

Bijlage 3 Aanvulling 2^e fase MER RijnlandRoute versie 2.0

Overzicht van de doorrekeningen t.b.v. optimalisaties Churchill Avenue alternatief

Variant	Datum	Scopewijziging
CA en deels CA-G	Juni 2011	<ul style="list-style-type: none"> - Gehele Lelylaan gesloten tunnel i.p.v. glazen kap - Vervallen toerit Haagse Schouw vanwege tunnelveiligheid - VRI's ipv rotondes bij toe- en afritten tunnel - Morsweg eenrichtingsverkeer - Verbinding tussen Haagweg en Brandts Buyskade via Churchillaan maaiveld - Eenrichtingsverkeer west > oost op maaiveld tussen Haagse Schouw en Vierlinghlaan t.b.v. calamiteitenstrook. <p>Oostvlietpolder:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bypass op maaiveld vervalt - Extra brug bij Lammenschansplein over de Vliet tbv faciliteren maaiveld verkeer - Capaciteitsvergroting Europaweg - Aansluiting tunnel – Europaweg dmv halve aansluiting met 2x2 rijstroken - Ongelijkvloerse kruising aanloop tunnel en nieuw gedeelte Europaweg
CA en CA-G	Juli 2011	Opstellen notitie tunnelbreedte in relatie tot ontwerpssnelheid (aanleiding: vanuit het Churchill Avenue team is aangegeven dat een lagere ontwerpssnelheid leidt tot een smallere tunnel en daarmee tot lagere kosten en een betere inpasbaarheid en maakbaarheid. Dit heeft niet geleid tot een scopeaanpassing, vanwege het strijdig zijn met het uitgangspunt dat de RijnlandRoute ontworpen moet worden als regionale stroomweg. Daarnaast zou de vergelijkbaarheid van de alternatieven in het MER verloren gaan als voor één variant gekozen wordt voor een afwijkende wegategorisering
CA en CA-G	Januari 2012	Extra bypass vanaf de A4 (richting Den Haag), waarbij de fietsers de bypass ongelijkvloers kruisen. Toepassen dubbelstrooksrotonde en geen overstekend langzaam verkeer op de rotondes op de Doctor Lelylaan (zonder deze aanpassingen loopt de variant reeds in 2020 vast) In het ontwerp en de doorrekening is met het ruimtebeslag rekening gehouden, echter er is geen oplossing voor de oversteek van het langzaam verkeer in het ontwerp opgenomen.
CA	Februari 2012	Toepassen middentunnelkanaal i.p.v. stijpunten. Daardoor: <ul style="list-style-type: none"> - Een smaller tunnelprofiel door het gedeeltelijk weglaten van de vluchtstroken
CA	Maart 2012	Analyse 50 km/u versus 70 km/u als maximum snelheid (vervolg op nr. 2, nadere uitwerking).Dit heeft niet geleid tot een scopewijziging vanwege de argumenten onder het tweede punt. Bovendien is er een toename van de ongevalskans te zien als de rijstroken versmald worden.
CA	April 2012	Quick scan omdraaien eenrichtingsverkeer Morsweg. Dit heeft geen oplossend vermogen en heeft daarom niet geleid tot een scopewijziging

