



onderwerp	beoordeling MKBA Rijnlandroute	
project	second opinion MKBA Rijnlandroute	
opdrachtgever	gemeente Voorschoten	
projectcode	VST16-1-P	
referentie	VST16-1-P/meev/005	
opgemaakt door	ir. O.G. Schepers	
goedgekeurd door	ing. M.T. Marshall	paraaf
status	definitief	
datum opmaak	8 februari 2008	

---

aan	gemeente Voorschoten	H.W. Droog
kopie	gemeente Voorschoten	J. Weertman

---

## 1. INLEIDING

### 1.1. Aanleiding

Recentelijk is de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) voor het project RijnlandRoute afgerond. In deze MKBA-studie heeft de provincie een aantal tracés voor de Rijnlandroute afgewogen. Voor de gemeente Voorschoten bestaan echter ten aanzien van deze MKBA en bijbehorende nut en noodzaak notitie een aantal onduidelijkheden. De belangrijkste zorg van de gemeente Voorschoten is het ontbreken van een referentievariant in de MKBA. Daarnaast vraagt zij zich af of er niet een 0+ variant denkbaar is die, om een goede afweging van nut en noodzaak te kunnen maken, meegenomen kan worden in de afweging.

### 1.2. Doelstelling

Het doel van deze notitie is om op basis van een aantal specifieke vragen van de gemeente Voorschoten te beoordelen of de procedure in de MKBA juist is gevolgd en of daaruit concluderend de nut en noodzaak van de RijnlandRoute kan worden aangetoond. De afweging van nut en noodzaak is een politieke, bestuurlijke afweging die op basis van de interpretatie van objectieve beoordelingen van verschillende varianten dient plaats te vinden, met kennis van het gehele dossier. Omdat slechts een select deel van dit dossier als basis dient voor deze notitie, zal dan ook niet zozeer een antwoord worden gegeven op de ultieme vraag of de nut en noodzaak bestaat, als wel de beoordeling van de handvatten die in de verstrekte documenten worden geboden om die afweging objectief te kunnen maken.

### 1.3. Aanpak

De MKBA is een afwegingssysteem waarmee een aantal varianten ten opzichte van elkaar zijn vergeleken. Om te beoordelen of de opgenomen varianten in deze MKBA volgens de procedure zijn afgewogen wordt allereerst een procedurele toets uitgevoerd.

Om te beoordelen of er een 0+ variant denkbaar zou zijn, wordt vervolgens de referentiesituatie verkeerskundig kwalitatief beschouwd.

Vanwege de actuele grote invloed op de besluitvorming wordt nader ingezoomd op de effecten van de alternatieven op de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast.

Op basis van de voorgaande analyses kan worden beoordeeld of de MKBA en de alternatieven zoals die daarin zijn meegenomen voldoende handvatten bieden voor een afweging van nut en noodzaak.

De notitie wordt besloten met de belangrijkste conclusies en de aanbevelingen voor de vervolgfases.

#### **1.4. Gegevens**

De beoordelingen zijn uitgevoerd op basis van de onderstaande gegevens die door de gemeente Voorschoten ter beschikking zijn gesteld:

- maatschappelijke kosten-batenanalyse RijnlandRoute, DHV, 2007<sup>1</sup>;
- nut en Noodzaak notitie RijnlandRoute, PZH en Holland Rijnland, 2007<sup>2</sup>;
- plots verkeersintensiteiten 2020 voor alternatief 1, 8 en referentie, Goudappel Coffeng, 2007.

## **2. PROCEDURELE TOETS MKBA**

In onderstaande paragrafen worden de vragen beantwoord die de gemeente Voorschoten ten aanzien van de procedurele navolging van de MKBA-systematiek heeft gesteld.

### **2.1. voldoet de MKBA aan de OEI-systematiek?**

Nee. De MKBA wijkt op een aantal punten af van de leidraad OEI voor MKBA systematiek. Het is bijvoorbeeld onduidelijk wat het nulalternatief inhoudt en daarom is niet na te gaan of dit juist is gekozen. Onderstaand zijn de afwijkingen toegelicht in volgorde van belangrijkheid.

