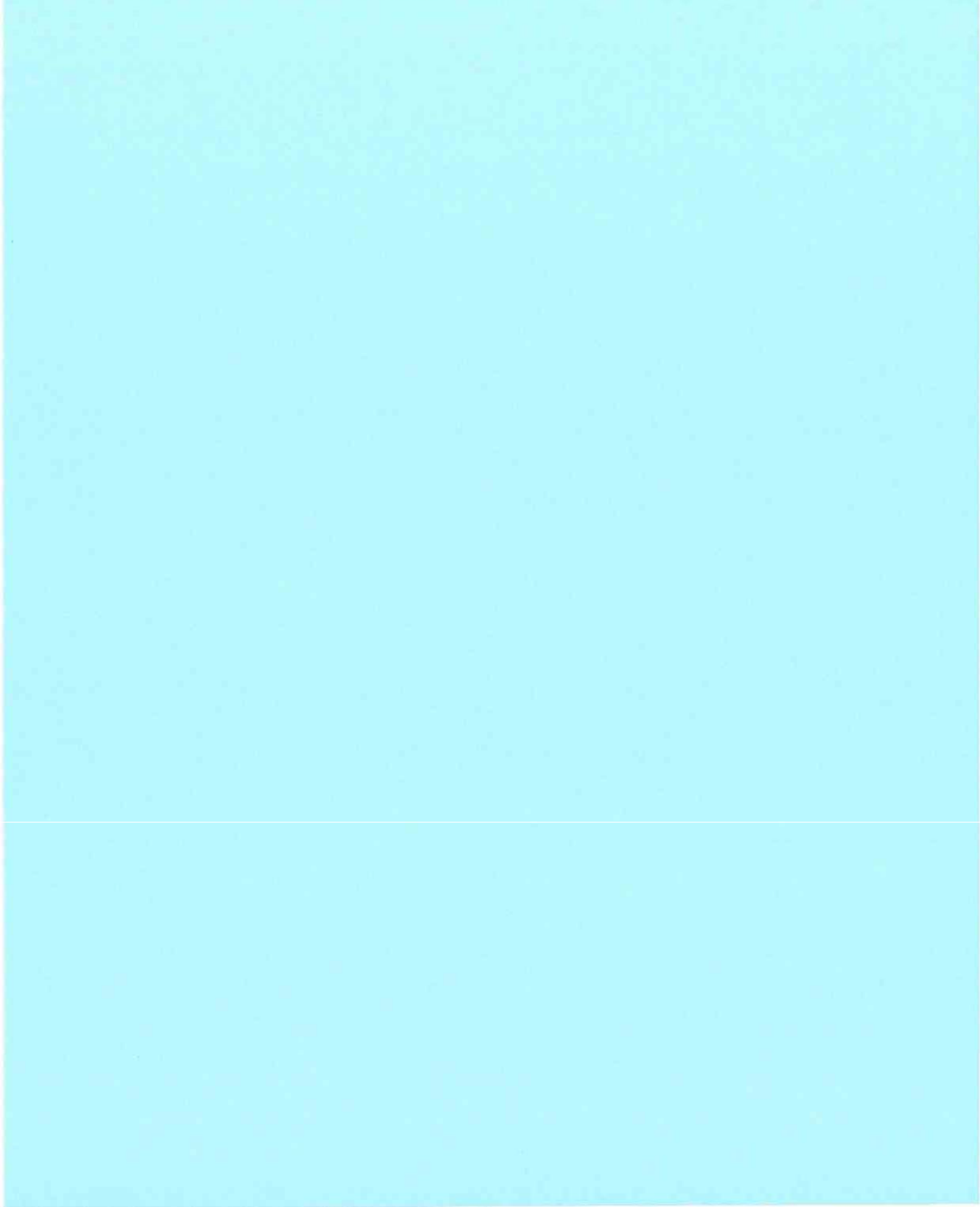


A. Map 2009 -2010 regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland



Inventaris Woo-besluit Batch 6 – Wob-verzoek RijnlandRoute

A. Map 2009 – 2010 regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland	
1.	Buiten reikwijdte
1a	Buiten reikwijdte
1b	Buiten reikwijdte
2	Buiten reikwijdte
3	E-mail van de provincie intern van 20 mei 2009
3a	Bijlage Verslag regiegroep IBHR van 12 mei 2009
3b	Buiten reikwijdte
3c	Bijlage Planning
3d	Bijlage Notitie participatie
3e	Bijlage Notitie plan van aanpak
4	E-mail van de provincie intern van 16 juni 2009
4a	Dubbel met document 3e
4b	Dubbel met document 3d
4c	Buiten reikwijdte
4d	Bijlage besluitvormingsproces
4e	Bijlage agenda regiegroep IBHR
4f	Bijlage beslisnotitie MKBA
4g	Dubbel met document 3a
5	E-mail van de provincie intern van 22 juni 2009
5a	Agenda regiegroep IBHR 9 juli 2009
5b	Werkdocument integrale benadering Holland Rijnland
5c	Notitie oordeelsvorming oplossingsclusters van 3 juli 2009
5d	Verslag regiegroep van 18 juni 2009
5e	Notitie scenario's na de oordeelsvorming van 9 juli 2009
6	E-mail van de provincie intern van 6 juli 2009
8	E-mail van de provincie intern van 8 juli 2009
8a	Buiten reikwijdte
9	E-mailwisseling van de provincie intern tussen 23 en 28 september 2009
9a	Bijlage Notitie borging integraliteit na BO MIRT van 22 september 2009
9b	Bijlage Agenda regiegroep IBHR van 28 september 2009
9c	Eindrapport IBHR (versie 2.3) van 23 september 2009
9d	Notitie projectkosten IBHR van 23 september 2009
9e	Bijlage beslisnotitie externe communicatie van 23 september 2009
9f	Bijlage Verslag regiegroep van 25 augustus 2009
9g	Bijlage Timing besloten conferentie
10	E-mail van het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de regiegroep IBHR van 19 maart 2010
10a	Buiten reikwijdte
10b	Bijlage Overzichtstabel rapport
11	E-mail van het ministerie van Verkeer en Waterstaat regiegroep IBHR van 22 maart 2010
12	E-mail van ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de regiegroep IBHR van 9 april 2010
12a	Buiten reikwijdte
12b	Bijlage agenda regiegroep IBHR 13 april 2010
12c	Bijlage verslag regiegroep IBHR
12d	Bijlage Scenario's gefaseerde realisatie zoeken naar balans
12e	Bijlage Rapport Uitwerking afspraken Voorkeursbesluit (concept 0.8b) van 9 april 2010
13	E-mails van het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de regiegroep IBHR van 9 en 12 april 2010
13a	Bijlage Concept annotatietekst
14	E-mail van het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de regiegroep IBHR van 16 april 2010
14a	Bijlage Agenda regiegroep IBHR van 19 april 2010
14b	Buiten reikwijdte
14c	Bijlage Verslag regiegroep IBHR van 13 april 2010
14d	Bijlage Scenario H
15	Buiten reikwijdte

15a	Buiten reikwijdte	
16	Buiten reikwijdte	
16a	Buiten reikwijdte	
17	E-mail van het ministerie van LNV aan de regiegroep IBHR van 19 april 2010	
18	E-mail van het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de regiegroep IBHR van 27 april 2010	
19	E-mail van het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de regiegroep IBHR van maandag 28 juni 2010 (incl. doorgezonden e-mail provincie)	
19a	Buiten reikwijdte	
19b	Bijlage Persbericht 17 juni 2010	
19c	Bijlage Plan van aanpak Uitwerking faseringscenario's A en F van 28 juni 2010	
19d	Bijlage Notitie Financiering fase Uitwerking faseringscenario's A en F van 30 juni 2010	
19e	Bijlage Financieel overzicht IBHR	
19f	Bijlage Financieel Overzicht Integrale Benadering Holland Rijnland van 5 november 08	
19g	Bijlage Agenda regiegroep IBHR van 30 juni 2010	
19h	Bijlage Verslag regiegroep IBHR van 19 april 2010	
19i	Bijlage Gefaseerde aanleg RijnlandRoute	
19j	Bijlage Motie van de leden Neppérus en Aptroot	Reeds openbaar ¹
19k	Bijlage Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT voorjaar 2010	
19l	Bijlage agendapunt 3 persbericht BO	Reeds openbaar ²
20	E-mails van 6 en 7 juli van het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de werkgroep IBHR van 7 juli 2010	
20a	Bijlage Verslag regiegroep IBHR van 30 juni 2010	
21	E-mail van Infram aan de werkgroep IBHR van 28 september 2010	
21a	Bijlage Verslag Werkgroep IBHR van 16 september 2010	
22	E-mail van de werkgroep IBHR intern van 25 oktober 2010	
22a	Bijlage verslag werkgroep IBHR van 14 oktober 2010	
23	E-mail van de regiegroep IBHR intern van 22 november 2010	
23a	Bijlage voorstel inhoud hoofdstuk 5 resultatennota	
24	E-mail van de werkgroep IBHR intern van 25 november 2010	
24a	Bijlage Verslag werkgroep IBHR van 25 november 2010	
25	E-mail van de werkgroep IBHR intern van 29 november 2010	
25a	Bijlage verslag regiegroep IBHR	

¹ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32123-A-124.html>

² https://www.behoudrijnland.nl/persberichten/docs/20100624_brief_aan_GS_over_Rijnlandroute.pdf

From: [redacted]@pzh.nl
Sent: Wednesday 20 May 2009 16:54:34
To: [redacted]@pzh.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@pzh.nl
Subject: FW: reactie vergadering regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland 12 mei 2009
Attachments: Notitie regiegroep 090520.doc, Notitie Participatie - mei 2009.doc, 090520 planning.xls, 090520 nieuwe begroting - na regiegroep.xls, 090512 Verslag regiegroep concept.doc

ter info

[redacted]
 Directie Ruimte en Mobiliteit
 Afdeling Projecten en Programma's
 070-[redacted]
 06-[redacted]

Van: [redacted] - DGMO [mailto:[redacted]@minvenw.nl]
Verzonden: woensdag 20 mei 2009 15:19
Aan: [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@minezk.nl - (OI/REB) (Min. van EZ); [redacted]@minlnv.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@hollandrijnland.net; [redacted]@minvenw.nl DGMO; [redacted]@rws.nl (DZH)
CC: [redacted]@rws.nl - DGMO; [redacted]@hollandrijnland.net; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@hollandrijnland.net; [redacted]@minlnv.nl; [redacted]@minezk.nl - (OI/REB) (Min. van EZ); [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@hollandrijnland.net; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@infram.nl; [redacted]@minlnv.nl; [redacted]@rws.nl;
Onderwerp: reactie vergadering regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland 12 mei 2009

Geachte regiegroepleden,

Zoals afgesproken in de laatste regiegroepvergaderingen hierbij een terugkoppeling over de wijze waarop wij het commentaar uit de vergadering hebben opgepakt en verwerkt in de aanpak tot aan de zomer.

Graag jullie reactie hierop.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Verslag regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland

Dinsdag 12 mei 2009; 14:00 – 15:30 uur
Ministerie VenW

Aanwezigen:

Regiegroep:

- Ministerie VenW, [REDACTED], voorzitter
- Ministerie VROM, [REDACTED]
- Ministerie van LNV, [REDACTED]
- Provincie Zuid-Holland, [REDACTED]
- Holland Rijnland, [REDACTED]
- Rijkswaterstaat, [REDACTED]

Afwezig

- Ministerie van Economische zaken, [REDACTED]

Delegatie uit het Kernteam:

- [REDACTED], projectleider
- [REDACTED], procesleider
- [REDACTED], VROM

1 Opening

[REDACTED] heet een ieder welkom.

2 Verslag vorig overleg

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

Buiten reikwijdte

3 Annotatie BO-MIRT

Er is een conceptannotatie opgesteld. Tijdens de vergadering komen een drietal aanvullingen ter tafel. Aanvulling 2 (betreffende de positieve grondhouding van het rijk) wordt zonder bezwaren overgenomen.

Over aanvulling 1 volgt een uitgebreide discussie.

[REDACTED] wil graag een uitspraak dat 'zoeken naar balans', op basis van de huidige inzichten, het meest voor de hand liggende oplossingscluster is. Daarmee wil hij het komende proces meer richting geven.

De provincie heeft deze formulering nodig om een traject te starten met de regionale partijen om tot minimale en maximale eisen voor de Rijnlandroute te komen. Doel is de bestuurders te dwingen uitspraken te doen, eind juni is dit onderwerp van een conferentie waarin geprobeerd wordt om tot één richting te komen.

Punt is uiteindelijk hoe te komen tot een voldoende gedragen eindbeeld voor besluitvorming in oktober. Wat is nodig?:

- Scherppte over voor en nadelen van de 3 oplossingsclusters (moet voor de zomer op tafel) (subjectiviteit eruit, verkeerskundig, leefbaarheid, kosten, ...). Vooral op de hoofdlijnen (onderscheidende elementen).
- Periode augustus – september is nodig om bestuurlijk richting te bepalen. Over oktober heen komt te dicht op verkiezingen.
- Proces moet verder ingericht worden om te bepalen welke type inpassing acceptabel is (soberheid en doelmatigheid) zoals beoogd met traject provincie.

Voor de zomer moet de koers voor het proces na de zomer duidelijk zijn (dat proces betreft besluitvorming en afstemming met raden en staten). Dit is het kritieke pad om te komen tot besluitvorming. Dit staat op gespannen voet met Elverding, maar is wel de politieke opdracht. Wat te doen aan participatie? (er is al 4 jaar participatie aan de gang, er moet scherppte komen wat er nog nodig is?).

Er zijn 2 scenario's denkbaar:

- voorkeursoplossing strookt met tracé provincie (dan uitwerken en faseren)
- voorkeursoplossing strookt niet met tracé provincie. Tracé door Leiden lijkt niet de definitief inhoudelijke oplossing, mogelijk wel een tijdelijke (fasering). Tracé rechtdoor wellicht wel reeel. In dat geval komt de gedeputeerde in een moeilijke positie

Beide scenario's moeten uitgewerkt worden en volgende keer in regiegroep besproken worden.

Kan de projectorganisatie de gevraagde informatie leveren voor de zomer? (benodigde informatie richt zich daarbij op de hoofdzaken, argumenteerlijn). Redeneerlijn is: er ligt een voorkeurstracé; alleen als er valide argumenten zijn om te kiezen voor een andere oplossing komt dit aan de orde.

Voor de zomer moet er duidelijkheid komen over de te kiezen koers, zodat het bestuurlijk proces na de zomer kan worden ingericht en er besluitvorming kan plaatsvinden in oktober.

■■■■■ geeft aan dit met de projectorganisatie te kunnen leveren.

Afspraken:

- projectorganisatie zet op papier hoe deze bijstelling opgepakt wordt en stuurt dat volgende week toe aan de regiegroepleden;
- voor de zomer gesprek organiseren tussen de mVenW en de mVROM;
- voor de zomer gesprek organiseren tussen de mVenW en de gedeputeerde;
- 18 juni volgende regiegroepvergadering (bespreken scenario's voorkeursoplossing);
- na 18 juni nog een regiegroepvergadering inplannen.

4 Plan van aanpak IBHR

Buiten reikwijdte

5 Rondvraag en sluiting

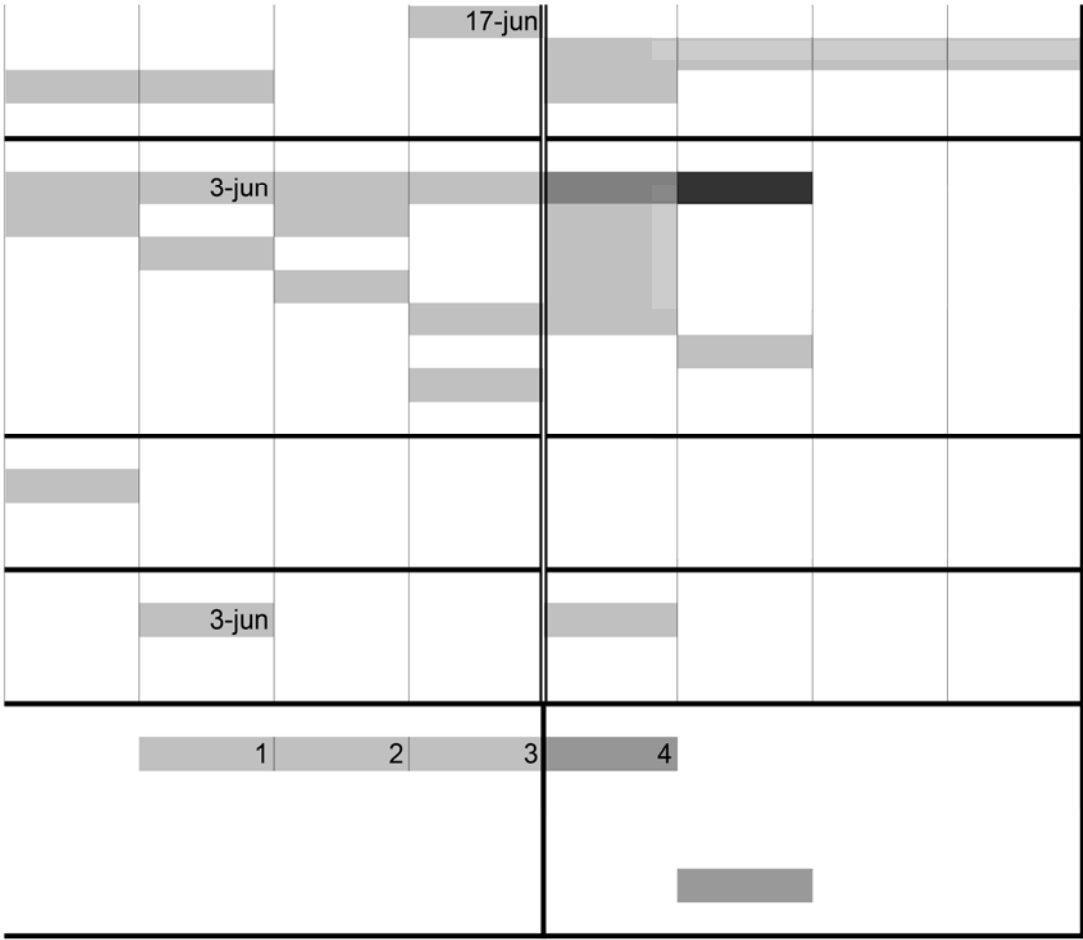
Een ieder wordt bedankt voor de inbreng.

Planning

Onderwerp <i>acties</i> reces kamer regieteam <i>stukken versturen</i> <i>vergaderingen</i>		Week 21 18-mei
wie??		
Infrastructuur <i>Knoop Leiden West</i> <i>Uitwerken oplossingen</i> <i>verkeersgegevens beschikb.</i> <i>Definitief ontwerp</i> <i>Ontsluiting Valkenburg</i> <i>Afstemming Katwijk</i> <i>Detailleren ontwerpen</i> <i>Bepalen kale en plus varianten</i> <i>Calculeren kosten</i> <i>afstemming RWS (m.b.t. A4 en A44 oplossingen,</i>		
Verkeersanalyse <i>toetsing model</i> <i>herijken modelvarianten</i> <i>doorrekenen</i> <i>Inzicht in LMCA knooppunt & oplossingen</i> <i>informerende overleggen</i>		DHV, Haskoning, PZH Goudappel,  Goudappel / DHV  RWS expert  , gem & RWS (pzh al aangeh)
Gebiedsontwerpsessies <i>Opzet gebiedsontwerpsessies</i> <i>Voorbereiding</i> <i>Coproductie of toetsing</i> 1) Oostvlietpolder 2) Voorschoten 3) Stevenshof 4) Maaldrift, Valkenburg / N206 5) Churchilllaan, dr. Lelylaan 6) A44 Leiden Oegstgeest <i>Resultaten naar Advin</i> <i>Afronden en beschrijven</i>		IBHR / BVR IBHR / BVR IBHR / BVR / gem / prov / RWS  Kwantes BVR  BVR  BVR   Kwantes BVR  Kwantes BVR  Allen
MKBA <i>expertsessie</i> <i>Uitgangspunten woningbouw</i> <i>Afstemming verkeersgegevens</i> <i>ontvangen verkeersgegevens</i> <i>aanpassen MKBA model</i> <i>uitvoeren MKBA berekening en analyse</i>		  Katwijk / Leiden  / Goudappel  r / Goudappel  
Milieu		

verkeersgegevens beschikbaar effectbepaling obv verkeersanalyse effectbepaling obv expert judgement	Goudappel Haskoning / DVS?? [redacted] / DVS / Haskoning
Clusterbeschrijving	
Beschrijving clusters	[redacted]
Uitwerken nut en noodzaak	[redacted]
Beschrijving minimale varianten	[redacted]
Beschrijving acceptabele varianten	[redacted]
Beschrijving effecten en beoordeling	[redacted]
Samenvatting Minister	[redacted]
Duin en Bollenstreek sessie (integraal / meta)	[redacted] / [redacted]
Bestuurlijke en financiële afspraken	
in kaart brengen	[redacted]
Reviewteam	
2e bijeenkomst reviewteam	[redacted]
Gesprekken met bestuurders	
Draagvlaktoetsen met voorlopige input vanuit de v.a. 1: noordelijke gemeenten, 2: en 3	[redacted]
Zoeterwoude Voorschoten Leiden Katwijk, 4:	[redacted]
Wassenaar en event. over. belanghebbenden	[redacted]
Uitwerken in toevoegingen rapport	[redacted]

[illegible]



Notitie Participatie

3d

Deze notitie geeft weer hoe we binnen de Integrale Benadering Holland Rijnland aankijken tegen het begrip participatie en de toepassing ervan.

Participatie volgens de commissie Elverding

De Integrale Benadering Holland Rijnland wordt zo goed mogelijk vormgegeven conform de adviezen van de commissie Elverding. De verbetervoorstellen gaan uit van een gebiedsgerichte benadering, een versterkte betrokkenheid van decentrale overheden in het proces en meer aandacht voor participatie van alle belanghebbenden. Publieksparticipatie met een zwaartepunt in de beleidsvoorbereiding en soberheid in de planuitwerkingsfase. Elverding pleit dus voor participatie in een vroeg stadium, beginnend bij de discussie over nut en noodzaak.

De projectdirectie Sneller&Beter werkt momenteel aan de totstandkoming van een handleiding publieksparticipatie. Tot die tijd is de centrale vraag wat is dan die participatie?

Definitie van participatie

Er zijn verschillende vormen van participatie te onderscheiden, waarin de mate van participatie en dus de rol van de participant verschilt. Hoe hoger op de ladder, des te sterker zijn rol en des te interactiever het proces.

- *Informereren*
IBHR brengt de ander op de hoogte.
- *Raadplegen*
IBHR bepaalt en ziet de ander als een gesprekspartner en koppelt terug. Contact gebeurt op ons initiatief.
- *Adviseren*
IBHR bepaalt en geven de ander gelegenheid problemen en oplossingen aan te dragen. Het initiatief kan nadrukkelijk bij de ander liggen.
- *Coproduceren*
IBHR komt gezamenlijk met de ander tot een probleemagenda en zoeken ook samen naar oplossingen.
- *Meebeslissen*
De ander beslist mee over het uiteindelijke resultaat. Bij meerderheid of autonoom.
- *Beslissen*





Integrale Benadering Holland Rijnland

Adviezen *Inspraak nieuwe stijl*

In 2006 adviseerde de Werkgroep Inspraak het kabinet over vernieuwing van de inspraak. Hoe kan het publiek effectief betrokken worden bij ruimtelijk-economische plannen en projecten? Het advies - Inspraak Nieuwe Stijl (INS) - is door het kabinet vastgesteld. In de afgelopen twee jaar is INS toegepast bij zeven ruimtelijk-economische projecten. De praktijkervaringen zijn uitgewerkt in vijf uitgangspunten van passende publieksparticipatie:

1. participatie ten dienste van de besluitvorming;
2. goed samenspel van bestuurders en beleidsmakers;
3. maatwerk in participatievormen;
4. juiste houding, competenties en kennis;
5. heldere en betrouwbare communicatie.

Participatie in het verleden

De bestudering van regionale projecten in samenhang vond voorheen plaats in het samenwerkingsverband As Leiden Katwijk. Participatie heeft toen plaatsgevonden op het niveau van informeren tot coproduceren. Een voorbeeld is het 'ontwerpatelier As Leiden Katwijk' uit 2006 waarin ondermeer de projecten Rijnlandroute, Rijnsgouweliijn, Valkenburg en Knoop Leiden West (o.a. Bioscience) in verschillende ontwerp sessies in samenhang zijn bekeken. De ontwerp sessies zijn gehouden met deskundigen, bedrijfsleven en bewoners. Het eindresultaat is indertijd breed gepresenteerd.

Ook binnen de projecten zelf (Rijnlandroute, Rijnsgouweliijn, Valkenburg, Greenport) heeft veelvuldig participatie plaatsgevonden. Zo was de herontwikkeling van Valkenburg een pilot voor Inspraak Nieuwe Stijl. Ondanks de geringe ruimte voor publieksparticipatie is bij dit voorbeeldproject zeer adequaat gecommuniceerd over de plannen: met een persoonlijke benadering en duidelijkheid over de mogelijkheden de plannen te beïnvloeden. In mei 2008 is de Week van Nieuw Valkenburg georganiseerd, waar het Integraal Structuurplan aan het publiek werd gepresenteerd. Ruim driehonderd belangstellenden schreven zich in voor een fietstocht over de tot dan toe afgesloten locatie. Tegelijkertijd waren er bewoners- en debatavonden, waar de verantwoordelijke bestuurders met het publiek in gesprek gingen over de plannen voor de locatie. De brede communicatie over de Week van Nieuw Valkenburg leidde tot een aanzienlijk grotere betrokkenheid, van voor- en tegenstanders. Ook de projecten Rijnlandroute, Rijnsgouweliijn en Greenport hebben al vele bijeenkomsten georganiseerd.

Participatie binnen de Integrale Benadering Holland Rijnland

Met de Integrale Benadering Holland Rijnland beginnen we niet bij fase 0. De verkenning gaat als een satéprikker door bestaande projecten heen die elk in een andere fase zitten en elk hun eigen participatietraject kennen.

Bij de integrale benadering zijn alle acties gericht op het te nemen voorkeursbesluit in oktober. Terwijl druk gewerkt wordt aan het ontwikkelen van inhoudelijk onderbouwde oplossingen, wordt tegelijkertijd met gemeenten het draagvlak van mogelijke oplossingen verkend. Participatie moet plaatsvinden in een 'ontwikkelarena' waarna een 'onderhandelarena' begint. Binnen de Integrale Benadering verlopen deze twee fases deels gelijktijdig. Brede participatie op bewonersniveau is alleen zinvol binnen de afzonderlijke projecten. Na besluitvorming in oktober is bewonersparticipatie meer voor de hand liggend, bijvoorbeeld over inpassingmogelijkheden.

Integrale Benadering Holland Rijnland

Ons uitgangspunt is dat er alleen participatie plaats moet vinden daar waar nog beleidsruimte bestaat. Oftewel, de denkkraft van belanghebbenden moet benut worden op het moment dat doorwerking nog mogelijk is. Participatie heeft daarom tot nu toe als volgt plaatsgevonden:

Wie	Instrument	Wanneer	Participatieniveau
Regiobestuurders incl. Wassenaar, Stadsgewest Haaglanden	- Individuele gesprekken - Werklunch minister en gedeputeerde - Bestuurlijke conferenties	feb-mrt April Mrt-april	coproduceren
Ambtenaren	- Ontwerpateliers t.b.v. samenstelling clusters - Ambtelijke conferenties	Mrt - april	coproduceren adviseren
KvK, afd. Leiden	gesprek	okt (2008) april	adviseren
Vertegenwoordiging bewoners, bedrijfsleven, woningcorporatie	gesprek met minister en gedeputeerde	april	raadplegen
St. Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland	gesprek	feb	raadplegen
Sollicitors proposal Bohemen	gesprek	mrt	adviseren
Sollicitors proposal Churchill Avenue	Ontwerpateliers	mrt	adviseren
Sollicitors proposal Arcadis, Dura Vermeer, Flora Holland, Rabobank	gesprek	mrt	adviseren

Voorafgaand aan het voorkeursbesluit in oktober streven we ernaar dat de verkenning eind juni leidt tot een indicatieve voorkeursrichting. Participatie zal in de periode tot eind juni gebiedsafhankelijk ingericht moeten worden:

Wie	Instrument	Participatieniveau
Regiobestuurders incl. Wassenaar	Gesprek	coproduceren
Stadsgewest Haaglanden	Gesprek	raadplegen
Ambtenaren	Gebiedsgerichte bijeenkomsten in klein verband	coproduceren
Vertegenwoordiging bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties	Gebiedsgerichte bijeenkomsten in klein verband	coproduceren



Integrale Benadering Holland Rijnland

Notitie Plan van aanpak

3e

Deze notitie geeft weer hoe we binnen de Integrale Benadering Holland Rijnland het commentaar van de regiegroep uit de vergadering van 12 mei j.l. hebben verwerkt in het plan van aanpak.

Op 12 mei j.l. is in de vergadering van de regiegroep gesproken over het plan van aanpak voor de komende fase tot oktober 2009 wanneer besluitvorming moet plaatsvinden. Door de regiegroep is dit plan op onderdelen bijgestuurd en is afgesproken dat schriftelijk wordt teruggekoppeld hoe we dit met het projectteam oppakken en welke producten voor de zomer opgeleverd kunnen worden. Daartoe dient deze notitie. De vraag aan u is aan te geven of deze aanpak aansluit bij de door de regiegroep ingezette lijn.

Belangrijkste wijziging ten opzichte van het opgestelde plan van aanpak

- Standpuntbepaling m.b.t. voorkeursoplossing door opdrachtgevers voor zomer 2009
- Consequentie: Naar voren halen in de planning van die analyses die nodig zijn om de voor deze standpuntbepaling benodigde beslisinformatie op tafel te krijgen.
- Daarnaast blijft verantwoordelijkheid om in oktober een rapport vast te stellen waarin alle oplossingsclusters evenwichtig zijn uitgewerkt en waarin de voorkeurskeuze onderbouwd wordt.

Vraag aan regiegroep: Is het de bedoeling om de standpuntbepaling ook nog voor het reces naar buiten wordt gebracht of pas daarna? Een alternatief is om voor de zomer een ambtelijk voorkeursadvies naar buiten te brengen.

Uitwerking voorziene argumentatielijns t.b.v. standpuntbepaling

... "Zoeken naar Balans" tenzij ...

Naar verwachting zal 3 juli in een notitie voor de opdrachtgevers de volgende argumentatielijns kunnen worden ingevuld:

De regio heeft diverse ruimtelijke plannen ontwikkeld, waaronder een plan voor de aanleg van de RijnGouweLijn west en een voorkeurstracé voor de Rijnlandroute.. Na een brede gezamenlijke verkenning wordt geconstateerd dat:

- Financiering van alle plannen samen tot kosten leidt die niet door de partijen samen opgebracht kunnen worden, met name het voorkeurstracé van de Rijnlandroute leidt tot bijzonder hoge kosten;
- Er in de verkenning wel een haalbaar perspectief is ontwikkeld waarin het voorkeurstracé van de Rijnlandroute zoveel mogelijk wordt benaderd: 'Zoeken naar Balans'. Dit perspectief is haalbaar uit oogpunt van kosten, effecten én draagvlak;
Of:
Er in de verkenning wel een beter perspectief is ontwikkeld uit oogpunt van kosten, effecten en draagvlak, te weten: 'Stadsrandroute';
- De andere bestudeerde perspectieven niet beter scoren op de combinatie kosten, effecten en draagvlak en daarmee geen haalbare perspectieven lijken.

Daarom spreken de opdrachtgevers de voorkeur uit voor het oplossingscluster Zoeken naar Balans / Stadsrandroute als inzet voor de besluitvorming in oktober.

Het volgende proces tot oktober wordt voorgesteld: ...twee scenario's, afhankelijk van voorkeur oplossingscluster.

Integrale Benadering Holland Rijnland

Beschikbare informatie eind juni 2009.

Ten behoeve van de standpuntbepaling zijn de volgende onderzoeksresultaten beschikbaar:

- Een (concept) kopverhaal voor bestuurlijke verantwoording, waarin samenhang tussen de projecten en noodzaak voor investeringen onderbouwd wordt (definitieve versie volgt in oktober);
- Een ambtelijk advies voor bestuurlijke standpuntbepaling (met argumentatie op hoofdlijnen t.b.v. integrale vergelijking);
- Een beoordeling van de oplossingsclusters op basis van het beoordelingskader (concept, definitieve versie volgt in oktober). Deze beoordeling is zo evenwichtig mogelijk voor alle oplossingsclusters. Informatie voor beoordeling is in elk geval op hoofdlijnen beschikbaar, en voor zover mogelijk in detail voor de clusters Zoeken naar Balans en Stadsrandroute.

De belangrijkste nieuwe informatie t.o.v. de informatie die tijdens de conferentie is gepresenteerd is:

- Een (concept) integrale vergelijking tussen de oplossingsclusters in termen van effecten en kosten (definitieve versie volgt in oktober) en een overzicht van het dan bestaande inzicht in de mate van draagvlak voor de mogelijkheden van diverse infrastructurele en ruimtelijke maatregelen;
- Een beschrijving van de minimaal acceptabele uitvoeringen per oplossingscluster, opgebouwd vanuit de 'kale alternatieven', met daarbij een beschrijving van de minimaal nodig geachte (inpassings)maatregelen voor de Rijnlandroute. Op deze wijze ontstaan een aantal concrete oplossingspakketten.
- Verder uitgewerkte ontwerpen van sleutelonderdelen van het Rijnlandroute tracé (bijv. Knoop Leiden West, aansluiting A4 en A44).
- Aangescherpte kostencalculaties voor de kosten samenhangend met de Rijnlandroute infrastructuur en eventuele inpassingsmaatregelen
- Deels kwantitatieve en deel kwalitatieve vergelijking van de effecten van de concrete oplossingspakketten op basis van het beoordelingskader. (bereikbaarheid, woningbouw, economische ontwikkeling, ruimtelijke kwaliteit, milieu, kosten en draagvlak).
- Kosten overzicht per oplossingscluster
- Nader uitgewerkte verkeersanalyses
- MKBA (o.b.v. OEI bij MIRT)
- Overzicht milieu effecten op basis van expert judgement
- Advies van het reviewteam

Participatie

Met deze bijgestelde aanpak ontstaat er meer ruimte voor de opdrachtgevers voor het raadplegen en (laten) adviseren (door) mede-bestuurders in aanloop naar besluitvorming in oktober;

Met deze aanpak zullen ambtenaren van de betrokken gemeenten nu meer in een raadplegende dan een coproducerende rol worden betrokken. We gaan dus uit van de inzichten die we op dit moment hebben en vullen deze aan door partijen te raadplegen op basis van door ons uitgewerkte plannen.

Voor wat betreft het participeren van de overige partijen in het proces zal het oorspronkelijke plan worden gevolgd. Voor het grootste deel betreft het partijen die zullen worden geïnformeerd.



Integrale Benadering Holland Rijnland

Bijgevoegd is een notitie "Participatie". Deze notitie geeft op hoofdlijnen weer hoe we binnen de Integrale Benadering Holland Rijnland aankijken tegen het begrip participatie. Daarnaast geeft het een overzicht van reeds toegepaste en geplande participatie.

Risico afstemming Integrale Benadering en MER Rijnlandroute:

Inmiddels heeft de provincie bij monde van [REDACTED] aangegeven separaat van de IBHR met de projectleider [REDACTED] van de Rijnlandroute een bestuurlijke gespreksronde te maken langs de meest belanghebbende gemeenten. Dit ten gevolge van een opdracht daartoe van het provinciaal bestuur en ter voorbereiding van het BO MIRT in oktober en het bestuurlijk traject daaraan voorafgaand.

Hier schuilt wel een significant risico in. De IBHR zal dezelfde partijen bezoeken om

- het draagvlak te kunnen bepalen voor de diverse varianten op de oplossingsclusters, inclusief de "Zoeken naar balans",
- over de hele range van verrijkingsstappen van totaal "schrake" naar meer aangeklede varianten
- te bepalen waar de breekpunten zitten bij de gemeente, hoe die eruit zien qua consequenties en waar mogelijkheden tot acceptabele maatregelen zitten; dit is geen onderhandeling, noch een expliciete voorloper daartoe, maar een gezamenlijke verkenning van de mogelijkheden.

Het is nu de bedoeling van de provincie tenminste voor de in de m.e.r. van de Rijnlandroute zittende varianten vergelijkbare gesprekken te voeren. Gezien de korte doorlooptijd van de fase tot aan juli en de drukke agenda's van de betreffende bestuurders kan dit leiden tot vertraging en verstoring van het proces. De kans is significant dat het bereiken van de doelstellingen in deze separate aanpak voor wat betreft de IBHR in gevaar komt. Ook is het denkbaar dat de betreffende gemeenten geïrriteerd raken, hetgeen direct van negatieve invloed is op de ontwikkeling van draagvlak voor de oplossingen voor de regio.

Planning korte termijn

- 18 juni → regiegroepvergadering
- 3 juli → informatie beschikbaar
- Eerste twee weken juli → overleggen met Ministers en Gedeputeerde
- Eerste twee weken juli → extra regiegroepvergadering, agendapunt: standpuntbepaling
- Standpunt t.a.v. voorkeurs oplossingscluster uiterlijk 17 juli
- Start reces Ministers/Gedeputeerde: 20 Juli

Na het zomerreces zullen de IBHR producten als afgesproken worden geleverd. De herziene planning en resultaten tot aan de zomer zijn eveneens toegevoegd aan deze notitie.

Gevolgen voor de projectbegroting

Uit een bijgestelde raming blijkt dat er een verschuiving plaats vindt in de activiteiten. Een aantal inhoudelijke activiteiten moeten additioneel een tussentijds product opleveren, wat leidt tot een lichte stijging van de begroting. De procesactiviteiten kunnen iets in omvang afnemen, wat leidt tot een lichte daling van de begroting. De totale begrootte kosten komen nog steeds ca. 300 k€ uit boven het huidige budget.

Het verzoek om een verhoging van het budget blijft daarom staan.

From: [redacted]@pzh.nl
Sent: Tuesday 16 June 2009 14:30:37
To: [redacted]@pzh.nl, [redacted]@pzh.nl
Subject: FW: agenda en vergaderstukken regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland 12 mei 2009
Attachments: 090618 Agenda regiegroep_def.doc, 090512 Verslag regiegroep concept.doc, Notitie regiegroep 090520.doc, 090618 Beslisnotitie Besluitvormingsproces_def.doc, 090618 Beslisnotitie Externe communicatie_def.doc, 090618 Beslisnotitie Participatie_def.doc, 090611 beslisnotitie MKBA_def.doc

Ter info

[redacted]
 Directie Ruimte en Mobiliteit
 Afdeling Projecten en Programma's
 070-[redacted]
 06-[redacted]

Van: [redacted] - DGMO [mailto:[redacted]@minvenw.nl]
Verzonden: dinsdag 16 juni 2009 0:28
Aan: @minezk.nl; [redacted]@minlnv.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@hollandrijnland.net; [redacted]@minvenw.nl - DGMO; @rws.nl (DZH); [redacted]@minvenw.nl DGMO; @ezk.nl (OI/REB) (Min. van EZ)
CC: [redacted]@hollandrijnland.net; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@hollandrijnland.net; [redacted]@minlnv.nl; [redacted]@minlnv.nl; [redacted]@minvrom.nl; secretaris@hollandrijnland.net; [redacted]@minrom.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@rws.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@infram.nl; [redacted]@infram.nl; [redacted]@
Onderwerp: agenda en vergaderstukken regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland 12 mei 2009

Geachte regiegroepleden,

Hierbij stuur ik u de agenda en vergaderstukken voor de regiegroepvergadering van donderdag **18 juni** a.s. De vergadering wordt gehouden van **11:00 - 12:30 uur** bij het Ministering van Verkeer en Waterstaat in zaal **F 00.15**.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: [redacted]@infram.nl]
Verzonden: woensdag 6 mei 2009 22:25
Aan: @ezk.nl; [redacted]@minezk.nl (OI/REB) (Min. van EZ); [redacted]@minlnv.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@hollandrijnland.net; [redacted]@minvenw.nl - DGMO; @rws.nl (DZH)
CC: [redacted]@minvenw.nl - DGMO; [redacted]@hollandrijnland.net; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@hollandrijnland.net; [redacted]@minlnv.nl; [redacted]@minlnv.nl; [redacted]@minezk.nl; [redacted]@hollandrijnland.net (OI/REB) (Min. van EZ); [redacted]@minvrom.nl; secretaris@hollandrijnland.net; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@hollandrijnland.net; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@rws.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@minvenw.nl - DGMO
Onderwerp: agenda en vergaderstukken regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland 12

mei 2009

Geachte regiegroepleden,

Namens [REDACTED] stuur ik u de stukken voor de regiegroepvergadering van dinsdag 12 mei aanstaande. De vergadering wordt gehouden van 14:00 tot 15:30 bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (adres) in zaal F.00.32.

De volgende stukken zijn bijgesloten:

- Agenda
- Verslag regiegroepvergadering 14 april
- Concept annotatie en besluit BO-MIRT mei 2009
- Plan van aanpak IBHR voor de periode mei – oktober 2009. Het plan van aanpak is in powerpointformat opgesteld en kent 2 separate bijlagen:
 - Bijlage 1 en 2 → verdieping op inhoudelijke aanpak en het beoordelingskader
 - Bijlage 3 → Participatiematrix
 - Bijlage 4 → Voorstel tot wijziging begroting

Het verslag van de bestuurlijke conferentie van 20 april wordt morgen aan het eind van de ochtend nagezonden.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Integrale Benadering Holland Rijnland
06 [REDACTED]

Beslisnotitie besluitvormingsproces

4d

Aan: Regiegroep IBHR

Van: [REDACTED] / [REDACTED]

Datum: 15-06-2009

Doel notitie

- Deze notitie schetst hoe we binnen de Integrale Benadering Holland Rijnland aankijken tegen het **voorgliggende besluitvormingsproces rond het BO MIRT** in oktober
- Deze notitie **vraagt instemming** met:
 1. De hier geschetste **procesinrichting** rond de beeld- oordeel- en besluitvormingsprocedures van respectievelijk het rijk, de provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland,
 2. De manier van **Informeren van raden van de regiogemeenten** en Wassenaar: wij stellen voor kort na het zomerreces een informatieve presentatie voor raden te geven
 3. Het **proces** vooral **rond en na het BO MIRT** in oktober.
- En kennis te nemen van de deadlines in de planning van het project

Welk besluit...

In oktober wordt er een besluit genomen over welke ontwikkelingsrichting infrastructurele oplossing nodig zijn voor gewenste ontwikkeling van de regio en welke financiële bijdragen van partijen kunnen worden verwacht en onder welke voorwaarden.

...Precies

Het gaat hier in essentie om een toezegging van bijdrages van rijk, provincie en gemeenten

- in het licht van te bereiken doelen en de te verwezenlijken oplossingsmiddelen
 - voor de aanleg van de RLR waarbij bestuurlijke voorkeur is uitgesproken voor een tracé
 - voor de aanleg van de RGL in samenhang met OV en interactie met het rijkswegennet, gedragen door het onderliggend wegennet.
- ter bediening van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen (w.o. bereiken woningbouwopgave, groen, leefbaarheid) omdat deze de beweegredenen voor partijen vormen om überhaupt tot investeringen te kunnen komen en daarom gekoppeld aan afspraken voor verstedelijking op de As Leiden-Katwijk.

De IBHR levert hiertoe de inhoudelijke en procesmatige onderlegger.

Het rijk. Het besluit dat de minister van Verkeer en Waterstaat namens het rijk samen met de gedeputeerde namens de provincie Zuid-Holland nemen op 29 oktober 2009 wordt gevolgd door een moment van bekrachtiging door de Tweede Kamer.

De provincie ZH. De gedeputeerde handelt vanuit volledig mandaat van GS en PS (en mede namens de regio Holland-Rijnland). Er wordt van uitgegaan en dat PS het besluit vooralsnog voor kennisgeving aanneemt.

PS zal in het kader van de RLR na oktober 2009 qua besluitvorming uitgebreid aan bod komen in het slotakkoord van de 1^e fase MER en de 2^e fase MER van de RLR, alsook in de behandeling van de RGL en de regionale en provinciale OV-visie.

Integrale Benadering Holland Rijnland

De regio HR. De gealloceerde bijdragen t.a.v. NOG, RGL en RLR zijn vastgesteld. Het DB handelt daarbinnen opererend met volledig mandaat namens het AB en zo ook namens de individuele regiogemeenten. Mocht het hiertoe gealloceerde bedrag t.a.v. de RLR in combinatie met de bijdragen van rijk en provincie niet voldoende blijken, dan kan dit voorgelegd worden aan het AB.

Procesinrichting

Het besluitvormingsproces kent in onze benadering 3 stadia: beeldvorming, oordeelsvorming en besluitvorming.

De beeldvormingsfase is in februari gestart met een intensieve verkenning van

- de relaties tussen de door de IBHR te adresseren projecten,
- de nog ontbrekende financiële en verkeerskundige informatie over de RLR i.r.t. het HWN en OWN,
- de vigerende verstedelijkingsbehoeften / -wensen/ - afspraken
- de actuele standpunten van relevante spelers als gemeenten, regio, provincie en rijk t.a.v. de regionale bereikbaarheidsopgaven en de achterliggende te vervullen behoeften
- van gecreëerde alternatieve oplossingen op infrastructureel gebied, inhb de RLR
- formatie van zgn "oplossingsclusters" en toets middels workshops en een eerste bestuurlijke conferentie
- uitwerking van oplossingsclusters en verbeelding van de tussenresultaten in een tweede bestuurlijke conferentie, ook weer voorafgegaan door diverse workshops, ateliers, 1-op-1 gesprekken met bestuurders en ambtenaren, enzovoort.
- en een rondleiding van minister van VenW, gedeputeerde van PZH, ambassadeur en anderen langs knelpunten in de regio

De oordeelsvormingsfase is sindsdien ingezet om het mogelijk te maken dat de minister(s) en de gedeputeerde zich **nog voor de zomer een voorlopig oordeel** kunnen vormen t.a.v.

- 1) Het "beste" oplossingscluster incl. de routing van de RLR, gegeven kosten, inpassing, draagvlak, enzovoort.
- 2) Een eerste inzicht in de consequenties voor OV, Greenport, woningbouw en BioScience.

Deadline voor het informatiepakket dat de oordeelsvorming van de minister en de gedeputeerde zal voeden hebben wij gesteld op een week voor de betreffende regiegroep van 9 juli, i.e. **3 juli as**.

De oordeelsvormingsfase vervolgt met het integraal verder uitwerken van de oplossingsclusters ten behoeve van het beoordelingskader.

De besluitvormingsfase start na het zomerreces en culmineert in het genoemde besluit op het **BO MIRT van 29 oktober** door de minister in samenspraak met de gedeputeerde.

Voor het BO-MIRT zal een Bestuurlijk vooroverleg tussen de opdrachtgevers worden gepland in de tweede week van oktober (wk 42). Hierna wordt de 3^e bestuurlijke conferentie georganiseerd (week 42/43), waarop het resultaat gepresenteerd zal worden. Het finale besluit wordt op 29 oktober tijdens het BO-MIRT genomen.



Integrale Benadering Holland Rijnland

Deze fase is afgerond zodra het besluit daadwerkelijk is bekrachtigd.

Dit besluit wordt door de minister vervolgens aan de Tweede Kamer voorgelegd, die zich er naar verwachting in december over zal uitspreken (nota overleg MIRT).

Belendende dialogen

Het eindrapport en het advies van de IBHR wordt kort voor het BO MIRT besproken in een *derde bestuurlijke conferentie*, **ca. twee weken voor het BO MIRT**.

Deze bijeenkomst wordt voorafgegaan door:

- een ronde langs bestuurders van de diverse gemeenten, **direct na het zomerreces**. In principe is deze ronde een gezamenlijke activiteit van IBHR en de PZH.
- Een bestuurlijk vooroverleg met de opdrachtgevers **ca. 3 weken voor BO MIRT**.
- een ambtelijke informatieve bijeenkomst **ca. 3 weken voor het BO MIRT**.

Informerende van raden of niet?

Tijdens de rondes langs de gemeenten in de regio werd duidelijk dat er behoefte is aan ondersteuning bij het informeren van raden over het project IBHR. Vanuit het project wordt hier conform het projectplan in principe op ingegaan. Vooralsnog wordt hierbij uitgegaan van een relatief korte informatieve presentatie en het beantwoorden van vragen. DB Holland Rijnland is vooralsnog terughoudend in het aangaan van discussies met raden. Daarom ligt het besluit voor op wijze de raden het best door IBHR geïnformeerd kunnen worden.

De volgende keuzemogelijkheden liggen voor:

1. Niet ingaand op verzoeken van individuele gemeenten om raden te informeren vanuit het project IBHR. De gemeentebesturen moeten hiervan dan op de hoogte worden gesteld, gezien de heersende verwachtingen.
2. Uitstellen van het informeren van raden tot op het lustrum van HR op 1 oktober. De besturen van de gemeenten moeten hiervan dan voor het zomerreces op de hoogte worden gesteld. Op dit moment liggen er verzoeken aan het project IBHR om in de raden de presenteren. Het ligt dan in de rede dat bij het kiezen voor deze optie ook niet op individuele verzoeken van gemeenten wordt ingegaan.
3. Ingaand op verzoeken middels bestuurders van gemeenten om raden te informeren vanuit het project IBHR.
Op grond van het voorstel van Noordwijk, Noordwijkerhout, Teylingen, Hillegom, Lisse en Kaag en Braassem, stellen wij voor om twee identieke informatiebijeenkomsten op avonden te plannen. Hier worden dan raadsleden van HR – gemeenten en Wassenaar uitgenodigd. Het doel is hen te informeren over het proces en de voorliggende oplossingsclusters. (Een mogelijkheid is hierbij ook geïnteresseerde staatsleden van PZH uit te nodigen. Recent is er echter nog een presentatie gegeven aan de commissie MKE door de projectleider van IBHR.)

Wij stellen voor om optie 3 te kiezen, omdat de beeldvorming over het project IBHR en de informatievoorziening dan nog enigszins in de hand gehouden kan worden en er zo min mogelijk "ruis" ontstaat. Bovendien helpt het betrekken van partijen om snelheid te ontwikkelen en te houden bij de afwikkeling van het project RLR. Dit zou in lijn zijn met de adviezen van de commissie Elverding. Ingeval er in het BO MIRT een besluit wordt genomen waarbij extra middelen moeten worden gevonden, is het verstandig de raden geïnformeerd te hebben over de wijze waarop het een en ander in integraliteit is verkend. Natuurlijk kan het informeren stof doen opwaaien en ongewenste lobbies doen ontstaan. De kans dat dit gebeurt met het juist niet expliciet informeren van raden is echter ook groot. De



daaruit voortvloeiende schade en corresponderende vertragingen achten wij minstens zo groot.

Draagvlakontwikkeling

In een naastliggende notitie "Beslisnotitie Participatie" wordt de voorgestelde participatieaanpak toegelicht. Deze notitie geeft aan hoe, gegeven de beperkingen van de krappe doorlooptijd, betrokkenheid wordt bevorderd ter vergroting van het draagvlak.

Van procedures tot improvisatie

Bijgevoegd aan deze notitie is een planningstabel.

Voor de voorgenomen besluitvorming in het BO MIRT moeten de onderliggende stukken met diverse toelichtingen langs diverse organen binnen respectievelijk de ministeries, de provincie en de regio. In bijgevoegde planningstabel is dit weergegeven en zijn de diverse momenten in de tijd gezet (gekleurde blokjes) en zijn de bijeenkomsten op het zgn. kritieke pad weergegeven met de rode blokjes.

De urgentie van een BO MIRT en een Randstad Urgent project is voor de regio HR en de provincie ZH aanleiding om zonodig af te wijken van standaard procedures. Het rijk kent wel een standaard gang van zaken langs de diverse gremia met richtlijnen voor wijze van opereren.

Deadline voor het project IBHR **concept-eindrapport**, advies aan de minister, annotaties, enzovoort is op **10 september 2009** en wordt bepaald door het aanleveren aan het ContactPersonenOverleg van het rijk.
De deadline voor het **definitieve eindrapport** is het bestturlijk vooroverleg in de **tweede week van oktober 2009**.

Na het BO MIRT zullen er vragen komen (van raden, staten, Tweede Kamer, belangengroeperingen – het besluit en de beweegredenen zijn dan openbaar –), waarop het team IBHR antwoorden zal samenstellen. De nazorg is afhankelijk van de verdere inrichting van het vervolgproces.

