en Kostendragers		13%	A	B	C	D
Investeringskosten	€					
Beheer en onderhoudskosten	€					
Restwaarde	€					
Maatschappelijke haalbaarheid		13%	A	B	C	D
Doorsnijding / barrièrewerking	(+ / -)					
Cultuur & Archeologie	(+ / -)					
Economische en ruimtelijke ontwikkeling		13%	A	B	C	D
Economische effecten	(+ / -)					
Ruimtelijke ontwikkelingen	(+ / -)					
TOTAAL	-					

MKBA: 'zachte' criteria

- Veiligheid
- Natuur en recreatie
- Economische effecten
- Cultuur en doorsnijding

MKBA: veiligheid

- Verkeersveiligheid
- Kentallen SWOV voor verschillende wegtypen
- Resultaat wordt gemonetariseerd

MKBA: natuur en recreatie

- Mutatie in areaal natuur- en recreatiegebied (ha.)
- Effecten bekeken op de EHS, habitatrictlijn en Vogelrichtlijn -> uitgangspunt dat kwaliteit in alle ontwerpen minimaal gelijk blijft
- Mogelijk een kwalitatieve score bij grote verschillen

MKBA: economische effecten

- Er zal kwalitatief bepaald worden welk effect de RLR heeft op de volgende economische gebieden in de regio:
 - Greenport/Bollenstreek (Nationaal kerngebied)
 - Bio Life Science lokatie Leiden (Leeuwenhoek, Rhijngeest)

MKBA: cultuur en doorsnijding

- Score kwalitatief
- Input voor deze score vanuit de betrokken gemeenten (waar de RLR over het grondgebied loopt) met argumentatie
- DHV stelt op basis van deze input de eindscore op

Ontwerp: aandachtspunten

- Aansluiting A4
- Knooppunt Maaldrift
- Parallelstructuur A44

Ontwerp: aansluiting A4



Knelpunten:

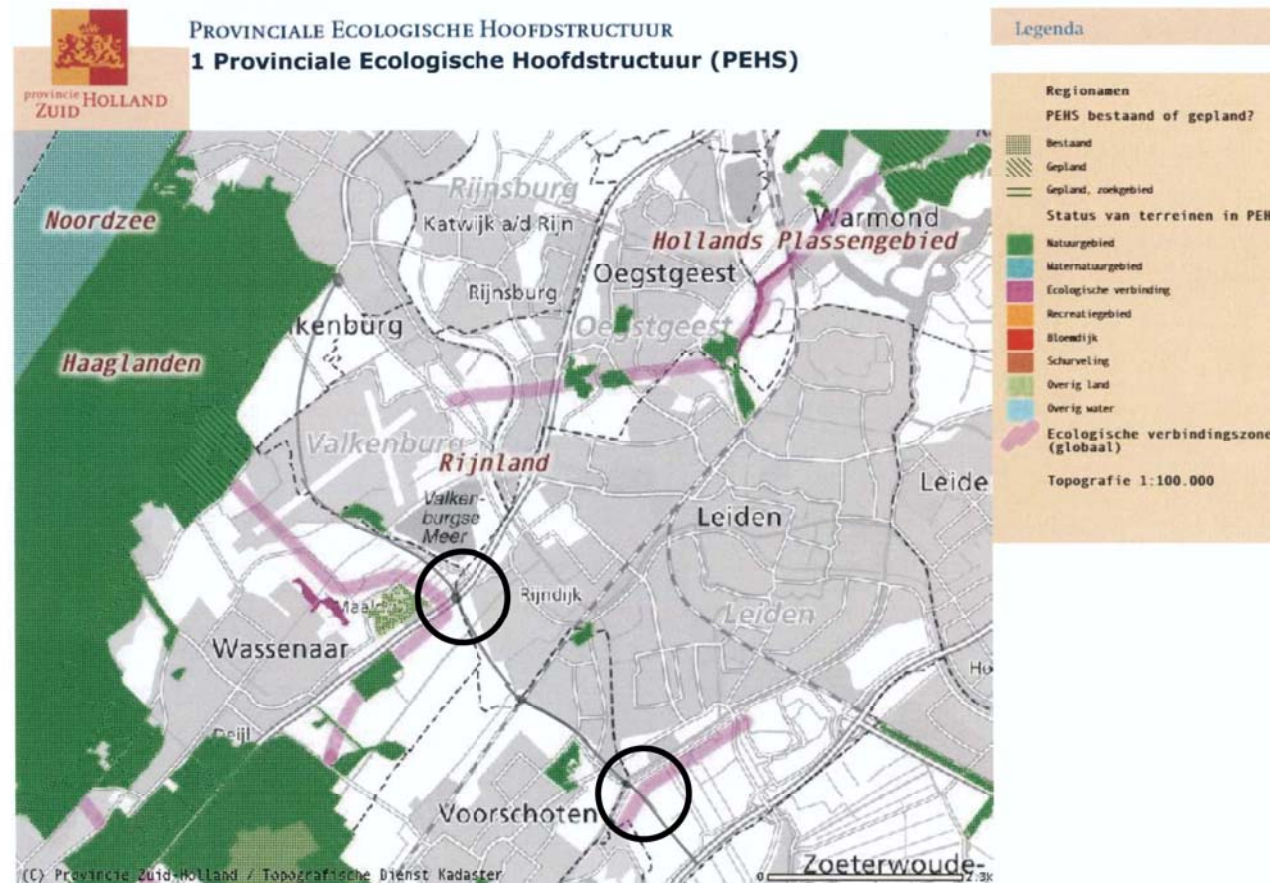
- parallelstructuur verlengen richting de Vlietlanden
- afstand tot aansluiting N206 klein

Ontwerp: aansluiting A4

Proces:

- Alle varianten in de MKBA RLR hebben met dit knelpunt te maken
- Geen of zeer gering effect in de uitgevoerde modelstudies
- Inpassingsvraagstuk wordt in projectMER verder uitgewerkt

Ontwerp: PEHS

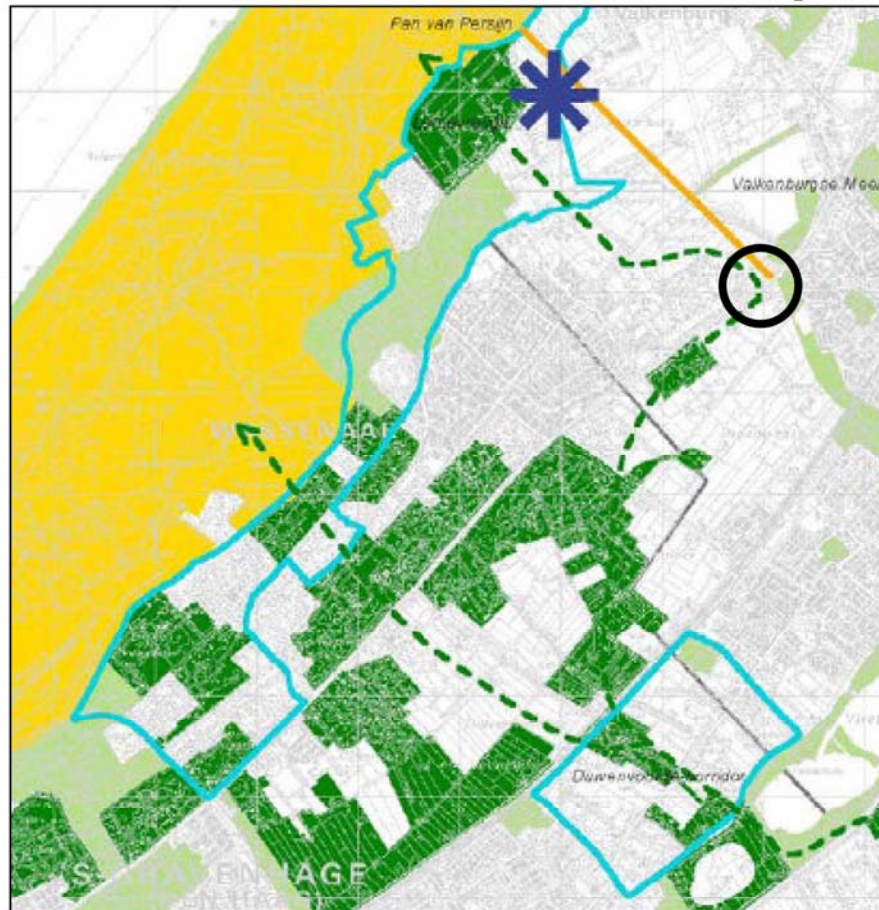


Ontwerp: Maaldrift

Opdracht: mogelijk maken van de

- Mogelijk maken van de groen-blauwe buffer rond vliegveld Valkenburg:
Robuuste ecologische verbindingzone van het groene Hart naar de duinen ten zuiden van de as Leiden-Katwijk en een groene bufferzone tussen de duinen en vliegveld Valkenburg (Bron: Opgave groen, cultuurhistorie en water)

Ontwerp: Maaldrift



Locatie ten opzichte Maaldrift:



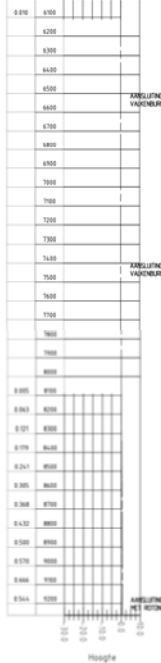
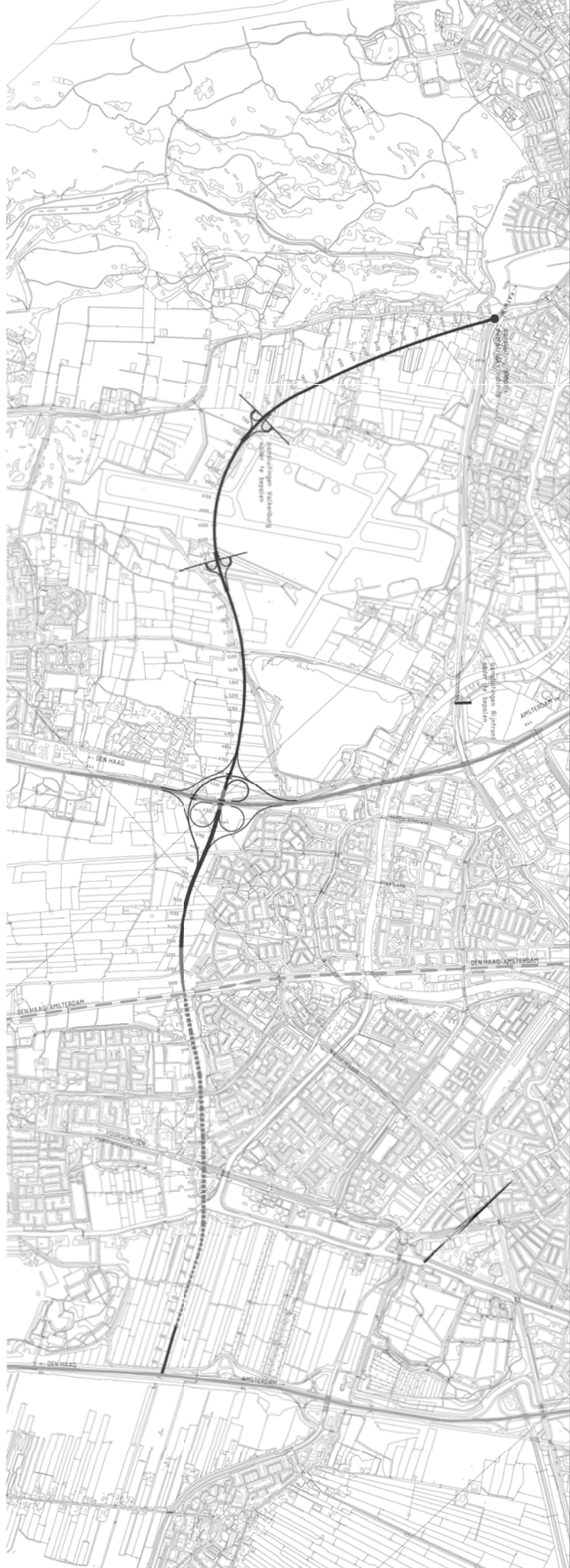
Ontwerp: parallelstructuur A44

- 2 x 2 parallelstructuur
- Maaldrift – Knoop Leiden West
- Aansluitingen hiertussen op de parallelbaan
- Detailniveau: globaal ontwerp, geen inpassing



Ontwerp: uitgangspunten

- Ontwerpen zijn sober en doelmatig
- Aansluitingen zijn ongelijkvloers

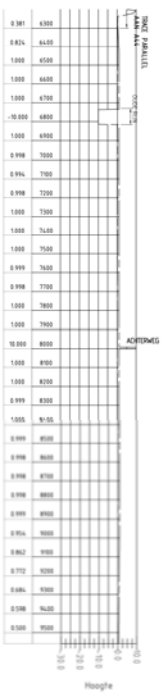
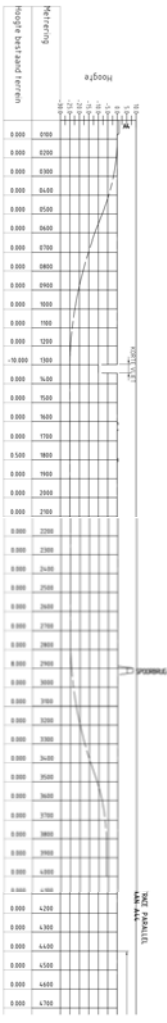
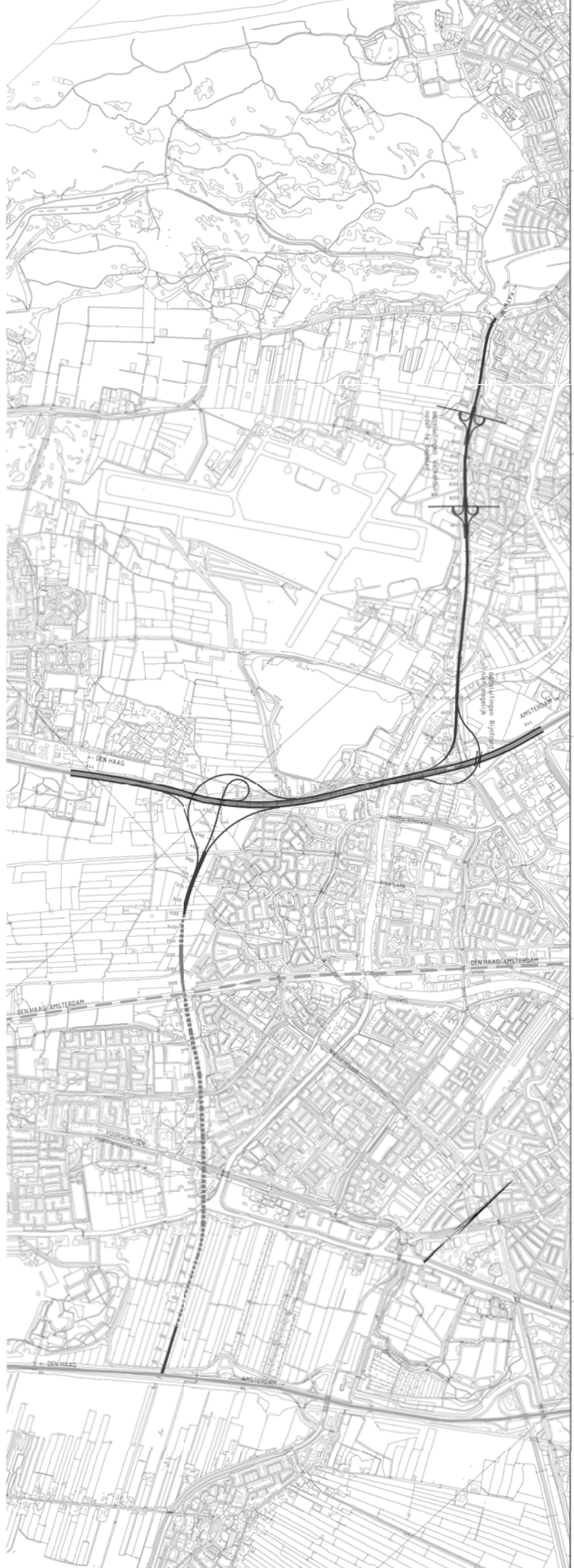


Langteprofiel van Algemeen - Variant 4
 Horizontale schaal 1:20000
 Verticale schaal 1:200/500

MIJN
MAATSCHAPPIJ

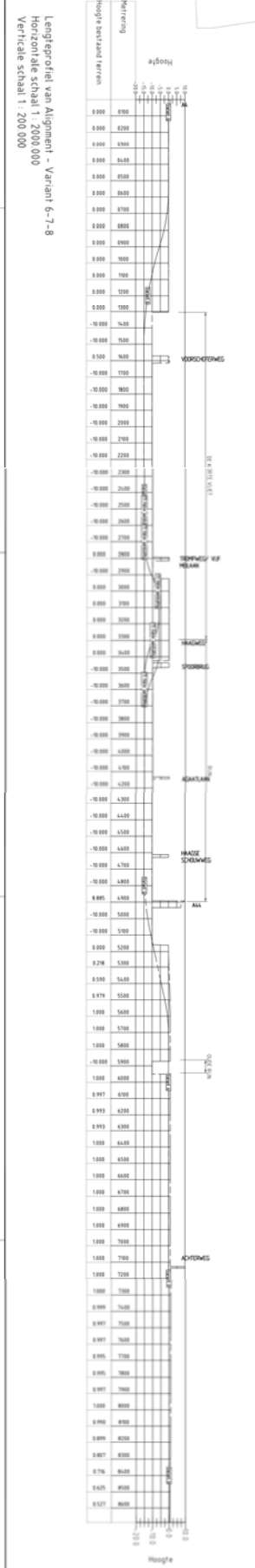
Projectnaam		... / ...	
Locatie		... / ...	
Datum		...	
Schetsnummer		...	
Ontwerp		...	
Beoordeling		...	
Goedgekeurd door		...	
Tegengestaan door		...	

