



Rijkswaterstaat

Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam

Stap 1 Alternatieven MER

november 2007

Samenvatting en conclusies

Inleiding

Voor u ligt de Trajectnota/MER stap 1 van de planstudie A4 Delft – Schiedam. Deze planstudie heeft tot doel de bereikbaarheid van de regio's Den Haag en Rotterdam te verbeteren, evenals de leefbaarheid in het gebied daartussen. De voorliggende nota beschrijft de alternatieven die deze problemen kunnen oplossen.

Status van dit document

De planstudie A4 Delft – Schiedam heeft een lange voorgeschiedenis. In 1996 is er al een Trajectnota/MER uitgebracht. Om politieke redenen is de planstudie destijds stilgelegd. In 2004 is de studie hervat met een nieuwe startnotitie. De inzet was toen om alleen een aanvulling op de nota uit 1996 te maken. Vanwege de inmiddels verstreken tijd bleek echter een geheel nieuwe studie nodig. De voorliggende Trajectnota/MER stap 1 is, samen met de nog uit te brengen stap 2, te beschouwen als een volledige herziening van de nota uit 1996.

De voorliggende nota vervangt tevens een eerdere versie van de Trajectnota/MER stap 1 uit 2005. De nota uit 2005 bleek een fout te bevatten (de zogenoemde omissie Ypenburg), die in de voorliggende nota is hersteld.

Trajectnota/MER in 2 stappen

De ministers van Verkeer en Waterstaat (VenW) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) hebben besloten dat de Trajectnota/MER in twee stappen tot stand zal komen. Er zijn namelijk vier alternatieven met elk hun eigen varianten die meerdere combinaties mogelijk maken. Omdat onderzoek naar alle details van alle alternatieven veel tijd en geld kosten is voor deze fasering gekozen.

In stap 1, de Alternatieven-MER, worden de alternatieven globaal onderzocht. Op basis daarvan kan het Bevoegd Gezag besluiten om alternatieven die evident niet realistisch zijn, ter zijde te schuiven. De overige alternatieven worden in de Trajectnota/MER stap 2, de Inrichtings-MER, meer in detail uitgewerkt en onderzocht. De beide documenten samen vormen de Trajectnota/MER. Deze zal eind 2008 verschijnen en ter inzage worden gelegd. Dan volgt een inspraakronde.



Onderzochte alternatieven en varianten

In de voorliggende nota worden de volgende alternatieven vergeleken:

- De referentiesituatie: continuering van de huidige situatie.
- De aanleg van een nieuwe snelweg A4 (2x2 rijstroken) tussen Delft en Schiedam met twee varianten: de A4 IODS (Integrale ontwikkeling tussen Delft en Schiedam) basisvariant en de A4 sober.
- De verbreding van de A13 tot 2x5 rijstroken tussen Ypenburg en de Doenkade en de aanleg van de A13/16 (2x3 rijstroken).
- De aanleg van de A54 (2x2 rijstroken) tussen Harnasch en Westerlee met twee varianten: de A54 met en zonder Oranjetunnel.

Daarnaast zijn enkele extra varianten onderzocht. Deze zijn ontstaan door belangrijke aspecten uit de bestaande varianten te wijzigen:

- De variant aanleg A4 sober met een volledig Kethelplein.
- De verbreding van de A13 tot 2x5 rijstroken tussen Ypenburg en de Doenkade en de aanleg van de A13/16 (2x2 rijstroken).
- Een ingepaste variant voor de verbreding van de A13 met aanleg van A13/16.

Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) krijgt pas vorm in stap 2, als duidelijk is welke van de bovenstaande alternatieven daarvoor de basis zou kunnen zijn.

Alternatief A54 niet probleemoplossend

Het alternatief A54 heeft een bijzondere plaats in deze nota. Tijdens de vroegste onderzoeken werd duidelijk dat dit alternatief te weinig probleemoplossend is. De aanleg van de A54 met of zonder Oranjetunnel lost de verkeersproblemen slechts in beperkte mate op. Het Bevoegd Gezag heeft daarom in mei 2006 besloten het alternatief

A54 niet verder te onderzoeken. De omissie Ypenburg geeft geen aanleiding om het besluit te herzien. Hoofdstuk 5 bevat een nadere toelichting.