#### **het nulalternatief**

Het nulalternatief, de huidige situatie plus de autonome ontwikkeling, is niet expliciet gedefinieerd. Op pagina 21 worden wel een aantal verkeersmaatregelen die in het referentiealternatief worden getroffen genoemd, maar het is niet duidelijk of bijvoorbeeld de aanleg van woningbouwlocaties of bedrijventerreinen hierin zijn meegenomen. Door het ontbreken van een expliciet nulalternatief is de vergelijking van de andere alternatieven met de referentiesituatie op basis van deze gegevens niet objectief mogelijk.

#### **de prijskaartjes voor reistijdwinst van autoverkeer**

Voor de berekening van de reistijdwinsten is voor automobilisten geen uitsplitsing gemaakt voor woon-werk verkeer en zakelijk verkeer. Voor de reistijdwinst is voor alle autoverkeer het prijskaartje van woon-werk verkeer aangehouden (8,59 euro per verliesuur, prijspeil 2006), terwijl het prijskaartje voor zakelijk autoverkeer (29,76 euro per verliesuur, prijspeil 2006) een factor 3,5 hoger ligt. Afhankelijk van het aandeel zakelijk verkeer kunnen de reistijdwinsten van het autoverkeer aanzienlijk stijgen.

#### **bepaalde MKBA**

Volgens de tekst op pagina 25 is gekozen om een volledige MKBA volgens de OEI leidraad voor MKBA's uit te voeren vanwege de informatiebehoefte van de verschillende partijen. Volgens de leidraad OEI voor de MKBA worden wordt gestreefd naar het zoveel mogelijk monetariseren van effecten en worden de moeilijk in geld uit te drukken posten als PM post middels + en – meegenomen). Gezien de beschikbaarheid van basisgegevens over de andere effecten was het mogelijk meer posten te monetariseren. Dit is niet gebeurd bij de MKBA RijnlandRoute. Alleen de investeringskosten en de verkeersbaten zijn becijferd, de overige effecten zijn kwalitatief meegenomen.

---

<sup>1</sup> DHV, RijnlandRoute - Structurerend element in de As Leiden Katwijk, Maatschappelijke kosten-batenanalyse, oktober 2007.

<sup>2</sup> Provincie Zuid-Holland en Regio Holland Rijnland, RijnlandRoute - Verbinding van belang, Nut en Noodzaaknotitie, november 2007.

### **gevoeligheidsanalyse ontbreekt**

De gevoeligheidsanalyse, die voor de grote en onzekere posten uitgevoerd dient te worden, ontbreekt. Bij de kostenraming op pagina 29 wordt bijvoorbeeld genoemd dat de nauwkeurigheid van de kostenraming ongeveer 30 % is. De invloed van hogere of lagere kosten zouden in de gevoeligheidsanalyse becijferd kunnen worden.

### **tijdhorizon**

De invloed van een oneindige tijdhorizon en het startjaar van 2010 zou becijferd kunnen worden. Bij een oneindige tijdhorizon tellen de kosten en baten die na 30 jaar optreden, zoals reistijdwinst<sup>3</sup> en onderhoudskosten wel mee en bij een tijdhorizon van 30 jaar niet. Verder is het hanteren van 2010 als startjaar in plaats van 2007 logischer, omdat de aanleg start in 2010. Bij aanleg in het eerste jaar in plaats van in het derde jaar is de discountfactor hoger en daardoor ook de investeringskosten.

### **2.2. biedt de MKBA voldoende basis voor een trechtering van alternatieven, in het bijzonder voor het af laten vallen van de Korte Vliet-varianten?**

In het algemeen kan op basis van de saldi, maar ook op basis van de kostenbaten ratio, een volgorde in de alternatieven worden aangebracht. Ten aanzien van de alternatieven onderling zijn wel duidelijke verschillen zichtbaar: de investeringskosten zijn tweemaal groter dan de baten in het gunstigste geval. In het ongunstigste geval zijn de kosten zelfs zesmaal groter dan de baten. Het feit dat in deze MKBA een beperkt aantal posten in geld is uitgedrukt, bemoeilijkt echter de beoordeling van de saldi. Het MKBA-rapport biedt hierbij bovendien geen ondersteuning, omdat conclusies ontbreken.