Uitgeverij: ...
 Adres: ...
 Telefoon: ...
 Fax: ...
 E-mail: ...
 Web: ...
 Distributie: ...



Lengteprofiel van Algemeen - Variant 5
 Horizontale schaal 1:2000 000
 Verticale schaal 1:200 000

INLEIDING 1.1.1 Algemeen 1.1.2 Doelstelling 1.1.3 Randvoorwaarden 1.1.4 Bestemming	
VERBODEN EN BEWAKINGEN 1.2.1 Verbod 1.2.2 Bewaking	
ANDERE TOEGANGEN 1.3.1 Toegang 1.3.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.4.1 Toegang 1.4.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.5.1 Toegang 1.5.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.6.1 Toegang 1.6.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.7.1 Toegang 1.7.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.8.1 Toegang 1.8.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.9.1 Toegang 1.9.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.10.1 Toegang 1.10.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.11.1 Toegang 1.11.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.12.1 Toegang 1.12.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.13.1 Toegang 1.13.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.14.1 Toegang 1.14.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.15.1 Toegang 1.15.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.16.1 Toegang 1.16.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.17.1 Toegang 1.17.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.18.1 Toegang 1.18.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.19.1 Toegang 1.19.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.20.1 Toegang 1.20.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.21.1 Toegang 1.21.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.22.1 Toegang 1.22.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.23.1 Toegang 1.23.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.24.1 Toegang 1.24.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.25.1 Toegang 1.25.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.26.1 Toegang 1.26.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.27.1 Toegang 1.27.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.28.1 Toegang 1.28.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.29.1 Toegang 1.29.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.30.1 Toegang 1.30.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.31.1 Toegang 1.31.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.32.1 Toegang 1.32.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.33.1 Toegang 1.33.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.34.1 Toegang 1.34.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.35.1 Toegang 1.35.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.36.1 Toegang 1.36.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.37.1 Toegang 1.37.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.38.1 Toegang 1.38.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.39.1 Toegang 1.39.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.40.1 Toegang 1.40.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.41.1 Toegang 1.41.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.42.1 Toegang 1.42.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.43.1 Toegang 1.43.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.44.1 Toegang 1.44.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.45.1 Toegang 1.45.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.46.1 Toegang 1.46.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.47.1 Toegang 1.47.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.48.1 Toegang 1.48.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.49.1 Toegang 1.49.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.50.1 Toegang 1.50.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.51.1 Toegang 1.51.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.52.1 Toegang 1.52.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.53.1 Toegang 1.53.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.54.1 Toegang 1.54.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.55.1 Toegang 1.55.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.56.1 Toegang 1.56.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.57.1 Toegang 1.57.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.58.1 Toegang 1.58.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.59.1 Toegang 1.59.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.60.1 Toegang 1.60.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.61.1 Toegang 1.61.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.62.1 Toegang 1.62.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.63.1 Toegang 1.63.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.64.1 Toegang 1.64.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.65.1 Toegang 1.65.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.66.1 Toegang 1.66.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.67.1 Toegang 1.67.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.68.1 Toegang 1.68.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.69.1 Toegang 1.69.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.70.1 Toegang 1.70.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.71.1 Toegang 1.71.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.72.1 Toegang 1.72.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.73.1 Toegang 1.73.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.74.1 Toegang 1.74.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.75.1 Toegang 1.75.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.76.1 Toegang 1.76.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.77.1 Toegang 1.77.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.78.1 Toegang 1.78.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.79.1 Toegang 1.79.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.80.1 Toegang 1.80.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.81.1 Toegang 1.81.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.82.1 Toegang 1.82.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.83.1 Toegang 1.83.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.84.1 Toegang 1.84.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.85.1 Toegang 1.85.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.86.1 Toegang 1.86.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.87.1 Toegang 1.87.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.88.1 Toegang 1.88.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.89.1 Toegang 1.89.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.90.1 Toegang 1.90.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.91.1 Toegang 1.91.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.92.1 Toegang 1.92.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.93.1 Toegang 1.93.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.94.1 Toegang 1.94.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.95.1 Toegang 1.95.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.96.1 Toegang 1.96.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.97.1 Toegang 1.97.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.98.1 Toegang 1.98.2 Toegang	
TOEGANGEN 1.99.1 Toegang 1.99.2 Toegang	
TOEGANGEN 2.00.1 Toegang 2.00.2 Toegang	



MVA

RIJKSWEG 1
 PROJECT 8-1-7-A

PLAN VAN DE LIGTINGEN

DIT PLAN IS OPGESTELD DOOR: **CONCRETE**

VERLENDE: **DR. ABBE RUDOLPH**

NOEDIG: **DR. ABBE RUDOLPH**

VERLENDE: **DR. ABBE RUDOLPH**

NOEDIG: **DR. ABBE RUDOLPH**

VERLENDE: **DR. ABBE RUDOLPH**

NOEDIG: **DR. ABBE RUDOLPH**

VERLENDE: **DR. ABBE RUDOLPH**

NOEDIG: **DR. ABBE RUDOLPH**

VERLENDE: **DR. ABBE RUDOLPH**

NOEDIG: **DR. ABBE RUDOLPH**

Langterefid van Altopent - Variati 6-7-8
 Horizontale schaal 1:20000
 Verticale schaal 1:20000



Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Verkeer en Vervoer
Contact
mw [redacted]
T 070 - [redacted]
[redacted]@pzh.nl

Vergadering van
Projectgroep RijnlandRoute
Vergaderdatum
3 september 2007

Datum
20 september 2007
Ons kenmerk
PZH-2007-457691

Aanwezig

[redacted] (Leiden), [redacted] (Wassenaar),
[redacted] (Katwijk), [redacted] (Holland Rijnland)
[redacted] (Stadsgewest Haaglanden), [redacted] (RWS),
[redacted] (Voorschoten), [redacted] (Voorschoten),
[redacted] (Oegstgeest), [redacted] (PZH),
[redacted] (PZH), [redacted] (PZH) en [redacted]
(PZH)

Afwezig

[redacted] (Katwijk) en [redacted] (PZH)

Kopie aan

1. **Opening en vaststellen agenda**

[redacted] opent de vergadering en heet een ieder hartelijk welkom. Allereerst stelt hij zichzelf voor als de nieuwe projectmanager RijnlandRoute.

De agenda wordt zonder wijzigingen vastgesteld.

2. **Mededelingen**

Er zijn geen mededelingen

3. **Verslag vorige vergadering - 20 augustus 2007**

[redacted] geeft aan dat op pagina 1 staat dat [redacted] nog iets zou uitzoeken m.b.t. de snelheid in km? Hij wil weten wat de status hiervan is.

[redacted] geeft aan hier nog niets over gehoord te hebben zal er achteraan gaan.

Noot: Waarom 80 km/uur? Er zijn in de opdracht geen harde voorwaarden meegegeven aan DHV inzake ontwerpsnelheid. De ontwerpuitgangspunten zoals gehanteert door DHV zijn conform algemeen geldende en provinciale uitgangspunten voor dit type wegen. De ontwerpsnelheid is gesteld op 100 km/uur. Voor de boogstralen is 100 km/uur aangehouden.

[redacted] geeft aan dat hij bedoede te zeggen dat de constatering ontbrak dat de alternatieven verkeerskundig weinig onderscheidend zijn.

[redacted] geeft aan dat hij op pagina 3 met 'het' de RijnlandRoute bedoelt. *Bij Leeuwenhoek bijvoorbeeld kan er nu niet gebouwd worden, gaat het wel door kan de bouw enorme voordelen hebben.*

[redacted] wil weten of [redacted] al met een ecooloog heeft gesproken.



██████████ zal dit nagaan.

Noot: Is er door DHV gesproken met Ecologen over Maaldrift, maar dat heeft niet tot een programma van eisen inzake de ecoverbinding of buffer geleid. Binnen de As Leiden-Katwijk / Streekplan wordt hiertoe een programma van uitgangspunten opgesteld.

██████████ wil weten hoe de status is van de uitgangspunten voor de knoop Maaldrift.

██████████ geeft aan dat maaldrift als een volledige knoop is uitgewerkt. De tekeningen worden later ter tafel gelegd om te bekijken.

██████████ wil graag dat er een boodschappenlijstje wordt meegegeven aan DHV.

██████████ geeft aan dat hij een boodschappenlijstje zal maken.

4. **Brainstormen stuurgroep 11 september 2007**

██████████ neemt het voortouw en geeft aan dat er vanuit de regio al is nagedacht over 11 september ook in verband met de bestuursconferentie van 5 oktober. Er is gedacht aan een stukje techniek en het bestuurlijk proces.

Wat betreft techniek gaat het om de vraag wat de stand van zaken is van de MKBA en de ontwerpen moeten op tafel komen. De bestuurders moeten ingelicht zijn en de verkeersmodellen komen op tafel. De bestuurders moeten een behoorlijk inzicht krijgen in de MKBA zodat er 5 oktober iets over het definitieve rapport van de MKBA gezegd kan worden. De wens is om met vertrouwen naar 5 oktober te gaan.

██████████ geeft aan dat de belangrijkste vraagstukken betrekking hebben op waar we kunnen komen te staan, waarover kunnen we iets kunnen zeggen welke keuzes er in het verschiep liggen. Dat zijn de zaken die op 11 september duidelijk moeten worden en niet op 1 oktober.