Relatie met planstudie A13/A16/A20

De planstudie A4 Delft-Schiedam hangt samen met een andere planstudie, de A13/A16/A20 Rotterdam. Beide studies onderzoeken namelijk het traject A13/16 en de beide studiegebieden overlappen elkaar deels. Ook de doelstellingen zijn deels overlappend, hoewel ze duidelijk verschillende accenten zetten. Hierop wordt in hoofdstuk 9 verder ingegaan.

De A13/A16/A20 Rotterdam is bedoeld als aanvulling op de aanleg van de A4 Delft - Schiedam. Als de A4 wordt aangelegd en de A13/A16/A20, leidt dat onder andere tot een verkeersreductie op de A13 bij Overschie, de A20 tussen Kethelplein en Kleinpolderplein en het onderliggend wegennet in de B-driehoek (gemeente Lansingerland). Een verbrede A13 + A13/A16/A20 bereikt de reductie niet in deze mate.

Onderzoekresultaten

Hierna volgen de resultaten van het globale onderzoek van de alternatieven A4 en verbrede A13 + A13/16. Eerst worden de effecten van de alternatieven in kaart gebracht. Daarna wordt bekeken hoe kosteneffectief de alternatieven zijn.

Verkeer

De effecten van de alternatieven op de bereikbaarheid en verkeersveiligheid zijn onderzocht aan de hand van de criteria verkeersafwikkeling (reistijd en I/C-verhouding), voertuigkilometers en voertuigverliesuren, betrouwbaarheid en verkeersslachtoffers (doden en gewonden).

Daarnaast zijn de effecten op het gebruik van het openbaar vervoer en verschillen in hoeveelheden doorgaand en lokaal verkeer kwalitatief beschreven. Voor de verkeersanalyses is gebruik gemaakt van het Zuidvleugelmodel, een verkeers- en vervoermodel waarmee berekeningen kunnen worden gemaakt voor auto-, vracht-, fietsverkeer en openbaar vervoer. In tabel 0.1 zijn de verkeerseffecten samengevat.

Het alternatief A4 en het alternatief A13+A13/16 zorgen beide voor een betere bereikbaarheid.

Aanleg van de A4 laat een daling zien van het aantal motorvoertuigen per werkdag op de A13 en de A20 tussen Kethelplein en Kleinpolderplein. De verbrede A13 met de A13/A16 leidt tot een daling van de intensiteit op de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein en tot een stijging op de A13 (bij meer beschikbare capaciteit). Deze veranderingen in intensiteit leiden tot relatief hogere I/C-verhoudingen op de A13 (bij gelijkblijvende capaciteit) en op de nieuwe infrastructuur in het A4 alternatief. Ook zijn de I/C-verhoudingen op de nieuwe A4 zelf relatief hoog. Echter, zowel de A4 als de A13+A13/16 brengt een forse verbetering van de reistijden op het netwerk teweeg.

Ook zijn beide alternatieven in staat om meer verkeer te verwerken op het hoofdwegennet, met minder vertraging (voertuigverliesuren) dan de referentiesituatie. Het aantal motorvoertuigkilometers op het onderliggend wegennet blijft alleen bij de A13+A13/16 gelijk. Bij de varianten van het alternatief A4 is een daling zichtbaar. Het A13+A13/16 alternatief is het enige alternatief dat tot meer vertraging op het onderliggend wegennet leidt.

De betrouwbaarheid van het netwerk is het meest gebaat met aanleg van de A4- IODS met een volledig Kethelplein.

De variant A4 sober is van alle onderzochte varianten het meest gunstig voor de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet. Over het effect op de verkeersveiligheid op provinciale en gemeentelijke wegen is nog geen conclusie te trekken.

De resultaten van het verkeersonderzoek zijn samengevat weergegeven in tabel 0.1 aan het einde van deze samenvatting.

Milieu

In de eerste stap van de Trajectnota/MER heeft Rijkswaterstaat op hoofdlijnen de volgende milieueffecten onderzocht: geluid, trillingen, luchtkwaliteit, externe veiligheid (veiligheid voor de omgeving bij transport van gevaarlijke stoffen), landschap, cultuurhistorie, archeologie, natuurwaarden, bodem, water en ruimtegebruik.

