

Van: Burgerinitiatief Churchill

Avenue
ing. J.W. klimbie
Rosmolen 50
2317 SK Leiden



Aan: bestuurders en volksvertegenwoordigers van de regio Holland Rijnland

Onderwerp: Reactie op MER 2^e fase RijnlandRoute en procesverantwoording
burgerinitiatief

Leiden, 14 april 2011

Geachte heer/mevrouw,

Met het vaststellen en uitbrengen van het milieueffectrapport 2^e fase (MER) van de RijnlandRoute door het demissionaire Gedeputeerde Staten op 12 april 2011, is er een belangrijke stap voorwaarts gemaakt op het dossier RijnlandRoute. En daarmee het realiseren van ons gezamenlijke doel: de verbetering van de autobereikbaarheid en leefbaarheid in de regio Holland Rijnland en het mogelijk maken van ruimtelijk-economische ontwikkelingen in dit gebied.

Ondanks dat de provincie Zuid-Holland een compliment verdient met de snelheid waarin zij het MER heeft opgeleverd, moeten wij helaas kanttekeningen plaatsen bij de uitwerking en het resultaat van het alternatief Churchill Avenue (CA). Onze opmerkingen richten zich met name op de kostenraming (1) en de financiering (2).

1 - Kostenraming 2^e fase MER

Op basis van de 2^e fase MER wordt geconcludeerd dat de CA 175 miljoen (excl. BTW) duurder is dan de voorkeursvariant Zoeken naar Balans (ZNB). Wij kunnen dit helaas **niet** onderschrijven.

De onderbouwing van het eindbedrag is op 21 februari aan ons toegestuurd door de provincie, met alle posten (SSK ramingsbladen) hoe men tot het eindbedrag is gekomen. De CA had hierin een eindbedrag van 838,8 miljoen (excl. BTW). Hierbij zit nog niet de extra risico-toeslag die de provincie hanteert (43,3 miljoen). Concreet was de CA daarmee geraamd op een bedrag van **882 miljoen** (excl. BTW)¹.

Het Churchill Avenue team heeft op 23 februari 2011 met de provincie overleg gevoerd over de kostenraming. Allereerst hebben wij opgemerkt dat het ontwerp van de CA bij de provincie nog steeds niet overeenkomt met de vastgestelde uitgangspunten die gezamenlijk in april 2010 zijn vastgelegd. Dat hebben wij ook officieel aan de provincie geschreven in een brief met datum 12 december 2010.

Tijdens deze vergadering hebben wij inhoudelijke punten benoemd en meegegeven aan de provincie, waar wij een ontwerpverschil en/of fouten in de onderbouwing constateren. Concreet waren de belangrijkste verschilpunten (verrekend naar totaal effect op de raming, incl. BTW):

1. Opname extra aansluiting bij Broekweg Valkenburg, welke niet benoemd staat in de uitgangspunten van de CA. **-10 miljoen**
2. Extra benodigde kosten voor robuuster maken overgebleven aansluiting Valkenburg + 2x3 rijstroken naar A44. **+7 miljoen**

¹ Dit bedrag is zonder de benodigde apparaatskosten en kosten verbreding A4.

3. Sloop van vastgoedobjecten in de woonkern Valkenburg van totaal 49 miljoen euro, vanwege de aansluitingen bij Valkenburg. Wij achten deze sloop niet noodzakelijk, het staat niet in ons voorstel. Wij verwachten ca. 12 miljoen aan kosten voor sloop bij kassengebied de Woerd. **-37 miljoen**
4. Foute opname van een te brede tunnel van 29 meter op de Dr. Lelylaan, i.p.v. 22 meter, over een lengte van 800 m. Dit levert een besparing op van **-22 miljoen**
5. Dubbeling verbreding viaduct Ommedijkseweg **-1 miljoen**
6. Extra benodigde kosten voor aanpassing rotondes naar verkeerskruisingen bij Plesmanlaan / Haagse Schouwweg: **+5 miljoen**
7. Verwachte aanpassing bij Bockhorst van kapconstructie: **+8 miljoen**
8. Geen reconstructie van verkeerskruising Haagweg tot een rotonde: **-4 miljoen**
9. Smallere tunnelbreedte mogelijk van 2 tot 3 meter bij Churchilllaan: **-15 miljoen**
10. Onnodige sloop van diverse woningen en vastgoedobjecten langs Churchilllaan welke nu wel benoemd staan in de raming. **-10,5 miljoen**
11. Dubbele algemene kosten rondom bypass Oostvlietpolder **-2 miljoen**
12. Geen noodzaak voor een extra bovengrondse bypass Oostvlietpolder. Deze stond tevens dubbel in de raming. **-16 miljoen**
13. Te lange tunneltoerit bij Oostvlietpolder door verkeerd ontwerp **-10 miljoen**
14. Toename kosten verbreding Europaweg en aanpassing Voorschoterweg en Lammenschansplein **+4 miljoen**

Totaal aan kostenbesparing: 103,5 miljoen (incl. BTW)

Teruggerekend zonder BTW, betekent dit **87 miljoen euro** aan kostenbesparingen op de directe investeringskosten. Daarnaast zijn wij van mening dat de provincie nog een aanpassing dient te maken op het bedrag van de risico-toeslag. Daarover is nog een overleg tussen ons team en de provincie toegezegd.