Integrale Benadering Holland Rijnland

Bijlage: Bijeenkomsten en momenten 2^e helft 2009

	28: 06/07	29: 13/07	30: 20/07	31: 27/07	32: 03/08	33: 10/08	34: 17/08	35: 24/08	36: 31/08	37: 07/09	38: 14/09	39: 21/09	40: 28/09	41: 05/10	42: 12/10	43: 19/10	44: 26/10	45: 02/11
update: 15 juni 2009	w d v	m d w d v	m d w d v	m d w d v	m d w d v	m d w d v	m d w d v	m d w d v	m d w d v	m d w d v	m d w d v	m d w d v	m d w d v	m d w d v	m d w d v	m d w d v	m d w d v	m d w d v
Werksessies en overleg IBHR																		
Kernteam																		
Regiegroep																		
Ambtelijke conferentie																		
Bestuurlijke conferentie																		
Bijeenkomst raden en staten																		
Regio																		
DB Holland Rijnland																		
DB Holland Rijnland Themavergadering																		
AB Holland Rijnland																		
PHO V&V, Holland Rijnland																		
PHO Ruimte, Holland Rijnland																		
Project Managers Overleg																		
Provincie																		
Ged. informeert PS/MKE : concept voorkeustracé RLR																		
Ged. meldt in PS zijn onderhandelingsruimte																		
Uitkomst bestuurlijk overleg RLR																		
Bekend maken concept oordeel voorkeustracé RLR																		
Ged. Informeert GS per brief over concept oordeel RLR																		
Brief inzake uitkomst bestuurlijk overleg RLR naar stuurgroep																		
Ged. Informeert MKE over uitkomst bestuurlijkoverleg RLR																		
Ged. stuurt brief over concept voorkeustracé RLR aan GS																		
projectteam RR bereidt onderhandelingsruimte ged. voor																		
Ged. bereidt onderhandelingsruimte BO MIRT voor in DB HR																		
Ged. stemt onderhandelingsruimte af in GS																		
MER: oplevering concept eerste fase																		
MER: start opstellen Besluitnota																		
MER: indienen Besluitnota via workflow																		
MER: bespreken conceptrapportage 1e fase in stuurgroep																		
Besluitnota in GS																		
Besluitnota behandeld door MKE																		
Vaststelling rapportage 1e fase door PS (Besluitnota)																		
Ministeries V&W en VROM																		
FES (Fonds Econ. Structuurversterking): advies CPB nodig																		
Aanleveren stukken CPO (ContactPersonenOverleg)																		
CPO (ContactPersonenOverleg)																		
ICRE (Interdepartementale Commissie Ruimtelijke Ordening)																		
REKI (Onder)Raad voor Economie, Kennis en Innovatie																		
Ministerraad																		
BO MIRT																		
Ged. PZH informeert Stuurgroep RLR over besluit BO MIRT																		
Ged. PZH informeert GS over besluit BO MIRT																		
Ged. PZH informeert PS over besluit BO MIRT																		





Integrale Benadering Holland Rijnland

Agenda Regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland

4e

Datum: donderdag 18 juni 2009, 11:00 – 12:30 uur

Locatie: Den Haag, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, zaal F 0.15

Samenstelling regiegroep:

- Ministerie VenW, [redacted] voorzitter, [redacted] vervangt
- Ministerie VROM, [redacted]
- Ministerie van Economische zaken, [redacted]
- Ministerie van LNV, [redacted]
- Provincie Zuid-Holland, [redacted]
- Holland Rijnland, [redacted]
- Rijkswaterstaat, [redacted]

Delegatie uit het Kernteam:

- [redacted], projectleider
- [redacted], procesmanager
- [redacted], Holland Rijnland
- [redacted], VROM

Reviewteam:

- [redacted]
- [redacted]

Agenda:

1. Opening
2. Verslag vorig overleg (12-05-2009)
3. Presentatie Reviewteam
4. Besluitvorming en Communicatie
5. MKBA
6. Rondvraag en sluiting

Ad2) Verslag vorig overleg

Bijlagen: Verslag regiegroep 12-05-2009

Notitie plan van aanpak n.a.v. de regiegroep vergadering op 12-05-2009

Ad3: Presentatie Reviewteam

Namens het reviewteam zullen [redacted] en [redacted] een presentatie geven van de bevindingen van het reviewteam ten aanzien van de oplossingsclusters die momenteel worden uitgewerkt door IBHR en zullen zij nader ingaan op een variant van het spoortracé dat het reviewteam als kansrijk ziet.

Ad4) Besluitvorming

Bijlagen: Beslisnotitie Besluitvormingsproces

Beslisnotitie Perscommunicatie

Beslisnotitie Participatie

Gevraagd wordt over de in de notitie genoemde punten een besluit te nemen.

Ad5) MKBA

Bijlagen: Beslisnotitie MKBA

Gevraagd wordt over de in de notitie genoemde punten een besluit te nemen.

Beslisnotitie MKBA

Aan: Regiegroep IBHR

Van: [REDACTED] / [REDACTED]

Datum: 10-6-2009

Doel notitie:

- Schetsen van de verschillende opties voor de uitwerking van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) IBHR en duiden van de haalbaarheid ervan;
- Voorstel doen voor de wijze waarop de MKBA IBHR uitgevoerd zal worden;
- Status: ter accoording door regiegroep.

Inleiding

In het MIRT overleg van 18 mei 2009 is besloten dat Rijk en regio in oktober gezamenlijk een bestuurlijke voorkeur uitspreken voor één van de oplossingsclusters en tevens bijbehorende financiële bijdragen vaststellen, inclusief de bijbehorende voorwaarden over o.a. ruimtelijke ontwikkeling, bereikbaarheid en leefbaarheid.

Ten behoeve van deze besluitvorming is een MKBA nodig. Hier zijn richtlijnen voor beschikbaar. Binnen de MIT-systematiek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat worden MKBA's uitgevoerd volgens de leidraden "OEI bij MIT-verkenningen" (optie 1) en "OEI bij MIT-planstudies" (optie 2). De MKBA op planstudie niveau vraagt een aanzienlijk gedetailleerdere uitwerking en onderbouwing van de effecten van de verschillende projectalternatieven, in vergelijking met een MKBA op verkenningenniveau (meer o.b.v. kentallen).

De projectdirectie Elverding werkt momenteel aan een transitiedocument "OEI bij MIRT verkenningen" (optie 3) dat invulling moet geven aan de MKBA's bij dergelijke nieuwe verkenningen. Dit transitiedocument stelt dat een MKBA voor een "Elverding verkenning" in principe uitgevoerd moet worden volgens de leidraad "OEI bij planstudies".

Expertsessie

Op 27 mei jl. is een expertsessie georganiseerd over de MKBA IBHR waarbij aanwezig waren Ministerie van V&W (DG Mobiliteit, Rijkswaterstaat en directie Elverding), Ministerie van VROM, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) en het ministerie van Financiën.

Belangrijkste conclusies waren:

- De MKBA is geen "integrale MKBA" maar een MKBA voor de Rijnlandroute (waarbij de effecten op de andere projecten inzichtelijk worden gemaakt);
- De MKBA dient uitgevoerd te worden volgens "OEI bij MIT planstudies" omdat voor het nemen van een voorkeursbeslissing alle mogelijke welvaartseffecten op voldoende gedetailleerd niveau in beeld moeten zijn.

MKBA voor IBHR: wat is haalbaar?

Het project IBHR werkt zoveel mogelijk conform de principes van de commissie Elverding, maar wijkt, vanwege de beperkte doorlooptijd (9 maanden i.p.v. 2 jaar), op aantal aspecten af. Daarnaast ligt het detailniveau van de uitwerking van de oplossingsrichtingen in tussen wat gewoon is binnen verkenningen en planstudies. De infrastructurele elementen zijn gedetailleerd uitgewerkt (richting planstudieniveau) waar dit voor de besluitvorming relevant is. Exacte tracés en inpassingen moeten echter nog nader vormgegeven worden (planuitwerkingsfase). Tot slot worden binnen de IBHR wel milieueffecten in beeld gebracht

Integrale Benadering Holland Rijnland

maar wordt er geen complete MER uitgevoerd. In een parallel traject werkt de provincie Zuid-Holland hieraan, afronding hiervan volgt na het uitspreken van de bestuurlijke voorkeur in oktober. In dit provinciale traject worden alle projectalternatieven nader uitgewerkt.

Omdat de uitwerking binnen IBHR niet in de volle breedte op planstudieniveau is uitgevoerd en de gegevens uit de MER nog niet beschikbaar zijn, is het ook niet mogelijk om een MKBA volledig volgens de leidraad "OEI bij MIT planstudies" uit te voeren. Met name op de volgende onderwerpen kan niet direct het gewenste detailniveau van de effectbeschrijving worden gehaald:

Effect	Gewenst (planstudieniveau)	Haalbaar (tussen planstudie en verkenningniveau in)
Effecten bouwperiode	Verandering in reistijden, betrouwbaarheid en variabele transportkosten tijdens bouwfase (uren, % en euro)	Kwalitatieve inschatting (expert judgement)
Verkeersveiligheid wegverkeer en andere modaliteiten	Verandering in verkeersslachtoffers (aantal doden en gewonden)	Kwantitatieve inschatting kosten of baten op basis kentallen (aantal kilometer binnen en buiten bebouwde kom).
Externe veiligheid	<i>Plaatsgebonden risico</i> (aantal kwetsbare bestemmingen binnen PR = 10 ⁻⁶ contour) <i>Groepsrisico</i> (aantal locaties en hoogte GR t.o.v. oriënterende waarde)	Kwalitatieve inschatting (expert judgement)
Leefomgeving (geluid)	Aantal geluidgehinderden (of woningen) per decibelcategorie	Kwantitatieve inschatting kosten of baten op basis kentallen (aantal kilometer binnen en buiten bebouwde kom).
Luchtkwaliteit	Uitstoot in tonnen, minimaal CO ₂ , NO _x en PM ₁₀	Kwantitatieve inschatting kosten of baten op basis kentallen (aantal kilometer binnen en buiten bebouwde kom).
Bodem Grond en oppervlaktewater	Grondverzet (m ³), Effect waterbeheersing (gebieden),	Kwalitatieve inschatting (expert judgement)

Realisatie van een MKBA volledig op planstudieniveau vereist een aanzienlijke aanvullende uitwerking van de infrastructuur en effecten, hetgeen voor alle oplossingsclusters in de fase tot oktober niet haalbaar is. Momenteel wordt onderzocht hoe met behulp van inschattingen en expert oordelen een (deels kwalitatief) beeld van de genoemde effecten gegeven kan worden. Dit zal aansluiten op een MKBA tussen het niveau van een verkenning en een planstudie. Naar inzicht van het projectteam zal dit voldoende informatie bieden voor de besluitvorming in oktober (die vooral gericht is op een keuze tussen oplossingsclusters en niet op definitieve inpassing van de infra).

Integrale Benadering Holland Rijnland

Voorstel

Aangezien:

- IBHR voorloopt op de vertaling van het gedachtegoed van Elverding en dus niet volledig conform Elverding kan worden uitgewerkt,
- de leidraad "OEI bij MIT-planstudies" wordt aangewezen bij gebrek aan een leidraad voor Elverding verkenningen en de compleetheid van het in beeld brengen van de effecten prevaleerd boven het detailniveau van de uitwerking in deze fase,
- en in de MER van de provincie, naast de bestuurlijke voorkeur, meerdere alternatieven tot een planstudieniveau uitgewerkt zullen worden,

stelt het project IBHR voor een MKBA zoveel mogelijk uit te voeren conform de Leidraad "OEI bij MIT planstudies", maar af te wijken op de punten Effecten tijdens bouwperiode, Verkeersveiligheid, Externe veiligheid, Leefomgeving – geluid en lucht en Bodem, grond en oppervlaktewaterpunten. Het streven is de effecten op deze punten op basis van expert judgements en vereenvoudigde methodieken / kentallen toch op hoofdlijnen inzichtelijk te maken.

From: [redacted]@pzh.nl
Sent: Monday 22 June 2009 14:26:10
To: [redacted]@pzh.nl
Cc: [redacted]@pzh.nl [redacted]@pzh.nl
Subject: Terugmelding regiegroep 18 juni

Dag [redacted],

Vanochtend heb ik een terugkoppeling gekregen van [redacted] over de regiegroep van 18 juni jl.
En was even benieuwd naar jouw terugkoppeling. **Morgen 12:00 uur is er een workshop van de IBHR dan is het wel handig om jouw versie te hebben via de mail of telefonisch.**

Terugkoppeling regiegroep:

In de regiegroep is afgesproken dat de besluiten vóór de zomer en in oktober gezamenlijke besluiten zijn van Asje en Eurlings.

Dit is anders dan wij vorige week maandag hebben besproken.

Jij en [redacted] hebben in de regiegroep aangegeven dat bij PZH en de HR de mandaten voldoende zijn tot oktober als het voorkeursalternatief het N-11 west tracé is.
Besluitvorming door PS en AB zijn niet aan de orde vóór 29 oktober.
Het Rijk neemt géén besluit in oktober als de financiering niet rond is.

Hoe verhoud het besluit van Asje zich tot besluitvorming ihkv de MER?

NB1

NB2

Groet

[redacted]
Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Projecten en Programma's
070-[redacted]
06-[redacted]



Agenda Regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland

Datum: donderdag 9 juli 2009, 11:00 – 12:30 uur

Locatie: Den Haag, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, F 0.15

5a

Samenstelling regiegroep:

- Ministerie VenW, [redacted], voorzitter,
- Ministerie VROM, [redacted]
- Ministerie van Economische zaken, [redacted]
- Ministerie van LNV, [redacted]
- Provincie Zuid-Holland, [redacted]
- Holland Rijnland, [redacted] vervangt
- Rijkswaterstaat, [redacted]

Delegatie uit het Kernteam:

- [redacted], projectleider
- [redacted], Holland Rijnland
- [redacted], VROM
- [redacted]

Agenda:

1. Opening
2. Verslag vorig overleg (18-06-2009)
3. Bespreking tussenresultaat en bepalen voorkeursrichting
4. Projectbudget
5. Rondvraag en sluiting

Ad2) Verslag vorig overleg

Bijlagen: Verslag regiegroep 18-06-2009

Ad3) Bespreking tussenresultaat en bepalen voorkeursrichting

Het projectteam heeft de tussenresultaten van het onderzoek verwerkt in het werkdocument. In de notitie is een analyse van de onderzoeksresultaten opgenomen en een beschrijving van de voorkeursrichtingen van het rijk en de regio. Het doel is in dit overleg een basis te creëren waarop Minister Eurlings en Gedeputeerde Van Dijk een gezamenlijke voorkeursrichting kunnen bepalen

Bijlagen: Notitie oordeelsvorming oplossingsclusters

Werkdocument Integrale Benadering Holland Rijnland

Notitie scenario's na oordeelsvorming

Ad4) Projectbudget

Op basis van het voortschrijdend inzicht in de uitputting van het projectbudget en de inschatting van de nog te besteden middelen is een raming gemaakt van de benodigde uitbreiding van het projectbudget die al eerder is aangekondigd, maar nog niet geakkordeerd en gedekt.

Gevraagd wordt over de in de notitie genoemde punten een besluit te nemen.

Bijlagen: Beslisnotitie projectbudget (volgt)



Werkdocument integrale benadering Holland Rijnland

Stand van zaken 3 juli 2009



Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Ministerie van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en
Milieubeheer

Projectgegevens

Titel: Concept –rapportage verkenning IBHR

Versie: 0.1

Datum: 3 juli 2009

In opdracht van: Holland Rijnland
Provincie Zuid-Holland
Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Uitgevoerd door: Projectteam IBHR

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave		2
1	Integrale Benadering Holland Rijnland	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Nut en Noodzaak	4
1.3	Vertrekpunten	5
1.4	Proces	6
2	Rijks, regionale en lokale belangen	9
2.1	Integraal ontwerpen is rekening houden met belangen	9
2.1.1	Rijksbelangen	9
2.1.2	Regionale belangen	10
2.1.3	Lokale belangen	11
2.1.3.1	Oostvlietpolder	11
2.1.3.2	Passage Voorschoten	11
2.1.3.3	Passage Stevenshof	12
2.1.3.4	Omgeving bouwlocatie Valkenburg	12
2.1.3.5	Rijksweg A44	13
2.1.3.6	Churchilllaan en Dr.Lelylaan	13
3	Clusterbeschrijving	15
3.1	Ontwikkelingsperspectieven	15
3.2	Zoeken naar Balans	18
3.2.1	Infrastructuur	19
3.2.1.1	Aansluiting op de A4	19
3.2.1.2	Ontsluiting Leiden-oost	20
3.2.1.3	Aansluiting Maaldrift	22
3.2.1.4	A44	23
3.2.1.5	Knoop Leiden West	23
3.2.1.6	N206-Tjalmaweg	24
3.2.2	Inpassing	24
3.2.2.1	Oostvlietpolder	24
3.2.2.2	Passage Voorschoten	26
3.2.2.3	Passage Stevenshof	28
3.2.2.4	Ing. G. Tjalmaweg	29
3.2.2.5	Ringenstructuur Leiden	29
3.2.2.6	Bio Science Parc	30
3.3	Holland Rijnland in het Groen	31
3.3.1	Algemene beschrijving	31
3.3.2	Infrastructuur	32
3.3.2.1	Churchilllaan tracé	32
3.3.2.2	Spoortracé	33

3.3.3	Inpassing	34
3.3.3.1	Churchilllaantracé	34
3.3.3.2	Spoortracé	35
3.4	Stadsrandroute	37
3.4.1	Algemene beschrijving	37
3.4.2	Infrastructuur	37
3.4.3	Inpassing	38
3.5	Generieke maatregelen	42
3.5.1	Openbaar vervoer en RijnGouwewijl	42
3.5.2	Verstedelijkingsafspraken	43
3.5.3	Bereikbaarheid Greenport Duin en Bollenstreek	44
3.5.4	Bereikbaarheid Leiden Bio Science Park	45
4	Effectbeschrijving	46
4.1	Woningbouw en verstedelijking	46
4.2	Bereikbaarheid	47
4.2.1	Reistijdverkortings algemeen	47
4.2.1.1	Reistijdverkortings economische speerpunten	48
4.2.1.2	Reistijdverkortings doorgaand verkeer	48
4.2.1.3	Functionele duurzaamheid van het verkeersnet	50
4.2.1.4	Doorstroming hoofdwegenet (HWN)	50
4.2.1.5	Doorstroming onderliggend wegenet (OWN)	52
4.2.1.6	Totaalvergelijking bereikbaarheid	53
4.3	Milieu	53
4.4	Economische ontwikkeling	56
4.5	Ruimtelijke kwaliteit	58
4.6	Kosten	59
4.6.1	Zoeken naar Balans	59
4.6.2	Holland Rijnland in het Groen	61
4.6.3	Stadsrandroute	62
4.6.4	Kosten Openbaar Vervoer (RijnGouweLijn)	64
4.6.5	Besparing kosten	64
4.6.6	Overzicht en samenvatting kosten	64
4.7	Maatschappelijke Kosten Baten Analyse	65
4.8	Fasering	66
4.9	Samenvatting	68
5	Alternatief Spoortracé	70
6	Draagvlak	74
6.1	Draagvlak, wanneer en bij wie	74
6.2	Bestuurlijke afspraken	74
Bijlage I		77

1 Integrale Benadering Holland Rijnland

1.1 Aanleiding

In de regio Holland Rijnland zijn een aantal projecten voorgenomen waarbij gemeentelijke, provinciale en rijksbelangen nauw met elkaar verweven zijn. Het gaat hier om de projecten RijnlandRoute, RijnGouwelijk, Locatie Valkenburg, Herstructurering Greenport Duin- en Bollenstreek en Leiden Bio Science Park. Daarom is de financiering van deze projecten een zaak van de gezamenlijke overheden. Het Rijk wil de investeringsafwegingen in samenhang doen.

Tijdens het bestuurlijk overleg van 28 mei 2008 is besloten dat Rijk en regio samen een integraal beeld opstellen om daarmee een afweging te kunnen maken ten aanzien van de financiële betrokkenheid van het Rijk. Uit dit integrale beeld van de ontwikkeling van de regio Holland Rijnland blijkt de noodzaak van de vijf hierboven genoemde projecten en de daarmee samenhangende verbeteringen aan het hoofdwegennet (A4 en A44/N44). Zowel Rijk als regio onderschrijven deze noodzaak. Tevens blijkt hieruit de onderlinge samenhang en wederzijdse versterking op basis waarvan het Rijk en de regio erkennen dat er een gezamenlijk belang ligt in de ontwikkelingen binnen deze regio. Over de verdeling van de financiële bijdragen van de verschillende partijen per project kunnen echter pas besluiten worden genomen wanneer dit integrale beeld verder is uitgewerkt. Daartoe is de Integrale Benadering Holland Rijnland in het leven geroepen.

Tijdens het opdrachtgeversoverleg van 3 februari 2009 namen de minister van Verkeer en Waterstaat en de gedeputeerde Verkeer en Vervoer van de provincie Zuid Holland de startbeslissing van de Integrale Benadering. Kern is het uitgangspunt dat de Integrale Benadering inzicht gaat bieden in de benodigde bereikbaarheidsmaatregelen en de effecten daarvan op woningbouw, economische ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit in Holland Rijnland. Daarnaast zal de Integrale Benadering zoeken naar optimalisering van de vijf reeds bestaande projecten.

Resultaat (Randstad Urgent contract, oktober 2008)

- een nadere uitwerking van de integrale benadering waaruit een programmering (volgorde/planning) en prioritering van de verschillende maatregelen volgt;
- een overzicht van maatregelen aan de A4, A44 in samenhang met de RijnlandRoute;
- afspraken over financiële bijdragen van partijen aan de projecten, waaronder de RijnlandRoute;
- een bestuurlijk gedragen voorkeursvariant met zicht op financiering en waarvan de belangrijkste effecten in beeld zijn.

1.2 Nut en Noodzaak

De Integrale Benadering is in het leven geroepen vanuit de gedachte dat verbetering van de bereikbaarheid een belangrijke voorwaarde is voor verdere ontwikkeling van de regio Holland Rijnland en daarmee van de Randstad.

De ligging in het hart van de Randstad, tussen de economische grootmachten Noord- en Zuidvleugel, is van grote invloed op de regionale economie en werkgelegenheid. Ondanks de dynamiek in bedrijvigheid die de ligging tot gevolg heeft, werken veel inwoners van de regio in Amsterdam, Schiphol of Den Haag. De bedrijfstakken met sterke internationale posities (Greenport Duin- en Bollenstreek, bedrijventerrein

Leeuwenhoek, Bio Science Park, congreswezen Noordwijk en ESA/ESTEC) zijn dragers van de regionale economie. Maar zelfs met deze speerpunten, daalt de relatieve bedrage van de regio aan het bruto binnenlands product gestaag. Schaarste aan bedrijventerreinen, beperkte groeimogelijkheden en slechte bereikbaarheid verminderen het vestigingsklimaat van de regio.

Naast economische stagnatie kent Holland Rijnland sinds enkele jaren een negatief migratiesaldo. Voornamelijk starters en gezinnen verlaten de regio omdat ze hier geen woning kunnen vinden die voldoet aan hun wensen en financiële mogelijkheden. Het negatief migratiesaldo duidt op druk op de woningmarkt. Die druk zal toenemen omdat ondanks de negatieve migratie het aantal huishoudens toeneemt vanwege de groei van het aandeel 1-persoonshuishoudens.

In de afgelopen decennia, heeft verstedelijking zich met name geconcentreerd in de As Leiden-Katwijk. Die ontwikkeling hapert echter, zoals blijkt uit de achterstand op het woningbouwprogramma. In verschillende uitspraken van de Raad van State is een koppeling gelegd tussen bereikbaarheid en woningbouw. Volgens de laatste prognoses komt de woningbouwachterstand in de regio uit op een realisatie van 59 procent van de taakstelling over de periode 2005-2010. Bovenop deze achterstand komt alweer de aankomende opgave: de structuurvisie Randstad 2040 gaat uit van een toevoeging van 500.000 woningen aan de woningvoorraad in de Randstad tot 2040. De gemeenten binnen Holland Rijnland hebben onlangs in hun woonvisie een prognose afgegeven om netto 24.240 woningen te realiseren tot 2020, waaronder 5.000 woningen op locatie Valkenburg.

Een belangrijke factor achter de stagnerende economie en woningmarkt is de slechte bereikbaarheid. De voordelen van de centrale ligging in de randstad kunnen alleen ten volle worden benut als de kwaliteit van de verkeersnetwerken zodanig is, dat de gunstige ligging ook vertaalt kan worden in een adequate bereikbaarheid. Afgezien van de grote noord-zuid gerichte pendels, vinden verplaatsingen voornamelijk kriskras plaats door het regionale verkeersnetwerk. Menging van lokaal, regionaal en doorgaand verkeer op de A4 en in mindere mate de A44 veroorzaakt doorstromingsproblemen. Veel regionaal en doorgaand verkeer wordt gedwongen op routes door verstedelijkt gebied van ofwel Holland Rijnland ofwel Haaglanden met leefbaarheidsproblemen, lage snelheden, oponthoud en geringe doorstroming tot gevolg. Bovendien kent de regio naast het treinspoor, geen spoor- of tramverbinding binnen de verstedelijkte as en het openbaar vervoer sluit niet aan op de hoogwaardig openbaar vervoerverbindingen uit de Zuid- en Noordvleugel. De huidige busverbindingen kennen vaak lange en mede daardoor langzame routes.

De Integrale Benadering Holland Rijnland raakt aan al deze aspecten. De Integrale Benadering behelst een verkenning naar de noodzakelijke bereikbaarheidsverbeteringen, steeds in nadrukkelijke relatie tot de economische kracht van de regio, de mogelijkheden tot verstedelijking en zoveel mogelijk behoud van leefbaarheid in de regio.

1.3 Vertrekpunten

In oktober 2008 is door de het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het ministerie van VROM, provincie Zuid-Holland en Holland Rijnland een gezamenlijk visiedocument vastgesteld over de gewenste ontwikkeling van de regio. Op basis van een analyse van kwaliteiten, kansen en problemen van de regio is een aantal strategische keuzes gemaakt onder het motto 'behouden, benutten en versterken':

Behouden van de kwaliteiten van de regio:

- openheid van het kustgebied, de Rijksbufferzone Den Haag- Leiden en het Groene Hart
- openheid voor de bollenteelt in de Greenport Duin- en Bollenstreek

Benutten van:

- de woningbouwpotenties in de As Leiden-Katwijk
- bedrijfstakken met sterke internationale posities (Greenport Duin- en Bollenstreek, Bio Science Park)
- potenties voor recreatie in het buitengebied
- nabijheid van Schiphol en grote steden in de Randstad

Beide doelen worden bereikt door**Versterking van de vitaliteit van de verstedelijkingsas Leiden-Katwijk door**

- het bieden van ruimte aan de ontwikkeling van internationaal concurrerende bedrijfstakken
- het bouwen in hogere dichtheden in centrumstedelijke locaties
- het versterken van (de bereikbaarheid van) recreatieve voorzieningen en van de vitaliteit van de Leidse binnenstad o.a. door deze autoluw te maken

Verbetering van de bereikbaarheid is daarbij cruciaal. Die bereikbaarheid moet er zijn op vier niveaus:

- vanuit de Leidse regio naar de economische centra van de Randstad
- vanuit andere delen van de Randstad en Schiphol naar Bio Science Park, Greenport Duin- en Bollenstreek, ESA/ESTEC en het congreswezen in Noordwijk en Noordwijkerhout
- binnen de regio (samenhang tussen woongebieden en de Leidse binnenstad)
- tussen de buurregio's

Kern van de oplossing is het creëren van een stadsregionaal verdeelsysteem in de vorm van een W. Dit verdeelsysteem ontstaat bij het ontvlechten van het doorgaande en regionale verkeer op de A4 en A44, de aanleg van een nieuwe verbinding daartussen (RijnlandRoute) en het hierop aantakken van de N206. Naast de autobereikbaarheid is voor het functioneren van de As Leiden-Katwijk verbetering van de OV-verbinding in oost-west-richting noodzakelijk.

Bovenstaande strategische keuzes zijn de vertrekpunten voor de Integrale Benadering Holland Rijnland.

1.4 Proces

Met Randstad Urgent heeft het kabinet bedoeld projecten te versnellen door knopen door te hakken en besluiten te nemen. De Integrale Benadering Holland Rijnland is één van die projecten en helpt de Randstad economisch te versterken. Met Randstad Urgent ligt er druk op de betrokken bestuurders om op de afgesproken tijd besluiten te nemen. Voor de Integrale Benadering geldt de afspraak in het BO MIRT van oktober 2009 een politiek gedragen voorkeursbeslissing vast te stellen.

Het proces van de Integrale Benadering is er dan ook op gericht het Rijk en de provincie Zuid-Holland in staat te stellen een besluit te nemen over investeringen ter verbetering van de infrastructuur in relatie tot de problematiek van de regio zoals de stagnerende economie en woningbouwopgave, en het behoud van leefbaarheid en groen. Met andere woorden een besluit over welk pakket aan bereikbaarheidsmaatregelen gewenst is, gegeven:

- de kosten (en baten);
- de effecten (oplossend vermogen op korte en langere termijn);
- het draagvlak (bij Rijk, provincie, regio en gemeenten).

De Integrale Benadering moet het mogelijk maken om op tijd voor het BO MIRT van oktober 2009 een degelijk onderbouwde argumentatie te geven, zodat er een besluit kan worden genomen. De voorliggende rapportage geeft de minister van Verkeer en Waterstaat en de gedeputeerde Verkeer en Vervoer van de provincie Zuid-Holland het actuele, maar nu nog op punten beperkt inzicht, zoals dat tot 3 juli 2009 is opgebouwd.

Breedte en diepte

De verkenning Integrale Benadering Holland Rijnland bekijkt de vraagstukken van de regio in de volle breedte. De volle breedte betekent dat niet op voorhand 'nee' wordt gezegd tegen bepaalde oplossingen. De Integrale Benadering onderzoekt wat mogelijk is tegen welke prijs. Dus ook minder voor de hand liggende oplossingsrichtingen als een tracé van de RijnlandRoute ten zuiden van Locatie Valkenburg. Mogelijke oplossingen worden afgewogen op basis van kosten, baten, effecten én draagvlak om te bepalen welke oplossingen kansrijk zijn.

Aanpak

De Integrale Benadering beoogt inhoudelijk zo breed, diep en onbevooroordeeld mogelijk de argumentatie voor inhoudelijke keuzen op een rij te hebben. Samen met de betrokken projecten, de lokale, regionale en landelijke overheden worden bestaande en nieuwe oplossingen voor de regio verkent op kosten, effecten en draagvlak.

De inrichting van het project is zodanig dat er enerzijds wordt gewerkt aan de inhoud door onderzoek en anderzijds het gesprek wordt gevoerd met partijen om de inhoud te versterken met regionale kennis en draagvlak te verkennen voor deeloplossingen. Dit gebeurt in conferenties, workshops en gesprekken. De aanpak van de Integrale Benadering is in de geest van de Commissie Elverding 'Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten'. Dat wil zeggen dat in een brede verkenning eerst alle ideeën voor mogelijke oplossingen worden geïnventariseerd. Het is voor het eerst dat er een startbeslissing is genomen waarbij de werkwijze zoals die door de Commissie Elverding is voorgesteld als uitgangspunt is genomen. Er is sprake van een gebiedsgewijze benadering, heldere tijdsafspraken en betrokkenheid van bestuurders, ambtenaren en belanghebbenden. De verkenningsfase wordt afgesloten met een politiek gedragen voorkeursbeslissing gericht op een kortere planuitwerkingsfase.

Organisatie

Het projectteam Integrale Benadering bestaat grotendeels uit vertegenwoordigers van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het ministerie van VROM, de provincie Zuid-Holland en Holland Rijnland. Van alle betrokken projecten worden de resultaten gebruikt en waar nodig verrijkt, om dubbel werk te voorkomen. Omdat het provinciale project RijnlandRoute van grote betekenis is voor de oplossing van de regionale problemen en in een belangrijke besluitvormingsfase verkeert, is de samenwerking met het projectteam RijnlandRoute intensief. De processen van beide trajecten zijn – zo goed als dat gegeven de verschillende verantwoordelijkheden mogelijk is – op elkaar afgestemd.

Met Randstad Urgent kent het project een bestuurlijk duo dat verantwoordelijk is voor de voortgang: de minister van Verkeer en Waterstaat en de gedeputeerde Verkeer en Vervoer van de provincie Zuid-Holland. Daarnaast kent het project een ambassadeur, mevrouw Leemhuis-Stout, die in voorkomende gevallen zaken op bestuurlijk niveau kan vlot trekken.

Het project krijgt sturing van een Regiegroep, waarin vertegenwoordigers van het Rijk, de provincie Zuid-Holland en Holland Rijnland namens hun bestuurders zitting nemen. Voorbereidend is er een Kernteam, waarin naast vertegenwoordiging uit het projectteam ook vertegenwoordiging zit van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het ministerie van VROM, de provincie Zuid-Holland en Holland Rijnland.

Een Reviewteam tot slot, bestaande uit [REDACTED], [REDACTED] en [REDACTED] beoordeelt oplossingen inhoudelijk, geeft advies en draagt zelf alternatieven aan. Zo is het *Alternatief Spoortracé*, dat in hoofdstuk 5 nader is uitgewerkt, afkomstig van het reviewteam.

De Integrale Benadering is via bestaande formele overleggen organisatorisch verbonden met de dragende organisaties Rijk, provincie en regio. De verbinding met de projecten verloopt inhoudelijk via de medewerkers in het project en het zogenoemde projectmanageroverleg.

Integrale Benadering Holland Rijnland en RijnlandRoute

De Integrale Benadering Holland Rijnland en de RijnlandRoute kennen beide een eigen projectorganisatie, zoals ook de andere betrokken projecten hun eigen organisaties en procedures kennen. Vanwege de directe relatie tussen de Integrale Benadering en de RijnlandRoute is deze laatste voor het vervolgen van de MER-procedure momenteel in afwachting van besluitvorming over de Integrale Benadering. De resultaten van de verkenning kunnen dan geïncorporeerd worden in de milieueffectrapportage.

Pijn en draagvlak

Het is waarschijnlijk dat voorgestelde oplossingen binnen sommige gemeenten pijn veroorzaken. De naar verwachting beperkte middelen, de huidige inrichting van het gebied en de uiteenlopende locale en regionale belangen in de regio wijzen daarop. In het bijzonder is dit het geval voor de inpassing van de RijnlandRoute en de RijnGouwewijn. De Integrale Benadering streeft in haar procesinrichting naar een voor Rijk en regio maximaal acceptabele, maar ook betaalbare oplossingen.

Het gaat er dus niet alleen om een betaalbare en technisch haalbare oost-westverbinding te vinden of een procesafpraak te maken over de noordelijke ontsluiting van de Greenport Duin- en Bollenstreek. Voor de uiteindelijk te kiezen oplossingen is het vooral de opgave om tot voldoende draagvlak te komen en tempo te maken.

Participatie

De Integrale Benadering definieert zes niveaus van participatie met toenemende mate van directe beïnvloeding: informeren, raadplegen, adviseren, coproduceren, meebeslissen en beslissen. Ambtenaren en, waar relevant, vertegenwoordigers van belangengroepen zijn betrokken in workshops en ateliers gericht op specifieke gebieden. Hierdoor wordt het werk in breedte en diepte verrijkt en ontstaat een zekere basis voor draagvlak vanuit de samenwerking. Men hoeft het daarin niet met elkaar eens te zijn. Inzicht in elkaars argumenten en de ruimte voor oplossingen (fysiek en financieel) is essentieel voor acceptatie.

Brede participatie op bewonersniveau is alleen zinvol binnen de afzonderlijke projecten. Uiteindelijk is het contraproductief verwachtingen in de zin van medezeggenschap te wekken, die uiteindelijk niet kunnen worden waargemaakt. Na het BO MIRT in oktober 2009 is bewonersparticipatie meer voor de hand liggend.

In de bijlage vindt u een overzicht van het participatieniveau per partij.

2 Rijks, regionale en lokale belangen

2.1 Integraal ontwerpen is rekening houden met belangen

2.1.1 Rijksbelangen

Met de Integrale Benadering wordt een aantal beleidsdoelstellingen van het Rijk doorvertaald naar de regio Holland Rijnland. Te beginnen bij de doelstellingen uit de recent vastgestelde structuurvisie Randstad 2040. Het kabinet streeft daarin krachtige, duurzame steden na en regionale bereikbaarheid en kiest voor een *revival* van de stad. Het kabinet vindt het daarbij belangrijk dat verstedelijking en bereikbaarheid worden gekoppeld op een hoger schaalniveau (gebieden tot ca 40 km) om daarmee de woningmarkt en arbeidsmarkt van de Randstad naar een hoger schaalniveau te brengen en agglomeratievoordelen beter te benutten. De voorziene woningbouwopgave tot 2040 voor de gehele Randstad wordt geschat op ca 500.000 woningen, daarbij moet ingezet worden op diversiteit in de woningvoorraad om in te kunnen spelen op uiteenlopende woonwensen. Voor een goede bereikbaarheid van de Randstad wordt ingezet op betere uitwisseling tussen autoverkeer en openbaar vervoer, in combinatie met stedelijke verdichting en centrumvorming. Daarnaast kiest het kabinet ervoor om 'sterker te maken wat al sterk is', daarmee onder meer duidend op versterking van de centrumfunctie van de Greenports. Een derde relevant speerpunt is het ontwikkelen van groen-blauwe kwaliteiten in de omgeving van de grote steden en het versterken van landschappelijke kwaliteit en contrasten. Daarnaast speelt de robuustheid van het HWN binnen een randstad een rol bij de keuzes ten aanzien van bereikbaarheid.

Dit beleid komt tot uiting in:

- de verbreding van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) naar het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT), waar bereikbaarheid en verstedelijking samen komen.
- de mobiliteitsaanpak, waarin de inzet op de robuustheid en kwaliteit van het totale mobiliteitssysteem verder wordt uitgewerkt. Hierbij gaat het erom dat reizigers iets te kiezen hebben en een bewustere mobiliteitskeuze gaan maken. De Mobiliteitsaanpak richt zich onder andere op voldoende kwaliteit en capaciteit van afzonderlijke modaliteiten zodat de verwachte vervoersgroei opgevangen kan worden. De maatregelen zijn gericht op de korte- (2012), de middellange- (2020) en de lange termijn (2028).
- de verstedelijkingsafspraken. Met de verstedelijkingsafspraken wil het rijk de opgave voor woningbouw aanpakken en de doorstroming op de woningmarkt verbeteren. Allereerst door sterke verdichting en herstructurering. Maar ook door de ontwikkeling van 'Nota Ruimte'-locaties, zoals Valkenburg. Het Rijk beoogt brede afspraken met regio's voor een groter en kwalitatief beter woningaanbod (in het bijzonder in gespannen woningmarkten, zoals Leiden).
- de ontwikkeling van 'metropolitane parken' en, daarnaast, de duurzame bescherming van groen-blauwe kwaliteiten via de AmvB-Ruimte (voor de rijksbufferzones gaat het dan bijvoorbeeld om het vrijwaren van verstedelijking).

2.1.2 Regionale belangen

Bij de uitwerking van oplossingsmaatregelen dient rekening te worden gehouden met een aantal specifieke regionale belangen en kwaliteiten. Deze zijn beschreven in de Regionale Structuurvisie 2020 van Holland Rijnland.

Stedelijke ontwikkeling

De regio Holland Rijnland biedt een unieke woonomgeving met een diversiteit aan woonmilieus in het hart van de Randstad. De verstedelijkingsopgave in Holland Rijnland wordt geconcentreerd in de aangesloten stedelijke agglomeratie, de As Leiden-Katwijk. Knelpunt is dat het woningaanbod achterblijft bij de vraag (kwalitatief en kwantitatief). Dit leidt tot een vertrekoverschot van voornamelijk jonge mensen. Hierdoor komt het draagvlak van voorzieningen onder druk, maar bovenal daalt de potentiële beroepsbevolking die van belang is voor de economische ontwikkeling van de Randstad. Het is noodzakelijk dat er niet alleen voldoende, maar ook gevarieerd, gedifferentieerd en kwalitatief goed wordt gebouwd om deze doelgroep te behouden. Dit wordt vorm gegeven in de verstedelijkingsafspraken.

Van oudsher heeft Leiden de centrumfunctie van de regio. Om Leiden als centrumstad te versterken is een goede bereikbaarheid (openbaar vervoer, auto en fiets) essentieel.

Groen-blauwe kwaliteiten en landschap

Bij ruimtelijke ontwikkelingen in de regio staat het groen-blauwe raamwerk centraal. De ondergrond wordt gebruikt als onderlegger van ruimtelijke ontwerpen. Daarnaast moet rekening gehouden worden met de gebruikswaarde van de verschillende landschappen die de regio rijk is. Recreatieve bereikbaarheid van het landschap moet minimaal gelijk blijven en zo mogelijk verbeterd worden.

Holland Rijnland kent een aantal kenmerkende open landschappen: de Bollenstreek, de Veenweide en plassen en de rijksbufferzone Duin, Horst en Weide. Ruimtelijke ontwikkelingen mogen geen inbreuk plegen op de openheid van deze gebieden.

In de regio zijn enkele gebieden onderdeel van de nationale Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en/of aangewezen als Natura 2000 gebied. Dat zijn de duinen en binnenduintrand tussen Den Haag en Katwijk en ten noorden van Noordwijk, de Duivenvoorde corridor en niet te vergeten het Groene Hart. De Duivenvoorde corridor en Papenwegse Polder zijn waardevolle weidevogelgebieden.

Daarnaast is er in de regio sprake van belangrijke ecologische verbindingzones als onderdeel van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Twee verbindingen lopen van de duinen naar het Groene Hart:

- verbinding duinen bij Noordwijk- Leeuwenhorst- Polder Hoogeweg – Kagerplassen -Groene Hart;
- verbinding duinen ten zuiden van Katwijk via bouwlocatie Valkenburg langs het Valkenburgse Meer naar de Papenwegse polder en via De Horsten en de Duivenvoorde corridor en Vlietlanden naar het Groene Hart.

Daarnaast lopen er in noord-zuid-richting twee ecologische verbindingzones:

- via de Haarlemmer Trekvaart en de Leidse Trekvaart, Kagerplassen, naar de landgoederenzone van Oegstgeest en over de locatie Valkenburg naar de duinen;
- Kagerplassen-Leiden/Leiderdorp, via park Cronesteyn en Oostvlietpolder naar de Vlietlanden.

Het gebied van Holland Rijnland kent een aantal landgoedclusters, waarvan in dit verband vooral de cluster Den Haag-Wassenaar- Duivenvoorde- Berbice/Ter Wadding van belang is. Daarbij gaat het niet alleen om de landgoederen zelf maar ook de inrichting van de omgeving (zichtlijnen).

Economische ontwikkeling

In Holland Rijnland zijn in hoofdzaak twee economische dragers: de kenniseconomie in al haar facetten en de Greenport. Het belang hiervan dient op nationaal en internationaal niveau te worden vergroot. Belangrijkste elementen daarin zijn de versterking van de kennisclusters door uitbreiding van het Bio Science Park Leiden, de realisering van het Space Businesspark in Noordwijk, de Greenport en de universiteit Leiden (inclusief het LUMC). Naast de versterking van deze clusters is het belangrijk dat er aandacht blijft bestaan voor bestaande in het gebied gevestigde bedrijvigheid.

2.1.3 Lokale belangen

In hoofdstuk 3 worden een viertal oplossingsclusters voor de oost-westverbinding uitgewerkt. Inpassing van deze tracés betekent rekening houden met lokale belangen. In de hierna volgende paragrafen wordt op basis van onder meer besprekingen met alle betrokken gemeenten voor een aantal specifieke locaties aangegeven welke belangen hier spelen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorische elementen, ontwikkeling van stedelijke functies etc.

2.1.3.1 Oostvlietpolder

De voornaamste belangen zijn enerzijds de functie van het gebied als groene verbinding tussen Polderpark Cronesteijn en de Vlietlanden en als onderdeel van de Rijksbufferzone Den Haag-Leiden-Zoetermeer, en anderzijds het voornemen van de gemeente Leiden om hier een bedrijventerrein (39 ha bruto) te realiseren binnen het deel van de Oostvlietpolder dat is uitgezonderd van de bufferzone Den Haag-Zoetermeer-Leiden. Daarbij wil de gemeente in verband met de genoemde groene verbindingfunctie een strook langs de Vlietweg groen laten; ter compensatie is een intensievere invulling van het bedrijventerrein nodig. De bestemmingsplanvorming voor dit bedrijfsterrein kent een zeer lange en conflictueuze voorgeschiedenis.

Verdere aandachtspunten zijn:

- a. een oplossing voor de overbelasting van de Europaweg, en de aansluiting op de A4 die zorgen voor slechte bereikbaarheid van Leiden.
- b. landschappelijke openheid en molenbiotoop (wettelijke eisen omtrent hoogte van bebouwing) rond de molen Zelden van Passe.
- c. aanwezige gasleiding en gasverdeelstation en waterleiding Heineken.
- d. de visuele invloed op het aangrenzende Groene Hart .

2.1.3.2 Passage Voorschoten

Hoofdpunten zijn hier de effecten van de RijnlandRoute op de aangrenzende woonwijken (Noord-Hofland, Adegeest en Krimwijk 2: "niet horen, ruiken of zien"; (overigens is bij de begrenzing van deze woonwijken rekening gehouden met de mogelijke aanleg van Rijksweg 11/Rijnlandroute), en de cultuurhistorische, landschappelijke en natuurlijke waarde van buitenplaats Berbice met de zichtlijnen hierop in oost-west-richting. Overige aandachtspunten zijn:

- a) aanwezigheid van sportvelden (op het gereserveerde tracé met een tijdelijk karakter, daarbuiten permanent).
- b) woningen langs de Leidseweg op het ooit voor de Rijksweg 11 gereserveerde tracé, die later door het Rijk zijn teruggekocht.

- c) aanwezig gasverdeelstation achter de Garage Kamsteeg te Voorschoten met een leiding naar een groter verdeelstation in de Oostvlietpolder.
- d) verkeersbelasting Voorschoterweg/Leidseweg.

2.1.3.3 Passage Stevenshof

Centraal staat hier de relatie van de nabijgelegen woonwijk Stevenshof met de Papenwegse Polder zowel in visuele zin (de openheid van het polderlandschap) als qua recreatieve gebruiksmogelijkheden van de polder voor de wijkbewoners. Overigens is de mogelijkheid van aanleg van de RijnlandRoute in het bestemmingsplan voor de Stevenshofpolder nadrukkelijk opgenomen.

Aandachtspunten hierbij zijn verder:

- a. verbetering van de huidige slechte recreatieve verbindingen vanuit Stevenshof en mogelijk conflict met natuurwaarden ter plekke.
- b. de hoogte van geluidswerende voorzieningen in relatie tot de visuele openheid van het polderlandschap.
- c. aanwezige waterverbindingen (Doddewatering, Veenwatering) vanuit de polder tot diep in Stevenshof.
- d. de Stevenshofjesmolen aan de rand van Stevenshof en de eisen die dit stelt ten aanzien van bouwhoogtes in de omgeving in verband met windvang.

2.1.3.4 Omgeving bouwlocatie Valkenburg

Aan de ontwikkeling van de locatie Valkenburg neemt het RVOB (Rijksvastgoed- en Ontwikkelingsbedrijf) actief deel in de planvorming vanwege een aantal specifieke rijksbelangen. Voorwaarde voor ontwikkeling van de locatie is een ruime groene bufferzone in de richting van Wassenaar en goede ontsluiting van de locatie over de weg en per openbaar vervoer (Nota Ruimte). Daarnaast wil het Rijk hier specifiek een internationaal topwoonmilieu realiseren waarmee de internationale concurrentiepositie (en woningmarkt) van de Randstad versterkt wordt. Bij de tracékeuze en wijze van uitvoering van de RijnlandRoute in dit gevoelige gebied speelt een groot aantal aandachtspunten.

Noordzijde:

- a) de N206 ligt hier al enigszins verdiept met voldoende ruimte voor verbreding N206, dit biedt een goed uitgangspunt.
- b) de huidige N206 vormt een barrière tussen verschillende woonwijken van Katwijk en beperkt de mogelijkheden tot stedelijke intensivering (o.a. bij bouwlocatie De Zanderij/Duinvallei); daarom heeft de gemeenteraad van Katwijk een motie ingediend voor ondertunneling van de N206 van Zeeweg tot Torenvlietbrug; een andere wens van de gemeente Katwijk is verdieping van de N206 bij de Duinvallei.
- c) realisering van voldoende ontsluitingmogelijkheden van de bouwlocatie Valkenburg op de N206.
- d) aandachtspunt is de oversteek RijnGouweLijn over N206 combineren met langzaam verkeersroute.

Andere zijden:

- a) combinatie van internationaal topmilieu woningen met *Stadsrandroute* stelt hoge eisen.
- b) een keuze voor de *Stadsrandroute* zou mogelijk herziening van het Integraal Structuurplan Valkenburg vereisen.
- c) aantasting Rijksbufferzone; deze vormt niet alleen een onderdeel van de ecologische verbinding Duinen-Groene Hart maar ook een 'groene long' ter plaatse tussen Wassenaar en de As Leiden-Katwijk.
- d) vrees van de gemeente Wassenaar voor verkeersaantrekkende op de N441 (Katwijk-Wassenaar) bij bepaalde Rijnlandroute-variant(en).

- e) het landschappelijk en/of cultuurhistorisch belang van de aanwezige tankgracht, het bunkerbos en het helofytenfilter.
- f) de militaire barakken langs N441 met cultuurhistorische waarde zijn gemeentelijke monumenten en genomineerd als Rijksmonument; een nabijgelegen bunker heeft de status van Rijksmonument.
- g) ruimtereservering voor toekomstige uitbreiding zandwinning Valkenburgse Meer plus de ruimte die nodig is voor compensatie van de daardoor verloren natuurwaarden.
- h) het belang van handhaving van het bedrijfsterrein Maaldrift met het daarin opgenomen terrein van het Ministerie van Defensie.
- i) de smalspoorlocatie voor stoomtreinen met museum ten oosten van het Valkenburgse Meer.
- j) het belang van beperking van het ruimtebeslag van de aansluiting van de Rijnlandroute op de A44.

2.1.3.5 Rijksweg A44

De volgende aandachtspunten spelen hierbij een rol:

- a) Het Integraal Structuurplan Valkenburg gaat uit van een zuidelijke ligging van de RijnGouweLijn ten opzichte van de N206, reeds vanaf de 'binnenkomst' onder de A44 door.
- b) De huidige afslag Leiden-Zuid heeft een functie voor de wijk Stevenshof; de bereikbaarheid van Stevenshof moet worden gegarandeerd.
- c) De varianten *Holland Rijnland in het Groen* en *Zoeken naar Balans* bieden mogelijkheden voor kantoorontwikkeling in een groene setting langs N206 met goede bereikbaarheid (zowel autoverkeer als openbaar vervoer).
- d) de bebouwing van Nieuw-Rhijngest ten westen van de A44 in Oegstgeest komt volgens huidige plannen strak langs de snelweg te liggen. De infrastructurele maatregelen in de Knoop Leiden-West en aanpassingen aan de A44 kunnen hierop van invloed zijn.
- e) de veiling Flora Holland heeft uitbreidingsplannen in noordelijke richting. Aansluiting op een mogelijke Noordelijke Randweg Rijnsburg zou gewenst zijn.
- f) extra aansluiting van de Noordelijke Randweg Rijnsburg op de A44 zou het toekomstige MEOB-bedrijfsterrein in Oegstgeest goede ontsluitingsmogelijkheden geven, wanneer huidige aansluiting van N444 gehandhaafd blijft.

2.1.3.6 Churchilllaan en Dr.Lelylaan

In dit gebied spelen evenals bij de omgeving Rijksweg A44 veel belangen in verband met de toekomstige ontwikkelingen van het Bio Science Park en het 'Huis van de Sport'. Enerzijds biedt de RijnlandRoute kansen voor deze ontwikkelingen, anderzijds is er soms sprake van strijdigheden met betrekking tot fysieke ruimteclaims. Daarnaast vraagt handhaving dan wel verbetering van de ontsluiting van wijken aandacht in relatie tot de facilitering van doorgaand verkeer door de eventuele RijnlandRoute. Daarnaast zijn de plannen van de gemeente Leiden (Kadernota Bereikbaarheid) voor het realiseren van een ringwegstructuur van belang. Hieronder volgen een aantal specifieke aandachtspunten:

Deel Knoop Leiden-West tot Churchillbrug:

Aandachtspunten:

- a. In de stedenbouwkundige visie Bio Science Park (BSP) zijn o.a. opgenomen kantoorontwikkeling aan de westzijde van de Ehrenfestweg en het hotel en de detailhandel aan de oostzijde Ehrenfestweg.

- b. De noodzaak van een ongelijkvloerse kruising Ehrenfestweg-Plesmanlaan; vraagpunt is de verkeerskundig minimaal noodzakelijke afstand tussen deze kruising en de knoop Leiden-West .
- c. De huidige plannen gaan uit van een noordelijke ligging van de RijnGouwewijl langs de Plesmanlaan. Mocht er alsnog een andere keuze komen (zie bij Rijksweg 44), dan zou de kruising van de RijnGouwewijl met de Plesmanlaan gecombineerd kunnen worden met een nieuwe ongelijkvloerse kruising.
- d. Er is interesse voor de bouw van een kantoor in de oksel Plesmanlaan-Haagse Schouwweg; dit lijkt lastig te combineren met een Churchillaan- tracé voor de RijnlandRoute
- e. Bij de ontwikkeling van het Huis van de Sport wordt het huidige sportterrein aan Haagse Schouwweg-Dr Lelylaan getransformeerd. Er zullen hoogwaardige publiekstrekkende sportfuncties, zoals een 400 m-ijsbaan en een topsporthal worden gerealiseerd in de hoek Haagsche Schouwweg- Dr. Lelylaan, een zichtlokatie vanaf RijnlandRoute. Bij een andere variant wordt gedacht aan woningbouw als lint langs de Haagsche Schouwweg.
- f. Holiday Inn is in gesprek met gemeente over uitbreiding om evenementen aan te kunnen bieden. Dit omdat binnenkort de Groenordhallen zullen verdwijnen. In relatie met de plannen van het Huis van de Sport is dit een interessante ontwikkeling.
- g. Er is aandacht nodig voor ontsluiting van de wijken Hoge en Lage Mors gezien de wens om het aantal aansluitingen op een RijnlandRoute zoveel mogelijk te beperken.
- h. Eveneens is er extra aandacht nodig voor de spoorzone tussen de Diamantlaan en de Oude Rijn. Enerzijds dreigt versnippering als gevolg van de komst RijnlandRoute, anderzijds kan de komst van de RijnlandRoute de katalysator zijn voor integrale herstructurering van deze zone.
- i. Aantal aansluitpunten tussen Holiday Inn en Churchillbrug: afweging tussen de functie van de RijnlandRoute voor snelle doorstroming van doorgaand verkeer en de wens tot wijkontsluitingen.