In de A4-IODS basisvariant is al een reeks inpassingsmaatregelen verwerkt, waardoor deze variant qua milieueffecten beter scoort dan de andere alternatieven. Voor een goed beeld van de milieueffecten, moet niet de A4-IODS maar de A4 sober met de A13+A13/16 worden vergeleken.

De alternatieven hebben op het gebied van luchtkwaliteit, geluidhinder en trillingen zowel positieve (langs de A13 en de A20) als negatieve effecten (langs de nieuw aan te leggen tracédelen). Het alternatief A4 leidt tot minder geluidknelpunten en trillingshinder in het studiegebied dan het alternatief A13+A13/A16. Voor elk alternatief zullen mitigerende maatregelen zoals geluidsschermen nodig zijn.

De alternatieven zijn niet onderscheidend op het gebied van luchtkwaliteit. Hierbij is de rekenmethode van CAR II gebruikt, omdat in de Richtlijnen deze methode is voorgeschreven. Deze is globaal en geeft geen inzicht in specifieke knelpunten op het gebied van de luchtkwaliteit. In stap 2 zal met een andere methode gerekend gaan worden.

Beide alternatieven gaan gepaard met een forse ingreep in landschappelijke en natuurwaarden, cultuurhistorie, archeologische waarden, bodem en water, en in de manier waarop de ruimte wordt gebruikt. Op deze onderdelen verschillen de alternatieven nauwelijks van elkaar. Wel kan worden gesteld dat de A4 sober de meest negatieve effecten heeft op het karakteristieke open landschap van Midden-Delfland.

Weliswaar scoort het alternatief A4 IODS het minst negatief, maar alle alternatieven hebben negatieve effecten op de (P)EHS. Hierdoor zou

het conform de Spelregels EHS onmogelijk zijn een van de alternatieven te realiseren. De Spelregels EHS laten echter ruimte voor ingrepen van groot openbaar belang. In stap 2 van de Trajectnota/MER en in de vervolgstappen van de Tracéwetprocedure zal inzichtelijk worden gemaakt of negatieve effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd kunnen worden. De resultaten van het globale milieuonderzoek zijn opgenomen in tabel 0.2 aan het einde van deze samenvatting.

Kosten en kosteneffectiviteit van de alternatieven

De kosteneffectiviteit is kwalitatief ingeschat door de investeringskosten te verbinden aan de mate waarin het alternatief bijdraagt aan de doelstellingen van het project. Zie voor een beknopte weergave hiervan tabel 0.4.

Rijkswaterstaat heeft voor alle alternatieven een inschatting gemaakt van de kosten voor geluidwerende voorzieningen en compensatiemaatregelen. Ook deze kosten zijn in de ramingen verwerkt.

Probleemoplossend vermogen van de alternatieven, gerelateerd aan de doelstellingen

Hierna wordt weergegeven in hoeverre de alternatieven bijdragen aan de doelstellingen van het project (probleemoplossend vermogen). De resultaten van de beoordeling van de alternatieven op hun bijdrage aan de realisatie van de navolgende doelstellingen zijn beknopt weergegeven in de tabellen 0.1, 0.2 en 0.3.

1. Verbetering of oplossing van het probleem van een adequate en betrouwbare verkeersafwikkeling op de autosnelwegverbinding tussen Den Haag en Rotterdam (A13).

Zowel de beide varianten van het alternatief A4 als het alternatief A13+A13/16 verwerken in de spits ten opzichte van de referentiesituatie aanzienlijk meer verkeer op de corridor tussen Rotterdam en Den Haag. Door het relatief hoge aantal motorvoertuigen op de A4 en de A13 is de I/C-verhouding minder gunstig bij een doorgetrokken A4 dan bij verbreding van de A13 met aanleg van de A13/16. De doorwerking hiervan in de reistijden op de A13 is echter beperkt. Zowel het alternatief A4 als het alternatief A13+A13/A16 laten in 2020 een forse verbetering van reistijden zien ten opzichte van de referentiesituatie. Deze nemen in beide alternatieven met circa 30 procent af. Bij aanleg van de A4-IODS Delft-Schiedam ontstaat een alternatieve route voor de gehele A13 en vermindert de kwetsbaarheid van het hoofdwegenet voor incidenten op de A13 sterk. Het alternatief A13+A13/16 heeft geen extra route wanneer de A13 tussen Delft Zuid en Doenkade geheel geblokkeerd is. Wel geeft dit alternatief, net als het alternatief A4, een terugvaloptie voor het A13 wegvak tussen Kleinpolderplein en Doenkade. Echter, deze terugvaloptie geldt in het alternatief A13+A13/16 slechts voor een beperkt deel van het verkeer op deze wegen doordat het

Terbregseplein in de geplande uitvoeringsvorm geen verbinding vormt tussen de A13/16 en A20 richting Kleinpolderplein.

