



**ONDER EMBARGO TOT 20 MAART 2013 om 9.30 uur**

Datum vergadering Gedeputeerde Staten  
19 maart 2013

Verzenddatum

Geheim  
Nee

Portefeuillehouder  
Bondt, IGM, de

Paraaf Provinciesecretaris

Termijn  
3 april 2013

Onderwerp

RijnlandRoute – inpassingsmaatregelen ten behoeve van verdere uitwerking van de voorkeursvariant Zoeken naar Balans Optimaal

Bijlagen

- Rapport RijnlandRoute Nadere Uitwerking - Samenvatting, d.d. 19 maart 2013
- Rapport RijnlandRoute Nadere Uitwerking - inclusief alle onderzochte opties, d.d. 19 maart 2013
- Brief van GS aan de heer Thunnissen inzake zijn verzoek om een quick scan te laten uitvoeren naar de RijnlandRoute met een boortunnel onder de Churchillaan en de Dr. Lelylaan in Leiden en aanbieden rapporten RijnlandRoute Nadere Uitwerking
- Brief van de Stuurgroep RijnlandRoute aan Team Compromis RijnlandRoute A inzake de toetsing van het alternatief Team Compromis A, d.d. 27 februari 2013
- Brief van de Stuurgroep RijnlandRoute aan Team Compromis RijnlandRoute B inzake de toetsing van het alternatief Team Compromis B, d.d. 27 februari 2013
- Brief van GS aan Team Compromis RijnlandRoute A over aanbieden rapporten RijnlandRoute Nadere Uitwerking, d.d. 19 maart 2013
- Brief van GS aan Team Compromis RijnlandRoute B over aanbieden rapporten RijnlandRoute Nadere Uitwerking, d.d. 19 maart 2013
- Brief van GS aan de heer Klimbie over ingebrachte variant Maaldrift en aanbieden rapporten RijnlandRoute Nadere Uitwerking, d.d. 19 maart 2013
- Brief van GS aan recreatiegebied Vlietland over ingebrachte variant Vlietland en aanbieden rapporten RijnlandRoute Nadere Uitwerking, d.d. 19 maart 2013

Voorstel van GS aan PS: kennisnemen van bijgaande stukken op basis van politieke relevantie, media- en maatschappelijke gevoeligheid van het project RijnlandRoute en informatieverstrekking in het kader van de actieve informatieplicht.

---

**1. Onderwerp in kort bestek**

*Stand van zaken m.b.t. inpassingsmaatregelen RijnlandRoute*

Op 15 mei 2012 hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland gekozen voor Zoeken naar Balans Optimaal als voorkeurstracé en eindbeeld voor de RijnlandRoute. Met de keuze voor het voorkeurstracé hebben zij tevens besloten nader onderzoek te doen naar de inpassing van

het tracé. Daarnaast is er op de informatieavond van 23 mei 2012 door gedeputeerde mevrouw De Bondt toegezegd de inpassing van het tracé verder te onderzoeken.

Op 27 juni 2012 hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland het voorstel van Gedeputeerde Staten voor het alternatief Zoeken naar Balans Optimaal als voorkeursvariant voor de RijnlandRoute overgenomen. Daarbij zijn in Provinciale Staten (M345 tot en met M349), de diverse gebiedsgemeenten en de Tweede Kamer moties aangenomen met verzoeken tot nader onderzoek naar een betere inpassing.

Tot slot hebben Gedeputeerde Staten na het ter visie leggen van het MER en het ter inzage leggen van het Voorontwerp Provinciaal Inpassingsplan van Zoeken naar Balans Optimaal meer dan 200 reacties ontvangen van bewoners en belanghebbenden. Ook deze reacties hebben ertoe bijgedragen dat Gedeputeerde Staten nader onderzoek naar de inpassing hebben uitgevoerd.