Deel Churchillbrug tot grens Oostvlietpolder:

Aandachtspunten:

- a. passage Oude Rijn is lastig inpasbaar (inclusief te verbreden spoorpassage).
- b. een tunnel onder de Oude Rijn inclusief de onderdoorgang van de Haagweg zou kansen bieden voor verdere ontwikkeling van de Rijnzone.
- c. verbreding van de huidige brug in westelijke richting met uitwisselingsmogelijkheden met de Haagweg kost ruimte en staat op gespannen voet met een nieuwbouwplan in het oostelijke oksel van het kruispunt Haagweg/Churchilllaan of studentenwoningen in westelijke oksel.
- d. in het kader van de plannen van de gemeente Leiden voor de Leidse binnenring zou de ringweg West (doortrekken Schipholweg met aantakking op Churchilllaan) kunnen worden aangetakt op de RijnlandRoute.
- e. er zijn plannen voor het gebied rond de Churchilllaan (voorontwerp-bestemmingsplan, Gebiedsvisie Leiden Zuidwest) waarover reeds financiële afspraken zijn gemaakt. Door de komst van de RijnlandRoute zouden delen hiervan moeten vervallen en afgekocht moeten worden, met name rond het Vijf Mei plein en de Haagweg (zuidoostkwadrant).
- f. In de regionale OV-visie van Holland Rijnland krijgt de Churchilllaan een belangrijke functie. Er moet rekening worden gehouden met busbanen.

Inpassing van de RijnlandRoute langs de wijken Fortuinwijk en Boshuizen vraagt om een diepere ligging; wijkontsluitingsmogelijkheden vragen om ligging op maaiveldhoogte ter plekke.

3 Clusterbeschrijving

Redenerend vanuit een drietal ontwikkelingsperspectieven voor de regio Holland Rijnland, worden in dit hoofdstuk de verschillende maatregelen uitgewerkt. Paragraaf 3.1 schetst de ontwikkelingsperspectieven en legt de koppeling naar de daaruit volgende tracékeuzes voor de Rijnlandroute(s). Paragrafen 3.2 – 3.4 beschrijven in detail de hiervoor benodigde infrastructurele maatregelen en de mogelijkheden voor inpassing. Paragraaf 3.5 gaat vervolgens in op een aantal generieke maatregelen die onafhankelijk van de tracékeuze voor de Rijnlandroute uitgevoerd kunnen worden. In de uitwerking van de maatregelen is zoveel mogelijk rekening gehouden met de in hoofdstuk 2 geschetste belangen. De effectbeschrijvingen in hoofdstuk 4 gaan in de op de consequenties van de verschillende maatregelen.

3.1 Ontwikkelingsperspectieven

Voor een goede ontwikkeling en concurrentiepositie van de regio Holland Rijnland is een robuust ruimtelijk raamwerk onmisbaar. Het raamwerk zorgt er ook voor dat optimale bereikbaarheid en economische groei hand in hand gaat met gewenste stedelijke en landschappelijke kwaliteiten. Bovendien biedt het raamwerk kaders voor een verdere doorgroei van economisch stuwende clusters op de lange termijn. Het raamwerk is van toepassing op alle RijnlandRoute varianten. Binnen dit raamwerk is elke variant van een eigen uitwerkingsstrategie voorzien.

Altijd doen: concurrentiepositie Holland Rijnland versterken

De Regio Holland Rijnland heeft in potentie een gunstige uitgangspositie in de Randstad. De ligging op het raakvlak van de Noordvleugel, Zuidvleugel en Oude Rijnzone en de nabijheid van Mainport Schiphol maakt de regio aantrekkelijk voor zowel vestiging van bedrijven als van werknemers. De regio biedt onderdak aan diverse economische trekkers van internationale allure. In Leiden is het Bio Science Park een groeiend Europees centrum voor biomedische onderzoeksinstituten. Bij Noordwijk ligt het hoofdkwartier van het European Space Research and Technology Centre ESTEC en Noordwijk aan Zee biedt een keur aan congresfaciliteiten. De Greenport Duin- en Bollenstreek en de bloemenveiling Flora Holland hebben een internationale rol van betekenis in de bloemen- en bollenhandel. Het vasthouden en versterken van deze internationale clusters met hun gunstige economische bijdrage aan de regio en aan Nederland, vereist heldere ruimtelijke keuzes op nationaal en regionaal niveau.

De aanwezigheid van economische trekkers is niet de enige kwaliteit van de Regio. Holland Rijnland beschikt ook over een unieke combinatie van ruimtelijke kwaliteiten. De historische binnenstad van Leiden bijvoorbeeld biedt cultuurliefhebbers een keur aan voorzieningen en een aantrekkelijk stedelijk woon- en verblijfsklimaat. De directe nabijheid van kust en duinen, karakteristieke polderlandschappen en de Kagerplassen dragen bij aan de leefbaarheid en kwaliteit van de regio. De ontwikkeling van de locatie Nieuw-Valkenburg biedt de regio de kans aantrekkelijke nieuwe woonmilieus te maken, een internationaal topmilieu aan te bieden en zo nieuwe doelgroepen aan te trekken. Behoud en uitbouw van deze kwaliteiten zijn essentieel bij een verdere ontwikkeling van de regio: een aantrekkelijke woon- en werkomgeving is een belangrijke vestigingsfactor voor kennisintensieve bedrijvigheid en hoogopgeleide kenniswerkers.

Altijd doen: verstedelijking in As Leiden-Katwijk maakt open landschappen mogelijk

Om deze kwaliteiten te behouden is een bundelingstrategie noodzakelijk. De bundelingstrategie zorgt ervoor dat het landschap buiten de stedelijke as aantrekkelijk, duurzaam en open blijft en gaat uit van concentratie van verstedelijking in de centrale As Leiden-Katwijk. Juist vanuit de As Leiden-Katwijk is een goede verknoping mogelijk met de randstedelijke mobiliteitsnetwerken naar Amsterdam, Schiphol, Den Haag, Rotterdam en Utrecht. De geografisch centrale ligging van de As Leiden-Katwijk krijgt zo meer nadruk, wat belangrijk is voor de vestiging van (inter)nationale economische functies. Ook de Greenport Duin- en Bollenstreek krijgt zo alle ruimte voor verdere economische ontwikkeling, gecombineerd met de specifieke landschappelijke kwaliteiten die dit deel van de regio heeft.

Opgaven in perspectief

De regio staat voor een reeks van opgaven om de kwaliteiten en de concurrentiepositie van de regio vast te houden en te versterken. Deze opgaven omvatten het verbeteren van de bereikbaarheid door onder andere de realisatie van de RijnlandRoute en de RijnGouwelijn, het versterken van de (inter)nationale functies, het toevoegen van woningen, mede om de beroepsbevolking op peil te houden, het bieden van ruimte voor bedrijven en het verbeteren van de relatie tussen stad en buitengebied.

Deze projecten zijn ingrijpend en vragen om grote investeringen. Het is daarom van belang dat ze passen in een lange termijn visie op de ontwikkeling van de regio. Daarin moeten keuzes gemaakt worden, ten aanzien van:

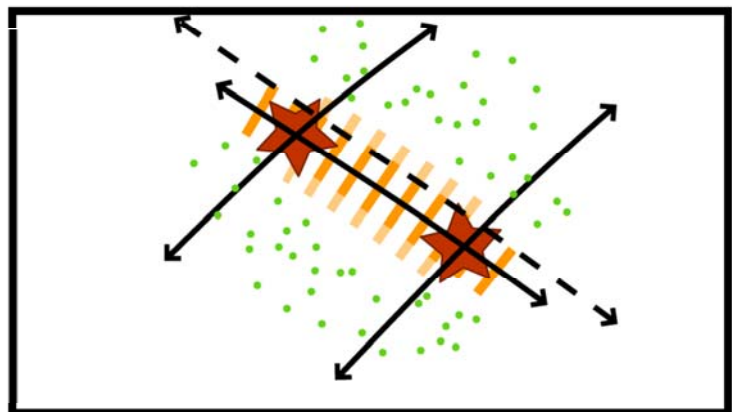
- de inpassing van nieuwe infrastructuur (met name de RijnlandRoute),
- de samenhang van het totale netwerk, waarin A4, A44 en het regionale netwerk een belangrijke rol spelen,
- de samenhang tussen internationale functies onderling en met het netwerk
- de samenhang tussen stad en buitengebied.

Hieronder zijn drie toekomstperspectieven geschetst waarin de samenhang tussen bovenstaande elementen op verschillende wijze is vormgegeven.

Perspectief *Holland Rijnland in het Groen*

Het toekomstperspectief / oplossingscluster *Holland Rijnland in het Groen* gaat uit van een centraal-stedelijke intensiveringsas binnen de As Leiden-Katwijk en Oude Rijnzone. De regionale infrastructuur voor openbaar vervoer en auto vormt de centrale ruggengraat en loopt in het centrum van deze as. Dit geeft een maximale ruimtelijk-economische dynamiek (woningbouw en bedrijvigheid) binnen de bestaande stedelijke contouren. Langs deze centrale ruggengraat vindt dan ook stedelijke verdichting en schaalvergroting plaats, aansluitend aan de goede regionale en multimodale bereikbaarheid.

De zware infrastructuur wordt geconcentreerd in het centrum van de as. De groene randen van de As Leiden-Katwijk blijven hierdoor luw en recreatief. Dit geldt voor de westzijde



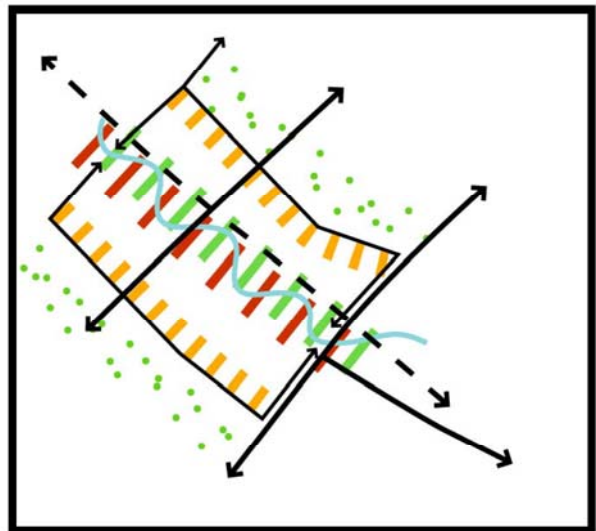
van de Oostvlietpolder, rondom landgoed Berbice, de Papenwegsepolder en het gebied tussen Wassenaar en Nieuw Valkenburg. Hier worden recreatieve verbindingen versterkt vanuit het stedelijk gebied naar de recreatieve delen van het buitengebied.

De samengestelde auto- en openbaar vervoer-structuur ontsluiten één samenhangende Oude Rijn-zone tussen Alphen aan de Rijn en Katwijk. De haaks hierop liggende hoofdwegen A4 en A44 blijven hun snelwegfunctie onverminderd invullen; alleen de bestaande aansluitingen worden verzwaaard. Waar auto- en openbaar vervoer-structuren elkaar kruisen is gelegenheid voor P&R-voorzieningen.

Perspectief *Stadsrandroute*

Het perspectief *Stadsrandroute* zet in op een luwe gedifferentieerde ontwikkeling langs de Oude Rijn. Hier worden stedelijke, blauw-groene en recreatieve kwaliteiten gecombineerd, wat leidt tot kwaliteitsverbetering en een zekere intensivering in deze zone. Intensivering wordt vooral gedragen door openbaar vervoer-bereikbaarheid (RijnGouwelijn) en het lokale wegennet. Het lokale 'micro'-netwerk in deze Oude Rijnzone wordt ontlast, omdat het doorgaande autoverkeer gebruik maakt van de Rijnlandroute 'buitenom', via Voorschoten en buitenom Nieuw-Valkenburg.

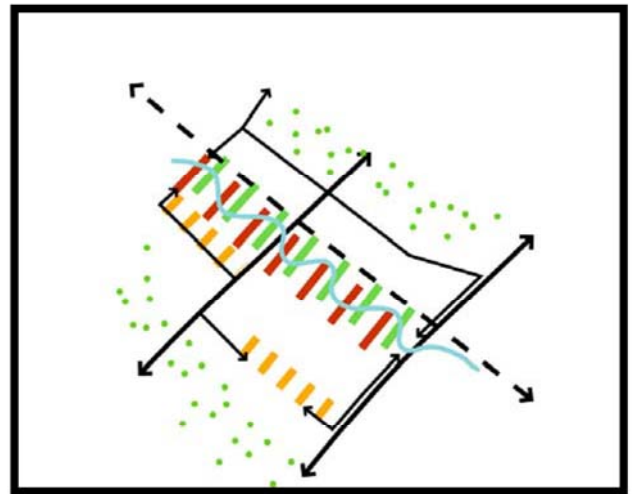
De randen rondom het stedelijk kerngebied worden gemarkeerd. Hierdoor ontstaan scherpere contrasten tussen stad en land. Bij Oostvlietpolder, Voorschoten en Nieuw-Valkenburg krijgen deze randen nieuwe ruimtelijke functies als afronding van het stedelijk gebied. Dit stelt eisen aan een goede inpassing van de RijnlandRoute en het leggen van goede dwarsverbindingen tussen landschap en stad.



De RijnlandRoute verzorgt de ontsluiting van de As Leiden-Katwijk vanaf de zuidrand, terwijl de RijnGouwelijn dit vanuit de centrale as doet. Op deze wijze ontstaat een nieuw stadsregionaal netwerk: de RijnlandRoute, de afgewaardeerde A44, een nieuwe verbinding Noordwijk-A44, de nieuwe oostrijn Leiden en de reeds geplande A4-parallelbanen netwerk in de As Leiden-Katwijk. Op de A44 is het logisch om dit te combineren met extra aansluitingen voor een betere koppeling met het stedelijk wegennet. De A44 kan zich dan ontwikkelen tot drager voor economische ontwikkelingen waaraan ook Greenport-gerelateerde functies zich kunnen presenteren. Aan de A44 is daarnaast gelegenheid voor P&R-voorzieningen op strategische locaties, zoals Knoop Leiden-West.

Uitwerkingsvariant Zoeken naar Balans

Variant *Zoeken naar Balans* combineert de eigenschappen van de andere twee ontwikkelrichtingen. In het stedelijk gebied van Leiden vindt (conform *Stadsrandroute*) een luwe gedifferentieerde ontwikkeling langs de Oude Rijn plaats. Deze centrale zone wordt ontsloten door de RijnGouwelijn. Het lokale 'micro'-netwerk in deze Oude Rijnzone wordt ontlast, omdat het doorgaande autoverkeer gebruik maakt van de RijnlandRoute 'buitenom', via Voorschoten. Op dit deel tussen A4 en A44 moet de RijnlandRoute een optimale ruimtelijke inpassing krijgen om goede dwarsverbindingen tussen stad en landschap en tussen beide delen van Voorschoten mogelijk te maken.



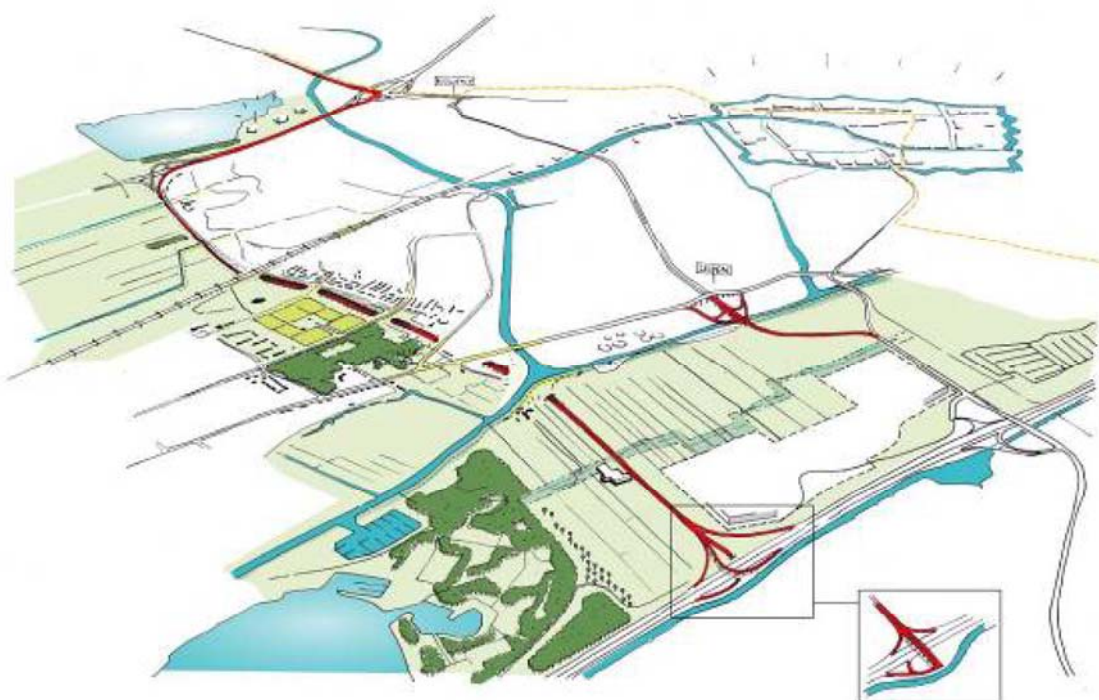
Nabij Valkenburg ligt de RijnlandRoute wél binnendoor via een verdubbelde N206. Dit is conform *Holland Rijnland in het groen*. Deze ligging ontziet de kwetsbare binnenduinsrandzone en de groene zone tussen Wassenaar en Nieuw-Valkenburg. Nieuw Valkenburg krijgt een groene luwe stadsrand die ruimte biedt aan het internationale topwoonmilieu.

Net als bij variant *Stadsrandroute* vormt de RijnlandRoute, samen met de A44, een nieuwe verbinding Noordwijk-A44, de nieuwe oostrijng Leiden en de reeds geplande A4-parallelbanen, een samenhangend stadsregionaal netwerk in de As Leiden-Katwijk. Op de A44 is ook bij deze variant logisch om dit te combineren met extra aansluitingen voor een betere koppeling met het stedelijk wegennet. De A44 ontwikkelt zich dan tot drager voor economische ontwikkelingen voor Greenport-gerelateerde functies. Ook is hier gelegenheid voor een P&R-voorziening op Knoop Leiden-West.

3.2 Zoeken naar Balans

Deze paragraaf beschrijft de infrastructurele uitwerking van de oplossing *Zoeken naar Balans* en brengt ook de mogelijkheden voor inpassing in beeld, waarbij rekening gehouden wordt met zowel Rijksbelangen als regionale en lokale belangen.

Zoeken naar Balans volgt het N11-West tracé vanaf een nieuwe aansluiting op de A4 aan de oostkant van Leiden. Na de kruising van de Vliet en de passage door Voorschoten, gaat de weg langs de wijk Stevenshof. De RijnlandRoute sluit aan op de A44 bij Maaldrift. De Knoop Leiden-West wordt opgewaardeerd zodat het de grotere verkeersstromen kan verwerken. Tussen Maaldrift en de Knoop Leiden-West krijgt de A44 een brede vormgeving, zodat er in combinatie met het verbreden van de N206 Tjalmaweg een robuuste bajonet oplossing ontstaat. De verbrede Tjalmaweg verbindt Katwijk / Noordwijk en de zuidflank van de Greenport naar het oosten, en vormt ook de verbindingroute voor de nieuw te ontwikkelen locatie Valkenburg. Waar de Rijnlandroute de Knoop Leiden West en de RijnGouwelijn passeert, zou een nieuw hoogwaardig transferium ontwikkeld kunnen worden.



Figuur: Vogelvlucht perspectief Zoeken naar Balans

3.2.1 Infrastructuur

3.2.1.1 Aansluiting op de A4

Om een regionale oost-westverbinding te creëren is het nodig dat de RijnlandRoute onder meer een uitwisseling heeft met de A4. Daarvoor bestaan grofweg twee mogelijkheden:

- Voor de RijnlandRoute een nieuwe aansluiting maken op de A4 (basisvariant)
- RijnlandRoute aansluiten op de bestaande aansluiting Leiden, via de N206-Europaweg (besparingsoptie)



Figuur: Basisvariant: RLR over A4



Figuur: Plusvariant RLR deels onder de A4

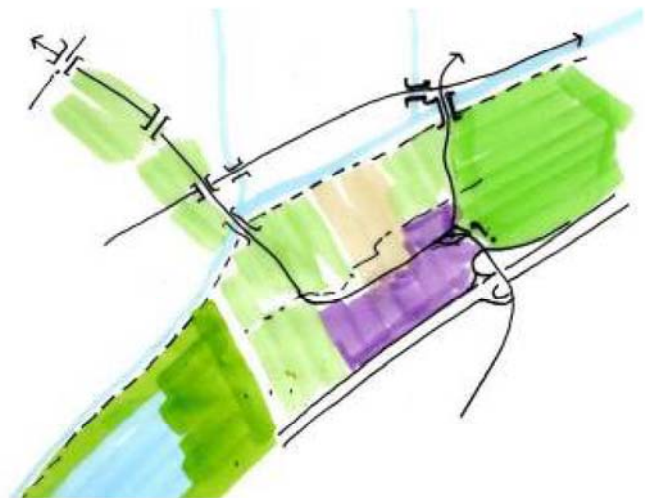
Nieuwe aansluiting A4

Het maken van een nieuwe aansluiting op de A4 wordt binnen dit cluster als basisvariant gezien, omdat het vanuit oogpunt van afwikkeling de beste basiskwaliteit biedt. Het faciliteert de oost-west verplaatsingen voor het autoverkeer, maar zorgt ook voor een robuuste verbinding voor noord-zuid verkeer dat uitwisseling zoekt tussen de A4 en de A44-aansluiting. Om deze aansluiting te kunnen realiseren moet de voorgenomen parallelstructuur tussen N11 en N206 met ongeveer 750m verlengd worden.

De aansluiting kan op een aantal manieren vorm gegeven worden, waarbij diverse elementen meespelen; bijvoorbeeld ruimtebeslag Groen Hart, locatie c.q. verplaatsing Molen, verplaatsen watergangen en fietsroutes, etc.

Bestaande aansluiting op de A4

Aansluiten van de RijnlandRoute op de bestaande A4-aansluiting Leiden, via de N206 Europaweg kan ook, maar levert qua afwikkeling een lagere prestatie (zie ook hoofdstuk effecten). Voorwaarde is wel dat de huidige aansluiting de nieuwe verkeersstromen kan afwikkelen. Daarvoor is het nodig dat er op de A4 vanuit noordelijke richting naar het knooppunt met de Europaweg een nieuwe vrije uitvoegstrook komt, zodat er minder conflictbewegingen plaatsvinden op de aansluiting. Door deze nieuwe uitvoegstrook zal ook de bestaande uitvoeger moeten worden aangepast; hiervoor is extra ruimte nodig in het toekomstige bedrijventerrein. Ook is een parallelweg aan de A4 door de Oostvlietpolder nodig.

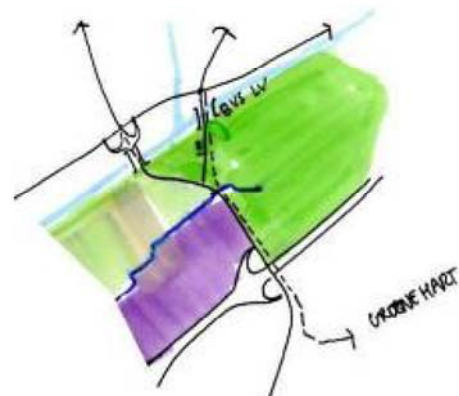


Figuur: Aansluiting RijnlandRoute via de bestaande aansluiting op de A4

3.2.1.2 Ontsluiting Leiden-oost

De ontsluiting van Leiden is een belangrijk aandachtsgebied vanwege de opgave voor ruimtelijke ontwikkeling in de stad. De bereikbaarheid aan de oostzijde van de stad is in de huidige situatie beperkt vanwege het knelpunt rond het Lammeschansplein. Voor het realiseren van een goede bereikbaarheid van Leiden als ontwikkelgebied zijn verschillende opties onderzocht (zie hfd 3), waarna de volgende varianten in beeld zijn gebleven:

- Bypass via de Oostvlietpolder (basisvariant)
- Halve aansluiting RijnlandRoute op de Voorschoterweg (bespaaroptie)
- Bypass via de Oostvlietpolder én halve aansluiting RijnlandRoute op de Voorschoterweg (plusvariant)



Figuur: Bypass via de Oostvlietpolder

Bypass via de Oostvlietpolder

Het creëren van een bypass via de Oostvlietpolder door middel van een brug over de Vliet richting Voorschoterweg – Churchillaan en een aantakking op de Europaweg, zorgt voor een robuuste ontsluiting van de stad Leiden als ontwikkelgebied. Het heft het knelpunt Lammeschansplein op en zorgt voor een voldoende afwikkeling van en naar de stad. Door de bypass dicht bij de huidige Europaweg en Lammebrug te situeren blijft de effectieve ruimte voor de groene zone in de Oostvlietpolder zo groot mogelijk. Bovendien is deze bypass te combineren met de nieuw aan te leggen infrastructuur voor een toekomstig bedrijventerrein.

Kruising Rijn-Schiekanaal Voorschoten

De Rijnlandroute zal het Rijn-Schiekanaal (vaarwegklasse III) moeten kruisen door middel van een aquaduct of een brug. Een vaste brug dient een doorvaarthoogte te hebben van minimaal 6,60 m. Bij een lagere doorvaarthoogte is een beweegbare constructie nodig. Dit heeft als groot nadeel dat bij brugopeningen frequente vertraging ontstaat. Tevens ligt hier een relatie met de wijze van inpassing in Voorschoten, omdat een brug niet te combineren is met een verdiepte of ondertunnelde passage onder de Voorschoterweg.

Combinatie brug en tunnel niet mogelijk

Bij een combinatie tussen een beweegbare brug en het onderlangs passeren van de Voorschoterweg dient er een hoogteverschil van ca 15 m. te worden overbrugd. Hierbij is als uitgangspunt genomen de minimale doorrijhoogte van de parallelweg langs het Rijn-Schiekanaal. Het brugdek komt daarmee op N.A.P. +6,10 te liggen. Voor het overbruggen van dit hoogteverschil is, met inbegrip van de toe te passen top- en voetbogen, een lengte nodig van ca. 755m. Er is tussen de brug en de tunnel slechts 335m beschikbaar. Ook met aanpassing van de parallelweg is er geen voldoende lengte.

Hele aansluiting op de Voorschoterweg

Een andere mogelijkheid om Leiden te ontsluiten aan de zuidzijde is het realiseren van directe een aansluiting vanaf de RijnlandRoute op de Voorschoterweg. Een hele aansluiting met uitwisseling in alle richtingen blijkt ontwerptechnisch in het m.e.r.-tracé geen haalbare oplossing.

In combinatie met een aquaduct voldoet deze niet aan de eisen in het kader van de tunnelwet, tenzij het tracé naar het zuiden wordt verlegd en het aquaduct met extra tunnelbuizen wordt uitgerust. Een oplossing in combinatie met een brug conflicteert met de zichtlijnenstatus

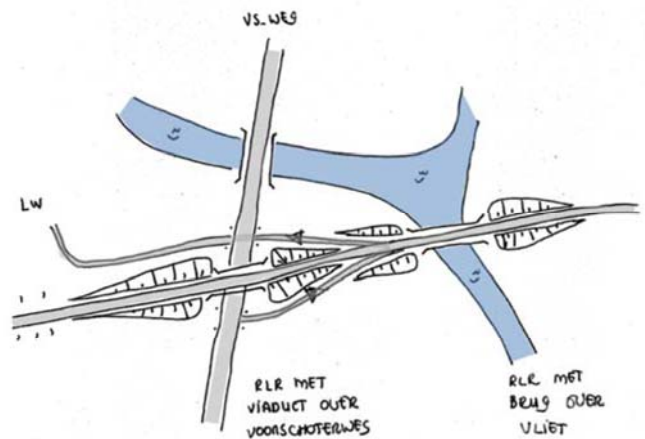
van het gebied tussen Berbice en de Vliet, en de ontsluitingstructuur van de wijk Allemansgeest, hetgeen bij de Raad van State al eens procedurele 'no-go' tot gevolg had.

Voor een hele aansluiting bestaat geen kostentechnisch of planologisch haalbare inpassing. Een halve aansluiting zou wellicht wel tot de mogelijkheden behoren.



Figuur: positionering hele aansluiting bij de Voorschoterweg (verschoven as-ligging)

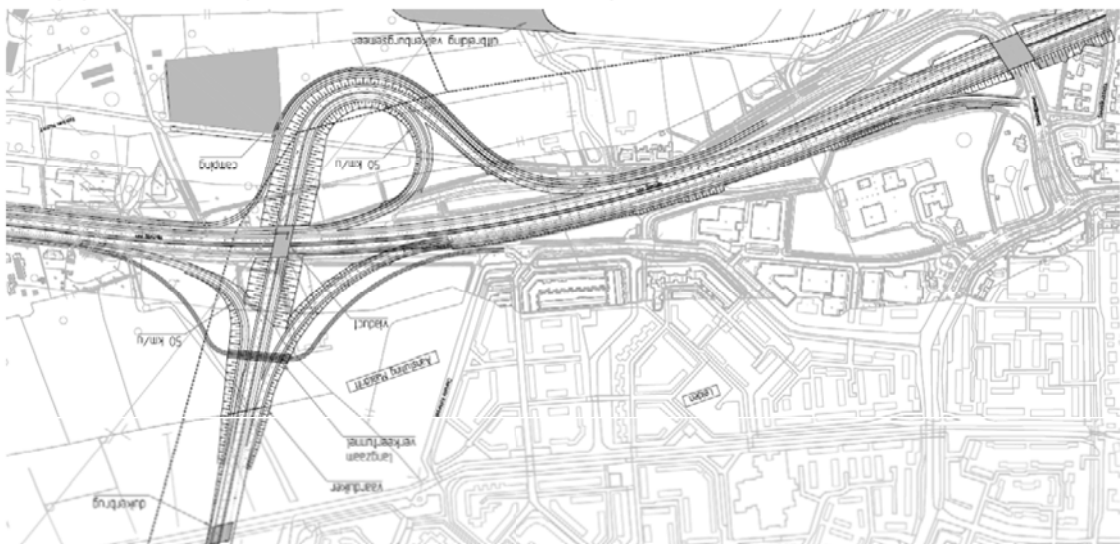
Een halve aansluiting op de Voorschoterweg zou een mogelijkheid kunnen zijn om een (extra) toegang tot Leiden te creëren. Deze oplossing is in de uitvoering met een brug over de Vliet goedkoper, doch in combinatie met een aquaduct/tunnel duurder door de toepassing van extra tunnelbuizen. (In verband met snelheidsverschillen dienen de doorgaande rijstroken al separaat te zijn van de af- en toerit. In dat geval blijft het Lammeschansplein wel een knelpunt.



Figuur: Halve aansluiting RijnlandRoute op de Voorschoterweg

De opgave rond de aansluiting Maaldrift is om een balans te vinden tussen een robuuste aansluiting met een optimale uitwisseling, en het open houden van de groene ruimte ten behoeve van de Groene buffer. Door de grote verkeersintensiteiten is het niet mogelijk om de aansluiting met verkeerslichten of met behulp van een Haarlemmermeer oplossing te regelen.

Indien de snelheid op de A44 wordt verlaagd van 120 naar 100 km/uur, kan er gewerkt worden met krappere boogstralen (max. 50 km/uur in de bogen aan de west- en zuidzijde). Hierdoor ontstaat er een compact vormgegeven aansluiting, die meer ruimte overlaat voor het groen.



Figuur: vormgeving compacte aansluiting Maaldrift

De wijze waarop de RijnlandRoute de A44 kruist is vervolgens nog van invloed op de beleving van de weg vanuit met name de Stevenshof en de Groene buffer. Daarom zijn er voor het ontwerp van de aansluiting Maaldrift nog enkele variaties mogelijk:

- RijnlandRoute kruist de A44 bovenlangs (basisvariant)
- RijnlandRoute kruist de A44 onderlangs (plusvariant)

3.2.1.4 A44

Om compactere en kosteneffectievere aansluitingen op de A44 mogelijk te maken wordt voorgesteld de snelheid van de A44 terug te brengen van 120 naar 100 km/uur (autoweg). Dit betekent een verlaging van de status van de weg in het hoofdwegennetwerk, maar dit past goed bij het regionale karakter van de weg ten opzichte van de robuuste stroomfunctie van de parallel gelegen A4.

Een verdere verlaging van de snelheid naar 80 km/u biedt geen extra voordelen uit ontwerptechnisch oogpunt en past ook niet in de layout van de weg.

Om de aanvullende verkeersstromen tussen de aansluiting Maaldrift en de Knoop Leiden-West goed te kunnen opvangen wordt dit gedeelte met 2x4 rijstroken uitgerust. Op deze manier ontstaat een robuuste bajonet structuur.

Toepassing van een parallelstructuur oplossing op dit weggedeelte is geen juiste keuze, daar het karakter van het doorgaande en lokale verkeer hier niet om vraagt.

3.2.1.5 Knoop Leiden West

Het oplossen van de 'Gordiaanse' Knoop Leiden-West is gelegen in het uiteenrafelen van een aantal zware conflicterende (linksaf)bewegingen. Daarnaast moet de RijnGouwelijn de knoop passeren, waarbij een noordligging ten opzichte van de N206 het uitgangspunt is.

Het oplossen van de conflicterende verkeersstromen is mogelijk door de bestaande configuratie van de aansluiting aan te passen, zodat de conflictbewegingen onafhankelijk van elkaar kunnen worden afgewikkeld.



Figuur: Bestaande en nieuwe Knoop Leiden-West

Daarvoor zijn de volgende maatregelen nodig:

1. Nieuwe verbindingsboog in het noordoostelijk voor verkeer van de RLR/A44-zuid naar Katwijk
2. Nieuwe verbindingsboog in het zuidwestelijk voor verkeer van de A44-noord naar Leiden
3. Nieuwe verbinding in het zuidwestelijk kwadrant verkeer vanaf de Katwijk richting RLR/A44-zuid
4. Extra opstelcapaciteit ten plaatse van de kruising van de RijnGouwelijn

3.2.1.6 N206-Tjalmaweg

De N206-Tjalmaweg heeft binnen het cluster *Zoeken naar Balans* een functie voor het regionale verkeer, als ook het bereikbaar maken van nieuwe ontwikkelingslocaties als Valkenburg, Duinvallei en Duyfrak. Ook Nieuw Rhijngeslacht aan de oostzijde van de Oude Rijn wordt ontsloten. Daarnaast wordt rekening gehouden met de bestaande aansluiting van de N441.

De N206-Tjalmaweg wordt in dit cluster tussen Leiden en Katwijk verbreed van 2x1 naar 2x2 rijstroken (80 km/uur). Er is in de bestaande situatie reeds sprake van een (half) verdiepte ligging van de N206. Hierop wordt voortgebouwd, aangezien het verdiepte tracé voldoende breedte heeft voor een verbreding van de N206.

Echter, de vraag naar aansluitingen op dit gedeelte van de RijnlandRoute is groot. Het provinciale beleid gaat uit van maximaal één aansluiting per kilometer. Op dit gedeelte dient rekening gehouden te worden met de aansluiting Molentuinweg, de aansluiting van de N441 en een aansluiting voor de locatie Valkenburg.

Qua afwikkeling is er veel mogelijk, zelfs gelijkvloerse aansluitingen. Er is gezocht naar kosteneffectievere oplossingen die toch zorgen voor een goede afwikkeling. Dat heeft geleid tot de volgende varianten:

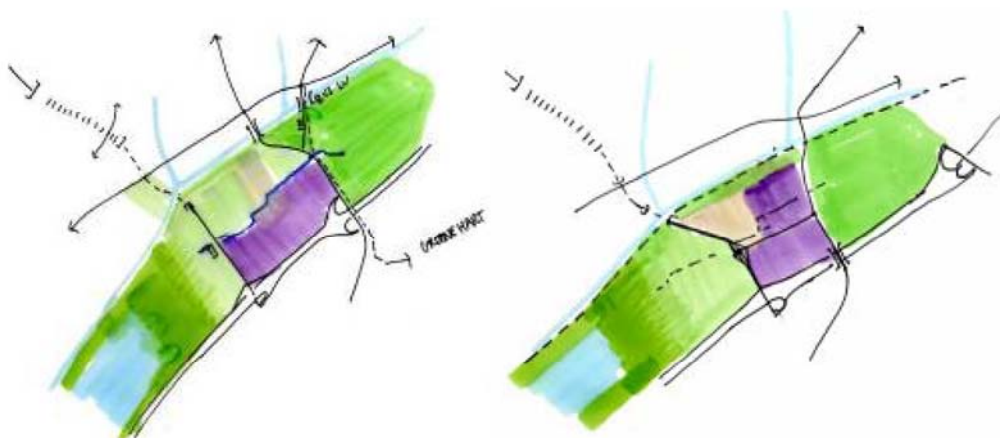
- Twee gelijkvloerse aansluitingen en één ongelijkvloerse (basisvariant)
 - Valkenburg-Zuid ongelijkvloers
 - Molentuinweg gelijkvloers
 - Combinatie N441 en Valkenburg-Noord gelijkvloers
- Drie ongelijkvloerse aansluitingen (plusvariant):
 - Valkenburg-Zuid
 - Combinatie N441 / Valkenburg-Noord
 - Molentuinweg
- Vier gelijkvloerse aansluitingen (bespaarvariant):
 - Valkenburg-Zuid
 - Valkenburg-Noord
 - N441
 - Molentuinweg

3.2.2 Inpassing

3.2.2.1 Oostvlietpolder

RijnlandRoute via nieuwe aansluiting (basisvariant)

In de basis sluit de RijnlandRoute met een nieuwe aansluiting aan op A4 ter hoogte van molen Zelden van Passe. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een verlengde parallelstructuur langs de A4.



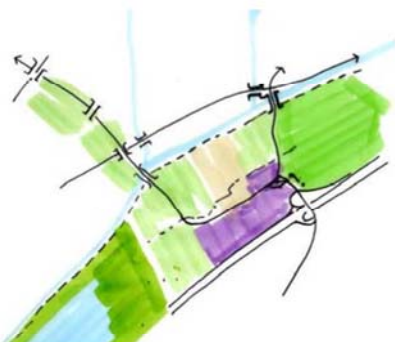
Figuur: Passage RijnlandRoute door de Oostvlietpolder via nieuwe aansluiting A4

Aandachtspunten:

- Bij een nieuwe aansluiting op de A4, waarbij de RijnlandRoute in rechte lijn vanaf Voorschoten naar de A4 gaat en de huidige verkavelingstructuur van de polder volgt dient de molen te worden verplaatst.
- Het is wel mogelijk te 'schuiven' met de locatie van de aansluiting, zolang er tussen de bestaande aansluiting van de Europaweg op de A4 en de nieuwe aansluiting minimaal circa 600m. zit. Dit kan ten koste gaan van de beschikbare ruimte voor het bedrijventerrein.
- De grens van de Rijksbufferzone loopt op de lijn van Allemansgeest tot de molen. Bij een nieuwe aansluiting komt de RLR op deze grenslijn te lopen. Conform het beleid over de Rijksbufferzone moet compensatie gezocht worden voor verloren natuur en moet de inpassing zodanig zijn dat de beleving van openheid in stand blijft.
- Niet alle aansluitingsvormen houden rekening met de nabijheid van de Wetering langs de zuidzijde van de A4. Eventueel kan de A4 iets opschuiven, maar dit brengt veel extra kosten met zich mee.
- De molen Zelde van Passe, Allemansgeest (Rijksmonument) en het kleine gasverdeelstation bij Voorschoten kunnen in deze variant niet behouden blijven. De zichtlijn Berbice – molen gaat ook verloren.

RijnlandRoute via bestaande aansluiting (bespaarvariant)

Het is ook mogelijk de RijnlandRoute op de A4 aan te sluiten via de bestaande Europaweg-aansluiting. Het geeft verkeerskundig een minder robuuste oplossing, maar is qua afwikkeling (en fasering) wel mogelijk.



Figuur: Passage RijnlandRoute door de Oostvlietpolder via bestaande aansluiting A4

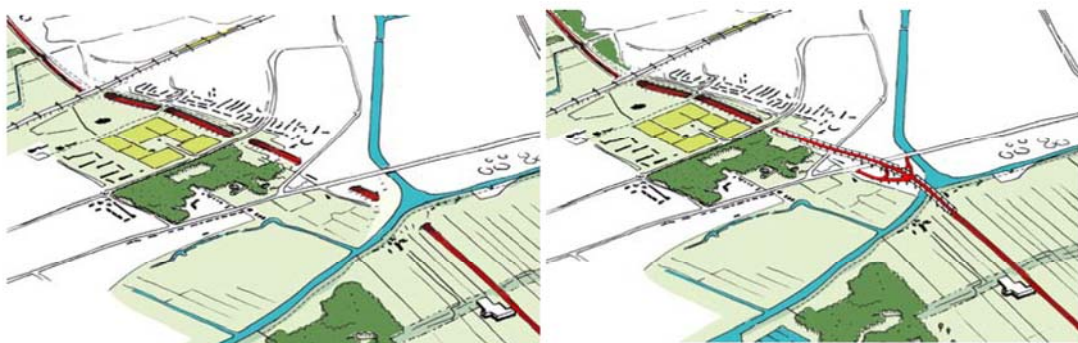
Aandachtspunten:

- De A4-aansluiting wordt zwaarder belast dan in de referentiesituatie, waardoor het nodig is een aantal conflicterende stromen uit elkaar te halen. Dat kan door het creëren van een 'vrije rechtsaffer' vanaf de A4 (vanuit Amsterdam naar Leiden).
- Een brug over de Vliet moet lang genoeg zijn, zodat in dwarsrichting (ecologisch verantwoorde) groene verbinding en fietsverbinding langs de Vliet behouden blijft. Genoemd zijn overbruggingsafstanden van 50 tot 100 m.
- In principe is een brug over de Vliet en de Voorschoterweg te combineren met een uitwisseling van de Rijnlandroute met de Voorschoterweg. Na de brug over de Vliet buigt de RijnlandRoute zo snel mogelijk af richting Europaweg.

3.2.2.2 Passage Voorschoten

Voor de passage van de RijnlandRoute door Voorschoten zijn verschillende inpassingsvarianten mogelijk. Vanwege enerzijds de noodzaak tot ongelijkvloerse kruising van bestaande infrastructuur (Vliet, Voorschoterweg, Leidseweg, Admiraal de Ruytersingel, spoor) en anderzijds behoud van ruimtelijke kwaliteit (Berbice, visuele hinder) wordt uitgegaan van de volgende varianten:

- Aquaduct Vliet, gedeeltelijke tunnelpassage, kruising spoor onderlangs (basisvariant)
- Brug over de Vliet, viaduct over de Voorschoterweg, kruising spoor onderlangs (bespaarvariant)



Figuur: Verschillende inpassingsvarianten in Voorschoten

Aandachtspunten:

- achter Garage Kamsteeg bevindt zich een gasverdeelstation dat Voorschoten bedient (met een leiding naar het grotere verdeelstation in de Oostvlietpolder);
- inpassing ten opzichte van bebouwing, zowel in eindsituatie als bouwfase (bouwoverlast)
- (Restaurant) Allemansgeest is een oude monumentale boerderij en ligt precies in het tracé.

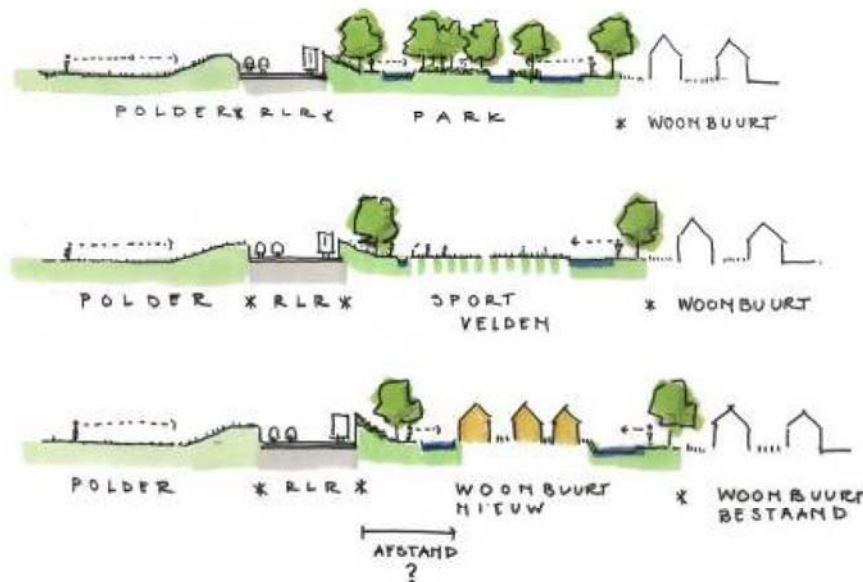
3.2.2.3 Passage Stevenshof

Voor de passage van de RijnlandRoute door de Stevenshofpolder wordt gekozen voor zoveel mogelijk maaiveldligging. Alleen bij een verdiepte ligging is het mogelijk de zichtlijnen vanuit de woonwijk te handhaven, maar dit wordt vanwege de kosten niet haalbaar geacht. Ook de kosten van een half verdiepte ligging lopen snel op, en voorkomen niet het onderbreken van het zicht. Daarom wordt ingezet op het invullen van het gebied tussen de wijk en de weg, als visueel en recreatief optimale oplossing:

- Maaiveldligging met groene zoom: park of sport (basisvariant)
- Maaiveldligging met rode zoom: woningen (bespaarvariant)

Maaiveldligging Stevenshofpolder met groene of rode zoom

Een maaiveldligging vereist geluidswerende maatregelen in de vorm van een geluidswal aan Stevenshofzijde; geluidschermen eventueel in combinatie met grondwallen. Aan de zuidzijde is een lage wal denkbaar om de visuele aanwezigheid van de weg vanuit de polder te minimaliseren.



Figuur: Verschillende invullingen zoom: park, sportvelden, woningen

Mogelijke invullingen zoom:

- Groen stadsparkinvulling: als groencompensatie voor de gemeente/regio, maar ook als kwaliteitsimpuls voor Stevenshof (nu groot tekort aan groen),
- Sportvelden: Dit moet echter worden opgepakt in relatie tot de functie van de bestaande sportvelden.
- Nieuwe randbebouwing van Stevenshof in lage bouw, liefst in donkere kleuren om de rand van Stevenshof beter in het landschap in te passen (geen 'witte schimmel'). Hoogbouw is minder logisch, omdat dit de polder visueel verkleint. Bovendien ligt het gebied direct buiten het bestaande Stevenshof in de Bufferzone, waardoor bebouwing niet zondermeer mogelijk is.

Aandachtspunten:

- De continue waterverbindingen vanuit de Stevenshof richting de polder vormen een tweede kwaliteit van het deelgebied: de Veenwatering (westelijk) en Dobbewatering (nabij het spoor). De huidige continuïteit

van de waterverbindingen moet worden gerespecteerd. Voor de Dobbewatering is dit het minst complex, omdat deze waterverbinding kan worden gecombineerd met een benodigde doorgang van de RijnlandRoute onder het spoor door. De kruising van de RijnlandRoute met de Veenwatering kan via een brug over de watering (1,5 m doorvaarthoogte).

- Vanuit Stevenshof zijn nu naar de Papenwegsepolder beperkte fietsmogelijkheden. De Provincie is bezig met upgraden van de bestaande fietsverbinding langs het spoor vanaf De Vink naar Den Haag plus een fietsverbinding onder de A44 door naar Wassenaar. Daarnaast staat in het provinciale Fietsplan een toekomstige verbinding vanaf de duinen onder Katwijk dwars door Valkenburg via kruising A44 naar gebied onder Stevenshof. Een en ander wacht op uitwerking van de plannen rond Valkenburg en RijnlandRoute. Verbinding Stevenshof met polder staat niet in fietsplan maar zou misschien bij herziening fietsplan in 2011 kunnen worden opgenomen. Daarnaast bevat het plan Duin Horst en Weide aanknopingspunten voor fietsroutes vanuit o.a. Stevenshof. Er kan verder worden gedacht aan gebruik van bestaande boerderijwegen (doortrekken naar het spoor) en een fietsroute langs de Veenwatering,

3.2.2.4 Ing. G. Tjalmaweg

De huidige plannen voor Valkenburg zijn gebaseerd op de Rijnlandroute via de N206/ Tjalmaweg. De huidige plannen kunnen dan ook zo veel mogelijk gehandhaafd blijven, met uitzondering van de overkapping met het bedrijvenpark, omdat deze uit kostenoverwegingen in de basisvariant achterwege is gelaten. Het bedrijventerrein dat in de huidige plannen op de overkapping gepland is, wordt aan weerszijden van de weg gesitueerd. Het bedrijventerrein wordt daarmee in tweeën gesplitst en aan beide kanten van de weg compacter en dus minder hoogwaardig.

De kosten van de overkapping zouden uit de exploitatie het geplande bedrijvenpark bekostigd moeten worden en niet uit de Rijnlandroute. De overkapping zorgt voor een kwaliteitssprong van de locatie. Via de overkapping worden twee langzaam verkeer routes gerealiseerd tussen de bestaande bebouwing van Valkenburg en de nieuwe locatie.

In de huidige situatie is reeds sprake van een halfverdiepte N206. Het lijkt niet zinvol om daar vanaf te wijken. Aandachtspunt bij het verbreden van de huidige N206 zijn de mogelijke archeologische vondsten langs de Limes en de hoge grondwaterstand.

De RijnGouwelijs (uitgaande van een noordligging bij de Knoop Leiden-West) kruist de Rijnlandroute ongelijkvloers. Afhankelijk van waar en hoe de RijnGouwelijs de RijnlandRoute kruist, kan deze mogelijk gecombineerd worden met een langzaam verkeer route. De voorzieningen die worden gerealiseerd op Locatie Valkenburg moeten ook de inwoners van de bestaande kern Valkenburg en Duyfrak bedienen. Daarom zijn minimaal twee langzaam verkeer routes tussen de kernen van belang.

3.2.2.5 Ringenstructuur Leiden

Het cluster *Zoeken naar Balans* sluit goed aan op het vormgeven van een ringenstructuur in Leiden. De belangrijkste wijzigingen of aanvulling op de ringenstructuur uit het verkeersplan van Leiden zijn de volgende:

- Een aansluiting nabij de spoorlijn Leiden-Den Haag is niet noodzakelijk. Deze 'spoorlaan' trekt te weinig verkeer om deze investering te verantwoorden.
- Een aansluiting van het Leids wegennet op de regionale verbinding vindt niet noodzakelijkerwijs plaats via de Voorschoterweg, maar kan ook door een bypass via de Oostvlietpolder en eventueel een ongelijkvloerse aansluiting op de RijnlandRoute in de Oostvlietpolder.

- Er kunnen aanvullende transferia komen, met name nabij de Europaweg.

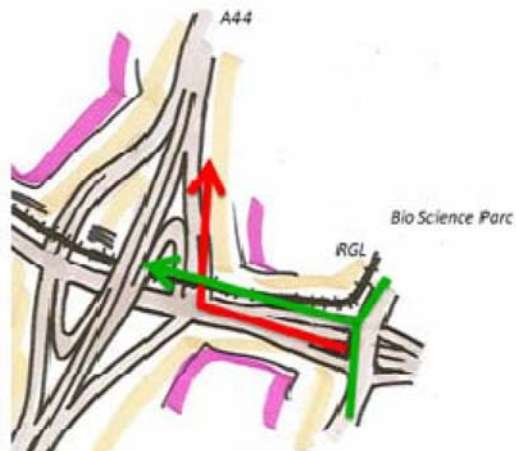


Figuur: Vormgeving ringestructuur Leiden binnen cluster *Zoeken naar Balans*

3.2.2.6 Bio Science Parc

Het Bio Science Parc wordt in de toekomst ontsloten via de drie (ongelijkvloerse) aansluitingen op de Plesmanlaan. Ook een nieuwe ongelijkvloerse aansluiting staat hiervoor op de planning. Deze levert wel een lastige weefbeweging op voor verkeer vanaf het Bio Science Parc en de Dr.Lelylaan.

De aanpassing van deze kruising is een apart project en wordt niet tot de aanleg van RijnlandRoute beschouwd. In de kostenramingen is derhalve met deze projectkosten ook geen rekening gehouden.