2. Verbetering en/of oplossing van de leefbaarheidsproblemen langs de A13 en A20 (Overschie, Groenoord, Delft).

In de wijken langs de A13 en de A20 voldoen zowel de geluidsbelasting als de luchtkwaliteit niet aan de normen. Hoewel het verkeer hiervan niet de enige oorzaak is, is het wel de bedoeling dat het alternatief dat wordt gekozen bijdraagt aan de verbetering van deze situatie.

Zowel het alternatief A4 als het alternatief A13+A13/16 levert een bijdrage aan het verminderen van het aantal leefbaarheidsknelpunten langs de A13 en A20, maar geen van de alternatieven lost de knelpunten geheel op. Ten opzichte van de referentiesituatie leidt het alternatief A4 tot afname van het aantal geluidsknelpunten langs de A13 (Delft en Overschie) en A20 (Ring-Noord). Het alternatief A13+A13/16 reduceert het totaal aantal geluidsknelpunten in mindere mate. Deze kleinere reductie wordt veroorzaakt doordat langs de verbrede A13 ter hoogte van Delft het aantal knelpunten toeneemt en ook langs de A13 bij Overschie het aantal knelpunten hoger blijft in vergelijking met de A4 varianten. Vermindering van het aantal knelpunten wil overigens niet per definitie zeggen dat de leefbaarheid merkbaar verbetert. De berekende verschillen tussen de alternatieven zijn namelijk zo klein (1 à 2 dB(A)), dat er geen merkbare verbetering optreedt voor de omgeving. Daarnaast is de werkelijke geluidsreductie in deze fase van de TN/MER nog niet te bepalen. Dat komt door de globale wijze van modellering en de bepaling van uitgangspunten in het geluidsonderzoek. Hoewel de berekeningsresultaten per alternatief dus wel verschillen, scoren alle alternatieven derhalve neutraal (0) op het criterium geluidsknelpunten. Wat betreft de verbetering van de luchtkwaliteit langs de A13 en A20 scoren de alternatieven A4 Delft-Schiedam en A13+A13/16 op basis van het globale onderzoek met CAR II ongeveer gelijk.

In tabel 0.3 zijn nadrukkelijk alleen de effecten op de leefbaarheidsproblemen langs de A13 (Overschie, Delft) en A20 (Groenoord) weergegeven.

3. Verbetering of oplossing van het probleem van de overschrijding van de normen voor externe veiligheid(A13 bij Overschie).

Externe veiligheid gaat hier om het reduceren van het risico dat vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg met zich meebrengt voor omwonenden. Alleen de aanleg van de A13/16 zorgt voor een lager risico voor de omwonenden van de A13 bij Overschie, mits via de route A13/16 gevaarlijke stoffen kunnen worden vervoerd. Volgens de nieuwe inzichten blijven de externe veiligheidsrisico's binnen de normen.

4. Verbetering van de verkeersveiligheid op de A13 en A20 Kethelplein-Terbregseplein, mede op basis van de doelstelling voor verkeersveiligheid

De varianten van het alternatief A4 brengen de grootste verbetering van de verkeersveiligheid op de A13 en de A20 teweeg. Het alternatief A13+A13/16 geeft een kleinere verbetering.

5. Verbetering van de bereikbaarheid op provinciale en gemeentelijke wegen in Midden-Delfland, B-Driehoek en het Westland, en daarmee verbetering van de afgeleide problemen voor leefbaarheid en veiligheid.

De varianten van het alternatief A4 verbeteren de doorstroming van het verkeer op de provinciale en gemeentelijke wegen in de regio. In de drie onderscheiden deelgebieden, Midden-Delfland, de B-Driehoek en het Westland, zorgt aanleg van de A4 voor een vermindering van het aantal voertuigkilometers op het onderliggende wegennet.