In deze MKBA hebben alle projectalternatieven een duidelijk negatief saldo. Daarbij zal naar verwachting het saldo verder dalen wanneer de overige in deze MKBA studie meegenomen effecten, worden gemonetariseerd en verwerkt in het saldo. Nut en noodzaak worden echter aanvullend in een apart document behandeld en inzicht in de zaken die in het 0 alternatief zijn meegenomen ontbreekt. Het is daarom niet vast te stellen of de negatieve saldi inhouden dat de projectalternatieven geen meerwaarde hebben, ten opzichte van het 0 alternatief, zoals gebruikelijk is bij MKBA's die dienen als input voor een investeringsbeslissing.

### **2.3. is in de MKBA sprake van een gelijkwaardige behandeling van de verschillende alternatieve tracés en varianten?**

De gelijkwaardigheid van de alternatieven hangt af van de objectiviteit van de analyse. De wijze waarop de opgenomen alternatieven zijn behandeld lijkt objectief. Dat neemt niet weg dat, zoals in het voorgaande paragraaf is benoemd, een nulalternatief ontbreekt en niet alle posten gemonetariseerd zijn, waarmee een vollediger afweging van de alternatieven zou kunnen worden gemaakt.

### **2.4. zijn de voor de MKBA gehanteerde verkeersmodellen, en de daarbij gehanteerde aannamen, goed en neutraal.**

In het MKBA rapport worden de resultaten van de verkeersanalyse gepresenteerd en een globale toelichting gegeven op de analyse zelf. Er worden een aantal plausibele uitgangspunten voor de verkeersanalyse genoemd. Zo is er gebruik gemaakt van het NRM Randstad 2.2 en het Dynasmart model en het gehanteerde zichtjaar is 2020. Maar aan de verkeersanalyse liggen vele andere aannames met onderbouwing ten grondslag. Belangrijk zijn de sociaal economische uitgangspunten, zoals de aanleg van infrastructuur, woningbouwlocaties, bedrijventerreinen, maar ook de begrenzing van de gebieden, etc. Ook omdat het nulalternatief niet expliciet uitgewerkt is, is het niet na te gaan wat hiervoor gehanteerd is.

### **2.5. Conclusie ten aanzien van de procedurele uitvoering van de MKBA**

Zoals in dit hoofdstuk toegelicht wijkt de MKBA af van de OEI-systematiek op de volgende punten:

- het nulalternatief ontbreekt;

---

<sup>3</sup> Bij een interestvoet van 5,5 % worden de reistijdbaten met een discountfactor van 17 vermenigvuldigd bij een planningshorizon van 30 jaar en met een discountfactor van 23 bij een planningshorizon van oneindig.

- de reistijdwinst is niet uitgeplitst naar woon-werk verkeer en zakelijk verkeer;
- in de MKBA is beperkt gemonetariseerd;
- er ontbreekt een gevoeligheidsanalyse;
- de invloed van de tijdshorizon is niet becijferd.

Opgemerkt moet worden dat bovenstaande afwijkingen in volgorde van belangrijkheid zijn opgesomd en derhalve niet allemaal even maatgevend zijn. De mate waarin het nodig is om deze onvolkomenheden aan te passen is daarbij bovendien afhankelijk van keuzes in het gehele dossier Rijnlandroute, waarmee in deze procedurele beoordeling mogelijk geen rekening is gehouden.