Figuur: conflictstromen langs de ongelijkvloerse aansluiting Bio Science Parc

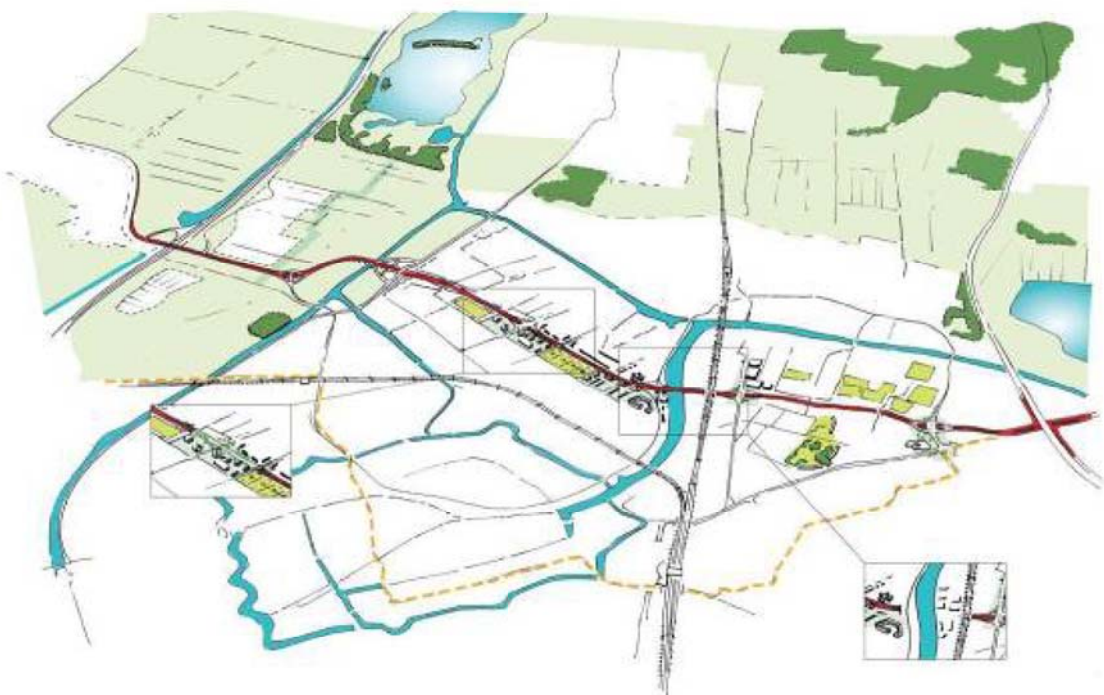
3.3 Holland Rijnland in het Groen

3.3.1 Algemene beschrijving

Het cluster Holland Rijnland in het Groen kent twee opties:

- De Churchilllaan als hoofdroute
- Het Spoortracé als hoofdroute

De Churchilllaan-optie houdt in dat voor de RijnlandRoute tussen de A4 en de A44 ingezet wordt op het uitbouwen van de bestaande verbinding via de Churchilllaan en Dr.Lelylaan tot een verbinding met echte regionale kwaliteit. Daarop aansluitend wordt de provinciale weg N206-Tjalmaweg tussen Leiden en Katwijk verbreed naar 2x2 rijstroken. In dit geval wordt de RijnlandRoute tussen de A4 en A44 door Leiden heengeleid geleid via een nieuwe brug over de Vliet en de getransformeerde de Churchilllaan-Dr.Lelylaan. De RijnlandRoute krijgt in het stedelijk gebied een ruimtelijke inpassing die ook hier een regionale functie mogelijk maakt: op belangrijke plekken in de stad vereist dit een verdiepte ligging. Aan weerszijden van Leiden sluit de RijnlandRoute aan op het hoofdwegennet, namelijk bij de Knoop Leiden-West (A44) en de A4-aansluiting Zoeterwoude. Deze bestaande aansluitingen worden hiertoe verzwaaard.



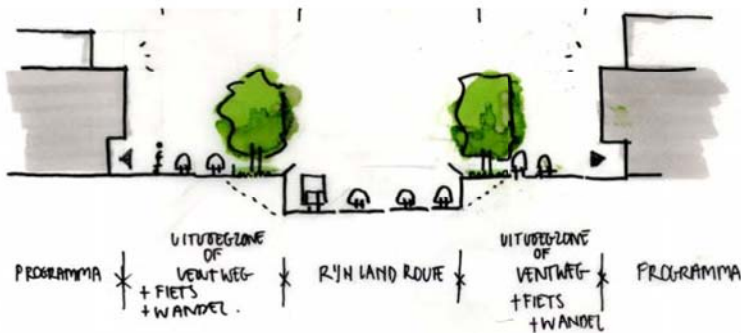
Figuur: Vogelvlucht perspectief Churchilllaan-optie van *Holland Rijnland in het Groen*

De spoortracé-optie verbindt de bestaande N11-oost direct met Leiden-West door de RijnlandRoute vanaf de passage met de A4 via een tunnel onder/nabij het bestaande spoor tot voorbij Leiden Centraal Station.

3.3.2 Infrastructuur

3.3.2.1 Churchillllaan tracé

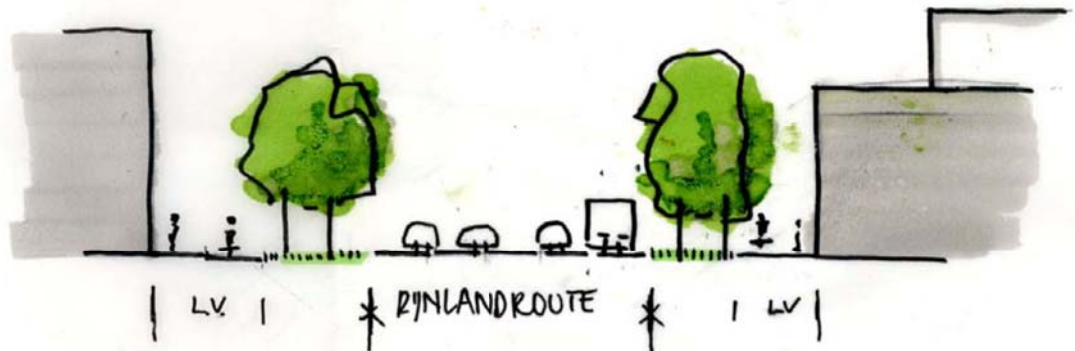
Er zijn een aantal manieren mogelijk om het Churchillllaantracé vorm te geven. Uit oogpunt van verkeersafwikkeling en kosteneffectiviteit wordt als basisvariant uitgegaan van een verdiepte ligging van het Churchillllaan tracé.



Figuur: Impressie verdiepte ligging Churchillllaan-tracé

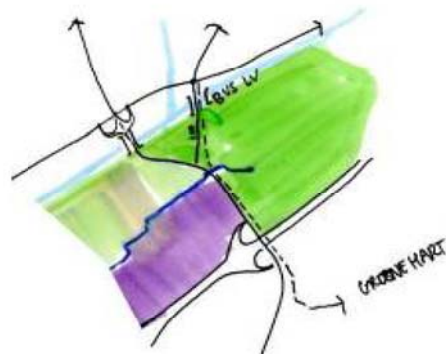
Daarnaast is het ook mogelijk een (duurdere) tunnel te maken, of het tracé op maaiveld te laten. Deze laatste variant (nulplus) voldoet eigenlijk onvoldoende aan de eis om de oost-west bereikbaarheid in de As Leiden-Katwijk op orde te brengen. Daarom wordt in deze studie uitgegaan van de volgende variantenopbouw:

- Verdiept tracé (basisvariant)
- Tunneltracé (plusvariant)
- Nulplus: 2x2 50 km/uur gelijkvloers (bespaarvariant)



Figuur: Impressie nulplus-tracé

Aansluiting A4 en bypass Oostvlietpolder
Bestaande aansluiting aanpassen zodat het de verkeerstromen aankan. Bypass is meest kosteneffectieve oplossing, omdat anders toch een nieuwe, bredere en hogere Lammebrug gebouwd moet worden, inclusief consequenties als gevolg van bouw hinder.



Figuur: Bestaande aansluiting A4 en bypass

Aansluitingen Leiden

De regionale verbinding RijnlandRoute wordt binnen dit cluster vormgegeven als een verdiepte weg met ongelijkvloerse aansluitingen. Er wordt uitgegaan van een aantal aansluitingen:

- Ongelijkvloerse aansluitingen (basisvariant):
 - Aansluiting Voorschoterweg/Churchilllaan
 - Halve aansluiting Haagweg
 - Aansluiting Plesmanlaan/Haagse Schouwweg
- Extra ongelijkvloerse aansluiting (plusvariant):
 - Aansluiting 5 Meilaan
 - Aansluiting Hoge Mors/Lage Mors

Knoop Leiden West

De Knoop Leiden West lijkt ook in dit cluster verkeerstechnisch opgelost te kunnen worden binnen het huidige ruimtebeslag. Er zijn dan in de knoop extra bogen nodig tussen A44 en N206 (zie Zoeken naar Balans). De RijnGouwewijn kan hierbij nog steeds gelijkvloers door de knoop worden gehaald, aan de luwe noordzijde. Het transferium zou dan ook kunnen worden 'omgeklapt' naar de noordkant van de knoop.

Aansluiting Plesmanlaan/Haagse Schouwweg

De figuur geeft een schets van de oplossing voor de kruising Haagse Schouwweg / Plesmanweg. De oplossing moet nog nader doorgerekend en uitgewerkt worden.

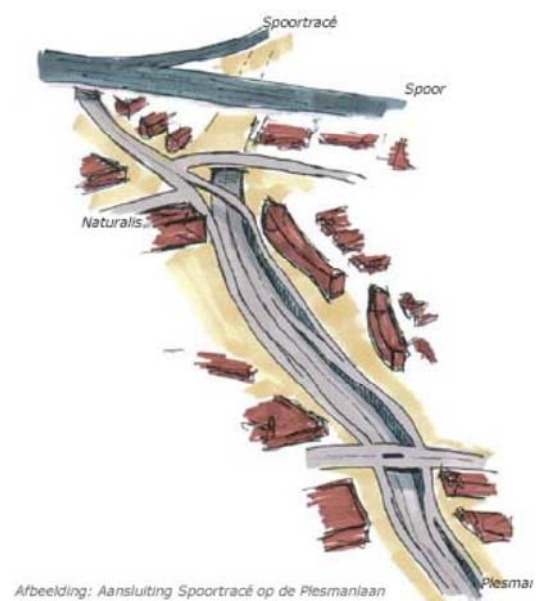


**Figuur: Principe aansluiting
Plesmanlaan/Haagse Schouwweg**

3.3.2.2 Spoortracé

Het spoortracé volgt vanaf de aansluiting met de N11-oost in westelijk richting het spoor naar Leiden Centraal Station om in park Cronesteyn een ondergronds vervolg te nemen. De tunnel heeft een lengte van ruim drie kilometer en komt weer bovengronds op de Plesmanlaan en volgt vanaf de kruising met de Haagse Schouwweg hetzelfde traject als de Churchilllaan-route.

Bij het alternatief spoortracé vraagt het trajectdeel van de Plesmanlaan de meeste ontwerptechnische aandacht. Hier moet de ont- en vervlechting van lokale en doorgaande verkeersstromen gestalte krijgen. In het basisontwerp voor het spoortracé vindt dit plaats in het deel tussen de Einsteinweg en de Haagse Schouwweg.



Afbeelding: Aansluiting Spoortracé op de Plesmanlaan

Aansluiting Leiden Centrum

Voor de aansluiting Leiden centrum is gedacht aan een verkeersplein boven de doorgaande rijstroken van de RijnlandRoute. Verkeer komende van de A4 met bestemming Leiden centrum zal na het bovenkomen uit de tunnel via dit verkeersplein en het oostelijk deel van de Plesmanlaan retour rijden naar de binnenstad.

3.3.3 Inpassing

3.3.3.1 Churchillaantracé

Voor het **Bio Science Park** is onlangs een stedenbouwkundige visie vastgesteld, die we als basis gebruiken.

Relevante items in dit plan zijn:

- Rondom het entreegebied (Ehrenfestweg): komst van kantoren (westzijde Ehrenfestweg) en hotel + detailhandel (oostzijde Ehrenfestweg). De laatste functies zijn ook belangrijk voor (woon)gebieden buiten het Bio Science Park.
- Noodzaak van een ongelijkvloerse kruising Ehrenfestweg-Plesmanlaan.
- RijnGouwelijk, komende vanaf Ehrenfestweg (oostligging) via de noordzijdeligging aan de Plesmanlaan richting Knoop Leiden-West. Hierbij zijn mogelijke trillingen reden voor nadere studie; "Trillingsgevoelige kantoren" (research) aan de rand Bio Science Park conflicteren met de RijnGouwelijk.

Voor de **Paardenwei** in de oksel van Plesmanlaan en Haagse Schouwweg is interesse om hier een kantoor te bouwen. Dit is niet mogelijk bij een RijnlandRoute via het Churchillaan-Lelylaan-tracé (binnendoor).

Huis van de Sport omvat een transformatie van het bestaande sportterrein aan de Haagse Schouwweg-Dr. Lelylaan. Hier ligt nog geen visie, maar de huidige ontwikkelingen tenderen naar nieuwe woningbouw aan de Oude Rijnzijde en gebouwde sport- en sportgerelateerde voorzieningen in de hoek Haagse Schouwweg-Dr. Lelylaan. Ontsluiting zou plaatsvinden vanaf de Haagse Schouwweg. Een interessant element is, dat er zich een groene verbinding aftekent tussen Oude Rijn via begraafplaats Rhijnhof, de sportterreinen naar de groenzone aan de Constantijn Huygenslaan. Bij bepaalde varianten van de RijnlandRoute zou hier een overkluizing kunnen komen.

Ontsluiting Hoge en Lage Mors

Er is ook nagedacht over de ontsluiting van de omliggende woongebieden. Bij komst van een Rijnlandroute zijn slechts beperkte aantakkingen mogelijk, vanwege de capaciteit. Opties waren:

- een ontsluiting bij de Vieringhlaan. Deze ligt echter dicht bij de kruising bij Holiday Inn. Bovendien vormt de Agaatlaan dan een barrière tussen woonwijk en sportterrein (zie de schetsen onderaan).
- Een andere optie is aantakking op de Diamantlaan-Damlaan-Vondellaan. Deze kan worden gecombineerd met een aantakking van de Leidse ring (zie kopje 'spoorzone'). Dit vereist echter wel herstructurering.
- Een laatste optie zou zijn om geheel geen aansluitingen te maken tussen Holiday Inn en de Oude Rijnkruising. De ontsluiting van de wijken zou dan buitenom moeten plaatsvinden via de Plesmanlaan en bijvoorbeeld de Hoge Morsweg (zie schetsen onderaan).

De spoorzone die is ingesloten door Oude Rijn en Diamantlaan vraagt speciale aandacht. Bij komst van een RijnlandRoute dreigt dit een versnipperd gebied te worden vanwege de ligging van het spoor. Ook moet in deze zone de aantakking van de Leidse ring worden ingepast (verbinding tussen Schipholweg en Lelylaan). Afhankelijk van de uitvoering van de RijnlandRoute (licht dan wel iets meer aangekleed) kan deze zone met de komst van de RijnlandRoute een integrale transformatie krijgen: nieuwe functies, nieuwe entrees, nieuwe spoorpassage(s), aantakking Leidse ring, etc. Wanneer hier niet voor wordt gekozen, dreigt de zone tussen Oude Rijn en het spoor ontoegankelijk te worden. Daarnaast blijft sloop nodig in de omgeving van het spoor en is ook een nieuwe bredere spoorpassage nodig.

3.3.3.2 Spoortracé

Het spoortracé kent een intrinsiek hoge mate van inpassing. Dit heeft zijn reden in het ruim 3 kilometer lange tunnelgedeelte waarvoor geen verdere inpassing meer nodig is.

Dit geldt vanzelfsprekend niet voor de locaties waar de tunnelmonden zijn geprojecteerd. Hier kan verdere ontwerpdetailering leiden tot een beter in de stedelijke omgeving passende oplossing.

Voor het trajectdeel bij de Plesmanlaan kan de opgave een betere inpassing te bereiken, worden gecombineerd met te nemen maatregelen voor beperking van lucht- en geluidhinder. Mede omdat de Plesmanlaan intact wordt gehouden als toevoeroute van en naar het centrum zal het spoortracé het aanzien van de stad hier fors doen veranderen.

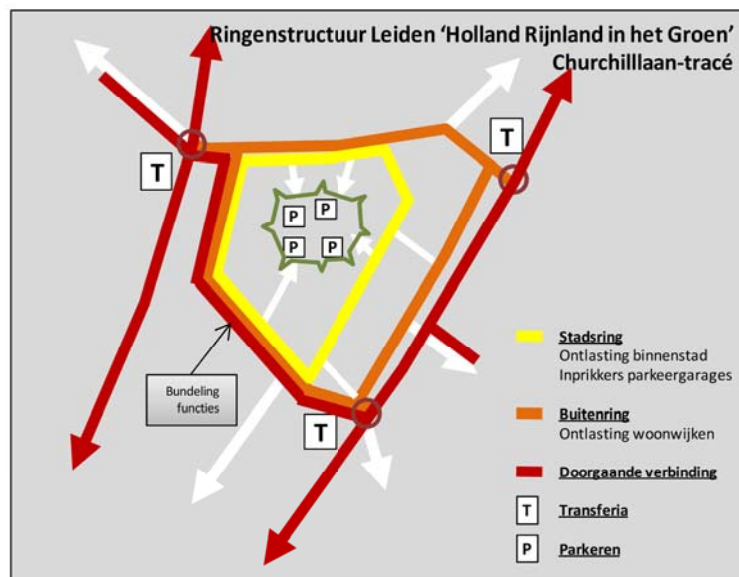
Een ontwerpvariant van het spoortracé betreft de locatie van de aansluiting Leiden centrum. In plaats van het verkeersplein bij de kruising met de Haagse Schouwweg zou de verkeerskundige werking van het spoortracé mogelijk verbeterd kunnen worden indien de aansluiting Leiden centrum dicht tegen Leiden Centraal Station wordt geprojecteerd. Een in een ontwerpverdieping uit te werken mogelijkheid zou de Plesmanlaan ter hoogte van Naturalis kunnen zijn. Op dit moment zijn de ontwerptechnische aspecten hiervan nog onvoldoende in beeld gebracht waardoor over de eventuele meerwaarde van deze oplossing nog geen uitspraak mogelijk is.

In het verlengde van deze variant kan ook worden gedacht aan een verschuiving van de aansluiting Leiden centrum van de RijnlandRoute naar de oostelijke kant van het spoor door deze te verbinden met de Schipholweg. Deze variant heeft aanzienlijke gevolgen voor de bestaande bebouwing van de Transvaalbuurt. Daarnaast houdt het aantakken van een aldus verlengde Schipholweg op de RijnlandRoute een niet geringe inpassingsopgave in voor de omgeving van het braakliggende gebied bij de Haagweg.

Het cluster *Holland Rijnland in het Groen* sluit minder goed aan op het vormgeven van een ringenstructuur in Leiden dan de andere clusters. Maar het cluster zorgt wel voor een goede verkeersafwikkeling in en rond de stad (zie hfd 3)).

De belangrijkste wijzigingen op de ringenstructuur uit het verkeersplan van Leiden bij toepassing van het Churchillilaan-tracé zijn de volgende:

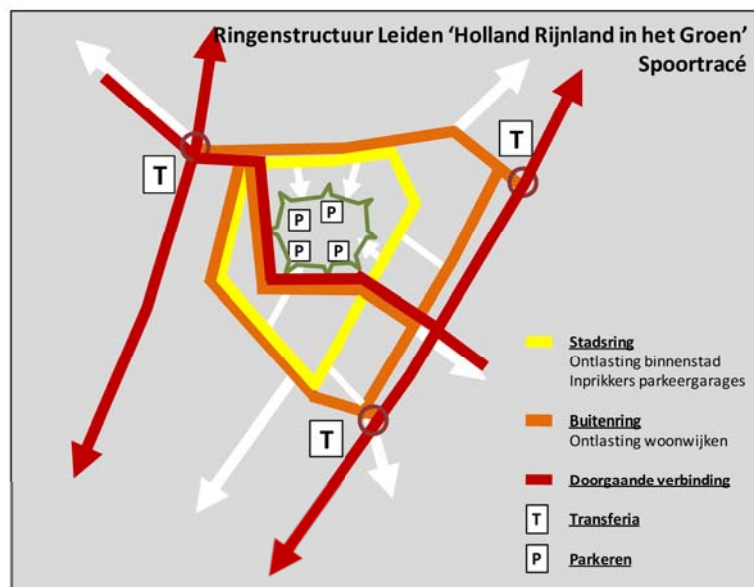
- Het Churchillilaan-tracé krijgt een 'dubbelfunctie' voor zowel het doorgaande als het lokale verkeer
- Een tunneltracé zou deze dubbelfunctie niet hebben: in dat geval wordt het doorgaande verkeer ondergronds afgewikkeld en lokaal verkeer op maaiveld.



Figuur: Vormgeving ringestructuur Leiden binnen cluster *Zoeken naar Balans* met het Churchillilaan-tracé

De belangrijkste wijzigingen op de ringestructuur bij toepassing van het Spoortracé zijn de volgende:

- Het Churchillilaan-tracé krijgt een 'dubbelfunctie' voor zowel het doorgaande als het lokale verkeer
- Een tunneltracé zou deze dubbelfunctie niet hebben: in dat geval wordt het doorgaande verkeer ondergronds afgewikkeld en lokaal verkeer op maaiveld.

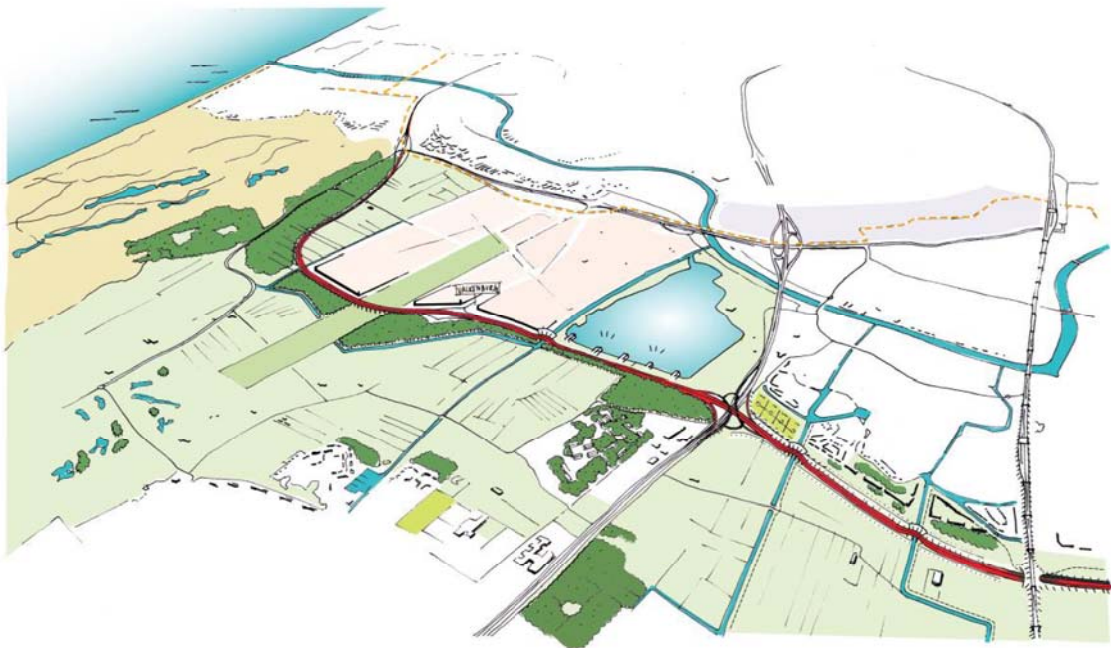


Figuur: Vormgeving ringestructuur Leiden binnen cluster *Zoeken naar Balans* met het Spoortracé

3.4 Stadsrandroute

3.4.1 Algemene beschrijving

In het Cluster Stadsrandroute biedt de Rijnlandroute, als contrast met de centraal gelegen RijnGouwelijn, van buitenaf ontsluiting aan de As Leiden Katwijk. Dit gebeurt vanaf de N11-oost via een parallelstructuur langs de A4 via Voorschoten, via Maaldrift buitenom Nieuw Valkenburg naar Katwijk. Dit maakt dat het huidige wegennet tussen Leiden en Katwijk 'lichter' kan worden uitgevoerd. De Rijnlandroute wordt op belangrijke locaties zoals bij de Vliet en het Landgoed Berbice ondergronds uitgevoerd, zodat deze gebieden hun recreatieve groenfunctie kunnen blijven vervullen. Op de A4 en de A44 zijn extra aansluitingen nodig vanwege de Rijnlandroute. Aan de A4 vraagt dit om een doorgetrokken parallelstructuur tot aan de Vlietlanden (ontvlechting). Bij de A44 wordt juist ingezet op regionalisering: een lichtere uitvoering met behoud van capaciteit en met extra ontsluitingen. Hiermee wordt de A44 een belangrijkere drager voor economische ontwikkelingen. Dit is dan ook de zone waarin Greenport-gerelateerde functies zich kunnen presenteren. Aan de A44 worden daarnaast meerdere P&R-punten en transferia ontwikkeld, gekoppeld aan RijnGouwelijn of Stedenbaan.



Figuur: tracé buitenom de tankgrachten

3.4.2 Infrastructuur

De ligging van de RijnlandRoute in het cluster Stadsrandroute, en de verschillende keuzemogelijkheden die hierbij van toepassing zijn, is tussen vanaf de A4 tot aan de A44 gelijk aan Zoeken naar Balans. Daarom wordt voor een toelichting op dit gedeelte verwezen naar paragraaf 3.2.

Vanaf aansluiting Maaldrift tot aan Katwijk heeft de RijnlandRoute een ligging ten westen langs de locatie Valkenburg. Deze achtergrond van deze variant is het vermijden van een bundeling van infrastructuur bij de A44 en de N206 Tjalmaweg en het voorkomen van kostbare ingrepen in de Knoop Leiden-West.

Deze oplossing voor de RijnlandRoute gaat uit van een (nagenoeg) volledige ongelijkvloerse aansluiting op de A44. Deze inpassing vergt nogal veel ruimte en het is voordeliger het ruimtebeslag te beperken door de verbindingbogen tussen de richtingen Wassenaar – A4 en A44-noord – Katwijk (de meest rustige bewegingen) niet aan te leggen. Dit vermindert wel iets de robuustheid van de oplossing.



Figuur: tracé: buitenom de tankgrachten

Het tracé volgt daarna de contouren van de locatie Valkenburg, die daarmee mogelijk een andere invulling krijgt. Er is voor gekozen om de RijnlandRoute in dit cluster enigszins zuidelijk van de N441 te houden, zodat de relatie met het natuurgebied en de duinen ter plaatse gehandhaafd kan blijven.

De RijnlandRoute sluit ten noorden van de locatie Valkenburg weer aan op de bestaande N206. De N206 tussen Katwijk en Leiden wordt uitgerust met gelijkvloerse aansluitingen voor de locatie Valkenburg. Gelet op de verkeersintensiteiten wordt het overigens alsnog wenselijk geacht om de N206 tussen de zuidelijke aansluiting Valkenburg en de Knoop Leiden-West uit te breiden naar 2x2 rijstroken,



Figuur: tracé buitenom de tankgrachten

Het tracé kent twee varianten:

‘binnen’ en ‘buiten’ de tankgrachten

Aandachtspunten hierbij zijn de kruisingen met de bestaande

watgangen en de afstanden tot de diverse bebouwingen en bestaande wegen.

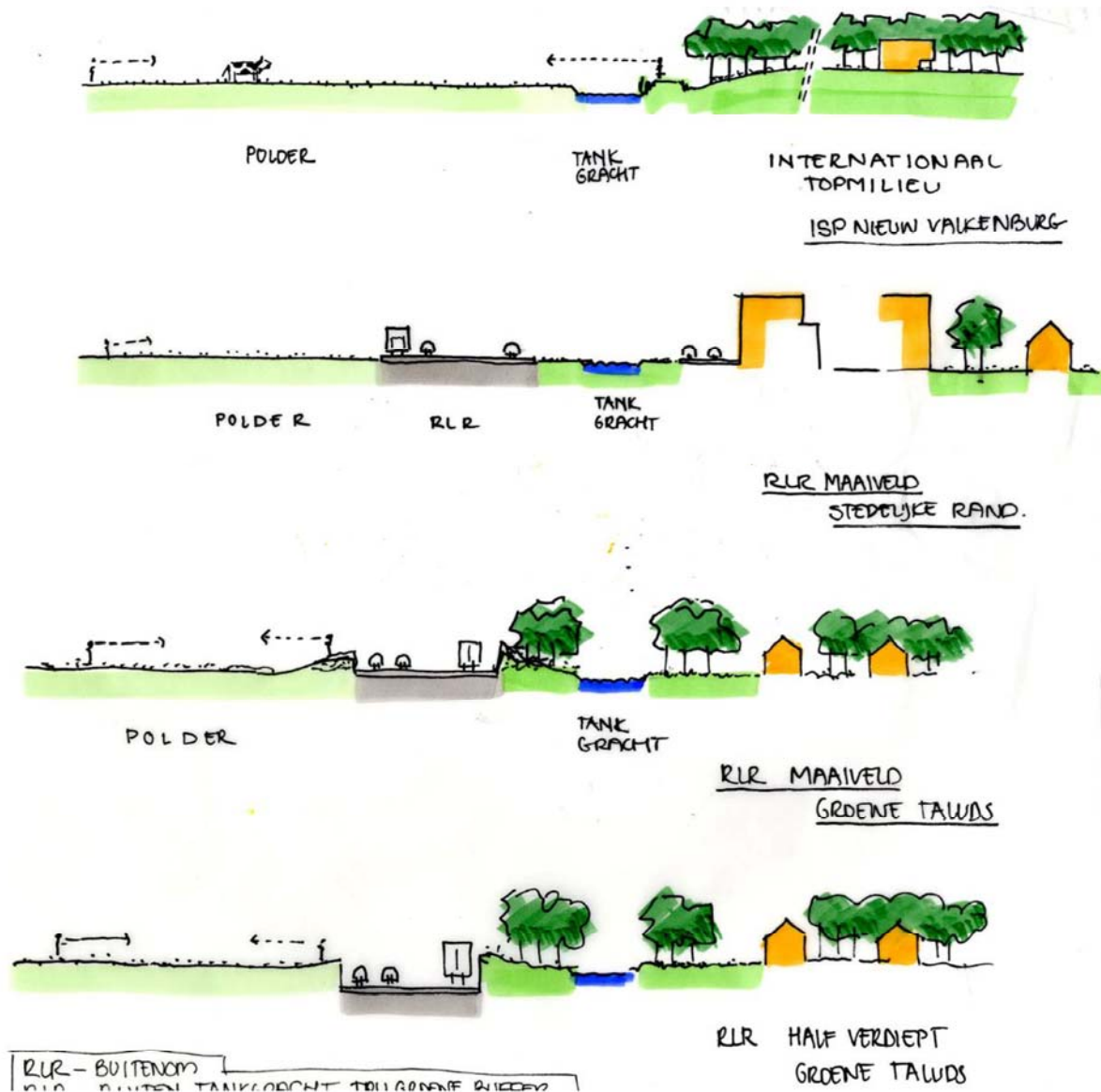
NB: de aansluiting op de bestaande N206 staat niet geheel juist afgebeeld op de bovenstaande afbeeldingen.

3.4.3 Inpassing

De basis van het huidige plan (Integraal Structuurplan Valkenburg) voor Locatie Valkenburg is vervlechting van rood en groen, met name aan de zuid- en westrand van de locatie (Rijksbufferzone en Mient Kooltuin).

Nieuwe infra ten zuiden en ten westen van de locatie zet deze groene (en cultuurhistorische) kwaliteiten onder

druk. Er zijn diverse manieren om de Rijnlandroute ten zuiden en westen van Locatie Valkenburg vorm te geven, zoals weergegeven in onderstaande figuur.



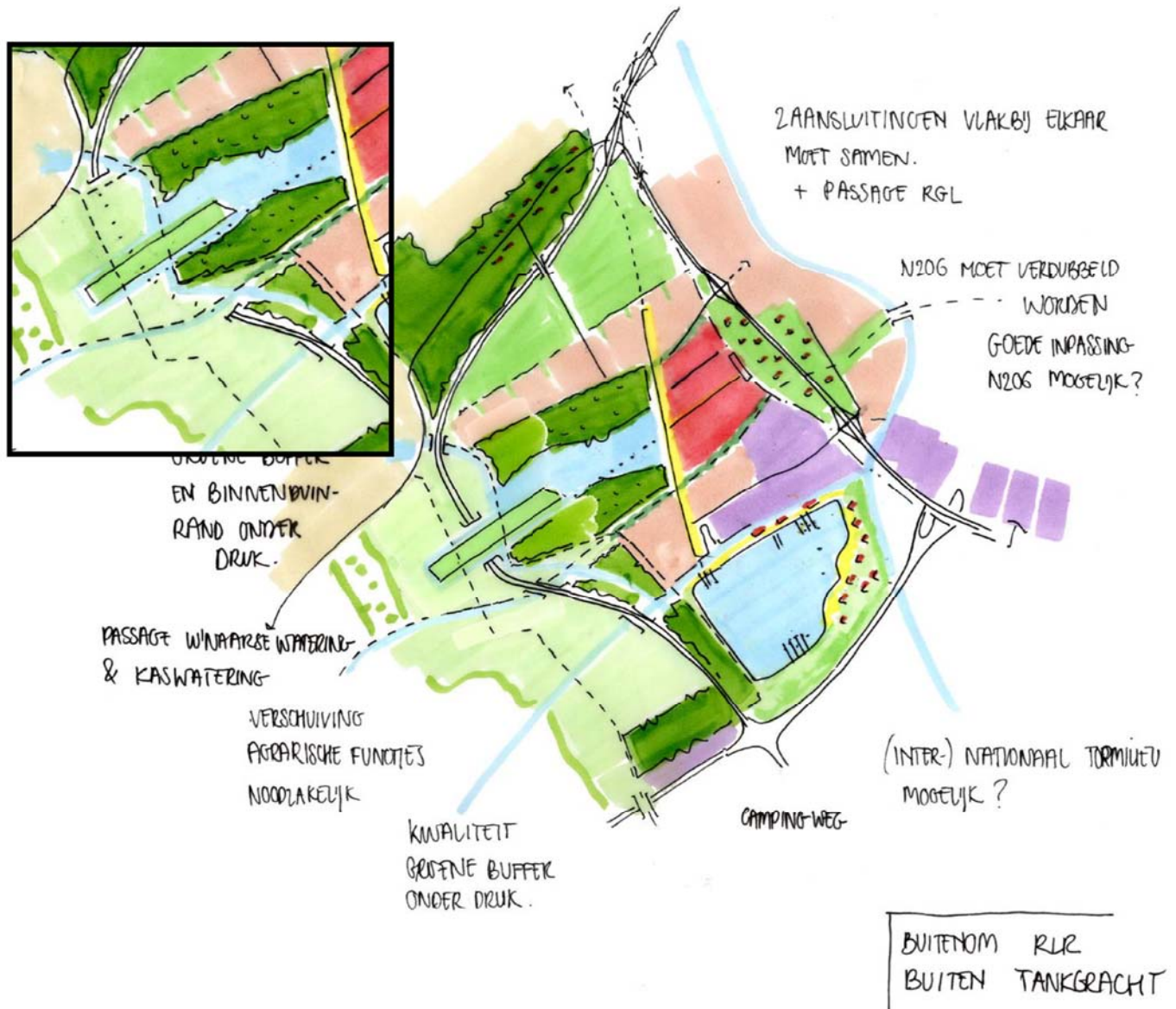
Figuur: mogelijke inpassingen ter hoogte van Valkenburg

De volgende drie varianten voor inpassing lijken het meest voor de hand liggend en dekken het mogelijke spectrum redelijk af:

- de basisvariant houdt zoveel mogelijk vast aan de huidige plannen en doelstellingen van de locatie. Het tracé doorsnijdt de tankgracht, het bunkerbos en een gedeelte van de barakken aan de westzijde van de locatie. Tussen de weg en de woningbouw op de locatie wordt een groene zone gesitueerd van circa 100 meter. Voor het overige wordt zo veel mogelijk vastgehouden aan het kwantitatieve woningbouwprogramma uit het Integraal Structuurplan Valkenburg.
- In de plusvariant wordt een stukje van de Rijnlandroute ter hoogte van de landingsbaan ondertunneld. Daarmee kan het top woonmilieu, dat in het plan Valkenburg rond de landingsbaan gepland is, zonder barrière georiënteerd worden op de Rijksbufferzone. Aan de westkant van de

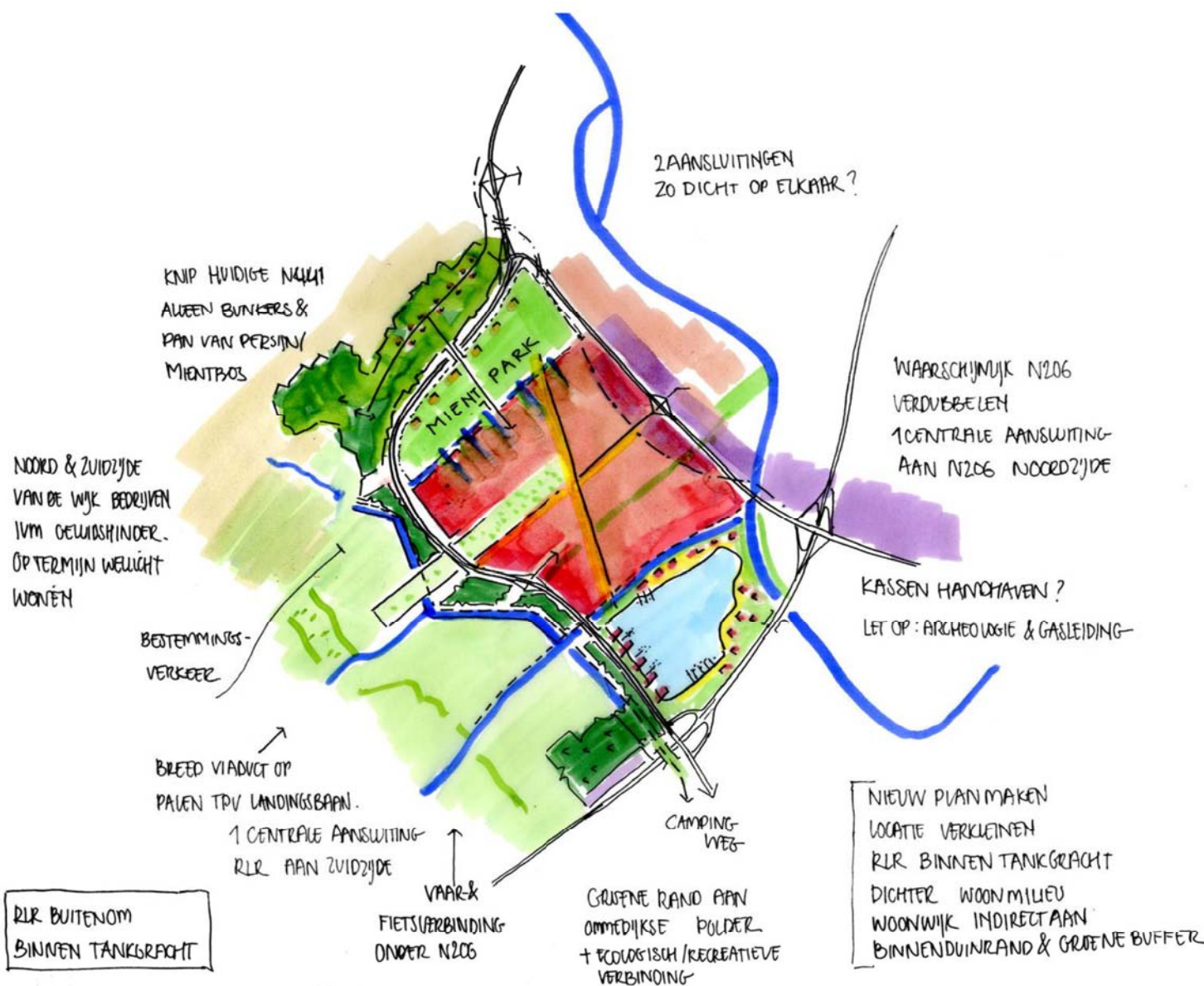
locatie, wordt de Rijnlandroute meer in de Mient Kooltuin gesitueerd, zodat de recreatieve waarde van het gebied rond de barakken versterkt wordt. Voor het overige wordt zo veel mogelijk vastgehouden aan het kwantitatieve woningbouwprogramma uit het Integraal Structuurplan Valkenburg.

- Een derde variant gaat uit van volledige herziening van het Integraal Structuurplan Valkenburg. De Rijnlandroute wordt ten noorden van de tankgracht gesitueerd, waarbij de Rijksbufferzone en de cultuurhistorische elementen zoveel mogelijk gespaard worden. Bebouwing komt op kleine afstand



Figuur: schets mogelijke inrichting nabij Valkenburg

van de weg. De weg vormt een harde begrenzing van de zuidrand van de bouwlocatie. De Rijnlandroute wordt door de Mient Kooltuin naar de N206 geleid. Rond de barakken kan een recreatief bos gerealiseerd worden. Bij knooppunt Maaldrift wordt een bos voorzien om de aansluiting aan het zicht te onttrekken. Omdat de locatie aan vier kanten ingesloten wordt door (zware) infrastructuur, is realisatie van een internationaal top woonmilieu niet haalbaar. In deze variant wordt een ontsluiting van de woonwijk aan de zuidkant voorzien.



In alle varianten van de Stadsrandroute is het de vraag of een ecoduct over de A44 zinvol is, gezien de inbreuk op de Rijksbufferzone. Het realiseren van een verbinding voor kleinere dieren, bijvoorbeeld doelsoort konijnen of dassen, is wel zinvol. Tevens is een recreatieve verbinding van belang. Het ruimtebeslag dat een aansluiting van de Rijnlandroute op de A44 bij Maaldrift vraagt, maakt het noodzakelijk om de camping uit te plaatsen.

De Rijnlandroute wordt strak langs het Valkenburgse Meer geleid. De nieuwe natuur die gerealiseerd moet worden ter compensatie van de zandwinning, komt ten zuiden van de weg te liggen en sluit aan op de Rijksbufferzone.

3.5 Generieke maatregelen

3.5.1 Openbaar vervoer en RijnGouwelijn

Voor een verbeterde bereikbaarheid van Holland Rijnland is het van belang dat ontsluiting met de auto én het openbaar vervoer optimaal is. Holland Rijnland ambieert een netwerk van hoogwaardige openbaar vervoer verbindingen zoals verwoord in de OV-visie. De Stedenbaan, RijnGouwelijn en enkele aanvullende HOV-lijnen zijn de dragers met Leiden Centraal als belangrijkste knooppunt en het nieuwe station Sassenheim als tweede knooppunt.

Timing bij ruimtelijke ontwikkeling

Er bestaat een directe relatie tussen openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkeling. Openbaar vervoer (rail en HOV-bus) trekt ruimtelijke ontwikkeling aan. Aan de andere kant bepaalt ruimtelijke ontwikkeling ook het succes van het openbaar vervoer. Hoge concentraties woningen en werkgelegenheid rond de haltes zijn nodig om openbaar vervoer succesvol te maken. Dit vergt sturing. Over het algemeen moet het openbaar vervoer er liggen voordat projectontwikkelaars gaan bouwen. Met name voor de ontwikkeling van Locatie Valkenburg geldt dat de tram moet rijden voordat de eerste bewoners de sleutel krijgen.

RijnlandRoute en RijnGouwelijn, concurrentie of versterking

RijnGouwelijn en RijnlandRoute kunnen elkaar versterken of beconcurreren. Een groot deel van de reizigers in het openbaar vervoer kiest voor deze vervoerwijze vanwege files en parkeerprobleem. Een goede RijnlandRoute betekent daarmee een geringer gebruik van de RijnGouwelijn.

Dit overwegende zal het aantal reizigers dat in 2020 met de RijnGouwelijn reist mede afhankelijk zijn van de oplevering van de RijnlandRoute. Indien de RijnGouwelijn eerder gereed is dan de RijnlandRoute zullen diverse automobilisten die nu in de file staan, besluiten over te stappen op de tram. Het merendeel van deze reizigers keert, als de nieuwe weg gereed is, niet (direct) terug naar de auto. Dit kan een verschil opleveren van 10 tot 20 procent meer reizigers in 2020 in de RijnGouwelijn.

De RijnlandRoute is met name bestemd voor verkeer vanaf de kust naar de A4 en verder (en vice versa). Op deze relatief lange afstanden worden bestemmingen zo diffuus, dat nauwelijks meer sprake is van concurrentie tussen RijnlandRoute en RijnGouwelijn. Het merendeel van de ritten vanuit de kuststreek heeft een bestemming in Leiden of omgeving. Voor pendelaars met een bestemming in Leiden is de RijnGouwelijn een zeer goed alternatief, zeker in combinatie met het voorziene (H)OV-netwerk rond Leiden. De RijnlandRoute maakt bestemmingen aan de oostzijde van Leiden beter bereikbaar. Beide verbindingen zullen elkaar eerder versterken.

De verbindingen zullen elkaar beconcurreren bij bestemmingen waar geen parkeerproblemen zijn zoals Leiderdorp en Zoeterwoude. Op deze plekken zal het openbaar vervoer in concurrentiekracht verliezen.

De kansen van park&ride

Goede park&ride voorzieningen maken dat de RijnlandRoute en RijnGouwelijn elkaar versterken. Er zijn twee soorten park&ride: herkomst-P&R en bestemmings-P&R. Bij herkomst-P&R wordt de auto zo dicht mogelijk bij het herkomstadres geparkeerd. In tijd en afstand is het deel van de reis dat per openbaar vervoer wordt afgelegd het belangrijkste onderdeel van de verplaatsing. Een goed voorbeeld is station Hillegom. Bij bestemmings-P&R wordt de auto zo dicht mogelijk bij de bestemming geparkeerd en is de autorit het

belangrijkste deel van de verplaatsing. Voorbeelden zijn P&R-terreinen bij de eindpunten van metro- en tramlijnen.

Het transferium bij Knoop Leiden-West is met name voor bestemmings-P&R interessant. Zowel voor reizigers met bestemming Leiden Centrum als voor reizigers met bestemming Den Haag Centraal. Het toekomstig transferium bij Leiden-Oost aan de A4 heeft voor bestemming-P&R een nog hogere waarde. Allereerst is de A4, vanuit noord en zuid, interessanter dan de A44 en bovendien ligt een groot deel van de bestemmingen in Leiden aan de oostzijde van het station.

In de As Leiden-Katwijk is een beperkte vraag naar herkomst-P&R. Een groot deel van de woningen ligt binnen de invloed van HOV-haltes. Bij de Stedenbaanstations in de Bollenstreek is de vraag naar herkomst-P&R groter. Hierin wordt reeds voorzien.

Fasering van de RijnGouwelijn

Over de RijnGouwelijn naar Noordwijk bestaat discussie. De ruimtelijke inpassing van het tracé in Noordwijk is lastig en de vervoerwaarde voor Noordwijk beperkt. Noordwijk is naast Leiden ook georiënteerd op Schiphol en Amsterdam. Een goede openbaarvervoersverbinding richting Schiphol en Amsterdam is daarom minstens even belangrijk. Een voorlopige beperking van de RijnGouwelijn-West tot het Katwijkse deel betekent dat ruimtelijke ontwikkelingen zich in eerste instantie tot de As Leiden-Katwijk beperken. Ook gezien de beperkte financiële middelen is fasering, waarbij eerst het Katwijkse deel wordt aangelegd, te overwegen. De kostendeckingsgraad van het Katwijkse deel is hoger, vooral omdat de vervoervraag daar groter is.

Als de RijnGouwelijn-West gefaseerd wordt aangelegd, gaat de eerste gedachte uit naar aanleg tot en met Katwijk aan Zee. De vervoerwaarde van dit traject is goed en datzelfde geldt voor de kostendeckingsgraad. Belangrijkste nadeel is dat op het samenlooptraject van het Noordwijkse en Katwijkse deel de frequentie ten opzichte van de definitieve situatie gehalveerd is. De verbinding Noordwijk–Leiden moet op een andere manier tot stand komen. Zeker als er een lange periode zit tot realisatie van het deel tot en met Noordwijk, dan zal de verbinding Noordwijk–Leiden verbeterd moeten worden tot HOV-kwaliteit. Daarbij kan gedacht worden aan de aanleg van een HOV-busbaan op het voorziene tramtracé Noordwijk-Katwijk. Daarmee wordt dit tracé vanaf een vroegtijdig stadium benut en gereserveerd. Businvesteringen zijn goedkoper en zijn, bij een latere ombouw tot trambaan, geen weggegooid geld. Op het traject Katwijk-Leiden kan de bus gebruik maken van de trambaan. Er zijn in het buitenland diverse goede voorbeelden van gecombineerde bus- en trambanen. Voordeel is dat op het samenloopdeel een hoge frequentie geboden wordt. In Leiden kan deze HOV-busdienst eventueel doorrijden als HOV-bus naar Leiderdorp.

3.5.2 Verstedelijkingsafspraken

Er is een gedragen beeld dat de regio Holland Rijnland belangrijke vestigingsvoorwaarden bezit voor een (potentiële) top-woonregio in de Randstad. De woningbouwproductie zit echter vast, onder meer vanwege de gebrekkige regionale bereikbaarheid. Het is aannemelijk dat alle in hoofdstuk 3 beschreven oplossingen in voldoende mate bijdragen aan verbetering van die bereikbaarheid zodat dit geen structurele belemmering meer hoeft te vormen voor de realisatie van de regionale woningbouwopgave (voor effecten zie paragraaf bereikbaarheid).

Bereikbaarheid is echter niet de enige belemmering die de woningbouwproductie in deze regio in de weg staat. Er zijn meerdere proces- en beleidsfactoren die mede-debet zijn aan de achterblijvende prestaties van de regio op dit gebied. Deze zijn in het afgelopen jaar geïnventariseerd door de bouwregisseurs. Voor de

periode 2005-2010 haalt de regio naar verwachting slechts 59% van haar taakstelling. Een belangrijk aandachtspunt lijkt de stapeling van beleidsregels vanuit de verschillende betrokken overheidslagen.

Het maken van verstedelijkingsafspraken voor de periode 2010-2020 is erop gericht om op de geïnventariseerde punten doorbraken te forceren en tempo te maken met de productie in de regio. Daarnaast hebben partijen de inzet om de verstedelijkingsafspraken breder in te vullen dan voorheen. Productie moet gelijk opgaan met kwalitatieve impulsen (bijvoorbeeld groenimpulsen voor recreatie) en het in evenwicht brengen van de woonmilieus. De verstedelijkingsafspraken zullen tijdens het BO MIRT gemaakt worden tussen de minister voor Wonen, Wijken en Integratie en het Dagelijks Bestuur van Holland Rijnland. Via de verstedelijkingsafspraken moeten keuzes uit de Integrale Benadering Holland Rijnland om verstedelijking zoveel mogelijk te concentreren in de As Leiden-Katwijk en het buitengebied open te houden, landen in de uitvoeringsstrategieën van betrokken overheden.

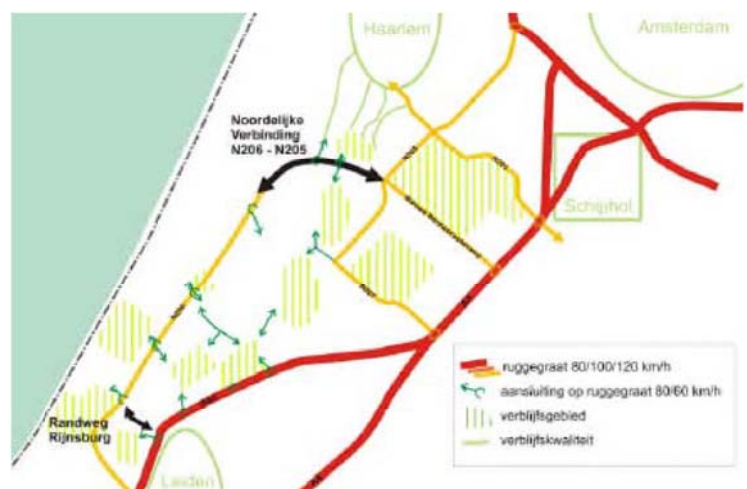
Specifiek aandachtspunt in de integrale benadering is de ontwikkeling van voormalig vliegveld Valkenburg (verstedelijkingslocatie uit de Nota Ruimte). Locatie Valkenburg is één van de 'laatste' grote uitleglocaties in de Randstad. Partijen hebben hier een bijzondere doelstelling om een internationaal topwoonmilieu te realiseren. De integrale benadering heeft een tweetal belemmeringen geïdentificeerd die deze doelstelling in de weg staan:

- 1 Voor een internationaal topwoonmilieu wordt oriëntatie op en directe verbinding met de binnenduinrand bij Wassenaar van groot belang geacht. Een eventuele weg (Stadsrandroute) zou hierin belemmerend kunnen werken maar tegelijkertijd wordt opgemerkt dat deze oriëntatie onvoldoende is geregeld in het Integraal Structuurplan Valkenburg;
- 2 Een tweede punt betreft de opbouw van woningcategorieën op de locatie. Het deel van het programma dat onder de gemiddelde marktprijs gerealiseerd moet worden is zodanig groot dat het een goede opbouw naar het beoogde topwoonmilieu in de weg staat.

Vanuit de Integrale Benadering Holland Rijnland zijn dit specifieke aandachtspunten voor de verstedelijkingsafspraken tussen Rijk en regio voor de periode 2010-2020.

3.5.3 Bereikbaarheid Greenport Duin en Bollenstreek

Eén van de doelstellingen van de Integrale Benadering Holland Rijnland is de verbetering van de bereikbaarheid Greenport Duin- en Bollenstreek in het algemeen en de veiling Flora Holland in het bijzonder. Zowel vanuit het perspectief van de woningbouwproductie, als voor het mogelijk maken van ruimtelijk economische ontwikkelingen is de Greenport gebaat bij een goede ontsluiting. Uit eerder gezamenlijk onderzoek (Noordelijke Ontsluiting Greenport en Bereikbaarheidsstudie Grensstreek Zuid- en Noord-Holland) van de provincies Zuid- en Noord-Holland is gebleken dat twee routes de bereikbaarheid



Figuur oplossingen bereikbaarheid Greenport Duin en Bollenstreek Bron: bereikbaarheidsstudie Grensstreek

van de Duin- en Bollenstreek aanzienlijk zouden kunnen verbeteren: de RijnlandRoute aan de zuidkant en een noordelijke route via de Haarlemmermeer. Bij realisatie van beide tracés ontstaat een infrastructurele ruggengraat voor de Duin- en Bollenstreek. Door deze vervoersas te combineren met slimme (inter)lokale verbindingen, zoals een Noordelijke Randweg Rijnsburg, wordt ook de interne ontsluiting van het gebied geoptimaliseerd. De voornemens voor deze verbeteringen zijn door beide provincies vastgelegd in een regionale samenwerkingsagenda (december 2008).