De afgelopen maanden zijn onderzoeken gedaan naar diverse delen van Zoeken naar Balans Optimaal. Bij deze onderzoeken is intensief overleg geweest met de betrokken gebiedsgemeenten. Dit heeft geresulteerd in een advies voor het pakket aan inpassingsmaatregelen, dat is opgenomen in bijgevoegd rapport RijnlandRoute Nadere Uitwerking - Samenvatting, d.d. 19 maart 2013. Naast dit rapport is er een rapport opgesteld onder de naam RijnlandRoute Nadere Uitwerking - inclusief alle onderzochte opties, d.d. 19 maart 2013. In dit rapport worden alle opties benoemd die de afgelopen maanden onderzocht zijn ten aanzien van de inpassing van de RijnlandRoute. Ook de initiatieven van derden die ons in de afgelopen maanden hebben bereikt zijn in hoofdstuk 10 van dit rapport beschreven. Voorbeelden hiervan zijn de boortunnel onder de Churchilllaan en de Lelylaan door in Leiden en de langere boortunnel bij knooppunt Maaldrift met een lus bij Leiden-Zuid.

Het advies voor het pakket inpassingsmaatregelen is op 11 maart 2013 in de Stuurgroep RijnlandRoute besproken. In de Stuurgroep is breed draagvlak geconstateerd voor een verdere uitwerking. Hierop stellen Gedeputeerde Staten voor de voorkeursvariant Zoeken naar Balans Optimaal inclusief dit pakket aan inpassingsmaatregelen als scope voor de RijnlandRoute te beschouwen. Deze scope vormt dan de basis voor de verdere uitwerking en detaillering van de inpassingsmaatregelen die de komende maanden gedaan worden. Het resultaat van deze uitwerking is een optimale inpassing van de RijnlandRoute.

Bovenstaand voornemen aan extra inpassingsmaatregelen is gebaseerd op deelonderzoeken, die in de tweede helft van 2012 en de eerste maanden van 2013 zijn verricht. Daarnaast is in de eerste maanden van 2013 afgestemd met het Ministerie van I&M. Momenteel worden de ontwerpen en ramingen uit de deelonderzoeken verwerkt in een integraal ontwerp en integrale kostenraming. Vervolgens voert Rijkswaterstaat een integrale toets uit op het ontwerp en de kostenraming in het kader van een Gate Review MIRT 2 ( afronding van de pre-planuitwerkingsfase en start van de planuitwerkingsfase).

De planning is dat deze toets in mei 2013 gereed is. Naar verwachting kunnen, na instemming van de Minister, Provinciale Staten in juni 2013 de voorkeursvariant (inclusief de inpassingsmaatregelen) definitief vaststellen. De inhoud van bijgaande rapporten is onder voorbehoud van bovengenoemde besluitvorming. Dit voorbehoud geldt zowel voor de tekeningen als voor de tekst.

#### *Stand van zaken proces MER*

Op 29 november 2012 heeft de commissie voor de m.e.r. een positief definitief toetsingsadvies uitgebracht. Zij geeft aan dat het MER en de aanvulling tezamen voldoende milieu-informatie bevatten over de in het MER onderzochte alternatieven. Gedeputeerde Staten konden daarmee verder met de nadere uitwerking van Zoeken naar Balans Optimaal.

De komende tijd worden voor deze variant milieuonderzoeken gedaan in het kader van het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan. Daarnaast wordt in het tweede kwartaal van 2013 een kwalitatieve analyse van de milieueffecten van het nu voorliggende ingepaste ontwerp gedaan. Indien door de betere inpassing de effecten wijzigen komt er een toelichting bij het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan, of wordt er een aanvulling op het MER opgesteld.