### **3. DE REFERENTIESITUATIE VERKEERSKUNDIG BEOORDEELD**

Zoals in het vorige hoofdstuk benoemd, is er geen nulalternatief expliciet opgenomen in de MKBA. Wanneer deze wordt meegenomen en gemonetariseerd, kan een betere vergelijking worden gemaakt tussen de alternatieven en de referentiesituatie. Daarmee kan ook een objectievere beoordeling van nut en noodzaak worden gedaan. Omdat er geen referentiesituatie in de MKBA is opgenomen is het moeilijk deze beoordeling nu impliciet te doen. In dit hoofdstuk worden daarom een selectieve kwalitatieve verwachting ten aanzien van het presteren van het referentiealternatief gegeven om uitspraken te kunnen doen over de objectiviteit van de afweging van nut en noodzaak.

#### **3.1. is er een verkeersknelpunt in de regio op de noordwest-zuidoost-relaties (en welke punten zijn dat dan)?**

Tussen knooppunt Burgerveen (A4-A44-N207) en Den Haag (A12-Utrechtse Baan) zijn er beperkte mogelijkheden om van de A44 naar de A4 te komen. Globaal is er in Leiden de route over de Willem de Zwijgerlaan en de route over de N206 (Churchillaantracé). De routes in Leiden lopen door de stad en kennen diverse knelpunten. Daarnaast is de enige directe route het Sytwendetracé (RW14) door Leidschendam-Voorburg. Deze route is bereikbaar via de N44 door Wassenaar, die zelf ook al zwaar is belast. Voor al deze routes geldt dat het percentage doorgaand verkeer op de noordwest-zuidoost relaties relatief laag is. Het lokale verkeer vormt het leeuwendeel van de belasting op deze routes.

In de huidige situatie zijn op het Churchillaantracé tussen A44 en A4 een aantal verkeerskundige knelpunten. Dit betreft:

- de knoop A44-N206 en de daarbij nauw aansluitende verbinding Plesmanlaan-Haagse Schouwweg- Dr.Lelylaan;
- de knoop rondom de Lammebrug;
- het kruispunt Churchillaan-Haagweg.

Uit de verkeerscijfers van de referentiesituatie in 2020 blijkt hetzelfde beeld. Ook daar zijn het vooral de knooppunten, zoals hierboven benoemd, die voor knelpunten op de verbinding zorgen.

De verstrekte modelresultaten ondersteunen daarbij wel het beeld dat geschetst wordt in de nut- en noodzaaknotitie. De modelresultaten van de verschillende varianten tonen een verkeersbeeld waarvan verwacht mag worden dat zonder maatregelen de gewenste ontwikkelingen (Valkenburg, Greenport, Bioscience) niet mogelijk zijn zonder ernstige verkeersproblemen. Het nemen van maatregelen, in de vorm van het toevoegen van extra capaciteit, lijkt noodzakelijk.

#### **3.2. kan een opwaardering van het bestaande tracé (met als optie een combinatie met een nieuwe meer zuidelijk gelegen aansluiting op de parallelstructuur van de A4) daarvoor ook een oplossing zijn?**

Gegeven de intensiteiten uit de referentievariant in de MKBA lijken de knelpunten op het huidige Churchillaantracé uit verkeerskundig oogpunt (zonder medeneming van de overige effecten) oplosbaar te

zijn. Het verbeteren van de doorstroming van de geprognosticeerde intensiteiten in de referentiesituatie is daarmee zonder meer mogelijk.

Verkeerskundige/Infrastructurele oplossingen zijn bijvoorbeeld te vinden in:

- ombouw van de knoop N206-A44 met de aansluiting op de Haagse Schouwweg;
- het omzeilen van de knoop Lammebrug door de aanleg van een aquaduct in het verlengde van de Churchillaan richting parallelbaan van de A4;
- het ongelijkvloers maken van een hoofdstroom op het kruispunt Churchillaan-Haagweg;
- aanvullende kleinere maatregelen.

Het verbeteren van de verbinding zal echter zonder meer nieuw verkeer aantrekken. De aard, de omvang en de ontwikkeling daarvan kan alleen door een gedetailleerde modelstudie worden aangetoond.