██████████ geeft aan dat er voorgesorteerd moet worden om op 1 oktober keuzes te kunnen maken.

██████████ gaat er vanuit dat die keuzes op de bestuursconferentie worden gemaakt.

██████████ geeft aan dat er bij de bestuursconferentie geen beslissingen worden genomen, hooguit wordt er integraal voorbereid.

██████████ heeft behalve een paar sheets nog niets gezien van de MKBA en wil weten of er al wat meer duidelijk is.

██████████ geeft aan nog niet precies te weten hoe het eruit komt te zien. De sheets gaven globaal de inhoud van de MKBA weer. Begin oktober zijn de effecten bekend en dat zou een basis voor standpuntbepaling moeten kunnen zijn.

██████████ geeft aan dat 5 oktober een voorloper is voor het MIT overleg in het najaar. Het lijkt hem een megaopgave om daar zicht op te hebben. Hij wil erop wijzen dat als er niets duidelijk is dat er ook geen besluitvorming mogelijk is. Hij wil weten op welke datum wat duidelijk is om tot een beslissing te kunnen komen. Zo mogelijk moet er een draaiboek komen voor welk traject nodig is om wat te bereiken.



█ geeft aan dat 1 of 5 oktober ervoor zijn zodat de stuurgroep RijnlandRoute op 10 oktober over het gedeelte A4-A44 kan zeggen met welk alternatief ze willen praten met het MIRT.

█ geeft aan dat het van belang is dat wat erin moet komen wat het belang is van het RIJK.

█ geeft aan dat de projectgroep moet stoppen met het erop aansturen dat alles over moet. Er moet niet steeds weer een discussie begonnen worden dat wordt nu al 5 jaar gedaan. Nu ook weer over wat de de nut en noodzaak zijn hij wil daarmee stoppen.

█ geeft aan dat er een behoorlijk rapport moet liggen voor 1 oktober en dat er zicht moet zijn op datgeen wat moet komen.

Afgesproken wordt in ieder geval dat de projectgroep RLR op de hoogte is voor de stuurgroep RLR.

█ geeft aan eventueel de stuurgroep van 11 september over te slaan en 1 oktober verder gaan.

█ vraagt aan █ hoe de bestuurders daar zelf over denken.

█ geeft aan dat de bestuurders met veel spanning kijken naar het rapport.

█ geeft aan dat de pijnpunten van de alternatieven besproken worden.

█ concludeert dat 11 september 2007 vooralsnog doorgang kan hebben en dat het een voorzet kan zijn voor 1 oktober waar de stuurgroep RLR kan aangeven hoe er over het project wordt gedacht.

█ geeft aan dat op de agenda zal staan techniek, verkeersresultaten en de modellen, plan proces wat eventueel 1 of 5 oktober bespreken en het planschema.

█ wil nog benadrukken dat Haaglanden niet vergeten mag worden.

5. Verkeersmodel

█ gaat in op de presentatie van DHV van 50 pag. en wat zijn de uitgangspunten zijn.

█ wil graag de modelplots hebben.

Noot: I/C modelplots worden separaat ter beschikking gesteld aan de projectgroep, maar worden niet behandeld als zijnde stukken voor de stuurgroep omdat deze niet in de projectgroep zijn behandeld

█ heeft met DHV afgesproken dat hij een boodschappenlijst en een stuk over de conclusies schrijft.

█ wil graag dat hierin de aandachtspunten worden uitgelicht.

█ geeft aan dat de verbinding Einsteinweg ontbreekt en geeft aan dat hij met de verkenning verschillen heeft gevonden.

█ geeft aan dat de Churchillaan nu helemaal wordt leeggetrokken, dat is iets wat moet worden uitgelegd.



■■■■■■ wil weten of er met het statisch model naar de klankbordgroepen wordt gegaan.
■■■■■■ antwoordt dat bij de klankbordgroepen het statisch model wordt voorgelegd.

■■■■■■ concludeert dat alle rijkswegen drukker worden op een stukje na, zonder en met de RijnlandRoute bijvoorbeeld de N11 wordt behoorlijk drukker.

■■■■■■ geeft aan dat dat alleen maar goed is omdat het de functionaliteit van het project bewijst.

■■■■■■ wil weten welke functie het dynamisch model heeft.

■■■■■■ geeft aan dat de resultaten van het dynamisch model het statisch model niet zal veranderen.

■■■■■■ geeft aan dat het ontwerpvoorbehoud ook 11 september 2007 wordt voorgelegd hier zijn echter geen conclusies aan te verbinden

■■■■■■ vraagt nogmaals aandacht voor de door GS vastgestelde 9+2 onderzoeksvragen.

6. **Ontwerpen**

De ontwerpen worden op tafel gelegd en besproken.

■■■■■■ neemt de op- en aanmerkingen mee en zal dit bespreken met DHV.

7. **Rondvraag**

■■■■■■ wil weten wat de projectgroep 24 september gaat doen.

Noot: Dan wordt de concept MKBA besproken die 's ochtends vroeg verspreid zal worden.

8. **Sluiting en datum volgende vergadering**

■■■■■■ sluit de vergadering en dankt een ieder voor zijn/haar aanwezigheid.

De volgende vergadering is op:

Maandag 24 september 2007 van **LET OP ! 13.30-16.00 uur** te Leiden, Bargelaan 16 kamer E118.

From: Rijnlandroute
Sent: Thursday 6 September 2007 16:10:48
To: [redacted]@katwijk.nl; [redacted]@; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@leiden.nl; [redacted]@; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@oegstgeest.nl; [redacted]@; [redacted]@; [redacted]@minvrom.nl); [redacted]@rws.nl); [redacted]@katwijk.nl; [redacted]@leiden.nl; [redacted]@wassenaar.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@voorschoten.nl'
Subject: Terugkoppeling projectgroepvergadering

Beste projectgroeleden,

Hierbij de terugkoppeling n.a.v. de projectgroepvergadering van afgelopen maandag.

Waarom 80 km/uur? Er zijn in de opdracht geen harde voorwaarden meegegeven aan DHV inzake ontwerpsnelheid. De ontwerpuitgangspunten zoals gehanteert door DHV zijn conform algemeen geldende en provinciale uitgangspunten voor dit type wegen. De ontwerpsnelheid is gesteld op 80 km/uur. Voor de boogstralen is 100 km/uur aangehouden.

Is er door DHV gesproken met Ecologen over Maaldrift? Ja, maar dat heeft niet tot een programma van eisen inzake de ecoverbinding of buffer geleid. Binnen de As Leiden-Katwijk / Streekplan wordt hiertoe een programma van uitgangspunten opgesteld.

De ontwerp vragen en aandachtspunten zijn in de notitie (die zojuist met de stuurgroepstukken zijn verstuurd) behandeld.

De modelplots worden separaat ter beschikking gesteld aan de projectgroep, maar worden niet behandeld als zijnde stukken voor de stuurgroep omdat deze niet in de projectgroep zijn behandeld.

In het model is Nieuw-Rijngest wel verwerkt.

Met vriendelijke groet,

[redacted]



Datum
20 september 2007

Aan
Projectgroep RijnlandRoute
Kopie

Onderwerp
Beantwoording verkeersvragen

Memo

Beantwoording vragen n.a.v Stuurgroep 11 september van:

- Katwijk (K)
- Wassenaar (W)
- GOB (G)
- Haaglanden (H)
- Nagekomen: Voorschoten (V)

Wie	Vraag	Antwoord
W	is de locatie Valkenburg nou wel of niet opgenomen in de h/b matrix?;	Wel
W	wegdeel tussen A4 en A44 wel goed gevuld wordt maar dit effect lijkt onvoldoende terug te komen in intensiteiten (groei of afname op aansluitende wegen zoals A4 en A44);	Het is niet zo dat er 'zomaar' verkeer bijkomt of verdwijnt in het model
W	opvallend dat aansluitingen op RLR bij Leiden relatief weinig lijken te doen voor intensiteit lokale wegen;	Opvatting ter kennisgeving aangenomen
W	de cijfers voor 2020 weinig lijken af te wijken van de huidige situatie (is er dan geen groei of is dit het gevolg van beprijzen?);	Er is wel degelijk sprake van mobiliteitsgroei, maar beprijzing heeft wel een dempend effect.
W	s.v.p. toelichting waarom cijfers modelrun MKBA voor referentie alternatief zoveel afwijken van cijfers uit verkenning RLR (minmin scenario);	Er is geen analyse uitgevoerd op de verschillen met de verkenning en de uitgangspunten die daaraan ten grondslag liggen. Er bestaan verschillen en die zullen ook altijd blijven bestaan tengevolge van verschillen in het model, het detailniveau, de vulling (bijv. kantorenlocaties). Feit blijft dat het NRM in deze studie het beste is wat er voorhanden is, vrijgegeven door AVV en het gebruik ervan een eis van Rijkswaterstaat voor het geval (een deel van) de RLR rijksweg wordt. Het NRM