#### *Door derden aangebrachte varianten*

De initiatieven van derden die ons in de afgelopen maanden hebben bereikt zijn in hoofdstuk 10 van bijgaand rapport RijnlandRoute Nadere Uitwerking - alle onderzochte opties, d.d. 19 maart 2013 beschreven. Het betreft de volgende varianten:

1. Langere boortunnel volgens Team Compromis RijnlandRoute A
2. Langere boortunnel volgens Team Compromis RijnlandRoute B
3. Boortunnel onder Churchillaan en Lelylaan in Leiden (Thunissen c.s.)
4. Maaldrift variant met langere boortunnel en lange lus via Leiden-Zuid (Klimbie)
5. Voorstel recreatiegebied Vlietland over de passage Oostvlietpolder en de vormgeving van het knooppunt A4

Alle vijf varianten zijn getoetst op o.a. verkeerskundige functionaliteit, financiële haalbaarheid en landschappelijke inpassing. Voor alle bovenstaande varianten wordt door GS geconcludeerd dat deze niet haalbaar zijn. In hoofdstuk 10 van bovengenoemd rapport wordt dit nader gemotiveerd. Daarnaast zijn ter informatie bijgevoegd zeven brieven gericht aan de initiatiefnemers.

## **2. Afbakening van (wettelijk) kader en partijen**

### **a. Europees/nationaal/provinciaal wettelijk en beleidskader**

Nu een boortunnel aan de orde is, geldt het volgende: Voor het boren van een tunnel of werken op percelen die kadastraal eigendom zijn van derden zal toestemming verkregen moeten worden. De vorm waarin de toestemming wordt verkregen kan divers zijn. De grond kan worden verworven door de overheid, waarna het vastgoed met een erfpachtrecht in eigendom blijft van de oorspronkelijke eigenaren. Een andere mogelijkheid is een recht van onderstal voor de tunnel te vestigen met alle afzonderlijke perceeleigenaren. In beide gevallen is een vergoeding richting de oorspronkelijke eigenaren aan de orde. De activiteiten die hiermee samenhangen worden opgenomen in de planning van de RijnlandRoute.

### **b. Relatie andere interne beleidsterreinen**

Met de sectie Ruimtelijk Kwaliteit van de afdeling Ruimte Wonen & Bodem wordt nauw samengewerkt ten behoeve van de ruimtelijke inpassing, zodat wegontwerp, ruimtelijke kwaliteit en landschappelijke verankering in samenhang worden bekeken.

**c. Relatie externe partijen**

Er wordt met grote regelmaat afgestemd met de betrokken gemeenten, regio Holland Rijnland, Hoogheemraadschap en het Rijk. Deze partijen hebben zitting in de Stuurgroep RijnlandRoute. In de Stuurgroep was in het voorjaar 2012 overeenstemming bereikt over de tracékeuze. Op 11 maart 2013 is in de Stuurgroep breed draagvlak geconstateerd voor een verdere uitwerking van het voorgestelde pakket inpassingsmaatregelen. Na de verdere uitwerking en de Gate Review zal met de partijen waarmee co-financiering is afgesproken een overeenkomst worden gesloten.

*Katwijk*

Binnen de oorspronkelijke randvoorwaarden van het project Duinvallei is de op 15 mei 2012 door GS vastgestelde oplossing voor Valkenburg I optimaal. De gemeente Katwijk en de provincie hebben sinds die datum echter nieuwe onderzoeken en workshops gehouden voor het gedeelte van de N206 vanaf aansluiting Valkenburg I tot en met de Zeeweg. Deze hadden tot doel tot betere afstemming te komen tussen de diverse provinciale en gemeentelijke projecten. Deze liggen namelijk dicht bij elkaar, zijn onderling sterk verweven en zijn (deels) na bovengenoemd besluit van scope veranderd. Het betreft de RijnlandRoute, de HOV-corridor Leiden-Katwijk-Noordwijk, de Westerbaan, projectlocatie Valkenburg, reconstructie van het viaduct Zeeweg, de verdieping en verlegging van de N206 en het project Duinvallei. Insteek van de studies was suboptimale oplossingen te vermijden en optimaal gebruik te maken van de beschikbare middelen.