### **3.3. welke oplossing sluit beter aan bij de verwachte verkeersintensiteiten in 2020: de aanleg van een nieuwe oost-west-verbinding of het opwaarderen van de bestaande N206 wegverbinding?**

Op basis van de modelresultaten voor de overige varianten mag worden verwacht dat een opgewaardeerd Churchillaantracé evenals de andere varianten meer doorgaand, intern en extern verkeer aantrekt. Een dergelijk alternatief is in deze MKBA niet meegenomen, waardoor het maken van een afweging tussen een nieuwe oost-westverbinding en de voorgestelde opwaardering van de bestaande N206 wegverbinding niet mogelijk is. Opname van een dergelijk alternatief in de MKBA en de bijbehorende modelstudie is nodig om meer inzicht te krijgen in de effecten (niet alleen verkeerskundig) op het omliggende gebied. Omdat de intensiteiten van de referentiesituatie met aanpassingen aan de knooppunten wel zijn af te wikkelen is het opnemen van een dergelijke 0+ variant in de MKBA zeker legitiem. Behalve het verkrijgen van inzicht in de duurzaamheid en het (tijdelijk) oplossend vermogen is daarmee ook een objectievere beoordeling van de effecten van de andere voorgestelde alternatieven mogelijk.

## **4. LUCHT EN GELUID ASPECTEN**

Zoals geconstateerd in de verkeerskundige analyse lijken de knelpunten op het huidige Churchillaantracé, uitgaande van de geprognosticeerde intensiteiten in de referentiesituatie, uit verkeerskundig oogpunt oplosbaar te zijn met enkele infrastructurele aanpassingen. Omdat in de modelstudie echter geen dergelijk 0+ alternatief is meegenomen, wordt geconstateerd dat het maken van een afweging tussen een nieuwe oost-west-verbinding en de voorgestelde opwaardering van de bestaande N206 wegverbinding niet mogelijk is.

Een kwalitatieve beoordeling van lucht en geluid aspecten is, op basis van de geleverde gegevens alleen mogelijk, indien een dergelijk alternatief wordt vergeleken met het 0 alternatief. Dit is te rechtvaardigen doordat het, in verband met aanlegkosten en omgevingseffecten, op het eerste gezicht gunstig lijkt om bij opwaardering van de bestaande N206 wegverbinding niet direct te streven naar een optimale doorstroming en daarmee een ongelimiteerde verkeerstoename.

### **4.1. Lucht**

In paragraaf 6.1.1. van de MKBA wordt een autonome situatie besproken, die ontstaat als de Rijnland-Route niet wordt gerealiseerd. Deze situatie kan worden gezien als een 0 alternatief.

In paragraaf 6.1.6., in tabel 13 staan de maximale concentraties weergegeven die uit de berekeningen komen. Hoewel een en ander zeer summier is beschreven, kan hieruit worden opgemaakt dat de autonome ontwikkeling 2020 voldoet aan de jaargemiddelde luchtkwaliteitsgrenswaarde voor NO<sub>2</sub>, evenals variant 2. Variant 8 voldoet hieraan niet. Alle drie de varianten voldoen aan de overige luchtkwaliteitsgrenswaarden (de uurgemiddelde grenswaarde voor NO<sub>2</sub> en de jaargemiddelde en etmaalgemiddelde grenswaarden voor PM10).

Indien wordt uitgegaan van een 0+ variant, waarin de intensiteiten uit de referentiesituatie meer stromend worden afgewikkeld, blijkt uit een indicatieve berekening dat ook dan in de autonome ontwikkeling 2020 op de Churchilllaan<sup>4</sup> geen grenswaarden worden overschreden. In die zin scoort het alternatief net als de alternatieven 1 tot en met 5 neutraal, terwijl de alternatieven 6 tot en met 8 negatief scoren. Zoals echter al eerder benoemd, zal het verbeteren van de doorstroming leiden tot aantrekken van nieuw verkeer. De omvang hiervan is zonder modelberekeningen niet vast te stellen. Daarmee is ook de werkelijke omvang van de luchtproblematiek in een dergelijke 0+ variant niet eenvoudig te schatten. Uit de eerste indicatieve berekening blijkt echter wel dat er in 2020 ruimte is voor groei binnen de grenswaarden. Daarmee is het op voorhand uitsluiten van een 0+ variant op basis van de indicatieve verwachte luchtkwaliteit niet legitiem. Om een vergelijking met de overige varianten op het luchtkwaliteitsaspect mogelijk te maken zou deze variant in de MKBA kunnen worden opgenomen.