Uit de modelberekeningen van de verschillende tracévarianten van de Integrale Benadering Holland Rijnland, blijkt dat een Rijnlandroute de bereikbaarheid van de zuidkant van de Duin- en Bollenstreek sterk verbetert. Aansluitend en vooruitlopend op de provinciale en regionale bereikbaarheidsprojecten voor dit gebied, is in verschillende modellen een Noordelijke Randweg Rijnsburg meegenomen. Deze blijkt ook een duidelijk positief effect op de ontsluiting van de Duin- en Bollenstreek te hebben. De uitkomsten van de Integrale Benadering Holland Rijnland vormen voor de provincies en de betrokken gemeenten de basis voor verdere uitwerking op bestuurlijk en financieel gebied.

In de Integrale Benadering Holland Rijnland is bekeken op welke manier de veiling flora Holland beter ontsloten kan worden voor het vrachtverkeer. De realisatie van een Noordelijke Randweg Rijnsburg biedt de mogelijkheid om Flora Holland indirect te ontsluiten. Een andere optie is verlaging van de maximum snelheid op een deel van de A44, waardoor een direct aansluiting van de veiling op de A44 gerealiseerd kan worden.

3.5.4 Bereikbaarheid Leiden Bio Science Park

Een speerpunt van de Integrale Benadering Holland Rijnland is om ruimte te bieden aan de economische potenties en ontwikkelingen van het Bio Science Park Leiden. Het Bio Science Park is een cluster van bedrijven en kennisinstellingen dat tot de Europese top vijf behoort en uiteindelijk 16.000 hoogwaardige arbeidsplaatsen zal gaan tellen. Net als de Integrale Benadering Holland Rijnland, maakt ook het project Bio Science Park Leiden deel uit van het Programma Randstad Urgent.

In oktober 2008 heeft het ministerie van Economische Zaken toegezegd 10 miljoen vrij te maken voor het project. De toezegging is een bijdrage in de kosten van een aantal verkeers- en ontsluitingsmaatregelen die noodzakelijk zijn voor de integrale ontwikkeling van het gebied. Het Bio Science Park kan dan verder worden versterkt en uitgebreid. Daarmee levert het Bio Science Park een belangrijk aandeel in het uitbouwen van de nationale kenniseconomie. De plannen voor het Bio Science Park zijn onlangs vastgelegd in een stedenbouwkundige visie en dienen als basisuitgangspunten voor de ontwerpen van de Integrale Benadering Holland Rijnland. Vanuit de Integrale Benadering Holland Rijnland is bekeken hoe de verschillende tracévarianten van een RijnlandRoute het beste aansluiten bij de plannen voor het Bio Science Park. Uit de verkeersmodellen blijkt dat de drie basisvarianten een positieve uitwerking hebben op toekomstige bereikbaarheid van het Bio Science Park. De ontwikkeling van het Bio Science Park is gebaat bij een goede oplossing van de Knoop Leiden-West. De verdere uitwerking van de aansluiting op de Plesmanlaan en de Dr. Lelylaan verdient enige aandacht, omdat dit een complex knelpunt is. De toekomstige RijnGouwelijn biedt daarnaast mogelijkheden om het Bio Science Park ook met openbaar vervoer uitstekend bereikbaar te maken.

4 Effectbeschrijving

Dit hoofdstuk werkt de effecten van de verschillende oplossingen uit. Het beoordelingskader (Startbeslissing, 2009) is daarbij leidend. Per type effect vergelijken we de verschillende basisvarianten met elkaar. Bovendien geven we aan of er inpassingmogelijkheden zijn die de effecten positief beïnvloeden. Iedere paragraaf eindigt met een overzicht waarin de verschillende basisvarianten met elkaar vergeleken worden.

4.1 Woningbouw en verstedelijking

Conform het beoordelingskader worden de volgende effecten voor de woningmarkt inzichtelijk gemaakt:

Afname van het tekort aan woningvoorraad

De inzet voor de verstedelijkingsafspraken en de regionale woonvisie is om het tekort op de woningvoorraad in Holland Rijnland terug te brengen tot 1,5 procent. Met een productie van 24.240 woningen tot 2020 kan dit tekort worden teruggebracht. Het is aannemelijk dat zowel *Zoeken naar Balans*, *Holland Rijnland in het Groen* en *de Stadsrandroute* in voldoende mate bijdragen. De regionale bereikbaarheid zal geen structurele belemmering meer vormen voor de woningbouwproductie. Daarmee zijn de oplossingen op dit punt niet onderscheidend. Dit geldt ook voor de periode na 2020.

Betere afstemming van vraag en aanbod op de regionale woningmarkt

Een verbeterde afstemming tussen vraag en aanbod is grotendeels onafhankelijk van de oplossingen die de Integrale Benadering voorstelt. Dit vraagstuk dient onderwerp van aandacht te zijn voor de verstedelijkingsafspraken 2010-2020. Over het algemeen geldt er in Holland Rijnland een tekort aan stedelijke woonmilieus (centrum stedelijk en groenstedelijk). De beleidskeuze van Holland Rijnland om de verstedelijking te concentreren in de As Leiden-Katwijk past goed bij de vraag naar deze woonmilieus. Het realiseren van groenstedelijke woonmilieus, bijvoorbeeld op Valkenburg, is bij alle voorgestelde oplossingen mogelijk. Het realiseren van centrum stedelijke woonmilieus vergt voldoende geconcentreerde stedelijke voorzieningen. Het *Alternatief Spoortracé* zoals beschreven in hoofdstuk 5 heeft in dit opzicht meer potentie dan *Zoeken naar Balans*, *Stadsrandroute* en *Holland Rijnland in het Groen*. Bij het *Alternatief Spoortracé* verbetert de interactie tussen het autoverkeer en het openbaar vervoer waardoor aantrekkelijke locaties ontstaan voor stedelijke voorzieningen. Omdat de plannen voor stedelijke voorzieningen en woonmilieus in het *Alternatief Spoortracé* nog nadere uitwerking behoeven, kan op dit punt geen beoordeling worden gemaakt. *Zoeken naar Balans*, *Stadsrandroute* en *Holland Rijnland in het Groen* zijn voor wat betreft de centrum stedelijke woonmilieus niet onderscheidend.

Kwalitatieve verbetering van de Randstedelijke woningmarkt

Voor de woningmarkt op Randstedelijk niveau is gelijktijdige realisatie van verschillende woonmilieus van groot belang. Dit betreft hoogstedelijke en meer landelijke woonmilieus. Op die manier is het mogelijk in te spelen op de uiteenlopende woonwensen (Randstad 2040). In de verstedelijkingsstrategie van de Zuidvleugel zet men onder meer in op onderscheidende en kwalitatief hoogstaande woonmilieus om de aantrekkelijkheid en positie van de Zuidvleugel te versterken. In deze strategie wordt Locatie Valkenburg als 'icoon' aangemerkt. Deze 'iconen' van de Zuidvleugel moeten voldoen aan de hoogste internationale standaarden (Verstedelijkingsstrategie Zuidvleugel, 2009). Hieruit concluderen we dat inzet op 'uiterste woonmilieus' (kwalitatief hoogstaand en (hoog)centrumstedelijk én landelijk) bijdraagt aan versterking van de Randstad.

Het centrum van Leiden en Locatie Valkenburg kunnen hierin verschil maken. Het centrum van Leiden speelt dezelfde rol voor de regionale woningmarkt. Ook Valkenburg speelt een rol ten aanzien van de regionale woningmarkt met een toevoeging van groenstedelijke milieus. Bovendien kan Valkenburg verschil maken op Randstadniveau met een ruim opgezet internationaal topwoonmilieu. Een eventuele weg die de relatie met Wassenaar en de binnenduinrand belemmert, zoals bij de *Stadsrandroute*, kan afbreuk doen aan de potentie van Valkenburg. Een verdiepte inpassing kan die belemmering deels wegnemen maar vergt extra investeringen.

Vergelijking - Woningbouw en verstedelijking			
Criterium	Zoeken naar Balans	Holland Rijnland in het Groen	Stadsrandroute
1. Tekort woningvoorraad	niet onderscheidend	niet onderscheidend	niet onderscheidend
2. Afstemming vraag-aanbod regio	niet onderscheidend	niet onderscheidend	niet onderscheidend
3. Randstedelijke woningmarkt	positief	positief	negatief
Samenvatting	+	+	-

NB. Het *Alternatief Spoortracé* scoort op punt 2 en 3 naar verwachting sterk positief, maar is op dit moment nog onvoldoende uitgewerkt.

4.2 Bereikbaarheid

Bij het inzichtelijk maken van de effecten voor qua bereikbaarheid onderscheiden we:

1. Reistijdverkorting algemeen
2. Reistijdverkorting economische speerpunten
3. Reistijdverkorting doorgaand verkeer
4. Functionele duurzaamheid van het verkeersnetwerk

Daarnaast worden de effecten in beeld gebracht op het gebied van:

5. Doorstroming hoofdwegennet (HWN)
6. Doorstroming onderliggend wegennet (OWN)

4.2.1 Reistijdverkorting algemeen

Het realiseren van nieuwe infrastructuur heeft invloed op de doorstroming en de bewegingspatronen van het verkeer. Het algemene beeld is dat *Zoeken naar Balans* en *Stadsrandroute* een positief effect hebben op de totale reistijd van het verkeer. *Holland Rijnland in het Groen* laat voor het autoverkeer een negatief effect zien. Dit heeft te maken met het minder robuuste karakter van het Churchillaantracé, waardoor ondanks een verbeterde oost-westverbinding, extra omrij- en verdringingseffecten ontstaan op de vele parallelle en onderliggende verbindingen.

Reistijden algemeen

Oplossing	Referentie 2020	Zoeken naar Balans	Holland Rijnland in het Groen				Stadsrandroute
Variant		Basis (nieuwe aansl. A4)	Basis (verdiept)	Plus (tunnel)	Bespaar (maaiveld)	Spoor-tracé	Basis (nieuwe aansl. A4)
Reistijden	(absolute waarde in uren)	(Verschil t.o.v. referentie in uren)					
Autoverkeer	367.022.765	-437.209	p.m.	184.671	39.536	124.836	-464.629
Vrachtverkeer	110.175.043	-56.178	p.m.	2.697	-794	-3.412	-57.654

4.2.1.1 Reistijdverkorting economische speerpunten

Om inzicht te krijgen in de effecten van nieuwe infrastructuur op de bereikbaarheid van de economische speerpunten in Holland Rijnland, is gekeken naar het effect op de reistijden vanuit deze locaties. Steeds is uitgegaan van drie verplaatsingen van ongeveer 20 kilometer. Voor de Greenport Duin- en Bollenstreek is gaat het om verplaatsingen van en naar de bloemenveiling in Rijnsburg, en om verplaatsingen naar de noordflank van de Greenport. De varianten van elke oplossing scoren gelijkwaardig op de verbering van de bereikbaarheid. Ook de noordelijk gelegen economische gebieden profiteren van de nieuwe oost-westverbinding. Dat de *Stadsrandroute* minder scoort bij de Greenport en het Congreswezen heeft mogelijk te maken met een sterke oriëntatie van verkeer op Leiden, waarbij de *Stadsrandroute* meer een omweg betekent. Daar waar de nieuwe oost-westverbinding gebruik maakt van de bestaande aansluiting op de A4, is het positieve effect op de bereikbaarheid lager.

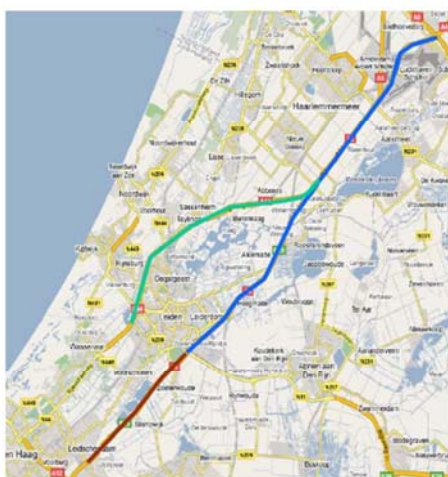
Reistijden economische speerpunten

Oplossing	Referentie 2020	Zoeken naar Balans		Holland Rijnland in het Groen				Stadsrandroute	
Variant		Basis (nieuwe aansl. A4)	Bespaar (huidige aansl. A4)	Basis (verdiept)	Plus (tunnel)	Bespaar (maaiveld)	Spoor-tracé	Basis (nieuwe aansl. A4)	Bespaar (huidige aansl. A4)
Bio Science Parc	100	95	99	96	96	99	96	97	99
Greenport Duin- en Bollenstreek	100	87	96	88	90	97	89	91	97
Congreswezen Noordwijk	100	85	100	87	89	96	87	94	100
ESA/ESTEC	100	87	94	88	90	97	89	82	89

* Geëxtrapoleerd m.b.v. cijfers Zoeken naar Balans

4.2.1.2 Reistijdverkorting doorgaand verkeer

De reistijden zijn berekend met een statistisch model. Hierin zijn wel kruispuntweerstand meegenomen, maar voor het vergelijken van de waarden met bijvoorbeeld streefwaarden uit de Nota Mobiliteit is een dynamisch model nodig. De indicatieve waarden zijn geschikt voor een onderlinge vergelijking van de varianten. De volgende trajecten zijn bekeken:



Trajecten:

- A44 - Leiden Zuid - Burgerveen (A4)
- A44 - Burgerveen (A4) - Leiden Zuid
- A4 - Zoeterwoude Rijndijk (N11) - Badhoevedorp (A9)
- A4 - Badhoevedorp (A9) - Zoeterwoude Rijndijk (N11)
- A4 - Leidschendam (N14) - Zoeterwoude Rijndijk (N11)
- A4 - Zoeterwoude Rijndijk (N11) - Leidschendam (N14)

Het onderstaande overzicht geeft de berekende snelheden in km/uur weer op de genoemde trajecten. Ook de norm is aan de linkerkant weergegeven. Op de A44 geldt in de huidige situatie een maximum snelheid van 120 km/u en een Nota Mobiliteit streefwaarde van 1,5. Dit betekent dat er in de spits een minimale snelheid van 80 km/u gehaald moet worden. Op de A4 gelden snelheden variërend van 100 tot 120 km/u en een streefwaarde van 1,5. Dit betekent dat er in de spits een minimale snelheid van tussen de 67 en 80 km/u gehaald moet worden.

Snelheden

Oplossing		Referentie 2020		Zoeken naar Balans				Holland Rijnland in het Groen								Stadsrandroute			
Varianten				Basis (nieuwe aansl. A4)		Bespaar (huidige aansl. A4)		Basis (verdiept)		Plus (tunnel)		Bespaar (maaiveld)		Spoortracé		Basis (nieuwe aansl. A4)		Bespaar (huidige aansl. A4)	
Trajecten:	Norm	OS	AS	OS	AS	OS	AS	OS	AS	OS	AS	OS	AS	OS	AS	OS	AS	OS	AS
A44 Leiden zuid – Burgerveen	80	102	107	103	104	103	104	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	103	104	103	104
A44 Burgerveen – Leiden zuid	80	103	90	97	89	99	90	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	97	89	99	90
A4- Leiden – Badhoevedorp	67/80	79	79	80	80	79	77	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	80	80	79	77
A4 Badhoevedorp – Leiden	67/80	86	76	87	77	86	76	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	87	77	86	76
A4 Leidschendam – Leiden	67	82	75	77	71	82	77	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	77	71	82	77
A4 – Leiden – Leidschendam	67	76	80	70	75	74	81	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	70	75	74	81

OS = ochtendspits, AS = avondspits

PM: De snelheden van Holland Rijnland in het Groen moeten nog worden toegevoegd

De A44 blijft bij alle oplossingen binnen de gestelde norm. De reistijd tussen Leiden Zuid en Burgerveen neemt in de avondspits iets toe, mogelijk door het deels intensievere gebruik van de A44 tussen Maaldrift en de Knoop Leiden-West, maar blijft nog altijd binnen de norm.

De A4-noord tussen Badhoevedorp en Zoeterwoude-Rijndijk (N11), waartoe ook het W4 project A4 Leiden-Burgerveen behoort, blijft gemiddeld genomen binnen de norm. In de avondspits is op de A4-noord tussen Badhoevedorp en Zoeterwoude-Rijndijk (N11) qua reistijden sprake van een lichte overschrijding, in de ochtendspits voldoet de A4-noord ruim aan de norm. De referentiesituatie in 2020 geeft een gelijk beeld.

De varianten waarbij de oost-westverbinding aansluit op de bestaande A4-aansluiting zijn iets minder gunstig. Waarschijnlijk komt dit omdat de A44 in die varianten een minder interessant alternatief is voor verkeer vanuit

de richting Den Haag naar het noorden. Hoewel later in deze paragraaf getoond wordt dat de intensiteit/capaciteitwaarden op dit traject slechts kleine verschillen laten zien, kan dit effect een verklaring zijn voor de licht hogere reistijd.

Het tegenovergestelde effect is te zien op de A4-zuid tussen Zoeterwoude-Rijndijk (N11) en Leidschendam (N14). Daarvoor geldt dat de reistijden iets beter zijn wanneer de oost-westverbinding gebruik maakt van de bestaande aansluiting op de A4, doordat de A4-zuid in dat geval een minder goed bereikbaar alternatief is voor de A44. Dit effect komt ook terug in de intensiteit/capaciteitverhoudingen op de A4-zuid en A44/N44.

Hoewel de A4-zuid een hogere intensiteit laat zien bij aanleg van een oost-westverbinding met een nieuwe A4-aansluiting, is het verschil in reistijden ten opzichte van de referentiesituatie zeer beperkt.

4.2.1.3 Functionele duurzaamheid van het verkeersnetwerk

De functionele duurzaamheid wordt bepaald door de capaciteit en de robuustheid die wordt toegevoegd aan het netwerk. Bij robuustheid gaat het om keuzemogelijkheden voor het wegverkeer, het kunnen bieden van alternatieven bij calamiteiten. Daarnaast kijken we naar toekomstvastheid met de restcapaciteit op de oost-westverbinding omdat daarmee toekomstige groei opvangen kan worden.

Het doortrekken van de parallelstructuur langs de A4 naar een nieuwe aansluiting zorgt voor een robuuster systeem met een betere dosering van verkeer op de A4. Het gebruiken van de bestaande aansluiting zorgt voor een minder logische uitwijkroute bij filevorming en ongevallen.

Het verdiepte Churchillaan-tracé is kwetsbaar, omdat het slechts plaatselijk extra capaciteit toevoegt aan het systeem. De tunnelvariant zorgt voor iets meer capaciteit door de aanleg van lokale wegen bovenop de tunnel en heeft deze kwetsbaarheid derhalve in mindere mate.

Functionele duurzaamheid

Oplossing	Zoeken naar Balans		Holland Rijnland in het Groen				Stadsrandroute	
Variant	Basis (nieuwe aansl. A4)	Bespaar (huidige aansl. A4)	Basis (verdiept)	Plus (tunnel)	Bespaar (maaiveld)	Spoor-tracé	Basis (nieuwe aansl. A4)	Bespaar (huidige aansl. A4)
Extra capaciteit	++	+	+	++	0/+	++	++	+
Keuzemogelijkheid	++	+	0/+	++	0	++	++	+
Toekomstvastheid	+	+	0	0	-	0	+	+

4.2.1.4 Doorstroming hoofdwegennet (HWN)

De aanleg van een nieuwe oost-westverbinding heeft effect op het hoofdwegennet. Onderzocht zijn de effecten voor de volgende verbindingen.

- A4-Zuid (Leiden – Den Haag)
- A4-Noord (Leiden – Burgerveen)
- A44/N44 (Leiden – Wassenaar)
- N11 (Leiden – Alphen a/d Rijn)

De oplossingen waarbij een nieuwe oost-westverbinding gebruik maakt van de bestaande aansluiting op de A4, hebben slechts beperkt effect op het gebruik van de A4 en de A44. Alleen *Zoeken naar Balans* laat in dat geval nog een positief effect zien op het gebruik van de A44.

A4-Zuid (Leiden – Den Haag)

Een snellere oost-westverbinding maakt het aantrekkelijker voor verkeer vanuit de regio om de A4 te gebruiken in plaats van de A44 voor verplaatsingen richting onder meer Den Haag,. Dit maakt de A4 ten zuiden van Leiden drukker. Bij 2x3 rijstroken in de referentiesituatie zijn de intensiteit/capaciteitverhoudingen in de spits al rond de 0,91 en 0,93. Dit betekent kans op flinke vertraging. Bij de *Stadsrandroute* en *Zoeken naar Balans* nemen de intensiteiten op dit deel van de A4 ten opzichte van de referentie in de spits toe met 8 tot 9 procent, en met 14 procent per etmaal. Met als gevolg dat de intensiteit/capaciteitverhoudingen hier rond de 1 zitten, een situatie met ernstige congestie tot buiten de spits. Binnen de varianten waarbij de het N11-West tracé op de Europaweg wordt aangetakt, is deze groei ten opzichte van de referentie nauwelijks aanwezig. Voor een goede doorstroming pleit de referentiesituatie al voor 2x4 rijstroken, hoewel nog steeds aan de normen voor reistijden wordt voldaan. Een parallelstructuur is hier niet wenselijk omdat er geen afslagen zijn. 2x4 rijstroken is de aan te bevelen vormgeving.

LMCA knelpunt A44

Door de aanleg van de oost-westverbinding neemt de intensiteit op de N44 met minimaal 15 tot maximaal 25 procent af, afhankelijk van de variant. Hierdoor wordt het knelpunt op de N44 uit de Landelijke Markt en Capaciteit Analyse (LMCA) zo goed als opgelost.

Geen parallelstructuur A44

De intensiteiten op de A44 en het verplaatsingsgedrag vragen niet om een parallelstructuur op de A44. Het wordt afgeraden een parallelstructuur te realiseren op het wegvak Maaldrift - Knoop Leiden-West. Bij het realiseren van een parallelstructuur zou ongeveer tweederde gebruik maken van de parallelstructuur en eenderde van de hoofdrijbaan. Het verkeer wikkelt beter af wanneer de A44 tussen Maaldrift en de Knoop Leiden-West met 2x4 rijstroken wordt uitgevoerd. Feitelijk is er hierbij geen sprake van weefvakken (daarvoor is het traject te lang), maar een robuuste hoofdstructuur op het hoofdwegenet waarbij de verschillende verkeerstromen worden afgewikkeld. Bovendien is deze oplossing ruimtelijk makkelijker inpasbaar. Belangrijk aandachtspunt hierbij is wel de verkeersveiligheid, vanwege het drukker verkeerbeeld.

N11 wordt drukker

De N11-oost wordt in alle gevallen drukker. Bij het spoortracé, dat direct is aangesloten op de N11, is dit effect het sterkst. De intensiteit/capaciteitverhouding in de spits op wegvakniveau blijft binnen de basisvarianten onder de 0,8. Dit betekent dat er in de spits sprake is van congestie, net als in de referentiesituatie. Bij het spoortracé wordt deze naar verwachting hoger dan 0,8. Dit duidt op meer structurele congestie in de spitsuren.

Nader uitgezocht moet worden:

- *In de huidige situatie leveren de gelijkvloerse kruisingen in de N11-oost in de spitsen al problemen op;. Gelet op de toegenomen intensiteiten dient nader onderzocht te worden welke maatregelen op kruispuntniveau (bijvoorbeeld ongelijkvloerse aansluitingen) gerealiseerd moeten worden en door wie.*

Intensiteiten hoofdwegennet

Oplossing	Referentie 2020	Zoeken naar Balans		Holland Rijnland in het Groen				Stadsrandroute	
Variant		Basis (nieuwe aansl. A4)	Bespaar (huidige aansl. A4)	Basis (verdiept)	Plus (tunnel)	Bespaar (maaiveld)	Spoor-tracé	Basis (nieuwe aansl. A4)	Bespaar (huidige aansl. A4)
A4-Zuid	100	113	102	107	108	101	100	114	104
A4-Noord	100	99	100	99	99	100	100	99	100
A44/N44	100	74	94	83	83	101	99	77	99
N11	100	113	111	110	111	103	123	113	111

* Geëxtrapoleerd m.b.v. cijfers provincie Zuid-Holland / Royal Haskoning

** Geëxtrapoleerd m.b.v. cijfers Zoeken naar Balans

4.2.1.5 Doorstroming onderliggend wegennet (OWN)

De aanleg van nieuwe regionale infrastructuur heeft effecten op het gebruik van het onderliggend wegennet en de parallelle verbindingen (sluipverkeer). Het algemene beeld is dat een verbeterde oost-westverbinding een grote ontlastende werking heeft voor veel parallelle verbindingen. Dit geldt uiteraard niet voor de Tjalmaweg in *Zoeken naar Balans* en *Holland Rijnland in het Groen*, omdat de Tjalmaweg onderdeel is van de nieuwe oost-westverbinding. Hetzelfde geldt voor de verdiepte Churchilllaan in *Holland Rijnland in het Groen*. Het gebruik van de Tjalmaweg is hoger wanneer deze wordt gecombineerd met een verdiepte of ondertunnelde Churchilllaan, omdat dit vanuit de omgeving Katwijk een directere verbinding geeft naar bestemming Leiden.

N206 Tjalmaweg en Stadsrandroute

In de *Stadsrandroute* heeft de Tjalmaweg geen functie meer voor het doorgaand verkeer. Vanuit de omgeving Katwijk naar de A44-zuid is bij een vrije doorstroming de nieuwe oost-westverbinding sneller dan de Tjalmaweg. Deze kan daarmee afgewaardeerd worden tot 2x1 rijstrook met 50 km/u en gelijkvloerse kruispunten. De intensiteit is met name tussen de aansluiting Valkenburg-Zuid en de Knoop Leiden-West alsnog zo groot, dat uitbreiding van de Tjalmaweg naar 2x2 gewenst is. Dit weggedeelte is vanwege de verdubbeling van de Torenvlietbrug tevens het duurste gedeelte.

N206 Tjalmaweg en Noordelijke Randweg Rijnsburg

De realisatie van een Noordelijke Randweg Rijnsburg trekt hoofdzakelijk verkeer van de Leidsevaart (N44), maar ook van de Tjalmaweg (N206) en de Rijnsburgerweg. De aanleg van een Noordelijke Randweg Rijnsburg ontlast de N206 Tjalmaweg, waardoor deze grotendeels ten westen van de aansluiting Valkenburg-Zuid als 2x1 rijstrook uitgevoerd kan worden. Het zuidelijke deel, van Valkenburg-Zuid tot aan de Knoop Leiden West moet echter wel met 2x2 rijstroken worden uitgevoerd. Dit is overigens ook het duurste stuk vanwege de verdubbeling van de Torenvlietbrug. Het faseren van een eventuele verbreding, of het uitstellen van het noordelijke deel, is qua kosten dan ook geen een interessante oplossing.

Verkeersintensiteit onderliggend wegnnet

Oplossing	Referentie 2020	Zoeken naar Balans		Holland Rijnland in het Groen				Stadsrandroute	
Variant		Basis (nieuwe aansl. A4)	Bespaar (huidige aansl. A4)	Basis (verdiept)	Plus (tunnel)	Bespaar (maaiveld)	Spoor-tracé	Basis (nieuwe aansl. A4)	Bespaar (huidige aansl. A4)
Churchillaan (Leiden)	100	66	50	176	35*	105	52	50	38
N441 Katwijkseweg (Wassenaar)	100	82	98	86	86	93	101	42	51
N448 Papelaan (Voorschoten)	100	85	78	87	84	100	90	72	66
N447 Leidseweg (Voorschoten)	100	94	84	91	90	101	89	110	98
Rijnsburgerweg (Rijnsburg)	100	89	97	92	92	97	92	86	94
Tjalmaweg	100	111	111	123	123	111	115	60	60

* Intensiteit van de lokale weg bovenop de tunnel

** Geëxtrapoleerd m.b.v. cijfers Zoeken naar Balans

4.2.1.6 Totaalvergelijking bereikbaarheid

Vergelijking oplossingen qua bereikbaarheid								
Oplossing	Zoeken naar Balans		Holland Rijnland in het Groen				Stadsrandroute	
Variant	Basis (nieuwe aansl. A4)	Bespaar (huidige aansl. A4)	Basis (verdiept)	Plus (tunnel)	Bespaar (maaiveld)	Spoor-tracé	Basis (nieuwe aansl. A4)	Bespaar (huidige aansl. A4)
1. Reistijden algemeen	++		p.m.	-/-	-/0	-/0	++	
2. Economische speerpunten	++	0/+	++	++	+	+	++	0/+
3. Doorgaand verkeer	0/+	0/+	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	0/+	0/+
4. Functionele duurzaamheid								
5. Hoofdwegenet	++/-	+0	++/-	++/-	0	0	++/--	0/-
6. Onderliggend wegnnet	+	+	+/-	++	0	+	++	++
Samenvatting	++	+	++	++	0	+	++	+

4.3 Milieu

De voorgestelde maatregelen in de Integrale Benadering hebben effect op de luchtkwaliteit en het geluid.

Vooruitlopend op technisch onderzoek is met een expertsessie ingeschat wat de mogelijke effecten zijn. Deze paragraaf doet dus geen harde uitspraken over de toe- of afname van het aantal geluidsbelaste woningen, de mate van overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit of de hoeveelheid woningen binnen die overschrijdingsgebieden. Twee lucht- en geluidexperts van de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat hebben een inschatting gemaakt van de milieueffecten, daarbij ondersteund door onderzoekers die in een later stadium de effecten preciezer in beeld brengen. Uitgangspunt waren de tracéontwerpen en de bijbehorende verkeerscijfers. Daarnaast is er aan de hand van de verkeersmodellen en de globale rijlijnen een eerste berekening gemaakt van de lucht- en geluidseffecten. Ook deze resultaten zijn indicatief.

Lucht

Om de luchteffecten in te schatten is een aantal factoren van belang. Bijvoorbeeld de ligging van woningbouwlocaties, de afstand van de weg tot gevels, de hoogte van de bebouwing, maximumsnelheden en de samenstelling en de intensiteit van het verkeer. Een voorlopige conclusie is dat de kritieke grenswaarden in een nieuwe situatie niet overschreden worden. Ook niet in een tracévariant die door het centrum van Leiden loopt. De toename van emissies bij *Holland Rijnland in het Groen* is het grootst.

Gezien de prognoses van de verkeersintensiteiten is het niet aannemelijk dat locaties in aanmerking komen voor het predicaat 'niet in betekenende mate'. De waarden die hiervoor gelden worden naar verwachting niet gehaald. Overigens wordt door de experts het gebruik van tunnels zoveel mogelijk afgeraden, omdat bij tunnelmonden slechte luchtkwaliteit opeenhoopt.

Dat de grenswaarden van stikstof en fijn stof niet worden overschreden, blijkt ook uit de rekenmodellen die zijn gebruikt om de effecten te bepalen voor *Zoeken naar balans* en *Stadsrandroute*. Beide oplossingen verschillen onderling in concentratie stikstof en fijn stof. Die verschillen zijn te verklaren door de verkeersintensiteiten en de gekozen tracévarianten. Zo is het logisch dat de N206 van Leiden naar Katwijk bij *Zoeken naar Balans* hogere waarden kent dan bij de *Stadsrandroute*. Bij de *Stadsrandroute* wordt het verkeer op de N206 immers deels weggenomen door de nieuwe weg langs Locatie Valkenburg. Uit de berekeningen blijkt geen van de oplossingen in de eindsituatie 2020 de grenswaarden overschrijdt. Dit is wel het geval voor de jaren 2015 en 2010 op meerdere locaties. Aangezien niet is getoetst op het begrip 'niet in betekenende mate', brengt dit de nodige versoepeling met zich mee. De luchtkwaliteit lijkt in 2020 te voldoen aan de gestelde eisen uit de Wet Milieubeheer. Dit geldt volgens de experts echter niet voor het Spoortracé. De lange tunnel brengt met name bij de tunnelmonden een te slechte luchtkwaliteit met zich mee.

Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide en fijn stof in 2020 (µg/m³)					
Zoeken naar Balans			Stadsrandroute		
wegvak		NO ₂	PM ₁₀	NO ₂	PM ₁₀
1	N11 west	24,9	18,6	19,1	16,8
2	Hoge Rijndijk	32,5	18,7	32,9	18,8
3	N206 tussen A4 en Lammerschans weg	32,6	19,3	35,2	19,9
4	Churchillaan	24,1	17,2	25,9	17,5
5	Willem de Zwijgerlaan	28,3	18,0	28,8	18,1
6	N206 nabij A44	31,6	18,7	33,2	19,1
7	N206 bij kruising N441	35,4	19,4	33,1	18,9
8	N206 Katwijk	28,2	17,7	33,2	18,8

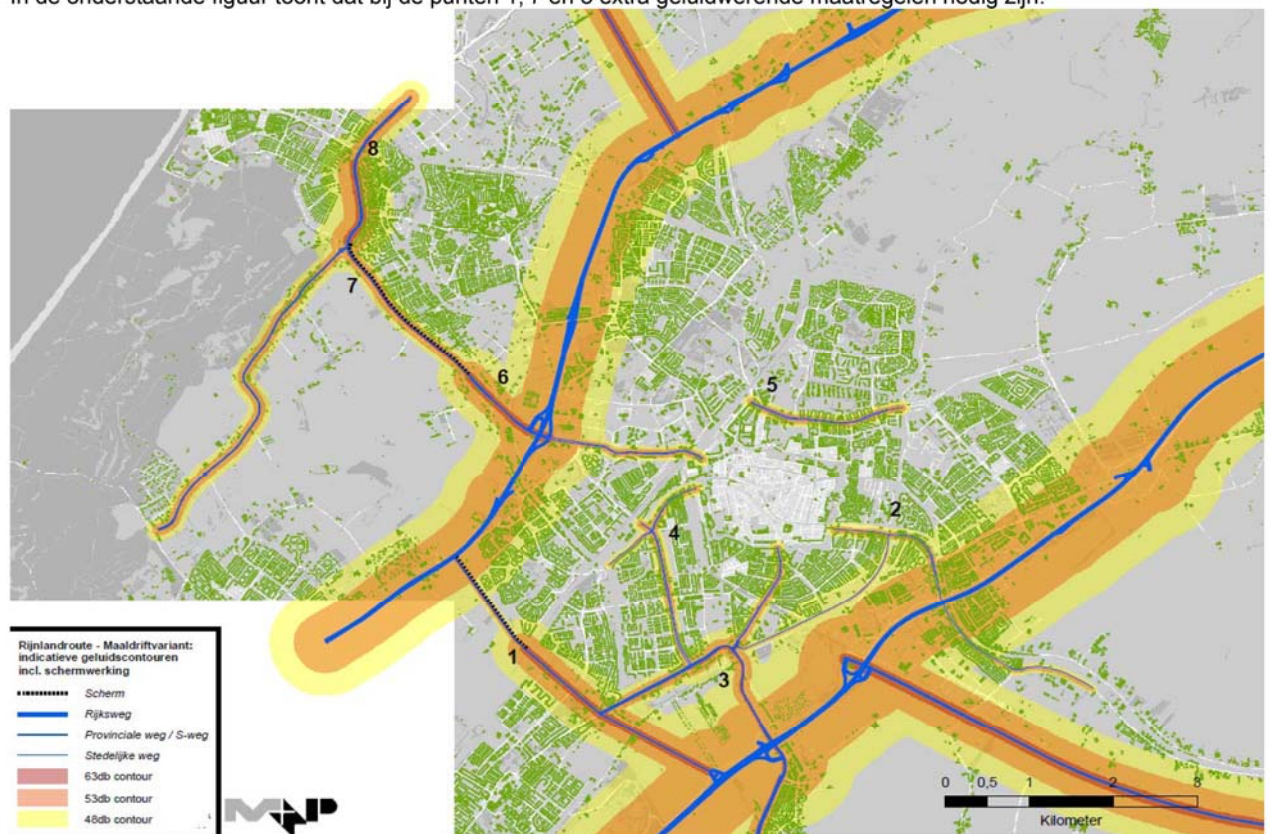
Geluid

Factoren die bepalend zijn voor de geluidskwaliteit komen voor het grootste deel overeen met die voor luchtkwaliteit. Bij geluidskwaliteit is echter ook het gebruik van verschillende verhardingstypes van invloed. In zijn algemeenheid geldt dat bij een toename van de verkeersintensiteit met 30 procent het geluid één decibel omhoog gaat. Een verhoging van de maximumsnelheid met 20 km/h levert een geluidstoename van 2 decibel.

Alle factoren overziend moeten we concluderen dat er op verschillende locaties geluidwerende maatregelen nodig zijn zoals geluidsschermen of wegdekmaatregelen. Voor elke meter verdiepte weg kan het geluidsscherm een meter lager. Bij een verdiepte ligging van meer dan twee meter moeten de bakken geluidsabsorberende wanden hebben. In bestaand bebouwd gebied kunnen gevelmaatregelen uitkomst bieden.

Ook uit de geluidsberekeningen blijkt dat bij alle gevoelige passages van de oost-westverbinding geluidwerende maatregelen nodig zijn. Afhankelijk van de keuze voor verdiepte ligging moet er bij Voorschoten, Stevenshof en de N206 gedacht worden aan delen met geluidsschermen van maximaal 5 meter. Ook bij de A44 zijn aanvullende maatregelen nodig door de verhoging van de verkeersintensiteit. Door geluidszonering geldt voor de *Stadsrandroute*, dat het moeilijk is om de bestaande plannen tot uitvoer te brengen zonder geluidwerende maatregelen aan gevels of door schermen. Een variant over de Churchillaan levert ook de nodige problemen op omdat de geluidsdruk in de bestaande situatie al hoog is. Vanwege de hoge bebouwingsdichtheid in dit stedelijke gebied is het plaatsen van geluidsschermen niet wenselijk, dus blijven alleen wegdek- en gevelmaatregelen over om de geluidsoverlast tegen te gaan.

In de onderstaande figuur toont dat bij de punten 1, 7 en 8 extra geluidwerende maatregelen nodig zijn.



Vergelijking - Milieu			
Criterium	Zoeken naar Balans	Holland Rijnland in het Groen	Stadsrandroute
1 Lucht	+/-	-	+/-
2 Geluid	-	---	--
Samenvatting	+	--	-

4.4 Economische ontwikkeling

De verbetering van de bereikbaarheid van onder meer Flora Holland en Bio Science Park Leiden geeft een belangrijke impuls aan de verdere ontwikkeling van de economische speerpunten in Holland Rijnland. *Zoeken naar Balans* en het spoortracé in *Holland Rijnland in het Groen* hebben een positief effect voor de economie in de Randstad en specifiek voor Den Haag, door de verbeterde en robuuste bereikbaarheid. *Holland Rijnland in het Groen*, waarbij de oost-westverbinding via de Leidse Churchillaan gaat, zal voor de Randstad als geheel geen substantieel effect hebben. De route door de stad zal immers storingsgevoelig zijn. Ook het effect op de Haagse economie zal verwaarloosbaar zijn. Voor Den Haag heeft de *Stadsrandroute* een bescheiden economisch effect.

Conform het beoordelingskader maken we de toename van het aantal arbeidsplaatsen in As Leiden-Katwijk en de economische ontwikkeling Greenport inzichtelijk.

Toename aantal arbeidsplaatsen in de As Leiden-Katwijk

De effecten voor Leiden, de Kustzone en de Duin- en Bollenstreek zijn met de alternatieven *Zoeken naar Balans*, *Stadsrandroute* en het spoortracé van *Holland Rijnland in het Groen* sterk positief. De zuidelijke verbinding A4-A44 onttrekt verkeer uit Leiden en vergroot de interne bereikbaarheid, met name op en rond knelpunten als het Lammenschansplein. De bestaande en beoogde bedrijvigheid in het westelijk deel van Holland Rijnland, waaronder het Bio Science Park, Locatie Valkenburg, de Duin- en Bollenstreek, krijgt een directe verbinding met de Randstad Zuidvleugel. De markten voor afzet, toelevering en arbeid die daarmee worden aangeboord hebben een gunstig effect op het functioneren van bedrijven, de betreffende markten en tenslotte op de aantrekkingskracht van nieuwe bedrijvigheid. Bij de *Stadsrandroute* is het ruimtebeslag van de knoop Leiden-West kleiner waardoor meer ruimte ontstaat voor vastgoedontwikkeling. Bij *Zoeken naar Balans* en de *Stadsrandroute* ontstaan er nieuwe kansen voor een economische zone door de nieuwe regionale stroomroute A44. Bij deze twee oplossingen ontstaan aan de oostzijde van de as Leiden-Katwijk goede mogelijkheden om de ontwikkelingslocatie Oostvlietpolder te ontsluiten door het ontzien van de Europaweg. Het beoogde bedrijventerrein Oostvlietpolder komt zeer gunstig in de markt te liggen. *Holland Rijnland in het Groen* met het Churchillaantracé is uitgesproken gunstig voor het geplande bedrijventerrein Oostvlietpolder en, in iets mindere mate, de kantorenlocatie op de knoop A4/N11. Deze twee grote ontwikkelingslocaties langs de A4 bij Leiden gaan werknemers trekken vanuit de Leidse stadsregio. Het Churchillaantracé zorgt voor de nodige verbetering van de oost-westverbinding met de stad.

De economische effecten *Holland Rijnland in het Groen* (Churchillaantracé) zijn positief, maar minder dan bij *Zoeken naar Balans* en *Stadsrandroute*. Indien zich goede economische ontwikkelingsmogelijkheden aandienen direct langs het Churchillaantracé versterkt dat het positieve effect voor de Leidse economie, mits die ontwikkeling geen al te groot verkeersverstorend effect oplevert. Het is echter wel een vraag of er daadwerkelijk significante en gunstige ontwikkelingsmogelijkheden in deze stadszone aanwezig zijn. Het gaat om een gebied met een sterk overheersende woonfunctie en matige ruimtelijke kwaliteit. Aanleg van een oost-westverbinding door de stadszone moet gepaard gaan met een drastische herstructurering van vrijwel de gehele zone. De kosten-batenverhouding daarvan is niet bekend.

Voor de economie van Leiden, de Kustzone en Duin- en Bollenstreek is het spoortracé van *Holland Rijnland in het Groen* uitgesproken gunstig. De regio krijgt een relatief ongestoorde oost-westverbinding en kan daarom ook economisch als één regio gaan functioneren in termen van arbeidsmarkten, toeleveringen en afzetrelaties.

Economisch gezien vormt Holland Rijnland nu vanwege de gebrekkige oost-westverbinding als een losse verzamelingen gebieden die ieder vooral op de noord-zuidassen (A44 en A4) zijn georiënteerd. Waar de oost-westverbinding de A4 en A44 kruist, bevinden zich opstappunten voor de RijnGouwelijn. Die combinatie met hoogwaardig openbaar vervoer heeft een synergetisch effect. De multimodale knopen die ontstaan zorgen voor grote economische aantrekkingskracht. De resulterende ruimtelijke ontwikkeling geeft weer meer vervoerwaarde aan het openbaar vervoer. In het *Alternatief Spoortracé* neemt ook de economische aantrekkingskracht van het Leidse Centraal Stationsgebied toe, een effect waar geen van de andere oplossingen toe leidt.

Voor de high tech locaties (Estec, Bio Science Park) is *Holland Rijnland in het Groen* met het Churchillaantracé het minst positief. De stedelijke verbinding met Leiden wordt beter, maar als verbinding met de A4 heeft deze oplossing gezien de lage snelheid en storingsgevoeligheid niet de hoogste kwaliteit.

Economische ontwikkeling Greenport

Voor Flora Holland geven *Zoeken naar Balans* en *Stadsrandroute* een uitgesproken positieve oplossing, vanwege de directe ontsluiting die in dit alternatief mogelijk is op een afgewaardeerde A44. De afwaardering heeft voor het hier dominerende vrachtverkeer minder snelheidsgevolgen dan voor het personenverkeer. De economische effecten voor de Duin- en Bollenstreek zijn bij *Holland Rijnland in het Groen* meer gematigd. De verbindingen met de A4 en Randstad Zuidvleugel verbetert, maar blijft relatief langzaam en storingsgevoelig, zeker als de verbinding in Leiden wordt gecombineerd met stedelijke verdichting. De verbinding van de Kustzone en Duin- en Bollenstreek met Leiden zelf wordt beter, maar deze relatie is economisch niet bijzonder belangrijk.

Vergelijking - Economische ontwikkeling				
Criterium	Zoeken naar Balans	Holland Rijnland in het Groen		Stadsrandroute
		Churchill	Spoor	
Toename arbeidsplaatsen in As Leiden-Katwijk:				
- Oostvlietpolder	+	+	+	+
- Leiden centrum	+	-	+	+
- Bio Science Park	+	+	+	+
- nieuwe bedrijfslocaties langs A44	+	-	-	+
- Esa / Estec	0	-	+	+
Economische ontwikkeling Greenport	+	-		+
Economie Randstad / Den Haag	+	-	+	-
Samenvatting	+	-	+	+

4.5 Ruimtelijke kwaliteit

De inbedding van fysieke maatregelen moet in balans zijn met de unieke kwaliteiten van de regio. Zeker omdat de kansen voor ruimtelijke en economische ontwikkeling juist voortkomen uit die kwaliteiten. Behoud van openheid van het buitengebied door concentratie van verstedelijking in de As Leiden-Katwijk is om deze reden de basisgedachte achter de bestudeerde oplossingen. Daarmee wordt een duurzame ruimtelijke structuur beoogd.

Efficiënt ruimtegebruik

Efficiënt ruimtegebruik is in de Randstad van groot belang vanwege de hoge ruimtedruk. *Holland Rijnland in het Groen* scoort het beste op efficiënt ruimtegebruik vanwege de maximale benutting van bestaande infrastructuur (Churchilllaan) of de mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik via ondergrondse aanleg (spoortracé). De *Stadsrandroute* scoort op dit punt het laagst omdat hier nieuwe doorsnijdingen leiden tot nieuw ruimtebeslag.

Maatregelen tegen barrièrewerking

Met de aanleg van de oost-westverbinding worden enkele nieuwe barrières opgeworpen in het landschap en stedelijk gebied. Bij de *Stadsrandroute* worden de meeste strekkende meters nieuwe barrière gerealiseerd. Bij *Holland Rijnland in het Groen* (Churchilllaan) worden bestaande barrières vergroot, zo ontstaat er discontinuïteit in stedelijke verbindingen en versnippering rond de kruising met de spoorlijn Den Haag-Amsterdam. Langs de N206 worden de negatieve gevolgen van barrièrewerking in enige mate gecompenseerd met een nieuwe langzaam-verkeerverbinding naar Duyfrak. Dit is ook het geval bij *Zoeken naar Balans*, waar echter wel weer een forse nieuwe barrière wordt opgeworpen tussen Noord- en Zuid Voorschoten. Het spoortracé werpt tussen de A4 en de A44 in tegenstelling tot de andere oplossingen geen (nieuwe) barrières op en scoort daarmee het beste op dit punt.

Behoud landschappelijke kwaliteit

De *Stadsrandroute* tast de rijksbufferzone het meest aan (van Stevenshof tot aan de duinen). *Holland Rijnland in het Groen* laat de rijksbufferzone onaangetast. *Zoeken naar Balans* scoort daar tussenin met toch een stuk aantasting van de rijksbufferzone bij Stevenshof en Maaldrift. De aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur is in de genoemde oplossingen niet aan de orde.

Vergelijking - Ruimtelijke kwaliteit			
Criterium	Zoeken naar Balans	Holland Rijnland in het Groen	Stadsrandroute
Efficiënt ruimtegebruik	neutraal	positief	negatief
Maatregelen tegen barrièrewerking	neutraal	neutraal spoor: positief	negatief
Landschappelijke kwaliteit	neutraal	positief	negatief
Samenvatting	0	+	-

4.6 Kosten

Deze paragraaf beschrijft de kosten van de verschillende oplossingsclusters. Per cluster zijn zowel de “basis” oplossing (veelal maaiveld ligging) als de meer ingepaste variant (gedeeltelijk verdiepte ligging) uitgewerkt. Tevens zijn de bespaar mogelijkheden en pluspakketten per variant weergegeven. In iedere tabel zijn een aantal infrastructurele maatregelen, die buiten de scope van het project RijnlandRoute (provincie Zuid-Holland) vallen, maar binnen de scope van het onderzoek IBHR behoren, apart weergegeven. Dit zijn onder meer de maatregelen op de A4 tussen Leiden en Leidschendam en de maatregelen op de Molentuinweg. Naast de directe investeringskosten (inclusief voorbereiding, administratie en toezichtskosten), zijn de BTW en grondverwervingskosten apart weergegeven. Dit om de vergelijking met raming van de provincie Zuid-Holland mogelijk te maken. De paragraaf sluit met een overzichtskaart waarin voor de basisvarianten de kostenopbouw gekoppeld aan de infrastructurele delen is weergegeven.