De effecten van de A13+A13/16 zijn minder sterk en voor het Westland en de B-driehoek licht negatief. Ten aanzien van verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet kunnen geen harde conclusies getrokken worden.

Verkeersbeïnvloedende maatregelen

Een aantal maatregelen binnen het verkeer- en vervoerbeleid is van invloed op de uitkomsten van de onderzoeken voor de Trajectnota/MER van de A4 Delft-Schiedam. Die betreffen bijvoorbeeld beprijzing, waardoor er in een gebied minder autoverkeer zal zijn, of snelheidsregulering. Deze invloeden zijn ook in beeld gebracht.

Wat is nog niet duidelijk?

Veel zaken zijn inherent aan de globaliteit van de onderzoeken in deze stap 1 van de Trajectnota-MER. Voor de milieuaspecten zal in stap 2 beter inzicht verschaft worden in de compenserende en mitigerende maatregelen. Dit speelt met name op het gebied van de luchtkwaliteit.

Daarnaast is het onzeker waar het voortschrijdend inzicht in de consequenties van de Wet op de Tunnelveiligheid naar toe leidt.

November 2007

Samenvattende tabellen

Tabel 0.1

Resultaten onderzoek verkeer

| criterium | | Streef- waarde [29] | Ref. 2020 | A4 IODS | A4 sober | A13+ A13/16 |
|---|-----------------------|------------------------|----------------|-----------------------|----------|----------------|
| Reistijd Prins Clausplein- Kleinpolderplein (minuten in de spits) | A13 | 16 | 20 | 13 | 14 | 13 |
| | Terugrichting | 16 | 23 | 16 | 16 | 14 |
| Reistijd Prins Clausplein- Beneluxster (minuten in de spits) | A13 | 29 | 29 | 20 | 21 | 23 |
| | Terugrichting | 29 | 32 | 24 | 24 | 24 |
| | A4 | 22 | - | 19 | 18 | - |
| | Terugrichting | 22 | - | 20 | 20 | - |
| Reistijd Prins Clausplein- Terbregseplein (minuten in de spits) | A13 - A20 | 25 | 30 | 22 | 23 | 19 |
| | Terugrichting | 25 | 33 | 27 | 27 | 22 |
| | A13 - A13/16 | 23 | - | - | - | 18 |
| | Terugrichting | 23 | - | - | - | 20 |
| Hoofdwegenet | Voertuigkilometers | | 100 (index) | +6% | +5% | +13% |
| | Voertuigverliesuren | | 100 (index) | -5% | -10% | -14% |
| Onderliggend wegennet | Voertuigkilometers | | 100 (index) | -2% | -1% | 0% |
| | Voertuigverliesuren | | 100 (index) | -1% | -1% | +2% |
| I/C-Verhouding | Nieuwe infrastructuur | | N.v.t. | Slecht/Zeer slecht | Matig | Goed |
| | A13 | | Zeer slecht | Matig | Matig | Matig/ goed |
| Betrouwbaarheid | | | 0 | ++ | +? | 0/+ |
| Verkeersveiligheid | Hoofdwegenet | | 100 (index) | - | +? | - |
| | Onderliggend wegennet | | 100 (index) | PM | PM | PM |