Ten aanzien van de vergelijking met de projectalternatieven worden wel de volgende zaken opgemerkt:

- voor de vergelijking met de projectalternatieven gerekend met de alternatieven 2 en 8, die respectievelijk representatief zijn voor de alternatieven 1 tot en met 5 en de alternatieven 6 tot en met 8. Eén en ander lijkt plausibel maar kan zonder grondige studie naar de verschillen tussen de varianten niet goed worden beoordeeld. Voorsnog is ervan uitgegaan dat dit correct is;
- bij alternatief 8 zijn de tunnelmonden op vrij eenvoudige wijze gemodelleerd, waardoor wellicht de luchtkwaliteitsituatie wordt onderschat. Oplossen van luchtkwaliteitsproblematiek bij tunnelmonden brengt bovendien de nodige financiële consequenties met zich mee;
- voor de verkeerskenmerken is voor de N206 huidig uitgegaan van 80 km/u, terwijl de Churchilllaan een weg is met een maximumsnelheid van 50 km/u;
- de luchtkwaliteitsberekeningen zijn uitgevoerd met Pluim Snelweg. Dit model is geschikt voor wegen in een vrij open gebied, zoals provinciale wegen en snelwegen. De Churchilllaan in de autonome ontwikkeling voldoet mogelijk niet hieraan.

In het algemeen kan gezegd worden dat, ten opzichte van het 0 alternatief, de aanleg van een nieuwe weg per definitie negatief scoort. De luchtkwaliteit neemt immers af in een relatief schoon gebied. Indien echter de luchtkwaliteitsgrenswaarden als criteria worden gehanteerd, dan kan een nieuwe weg neutraal scoren zolang de grenswaarden niet worden overschreden. Als overigens wordt gekeken naar de luchtkwaliteit in het gehele onderzoeksgebied kan de luchtkwaliteit van een nieuwe weg positief scoren indien de verkeersintensiteiten over de rest van het onderzoeksgebied zal afnemen. De afbakening van het onderzoeksgebied speelt hierbij een bepalende rol. De RijnlandRoute heeft bijvoorbeeld ook invloed op de A4, de N11 en de A44.

## 4.2. Geluid

Omdat het 0 alternatief niet in het akoestisch onderzoek is betrokken, is het niet mogelijk deze te vergelijken met de projectalternatieven 1 tot en met 8. Ook de beschouwing van een 0+ variant is daarmee op basis van de huidige gegevens niet mogelijk.

In het algemeen kan wel gezegd worden dat, ten opzichte van autonome ontwikkeling, de aanleg van een nieuwe weg per definitie negatief scoort. De geluidskwaliteit neemt immers af in een relatief stil gebied. Indien echter de akoestische grenswaarden als criteria worden gehanteerd, kan een nieuwe weg neutraal scoren zolang de grenswaarden niet worden overschreden. Als overigens wordt gekeken naar de geluidskwaliteit in het gehele onderzoeksgebied kan de geluidskwaliteit van een nieuwe weg positief scoren indien de verkeersintensiteiten over de rest van het onderzoeksgebied zal afnemen. De afbakening van het onderzoeksgebied speelt hierbij een bepalende rol. De RijnlandRoute heeft bijvoorbeeld ook invloed heeft op de A4, de N11 en de A44.

---

<sup>4</sup> CARII versie 6.1.1: 32.000 mvt (30 % congestie) gemeten 12 m vanaf de wegas (toetsingsafstand is 5 m vanaf rand van de weg).