4.6.1 Zoeken naar Balans

ZOEKEN NAAR BALANS	N11-west trace 'maaienveld', aansluiting Leiden via Oostvlietpolder			
d.d. 29 juni 2009				
	<i>Investeringskosten, incl. VAT, excl. BTW In mln euro</i>	<i>BTW (19%)</i>	<i>Grondverwerving</i>	<i>Subtotaal (incl. grond en BTW)</i>
Aansluiting A4				
Wegvak Oostvlietpolder (A4-Vliet)				
Brug Vliet in verlengde Churchill-laan + wegvakken				
Brug Vliet, brug Voorschoterweg en hoog over Leidseweg				
Wegvak Voorschoten (maaienveld+schermen)				
Spoorkruising				
Wegvak Stevenshof (maaienveld+schermen)				
Aansluiting Maaldrift (over N44)				
Weefvakken A44 (incl. brug)				
Knoop Leiden West				
Tjalmaweg, incl. 1 ongelijkvl. Valkenburg				
Reconstructie kruispunt N206-N441 (gelijkvloers)				
Subtotalen	352,30	66,94	69,20	488,44
	72,1	13,7	14,2	=100%
	%	%	%	
AANVULLENDE MAATREGELEN (BUITEN DIRECTE SCOPE RIJNLANDROUTE)	<i>Investeringskosten, incl. VAT, excl. BTW</i>	<i>BTW (19%)</i>	<i>Grondverwerving</i>	<i>Subtotaal (incl. grond en BTW)</i>
Doortrekking par.structuur A4				
Verbreiding A4 Leiden-Delft				
Molentuinweg ongelijkvloers				

ZOEKEN NAAR BALANS	N11-west trace 'verdiept', aansluiting Leiden via Oostvlietpolder, verdiept door Voorschoten			
d.d. 29 juni 2009				
	<i>Investeringskosten, incl. VAT, excl. BTW</i>	<i>BTW (19%)</i>	<i>Grondverwerving</i>	<i>Subtotaal (incl. grond en BTW)</i>
Aansluiting A4				
Wegvak Oostvlietpolder (A4-Vliet)				
Brug Vliet in verlengde Churchill-laan + wegvakken				
Tunnel Voorschoten (600 m) (incl. Vlietpassage)				
Wegvak Voorschoten (half verdiept)				
Spoorkruising				
Wegvak Stevenshof (maaiveld+schermen)				
Aansluiting Maaldrift (over N44)				
Weefvakken A44 (incl. brug)				
Knoop Leiden West				
Tjalmaweg, incl. 1 ongelijkv. Valkenburg				
Reconstructie kruispunt N206-N441 (gelijkvloers)				
Subtotalen	480,6	91,3	69,7	641,61
	74,9	14,2	10,9	=100%
	%	%	%	
AANVULLENDE MAATREGELEN (BUITEN DIRECTE SCOPE RIJNLANDROUTE)	<i>Investeringskosten, incl. VAT, excl. BTW</i>	<i>BTW (19%)</i>	<i>Grondverwerving</i>	<i>Subtotaal (incl. grond en BTW)</i>
Doortrekking par.structuur A4				
Verbreiding A4 Leiden-Delft				
Molentuinweg ongelijkvloers				

BESPAAR EN PLUS MOGELIJKHEDEN ZOEKEN NAAR BALANS	<i>Investeringskosten , incl. VAT, excl. BTW</i>	<i>BTW (19%)</i>	<i>Grondverwerving</i>	<i>Subtotaal (incl. grond en BTW)</i>
Bespaar				
N206 Tjalmaweg; 4 gelijkvloerse aansluitingen				
Voorschoten: Maaiveld + Brug over Vliet				
Alleen halve aansluiting Voorschoterweg (**1)				
Bestaande aansluiting Europaweg				
Plus pakketten:				
3 ongelijkvloerse aansluitingen (Molentuinweg en N441 extra) (**2)				
RLR onder A44 door				
Voorschoten geheel in Tunnel				
Extra halve aansluiting Voorschoterweg				
Gedeelte aansluiting onder A4 door				

4.6.2 Holland Rijnland in het Groen

HOLLAND RIJNLAND IN HET GROEN	Churchilllaan tracé 2x2 maaiveld			
3-7-2009				
	<i>Investeringskosten, incl. VAT, excl. BTW</i>	<i>BTW (19%)</i>	<i>Grondverwerving</i>	<i>Subtotaal (incl. grond en BTW)</i>
nulplus variant	PM	PM	PM	163,80
				=100%
	%	%	%	

HOLLAND RIJNLAND IN HET GROEN	Churchilllaan tracé 2x2 verdiept			
d.d. 3 juli 2009				
	<i>Investeringskosten, incl. VAT, excl. BTW</i>	<i>BTW (19%)</i>	<i>Grondverwerving</i>	<i>Subtotaal (incl. grond en BTW)</i>
nulplus variant	529	100,51	61	691,51

BESPAAR EN PLUS MOGELIJKHEDEN HOLLAND RIJNLAND IN HET GROEN	<i>Investeringskosten , incl. VAT, excl. BTW</i>	<i>BTW (19%)</i>	<i>Grondverwerving</i>	<i>Subtotaal (incl. grond en BTW)</i>
Bespaar				
N206 Tjalmaweg; 4 gelijkvloerse aansluitingen	PM			
2x2 Maaiveld met gelijkvloerse aansluitingen	PM			
2x2 Lammebrug	PM			
Plus pakketten:				
3 ongelijkvloerse aansluitingen (Molentuinweg en N441 extra) (**2)	PM			
2x2 Tunnel met ongelijkvloerse aansluitingen	PM			

4.6.3 Stadsrandroute

STADSRANDROUTE	Buitenomvariant, 'maaiveld' (met volledige uitwisseling bij Maaldrift)			
d.d. 29 juni 2009				
	<i>Investeringskosten, incl. VAT, excl. BTW</i>	<i>BTW (19%)</i>	<i>Grondverwerving</i>	<i>Subtotaal (incl. grond en BTW)</i>
Aansluiting A4				
Wegvak Oostvlietpolder (A4-Vliet)				
Brug Vliet in verlengde Churchill-laan + wegvakken				
Tunnel Voorschoten (600 m) (incl. Vlietpassage)				
Wegvak Voorschoten (half verdiept)				
Spoorkruising				
Wegvak Stevenshof (maaiveld+schermen)				
Aansluiting Maaldrift (RLR onder (iets verhoogde) A44 door)				
Buitenom maaiveld (incl. aansluiting N441)				
Knoop Leiden West				
Tjalmaweg, incl. 1 ongelijkv. Valkenburg				
Reconstructie kruispunt N206-N441 (gelijkvloers)				
Subtotalen	506,5	96,2	100,2	702,94
	72,1	13,7	14,3	=100%
	%	%	%	
AANVULLENDE MAATREGELEN (BUITEN DIRECTE SCOPE RIJNLANDROUTE)	<i>Investeringskosten, incl. VAT, excl. BTW</i>	<i>BTW (19%)</i>	<i>Grondverwerving</i>	<i>Subtotaal (incl. grond en BTW)</i>
Doortrekking par.structuur A4				
Verbreiding A4 Leiden-Delft				
Molentuinweg				

STADSRANDROUTE	Buitenomvariant, 'verdiept' (met volledige uitwisseling bij Maaldrift)			
d.d. 29 juni 2009				
	<i>Investeringskosten, incl. VAT, excl. BTW</i>	<i>BTW (19%)</i>	<i>Grondverwerving</i>	<i>Subtotaal (incl. grond en BTW)</i>
Aansluiting A4				
Doortrekking par.structuur A4				
Verbreding A4 Leiden-Delft				
Wegvak Oostvlietpolder (A4-Vliet)				
Tunnel Voorschoten (600 m) (incl. Vlietpassage)				
Wegvak Voorschoten (half verdiept)				
Spoorkruising				
Wegvak Stevenshof (maaiveld+schermen)				
Aansluiting Maaldrift (RLR onder (iets verhoogde) A44 door)				
Buitenom maaiveld (lengte ca. 3500 m)				
Buitenom tunnel (lengte ca. 1500 m)				
Knoop Leiden West				
Tjalmaweg, incl. 1 ongelijkv. Valkenburg				
Molentuinweg + N441				
Subtotalen	693,82	131,83	95,00	920,65
	75,4	14,3	10,3	=100%
	%	%	%	
AANVULLENDE MAATREGELEN (BUITEN DIRECTE SCOPE RIJNLANDROUTE)	<i>Investeringskosten, incl. VAT, excl. BTW</i>	<i>BTW (19%)</i>	<i>Grondverwerving</i>	<i>Subtotaal (incl. grond en BTW)</i>
Doortrekking par.structuur A4				
Verbreding A4 Leiden-Delft				
Molentuinweg				

BESPAAR EN PLUS MOGELIJKHEDEN STADSRANDROUTE	<i>Investeringskosten, incl. VAT, excl. BTW</i>	<i>BTW (19%)</i>	<i>Grondverwerving</i>	<i>Subtotaal (incl. grond en BTW)</i>
Bespaar				
N206 Tjalmaweg; 4 gelijkvloerse aansluitingen				
Voorschoten: Maaiveld + Brug over Vliet				
Alleen halve aansluiting Voorschoterweg (**1)				
Bestaande aansluiting Europaweg				
Plus pakketten:				
Tbv inpassing 1500 m tunnel ipv maaiveldligging				
3 ongelijkvloerse aansluitingen (Molentuinweg en N441 extra) (**2)				
RLR onder A44 door				
Voorschoten geheel in Tunnel				
Extra halve aansluiting Voorschoterweg				
Gedeelte aansluiting onder A4 door				

4.6.4 Kosten Openbaar Vervoer (RijnGouweLijn)

Bij de subsidieaanvraag voor de RijnGouweLijn die de provincie in het voorjaar van 2009 heeft ingediend werd uitgegaan van een voorlopig voorkeursroute waarbij de RijnGouweLijn in Katwijk tot en met de boulevard liep. Daarbij hoorde een kostenraming van € 203 miljoen. Inmiddels hebben Provinciale Staten een definitief voorkeursroute vastgesteld waarbij de eindhalte in de Tramstraat ter hoogte van de Badstraat is vastgelegd en de route van de RijnGouweLijn dus een stuk is ingekort. Een kostenraming van het aldus vastgesteld tracé is nog niet beschikbaar, maar zal waarschijnlijk enigszins lager uitkomen.

4.6.5 Besparing kosten

PM

4.6.6 Overzicht en samenvatting kosten

Vergelijking oplossingsclusters t.a.v. Kosten (in mln. euro)			
Criterium	Zoeken naar Balans (basis)	Holland Rijnland in het Groen (basis)	Stadsrandroute (basis)
1 Kosten weginfrastructuur			
RijnLandRoute (incl. A44)	641,61	691,51	702,94
HWN (A4)	61,9	61,9	61,9
2 Kosten OV	203	203	203
3 Besparing kosten	PM	PM	PM
Samenvatting	-	0	--

4.7 Maatschappelijke Kosten Baten Analyse

Onderdeel van de beslisinformatie is een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). In de voorfase van het project is reeds een overkoepelende MKBA opgesteld om meer inzicht te krijgen in de totale kosten en baten van de vijf projecten samen (over het project 'Hoofdwegennet' was op dat moment nog onvoldoende informatie beschikbaar). De overkoepelende MKBA leidde tot een positief saldo (ca. 700 mln).

Voor de besluitvorming in oktober zal een nieuwe MKBA opgeleverd worden op basis van de op dat moment beschikbare gegevens. Die MKBA is niet langer gericht op de effecten van de projecten samen maar op afweging van alternatieven voor de Rijnlandroute. Voor zover mogelijk wordt voor die MKBA de leidraad 'OEI voor MIT planstudies' gevolgd. Omdat de Integrale Benadering Holland Rijnland echter niet het detailniveau heeft van een planstudie (het is immers een verkenning) wordt op een aantal punten afgeweken van de genoemde leidraad. Op die punten worden door middel van inschattingen (kentallen) en expert judgements de effecten op hoofdlijnen in beeld gebracht, zodanig dat er wel een gedegen vergelijking gemaakt kan worden tussen de alternatieven.

Vooruitlopend op de MKBA van oktober is er een globale MKBA voor de alternatieven uit de Integrale Benadering Holland Rijnland gemaakt. Daarvan is de stand van zaken hieronder weergegeven.

Voorlopige inzichten uit globale MKBA

Omdat een aantal posten nog niet is inbegrepen in onderstaand overzicht, mag er op dit moment nog geen optelling worden gemaakt. Ontbrekende posten zijn:

- Natuur
- Landschap en erfgoed
- Externe veiligheid
- Effecten op woning en grondmarkt

Daarnaast moet er op dit moment nog onderscheid gemaakt worden tussen de 4 alternatieven aan de rechterkant van de tabel (Holland Rijnland in het Groen) en de 4 alternatieven links (Zoeken naar Balans en Stadsrandroute) omdat onder de kostenberekeningen van beide groepen alternatieven op dit moment nog andere rekenmethoden ten grondslag liggen en daarin ook andere maatregelen inbegrepen zijn.

Uit de overkoepelende MKBA die vorig jaar op hoofdlijnen was opgesteld dat de realisatie Valkenburg – volgens de globale GREX van het GOB – leidt tot een baat van ca 100 mln. euro (NCW, prijspeil 2008). Daar komen nog eens extra baten bij in de vorm van consumentensurplus voor huurders van sociale huurwoningen (toen geraamd op ca 40 mln euro). Deze baten komen dus er in principe nog bij, al zullen er verschillen zijn tussen de alternatieven. Zeker voor de Buitenomvariant zal gelden dat deze baten voor een deel wegvallen. Daartegenover zijn er nog twee kleinere woningbouwlocaties en een bedrijventerrein die afhankelijk zijn van realisatie van Valkenburg. Dit kan ook leiden tot extra baten ten gunste van de projectalternatieven.

Effecten:	Contante Waarde 2009-2108 in mln. Euro. Projectalternatieven afgezet tegen nulalternatief							
	N11 West maaiveld	N11 West verdiept	Buitenom maaiveld	Buitenom verdiept	Churchill maaiveld	Churchill verdiept	Churchill tunnel	Spoortrace
Baten								
Reistijdwinst	415,9	415,9	436,5	436,5	-119,3	259,6	-21,9	-66,6
Externe effecten:								
Veiligheid	5,7	5,7	8,3	8,3	-15,1	6,6	8,8	5,9
Geluidshinder	12,2	12,2	12,9	12,9	-0,8	7,1	7,5	7,1
Emissies	-6,3	-6,3	-6,7	-6,7	-7,2	-3,3	-2,6	-2,1
Som baten	427,4	427,4	451,0	451,0	-142,3	270,0	-8,2	-55,7
Kosten								
Investeringskosten	292,5	386,2	427,2	559,7	87,3	415,1	385,5	744,2
Beheer & onderhoud								
Som kosten	351,3	467,7	513,3	678,8	108,4	505,1	479,0	924,7
Saldo	76,1	-40,3	-62,2	-227,7	-250,8	-235,1	-487,2	-980,4
Baten-kosten verhouding	1,2	0,9	0,9	0,7	-1,3	0,5	-0,0	-0,1
PM-posten:								
Natuur	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm
Landschap en erfgoed	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm
Externe veiligheid	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm
Effecten op woning- en grondmarkt	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm

Voorlopige conclusies zijn:

- Zoeken naar Balans zonder inpassingsmaatregelen komt op dit moment het beste naar voren en naar verwachting rond saldo nul.;
- Het is opvallend dat de reistijdwinsten van een alternatief met ondergrondse tunnel (Holland Rijnland in het Groen) negatief zijn. Dit punt vergt een nadere verdiepingsslag.

Naast de posten die op dit moment nog onderbelicht zijn in de globale MKBA, zijn een aantal posten moeilijk te vangen in de MKBA-systematiek. Een belangrijke strategie van de Integrale Benadering Holland Rijnland is om functies te concentreren om daarmee cluster- en agglomeratie effecten te versterken. Dit effect blijkt moeilijk door te vertalen in MKBA termen omdat het vooral indirecte of 'doorgeef effecten' betreft.

4.8 Fasering

Er zijn verschillende mogelijkheden om te komen tot een gefaseerde aanpak van de clusters. Redenen hiervoor kunnen zijn om (delen van) investeringen uit te kunnen stellen tot de gewenste budgetruimte beschikbaar is of om grote knelpunten juist zo snel mogelijk te kunnen aanpakken. Het toepassen van faseringen moet echter wel gericht zijn op een ontwikkeling richting een eindbeeld, omdat juist in een overspannen verkeerssysteem het oplossen van het ene knelpunt verderop weer nieuwe problemen op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid tot gevolg kan hebben.

No-regret: oostelijke ontsluiting Leiden verbeteren

Het creëren van een betere ontsluiting aan de oostkant van Leiden is een maatregel die binnen elk cluster noodzakelijk wordt geacht. Het aanleggen van een bypass door de Oostvlietpolder, met een nieuwe brug over de Vliet richting de Voorschoterweg/Churchillaan, is een oplossing die in alle drie de clusters past, omdat het

zowel aansluit op een verdiepte Churchillaan-tracé (Holland Rijnland in 't groen), maar ook goed gecombineerd kan worden met het N11-West tracé (Zoeken naar balans en Stadsrandroute).

Hiermee wordt tegemoet gekomen aan het ledigen van de eerste nood op een van de belangrijkste knelpunten in het wegennet. Tevens wordt Leiden, als stad die een deel van de woningbouwopgave zal moeten opvangen, weer bereikbaar gemaakt.

Daarentegen trekt deze oplossing ook extra verkeer Leiden in, zonder dat het voor het doorgaande verkeer een echt alternatief voorhanden is. De gevolgen voor de leefbaarheid en mogelijk aanvullende inspanningen hieromtrent (bijvoorbeeld geluidhinder) moeten daarom goed in beeld worden gebracht.

Niet vrijblijvend: N206-Tjalmaweg verbreden en Knoop Leiden-West aanpakken

Wanneer niet gekozen wordt voor het cluster Stadsrandroute, dan zijn het verbreden van de N206-Tjalmaweg tussen Leiden en Katwijk (van 2x1, 50 km/uur naar 2x2, 80 km/uur) en het uitbouwen van de Knoop Leiden-West voorwaarden om de regionale bereikbaarheid te verbeteren en de ontsluiting van locatie Valkenburg mogelijk te maken.

Het is ook mogelijk om eerst het gedeelte tussen de Knoop Leiden-West en de zuidelijke aansluiting van locatie Valkenburg te verbreden. Dat is een maatregel die zelfs binnen het cluster Stadrandroute wenselijk wordt geacht. Maar omdat dit gedeelte van de N206-Tjalmaweg ook verreweg het duurste is, vanwege de aanwezigheid van de te verbreden Torenvlietbrug, wordt dit als een nauwelijks zinvolle fasering beschouwd. In dat geval zou het logischer en kosteneffectiever zijn de N206-Tjalmaweg in één keer helemaal te verbreden.

Het verbreden van de N206-Tjalmaweg en het aanpakken van de Knoop Leiden-West zijn echter wel een maatregelen die moet worden gezien als onderdeel van het verder verbeteren van de oost-west bereikbaarheid. Een beter doorstromende N206-Tjalmaweg zorgt namelijk voor een extra verkeersdruk op de oostkant van Leiden. En omdat doorgaand verkeer vanuit de zone Katwijk - Noordwijk - Valkenburg Leiden minder goed kan passeren, ontstaat er een sterkere verkeersdruk op de A44/N44 door Wassenaar en Den Haag.

Verbinding A4-A44 realiseren

Het creëren van een verbeterde verbinding tussen de A4 en A44 is vervolgens een belangrijke voorwaarde voor het op peil brengen van de bereikbaarheid in de As Leiden-Katwijk. En daarmee voor het kunnen uitvoeren van de ruimtelijk-economische strategie in de regio Holland Rijnland. Hiervoor zijn een paar mogelijkheden in beeld: het N11-West tracé uit Zoeken naar Balans of het (verdiepte) Churchillaan-tracé of het Spoortracé uit Holland Rijnland in het Groen. Beide clusters brengen de bereikbaarheid in de As Leiden-Katwijk naar een acceptabel niveau, maar hebben onderling verschillende consequenties op het gebied van ruimte en milieu.

Faseringsoptie: N11-West aansluiten op bestaande aansluiting

Een verbeterde oost-west verbinding heeft gevolgen voor het hoofdwegennet. Meer robuustheid, maar ook verschuivingen van verkeersbewegingen. De A4-zuid richting Den Haag wordt drukker en de A44-zuid/N44 richting Wassenaar wordt rustiger.

Uit de verkenning blijkt dat het in principe mogelijk is het N11-West tracé aan te sluiten op de bestaande aansluiting van de N206-Europaweg op de A4. Dit levert wel een minder robuuste oplossing op. Maar daardoor is ook de impact op het hoofdwegenet (extra drukte op de A4-zuid, minder drukte op de A44-zuid/N44) beperkter.

Dit zou de mogelijkheid kunnen bieden om ondertussen de planvorming voor te bereiden voor het uitbreiden van de capaciteit op de A4 tussen Leiden en Den Haag naar een niveau van 2x4 rijstroken. Het 'afronden' van de RijnlandRoute door het uitbreiden van de parallelstructuur van de A4 en het aanleggen van een nieuwe aansluiting, zou dan kunnen worden meegenomen als onderdeel van de A4-uitbreiding.

Faseringsoptie: HWN toerusten voor Rijnlandroute

Een andere optie is om eerst het Hoofdwegenet in te richten zodat deze de extra verkeersdruk als gevolg van de Rijnlandroute kan verwerken. In deze optie wordt eerste de A4 naar het zuiden verbreed, en wordt de parallelstructuur van het W4 project doorgetrokken om de nieuwe aansluiting te kunnen maken. Tevens wordt de A44 verbreedt en de aansluiting bij Maaldrift voorbereid. Deze optie voorkomt mogelijke extra stremmingen op het hoofdwegenet..

Fasering Churchillaan-tracé?

Het ombouwen van het Churchillaan-tracé (cluster Holland Rijnland in het Groen) naar een verdiepte en ongelijkvloerse verbinding, is een faseringsvraagstuk op zich waar nader naar gekeken moet worden. Hierbij staan twee vragen centraal: 1) kan het tracé worden omgebouwd zonder dat het Leidse verkeerssysteem helemaal 'op slot' gaat? en 2) is het wenselijk eerst daarvoor eerst een bypass door de Oostvlietpolder aan te leggen of niet?

Ten aanzien van de ombouw van het Churchillaan-tracé bestaan in principe voor de uitvoering verschillende mogelijkheden tot fasering (eerst de ene weghelft, dan de andere, etc). Maar 'werken met winkel open' kost ook geld. Daarnaast is het de vraag hoe de brug over de Oude Rijn vervangen kan worden zonder dat het verkeerssysteem verder vastloopt.

Ten aanzien van een bypass door de Oostvlietpolder kan gesteld worden dat het een aanvullende druk op het Churchillaan-tracé genereert. De vraag komt dan op of het niet verstandig zou zijn eerste de Churchillaan om te bouwen en daarna pas de bypass te creëren. Tegelijkertijd zou een bypass ook juist een kans kunnen zijn als eerste schakel in omleidingsroutes. De maakbaarheid van het verdiepte Churchillaan-tracé en de impact die het heeft voor het functioneren van het verkeerssysteem is daarmee een thema wat nog nadere studie vraagt.

4.9 Samenvatting

In dit hoofdstuk zijn alle alternatieven aan de hand van de criteria uit het beoordelingskader IBHR beschreven en beoordeeld. Onderstaande tabel vat de verschillende beoordelingen samen.

Integrale vergelijking oplossingsclusters (basisvarianten)				
Criterium	Zoeken naar Balans	Holland Rijnland in het Groen		Stadsrandroute
		Churchill	Spoor	

1 Woningbouw / Verstedelijking	+	+	+	-
2 Bereikbaarheid	++	++	+	++
3 Milieu	+	--	--	-
4 Economische ontwikkeling	+	-	+	+
5 Ruimtelijke kwaliteit	0	+	+	-
6 Kosten	-	+	--	--

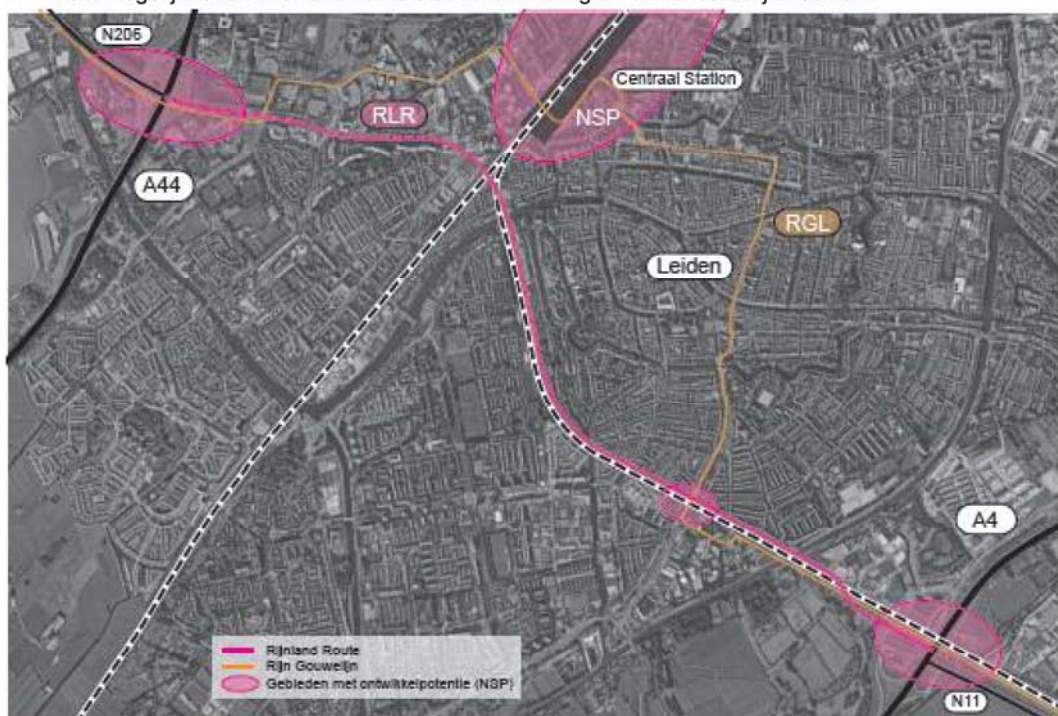
5 Alternatief Spoortracé

Dit hoofdstuk gaat in op een alternatief naast *Zoeken naar Balans, Holland Rijnland in het Groen* en de *Stadsrandroute*. Het *Alternatief Spoortracé* is aangedragen door het reviewteam (zie paragraaf 1.4) en in slechts enkele weken uitgewerkt. Vanwege de hoge tijdsdruk kan dit alternatief nog niet cijfermatig worden vergeleken met de andere oplossingen. Ook is er nog geen gelegenheid geweest om dit plan te bespreken met de gemeente Leiden, hetgeen in geval van nadere uitwerking van het grootste belang is.

Centraal Station Leiden

Kern van het *Alternatief Spoortracé* is de mogelijkheid Centraal Station Leiden verder te ontwikkelen. Door zeer goede bereikbaarheid van de stationsomgeving (koppeling van trein, tram, fiets en auto) biedt deze locatie, meer dan de knopen Leiden-West en Leiden-Oost, unieke kansen tot ontwikkeling. Door een nieuwe weg te verweven in de stad kunnen de ontwikkelpotenties rond het station beter worden benut. Voor deze visie zien we de volgende argumentatie:

- Strategische ligging van Leiden in de Randstad (op grens van Noord- en Zuidvleugel, met sterke relaties richting Noord en Zuid);
- Robuustheid van de mobiliteitsnetwerken door koppeling van hoofdverkeerswegen aan het intercity station;
- Met de RijnGouwelijn bestaat er een sterke, multimodale, binnenstedelijke ontwikkelingsas Alphen aan de Rijn-Katwijk, gunstig voor bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer van werklocaties;
- Multimodale knooppuntontwikkeling bij de A4, het Centraal Station en de A44;
- De knooppuntontwikkeling van Leiden Centraal leidt tot een beter functionerende arbeidsmarkt, resulterend in maximaal 8.000 banen. Bij de meest ambitieuze variant is er een landelijk belang door welvaartsgroei;
- Kortere afstand van de RijnlandRoute, bij gelijkblijvende reistijd 70 km;
- Geen aantasting van het landschap;
- Veel mogelijkheden voor duurzame stadsontwikkeling en binnenstedelijk bouwen.



Infrastructuur en inpassing

De weg wordt vormgegeven als een stroomvariant, dat wil zeggen dat er maximaal 80 km/uur gereden kan worden. Het wegprofiel is twee maal een tweebaansweg. Er zijn in principe geen gelijkvloerse kruisingen op het tracé. Uitgegaan wordt van een aansluiting op de (nog te realiseren) buitenste ring van Leiden, op de Kanaalweg en op de Plesmanlaan. Het tracé volgt het spoor, waarbij de weg voor het grootste deel ten noorden van het spoor is gelegen. Van oost naar west ziet het tracé er als volgt uit:

Aansluiting op A4 en N11

De aansluiting met de A4 en N11 maakt dat er geen oponthoud is bij het uitvoegend verkeer. We veronderstellen dat bij de eisen van een stroomroute dit een volledig knooppunt zou moeten zijn.

Verbinding van de A4 tot Rijn-Schiekanaal

Op het tracé tussen de A4 en het Rijn-Schiekanaal is het mogelijk om op maaiveldniveau dicht langs het huidige spoor een weg te leggen. Dit deel van de weg ligt tussen het huidige spoor en het Polderpark Cronesteijn. Er zijn hier mogelijkheden om de weg met de RijnGouwelijn-Oost te combineren wat voordelen biedt voor de inpassing van de weg. De kruising met het Rijn-Schiekanaal kan worden vormgegeven door een beweegbare brug. Hierdoor is het mogelijk om laag over het water te gaan en een aansluiting op de Kanaalweg te behouden. De Kanaalweg wordt mogelijk door de gemeente Leiden opgewaardeerd en krijgt dan de functie van een binnenring.

Rijn-Schiekanaal tot Lammerschansweg, langs het ROC

Nadat het tracé het Rijn-Schiekanaal heeft gepasseerd wordt deze tussen het nieuwe ROC-gebouw en de Professorenwijk ingepast. Om hier een weg aan te kunnen leggen wordt de spoorrail over een groot stuk verschoven naar het zuiden, waarbij het spoor op betonplaten wordt gelegd in plaats van op een talud, om ruimte te besparen. De verwachting is dat de assen van het spoor en een 2x2 weg in de huidige ruimte kan.

Kruising van de Lammerschansweg tot het Trekvlief

De kruising met de Lammerschansweg krijgt een viaduct waardoor het tracé over de weg wordt geleid. Ter hoogte van de Herenweg komt het tracé verdiept om vervolgens 120 meter onder de Trekvlief door te gaan. Daarna kan het tracé nog deels verdiept doorgetrokken worden met wanden die werken als geluidswering. De weg komt weer op maaiveld ter hoogte van het voormalige terrein van Van Gend en Loos.

Trekvlief tot Haagweg

Over het voormalige terrein van Van Gend en Loos ligt het tracé op maaiveld, aan de noordzijde van het spoor, zodat de aansluiting met het vervolg van het tracé optimaal is. Dit kan deels ten koste gaan van de reeds geplande woningbouw op deze locatie.

Haagweg tot Plesmanlaan, inclusief een ondergrondse kruising onder het spoor Leiden-Gouda en de Oude Rijn

Vanaf het voormalige terrein van Van Gend en Loos gaat het tracé onder de Oude Rijn en de spoorlijn Leiden-Gouda via een tunnel van ongeveer 650 meter. Deze tunnel buigt licht zodat deze vlak voor het kruispunt bij de Plesmanlaan en Vondellaan aansluit. Vanaf de mond van de tunnel aan de kant van de Plesmanlaan, vindt er een aftakking plaats naar het multimodaal knooppunt bij het Centraal Station. Dit knooppunt is binnen enkele minuten te bereiken. Het alternatief is om een aftakking in de tunnel hier naartoe te realiseren. Door middel van een half open tunnel kunnen kosten worden bespaard.

Opwaardering Plesmanlaan tot A44

Het laatste gedeelte van het tracé naar de A44 toe loopt via de huidige Plesmanlaan. Deze heeft op dit moment op twee plaatsen een gelijkvloerse kruising. Het heeft de voorkeur deze op te waarderen tot ongelijkvloerse kruisingen.

Het tracé is op de volgende pagina weergegeven.

Kansen en risico's

Kansen

- Het gebied rondom het station kent grote ontwikkelmogelijkheden. Beleidsambities van Rijk en provincie stimuleren ontwikkelingen op dergelijke stationslocaties. Daarnaast pleit de rijksnota Randstad 2040 voor het versterken van de stedelijke economie. Wanneer overheidspartijen (inclusief gemeente Leiden) en private partijen de handen ineen slaan, heeft dit gebied grote potenties voor binnenstedelijke ontwikkelingen;
- Het verkeer gaat in dit alternatief samen met openbaar vervoer (spoor en RijnGouwelijn). Dit biedt mogelijkheden voor een goede inpassing van weg en (lightrail)spoor. Ook kan er vast worden ingespeeld op de mogelijkheid van toekomstig dubbelspoor op het traject Leiden-Utrecht;
- Een robuuster verkeersnetwerk van nationaal belang door een combinatie van verschillende modaliteiten;
- Leiden komt hierdoor nog directer aan het waardevolle Groene Hart te liggen;
- Ook Knoop Leiden-West krijgt grote ontwikkelpotenties.

Risico's

De toekomstvastheid van deze oplossing moet verder worden onderzocht, bijvoorbeeld in relatie tot mogelijke spoorverbreding;

- Lucht- en geluidskwaliteit. Maatregelen hiervoor brengen mogelijk extra kosten met zich mee.

Kosten en baten

Voor het *Alternatief Spoortracé* is een grove schatting gemaakt van de kosten. De aansluitingen bij de A4 (nu geraamd als eenvoudige aansluiting), de A44 en de Tjalmaweg zijn hier echter nog niet in meegenomen. Ook sloop- en verwervingskosten zijn nog niet in beeld gebracht (meegenomen in opslagpercentage) net als kosten ten gevolge van het niet doorgaan van bouwplannen. Daarnaast zijn optimalisaties in ontwerp van de infrastructuur buiten beschouwing gelaten zoals een kortere tunnel of meer maaiveldligging.

Het is interessant te onderzoeken in hoeverre kostenbesparingen mogelijk zijn door de aanleg van de RijnGouwelijn, de spoorverbreding en de aanleg van de RijnlandRoute met elkaar te integreren. Daarnaast zijn er mogelijk nog besparingen bij de nog uit te voeren parallelstructuur langs de A4. Deze wordt wellicht deels overbodig. We schatten dat de uiteindelijke kosten voor het *Alternatief Spoortracé* liggen tussen de 700 en 900 miljoen (incl. BTW).

Bij het realiseren van dit tracé wordt het gehele gebied rondom Centraal Station ontwikkeld. Ruimtelijk Economisch Atelier Tordoir heeft samen met Fakton een inschatting gemaakt van de mogelijke baten van een dergelijke ontwikkeling. De totale mogelijke inverdieneffecten vanwege de ontsluiting en gebiedsontwikkeling van het Centraal Station (netto contante waarde in 2020) liggen tussen de € 92,5 miljoen en € 270 miljoen.

Scenario's, inkomsten planexploitatie Leiden CS, ontsluiting met RijnlandRoute

	Ontwikkeling binnen bestaande plankaders		Ontwikkeling binnen nieuw Masterplan
	alleen nieuw	nieuw & gepland	nieuw & gepland
Inbreng plankavels, in m ² (1000)			
Opbrengsten grondexploitatie contante waarde 2020, mln. €			
Extra OZB-inkomsten contante waarde 2020, mln. €			
TOTAAL, mln €	92,5	147,5	270

Uitgangspunten:

- afzetvolume 12.500 m² per jaar (bestaande plankaders) tot 17.500 (nieuw Masterplan)
- kostenneutrale ontwikkeling parkeerplaatsen (1.500-3.000)
- nieuw Masterplan voor CS-gebied zorgt voor iets hogere dichtheid en kwaliteit
- 10% opslag vastgoedwaarde in plangebied vanwege ontsluiting RijnlandRoute
- 10% extra kwaliteitsopslag in geval van realisatie van een nieuw Masterplan
- 5% opslag vastgoedwaarde in directe omgeving plangebied vanwege ontsluiting
- 5% opslag vastgoedwaarde in directe omgeving plangebied in geval van realisatie van een nieuw Masterplan

Kosten en baten Alternatief Spoortracé

Beschrijving	Raming kosten (mln.)	Mogelijke baten (mln.)
Totale bouwkosten tracé	501,3	
Aansluiting A4	PM	
Aansluiting A44	PM	
Sloopkosten en verwervingskosten	PM	
Mogelijke kosten i.v.m. niet kunnen realiseren totale woningbouwplan nabij Haagweg	PM	
Mogelijke besparing t.g.v. niet realiseren deel parallelweg A4		PM
Mogelijke inderdieneffecten station CS (vanaf 2020)		
Engineering, bijkomende en onvoorziene kosten en BTW		
TOTAAL		

6 Draagvlak

Bij de ondertekening van het Randstad Urgent-contract zijn concrete doelstellingen afgesproken. Eén daarvan is dat er besluit komt over een bestuurlijk gedragen voorkeursvariant met zicht op financiering en waarvan de belangrijkste effecten in beeld zijn. Over de woorden *bestuurlijk gedragen* gaat dit hoofdstuk.

6.1 Draagvlak, wanneer en bij wie

De Integrale Benadering Holland Rijnland onderzoekt bereikbaarheidsoplossingen op inhoud en draagvlak. Het betreft hier vooral, maar niet uitsluitend, *bestuurlijk* draagvlak. Het is ambitieus om voor interlokale en zelfs interregionale oplossingen op korte termijn te rekenen op unanieme of zelfs meerderheidsacceptatie door bewoners, wijken of zelfs individuele gemeenten. Voor besluitvorming op het BO MIRT van oktober 2009 is het formeel voldoende dat de gedeputeerde Verkeer en Vervoer van de provincie Zuid-Holland mandaat heeft van Provinciale Staten en het Dagelijks Bestuur van Holland Rijnland. Zolang er niet hoeft te worden getornd aan de in bestuurlijke afspraken vastgelegde bijdragen van de gemeenten in de regio, hoeft er over de financiën formeel niets aan het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland te worden voorgelegd, noch aan de gemeenten. De praktijk is subtieler. De lokale politiek beïnvloedt de Provinciale Staten en Tweede Kamer direct en indirect. Er zal dus rekening gehouden moeten worden met individuele belangen van lokaal en regionaal opererende partijen. Bij de *oordeelsvorming* weegt het draagvlak naast de financiën dus stevig mee.

In de volgende paragrafen wordt ingegaan op de (formeel) geldende afspraken, gevolgd door een paragraaf over de essentiële belangen langs de diverse tracés, de inpassing van de RijnGouwewijn, de aansluiting met Leiden Bio Science Park, de oplossingen voor de ontsluiting van de Duin- en Bollenstreek en het gebied rond de zuidelijke regiogemeenten.

6.2 Bestuurlijke afspraken

Bestuursovereenkomst A4/W4

Ondertekend op 14 februari 2002 door ministeries van Verkeer en Waterstaat, VROM, de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Leiden, Leiderdorp en Zoeterwoude.

Betreft vooral

- een aantal financiële afspraken (bijdragen van alle partijen) gekoppeld aan de bereidheid van de minister van Verkeer en Waterstaat om (in tegenstelling tot eerdere plannen) de verbrede A4 (2 x 3) bij de passage Leiden/Leiderdorp over een grotere lengte verdiept aan te leggen.
- afspraken over toelaatbaarheid van ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouw, bedrijven- en kantorenontwikkeling) in de omgeving van de A4.

Daarbij hebben partijen het Masterplan W4 als (niet bindende) leidraad voor verdere planvorming afgesproken. Wat betreft de aan te leggen infrastructuur is de 'W4-variant' bepaald als uitgangspunt.

Samenwerkingsovereenkomst Knoop Leiden West

Ondertekend op 26 februari 2007 door de provincie Zuid-Holland, de Universiteit Leiden en de gemeenten Katwijk, Leiden, Oegstgeest en Teylingen.

De afspraken spitsen zich toe op

- woningbouw in de periode tot 2012.

- ontwikkeling Bio Science (omvang minimaal 375.000 m²), met de afspraak in 2010 deze ambitie te evalueren, waarbij de noodzaak wordt erkend om op Rijnfront-Zuid ook algemene categorie 1 bedrijvigheid te realiseren indien vanuit de markt gewenst.
- ruimte voor reguliere bedrijvigheid (15 hectare Klei-Oost Zuid) en glastuinbouw.
- inrichting van de voormalige invliegstrook van vliegveld Valkenburg.
- ontsluiting Rijnfront-Zuid direct op de N206, te realiseren voor 2010; indien dit niet wordt gerealiseerd heeft de universiteit (die 2 miljoen bijdraagt aan deze rechtstreekse ontsluiting) het recht de overeenkomst op te zeggen.

Bestuursovereenkomsten RijnGouweLijn

RGL BO 1

Getekend op 7 juli 2005 door de provincie Zuid-Holland en acht gemeenten waaronder Leiden, Oegstgeest en Zoeterwoude. BO 1 omvat afspraken over de scope van het project en de financiële bijdragen van gemeenten gekoppeld aan afspraken over verstedelijkingmogelijkheden langs de RijnGouweliijn.

De scope omvat de volgende afspraken:

- een halte Meerburg in de gemeente Zoeterwoude, direct ten oosten van de A4 gelegen aan een nieuw aan te leggen *dedicated light-rail*-spoor, 'ter ontsluiting van de voorziene woon- en kantoorlocatie alsmede een aan te leggen transferium'.
- een halte Rijnfront-Zuid ten noorden van de N206, met opstelsporen voor keerpunt en tijdelijk eindpunt voor de periode dat er wel een RijnGouweliijn-Oost maar nog geen RijnGouweliijn-West is gerealiseerd.
- De gemeente Oegstgeest betaalt hiertoe € 5,65 miljoen, de gemeente Zoeterwoude € 3.1 miljoen.

Aanvullend op de algemene bestuursovereenkomst is door iedere gemeente een bilaterale bestuursovereenkomst met de provincie getekend. Met Oegstgeest is daarbij afgesproken de financiële bijdrage komt te vervallen als de halte niet ten noorden van de N206 wordt gerealiseerd.

RGL BO 2

Getekend in december 2008 door de provincie Zuid-Holland en de gemeente Leiden. Betreft aanvullend op BO 1 een aantal bilaterale afspraken over

- projectscope, opdrachtgeverschap, risicoverdeling, exploitatie beheer en onderhoud van het Leidse tracédeel van de RijnGouweLijn
- enkele aanvullende zaken, te weten
 - medefinanciering en realisatie van de Ringweg Oost
 - financiële bijdrage aan een nieuwe ontsluiting van het Bio Science Park

Verder is afgesproken te onderzoeken of een wijziging van de ligging van de RijnGouweliijn ten opzichte van de Plesmanlaan van noord naar zuid een batig saldo oplevert (gecombineerd met het verschuiven van het kruisingspunt van RijnGouweliijn en de Plesmanlaan van het huidige kruisingspunt ten westen van de A44 naar de ontsluiting van het Bio Science Park ten oosten van de A44).

BO 2 maakt dus een wijziging van de ligging van de RijnGouweliijn ten opzichte van de N206 van noord naar zuid bespreekbaar.

Samenwerkingsovereenkomst Greenport + Pact van Teijlingen

De samenwerkingsovereenkomst Greenport Duin- en Bollenstreek is in januari 2009 ondertekend door de Bollenstreekgemeenten. Het betreft vooral de oprichting van een Greenport Ontwikkelingsmaatschappij (GOM) met als doel

- 'het zelfstandig realiseren van ruimtelijke projecten dan wel afspraken maken/overeenkomsten met derden sluiten over de uitvoering van ruimtelijke projecten'.
- Het verwerven, uitgeven en inrichten van gronden, aangaan van PPS-samenwerkingsverbanden, slopen en bouwrijp maken.

De aanleg van bovenlokale weginfrastructuur valt buiten de werkingssfeer van de GOM en wordt bestempeld als een verantwoordelijkheid van de provincie Zuid-Holland. Wat wél tot de taken behoort is

- realisering nieuwe bollengrond en herverkaveling van bestaande bollengrond, reconstructie en nieuwbouw van glastuinbouw en andere Greenport-gerelateerde bedrijvigheid.
- realisering van 500 woningen type 'dun en duur' en 100 woningen 'heel dun heel duur', beide buiten de rode contouren.
- zorgen voor een duurzame energie- en waterhuishouding in de nieuw te ontwikkelen locaties.

Dit heeft geen rechtstreekse sturende werking voor Integrale Benadering. Wel zal voor de problematiek rond de noordelijke ontsluiting van de Duin- en Bollenstreek in de komende periode tot aan het BO MIRT in oktober 2009 een procesvoorstel worden geformuleerd in het eindrapport.

Bestuursovereenkomst regionaal investeringsfonds Holland Rijnland

Ondertekend op 19 december 2007 door twaalf gemeenten. Hierin zijn afspraken gemaakt voor de vulling van een regionaal investeringsfonds voor vijf projecten waarvoor cofinanciering van provincie en Rijk nodig is.

Het Regionaal Investeringsfonds noemt de volgende bedragen:

Rijnlandroute	wegverbinding tussen de A4/A44 en de N206	€ 37,5 mln.
Rijn-Gouwelijn (West)	ov-verbinding tussen Gouda en de kust voor zover het traject tussen Leiden en de kust bij Katwijk/Noordwijk	€ 37,5 mln.
Noordelijke verbinding	tussen N206 en A44 /A4	€ 37,5 mln.
Offensief van Teylingen	versterking van de Greenport	€ 10,0 mln.
Regionaal groenprogramma	milieu en landschap incl. projecten in het Groene Hart	€ 20,0 mln.
Totaal		€ 142,5 mln.

Het fonds wordt gevuld met jaarlijkse stortingen door de gemeenten vanaf 2008 tot 2022. Van de € 142,5 miljoen draagt Leiden ruim € 46 miljoen bij en Katwijk ruim € 26 miljoen (samen dus ruim de helft). De drie noordelijke gemeenten Hillegom, Lisse en Noordwijkerhout dragen samen ruim € 18 miljoen bij.

Afgesproken is dat wanneer een project niet door zou gaan, de hiervoor gespaarde gelden terugvloeien naar de gemeenten naar rato van hun inbreng. De gemeenten blijven dan wel doorbetalen aan overige projecten.

Bijlage I

In onderstaande tabel wordt weergegeven hoe de participatie wordt geregeld tot aan juli 2009

Wie	Instrument	Wanneer	Participatieniveau
Regiegroep	Vergaderingen	regelmatig	meebeslissen
Kernteam	Vergaderingen	regelmatig	coproduceren
Regiobestuurders incl. Wassenaar, Stadsgewest Haaglanden	- Individuele gesprekken	feb-mrt	coproduceren
	- Werklunch minister en gedeputeerde	April	coproduceren
	- Idem: aparte rondes PZH en IBHR in het kader van de RLR	Juni Augustus/ september	coproduceren
	- Bestuurlijke conferenties	Maart April Oktober	coproduceren coproduceren informer
Ambtenaren	- Ontwerpateliers t.b.v. samenstelling clusters	Mrt – april	coproduceren
	- Ambtelijke conferenties	oktober	adviseren
	- Gebiedsgerichte bijeenkomsten in klein verband	Mei - juni	coproduceren
KvK, afd. Leiden	gesprek	okt (2008) april	adviseren
Vertegenwoordiging bedrijfsleven (KvK, Flora Holland), maatschappelijke org.	Gebiedsgerichte bijeenkomsten in klein verband	Mei- juni	raadplegen
St. Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland	gesprek	feb	raadplegen
Bohemen	Gesprek i.v.m. hun RLR voorstel	maart juni	adviseren
Initiatiefnemers "Churchill Avenue" variant	Ontwerpateliers	maart	adviseren
Initiatief Arcadis, Dura Vermeer, Flora Holland, Rabobank	gesprek	maart	adviseren
Vertegenwoordiging bewoners, bedrijfsleven, woningcorporatie	gesprek met minister en gedeputeerde	april	raadplegen
Rover	gesprek	juni	raadplegen

Notitie oordeelsvorming oplossingsclusters

Aan: Regiegroep

Van: Projectteam IBHR / [REDACTED]

Versie: 1.0

Datum: 3-7-2009

Doel notitie:

- De regiegroep in staat te stellen een discussie te kunnen voeren op basis van de tussentijdse onderzoeksresultaten, waarmee een basis wordt gecreëerd voor het overleg tussen de opdrachtgevers voor de Zomer.

Werkdocument IBHR

In het werkdocument IBHR worden de kosten, effecten en draagvlak beschreven van de verschillende oplossingsclusters voor zover deze op dit moment zijn uitgewerkt. Deze uitwerking is nog niet finaal, maar ver genoeg om een eerste oordeel te kunnen vormen. De focus heeft gelegen op de uitwerking van de clusters Zoeken naar Balans en Stadsrandroute, zoals afgesproken in de regiegroep van 12 mei jl. Daarnaast is ook het cluster Holland Rijnland in het Groen een slag dieper uitgewerkt en is een vorige vergadering door het reviewteam aangedragen variant met een quickscan uitgewerkt.

Analyse van de onderzoeksresultaten

Een analyse van de onderzoeksresultaten tot nu toe brengt de volgende zaken naar voren.

Met alle clusters is het mogelijk de belangrijkste doelen te bereiken.

Uit het ingevulde beoordelingskader valt af te leiden dat de belangrijkste doelen (economische ontwikkeling en woningbouw) uit de IBHR met alle oplossingsclusters kunnen worden bereikt, waarbij clusters niet gelijkwaardig scoren. Het onderscheid en daarmee de keuze voor een oplossingscluster wordt vooral bepaald door wijze van tracering van de Rijnlandroute. De tracékeuze leidt tot verschillen met betrekking tot het doorsnijden van de groene bufferzone, positionering ten opzichte van de bebouwde omgeving, met de tracering gerelateerd draagvlak en inpassing gerelateerde kosten.

Een aantal maatregelen zijn clusteronafhankelijk maar vormen een belangrijk onderdeel van het samenhangende pakket van maatregelen o.a.:

- **Verbetering OV-bereikbaarheid in de regio**
De RijnGouwelijn is hiervoor het dragende project. De dekking van het project is nog niet rond en er is een alternatieve mogelijkheid om kosten te besparen door het tracédeel tussen Katwijk en Noordwijk aan te leggen als een HOV-busverbinding. De bus rijdt over de RijnGouwelijn van Noordwijk naar Leiden vv en de busbaan kan later relatief eenvoudig worden vertramd en bijkomend voordeel is dat wel het tracé wordt gereserveerd.
- **Noordelijke Ontsluiting Greenport**
Dit betreft een set van maatregelen om de bereikbaarheid van de Greenport aan de Noordkant (richting Schiphol) te verbeteren. Deze maatregelen worden door de regio genomen, maar hierbij speelt ook een belangenafweging tussen de provincies Noord- en Zuid-Holland. Dit werkt vertragend. Gepleit wordt hierover afspraken te maken zodat er regie gevoerd wordt over dit proces.

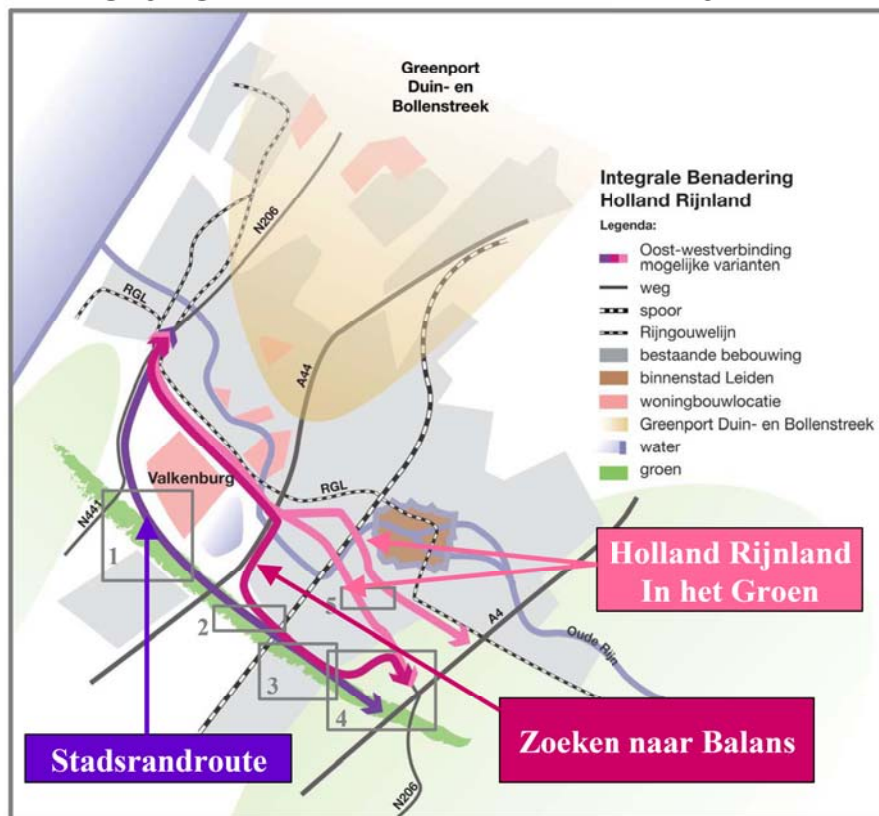
Integrale Benadering Holland Rijnland

- Verstedelijkingsafspraken

In de Regio zullen tot 2020 ca 24.000 woningen gebouwd moeten worden. Om deze productie te realiseren, en doorstroming op de woningmarkt te verbeteren, zullen verstedelijkingsafspraken gemaakt worden tussen regio en rijk. Daarbij worden afspraken betrokken om de verbetering van de toegankelijkheid van het buitengebied gelijk op te laten gaan en om tempo te maken met de ontwikkeling van locatie Valkenburg.

De kosten voor de Rijnlandroute zijn in alle clusters hoog

In alle clusters blijken de kosten voor varianten van de Rijnlandroute die ook verkeerskundig voldoende oplossend (maar niet gelijkwaardig) zijn, hoog te zijn. Naar mate meer rekening wordt gehouden met inpassingswensen, lopen de kosten verder op. Twee varianten scoren in een vergelijking tussen kosten en directe baten duidelijk beter dan de andere varianten.



De Rijnlandroute in het cluster Stadsrandroute scoort niet significant beter dan die in het cluster Zoeken naar Balans

Zowel verkeerskundig als kostentechnisch komt de Stadsrandroute er niet significant beter uit. Daarnaast is het draagvlak voor de Stadsrandroute minimaal. Ook het reviewteam ziet minder perspectief in een weg om het stedelijk gebied dan in een weg die meer door het stedelijk gebied loopt, vanwege de aantasting van de groene buffer en vanwege de geringere potentiële economische ontwikkelingen. Zo maakt Zoeken naar Balans een verdere ontwikkeling van de A44-zone mogelijk. Voorwaarde is wel dat VenW akkoord gaat met het terugbrengen van de snelheid op de A44, naar 100 km per uur.



Integrale Benadering Holland Rijnland

Een Rijnlandroute over een verdiepte Churchilllaan (Holland Rijnland in het Groen) leidt ook tot een verkeerskundig haalbare variant

In tegenstelling tot de eerdere inschatting van de regiegroep (in mei) lijkt een verdiepte Churchilllaan toch een kansrijke optie te zijn, omdat het verkeersoplossend vermogen ervan voldoende is en de kosten (590 mln¹ excl BTW en incl. vastgoed) kunnen concurreren met die van Zoeken naar Balans. Hierbij moet worden aangetekend dat het kostenvergelijk dan moet worden gemaakt met een inpassingsvariant van Zoeken naar Balans die eveneens verdiept (zonder tunnel) door Voorschoten gaat. Ook moet hierbij worden opgemerkt dat deze oplossing verkeerskundig minder robuust is omdat de Churchilllaan dan twee functies krijgt namelijk de afwikkeling van het lokaal en regionaal verkeer.

Aangetekend moet worden dat voor deze laatste optie regionaal nog geen bestuurlijk draagvlak is.

Er is een basisvariant uitgewerkt voor het cluster Zoeken naar Balans

Deze variant is het resultaat van de vele onderzoeken en gezamenlijke gebiedsgerichte ontwerpessies. Deze variant kost 550 mln (excl. BTW en incl. grondverwerving). Hierin wordt de passage Voorschoten vorm gegeven door een combinatie tunnel en verdiepte ligging. Een alternatief waarin met inpassingswensen minder rekening wordt gehouden passeert Voorschoten met een brug over de Vliet en Voorschoterweg en passeert verder met een maaiveldligging. Met schermen (5 tot 8 meter in het stedelijk gebied) wordt voldaan aan de milieueisen. Deze variant kost 422 mln (excl. BTW en incl. grondverwerving).

De door het reviewteam voorgestelde tracévariant leidt ook tot hoge kosten terwijl de baten relatief beperkt en onzeker blijven

De variant van het reviewteam is, gezien de beperkte tijd, op hoofdlijnen bestudeerd. De kosten van deze variant die het spoor door de stad volgt en een multimodaal transferium in de buurt van het Centraal Station Leiden beoogt, worden geraamd tussen de 700 – 900 mln, om dit te halen zijn nog een aantal optimalisaties nodig. Aan de opbrengsten kant worden extra baten aan vastgoedontwikkeling van 90 – 270 mln voorzien. Deze ontwikkelkansen en terugverdienmogelijkheden zijn van veel factoren en actoren afhankelijk en daarmee nog onzeker. Het draagvlak voor deze variant is nog niet verkend.

Er zijn faseringsopties voor de Rijnlandroute mogelijk

Er zijn scenario's denkbaar waarin de Rijnlandroute in fases wordt gerealiseerd. Dit laat o.a. de mogelijkheid om in een eerste fase de nodige maatregelen uit te voeren om de grootste knelpunten in Leiden op te lossen en bijvoorbeeld Valkenburg te gaan ontwikkelen. Daarna zouden nog zowel een Zoeken naar Balans als een Holland Rijnland in het Groen variant kunnen worden gerealiseerd.