		door de provincie en DHV aanvullend getoetst en gekalibreerd.
H	De resultaten van de nieuwe verkeersberekeningen zijn (veel) lager dan de cijfers uit de verkenning. Kan een verklaring worden gegeven waarom de cijfers zo veel anders zijn?	Zie boven
W	waarom hebben we de resultaten uit de statische modelrun laten vaststellen terwijl we toch met de dynamische cijfers zouden gaan werken?;	Het statische model levert een zeer goede toedeling van het verkeer en is daarmee input voor berekeningen. Daarom is vaststellen daarvan van belang.
W	zijn deze cijfers voldoende om de noodzaak voor de RLR aan te tonen (intensiteit Churchillaan in referentie alternatief geeft m.i. de noodzaak niet aan)?; huidige modelresultaten lijken koren op de molen van tegenstanders RLR omdat (op basis van de tabel bijlage 2a van de stuurgroep) de RLR alleen maar meer verkeer trekt terwijl in referentiesituatie de problemen wel lijken mee te vallen.	Opvatting ter kennisgeving aangenomen
W	Het lijkt dat er aannames gedaan worden die later als gegeven worden aangemerkt. Zo is de ontwerpsnelheid op 80 km/uur gesteld maar het lijkt dat niet nader onderzocht wordt of dit de beste verkeerskundige resultaten geeft.	Conform de opdracht van GS wordt onderzocht welk wegprofiel (aantal rijstroken, snelheid) en welke aansluitingen (hoeveelheid, plaats en vormgeving) het verkeerskundig beste resultaat geven. 80 km/uur is een realistisch uitgangspunt, maar er wordt zoals bekend ook gekeken naar 100 km/uur
G	Kunnen jullie aangeven wat het effect is van (de 5000 woningen in) Valkenburg op het totaal?	Vraag wordt meegenomen als onderzoekspunt; voor vaststelling cijfers nu niet van belang.
K	Bij alternatieven 1, 2 en 3 is in het model de Tjalmaweg richting KLW en Plesmanlaan als aansluiting op de RijnlandRoute (lange bypass) opgenomen. In de ontwerpen is het een splitsing (wat mij ook veel logischer lijkt). Maakt dat verschil in het verkeersmodel? Heeft dit invloed op de hoeveelheid verkeer door Rijnsburg (daar scoren deze alternatieven namelijk het slechtst).	Voor de resultaten van het statische model en de toedeling van de verkeersstromen maakt dat niet. Wellicht dat het voor een aantal hele korte verplaatsingen wat van invloed kunnen zijn.
K	Het gedeelte Oegstgeesterweg (in Rijnsburg) tussen de Brouwerstraat en de Almondeweg (in Oegstgeest) moet uit het model worden gehaald. Dit is een 30 km/h weg met in de spits een paal	Wordt gecheckt maar niet aangepast.



	in het wegdek opdat verkeer niet via deze route van en naar Oegstgeest kan.	
K	In alternatieven 1 tot en met 5 zit de aansluiting Leiden Zuid op de A44 (in het verkeersmodel). Er is altijd gezegd dat deze aansluiting niet meer mogelijk zou zijn (te veel aansluitingen bij elkaar en voor een aantal varianten ligt die aansluiting ook in de weg). Dat betekent een andere verkeersstroom Leiden in. Is deze aansluiting toch wel mogelijk (en gewenst) of is dit fout in het model? Het moet dus gecorrigeerd worden.	Hierover is geen uitgangspunt vastgesteld en er is niet bij voorbaat een goed of fout. Het is mede afhankelijk van een aantal keuzes omtrent infrastructuur langs de A44 en de visie van RWS.
K	Bij alternatief 4 is er niet op ingegaan of de bestaande aansluiting bij de Knoop Leiden West afgewikkeld kan worden, zowel voor verkeersmodel als ontwerp (en als dat niet kan moet daar dus ook op ontworpen worden) . Dit is ook een belangrijk punt voor het dynamisch verkeersmodel.	Klopt, dat volgt dus nog.
K	De aansluiting van alternatief 4 op de N206 en N441 moet ook ontworpen worden en in het verkeersmodel worden opgenomen. [...] Voor alle alternatieven moet met het dynamisch verkeersmodel ook de aansluiting N206 N441 worden berekent. Deze effecten moeten ook in de MKBA worden meegenomen.	Dit behoort niet tot de projectscope.
K	Bij alternatief 4 moet voor de MKBA worden uitgegaan van een tunnel ter hoogte van de bouwlocatie Valkenburg, over de gehele bouwvlek.	In alternatief 4 zit geen tunnel maar een maaiveldoplossing, conform de opdracht van GS om in beeld te brengen welke inpassingmaatregelen nodig zijn om aan de wettelijke (milieu) eisen te voldoen
K	Bij geen van de alternatieven is aangegeven of de nieuwe aansluiting voor Nieuw Rhijngeest mogelijk is zowel voor verkeersmodel als ontwerpen.	In de ontwerpen is dit aangegeven, in de modellen is deze opgenomen. Bij het Korte Vliet tracé wordt een aansluiting op de KLW niet mogelijk geacht. Het maken van een ontwerp van deze aansluiting behoort niet tot de scope van de RLR, maar volgt daarop, conform de desbetreffende intentieovereenkomst.
K	In alternatief 4 voor verkeersmodel en ontwerp staan 2 aansluitingen van de RijnlandRoute op wijk Valkenburg en geen op de N206, terwijl dat er 1 op RijnlandRoute, 1 op Tjalmaweg en 1 op N441 moet zijn. Dat zou veranderd worden, maar dat is in de stukken niet terug te vinden.	Onderdeel van de opdracht is na te gaan welke aansluitingen (hoeveelheid, plaats en vormgeving) het verkeerskundig beste resultaat geven. Genoemde aansluiting zit voor de N206 wel in het model maar wordt bij dit alternatief in het ontwerp niet



	Dit moet nog steeds aangepast worden.	uitgewerkt.
K	Is in de alternatieven 1, 2 en 3 de aansluiting op Duyfrak mogelijk?	Indien die aansluiting een uitgangspunt is, dan dient die uiteraard te worden behouden bij aanpassing van de weg.
K	Niet alle locaties uit de vergelijkingstabel (referentie met alternatieven) zijn in de plots te herleiden. Dit moet duidelijk worden aangegeven. Tevens moeten voor een goede beoordeling over sluijverkeer de Rijnsburgerweg en de Brouwerstraat opgenomen worden.	Wordt meegenomen in de analyse
K	In de verschilplots en in de tabel lijkt de Tjalmaweg vreemd in te zitten (geen verkeer in de referentiesituatie 2020).	Heeft te maken met het toevoegen van nieuwe links. Wordt meegenomen in de analyse
K	De mkba moet uitgaan van de I/C-plots en intensiteitswaarden, en niet een enkel geselecteerde link.	Sterker nog, de mkba gaat daarnaast nog uit van nog wel meer parameters, zoals de totale reistijdwinst van alle verplaatsingen in het model.
K	Bij de alternatieven zijn alleen nieuwe verbindingbogen aangegeven van de RijnlandRoute zelf, maar niet de volledige aansluitingen en knooppunten met alle verbindingen van de aansluiting of knoop.	Klopt, DHV heeft hierin enige vrijheid de tekeningen in te vullen als onderligger voor de kostenberekeningen.
K	De Korte bypass is niet als ontwerp opgenomen (dus de variant met een bypass aan de westzijde van de A44 die tussen de Oude Rijn en het transferium in ligt) [...].	De korte bypass HWN is opgenomen in de MKBA.
H	Wanneer zijn de dynamische modelberekeningen beschikbaar?	Op korte termijn
H	In de verkeersberekeningen is bij alternatief 1 t/m 3 in eerste instantie uitgegaan van een volledige knoop Maaldrift. Vervolgens is bij de ontwerpen er voor gekozen de verbinding Katwijk-Den Haag via knoop Leiden-West af te handelen. Is hiervoor naast de ecoverbinding ook een verkeerskundige motivatie? Zijn vervolgens de verkeersberekeningen opnieuw gedaan met een onvolledige knoop Maaldrift? Met andere woorden heeft er als gevolg van gewijzigde ontwerpen een iteratieslag in de verkeersberekeningen plaatsgevonden?	Onderdeel van de opdracht is na te gaan welke aansluitingen (hoeveelheid, plaats en vormgeving) het verkeerskundig beste resultaat geven.