## 5. ZIJN NUT EN NOODZAAK VAN DE RIJNLANDROUTE AANGETOOND?

In de MKBA staat dat de doelstelling is om een evenwichtig afwegingskader voor de alternatieven van de RijnlandRoute te bieden en dat de MKBA volgt op een eerder uitgevoerd verkennend onderzoek<sup>5</sup> waarin het nut en de noodzaak van de RijnlandRoute nader zijn uitgewerkt. Deze MKBA beoordeelt daarmee niet het nut en de noodzaak van een RijnlandRoute, maar vergelijkt alleen een aantal alternatieven, op hoofdlijnen.

De verstrekte modelresultaten ondersteunen daarbij het beeld dat geschetst wordt in de nut- en noodzaaknotitie. De modelresultaten van de verschillende varianten tonen een verkeersbeeld waarvan verwacht mag worden dat zonder maatregelen (als bijvoorbeeld de aanleg van de RijnlandRoute) de gewenste ontwikkelingen (Valkenburg, Greenport, Bioscience) niet mogelijk zijn zonder ernstige verkeersproblemen. Het nemen van maatregelen, in de vorm van het toevoegen van extra capaciteit, lijkt noodzakelijk. Door het niet expliciet meenemen van de 0 variant is wel onduidelijk in hoeverre deze ontwikkelingen in het verkeersmodel zijn meegenomen.

Ten aanzien van het verkeerskundige nut en de noodzaak wordt onderkend dat het verbeteren van de verbinding in oost-west richting van regionaal nut kan zijn. De noodzaak voor een nieuwe verbinding is op basis van alleen de opgestelde MKBA, zonder kennis van het gehele dossier, niet zonder meer aantoonbaar. Daartoe zal tenminste een vergelijking moeten worden gemaakt met een nulalternatief. Daarnaast blijkt uit de verkeerskundige analyse en de beschouwing van de luchtkwaliteitsaspecten dat er wellicht ruimte is voor een 0+ variant, waarin de huidige doorstromingsproblematiek op de Churchillaan door verkeerskundige optimalisaties kan worden verbeterd. Het lijkt dan ook legitiem om een dergelijke variant in de MKBA op te nemen om de duurzaamheid en het (tijdelijke) oplossend vermogen ervan af te zetten tegen de aanleg van nieuwe verbindingen om zo een objectievere afweging van nut en noodzaak te kunnen doen.

## 6. CONCLUSIES

De beantwoording van de vragen van de gemeente Voorschoten leidt tot een beoordeling van de procedurele aspecten van de MKBA en de objectieve handvatten die in de nut en noodzaakdiscussie worden geboden. Hierbij wordt opgemerkt dat op basis van de aangeleverde gegevens geen volledige beoordeling mogelijk is. Bovendien is het voor betrokken partijen noodzakelijk om uitkomsten en inhoud van alle relevante documenten te beschouwen als onderdeel van het besluitvormingstraject rond de Rijnlandroute. Ten aanzien van de MKBA en de nut en noodzaaknotitie wordt hierop ingegaan in de aanbiedingsnotitie aan Gedeputeerde Staten<sup>6</sup>.

Ten aanzien van de MKBA vallen de onderstaande dingen op:

- de MKBA wijkt op een aantal punten af van de leidraad OEI voor MKBA systematiek:
  - het nulalternatief ontbreekt;
  - de reistijdwinst is niet uitgesplitst naar woon-werk verkeer en zakelijk verkeer;
  - in de MKBA is beperkt gemonetariseerd;
  - er ontbreekt een gevoeligheidsanalyse;
  - de invloed van de tijdshorizon is niet becijferd;
- met name doordat het 0 alternatief impliciet in plaats van expliciet is meegenomen, is niet duidelijk in hoeverre deze projectalternatieven een meerwaarde hebben ten opzichte van de autonome situatie. De onderlinge verschillen tussen de projectalternatieven worden wel inzichtelijk, al bestaan omtrent de saldi nog een aantal onzekerheden;

---

<sup>5</sup> DHV RijnlandRoute - Studie naar de effecten van een nieuwe of verbeterde wegverbinding in de corridor A4-A44-Katwijk, mei 2005).