Alles concluderend, kunnen wij stellen dat het genoemde bedrag van 871 miljoen euro² uit het 2^e fase MER rapport, bijgesteld dient te worden naar circa **785 miljoen euro** (excl. BTW). Dat komt overigens ook meer overeen met het in augustus 2010 vastgestelde bedrag uit de 1^e fase MER studie.

2 - Financiering RijnlandRoute

Wat verder in de 2^e fase MER studie niet wordt weergegeven, is dat het CA alternatief extra baten aan financiering kent ten opzichte van de ZNB en N11-west alternatieven.

- Voor het project ontsluiting Biosciencepark Leiden is in totaal een financiering van 30 miljoen euro ter beschikking. Dit betreft de reconstructie van het kruispunt Plesmanlaan / Haagse Schouwweg in Leiden. In de CA zit deze reconstructie / verbeterde ontsluiting integraal in het ontwerp. Bij de keuze voor N11-west / ZNB is dit een apart project, buiten de scope van het project.
- De gemeente Voorschoten heeft aangekondigd zijn bijdrage aan het regionaal investeringsfonds terug te zullen trekken, indien gekozen wordt voor het ZNB alternatief (3 miljoen euro). Daarnaast heeft Voorschoten 3 miljoen extra toegezegd aan financiering, gekoppeld aan de Churchill Avenue. Hiermee ontstaat een verschil van 6 miljoen euro.

Totaal een extra financieringsverschil van **36 miljoen** tussen CA en ZNB / N11-west. Onze conclusie is dat het werkelijke verschil tussen CA en ZNB in financiële zin (kosten en baten) in de orde grootte ligt van **55 miljoen euro** (excl BTW)³. Niet te vergeten is dat de CA met 3,0 kilometer meer tunnellingte zorgt voor een betere omgeving- en milieukwaliteit. De 2^e fase MER bestempelt de CA niet voor niets als meest milieuvriendelijk alternatief.

² Uit tabel 8.2 kostenoverzicht, op bladzijde 111 van het 2^e fase MER rapport

³ Dit is zonder apparaatskosten en kosten verbreding A4.

Opgemerkt dient nog wel te worden, dat in het ZNB alternatief ook de extra aansluiting Broekweg Valkenburg is opgenomen. Het weglaten van deze aansluiting leidt in het ZNB alternatief ook tot een kostenbesparing. Daarentegen is bij ZNB geen kunstwerk opgenomen voor de bypass bij knoop Leiden-west, zoals bij het N11-west alternatief⁴. Onze bevinding is dat deze "korte bypass" altijd noodzakelijk is voor de verkeersafwikkeling bij deze alternatieven. Globaal kan gesteld worden dat het ZNB alternatief daardoor op hetzelfde niveau aan investeringskosten blijft.

3 - Tot slot

Tijdens een tweetal overleggen met de provincie in maart over maakbaarheid (15 maart 2011) en tunnelveiligheid (29 maart 2011) is aangetoond dat de aspecten maakbaarheid en tunnelveiligheid weliswaar aandachtspunten zijn, maar goed oplosbaar. Ook is met berekeningen aangetoond, dat de verkeersafwikkeling tijdens de bouw amper wijzigt ten opzichte van de autonome verkeerssituatie. M.a.w. niet gepaard zal gaan met sterke verkeershinder tijdens de aanleg. Dit laatste overigens ook tot onze eigen verrassing.

Het Churchill Avenue team is in januari 2011 gestart om een eindvoorstel uit te werken van het door ons voorgestelde plan. Dit wordt in juni 2011 opgeleverd. Wij werken hiervoor momenteel een aantal deelaspecten verder uit:

- 3D wegontwerp
- uitwerking bouwmethode en verkeer tijdens bouw
- tunnelveiligheid
- kabels en leidingen
- kostenraming
- visualisatie van het tracé

Daarnaast heeft een groot bouwbedrijf in Nederland (geheel op eigen kosten en initiatief) een second opinion uitgevoerd op bouwmethodiek en kosten van de Churchill Avenue, op basis van de beschikbare openbare gegevens van het 1^e fase MER, en onze website. Wij hopen hier binnenkort de resultaten van te zien.

Het is wellicht goed om te melden dat momenteel onze website achterloopt qua informatievoorziening. Mocht u nog vragen hebben over de kostencijfers, dan kunt u gerust contact opnemen met ons team via ondergetekende. Eventuele onduidelijkheden kunnen wij dan toelichten.

Tenslotte, wij hebben ons uiterste best gedaan om een eerlijke opname in het MER onderzoek te bewerkstelligen voor het CA alternatief. Helaas constateren wij dat de provincie nog een slag te maken heeft, om een goede en eerlijke afweging tussen de tracéalternatieven écht inzichtelijk te maken.

Wij hopen u hiermee duidelijk te hebben gemaakt dat de Churchill Avenue nog steeds aangemerkt kan worden als een haalbaar alternatief. Wij wensen u veel wijsheid toe bij het nemen van toekomstige besluiten over de Rijnlandroute.

Met vriendelijke groet, mede namens het gehele CA-team,

ing. J.W. (Joost) Klimbie
Lid kernteam Churchill Avenue
Rosmolen 50
2317 SK Leiden
jklimbie@telfort.nl
06-17754699

⁴ In het N11-west alternatief is geen aansluiting Broekweg Valkenburg opgenomen.