Algemene bevinding draagvlak

De regiogemeenten onderkennen de noodzaak van drastische ingrepen in de infrastructuur. Lokaal verschilt de mate van draagvlak voor tracés van RijnGouwelijk en Rijnlandroute. Dat is direct gerelateerd aan de lokaal te verwachten lasten en lusten.

De Regio is er inmiddels in geslaagd om in dialoog met de provincie een zeker bestuurlijk draagvlak te ontwikkelen voor een tracé van de Rijnlandroute, dat dicht aanligt tegen het tracé in het cluster Zoeken naar Balans. Daartoe zijn wel een aantal (kostbare) inpassingen

¹ Kostenraming nog zeer globaal

Integrale Benadering Holland Rijnland

Voor het tracé van de RijnGouwelijn (westelijk deel) is er inmiddels consensus over het deel van Leiden tot en met Katwijk. Over het deel van Katwijk tot en met Noordwijk is nog dispuut.

Voor de Integrale Benadering zijn door een Reviewteam ([REDACTED], [REDACTED] en [REDACTED]) de conceptuele uitgangspunten van de oplossingclusters tegen het licht gehouden, waarbij zij tot de volgende conclusies komen:

- 4



Integrale Benadering Holland Rijnland

De inschatting van de tijd die gewonnen wordt met een gefaseerde aanpak is max. 5 jaar daar de opening van de Rijnlandroute in een gunstig scenario in 2015 (PZH planning is start aanleg 2013 en realisatie in 2016 en daarin zit al weinig speling) gerealiseerd kan worden en dit op basis van de verkeersanalyse uiterlijk in 2020 moet zijn gerealiseerd.

Verder zal de fasering verkeerskundig uitgewerkt moeten worden om na te gaan of deze aanpak niet leidt tot extra druk op de N44 richting Den Haag, wanneer Valkenburg is ontwikkeld.

Aanbevelingen

- Op dit moment de Stadsrandroute niet verder in overweging te nemen.
- Het cluster Holland Rijnland in het Groen verder uit te werken.
- Nader uitwerken van de varianten binnen het cluster Zoeken naar Balans met als doel de inpassingskosten te beperken (passage Voorschoten tunnel/verdiept vs. brug/maaiveld).
- Bij een tracé-keuze ook te kiezen voor een slimme gefaseerde aanleg van het tracé, vanwege de kosten, maar wel gestoeld op een bestuurlijke overeenkomst over het eindplaatje.

Vragen aan de regiegroep:

- Kunnen we de opdrachtgevers op basis van de huidige onderzoeksresultaten laten vaststellen dat het cluster Stadsrandroute afvalt?
- We werken ten behoeve van de eindrapportage het cluster Zoeken naar Balans en Holland Rijnland in het Groen nog een slag verder uit. Moet ook de variant van het reviewteam nader worden uitgewerkt?
- Zijn er nog andere specifieke punten die nader onderzoek behoeven voor de definitieve besluitvorming in oktober?
- Brengen we wel of geen persbericht uit naar aanleiding van het overleg tussen de opdrachtgevers?
- Moeten we nog aanvullende actie ondernemen met betrekking tot het voorbereiden van een eventueel besluit met betrekking tot het cluster Holland Rijnland in het Groen?

Integrale Benadering Holland Rijnland

Verslag regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland

5d

Dinsdag 18 juni 2009; 11:00 – 12:30 uur
Ministerie VenW

Aanwezigen:

Regiegroep:

- Ministerie VenW, [REDACTED] (erv. [REDACTED], voorzitter
- Ministerie VROM, [REDACTED] erv. [REDACTED])
- Ministerie van LNV, [REDACTED]
- Provincie Zuid-Holland, [REDACTED]
- Holland Rijnland, [REDACTED]
- Rijkswaterstaat, [REDACTED]

Afwezig

- Ministerie van Economische zaken, [REDACTED]

Delegatie uit het Kernteam:

- [REDACTED], projectleider
- [REDACTED], procesleider
- [REDACTED], VROM
- [REDACTED], IBHR

1 Opening

[REDACTED] heet een ieder welkom.

2 Verslag vorig overleg (12-5-2009)

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

3 Presentatie reviewteam

Twee leden van het reviewteam, [REDACTED] (UVA) en [REDACTED] (Rijksadviseur infrastructuur) geven een presentatie over de mogelijkheid van een alternatief spoortrace. [REDACTED] (TNO) kon niet aanwezig zijn. De presentatie is als bijgevoegd bij dit verslag.

Het reviewteam noemt een waardevermeerdering van de grond van [REDACTED] per m² in een straal van 500 mln rond station leiden. Dit levert al gauw een [REDACTED] aan baten. Om hiervan te profiteren moeten "claw back" structuren worden georganiseerd.

Venhoeven geeft aan dat de voorziene kosten voor dit tracé nu [REDACTED] zijn, maar in een aantal ontwerpssessies mogelijk terug te brengen tot [REDACTED] euro.

Vragen:

- Investerings zijn hoog. Baten lijken hoog.
- Het downgraden van de A44 lijkt geen goed idee te zijn. Liever het tracé parallel laten lopen tot aan Leiden west. Het is de vraag of de Knoop Leiden West dit vervolgens kan verwerken. Voordeel van Het Spoortracé is dat je een traditionele knoop kunt realiseren. A44 ontsluit het op 1



Integrale Benadering Holland Rijnland

na belangrijkste internationale complex in Nederland. Het is een van de relatief meest ongestoorde routes in de Randstad.

- Wegen buitenom leiden tot armoedige bedrijvenlocaties. Een route door de stad verknoopt (multimodaal) met OV leidt dit tot kansen.
- Ruimtelijk beslag van de infra op de Knoop Leiden West is relevant voor ontwikkelingsmogelijkheden.
- Het alternatief voegt een andere kwaliteit toe dan we tot op heden hebben kunnen bedenken.

Conclusies:

- De waarnemingen over de hoofdvarianten wordt positief beoordeeld (op nuances na)
- De nieuwe variant moet een plek krijgen in het hoofdrapport. Hier moet een aanvullende slag voor gemaakt worden (verdieping op kosten, baten en mogelijkheden).
- Leiden ligt de komende periode dan wel "op z'n kop".
- De vraag is: "Hoe reëel zijn de opties binnen een straal van 500m vanaf de stationslocatie?"

De Regiegroep vindt het een interessant variatie op een bestaande variant.

Besluit: het projectteam onderzoekt de mogelijkheden om op deze variant een verdiepingsslag te maken. Het uitwerkingsniveau mag anders zijn dan dat nu voor de 3 andere varianten het geval is. Met name de kosten en baten moeten beter in zich komen. [REDACTED] wijst op de extra belasting die dit voor het team zou betekenen.

De hoofdgedachte staat. IBHR krijgt 1 dag bedenktijd om te antwoorden of en hoe het wel of niet te absorberen is door het team.

4 Besluitvorming en communicatie

Drie documenten passeren de revue:

1. Notitie plan van aanpak
2. Beslisnotitie besluitvormingsproces
3. Notitie perscommunicatie

Er bestaat onduidelijkheid over het "besluit" in oktober. De inrichting van het proces is gebaat bij duidelijkheid. Vandaar dit voorstel.

Ad 1)

- [REDACTED] is op hoofdlijnen akkoord. Hij heeft zorgen dat het nu steeds meer gaat over "die ene weg".
- [REDACTED] is op hoofdlijnen akkoord. Hij heeft dito twijfels over integraliteit (groen, woningbouw valkenburg, OV) Het moet niet alleen een discussie worden / blijven over RLR
- [REDACTED] merkt op dat het denken erg "vanuit het Rijksperspectief" lijkt te zijn. [REDACTED] heeft moeite te zien hoe de uitkomsten van de IBHR geïntegreerd kunnen worden in de besluitvorming. Dat hoeft wellicht ook niet.
[REDACTED] merkt op dat de wijze waarop PS in de notitie is genoemd niet passend is: PS is parlement van provincie. Hier kun je geen besluiten "ter kennisgeving" naar toesturen. Hij ziet de adviezen van de commissie Elverding als een rijksding. Net als de integrale benadering. De provincie werkt hier in mee, maar heeft ook de eigen verantwoordelijkheden en belangen. Net als bij andere RU projecten is het moeilijk besluitvorming van verschillende overheden op elkaar te matchen.
De provincie heeft een MER lopen. De minister wil een betaalbare variant. Hiervoor is nu dit traject in gang gezet. De minister komt in de ogen van [REDACTED] begin juli tot een oordeel welke tracé het volgens hem moet worden. Dit is volgens de provincie geen gezamenlijk

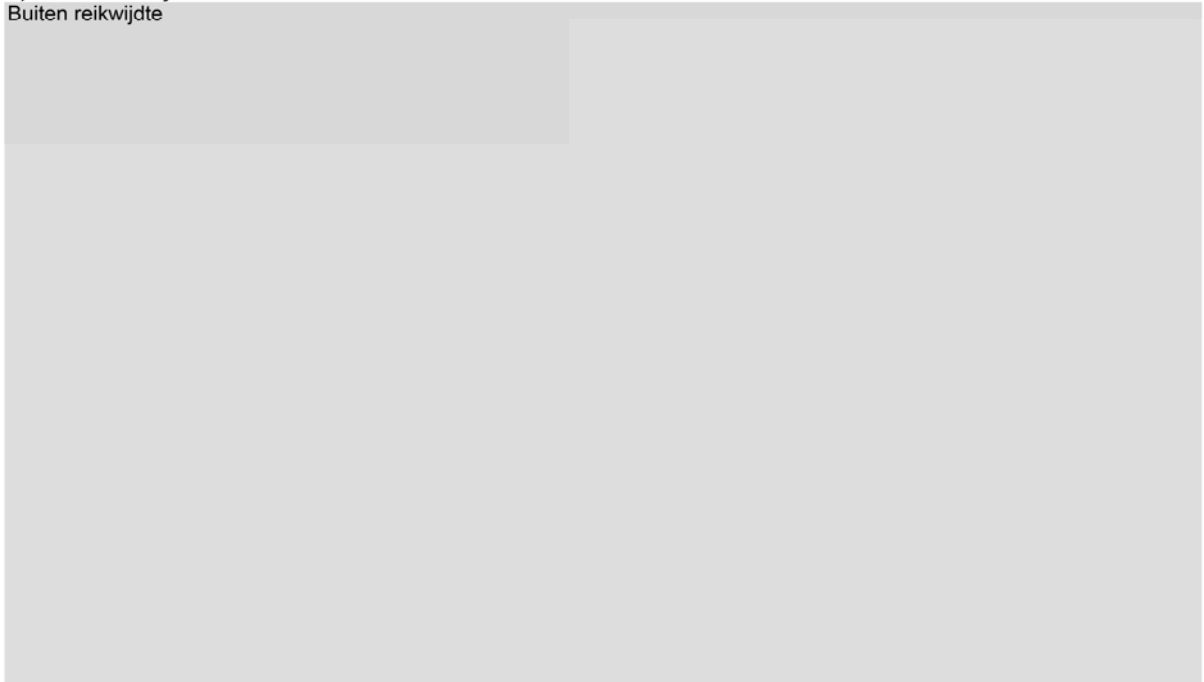


besluit. PZH is de projectverantwoordelijke partij. HR is belanghebbende partij en draagt bij. PZH vraagt volgens [REDACTED] subsidie aan. Het kan zijn dat de minister het te duur vindt. PZH moet dan de discussie intern aan: of meer geld vragen, zelf goedkoper ontwerpen, of afzien van het project (sluitende begroting is voor PS ook nodig)

- [REDACTED] geeft aan dat de minister een subsidiebeslissing neemt. De minister moet weten of het een gedragen besluit is (evt. bestuurlijk). De regio heeft al een mandaat van de raden voor een bepaalde inzet van middelen en voor een bepaald tracé. Als de voorkeur van de minister afwijkt, dan wordt een ander proces gevolgd (nieuw besluit AB / PS). Het grootste belang is dat de minister een besluit neemt dat bestuurlijk draagvlak kent. De regio heeft de speelruimte al vastgelegd. Dit zelfde geldt voor de communicatie naar achterban.
- [REDACTED] Belangrijk zijn integraliteit, aankoersen op bestuurlijk draagvlak en er ligt een subsidieaanvraag.
Besluit wordt genomen op basis van integraliteit (dit is de onderbouwing van het besluit). Aan een besluit over de RLR zit een besluit over Valkenburg gekoppeld. [REDACTED] dit zijn voorwaarden gesteld aan het besluit van de minister. Hier moet direct een klap op gegeven kunnen worden in oktober. Deze overwegingen moeten daarom ook in Juli meegewogen worden.
De noodzaak van koppeling van integrale belangen moeten geschetst worden in het besluit. Het is de verwachting van [REDACTED] dat er geen nieuwe afspraken gemaakt worden over verstedelijking als geen uitzicht komt op de benodigde gelden. VROM geeft aan dat niet aan alle verstedelijkingsafspraken een geldvraag gekoppeld zit.
- Conclusie (1) : vraag vanuit verschillende partijen aangegeven welke aspecten in het besluit opgenomen moeten worden

Ad 2) subsidietraject

Buiten reikwijdte



Integrale Benadering Holland Rijnland

Buiten reikwijdte

Pers

[REDACTED]: optie 2 is prima.

Besluit niet vanuit IBHR communiceren maar vanuit RU. Geen gezamenlijk persbericht. De minister en gedeputeerde moeten dit eerst plooiën (zeker bij een “buitenomvariant”).

Als er iets besloten wordt in consensus, dan wel in pers melden. Indien het een ander besluit is, dan niet. Het is handig een eventueel concept persbericht gereed hebben.

Participatie

De matrix zit er nog niet goed in (positie partijen). Er is een praktisch een besluit genomen over participatie. De notitie krijgt geen status (maar IBHR voert wel uit volgens de afspraken).

5 MKBA

Welke risico's loop je t.a.v. CPB, FES, Financiën?

[REDACTED]: h.e.e.a. wordt voorgelegd aan financiën. Het gaat erom dat je alle effecten die je in een planstudie in beeld brengt, nu ook in beeld brengt maar eventueel via andere methodieken. Waar geen berekening mogelijk is moet dan een expert worden ingeschakeld; waar rekenwerk niet mogelijk is moeten kengetallen worden gebruikt.

Indien de MKBA zeer positief is, dan kun je later verder uitdetaileren (het mag geen show stopper worden). Dit moet wel worden kortgesloten met de FES beheerders, CPB, KIM, etc.. We moeten voorkomen dat dit aan het eind gaat opspelen.

6 Rondvraag en Sluiting

Een ieder wordt bedankt voor de inbreng.



Notitie scenario's na de oordeelsvorming¹

5e

Aan: Regiegroep IBHR

Van: [Redacted] / [Redacted]

Datum: 09-07-2009

Doel en inhoud notitie

- Deze notitie volgt op een verzoek hiertoe tijdens de Regiegroepvergadering van 18 juni jl.,
- Hij beschrijft de mogelijke scenario's die volgen op een voorlopig oordeel van de opdrachtgevers, *voorafgaande* aan het BO MIRT in oktober as.,
- Licht de positie van partijen toe en
- Adviseert een te volgen strategie, uitgaande van de wil om in alle gevallen in oktober tot besluitvorming te komen

Uitgangspunt:

- In oktober *wordt* besloten tot een cluster van maatregelen, inclusief een tracé-keuze voor de RLR.

De procesgang na de oordeelsvorming door minister Eurlings en gedeputeerde Van Dijk (juli) is afhankelijk van:

- de hoogte van de beschikbaar te stellen gelden,
- het eventuele oordeel over de tracékeuzen van de RLR en RGL
- de mogelijkheden voor hun inpassingen en
- het draagvlak voor de uiteindelijke locale consequenties bij bestuurders, raden, bewoners en bedrijven.

Tabel 1 geeft de positie weer van de diverse partijen in termen van verantwoordelijkheden en bevoegdheden, de formele positie en beïnvloedingsmogelijkheid in het voorliggende besluitvormingsproces.

In de bijgevoegde tabel 2 wordt weergegeven welke belangrijke gebeurtenissen plaatsvinden ingeval "Zoeken naar Balans" met een voor partijen acceptabele inpassing de voorkeur verdient voor de RLR en ook uit de IBHR verdieping tot aan oktober favoriet blijkt te zijn. Dan wordt een weg bewandeld, die via gebruikelijke procedures leidt tot afronding van de m.e.r. en uiteindelijk realisatie van de RLR.

In alle andere gevallen ("Holland Rijnland in het groen", zowel in de variant over de Churchilllaan als het spoortracé met en zonder "plus" en de "Stadsrandroute", buitenom) zijn er diverse aandachtspunten op het gebied van mandaten en draagvlak, die tot alternatieve scenario's leiden.

Alhoewel de positie van de PZH en i.h.b. de gedeputeerde danig onder druk komt te staan indien de "Stadsrandroute" uit de bus zou komen, zijn de maatregelen die horen bij het verminderen of wegnemen van de mogelijke negatieve gevolgen voor al deze scenario's identiek vanuit het perspectief van IBHR.

¹ Deze notitie vloeit voort uit een workshop op 23 juni jl. met vertegenwoordigers van het minVenW, minVROM, PZH en HR



Het advies is om,

- zodra bekend is dat niet het "Zoeken naar Balans" cluster de voorkeur geniet,
- of dat beschikbare middelen tot een onvoldoende acceptabele inpassing zullen leiden, sterk in te zetten op communicatie en specifiek overleg voor het BO MIRT in oktober.

Aanbevelingen

- Een promotiecampagne waarin alle voordelen van de cluster, dat de voorkeur heeft van de bestuurders, breed worden uitgemeten.
- [REDACTED]
- Extra bijeenkomsten om de inhoud en consequenties van de tracé – keuze toe te lichten en nieuw draagvlak te creëren bij:
 - AB en DB van HR (AB heeft DB mandaat gegeven mits de toegekende budgetten niet worden overschreden en onder separate voorwaarde van een specifieke tracékeuze.)
 - De raden van de diverse betreffende gemeenten
 - GS en PS

Hierbij kan worden verwacht dat de verdere lijn binnen het Rijk toch gevolgd kan worden.

Op het BO MIRT kan niet worden besloten indien:

- De gedeputeerde niet voldoende steun van GS en PS en derhalve mandaat krijgt om voldoende middelen in te zetten en zich te scharen achter het gehele cluster (inclusief afspraken t.a.v. woningbouw, groen, etc.)
- HR niet in zekere eenheid tot consensus en bijdrage kan komen

Integrale Benadering Holland Rijnland

Tabel 1 Positie van partijen

Speler	Bevoegdheid	Verantwoordelijkheid	Formele positie in het proces	Beïnvloeding
PZH GS	Besluit nemen in RU verband (Van Dijk)	Project-verantwoordelijk RLR, RGL		
PZH PS	Vaststellen bijdrage Vaststellen tracé	Inpassingsplan RO		
HR DB	Vorbereiding AB	Gezamenlijkheid bewaken		
HR AB	Toekenning 2x 37,5M€ (om RLR en RGL. Gezamenlijk standpunt	Gezamenlijk standpunt tbv inpassing		
Colleges	Vergunningen	Woningbouw Uitvoering gemeentelijke plannen (economie, wegen, etc)		
Raden	Bestemmingsplan (niet van toepassing bij hanteren inpassingsplan door PZH)			
Min VenW	Besluiten nemen in RU verband bevoegd gezag MIRT_beheer MIRT portefeuille	NOMO doelen HWN en spoor en aansluitingen OWN Voortgang RU FES procedure		
Min VROM	Tracewet Mede BevoegdGezag MIRT	Procesverantwoordelijke MIRT + "Elverding" Ruimte woningbouw Bundeling Bufferzonebeleid Duurzaamheid MER verantwoordelijkheid		
Stas VenW	Portefeuillehouder OV	OV		
Tweede kamer	Controlerend Budgetrecht	Controlerend		



Integrale Benadering Holland Rijnland

Tabel 2 Tijdslijn na 9 juli 2009: 2 scenario's

	Oordeel voorkeur "Zoeken naar Balans" voor RLR met acceptabele inpassing		Oordeel voorkeur alternatief tracé RLR en / of inpassing	
	Formele momenten	Gecreëerde momenten	Formele momenten	Gecreëerde momenten
Jul		Brief gedeputeerde naar GS en PS Persbericht		
Aug		Ronde langs colleges RLR gemeenten: IBHR en PZH 26/08 gesprek Asje Van Dijk en Tineke Huizinga GS informeren PS over IBHR: proces uitleggen		Herpositionering ministers VenW en VROM, Gedeputeerde PZH, VZ HR. Positie gedeputeerde wankel ingeval Stadsrandroute Promotiecampagne Extra DB HR vergadering
Sep		AB special IBHR Maatschappelijke organisaties: • Uitleggen proces • Uitleggen clusters		PS vergadering om draagvlak te peilen Special PHO's / DB vergadering Aandacht voor raden en colleges Extra AB vergadering
Sep	15-09 CPO 24-09 ICRE	10-09 aanleveren concept stukken aan CPO	15-09 CPO 24-09 ICRE	10-09 aanleveren concept stukken aan CPO
Okt	06-10 REKI 09-10 Min.raad 29/10 BO MIRT "Normale" procedure	<KW 40 Ambt. Conf KW 41 Best Conf. KW 43 commissies raden en staten bij PZH vanuit IBHR: breed	06-10 REKI 09-10 Min.raad 29/10 BO MIRT	<KW 40 Ambt. Conf KW 41 Best Conf. KW 43 commissies raden en staten bij PZH vanuit IBHR: breed
Nov		Informeren raden over resultaten		Informeren raden over resultaten
Dec en daarna	PS buigt zich over 1e fase MER RLR	2e fase MER RLR wordt voorbereid	PS buigt zich over 1e fase MER RLR	Herinrichting m.e.r. en acceptatie in PS afhankelijk van uiteindelijke keuze

From: Dijk, JWA, van
Sent: Monday 6 July 2009 22:44:44
To: @pzh.nl @pzh.nl
Subject: Regiegroep

en ,

Heb de oplegnotitie ibhr gelezen en mijn verbazing is toch groot.

Dat we tussen nu en oktober nog verder onderzoek doen naar churchillanvariant lijkt me verstandig (gefaseerd inperken alternatieven; beter zicht op modules churchillavenue).

Buiten reikwijdte

Asje

From: [redacted]@pzh.nl
Sent: Wednesday 8 July 2009 14:47:53
To: [redacted]@pzh.nl
Cc: [redacted]@pzh.nl
Subject: Voorbereiding regiegroep 9 juli
Attachments: 090707 opm regiegroep 9 juli.doc

[redacted]

Hierbij een aantal noties bij de voorbereiding van de regiegroep 9 juli.

Hugo heeft vrijdag een gesprek met IBHR gehad en hij is zeer ontstemd met het resultaat dat nu voorligt in de regiegroep. [redacted]

Zijn opmerkingen op het werkdocument zijn in een aparte memo opgenomen, zie bijlage.

Notitie oordeelsvorming oplossingscluster:

Buiten reikwijdte

- Rijnlandroute: waarom wordt niet verder getrechterd door binnen 'HR in het groen' het spoortrace en reviewteam-trace ook al af te laten vallen? Dit voorstel van [redacted] is niet overgenomen.
- Wat duidelijker benadrukken dat voordeel 'Zoeken naar balans' tov "HR in het groen" is gelegen in een grotere robuustheid van het eerste
- In het verlengde hiervan aankondigen dat we in oktober zullen proberen om tot 1 voorkeur te komen en dat dit tendeert naar 'Zoeken naar balans'?
- Persbericht: Een persbericht over het afvallen van het oplossingscluster Stadsrandroute zal inhoudelijk niet op weerstand stuiten, maar wel op weerstand tegen het proces: wie heeft besloten, wat is er precies besloten en op basis waarvan? Aangezien de rapportage nog erg concept is en niet geschikt voor extern gebruik kan de onderbouwing van het besluit niet gegeven worden. In feite is het eerste goede communicatiemoment in week 41 n.a.v. de bestuursconferentie.

Notitie scenario's na oordeelsvorming:

- Uitgangspunt in deze notitie is dat er in oktober een besluit wordt genomen. Vervolgens wordt een procedure geschetst voor het geval dit de Stadsrandroute zou zijn. Wij hebben aangegeven dat dit besluit nooit in oktober genomen kan worden. [redacted]
- Geconstateerd wordt dat op het BO MIRT geen besluit kan worden genomen als de gedeputeerde voldoende mandaat krijgt om voldoende middelen in te zetten. Ik had graag afgelopen maandag met Asje het proces willen doorlopen mbt besluitvorming en communicatie. Wat mij betreft staat de actie nog steeds en is deze urgent. Ik zal een nieuwe afspraak maken.

Groet [redacted]

PM Gisteren met [REDACTED] bij de KvK ([REDACTED]) geweest om bij te praten over de lobby. Zij zijn bezig hun groep 'Vrienden van de Rijnlandroute' uit te breiden en te mobiliseren. Buiten reikwijdte

[REDACTED]
Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Projecten en Programma's
070-[REDACTED]
06-[REDACTED]

From: [redacted]@pzh.nl
Sent: Monday 28 September 2009 14:19:32
To: [redacted]@pzh.nl
Subject: FW: agenda en vergaderstukken regiegroep Integrale Benadering Holland
 Rijnland 28 september 2009
Attachments: 090923 Beslisnotitie externe communicatie.doc, 090928 Integraal voorbij BO MIRT.doc, 090923 TotaalconceptIBHR_Versie2.3 regiegroep.pdf, 090825 Verslag regiegroep.doc, 090928 Agenda regiegroep.doc, 090923 notitie projectkosten IBHR.doc

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Provincie Zuid-Holland

Tel: 070-[redacted]
 Mob: 06-[redacted]
 E-mail: [redacted]@pzh.nl

Van: [redacted]@pzh.nl
Verzonden: donderdag 24 september 2009 8:57
Aan: [redacted]@pzh.nl [redacted]@pzh.nl [redacted]@pzh.nl [redacted]@pzh.nl [redacted]@pzh.nl
Onderwerp: FW: agenda en vergaderstukken regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland 28 september 2009

Ter bespreking maandag

Groet [redacted]

[redacted]

Directie Ruimte en Mobiliteit
 Afdeling Projecten en Programma's
 070-[redacted]
 06-[redacted]

Van: [redacted] - DGMo [mailto:[redacted]@minvenw.nl]
Verzonden: woensdag 23 september 2009 23:22
Aan: [redacted]@minlnv.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@hollandrijnland.net; [redacted]@minvenw.nl
 DGMo; [redacted]@rws.nl [redacted]@minvenw.nl - DGMo; [redacted]@minezk.nl - (OI/REB) (Min. van EZ); [redacted]@minvrom.nl
CC: [redacted]@hollandrijnland.net; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@hollandrijnland.net; [redacted]@minlnv.nl; [redacted]@minlnv.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@hollandrijnland.net; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@rws.nl; [redacted]@minvrom.nl; [redacted]@infram.nl; [redacted]@infram.nl; [redacted]@minvenw.nl; [redacted]@minlnv.nl (Willem); [redacted]@minlnv.nl; [redacted]@rvob.nl
Onderwerp: agenda en vergaderstukken regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland 28 september

2009

Geachte regiegroepleden,

Bijgevoegd de agenda en vergaderstukken voor de regiegroepvergadering van **maandag 28 september** a.s. De vergadering zal worden gehouden van **16:00 - 17:30 uur** bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat in zaal **F 00.34**.

Tijdens deze vergadering staat o.a. de bespreking van ons conceptrapport op de agenda.

Eén vergaderstuk zal nog worden nagezonden.

Met vriendelijke groet,

A solid black rectangular box used to redact the signature of the sender.

Integrale Benadering Holland Rijnland

9a

Notitie borging integraliteit na BO MIRT

Aan: Regiegroep

Van: [REDACTED] / IBHR- team

Datum: 22-09-2009, v4

Doel van deze notitie

De regiegroep is in staat te stellen een besluit voor te bereiden over de wijze van organiseren van projecten, programma's en andere initiatieven, nu gezien in het kader van IBHR, na het BO MIRT van oktober 2009

Bedoeling

De bedoeling is en blijft dat de regio Holland Rijnland zich kan ontwikkelen tot een op internationaal niveau concurrerende regio. Daartoe zijn er diverse initiatieven gaande of beoogd, die dus een gemeenschappelijk hoger doel nastreven. En die ook in meer of mindere zin relatie met elkaar hebben.

Leerpunten uit integraliteit

Juistheid en volledigheid

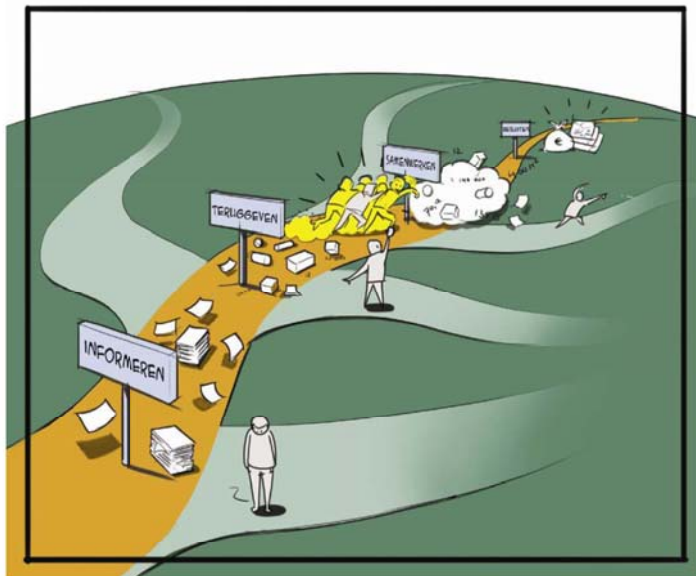
Een van de leerpunten van de Integrale Benadering Holland Rijnland is dat er inhoudelijk voordeel wordt behaald uit de gezamenlijke integrale ontwikkeling. Niet alleen worden verholde problemen en "tussen wal en schip"- onderwerpen zichtbaar, maar ook ontstaan er creatieve oplossingen, kwalitatieve verbeteringen en worden kosten – ook tussen projecten in – inzichtelijk.

Draagvlak

Een tweede leerpunt is dat de gezamenlijke aanpak kennisdeling en draagvlak bevordert en daarmee naar versnelling

Advies

Wij adviseren daarom het initiatief om de regio integraal tot ontwikkeling te brengen ook na het BO MIRT in organisatorische samenhang door te zetten, omdat het anders in desintegratie vervalt naar individuele projecten.





Integrale Benadering Holland Rijnland

Ongeacht de inhoud van het besluit tijdens het BO-MIRT heeft de regio in alle gevallen voordeel bij een integrale regie op de ontwikkeling van de onderling afhankelijke opgaven en heeft het baat bij maximale kennisuitwisseling tussen gelieerde activiteiten. Zeker bij de infrastructurele projecten moet rekening worden gehouden met moeizame procedures vanwege de vele verschillende en vaak tegengestelde lokale belangen en daaruit voortvloeiende (georganiseerde) weerstand. Het is daarom verstandig zowel de procedures als de inhoud van de onderliggende studies goed op elkaar af te stemmen.

Initiatieven en daarbij betrokken partijen

Betrokken partijen zijn:

Initiatief	Vorm	Bestuur / regie door	Leiding
Rijnlandroute	Project	PZH	PZH
Hoofdwegennet	Projecten	VenW/RWS	RWS
RijnGouwelijk	Project	PZH	PZH
Noordelijke Ontsluiting Duin- en Bollenstreek	Project	PZH/ PNH/ HR	HR
Valkenburg	Project	Katwijk	Katwijk
Leiden Bio Science Park	Project	Leiden	Leiden
GOM	Gemeentelijke samenwerking	6 bollengemeenten	HR
Woningbouw initiatieven	Initiatieven	HR / WWI	??
Economische ontwikkeling	Aandachtsgebied	HR / PZH	??
Ontwikkeling bedrijventerreinen	Projecten	HR	HR
Regionaal groen programma	Programma	PZH/ HR	HR

Er is dus sprake van verschillende initiatieven die, naast eigen doelen, tenminste een gemeenschappelijk doel hebben: de samenhangende ontwikkeling van de regio.

Organisatievarianten

In de figuren 1, 2 en 3 hebben we drie varianten in beeld gebracht.

Advies: Te kiezen voor Variant 2

Variant 1 (figuur 1)

Deze levert na het BO MIRT de situatie op van voor de start van de IBHR. Projecten bewegen binnen hun scope. Tussentijdse vraagstukken worden daarin vrijwel niet geadresseerd. Synergie beperkt zich in de regel tot wat partijen in de vergadertijd van PMO (op tactisch-operationeel niveau) en stuurgroep en opdrachtgeversoverleg (strategisch) te berde willen en kunnen brengen.

Bestuurlijke zorg vindt plaats vanuit de stuurgroep ALK (actueel Van Dijk, Wienen). De feitelijke sturing vindt – niet integraal – plaats vanuit de diverse projectgebonden stuurgroepen plaats.



Integrale Benadering Holland Rijnland

Er is bij variant 1 geen sprake van een programma dat integraal alle aspecten van de doelstelling adresseert

Variant 2 (figuur 2)

Aparte projecten behouden hun huidige organisatie. Ook de diverse stuurgroepen daarop blijven bestaan. Er is echter een plek – bijvoorbeeld projectbureau – waar projecten inhoudelijk opgaven delen en samenwerken naar oplossingen. Ingenieursbureaus worden gezamenlijk ingehuurd, eventueel ook faciliteiten en de procesinrichting en communicatie wordt in gezamenlijkheid ingericht.

Er is sprake van *sprake van één programma dat integraal alle aspecten van de doelstelling adresseert*. Het betreft hier zowel de noordelijke als de zuidelijke problematiek in de regio binnen die context. Samenhang wordt geborgd middens *programmacoördinatie*: individuele projecten hebben hun eigen mandaat. Maar escalatie op integrale vraagstukken vindt plaats naar één regiegroep. Deze regiegroep acteert vanuit een regionale visie en strategie en bewaakt de integraliteit van de projectdoelen, resultaten.

Het programma

Eindverantwoordelijk bestuurlijk orgaan: PZH??

Bestuurlijk opdrachtgever: ??

Ambtelijk opdrachtgever: ??

Voorstel voor samenstelling regiegroep

Ambtelijke top (directeuren van):	Argument: vertegenwoordigt
Holland Rijnland	Algehele belangen incl. ecomische
Provincie Zuid-Holland	Algehele belangen incl. ecomische OWN, OV,
RWS/ MinVenW	Belangen HWN en aansluitingen OWN, incl belangen OV en overige rijksbelangen
Katwijk	Woningbouw w.o. Valkenburg
Leiden	Ontwikkeling Leiden BioScience Park, stedelijk wegennet
Derden/niet bestuurlijk	Vertegenwoordigen overige belanghebbenden als bijvoorbeeld ondernemers

Klankbordgroep

De bedoeling van een klankbordgroep is om de ideeën en ontwikkelingen te spiegelen in het licht van belangengroepen, ondernemers etc. en daarmee het project en programma aan te scherpen en te verrijken. Een klankbordgroep kan bijdragen aan draagvlak en inspraak van partijen, maar is daar niet primair voor bedoeld en vervangt deze ook niet.

Het is aan te bevelen:

- Per project een zorgvuldig gekozen klankbordgroep samen te stellen.
- Voor het programma een klankbordgroep samen te stellen met vertegenwoordiging uit de klankborden van de afzonderlijke projecten en initiatieven
- De deelnemers bewust uit te nodigen voor een vooraf bepaalde periode

Programmacoördinator, bijvoorbeeld PZH

Hier komen bedoelingen, belangen en bijdragen bij elkaar op het niveau dat ambtelijk besluiten kunnen worden genomen of bestuurlijke kunnen worden voorbereid. Het gaat daarbij naar verwachting zeer vaak om integrale afwegingen.



Integrale Benadering Holland Rijnland

Een programmastructuur ligt voor de hand. Gegeven de verdeelde zeggenschap ligt programmacoördinatie voor de hand. In tegenstelling tot programmadirectie of programmaleiding blijft het mandaat t.a.v. gewichtige besluiten dan primair bij de regie- of stuurgroep liggen. Ook ligt besluiten op basis van consent dan voor de hand, wat goed is voor draagvlakontwikkeling.

Het is aan te bevelen niet een programma met programmadirectie ("superproject") te vormen, vanwege de mandaten en belangen die bij diverse partijen zijn ondergebracht en moeilijk zijn te delegeren. Voor de hand ligt programmacoördinatie, waarbij de coördinator primair rapporteert aan de provincie (één van de twee partijen die op het BO MIRT hierover naar verwachting een besluit zal nemen).

Belangrijk is dat tenminste Regio, provincie ZH en Rijk met gepaste aanvulling door overheden en belanghebbenden (PPS mogelijk?) een regelmatig en voldoende frequent samenkomende regie- of stuurgroep vormen (2x per jaar??).

Het is natuurlijk ook mogelijk bovenstaande alleen te doen voor de infrastructuurprojecten. Borging van integraliteit is in deze variant vrijwel onmogelijk. Dit levert ook niet de meerwaarde op die programmatische afstemming tussen woningbouw en economische ontwikkelingen en infrastructuuruitwerking kan geven.

Variant 3 (figuur 3)

Dit is een klassieke programmaorganisatie. In de regel worden die vanuit een programmadirectie vrij hiërarchisch aangestuurd. Dit heeft alle voordelen van integraal werken in zich, maar ook het nadeel van gebrek aan diversiteit, wat nadelig is voor creativiteit en blinde vlekken kan veroorzaken.

Voor alle varianten: omgeving, participatie en communicatie

Het ligt in de rede om in toenemende mate interactieve planontwikkeling met belanghebbende partijen in het programma te ontwikkelen. Alhoewel de infrastructurele projecten als RGL en RLR niet als zodanig zijn gestart, zijn er andere initiatieven die nu nog in een beginfase bevinden (Noordelijke Ontsluiting Duin- en Bollenstreek, Valkenburg) of waarvan deeltrajecten in dat licht kunnen worden ingericht. Alhoewel niet strikt verplicht is de achterliggende filosofie en in ontwikkeling zijnde methodieken erg zinvol t.a.v. de uiteindelijke effectiviteit (Sneller en Beter is alleen verplicht te stellen bij Rijksprojecten). Wel stellen wij voor uiterst bewust om te gaan met wie wel en wie vooral nu niet wordt betrokken (toegang tot het proces) en op welk moment dat dan gebeurt. Een participatieplan in samenhang met een communicatieplan als onderdeel van de programma-aanpak is onontbeerlijk. Overigens vergt e.e.a. vooral tijd aan de voorkant van initiatieven.

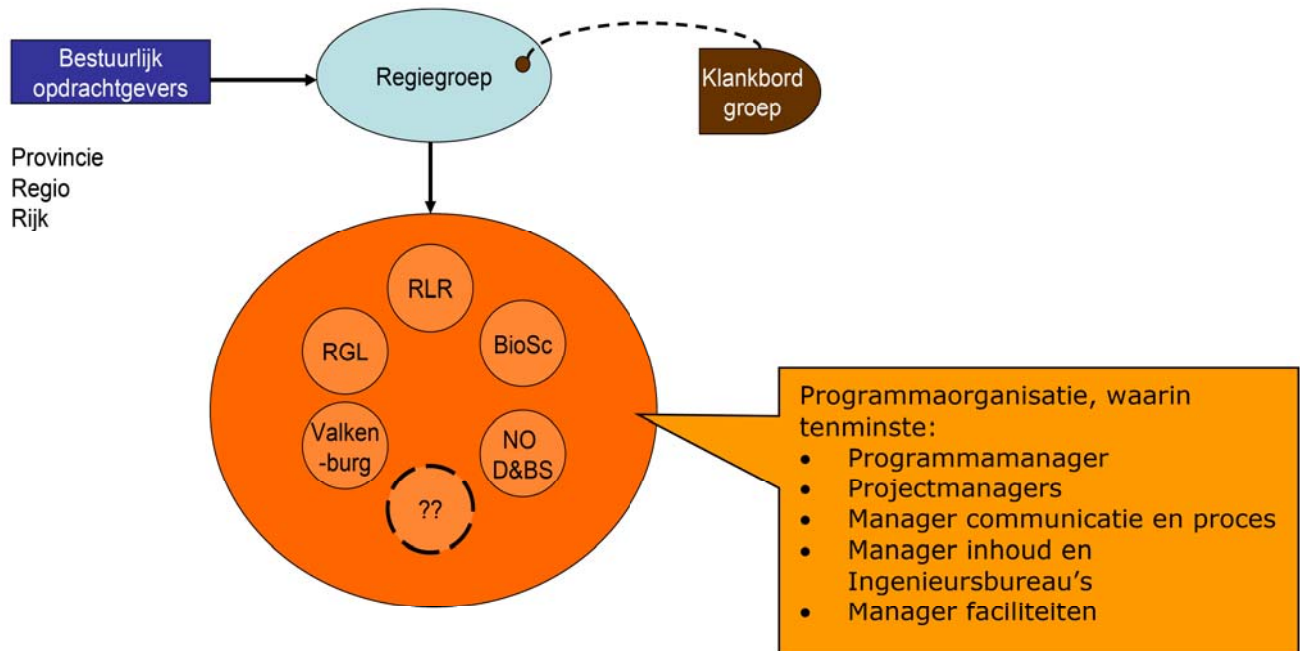


Integrale Benadering Holland Rijnland

Er is sprake van lichte sturing.

[illegible]

Integrale Benadering Holland Rijnland



Figuur 3: Variant 3 waar projecten als deelprojecten onderdeel maken van één programma. Er is sprake van relatief zware sturing.

Integrale Benadering Holland Rijnland

Agenda Regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland

Datum: maandag 28 september 2009, 16:00 – 17:30 uur

Locatie: Den Haag, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, F 00.34

9b

Samenstelling regiegroep:

- Ministerie VenW, [redacted] → [redacted] vervangt, voorzitter,
- Ministerie VROM, [redacted]
- Ministerie van Economische zaken, [redacted]
- Ministerie van LNV, [redacted]
- Provincie Zuid-Holland, [redacted]
- Holland Rijnland, [redacted]
- Rijkswaterstaat, [redacted]

Delegatie uit het Projectteam:

- [redacted], projectleider
- [redacted], VROM
- [redacted], IBHR
- [redacted], VenW

Agenda:

1. Opening
2. Verslag vorig overleg (25-08-2009)
3. Terugkoppeling gesprek opdrachtgevers d.d. 23-09-2009
4. Annotatie BO-MIRT
5. Concept rapport IBHR
6. Organisatie na BO-MIRT
7. Externe communicatie en opzet conferenties
8. Rondvraag en sluiting

Ad2) Verslag vorig overleg

Naar aanleiding van het vorig overleg is een geactualiseerde kostenprognose opgesteld van het project met daarbij een voorstel voor het verdelen van de extra kosten over de partijen.

Bijlagen: Verslag regiegroep 25-08-2009

Notitie projectkosten IBHR

Ad3) Terugkoppeling gesprek opdrachtgevers

Mondelinge terugkoppeling door [redacted] en [redacted]

Ad4) Annotatie BO-MIRT

In bijgevoegde notitie is de concepttekst voor de agenda van het BO-MIRT opgenomen.

Bijlage: Notitie Annotatie BO-MIRT (wordt nagezonden)

Ad5) Concept rapport IBHR

Bijgevoegd is het conceptrapport van IBHR. Aan de regiegroepleden wordt gevraagd ter vergadering structurele opmerkingen te bespreken en tekstuele opmerking schriftelijk of per e-mail te geven.

Bijlage: concept eindrapport Integrale Benadering Holland Rijnland d.d. 23-09-2009

Ad6) Organisatie na BO-MIRT

In de bijgevoegde notitie zijn een aantal opties geschetst waarop de organisatie van en coördinatie tussen de verschillende projecten uit de IBHR vormgegeven zouden kunnen worden t.b.v. het vervolg op het IBHR traject. De regiegroep wordt gevraagd een voorkeur aan te geven, zodat dit onderdeel kan worden van het besluit op het BO-MIRT.

Bijlage: Notitie borging integraliteit na BO-MIRT

Integrale Benadering Holland Rijnland

Ad7) Externe communicatie en opzet conferenties

Eerder is besloten in het IBHR geen openbare presentatie van het rapport te organiseren, maar dit te doen via een besloten bijeenkomst voor belanghebbenden. De presentaties aan gemeenteraden hebben de vraag opgeworpen om dit besluit te herzien. In bijgevoegde notitie worden de "of" en de "hoe" vraag behandeld. De regiegroep wordt gevraagd een keuze te maken.

Bijlage: Beslisnotitie externe communicatie

Verder zal ter vergadering worden toegelicht op welke wijze we inhoud willen geven aan de ambtelijke en bestuurlijke conferentie en de informatiebijeenkomst voor belanghebbenden. De regiegroep wordt gevraagd in te stemmen met deze aanpak.



Eindrapport

Integrale Benadering Holland Rijnland

23 september 2009

VERSIE 2.3 - REGIEGROEP



Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Ministerie van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en
Milieubeheer

Projectgegevens

Titel: PM

Versie: PM

Datum: 23 september

In opdracht van: Holland Rijnland
Provincie Zuid-Holland
Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Uitgevoerd door: Projectteam Integrale Benadering Holland Rijnland

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Voorwoord	4
Samenvatting	5
1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Opdracht	7
1.3 Afbakening en werkwijze	7
1.4 Besluitvorming en participatie	8
1.5 Reviewteam	9
1.6 Leeswijzer	10
2 Visie op ontwikkeling	11
2.1 Probleemanalyse	11
2.2 Doelstellingen	13
2.3 Kaders en belangen	16
2.3.1 Nationale Belangen	16
2.3.2 Regionale en lokale belangen	16
2.4 Integrale ontwikkelingsrichting	18
2.4.1 Strategie	18
2.4.2 Drie ontwikkelingsrichtingen	19
3 Integrale oplossingsclusters	23
3.1 Beschrijving weginfrastructuur	23
3.1.1 Oplossingscluster Holland Rijnland in het Groen	24
3.1.2 Oplossingscluster Stadsrandroute	27
3.1.3 Oplossingscluster Zoeken naar Balans	30
3.2 Overige maatregelen	32
3.2.1 Overige ingrepen Hoofdwegennet	32
3.2.2 Openbaar vervoer - RijnGouweLijn	33
3.2.3 Greenport Duin en Bollenstreek	35
3.2.4 Leiden Bio Science Park	35
3.2.5 Locatie Valkenburg	36
3.3 Fasering	37
3.3.1 Inleiding	37
3.3.2 Afhankelijkheden maatregelen oplossingsclusters	37
3.3.3 RijnlandRoute	38
4 Vergelijking integrale oplossingsclusters	39
4.1 Effectbeschrijving	39
4.1.1 Bereikbaarheid	39

4.1.2	Woningbouw	44
4.1.3	Economische ontwikkeling	45
4.1.4	Ruimtelijke kwaliteit	47
4.1.5	Milieu	48
4.2	Kosten	49
4.3	Kentallen kosten baten analyse	50
4.4	Draagvlak	50
4.4.1	Draagvlak, wanneer en bij wie	50
4.4.2	Bestuurlijk draagvlak	51
4.5	Integrale vergelijking	53
4.6	Oordeel reviewteam	53
5	Conclusies en aanbevelingen	54
5.1	Conclusies	54
5.2	Aanbevelingen	56
	Literatuurlijst	59
	Bijlage 1 Regionale en lokale belangen	60
	Bijlage 2 Participatie	64
	Bijlage 3 Alternatief Spoortracé	68
	Bijlage 4 Kostentabellen oplossingsclusters	74
	Bijlage 5 Onderzoeksverantwoording	82
2.1	Toelichting op gebruikte modellen:	82
2.2	Toelichting op kostenramingen:	82

Voorwoord

De vormgeving van de regio Holland Rijnland vraagt om visie en daadkracht van rijk, provincie en gemeenten. Het is de verantwoordelijkheid van huidige bestuurders er voor te zorgen dat kinderen en kleinkinderen ook prettig kunnen leven en werken in deze mooie regio van de Randstad. Dat vereist een evenwicht tussen economisch bereikbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving.

Met de bereikbaarheid van de regio Holland Rijnland is het slecht gesteld. De effecten daarvan op economisch en maatschappelijk terrein strekken zich daarbij uit tot ver over de regiogrenzen. De voorspellingen voor 2020 zijn zelfs zo somber, dat er op korte termijn maatregelen genomen moeten worden. In een doorkijk tot 2040 is het waarschijnlijk dat op het gebied van wonen, werken en recreatie in de hele Randstad een verdichting onontkoombaar is: meer op minder oppervlakte. Daar moeten we ons met het structureren van de regio nu op voorbereiden. Het infrastructurele netwerk vormt daarbij een ruggengraat; een netwerk dat vervoersmodaliteiten verbindt en ruimte laat aan leefbaarheid.

Omdat het een gemeenschappelijk probleem betreft hebben rijk, provincie en regio de handen ineen geslagen. De verkenning Integrale Benadering Holland Rijnland is in het leven geroepen en tot een Randstad Urgent project gemaakt. Een verkenning waar draagvlak voor een uiteindelijke oplossing een belangrijke rol in speelt.

In mijn rol als ambassadeur van dit project heb ik gezien dat er veel verschillende belangen en emoties kwamen kijken bij de verkenning van de mogelijkheden van aanleg van de Rijn-gouwelijn en de Rijnlandroute. Tot mijn genoegen zijn rijk, provincie en regio desondanks hard bezig samen aan oplossingen te werken. Oplossingen die wonen, werken, leefbaarheid en groen verbinden met bereikbaarheid en economisch perspectief. Of deze oplossingen tot uitvoering kunnen komen hangt nu af van de financiële mogelijkheden van deze drie partijen tezamen. Een snel, toekomstbestendig besluit daartoe is meer dan noodzakelijk.

Ik wens de beslissers dan ook een wijs besluit toe op het MIRT najaarsoverleg.

Joan M. Leemhuis-Stout

Randstad Urgent Ambassadeur Integrale Benadering Holland Rijnland



[logo Randstad Urgent]

Samenvatting

[volgt]

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Al een aantal jaren staat de vitaliteit van de regio Holland Rijnland onder druk. De ontwikkeling van de RijnlandRoute, de regionale oost-westverbinding, dreigt in een impasse te komen. De woningproductie stagneert bij gebrek aan een goede ontsluiting. Het Leiden Bio Science Park en de Greenport Duin- en Bollenstreek kunnen zich niet optimaal ontwikkelen. De bijdrage aan het bruto binnenlands product loopt terug. En daar komen de effecten van de economische crisis nog bij. Het is hard nodig op korte termijn besluiten te nemen over de verbetering van de bereikbaarheid, zodat de regio een sprong vooruit kan maken in de economische kracht en leefbaarheid.

Samen

De ontwikkeling van de regio Holland Rijnland is een zaak van rijk en regio samen. De centrale ligging maakt dat de regio een belangrijke netwerkpositie binnen de Randstad kan vervullen. Het rijk heeft er belang bij te investeren in de regio vanwege de economische ontwikkeling, een gezonde woningmarkt en de doorstroming op het hoofdwegennet. Het rijk is daarom gevraagd enkele regionale plannen mee te financieren.

Ontwikkelingsvisie

Vijf regionale projecten zijn vervolgens als één project opgenomen in het projectenboek van Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Het gaat om de RijnlandRoute, de RijnGouwelij, woningbouwlocatie Valkenburg, Greenport Duin- en Bollenstreek en het Leiden Bio Science Park. In de periode mei tot en met oktober 2008 hebben de regio Holland Rijnland, de provincie Zuid-Holland en de ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat een gezamenlijke ontwikkelingsvisie voor de regio opgesteld. Op basis hiervan is in het bestuurlijk overleg MIRT van 28 oktober 2008 afgesproken de integrale benadering verder uit te werken door een gezamenlijke verkenning uit te voeren naar de A4/A44 en de aansluitingen van de RijnlandRoute hierop. Vanuit kosten-batenoogpunt moeten de maatregelen voor de bereikbaarheid zo goed mogelijk bijdragen aan de doelstellingen, kansen en ambities op het gebied van woningbouw, economische ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit.

Randstad Urgent

Het gezamenlijke voornemen werd eind 2008 tevens bekrachtigd door ondertekening van het Randstad Urgent contract door de minister Verkeer en Waterstaat en de betrokken gedeputeerde van provincie Zuid-Holland. Met behulp van dit Rijksprogramma moet de Randstad uitgroeien tot een duurzame en internationaal concurrerende regio. De regio Holland Rijnland is hierin een onmisbare schakel. De afspraak in het contract is dat er in oktober 2009 een politiek gedragen voorkeursbeslissing wordt vastgesteld. Die beslissing betreft de Rijnlandroute in samenhang met de A4, de A44, de aansluiting op het onderliggend wegennet, de maatregelen die nodig zijn voor een goed werkend openbaar vervoer in de regio en de kansen voor verstedelijking en economische ontwikkeling. Het omvat ook duidelijkheid over inpassing en financiering.

1.2 Opdracht

Het Randstad Urgent contract (oktober 2008) bevatte de volgende concrete opdracht:

- een nadere uitwerking van de integrale benadering waaruit een programmering (volgorde) en prioritering van de verschillende maatregelen volgt;
- een overzicht van maatregelen aan de A4 en A44 in samenhang met de RijnlandRoute;
- (voorbereiden van) de afspraken over financiële bijdragen van partijen aan de projecten;
- een bestuurlijk gedragen voorkeursvariant met zicht op financiering en waarvan de belangrijkste effecten in beeld zijn.

De Integrale Benadering Holland Rijnland heeft de vraagstukken van de regio in de volle breedte bekeken. Bereikbaarheid, woningbouw, economische ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit zijn in samenhang onderzocht. Dit rapport is het eindrapport van het projectteam waarin wordt beschreven op welke wijze invulling is gegeven aan deze opdracht.