H	In de MKBA wordt in eerste instantie uitgegaan van inpassingsmaatregelen als gevolg van wettelijke eisen. Op welke wijze worden extra wensen vanuit de omgeving bepaald en vervolgens in de MKBA opgenomen (bijvoorbeeld de wens van Haaglanden voor een robuuste ecologische verbinding)? Het lijkt mij dat hiervoor relevante partijen geraadpleegd moeten worden (Punt 6 uit afsprakenlijst GS MKBA)	Deze wensen zijn meermalen in de projectgroep aan de orde geweest. Daar waar wensen tot concrete en overeenkomen randvoorwaarden of uitgangspunten hebben geleid, worden die uiteraard in de MKBA meegenomen.
H	Er wordt standaard uitgegaan van 80 km per uur op de RijnlandRoute (algemeen geldende uitgangspunt op provinciale wegen). Dit lijkt in strijd met punt 4 van de afsprakenlijst GS MKBA.	Integendeel, de opdracht van GS is uit te zoeken wat het meest optimale ontwerp en verkeerssituatie is.
H	Bovendien zal er in de MKBA zeker voor het gedeelte A4-A44 (voor Rijkswaterstaat) inzicht gegeven moeten worden wat het gevolg is als het gedeelte A4-A44 een Rijks(autosnel)weg wordt.	Klopt, wordt in een apart overleg met RWS opgepakt
V	Met welke aansluitingen vanuit het Leidse op de Rijnlandroute is rekening gehouden	Mag bekend worden verondersteld.
V	en wat zijn de effecten daarvan?	Wordt meegenomen in de analyse
V	Welk maatregelenpakket op de Churchillaan is verondersteld bij de berekeningen?	Is in de projectgroep besproken
V	In hoeverre krijgt de Churchillaan een aanzuigende werking voor het interne Leidse verkeer?	Indien analyse gewenst gaarne vraag concretiseren.
V	De ontsluiting van de bouwlocatie Valkenburg is een van de veronderstelde functies van de Rijnlandroute. Met welke aantallen /typen woningen is gerekend?	5000 woningen
V	Wat is de oriëntatie van de verkeersstromen, welk deel is gericht op de Haagse agglomeratie, welk deel op Leiden en welk deel heeft een relatie buiten de regio via de A44 resp.A4?	Is voor nadere analyse, niet voor vaststellen verkeerscijfers
V	Wat wordt als uitgangspunt genomen – naast Valkenburg – voor de ruimtelijke ontwikkeling?	Alle aanwezige en vastgestelde nieuwe bebouwing: de sociaal economische gegevens zoals vastgelegd door het Rijk in de consensusvariant van het NRM
V	Met welke maatregelen wordt rekening gehouden om de N11 Oost soepel te laten aansluiten op de Rijnlandroute?	Is voor nadere uitwerking, wellicht zelfs projectmer, niet voor vaststellen verkeerscijfers



V	De Rijnlandroute lijkt een flink deel van het verkeer dat nu via de Sytwendetunnel rijdt aan te trekken. Wat maakt de Rijnlandroute zo aantrekkelijk, voor welk verkeer?	Extra capaciteit, betere doorstroming. Verder voor nadere analyse, niet voor vaststellen verkeerscijfers
V	In hoeverre speelt de ontwerpsnelheid hier een rol?	Zie gevoeligheidsanalyse alt. 4a
V	Is dit een beoogd effect?	Nee
V	Een fors deel van het verwachte verkeer op de Rijnlandroute komt van wegverbindingen in de regio. Is dit het gevolg van reistijdwinst?	Ja
V	Wat is de aard van dit verkeer (lokaal, regionaal, etc)	Nadere analyse
V	Wat betekent dat voor de gezamenlijke kilometrage van het verkeer in de regio?	Komt zoals bekend in de mkba aan de orde
V	Uit de plots lijkt er geen sprake van een substantiële afname van het verkeer p de overige verbindingen. Met andere woorden: de Rijnlandroute lijkt vooral verkeer te genereren.	Er komt in een verkeersmodel niet zomaar verkeer uit het niets.
V	Op welke wijze is rekening gehouden met beprijzing?	Kosten van beprijzing conform AVV zitten in het model
V	Heeft dit een algemeen dempend effect op de groeicijfers?	Ja
V	Wij vinden het van groot belang dat de resultaten van het dynamisch model als input worden gebruikt voor de MKBA.	Ter kennisgeving aangenomen



provincie **HOLLAND**
ZUID

Aan
Projectgroep RijnlandRoute

Onderwerp
Projectgroepvergadering RijnlandRoute

13:30 uur

1 Opening en vaststellen agenda

13:35 uur

2 Mededelingen

13:40 uur

3 Verslag vorige vergadering - 3 september 2007 (bijlage 1)

13:45 uur

4 Concept-MKBA - (wordt maandagochtend 24 september 2007 per e-mail verstuurd)

15:55 uur

5 Rondvraag

16.00 uur

6 Sluiting en datum volgende vergadering
- 15 oktober 2007 van 14.30-16.00 uur, kamer 224 van het Tweelinghuis te Leiden

Agenda

Contact
mw [REDACTED]
T 070 - [REDACTED]
[REDACTED]@pzh.nl

Vergaderplaats
Leiden, Bargelaan E108
Vergaderdatum
24 september 2007
Tijdstip
13.30 - 16.00 uur

Ons kenmerk

Bijlagen
1

69

From: Rijnlandroute
Sent: Monday 24 September 2007 08:49:42
To: [redacted]@katwijk.nl; [redacted]@; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@leiden.nl; [redacted]@; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@oegstgeest.nl; [redacted]@minvrom.nl); [redacted]@rws.nl); [redacted]@katwijk.nl; [redacted]@grontmij.nl; [redacted]@wassenaar.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@voorschoten.nl'

Subject: Concept MKBA
Attachments: concept_MKBA_rapport_070924.pdf

Beste projectgroepleden,

Hierbij ontvangen jullie de concept MKBA van de Rijnlandroute. Vooruitlopend maken wij jullie erop attent dat de reistijdboten, de dominante baten in de MKBA nog ontbreken. Vorige week heeft DHV de dynamische modelberekeningen afgerond, waarvan de resultaten ten grondslag liggen aan de reistijdboten. In de resultaten zijn onregelmatigheden aangetroffen. Tot op heden zijn de onregelmatigheden niet verklaard. In overleg met DHV is uit overwegingen van zorgvuldigheid besloten de berekende reistijdboten nog niet op te nemen in de concept MKBA. DHV verwacht uiterlijk aanstaande donderdag uitsluitsel te geven over de reistijdboten. De bijlagen zijn niet bij het MKBA gevoegd, omdat het document dan te zwaar wordt om per e-mail te verzenden.

We verzoeken jullie het concept grondig te lezen. Vanmiddag om 13.30 uur is er gelegenheid om op het concept te reageren. We zien jullie reactie met belangstelling tegemoet.

Vervolgens worden jullie reacties door DHV en het projectteam RijnlandRoute, dinsdag en woensdag na de vergadering verwerkt, zodat tijdig de stukken voor de stuurgroepvergadering kunnen worden verstuurd.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

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

Postadres:
 Projectbureau RijnlandRoute
 Postbus 90602
 2509 LP DEN HAAG

RijnlandRoute
Structurerend element in de As
Leiden Katwijk

70a



CONCEPT

Maatschappelijke kosten-batenanalyse

Provincie Zuid-Holland

september 2007
CONCEPT

RijnlandRoute

Structurerend element in de As Leiden Katwijk

CONCEPT

Maatschappelijke kosten-batenanalyse

dossier : A8394

registratienummer : WN-ZH20070548

versie : CONCEPT

Provincie Zuid-Holland

september 2007

SAMENVATTING

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

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

Een evenwichtig afwegingskader voor het tracédeel A4 – A44

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

Het tracédeel A4 – A44 kan door de Rijksoverheid worden overgenomen

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

Het zuidelijke alternatief heeft een groter rendement dan het noordelijke alternatief

De investeringskosten van het noordelijke alternatief zijn groter dan de investeringskosten van het zuidelijke alternatief. Daartegenover staan vergelijkbare baten door de reistijdwinst van de alternatieven. Dat wil zeggen dat het noordelijke alternatief verkeerskundig geen significant grotere meerwaarde biedt die de hogere investeringskosten rechtvaardigen.

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

Het noordelijke alternatief volgt de loop van de Korte Vliet en de Oude Rijn. Het Hoogheemraadschap van Rijnland wijst op de belangrijke functie van de waterlopen in de waterhuishouding en legt strikte eisen op, zowel voor de eindsituatie als de bouwfase. Het alternatief kruist een zestal bruggen, waaronder de beweegbare bruggen in de spoorlijn Leiden – Den Haag in beheer van ProRail en de beweegbare bruggen in de A44 in beheer van Rijkswaterstaat.

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

Het zuidelijke alternatief vereist een zorgvuldige inpassing

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

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

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

Het tracédeel A44 - Katwijk uitwerken in samenhang met Valkenburg

Als het tracédeel van de RijnlandRoute ten westen van de A44 nauwkeuriger in beschouwing wordt genomen, dan kunnen drie alternatieven worden onderscheiden. Het zuidelijke alternatief is vastgelegd als de meest zuidelijke ligging van het tracédeel om Valkenburg heen. Het noordelijke alternatief is verdubbeling van de bestaande N206 met aansluiting op Knoop Leiden West. Tussen het noordelijke en het zuidelijke alternatief kunnen meerder alternatieven worden gedefinieerd die samenhangen met de ontwikkeling van Valkenburg. Een variant die de te ontwikkelen nieuwbouw van Valkenburg middendoor kruist, een variant die westelijk van het Valkenburgse Meer richting de N206 loopt, alsmede de variant die wordt aangeduid met 'Korte bypass Onderliggend Wegennet' nabij de A44. In de MKBA is een tracé beoordeeld ten noordoosten van het Valkenburgse meer. In het verdere vervolg van de planstudie voor de RijnlandRoute ná deze MKBA, waarin de focus méér is gericht op (het onderzoeken van) de inpassing van het tracé, kunnen de genoemde tracégedeelten ten westen van de A44 alsnog tot uitwerking worden gebracht.