<sup>6</sup> Stuurgroep Rijnlandroute, Aanbieding MKBA en nut- en noodzaaknotitie aan Gedeputeerde Staten, november 2007.

- nut en noodzaak en afweging van alternatieven worden in de twee verschillende documenten bewust uit elkaar gehaald, maar de vraag of de projectalternatieven uiteindelijk een positief saldo hebben in het kader van deze MKBA blijft hierdoor onbeantwoord. Dit komt mede omdat het rapport geen handvatten biedt, bijvoorbeeld in de vorm van conclusies, om deze vraag te beantwoorden.

Ten aanzien van de nut- en noodzaakdiscussie worden de volgende opmerkingen geplaatst:

- het verkeerskundige nut van een verbetering van de oost-west verbinding wordt onderkend;
- de noodzaak voor een nieuwe verbinding is op basis van alleen de opgestelde MKBA niet zonder meer aantoonbaar door voornamelijk:
  - het ontbreken van een vergelijkend nulalternatief;
  - het beperkt monetariseren van effecten;
- het lijkt legitiem om een 0+ variant in de nut- en noodzaakdiscussie te betrekken om de duurzaamheid en het (tijdelijke) oplossend vermogen ervan af te zetten tegen de aanleg van nieuwe verbindingen om zo een objectievere afweging van nut en noodzaak te kunnen doen.

## 7. AANBEVELINGEN

### 7.1. Vervolg MKBA

De MKBA verwijst naar het MIT spelregelkader waarin 3 projectfasen geïdentificeerd worden; verkenningfase, planstudiefase en realisatiefase. Er is daarbij geen automatische doorstroming van de ene naar de volgende fase. Het project Rijnlandroute bevindt zich momenteel tussen de verkenningen en de planstudiefase op beslismoment 2 (wel of geen planstudie). Indien deze MKBA gezien wordt als de enige en daarmee volledige onderbouwing van de investeringsbeslissing ten aanzien van de Rijnland-Route, is het gezien de negatieve saldi procedureel niet wenselijk om over te gaan op de planstudiefase met deze projectalternatieven.

In het kader van het MIT spelregelkader dient uiteindelijk wel de vraag beantwoord te worden of de projectalternatieven een positief saldo hebben, wanneer ook de overige effecten gemonetariseerd worden. Wanneer ook met aanpassingen de saldi niet voldoende positief worden zullen de partijen terug moeten gaan naar de verkenningfase om het probleem helderder te krijgen en kunnen andere alternatieven gegenereerd worden.

Het is dan ook aan te bevelen om na te gaan in hoeverre de saldi uit de MKBA in positieve zin kunnen worden beïnvloed. Ten aanzien van het verkeersmodel en de MKBA studie zou nader kunnen worden uitgezocht welke keuzes bij het opstellen van het verkeersmodel zijn gemaakt ten aanzien van de vergelijking met het 0 alternatief. In die zin zou de koppeling tussen MKBA en nut en noodzaak notitie explicieter beschreven kunnen worden. Bovendien verdient het aanbeveling om de omvang en het detailniveau van de MKBA duidelijker aan te geven richting de bestuurders.

### 7.2. 0+ alternatief

Mede gezien de negatieve saldi voor alle reeds bestudeerde varianten in de MKBA lijkt het legitiem om aanvullend op de projectalternatieven een alternatief te ontwikkelen op de bestaande N206. Een dergelijk alternatief behoeft dan niet zozeer gericht te zijn op het faciliteren van zoveel mogelijk verkeer op het huidige Churchillaantracé, maar kan ook gericht zijn op een kostenefficiënte oplossing voor aanlegkosten in relatie tot reistijdwinst. De meerwaarde van een dergelijk tracé kan er daarbij mogelijk in zitten dat het op aanlegkosten beter scoort dan de alternatieven 6, 7 en 8 en op de overige effecten positiever beter scoort dan de alternatieven 1 tot en met 5. De aspecten lucht en geluid lijken voor een alternatief op de bestaande N206 niet bij voorbaat een belemmering te vormen. Voor de overige aspecten is geen beoordeling gedaan.