Tevens is vanuit een vergelijkbare insteek op verzoek van de gemeenteraad van Katwijk een second opinion uitgevoerd naar de samenhang van deze projecten. De provincie heeft daarbij aangegeven open te staan voor een andere oplossing indien die voor de totale verkeerssituatie beter is, geen negatieve effecten heeft op de RijnlandRoute en binnen de financiële scope past.

In de workshops is gebleken dat er andere kansrijke oplossingen zijn voor het totaal aan verkeersprojecten in dit deel van Katwijk. Zo is er een variant waarbij de N441 en de Molentuinweg op een andere manier worden aangesloten op de N206 en de aansluiting Valkenburg I 350 meter naar het oosten wordt verplaatst.

Gezien de korte tijdsspanne tussen de workshops en nu, is het in dit stadium niet mogelijk om reeds conclusies te trekken. Daarvoor is eerst aanvullend verkeerskundig onderzoek nodig en moeten financiële en juridische aspecten in kaart worden gebracht. Gemeente Katwijk en de provincie streven ernaar om dit vraagstuk voor 1 juni te beslechten. Het is mogelijk om deze beslissing tot die datum uit te stellen, omdat de exacte ligging van de aansluiting van Valkenburg niet relevant is voor de Gate Review van Rijkswaterstaat. Voor de nadere uitwerking en toetsing, die in de komende maanden plaats vindt, wordt nog uitgegaan van de ligging van Valkenburg I zoals hierboven omschreven, namelijk ter hoogte van Katwijkerbroek.

#### *Rijkswaterstaat*

Doordat grote delen van de RijnlandRoute in beheer van het Rijk zijn, wordt de komende tijd de samenwerking met Rijkswaterstaat geïntensiveerd. Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat alle producten die in het kader van de RijnlandRoute voor de rijksdelen opgesteld worden, moeten voldoen aan de kwaliteitseisen van Rijkswaterstaat. Dit zal onder andere gevolgen hebben voor de planning en de te hanteren methodieken voor kostenraming en andere producten.

### **3. Procesbeschrijving en rol Staten**

#### **a. Voorgeschiedenis**

Op 27 juni 2012 hebben Provinciale Staten ingestemd met de keuze van het alternatief Zoeken naar Balans als het voorkeurstracé voor de RijnlandRoute en met het voortzetten van de procedure van een inpassingsplan voor dit tracé. Daarbij zijn vijf moties aangenomen (M345 t/m M349) die gericht zijn op een betere inpassing van het tracé in de omgeving.

#### **b. Waar staan we nu?**

##### **De fase van beleidsuitwerking**

Nu de moties 345 - 349 uitgewerkt zijn en voor het overgrote deel gehonoreerd, kan het ontwerp verder uitgewerkt en gedetailleerd worden, wat zal leiden tot een Voorlopig Ontwerp en een Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan en indien noodzakelijk Ontwerp Tracébesluiten (voor de wegvakken A4 en A44).

#### **c. Vervolprocedure**

Aangezien het deelonderzoeken betreft wordt in de komende maanden een integraal ontwerp, een integrale kostenraming en een projectplanning voor het gehele tracé opgesteld. Vervolgens voert Rijkswaterstaat een integrale toets uit op het ontwerp en de kostenraming in het kader van een Gate Review MIRT 2 (afronding van de pre-planuitwerkingsfase en start van de planuitwerkingsfase).

De planning is dat deze toets in mei 2013 gereed is. Naar verwachting kunnen, na instemming van de Minister, Provinciale Staten in juni 2013 de voorkeursvariant definitief vaststellen.

### **4. Financiële aspecten (dekking en risico's)**

In het hoofdlijnenakkoord is € 100 miljoen beschikbaar gesteld voor een betere inpassing van de RijnlandRoute. Bij het PS-besluit van 27 juni 2012 is bepaald dat 20% (van de 83 miljoen) ofwel € 17 miljoen wordt gereserveerd t.b.v. het weerstandsvermogen.