Tabel 0.2
Resultaten globaal milieuonderzoek

| | A4 IODS | A4 sober | A13+ A13/16 |
|--|---------|----------|-------------|
| <i>Geluid en trillingen (par. 7.1)</i> | | | |
| Geluidsknelpunten (>65dB(A)) | +++ | ++/+++ | - |
| Overschrijding grenswaarden | ++ | -/-- | --- |
| Akoestisch ruimtebeslag | - | - | --- |
| Geluidsbelast stiltegebied | --- | --- | -- |
| Trillingshinder | 0 | 0 | -- |
| <i>Luchtqualiteit (par. 6.2)</i> | | | |
| Overschrijding jaargemiddelde (woningen) NO ₂ | ++ | ++ | ++/+++ |
| Overschrijding jaargemiddelde (hectare) NO ₂ | - | - | -- |
| Overschrijding jaargemiddelde PM ₁₀ | 0 | 0 | 0 |
| Overschrijding daggemiddelde ¹ PM ₁₀ | 0 | 0 | 0 |
| <i>Externe veiligheid (par. 7.3)</i> | | | |
| Plaatsgebonden risico | 0 | 0 | + |
| Groepsrisico | 0 | 0 | + |
| <i>Bodem en water (par. 7.4)</i> | | | |
| Bodem | -/-- | - | -/-- |
| Grondwater | 0 | 0 | - |
| Oppervlaktewater | -- | -- | - |
| <i>Natuurwaarden (par. 7.5)</i> | | | |
| Vernietiging | -- | -- | -/-- |
| Versnippering | -/-- | --/--- | -- |
| Verstoring | - | -/-- | -- |
| Verdroging | 0 | 0 | 0 |
| <i>Landschap, cultuurhistorie, archeologie (par. 7.6)</i> | | | |
| Landschap | -- | --- | -/-- |
| Cultuurhistorie | -- | --- | -- |
| Archeologie | 0/- | 0/- | -- |
| <i>Ruimte (par. 7.7)</i> | | | |
| Ruimtegebruik | 0/- | - | --- |
| Recreatie | 0 | 0/- | - |

¹ De beoordeling van het criterium 'overschrijding daggemiddelde PM₁₀' is voor alle alternatieven neutraal. Deze norm wordt in alle gevallen – ook in de referentiesituatie – overschreden in het studiegebied. Er is echter wel verschil in de mate waarin deze norm wordt overschreden. De verschillen tussen de alternatieven laten zich goed vergelijken bij de effecten op het jaargemiddelde NO₂.

Tabel 0.3

Draagt het alternatief bij aan de doelstellingen van het project?

| Doelstelling | Indicator | Ref. 2020 | A4 IODS | A4 sober | A13+ A13/16 |
|---|---|----------------|---------------|---------------|----------------|
| Verbeteren verkeersafwikkeling verbinding Rotterdam-Den Haag | | | | | |
| | Reistijd (in minuten in de spits) via A13 (Prins Clausplein – Kleinpolderplein) | 20 min | 13 min | 14 min | 13 min |
| | Reistijd (in minuten in de spits) via A13 (Kleinpolderplein – Prins Clausplein) | 23 min | 16 min | 16 min | 14 min |
| | Motorvoertuigen corridor Den Haag-Rotterdam in de ochtendspits | 15.000 | 19.500 | 18.500 | 17.500 |
| | I/C-verhouding A13 ochtendspits | (zeer) slecht | matig | matig | matig/goed |
| | Betrouwbaarheid Den Haag-Rotterdam | 0 (index) | ++ | + | 0/+ |
| Verbeteren van de leefbaarheid langs A13 en A20 | | | | | |
| | Geluidsknelpunten (verandering ten opzichte van ref. 2020) | 0 (index) | 0 (-24%) | 0 (-21%) | 0 (-9%) |
| | Aantal woningen NO ₂ -overschrijding (verandering ten opzichte van ref. 2020) | 0 (index) | 0/+ (-27%) | 0/+ (-30%) | + (-43%) |
| | Aantal hectare met NO ₂ -overschrijding (verandering ten opzichte van ref. 2020) | 0 (index) | 0/+ (-20%) | 0/+ (-23%) | 0 (-6%) |
| Verbeteren situatie externe veiligheid | | | | | |
| | Groepsrisico A13 | 0 (index) | 0 | 0 | + |
| Verbeteren verkeersveiligheid A13 en A20 | | | | | |
| | Aantal slachtoffers | 0 (index) | +++ | +++ | ++ |
| Verbeteren van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid op en langs het onderliggend wegennet | | | | | |
| | Voertuigkilometers | 100 (index) | -2% | -1% | 0% |
| | Voertuigverliesuren | 100 (index) | -1% | -1% | +2% |
| | Aantal slachtoffers | 0 (index) | PM | PM | PM |

Tabel 0.4

Is het alternatief kosteneffectief?

| | | A4 IODS | A4 sober | A13 + A13/16 |
|--|--|---------|----------|-----------------|
| Investeringskosten (in mln. euro's) | Lage waarde (15% overschrijdingskans) | 520 | 140 | 900 |
| | Gemiddelde waarde (Mu) | 660 | 180 | 1450 |
| | Hoge waarde (15% overschrijdingskans) | 800 | 210 | 2000 |