INHOUD**BLAD**

1	INLEIDING	4
1.1	De MKBA is basis voor de keuze van een voorkeursalternatief	4
1.2	De MKBA voldoet aan de eisen voor het MIRT	4
1.3	Begrenzing van de MKBA	4
2	INPASSING VAN DE ALTERNATIEVEN	6
2.1	Van 'streep op de kaart' tot schetsontwerp	6
2.2	Het tracédeel Katwijk – A44 uitwerken in samenhang met Valkenburg	6
2.3	Alternatieven 1, 2 en 3: verdubbeling N206, zuidelijk tussen A4 en A44	7
2.4	Alternatief 4: zuidelijk langs Valkenburg, zuidelijk tussen A4 en A44	8
2.5	Alternatief 5: verdubbeling N206, A44, zuidelijk tussen A4 en A44	9
2.6	Alternatief 6, 7 en 8: verdubbeling N206, noordelijk tussen A4 en A44	9
3	VERKEERSANALYSE	13
3.1	Werkwijze	13
3.2	Resultaten	15
3.3	Reistijdlaten	19
3.4	Conclusie	19
4	MKBA	20
4.1	De MKBA in relatie tot de RijnlandRoute	20
4.2	Uitgangspunten bij de berekeningen en beoordelingen	23
5	DIRECTE EFFECTEN	26
5.1	Kosten	26
5.2	Mobiliteitseffecten	27
6	EXTERNE EFFECTEN	29
6.1	Luchtkwaliteit	29
6.2	Geluid	31
6.3	Veiligheid	34
6.4	Natuur en landschap	36
6.5	Ruimtelijke ordening	42
6.6	Cultuurhistorie	45
7	UITKOMSTEN MKBA	48
7.1	Resultaat	48

BIJLAGEN

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

1 INLEIDING

1.1 De MKBA is basis voor de keuze van een voorkeursalternatief

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

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

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

1.2 De MKBA voldoet aan de eisen voor het MIRT

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

1.3 Begrenzing van de MKBA

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

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

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

Aan de westzijde sluit de RijnlandRoute aan op de Duinvallei. Voor de Duinvallei is thans een verkenning gestart naar een ongelijkvloerse kruising. Dit onderzoek maakt geen deel uit van voorliggend MKBA. Als het resultaat van het onderzoek beschikbaar is, dan kan het te zijner tijd worden meegenomen in de m.e.r. RijnlandRoute.

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

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

2 INPASSING VAN DE ALTERNATIEVEN

2.1 Van 'streep op de kaart' tot schetsontwerp

De MKBA is een stap in de planstudie die volgt op de verkenning en vooruitloopt op de m.e.r. Het doel van de verkenning was een schifting te maken tussen kansrijke en kansarme tracés. In totaal zijn zes tracés onderzocht. Twee tracés zijn om uiteenlopende redenen afgefallen. De verkenning heeft vier tracés opgeleverd die kansrijk zijn. Twee voor het tracédeel Katwijk-A44 en twee voor het tracédeel A4-A44:

Tracédeel Katwijk - A44

- Verbreden N206
- Nieuw tracé Valkenburg Zuid

Tracédeel A44 - A4

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

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

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

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

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

2.2 Het tracédeel Katwijk – A44 uitwerken in samenhang met Valkenburg

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

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

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

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

Het tracé van de alternatieven 1, 2 en 3 begint bij de Duinvallei. De Duinvallei maakt geen deel uit van het ontwerp voor de MKBA Rijnlandroute. Naar een ongelijkvloerse uitvoering van de Duinvallei wordt een aparte verkenning uitgevoerd. De bestaande N206 Katwijk-Leiden wordt uitgebreid naar een doorgaande weg met 2 x 2 rijstroken en 2 ongelijkvloerse aansluitingen van Valkenburg. Het gehele tracé ligt op maaiveld. Voor de kruising van de Oude Rijn buigt het alternatief op maaiveld af in zuidelijke richting. De N206 richting Leiden gaat omhoog voor de kruising van de Oude Rijn over de Torenvlietbrug.

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

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

Alternatief 1: Boren onder Voorschoten door

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

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

Alternatief 2 en 3: Verdiept door Voorschoten

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

Alternatief 2: Aansluiting Leiden Centrum

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

Alternatief 3: Aansluiting Voorschoterweg

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

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

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

Het tracé van de alternatief 4 begint bij de Duinvallei. De Duinvallei maakt geen deel uit van het ontwerp voor de MKBA Rijnlandroute. Naar een ongelijkvloerse uitvoering van de Duinvallei wordt een aparte verkenning uitgevoerd. Alternatief 4 is een doorgaande weg met 2 x 2 rijstroken en 2 ongelijkvloerse aansluitingen van Valkenburg. Het gehele tracé ligt op maaiveld. Het tracé passeert het Valkenburgse meer aan de zuidkant. Daarbij is rekening gehouden met de uitbreiding van het Valkenburgse meer in zuidelijke richting.

[illustratie uitbreiding Valkenburgse meer toevoegen]

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

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

Het tracé van de alternatief 5 begint bij de Duinvallei. De Duinvallei maakt geen deel uit van het ontwerp voor de MKBA Rijnlandroute. Naar een ongelijkvloerse uitvoering van de Duinvallei wordt een aparte verkenning uitgevoerd. De bestaande N206 Katwijk-Leiden wordt uitgebeid naar een doorgaande weg met 2 x 2 rijstroken en 2 ongelijkvloerse aansluitingen van Valkenburg. Het gehele tracé ligt op maaiveld. Voor de kruising van de Voorschoterweg en de Oude Rijn gaat de weg omhoog. De aanwezige Torenvlietbrug wordt verdubbeld voor de verbreding van de N206. Tussen de Torenvlietbrug en Knoop Leiden West is de N206 al voorzien van meerdere rijstroken.

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

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

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

Het tracé van de alternatief 5 begint bij de Duinvallei. De Duinvallei maakt geen deel uit van het ontwerp voor de MKBA Rijnlandroute. Naar een ongelijkvloerse uitvoering van de Duinvallei wordt een aparte verkenning uitgevoerd. De bestaande N206 Katwijk-Leiden wordt uitgebeid naar een doorgaande weg met 2 x 2 rijstroken en 2 ongelijkvloerse aansluitingen van Valkenburg. Het gehele tracé ligt op maaiveld. Voor

de kruising van de Voorschoterweg en de Oude Rijn gaat de weg omhoog. De aanwezige Torenvlietbrug wordt verdubbeld voor de verbreding van de N206.

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

Alternatief 6: Onder de Oude Rijn en Korte Vliet door

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



3 VERKEERSANALYSE

3.1 Werkwijze

3.1.1 Gebruikte modellen

NRM Randstad als statisch verkeersmodel

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

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

Een dynamisch verkeersmodel voor meer inzicht

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

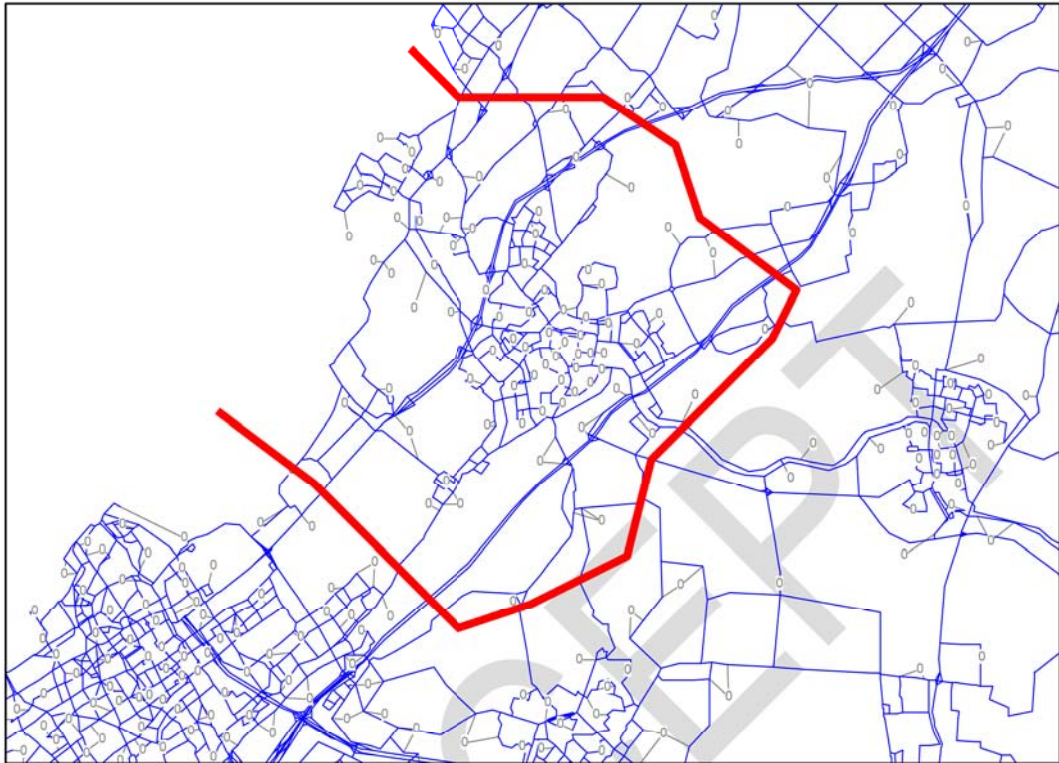
Met het dynamisch Dynasmart-model kunnen de vragen rond de MKBA RijnlandRoute goed worden beantwoord omdat in een dergelijk model:

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

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

3.1.2 Afbakening van het studiegebied dynamisch model

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



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

3.1.3 Kwaliteitsslag NRM Randstad

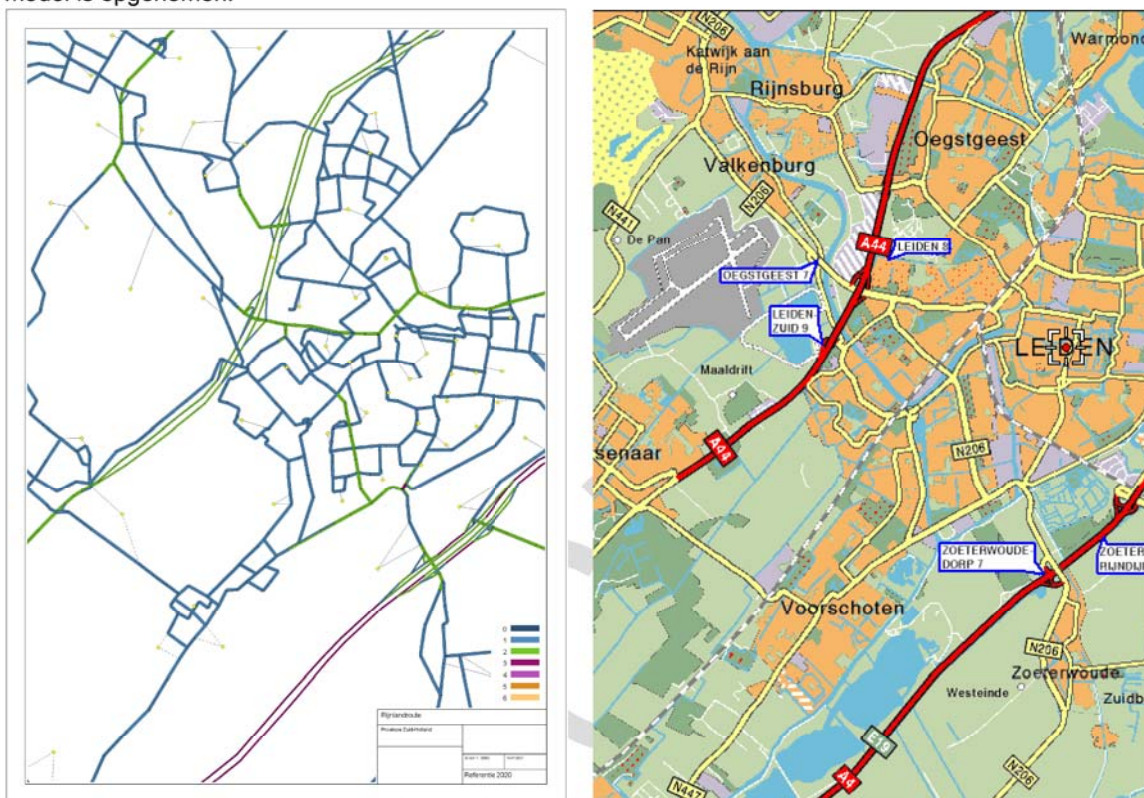
Het NRM is ontwikkeld door Rijkswaterstaat om inzicht te krijgen in de gevolgen van maatregelen op de verkeersintensiteiten van het hoofdwegennet. Om het NRM Randstad van voldoende kwaliteit te krijgen om betrouwbare uitspraken te kunnen doen over het effect van de RijnlandRoute op het onderliggend wegennet, zijn een aantal extra werkzaamheden verricht:

- Aanpassen van het netwerk
Het wegennet in het NRM is gecontroleerd en op sommige plekken aangepast aan de huidige situatie
- Kallibratie voor het onderliggend wegennet
Aanvullende kalibratie 2000 voor Leiden en omgeving om de verkeersstromen op het onderliggend wegennet op niveau te krijgen:
 - Toe- en afritten.
 - N-wegen.
 - Hoofdwegen stedelijk gebied.
- Aangepaste uitgangspunten NRM 2020:
 - Gewijzigde SEG's uit NRM 2.3 zijn gebruikt in deze versie van het NRM.
 - Beprijzen is toegevoegd aan het model als corridor beprijzen. Dit wil zeggen dat als op de A4 beprijzen noodzakelijk is volgens de AVV uitgangspunten, dit op alle parallelverbindingen zal worden ingesteld.

3.1.4 Autonome infrastructuur en alternatieven

Infrastructuur 2020

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

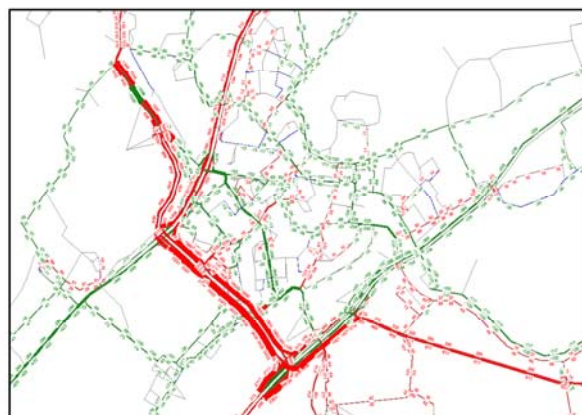


Alternatieven verkeersmodel

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

3.2 Resultaten

De hieronder beschreven resultaten zijn gebaseerd op een ochtendspitsuur. Het avondspitsuur kan hiervan worden afgeleid door de verkeersstromen te spiegelen. Er zijn verschilplots gemaakt van de 8 alternatieven om de resultaten inzichtelijk weer te geven. Deze verschilplots geven de toe- (rood) of afname aan van het verkeer ten opzichte van de referentiesituatie. Hiernaast is een uitsnede uit de verschilplot weergegeven voor alternatief 3 als voorbeeld, de overige verschilplots staan in bijlage 4.



3.2.1 Gebruik van de RijnlandRoute

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

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



Tabel 1: Voertuigintensiteiten RLR ochtendspitsuur (mvt)

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

Conclusies

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

3.2.2 Effect van de RijnlandRoute op de A4 en A44

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

Tabel 2: Toename voertuigintensiteiten HWN ochtendspitsuur (mvt)

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

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

Tabel 3: Toename voertuigintensiteiten HWN ochtendspitsuur (%)

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

Conclusies

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

A4

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

A44

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

3.2.3 Effect van de RijnlandRoute op de N11

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

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

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

Conclusie

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

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

3.2.4 Effect van de RijnlandRoute op het sluipverkeer

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

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

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

Tabel 6: Afname voertuigintensiteiten ochtendspitsuur (%)

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

Churchillaan

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

Oegstgeesterweg

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

3.2.5 Gevoeligheidsanalyse 100 km/uur

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

3.3 Reistijdboten

[In de resultaten van de dynamische berekeningen zijn onregelmatigheden aangetroffen, deze zijn tot op heden nog niet verklaard. Uit overwegingen van zorgvuldigheid is besloten de berekende reistijdboten nog niet opgenomen in deze concept MKBA]

3.4 Conclusie

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

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

4 MKBA

4.1 De MKBA in relatie tot de RijnlandRoute

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

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

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

4.1.1 Eisen aan de MKBA vanuit het rijk

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

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

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

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

¹ Bron: KBA verschijningsvormen, RWS AVV, april 2006

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

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

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

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

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

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

4.1.2 MKBA effecten

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

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

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

Indirecte effecten

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

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

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

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

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

Beperkingen berekening effecten lucht en geluid (externe effecten)

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

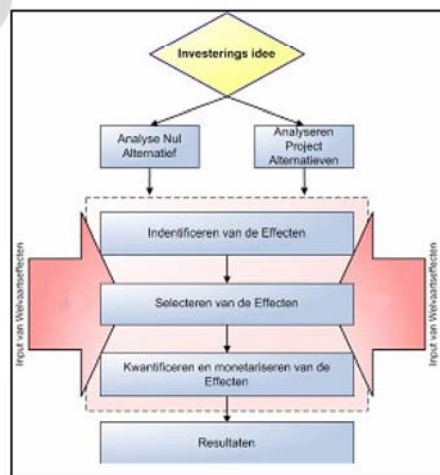
4.1.3 Werkwijze MKBA RijnlandRoute

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

Stap 0: opstellen van projectalternatieven

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

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



Stap 1 en 2: Identificeren en selecteren van de effecten

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

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

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

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

Stap 3: Kwantificeren en moneteriseren van de effecten

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

Stap 4: Resultaten

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

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

4.2 Uitgangspunten bij de berekeningen en beoordelingen

4.2.1 Discontovoet en prijspeil

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

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

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