Met het vaststellen van Zoeken naar Balans Optimaal op 27 juni 2012 werd reeds € 58 miljoen toegekend aan de volgende inpassingsmaatregelen:

1. De aansluiting op de N441 werd ongelijkvloers gemaakt in combinatie met een tweede aansluiting Valkenburg. Deze aansluiting ligt ter hoogte van de Kleine Watering. De N441 vanuit Wassenaar wordt via een parallelweg langs de N206 aangesloten op deze ongelijkvloerse aansluiting. De kosten voor deze maatregel bedroegen € 10 miljoen.

2. Knoop Maaldrift werd uitgevoerd als een volledige aansluiting op de A44, waarbij de aansluitingsbogen onder de A44 door lopen. De meerkosten voor deze uitvoering onder de A44 door bedroegen € 22 miljoen ten opzichte van de aansluiting over de A44 heen. Voorwaarde voor het honoreren van deze inpassingsmaatregel was een financiële bijdrage van de gemeente Wassenaar (15% van de meerkosten).
3. Er werd een 350 m langere tunnel ter hoogte van Voorschoten aangelegd. De totale tunnellengete ter hoogte van Voorschoten werd daarmee circa 950 m, wat de impact van de RijnlandRoute op Voorschoten verkleint. De kosten van deze verlenging bedroegen € 21 miljoen. Voorwaarde voor het honoreren van deze aanvullende inpassingsmaatregel was een financiële bijdrage van de gemeente Voorschoten (15% van de meerkosten)
4. De inpassing van de RijnlandRoute in de Oostvlietpolder zou worden geoptimaliseerd. De strook van 80 meter die ligt tussen de weg en het recreatiegebied Vlietland zou bijvoorbeeld gebruikt kunnen worden voor het aanbrengen van wallen, bomen en recreatieve voorzieningen. De extra kosten voor deze inpassing bedroegen ca. € 5 miljoen.

Hierdoor resteert er nu nog een bedrag van € 25 miljoen aan extra inpassingsmaatregelen.

Het advies voor het pakket aan inpassingsmaatregelen, dat is opgenomen in bijgevoegd rapport RijnlandRoute Nadere Uitwerking resulteert in de volgende voorlopige financiële consequenties. Deze financiële consequenties zijn op dit moment als informatief bedoeld, aangezien er nog een integrale kostenraming moet worden opgesteld en getoetst. Bij het PS-besluit ter vaststelling van de definitieve voorkeursvariant zullen een definitieve kostenraming en dekkingsvoorstel worden voorgelegd.

Inpassingsmaatregel per tracédeel	Meer/minderkosten in € x 1 miljoen t.o.v. ZnB Optimaal
Tjalmaweg Valkenburg I aansluiting wordt verschoven (20 meter) en verdraaid, maar nader onderzoek loopt nog.	0
Tjalmaweg Valkenburg II aansluiting wordt verschoven (200 meter naar het westen) en verlaagd	0
De Knoop Leiden West krijgt een verbeterd en compacter ontwerp.	0
Knooppunt Maaldrift wordt een compactere trompetaansluiting.	-3,5
Passage Stevenshof wordt verdiept (ongeveer -4m) aangelegd. De exacte diepte wordt bij de nadere uitwerking in VO-fase bepaald.*) Veenwatering ligt in aquaduct over de RijnlandRoute. Dobbewatering ligt boven boortunnel.	32
De passage door Voorschoten gebeurt door middel van een boortunnel van 2,2 km van in de Papenwegse polder tot in de Oostvlietpolder.	13
Bij de passage door de Oostvlietpolder ligt de tunnelbak door de opgeschoven boortunnel nu tot halverwege de polder verdiept en is	-/- 5

Inpassingsmaatregel per tracédeel	Meer/minderkosten in € x 1 miljoen t.o.v. ZnB Optimaal
de ecologische verbinding, het fietspad en de ontsluitingsweg tussen Vlietland en Cronensteijn te realiseren ter hoogte van de boortunnel. Er is een oplossing gevonden voor de meeste nadelen voor de Oostvlietpolder, om die reden wordt voorgesteld het op 15 mei 2012 toegekende bedrag van € 5 miljoen elders in te zetten.	
Het knooppunt A4 wordt een halve steroplossing die bovenlangs gaat.	4
De bypass Oostvlietpolder vervalt en hiervoor in de plaats wordt de reeds bestaande infrastructuur op het Lammenschansplein aangepast. Hierdoor valt het op 15 mei 2012 toegekende bedrag van € 5 miljoen vrij.	-/- 5
<b>Totaal</b>	<b>35,5</b>

\*) Voorgesteld wordt de passage Stevenshof op een diepte van ongeveer -4 meter te realiseren. Uitgangspunt is een verdiepte ligging van circa -4 meter, maar in de nadere uitwerking in de VO-fase zal worden bepaald wat de exacte diepte zal worden. Dit is afhankelijk van veiligheidsmaatregelen en mitigerende maatregelen en kan nu nog niet exact worden bepaald.

Bovenstaand voornemen is het huidige standpunt van GS. Er geldt daarbij een voorbehoud, aangezien het voorstel nog verder moet worden uitgewerkt en getoetst. Het voorstel aan extra inpassingsmaatregelen is namelijk gebaseerd op deel-onderzoeken, die in de tweede helft van 2012 en de eerste maanden van 2013 zijn verricht door de provincie en de verschillende gemeentes. Meevallers en tegenvallers zijn bijna niet uit te sluiten. In het geval uit deze toets blijkt dat de er een budgettaire overschrijding optreedt, dan zal dat met versoeringen in het ontwerp moeten worden opgelost, waarbij naar het gehele ontwerp zal worden gekeken.

Momenteel worden de ontwerpen en ramingen uit de deelonderzoeken verwerkt in een integraal ontwerp en integrale kostenraming. Vervolgens voert Rijkswaterstaat een integrale toets uit op het ontwerp en de kostenraming.

Overigens zullen in de vervolgfase van het opstellen van een Voorlopig Ontwerp meer details worden uitgewerkt, waaronder landschappelijke inrichting, veiligheidseisen en mitigerende maatregelen.

Naar verwachting zal in juni 2013, aan de Minister en PS de definitieve voorkeursvariant ter besluitvorming worden voorgelegd.

De bovenstaande meerkosten worden als volgt gedekt:

- Provincie uit het beschikbaar bedrag voor extra inpassingsmaatregelen € 25 miljoen
- Extra bijdrage gemeente Voorschoten € 9 miljoen
- Extra bijdrage gemeente Wassenaar € 1,5 miljoen

Voor de dekking wordt uitgedaan van een bijdrage van de gemeente Wassenaar ad € 1,5 miljoen. Hierover is met B&W van Wassenaar overeenstemming bereikt. Er is een lager bedrag overeengekomen dan bij het besluit van 15 mei 2012, aangezien het compacte ontwerp Knooppunt Maaldrift minder kost, er ook andere gebiedsgemeenten voordeel hebben bij deze keuze en de gemeente functionaliteit verliest doordat de oostelijke parallelweg vanaf Wassenaar doodlopend wordt gemaakt. De bijdrage van Wassenaar is nog onzeker, aangezien de gemeenteraad van Wassenaar nog moet instemmen.

Gedeputeerde Staten is voornemens bovenstaande inpassingsmaatregelen door te voeren onder voorwaarde dat de bovengenoemde co-financiering van Voorschoten en Wassenaar wordt gerealiseerd.

---

Technische & proces vragen en informatie bij

Ambtenaar  
C.M. van der Ent

Telefoon 070 - 441 75 57  
Kamer