1.3 Afbakening en werkwijze

Afbakening

Het studiegebied van deze verkenning is de regio Holland Rijnland. De regio Holland Rijnland bestaat uit twaalf gemeenten: Hillegom, Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Noordwijk, Noordwijkerhout, Oegstgeest, Teylingen, Voorschoten en Zoeterwoude. Het invloedsgebied van deze studie is groter en omvat in ieder geval: de regio Haaglanden (in het bijzonder Wassenaar), de Haarlemmermeer en het Groene Hart. Het studiegebied omvat zowel nationale als regionale wegenstructuur, waaronder de A4, A44, N206 en N11. De tijdshorizon voor de verkenning is 2020.

Het is nadrukkelijk niet de bedoeling geweest de organisatie van de vijf genoemde regionale projecten in Holland Rijnland binnen de verkenning te trekken of al verrichte onderzoeken opnieuw te doen. Wel is er sprake van actieve afstemming met deze projecten. De projecten worden, in hun huidige vorm, beschouwd als vertrekpunten voor de verkenning. Bij ontwerp sessies en verkeerskundige analyse zijn de bovengenoemde projecten ook betrokken. Informatie die hierbij is vrijgekomen is uiteraard gedeeld met deze projecten.

In het belang van het verbeteren van de vitaliteit van de regio Holland Rijnland is er vooral onderzoek gedaan naar mogelijkheden om het voornaamste knelpunt, de bereikbaarheid, te verbeteren. Naast ontsluiting van de Duin- en Bollenstreek en diverse kleinere infrastructurele maatregelen is veel aandacht besteed aan twee dominante infrastructurele projecten: de RijnlandRoute en de RijnGouwelijn.

Werkwijze

De ontwikkelingsvisie uit het tussenrapport 'Integrale Benadering Projecten Holland Rijnland (oktober 2008)' vormde de basis voor drie integrale oplossingsclusters die tijdens interactieve gebiedsontwerpsessies zijn uitgewerkt. Met behulp van 'value engineering' werden de ruimtelijke consequenties en kansen in beeld gebracht en werd gezamenlijk gezocht naar goede infrastructurele oplossingen. Ook is het draagvlak naar de verschillende oplossingen verkend. De volgende stap in het ontwerpproces waren intensievere, kleinschalige ontwerp sessies voor die locaties waar veel of zwaarwegende belangen spelen. Tijdens deze sessies zijn gedetailleerde ontwerpen gemaakt voor specifieke locaties.

Voor het onderzoek rond de bereikbaarheid van de As Leiden - Katwijk zijn in de loop van de verkenning drie verschillende integrale oplossingsclusters samengesteld, met vier verschillende tracés voor een Rijnlandroute. Van deze drie oplossingsclusters zijn vervolgens in meerdere variaties de effecten in beeld gebracht zoals kosten, verkeerskundige werking en milieueffecten. De laatste stap van het project was de beoordeling van de verschillende oplossingsclusters. Dit gebeurde aan de hand van het beoordelingskader dat in de Startbeslissing van de verkenning Integrale Benadering Holland Rijnland is vastgesteld. Ook de RijnGouwelijn is onderzocht op mogelijke variaties van de beoogde routing en de effecten daarvan. Vanwege het vergevorderde stadium van dit project is volstaan met een kleinschaliger onderzoek.

Bij de inhoudelijke werkbijeenkomsten en expertmeetings zijn steeds de ambtenaren van de diverse betrokken gemeenten, de provincie en het Rijk betrokken, aangevuld met specialisten op het gebied van ruimtelijke ordening, stedelijke ontwikkeling, weginfrastructuur, openbaar vervoer en groen. In die samenwerking zijn de oplossingsclusters tot stand gekomen. Ook zijn er individuele gesprekken met bestuurders gevoerd om een goed beeld te krijgen van de lokale problematiek en het mogelijke draagvlak voor integrale, regionale oplossingen. In de eerste helft van 2009 zijn twee bestuurlijke conferenties georganiseerd, ieder voorafgegaan door een ambtelijke bijeenkomst. Hier waren alle gemeenten in de regio Holland Rijnland plus Wassenaar vertegenwoordigd en vertegenwoordigers van het Rijk en de provincie bij betrokken. Op de tweede bijeenkomst zijn de genoemde oplossingsclusters besproken in werksessies. Parallel hieraan hebben de minister van Verkeer en Waterstaat, de gedeputeerde van Zuid-Holland en de ambassadeur van het project Integrale Benadering Holland Rijnland een bezoek gebracht aan de regio. Zij hebben zich daarbij op de hoogte gesteld van de knelpunten in de regio en de plekken waar de oplossingsclusters in het bijzonder uitwerken.

De intensieve samenwerking met de projecten, en vooral de RijnlandRoute en de RijnGouwelijn, hebben zowel geleid tot de mogelijkheden voor verbetering en versobering, als tot een goed begrip tussen de partijen voor elkaars uitgangspunten. Een reviewteam heeft hierbij een alternatief tracé voor de RijnlandRoute ingebracht, dat ook in de beschouwingen is meegenomen. Vlak voor het zomerreces hebben de minister van V en W en de gedeputeerde in een gesprek hun beelden van de oplossingsclusters en de daaraan gerelateerde kosten met elkaar gedeeld.

1.4 Besluitvorming en participatie

Besluitvorming

De afspraak in het bestuurlijk overleg MIRT van oktober 2008 om de Integrale Benadering Holland Rijnland verder uit te werken en de afspraken zoals gemaakt in het Randstad Urgent contract, zijn concreet gemaakt in de Startbeslissing voor de verkenning. Tijdens het bestuurlijk overleg op 3 februari 2009 hebben minister Eurlings en gedeputeerde Van Dijk de Startbeslissing bekrachtigd. De Startbeslissing geeft een aanpak langs twee lijnen:

- een inhoudelijke lijn gericht op het verkennen van vooral infrastructurele, maar ook ruimtelijke oplossingen. Deze lijn leidt naar de oplossingsclusters en varianten op detail;
- een lijn gericht op het verkennen van draagvlak, vooral op bestuurlijk niveau.

Met de resultaten van de conferenties, individuele gesprekken en met diverse analyses op detail, waaronder een kosten-batenanalyse, is de onderbouwing van de oplossingsclusters afgerond. De provincie Zuid-Holland

heeft een aantal keren een apart bestuurlijk overleg georganiseerd rond de RijnlandRoute, om af te tasten wat nog wel en wat niet meer acceptabel zou zijn in het licht van inpassing en gerelateerde kosten. De basis voor deze bijeenkomsten was een specifieke oplossingscluster en varianten daarop, met name voor de inpassing. In drie conferenties zijn in oktober 2009 de onderzoeksresultaten gepresenteerd aan ambtenaren, bestuurders en belanghebbenden.

Participatie

Binnen de verkenning is sober omgegaan met deelname van partijen. Reden is dat de belangrijkste projecten, de RijnGouwelijin en de RijnlandRoute, al in een vergevorderd stadium van ontwikkeling waren. Beide trajecten kennen hun eigen participatiestrategie en hebben deze al ver in uitvoering. De communicatie met belanghebbenden is mede daarom via de projecten zelf verlopen. De Integrale Benadering Holland Rijnland heeft geen bijeenkomsten voor burgers georganiseerd. Daartoe is besloten na afweging van de voordelen en nadelen. Het kweken van valse verwachtingen werd daarmee voorkomen. Wel heeft het projectteam voor de eigen beeldvorming gesproken met enkele belangengroepen, zoals met de Kamer van Koophandel, Rover, de Stichting Behoud Stad Land Natuur Holland Rijnland en de Ideeëngroep RijnlandRoute. Daarnaast heeft het projectteam bijeenkomsten bijgewoond die de vijf projecten in het kader van participatie en communicatie hadden georganiseerd. Op die manier konden de reacties van burgers en belangengroepen beter worden geduid. Deze keuzes zijn gemaakt op grond van een actoren- en krachtenveldanalyse. Deze analyse is besproken met de Regiegroep.

Adviezen Elverding

Sinds januari 2009 zijn de uitgangspunten en richtlijnen van het project 'Sneller en beter' een belangrijke basis voor de MIRT-verkenningen. Deze vloeien voort uit de adviezen van de commissie Elverding. Er zijn verschillende inzichten hoe de adviezen van de commissie Elverding in de praktijk gestalte moeten krijgen. De Integrale Benadering Holland Rijnland heeft er voor gekozen om zo goed mogelijk het project 'Sneller en beter' te volgen, maar ook de realiteit van de historie van vooral de projecten RijnlandRoute en RijnGouwelijin te accepteren. Toch doorstaat de verkenning een vergelijk met een 'Sneller en beter'-project vrij goed. Waar het navolgen volgens de letter niet mogelijk was of waar richtlijnen ontbraken, heeft het project in overleg met de Regiegroep gehandeld in de geest van de adviezen. In bijlage 2 wordt de aanpak van de Integrale Benadering Holland Rijnland vergeleken met de richtlijnen van de commissie Elverding.

1.5 Reviewteam

In april 2009 is er een reviewteam ingesteld. Dit team bestaat uit [REDACTED] (Ruimtelijk Economisch A[REDACTED], Universiteit van Amsterdam en lid van de VROM-raad), [REDACTED] [REDACTED] Universiteit Leuven). Doel van dit team was om de producten van het projectteam Integrale Benadering Holland Rijnland vanuit wetenschappelijk oogpunt kritisch tegen het licht te houden en een oordeel te geven over de gehanteerde werkwijze, de gebruikte modellen en de redeneerlijnen. Begin mei 2009 heeft het reviewteam een schriftelijke reactie gegeven op de toen voorliggende concept-oplossingsclusters. In september 2009 is het reviewteam gevraagd een oordeel te geven op dit eindrapport. Deze reviews zijn opgenomen in paragraaf 4.6.

1.6 Leeswijzer

Dit onderzoeksrapport is er allereerst op gericht de verantwoordelijke bestuurders alle informatie te bieden om het voorkeursbesluit in het bestuurlijk overleg MIRT van het najaar 2009 adequaat te kunnen nemen.

Daarnaast is het rapport bedoeld voor de oordeelsvorming van leden van de Tweede Kamer, de leden van de Gedeputeerde en Provinciale Staten, de bestuurders van de regio Holland Rijnland, maatschappelijke organisaties en andere belanghebbenden.

Het rapport is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 bevat de probleemanalyse en een beschrijving van het nut en de noodzaak van de integrale verkenning. Vervolgens worden de verschillende nationale en regionale kaders en belangen op een rij gezet. Deze analyses monden uit in drie ontwikkelingsrichtingen voor de regio Holland Rijnland. In hoofdstuk 3 worden de integrale oplossingsclusters gepresenteerd, inclusief de mogelijkheden tot fasering. Vervolgens worden de oplossingsclusters in hoofdstuk 4 via het beoordelingskader met elkaar vergeleken. Daarnaast wordt de kosten-batenanalyse gepresenteerd. In hoofdstuk 5 volgen de conclusies en aanbevelingen en wordt afgesloten met een beschrijving van het vervolgtraject.

2 Visie op ontwikkeling

2.1 Probleemanalyse

Bereikbaarheid

Een belangrijke factor achter de stagnerende economie en woningmarkt in de regio Holland Rijnland is de slechte bereikbaarheid. De voordelen van de centrale ligging in de Randstad kunnen alleen ten volle worden benut als de kwaliteit van de verkeersnetwerken zodanig is, dat de gunstige ligging ook vertaald kan worden in een adequate bereikbaarheid.

De belangrijkste knelpunten in 2020 bij de huidige infrastructurele constellatie zijn de zeer slechte doorstroming op de A4 ten noorden van het knooppunt Zoeterwoude-Rijndijk en de matige tot slechte doorstroming ten zuiden van datzelfde knooppunt. Daarnaast is er sprake van een slechte doorstroming op de Knoop Leiden-West waarbij een redelijke doorstroming wordt verwacht ten noorden van dat knooppunt op de A44. Een zeer slechte doorstroming is waarschijnlijk op de Europaweg (N206) en een slechte tot zeer slechte doorstroming op de Ing. G. Tjalmaweg (N206). Op de Dr. Lelylaan zal een redelijke tot matige doorstroming mogelijk zijn en op de Burg. Detmersweg een redelijke doorstroming. Als gevolg van deze verminderde doorstroming zullen er sluiproutes ontstaan door Rijnsburg op de Noordwijkerweg, de Brouwerstraat en de Rijnsburgerweg.

[Pm kaartje]

Op het hoofdwegennet betekent dit met name dat op het traject van de A4 tussen Zoeterwoude Rijndijk (N11) en knooppunt Badhoevedorp (A9) zowel in de ochtend als de avondspits de limiet van 22 minuten reistijd (NOMO) wordt bereikt als gevolg van een relatief lage gemiddelde snelheid van 79 km per uur. Op hetzelfde traject de andere kant op wordt deze streefwaarde zelfs overschreden (23 minuten reistijd) in de avondspits, als gevolg van een gemiddelde snelheid van 76 km per uur. In de ochtendspits tussen Zoeterwoude Rijndijk (N11) en Leidschendam (N14) wordt de maximale reistijd van 8 minuten (NOMO) ook bereikt bij een snelheid van 76 km per uur. Tussen dezelfde knooppunten maar dan de andere kant op wordt de limiet zelfs overschreden (9 minuten) en ligt de gemiddelde snelheid op 75 km per uur. (Bron: Goudappel Coffeng).

Veel regionaal en doorgaand verkeer uit de verstedelijkingsas wordt gedwongen gebruik te maken van wegen in het stedelijk gebied met een lage capaciteit. Dit heeft leefbaarheidsproblemen (lawaaï, stank, onveiligheid, barrièrewerking), lage snelheden, veel oponthoud en geringe doorstroming tot gevolg. Om de kwalitatief ondermaatse verbindingen te ontwijken, maken veel reizigers gebruik van met name de A44 en in mindere mate de A4 voor relatief korte verplaatsingen. Menging van doorgaand en regionaal verkeer op snelwegen levert vaak problemen op. Acut zijn de problemen op de Lammebrug, Willem de Zwijgerlaan, Churchilllaan, Plesmanlaan, knoop Leiden-West en op de N44 bij Wassenaar. De A4 en A44/N44 zijn kwalitatief hoogstaande verbindingen maar hebben aanzienlijke congestieproblemen, zoals is aangegeven in de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses (ministerie van Verkeer & Waterstaat).

De bereikbaarheid van de Bollenstreek laat ook sterk te wensen over. Een goede ontsluiting richting Noord-Holland en de A4 ontbreekt, terwijl ook de verkeersafwikkeling in het middengebied stagneert. Ook (hoogwaardige) openbare vervoersverbindingen richting Amsterdam, Schiphol en Den Haag ontbreken. Dit

belemmert de ontwikkeling van het bollencomplex en het toerisme. Daarnaast vormt de ontsluiting van de veiling Flora Holland een probleem binnen de gemeente Rijnsburg (geluid en lucht).

Het bestaande openbaar vervoer in de regio is ontoereikend. De regio kent naast het treinspoor geen spoor- of tramverbinding binnen de verstedelijkte as en het openbaar vervoer sluit niet aan op de hoogwaardig openbaar vervoerverbindingen uit de Zuid- en Noordvleugel (Randstadrail en Zuidtangent). Er is geen duidelijk netwerk en de huidige busverbindingen kennen vaak lange en mede daardoor onbetrouwbare routes. Door drukte op het wegennet zijn de bussen langzaam. Het huidige openbaar vervoer is niet stimulerend voor ruimtelijke ontwikkelingen. Dit alles zorgt voor een lage kostendeckingsgraad van het bestaande busvervoer waardoor verbeteringen achterblijven.

Wonen

Sinds enkele jaren kent de regio een negatief migratiesaldo. Voornamelijk starters en gezinnen verlaten de regio, omdat ze hier geen woningen kunnen vinden die voldoet aan hun wensen en financiële mogelijkheden. Het negatieve migratiesaldo duidt op druk op de woningmarkt. Die druk zal toenemen, omdat naast de negatieve migratie het aantal huishoudens toeneemt vanwege de groei van het aandeel eenpersoonshuishoudens. De regio heeft een forse achterstand op het woningprogramma. Volgens de laatste prognoses komt de woningbouwachterstand in de regio uit op een realisatie van 59% van de taakstelling in de periode 2005-2010. Bovenop deze achterstand komt alweer de aankomende opgave: de structuurvisie Randstad 2040 gaat uit van een toevoeging van 500.000 woningen aan de woningvoorraad in de Randstad tot 2040. Een deel hiervan wordt gebouwd in Holland Rijnland, geconcentreerd in de As Leiden-Katwijk. Het Ministerie voor Wonen, Wijken en Integratie (WWI) verwacht in 2010 een tekort in deze regio van 3%. Dit is hoger dan het landelijk gemiddelde van 1,5%; ongeveer vergelijkbaar met het tekort in de grote steden. Het streven is overal in Nederland het tekort terug te dringen tot 1,5%. In verschillende uitspraken van de Raad van State is een koppeling gelegd tussen bereikbaarheid en woningbouw. Bestuurlijk is uitgesproken dat de locatie Valkenburg niet bebouwd kan worden als de bereikbaarheid niet op orde is.

Economie

De regio Holland Rijnland ligt in het hart van de Randstad. Gesitueerd in de nabijheid van Amsterdam en Den Haag en de mainports Schiphol en Rotterdamse Haven vervult de regio zowel ruimtelijk als economisch een belangrijke netwerkpositie. Het Office of Metropolitan Architecture (OMA) schetst de kansen die de relaties met de twee netwerksteden Haaglanden-Rijnmond-Drechtsteden en Amsterdam-Schiphol biedt. Het 'tussengebied' Holland Rijnland (met Leiden als centrumstad) fungeert niet als periferie, maar als een aparte, eigenstandige economische regio en woonregio. Een dergelijk concept biedt volgens OMA veel betere mogelijkheden om goede economische infrastructuur en verkeersinfrastructuur te ontwikkelen, ruimtelijk-economische winst te boeken en zo een krachtige concurrent te zijn met andere regio's in Europa. Het Ministerie van Economische Zaken onderschrijft deze aanpak door te kiezen voor het 'benutten van regiospecifieke kansen van nationaal belang'. In die hoedanigheid worden het kennisintensieve bedrijventerrein Leiden Bio Science Park en de Greenport Duin- en Bollenstreek genoemd in zowel Pieken in de Delta (ministerie van Economische Zaken) als in de Nota Ruimte (ministerie van VROM). Regionale speerpunten van (inter)nationaal belang zijn de Greenport Duin- en Bollenstreek¹ (incl. veiling Rijnsburg) en het "bollen"-toerisme² dat dit op gang brengt, het

¹ Greenport Duin en Bollenstreek: 1500 bedrijven, 5000 arbeidsjaareenheden, handelsomzet bloembollen en glastuinbouw totaal 1.34 mrd euro

² "bollen" toerisme: 4100 fte, bestedingen 327 mln euro

cluster Bio Sciences op het Bedrijventerrein Leeuwenhoek³ en het zorgcluster rondom het LUMC⁴. Andere belangrijke economische dragers van de regio zijn de ruimte en luchtvaartactiviteiten van ESA/ESTEC⁵ in Noordwijk en het congreswezen te Noordwijk en Noordwijkerhout.

Van de beroepsbevolking van 185.000 mensen, werkt een groot deel (60%) in de belangrijkste economische sectoren binnen de regio Holland Rijnland. De zorg, de handel, zakelijke dienstverlening en industrie vormen de basis van de regionale economie. Ondanks de sterke economische dragers is het relatieve aandeel van de regio Holland Rijnland in het Bruto Binnenlands Product (BBP) in de jaren 2001 – 2006 gedaald van 2,14% naar 2,03%. Van een meer dan evenredige afname van de beroepsbevolking (t.o.v. Nederlands gemiddelde) is geen sprake. Eerder lijkt een verklaring gevonden te kunnen worden in de verminderde aantrekkelijkheid van de regio voor vestiging (en uitbreiding) van bedrijven als gevolg van:

- Beperkte groei en uitbreidingsmogelijkheden voor bedrijven, door schaarste aan bedrijventerreinen (beperkte groeimogelijkheden);
- Slechte bereikbaarheid van delen van de regio, waardoor bedrijvigheid beperkt wordt.

Groen en recreatie

In het landelijk gebied van de regio Holland Rijnland zijn vier deelgebieden te onderscheiden: de kustzone, de Bollenstreek met landgoederenzone, veenweide en plassen (deel uit makend van het Groene Hart) en Duin, Horst en Weide (de rijksbufferzone Den Haag - Leiden - Zoetermeer, de weide maakt ook deel uit van het Groene Hart). De kustzone is van belang voor de veiligheid van het achterland, recreatie, natuur en waterwinning. Toenemende recreatieve druk vormt een bedreiging voor de natuur en waterwinning. Afstemming met kustbescherming en recreatieve ontwikkeling in de binnenduinrand zijn noodzakelijk. In de Bollenstreek zijn economie en landschap van oudsher nauw verbonden. Het bollencomplex is afhankelijk van de ondergrond en bepalend voor het cultuurlandschap. De ruimteclaims van onder andere de woningbouw en kassenteelt op het open gebied vormen een bedreiging voor de vollegrondsbollenteelt. Het belangrijkste knelpunt voor Duin, Horst en Weide is de beperkte recreatieve bereikbaarheid.

2.2 Doelstellingen

Verbeteren wegbereikbaarheid

Om de ruimtelijke opgaven mogelijk te kunnen maken, is verbetering van de bereikbaarheid noodzakelijk. Die bereikbaarheid kent verschillende niveaus: binnen de regio, tussen buurregio's en van en naar economische centra in de regio en de rest van de Randstad. De voornaamste opgave in het zuidelijke deel van de regio is om het doorgaande en regionale verkeer zowel binnen de stedelijke agglomeratie als op het hoofdwegenet (A4 en A44) zoveel mogelijk te scheiden. Hiervoor moet een stadsregionaal verdeelsysteem gecreëerd worden. De economische speerpunten in de regio zijn gelegen ten westen van Leiden en zijn gebaat bij een betere bereikbaarheid van deze kant van de stad door middel van een nieuwe oost-westverbinding.

³ Bedrijventerrein Leeuwenhoek: meer dan 50 dedicated life science bedrijven, met ruim 3000 medewerkers. Overige kennisgerichte instellingen (TNO, faculteit wiskunde UVL 2900 werknemers)

⁴ Leids Universitair Medisch Centrum: 5000 werknemers

⁵ ESA/ESTEC, 1600 arbeidsplaatsen

Naast de opgave in de As Leiden-Katwijk laat ook de bereikbaarheid in het noordelijk deel van de regio te wensen over. De ruimtelijk economische ontwikkeling van de Greenport heeft baat bij een goede ontsluiting, het gaat daarbij om een aantal lokale maatregelen die verder moeten worden uitgewerkt. Daarnaast vormt de ontsluiting van de veiling Flora Holland, als handelscentrum voor de Greenport Duin- en Bollenstreek, een specifiek knelpunt.

Tot slot ligt er een bereikbaarheidsopgave in Leiden. Toegangen van de centrumstad zitten aan de grens van hun capaciteit en doorgaande routes zijn onvolledig. Om het verkeer beter door de eigen stad heen te leiden voorziet Leiden de realisatie van een ringenstructuur. De plannen voor het stadsregionaal verdeelsysteem en deze ringenstructuur dienen goed op elkaar afgestemd te worden.

Verbeteren openbaar vervoer

Het aandeel van openbaar vervoer in de totale mobiliteit in Holland Rijnland is laag, circa 10%. De regio staat voor een flinke opgave om het openbaar-vervoernetwerk en daarmee de aantrekkelijkheid te verbeteren. De regio heeft zich tot doel gesteld om voor 2020 het aandeel te verhogen naar het gemiddelde in de provincie Zuid-Holland, circa 15%. Om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken, zal de snelheid verhoogd moeten worden door het realiseren van congestievrije routes (vrije doorgang).

Om het gebruik te verhogen wordt daarnaast een forse verbetering van het netwerk gerealiseerd (OV-visie). Met dit netwerk moet de reiziger een meer gelijkwaardige afweging kunnen maken tussen openbaar vervoer of auto. Dit netwerk maakt deel uit van het Zuidvleugelnets. De voornaamste opgave ligt in het realiseren van de Stedenbaan, de RijnGouwelijn en enkele aanvullende hoogwaardige openbaarvervoerlijnen. Leiden Centraal Station is daarbij het belangrijkste knooppunt voor Holland Rijnland. Het verbeterde netwerk moet leiden tot een reizigersgroei in 2020 van circa 70% (waarvan 20% autonome groei).

Om het stedelijk gebied te ontlasten van autoverkeer, moeten bezoekers worden verleid om van het openbaar vervoer gebruik te maken. Transferia kunnen hierin een belangrijke rol spelen. Zowel in Leiden-West (kruisen A44 en RijnGouwelijn) als Leiden Oost (kruisen A4 en RijnGouwelijn) liggen hiervoor opgaven voor de regio.

Kwantitatief en kwalitatief woningaanbod

De omvang van de opgave wordt voor het belangrijkste deel bepaald door de groei van het aantal huishoudens. Conform afspraken van de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek (16 mei 2006) staat de regio daarnaast voor de taak om in een deel van de woningbehoefte uit de Haarlemmermeer te voorzien (Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer Bollenstreek).

Rijk en regio streven naar een tekort in de woningvoorraad van 1,5% (nu ca 3%, zie par. 2.1), hetgeen betekent dat de regio voor een forse opgave staat. De kwantitatieve woningbouwopgave in Holland Rijnland is netto ca. 20.000 woningen in de periode 2010-2019. Het merendeel hiervan (circa 61%) wordt gerealiseerd in de As Leiden-Katwijk. De gemeenten streven ernaar om zo veel mogelijk binnen bestaand stedelijk gebied te bouwen. Voormalig vliegveld Valkenburg is hierop een uitzondering. Op deze uitleglocatie worden circa 5.000 woningen gerealiseerd, waarbij gebruik wordt gemaakt van de unieke kwaliteiten van het gebied.

Naast een kwantitatieve opgave kent de regio ook een kwalitatieve opgave. Vanuit het kabinet is er een nadrukkelijke wens om beter in te spelen op de uiteenlopende woonwensen (Randstad 2040). Nieuwbouw biedt kansen om het woningbestand beter te laten aansluiten bij de woonvoorkeuren van de inwoners. De huidige woningvoorraad in het zuidelijk deel van de Randstad kent tekorten in twee segmenten: de (hoog)centrumstedelijke woonmilieus en de wat ruimer opgezette landelijke, groene woonmilieus. Het realiseren van centrumstedelijke woonmilieus vergt voldoende geconcentreerde stedelijke voorzieningen,

zoals deze in Leiden aanwezig zijn. Het realiseren van landelijke, groene woonmilieus vergt ruimte en groene kwaliteiten. Daar waar potentie is om dergelijke milieus te ontwikkelen of te versterken, dienen deze maximaal te worden benut om de woonmilieubalans voor de regio en de Randstad te verbeteren.

Stimuleren economische ontwikkeling

Om de neergang in de relatieve bijdrage van de regio aan het bruto binnenlands product te keren en om voldoende werkgelegenheid te (blijven) bieden aan haar inwoners zijn impulsen nodig in de regionale economie. De regio bezit een drietal internationaal opererende economische speerpunten:

- het Leiden Bio Science Park, waar bij het LUMC biomedische onderzoeksinstituten fysiek geclusterd worden; de Universiteit van Leiden;
- de Greenport Duin- en Bollenstreek, welke een centrumfunctie vervult voor productie, handel en kennisontwikkeling in bloemen en sierteelt. De bollenteelt is hierbij de meest kenmerkende teelt en heeft tegelijkertijd een toeristische functie (Keukenhof);
- het hoofdkwartier van het European Space Research and Technology Centre ESTEC in Noordwijk.

Om de beoogde groei te accommoderen maakt de regio specifieke kantorenlocaties en bedrijventerreinen mogelijk. In het verlengde van de speerpunten schept de regio ruimte voor toeleverende bedrijven en bedrijven in de zakelijke dienstverlening, waaronder de congressector.

De vraag naar ruimte voor nieuwe bedrijventerreinen in Holland Rijnland wordt tot 2020 geschat op 100 ha netto (143 ha bruto). Alle ambities bij elkaar wordt tot 2020 een netto toevoeging van het aantal arbeidsplaatsen in de regio verwacht van ca 7.000 – 8.000.

Behouden en toegankelijk maken groene kwaliteiten

In het zuidelijk deel van de Randstad is de verstedelijking bijna volledig opgerukt tot aan de randen van de rijksbufferzones en het nationaal landschap Groene Hart, de open groene ruimte is daarmee een schaars goed geworden. De beleving van een afwisselend landschap en van openheid tussen de stedelijke gebieden (geen aaneengesloten brij aan stedelijkheid) wordt door bewoners en bezoekers van groot belang geacht. De opgave is dan ook om de stedelijke druk op de open gebieden zoveel mogelijk te verminderen.

Daarnaast kampt het zuidelijk deel van de Randstad met tekorten aan dagrecreatieve voorzieningen, bijvoorbeeld wandel-, fiets- en ruitersporen in het buitengebied. In de structuurvisie Randstad 2040 zet het kabinet in op het verder recreatief inrichten van de rijksbufferzones. In Holland Rijnland gaat het om het regiopark Duin-, Horst en Weide. Het beleid in Duin Horst en Weide is gericht op een betere recreatieve ontsluiting, zowel vanuit het stedelijk gebied (Den Haag, Leiden, Zoetermeer) als intern, en een intensiever recreatief (mede)gebruik van het gebied. De enige mogelijke Zuid-Hollandse ecologische verbinding van de kust naar de Natte As is in dit gebied geprojecteerd.

Vergroten van de recreatieve aantrekkelijkheid, inclusief verbetering landschappelijke kwaliteit, ontsluiting, (slecht weer) voorzieningen en verblijfsrecreatie, is naast de herstructurering van de bollenteelt een speerpunt in de Bollenstreek.

2.3 Kaders en belangen

2.3.1 Nationale Belangen

Met de Integrale Benadering wordt een aantal beleidsdoelstellingen van het Rijk doorvertaald naar de regio Holland Rijnland. Te beginnen bij de doelstellingen uit de recent vastgestelde structuurvisie Randstad 2040. Het kabinet streeft daarin krachtige, duurzame steden na, zet in op regionale bereikbaarheid en kiest voor een *revival* van de stad.

Om de nationale belangen te dienen heeft het rijk gekozen voor de volgende kaders:

- De verbreding van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) naar het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT), waar bereikbaarheid en verstedelijking samen komen.
- De mobiliteitsaanpak, waarin de inzet op de robuustheid en kwaliteit van het totale mobiliteitssysteem verder wordt uitgewerkt. De mobiliteitsaanpak richt zich onder andere op voldoende kwaliteit en capaciteit van afzonderlijke modaliteiten, zodat de verwachte vervoersgroei opgevangen kan worden.
- De verstedelijkingsafspraken. Met de verstedelijkingsafspraken wil het rijk de opgave voor woningbouw aanpakken en de doorstroming op de woningmarkt verbeteren. Allereerst door sterke verdichting en herstructurering. Maar ook door de ontwikkeling van "Nota Ruimte"-locaties, zoals Valkenburg. Het Rijk beoogt brede afspraken met regio's voor een groter en kwalitatief beter woningaanbod.
- Het ministerie van Economische Zaken kiest voor het 'benutten van regiospecifieke kansen van nationaal belang'. In die hoedanigheid worden het kennisintensieve bedrijventerrein Bio Science Park Leiden en de Greenport Duin- en Bollenstreek genoemd in zowel Pieken in de Delta (min EZ) als in de Nota Ruimte.
- Het Rijksbufferzonebeleid is erop gericht om verdere verstedelijking tegen te gaan en de dagrecreatieve functie in de gebieden te versterken.
- Delen van de regio Holland Rijnland liggen in de Rijksbufferzone Den Haag Leiden Zoetermeer.
- Het Groene Hart maakt onderdeel uit van de Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur, met de status van Nationaal landschap. De rijksoverheid, provincies en gemeenten streven naar behoud en versterking van de zogenoemde kernkwaliteiten: landschappelijke diversiteit, veenweidenkarakter, openheid en rust en stilte. Sociaal economische investeringen zijn in beperkte mate mogelijk. Woningbouw mag alleen voor de eigen bevolkingsgroei (migratiesaldo nul).

2.3.2 Regionale en lokale belangen

In de Regionale Structuurvisie 2020 van Holland Rijnland hebben de gezamenlijke gemeenten een aantal specifieke regionale belangen en kwaliteiten beschreven.

Stedelijke ontwikkeling

De regio Holland Rijnland biedt een unieke woonomgeving met een diversiteit aan woonmilieus in het hart van de Randstad. De verstedelijkingsopgave in Holland Rijnland wordt geconcentreerd in de aaneengesloten stedelijke agglomeratie, de As Leiden-Katwijk. Het is noodzakelijk dat er niet alleen voldoende, maar ook gevarieerd, gedifferentieerd en kwalitatief goed wordt gebouwd om bepaalde doelgroep te behouden. Dit krijgt vorm in de verstedelijkingsafspraken.

Economische ontwikkeling

In Holland Rijnland zijn in hoofdzaak twee economische dragers: de kenniseconomie in al haar facetten en de Greenport Duin- en Bollenstreek. Het belang hiervan dient op nationaal en internationaal niveau te worden vergroot. Belangrijkste elementen daarin zijn de versterking van de kennisclusters door uitbreiding van het Bio Science Park Leiden, de universiteit Leiden (inclusief LUMC) en de realisering van Space businesspark (ESA/ESTEC) in Noordwijk. De Greenport Duin- en Bollenstreek is in feite een complex van drie elkaar versterkende clusters: bollen, bloemen en toerisme, met productie, handel, toelevering, innovatie. Naast de versterking van deze clusters is het belangrijk dat er aandacht blijft bestaan voor in het gebied bestaande gevestigde bedrijvigheid.

Groen-blauwe kwaliteiten en landschap

Bij ruimtelijke ontwikkelingen in de regio staat het groen-blauwe raamwerk centraal. De ondergrond wordt gebruikt als onderlegger van ruimtelijke ontwerpen. Daarnaast moet rekening gehouden worden met de gebruikswaarde van de verschillende landschappen die de regio rijk is. Bij nieuwe ontwikkelingen moet de recreatieve bereikbaarheid van het landschap minimaal gelijk blijven en zo mogelijk verbeterd worden. Holland Rijnland kent een aantal kenmerkende landschappen: de Bollenstreek, de Veenweide en plassen en Duin, Horst en Weide (Rijksbufferzone Den Haag – Leiden – Zoetermeer). In de regio zijn enkele gebieden onderdeel van de nationale Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en/of aangewezen als Natura 2000 gebied (de duinen, de Duivenvoorde corridor, het plassengebied).

Cultuurhistorische aspecten

Zoals hierboven beschreven hebben de landgoederen naast landschappelijke kwaliteiten ook cultuurhistorische aspecten. In Voorschoten is buitenplaats Berbice met de zichtlijnen hierop in oost-west-richting van bijzondere cultuurhistorische waarde.

Ook het voormalig militair complex bij Valkenburg kent verschillende cultuurhistorische waarden, zoals de tankgracht, het bunkerbos en de militaire barakken, dat genomineerd is als Rijksmonument. Evenwijdig aan de Oude Rijn zijn overblijfselen van de Romeinse Limes te vinden. Deze en andere cultuurhistorische waarden in de regio, vormen een kader voor de ruimtelijke ontwikkelingen.

Lokale aandachtspunten

Tijdens de gebiedsontwerpsessies is ook een aantal lokale belangen op perceelsniveau uitgelicht. Hierbij moet gedacht worden aan locaties als de molen van Zelden van Passe en de Stevenshofjesmolen, maar ook deelgebieden als de Oostvlietpolder, de passage Voorschoten, passage Stevenshof, bouwlocatie Valkenburg, Rijksweg A44, Churchilllaan en Dr. Lelylaan. In bijlage 1 worden de regionale en lokale belangen nader omschreven.

2.4 Integrale ontwikkelingsrichting

2.4.1 Strategie

Voor een goede ontwikkeling en concurrentiepositie van de regio Holland Rijnland is een robuust ruimtelijk raamwerk onmisbaar. Het raamwerk zorgt er ook voor dat optimale bereikbaarheid en economische groei hand in hand gaat met gewenste stedelijke en landschappelijke kwaliteiten. Bovendien biedt het raamwerk kaders voor een verdere doorgroei van economisch stuwende clusters op de lange termijn. Onder het motto 'behouden, benutten en versterken' wordt daarom in de regio een aantal strategische keuzes gemaakt.

De regio kiest nadrukkelijk voor het **Behouden** van de kwaliteiten van de regio: de openheid van het kustgebied, de Rijksbufferzone Den Haag- Leiden -Zoetermeer en het Groene Hart en de openheid voor de bollenteelt in de Greenport Duin- en Bollenstreek.

Om deze kwaliteiten te behouden is een bundelingsstrategie noodzakelijk. De bundelingsstrategie zorgt ervoor dat het landschap buiten de stedelijke as aantrekkelijk, duurzaam en open blijft en gaat uit van concentratie van verstedelijking in de centrale As Leiden-Katwijk. Juist vanuit de As Leiden-Katwijk is een goede verknoping mogelijk met de randstedelijke mobiliteitsnetwerken naar Amsterdam, Schiphol, Den Haag, Rotterdam en Utrecht. De geografisch centrale ligging van de As Leiden-Katwijk krijgt zo meer nadruk, wat belangrijk is voor de vestiging van (inter)nationale economische functies. Ook de Greenport Duin- en Bollenstreek krijgt zo alle ruimte voor verdere economische ontwikkeling, gecombineerd met de specifieke landschappelijke kwaliteiten die dit deel van de regio heeft.

In de regio is daarom gekozen voor het **Benutten** van de woningbouwpotenties in de As Leiden-Katwijk, de bedrijfstakken met sterke internationale posities (Greenport Duin- en Bollenstreek, Bio Science Park, ESA/ESTEC en het congreswezen in Noordwijk en Noordwijkerhout), de potenties voor recreatie in het buitengebied en de nabijheid van Schiphol en grote steden in de Randstad. Het vasthouden en versterken van de internationale economische clusters met hun gunstige bijdrage aan de regio en aan Nederland, vereist heldere ruimtelijke keuzes op nationaal en regionaal niveau. De ontwikkeling van de locatie Nieuw-Valkenburg biedt de regio de kans aantrekkelijke nieuwe woonmilieus te maken, een internationaal topmilieu aan te bieden en zo nieuwe doelgroepen aan te trekken.

Behouden van kwaliteiten en benutten van potenties worden bereikt door **Versterking** van de vitaliteit van de verstedelijkingsas Leiden-Katwijk door het bieden van ruimte aan de ontwikkeling van internationaal concurrerende bedrijfstakken, het bouwen in hogere dichtheden in centrumstedelijke locaties en het versterken van (de bereikbaarheid van) recreatieve voorzieningen en groengebieden en van de vitaliteit van de Leidse binnenstad.

Verbetering van de bereikbaarheid is daarbij cruciaal. Die bereikbaarheid moet er zijn op vier niveaus:

- vanuit de Leidse regio naar de economische centra van de Randstad
- vanuit andere delen van de Randstad en Schiphol naar Bio Science Park, Greenport Duin- en Bollenstreek, ESA/ESTEC en het congreswezen in Noordwijk en Noordwijkerhout
- binnen de regio (samenhang tussen woongebieden en de Leidse binnenstad)
- tussen de buurregio's.

In het Tussenrapport van de Integrale Benadering Holland Rijnland van 2008 is geconcludeerd dat de kern van de oplossing is het creëren van een stadsregionaal verdeelsysteem in combinatie met het garanderen van de nationale bereikbaarheid. Dit verdeelsysteem ontstaat bij het ontvlechten van het doorgaande en regionale verkeer op de A4 en A44, de aanleg van een nieuwe verbinding daartussen en het hierop aantakken van de N206.

Naast de autobereikbaarheid is voor het functioneren van de As Leiden-Katwijk verbetering van de OV-verbinding in oost-west-richting noodzakelijk.

2.4.2 Drie ontwikkelingsrichtingen

De regio staat voor een reeks van opgaven om de kwaliteiten en de concurrentiepositie van de regio vast te houden en te versterken. Deze opgaven omvatten het versterken van de (inter-)nationale functies, het toevoegen van woningen, mede om de beroepsbevolking op peil te houden, het bieden van ruimte voor bedrijven, het verbeteren van de relatie tussen stad en buitengebied en het verbeteren van de bereikbaarheid door onder andere de realisatie van de RijnlandRoute en de RijnGouwelijn.

Deze projecten zijn ingrijpend en vragen om grote investeringen. Het is daarom van belang dat ze passen in een lange termijn visie op de ontwikkeling van de regio. Daarin moeten keuzes gemaakt worden, ten aanzien van:

- de samenhang tussen stad en buitengebied,
- de samenhang tussen internationale functies onderling en met het netwerk,
- de samenhang van het totale mobiliteitsnetwerk, waarin A4, A44 en het regionale netwerk een belangrijke rol spelen,
- de inpassing van nieuwe infrastructuur (met name de RijnlandRoute).

Voor de verdere vormgeving en invulling van de ontwikkelingsvisie en het bieden van mogelijkheden voor de bovenstaande ruimtelijke opgaven in de regio wordt er in deze paragraaf een onderscheid gemaakt tussen twee gebieden; de Bollenstreek en de As Leiden Katwijk.

Bollenstreek

De Duin- en Bollenstreek staat voor een omvangrijke economische en landschappelijke vitaliseringsopgave. De tuinbouw- en bollensector moet worden geherstructureerd en de specifieke landschappelijke- en cultuurhistorische kwaliteiten van de streek moeten worden verbeterd en beheerd. Dit wordt vormgegeven door verschillende projecten. Hierbij wordt rekening gehouden met het verbeteren van de interne bereikbaarheid.

De Bollenstreek is daarnaast onvoldoende bereikbaar vanuit de richtingen Utrecht en Den Haag / Rotterdam. Naast de lokale kleinschalige opgaven, zijn een of meerdere verbeterde oost-west verbindingen nodig om de aansluiting op het hoofdwegennet te verbeteren.

As Leiden-Katwijk

Voor de As Leiden-Katwijk zijn drie ontwikkelingsrichtingen geschetst waarin de samenhang tussen de invulling van de ruimtelijke strategie voor de regio Holland Rijnland en bovenstaande elementen als bereikbaarheid, woningbouw en economische ontwikkeling op verschillende wijze is vormgegeven.

Holland Rijnland in het Groen

De ontwikkelingsrichting *Holland Rijnland in het Groen* gaat uit van een centraal-stedelijke intensiveringsas binnen de As Leiden-Katwijk en de Oude Rijnzone. De regionale infrastructuur voor openbaar vervoer en auto vormt de centrale ruggengraat en loopt in het centrum van deze as. Dit geeft een maximale ruimtelijk-economische dynamiek (woningbouw en bedrijvigheid) binnen de bestaande stedelijke contouren. Langs deze centrale ruggengraat vindt dan ook stedelijke verdichting en intensivering van voorzieningen plaats, aansluitend aan de goede regionale en multimodale bereikbaarheid. Aan de randen is er ruimte voor meer landelijk / groenstedelijke woonmilieus. De groene randen van de As Leiden-Katwijk blijven hierdoor luw en recreatief. Dit geldt voor de westzijde van de Oostvlietpolder, rondom landgoed Berbice, de Papenwegsepolder en het gebied tussen Wassenaar en Nieuw Valkenburg. Hier worden recreatieve verbindingen versterkt vanuit het stedelijk gebied naar de recreatieve delen van het buitengebied.

De samengestelde auto- en openbaar vervoer-structuur ontsluiten één samenhangende Oude Rijn-zone tussen Alphen aan de Rijn en Katwijk. Het haaks hierop liggende spoorwegennet en hoofdwegen A4 en A44 blijven hun (snelweg)functie onverminderd invullen; alleen de bestaande aansluitingen worden verzwakt. Waar auto- en openbaar vervoer-structuren elkaar kruisen is gelegenheid voor P&R-voorzieningen.

In de centrale ruggengraat kan, met de aanwezigheid van zowel weg- als OV-infrastructuur, optimale multimodale uitwisseling bereikt worden en door de voorziene verdichting ontstaat er voor deze regio maximaal draagvlak voor OV. Naast de RijnGouwelijn door Leiden en op de Tjalmaweg, past ook een eventueel toekomstige Meerlijn (HOV) op de Churchillaan goed in dit toekomstperspectief.

De autobereikbaarheid verbetert via opwaardering van de bestaande route door Leiden. Het regionale en lokale verkeer (ringenstructuur Leiden) zal samen deze route volgen. Door deze vervlechting van verkeersstromen blijft de route enigszins kwetsbaar. Daarnaast leidt het tot relatief zware infrastructuur door het dichtbewoonde stedelijk gebied. Om redenen van leefbaarheid en barrièrewerking zijn extra investeringen nodig voor een stedelijke inpassing. De bereikbaarheid aan de westzijde van Leiden verbetert waarvan de economische speerpunten kunnen profiteren.



Figuur ontwikkelingsrichting *Holland Rijnland in het Groen*

Stadsrandroute

De ontwikkelingsrichting *Stadsrandroute* zet in op een luwe gedifferentieerde ontwikkeling langs de Oude Rijn. Hier worden stedelijke, blauw-groene en recreatieve kwaliteiten gecombineerd, wat leidt tot kwaliteitsverbetering en een zekere intensivering in deze zone. Deze intensivering is minder sterk dan in het perspectief Holland Rijnland in het Groen en het voorzieningenniveau voor meer centrumstedelijke woonmilieus in de As Leiden-Katwijk zal zich naar verwachting ontwikkelen tot een lager niveau. Intensivering wordt vooral gedragen door openbaar vervoer-bereikbaarheid (RijnGouwelijn) en het lokale wegennet. Het draagvlak voor de RijnGouwelijn zal naar verwachting iets lager zijn omdat er minder sprake is van stedelijke concentratie. Kansen voor multimodale uitwisseling (transferia) zijn alleen mogelijk bij Leiden Oost. Het lokale 'micro'-netwerk in de Oude Rijnzone wordt ontlast, omdat het doorgaande autoverkeer gebruik maakt van de RijnlandRoute 'buitenom', via Voorschoten en buitenom Nieuw-Valkenburg.

De randen rondom het stedelijk kerngebied worden gemarkeerd. Hierdoor ontstaan scherpere contrasten tussen stad en land. Bij de Oostvlietpolder, Voorschoten en Nieuw-Valkenburg krijgen deze randen nieuwe ruimtelijke functies als afronding van het stedelijk gebied. Het groengebied ten zuiden van de regio wordt daarmee kleiner van oppervlak. Dit stelt eisen aan een goede inpassing van de RijnlandRoute en het leggen van goede dwarsverbindingen tussen landschap en stad. De plannen voor de ontwikkeling van voormalig vliegveld Valkenburg zullen aangepast moeten worden daar zij gebaseerd zijn op een zachte stad-land overgang. De te realiseren internationale kwaliteit op deze locatie is afhankelijk van inpassing van de RijnlandRoute.

De RijnlandRoute verzorgt de ontsluiting van de As Leiden-Katwijk vanaf de zuidrand, terwijl de RijnGouwelijn dit vanuit de centrale as doet. Op deze wijze ontstaat een nieuw stadsregionaal netwerk: de RijnlandRoute, de A44, de nieuwe oostrijn Leiden en de reeds geplande A4-parallelbanen. Op de A44 is het logisch om dit te combineren met extra aansluitingen voor een betere koppeling met het stedelijk wegennet. De A44 kan zich dan ontwikkelen tot drager voor economische ontwikkelingen waaraan ook Greenport-gerelateerde functies zich kunnen presenteren. Het doorgaande verkeer wordt uit de stad weggehaald en de Knoop Leiden-West wordt ontlast. Naar verwachting is deze route vooral voor het verkeer dat een wat langere afstand door de regio aflegt aantrekkelijk. Het lokale en regionale verkeer is optimaal gescheiden.



Figuur ontwikkelingsrichting *Stadsrandroute*

Zoeken naar Balans

Ontwikkelingsrichting *Zoeken naar Balans* combineert de eigenschappen van de andere twee ontwikkelingsrichtingen. In het stedelijk gebied van Leiden vindt (conform *Stadsrandroute*) een luwe gedifferentieerde ontwikkeling langs de Oude Rijn plaats. Deze centrale zone wordt ontsloten door de RijnGouwelijn. Het lokale 'micro'-netwerk in deze Oude Rijnzone wordt ontlast, omdat het doorgaande autoverkeer gebruik maakt van de RijnlandRoute 'buitenom', via Voorschoten. Op dit deel tussen A4 en A44 moet de RijnlandRoute een optimale ruimtelijke inpassing krijgen om goede dwarsverbindingen tussen stad en landschap en tussen beide delen van Voorschoten mogelijk te maken.

Nabij Valkenburg ligt de RijnlandRoute wél binnendoor via een verdubbelde N206. Dit is conform *Holland Rijnland in het Groen*. Deze ligging ontziet de kwetsbare binnenduinrandzone en de Rijksbufferzone tussen Wassenaar en Nieuw-Valkenburg. Nieuw-Valkenburg krijgt een groene luwe stadsrand die ruimte biedt aan het internationale topwoonmilieu.

In het verkeerssysteem van centrumstad Leiden wordt het lokale en regionale verkeer optimaal gescheiden doordat het regionale verkeer buitenom wordt gevoerd. Op de A44 komt het regionale en doorgaande verkeer kort samen en dienen zij op elkaar te worden afgestemd. Net als bij variant *Stadsrandroute* vormt de RijnlandRoute, samen met de A44, de nieuwe oostling Leiden en de reeds geplande A4-parallelbanen, een samenhangend stadsregionaal netwerk in de As Leiden-Katwijk. Op de A44 is ook bij deze variant logisch om dit te combineren met extra aansluitingen voor een betere koppeling met het stedelijk wegennet. De A44 ontwikkelt zich dan tot drager voor economische ontwikkelingen voor Greenport-gerelateerde functies. Bij het aanpassen van de A44 aan de nieuwe situatie ontstaan mogelijk kansen om de veiling Flora Holland sneller aan te sluiten op het hoofdwegennet.



Figuur ontwikkelingsrichting *Zoeken naar Balans*

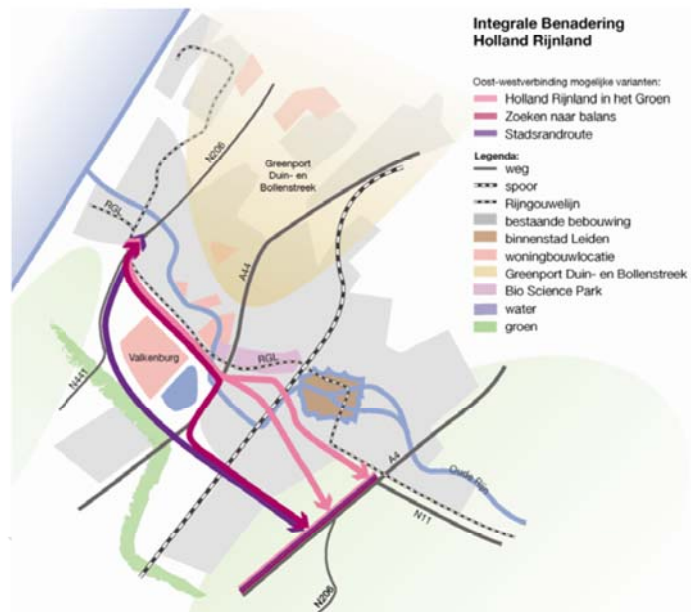
3 Integrale oplossingsclusters

Aan de hand van de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen van de As Leiden Katwijk zijn een drietal mogelijke ontwikkelingsrichtingen geschetst: Holland Rijnland in het Groen, de Stadsrandroute en Zoeken naar Balans. De ontwikkelingsrichtingen geven verschillende mogelijkheden voor de inrichting van het gebied op het vlak van de woningbouw/verstedelijking, groen, openbaar vervoer en weginfrastructuur. Dit hoofdstuk beschrijft de afzonderlijke maatregelen in deze ontwikkelingsrichtingen en de onderlinge samenhang en afhankelijkheid. Omdat de tracé- en inpassingskeuzes voor de weginfrastructuur zeer bepalend zijn voor de overige maatregelen en nog meer keuzevrijheid bevatten, vangt de beschrijving hiermee aan. Vervolgens wordt ingegaan op de overige maatregelen. Het hoofdstuk sluit af met een korte inventarisatie van de faseringsmogelijkheden van het integrale maatregelenpakket.

3.1 Beschrijving weginfrastructuur

Voor de verbetering van de autobereikbaarheid in oost-west richting zijn een viertal mogelijke tracés onderzocht (zie figuur). Binnen het cluster Holland Rijnland in het Groen worden het Churchillaan- en het Spoortracé onderscheiden. De Stadsrandroute en Zoeken naar Balans kennen beiden één tracé. Voor alle tracés zijn meerdere varianten in beeld gebracht (a en b variant). De a variant is de meest kosteneffectieve variant (gegeven de uitgangspunten een minimum aan kosten). De b variant onderscheidt zich van de a variant door de toepassing van meer inpassingsmaatregelen. Het spoortracé

wijkt hierin af: op initiatief van het reviewteam is een "alternatief" spoortracé ontwikkeld (1alt-sp), met andere kenmerken en een minder gedetailleerde uitwerking. Alle tracés worden in de volgende paragrafen uitgewerkt.



Naast de in deze rapportage vergeleken varianten, zijn een groot aantal alternatieve infrastructurele oplossingen en inpassingsopties onderzocht. Deze opties zijn omwille de overzichtelijkheid niet allemaal in de vergelijking meegenomen. Wel zijn bij de verschillende oplossingsclusters technische ontwerpoverwegingen ten aanzien van deze opties beschreven. Daarnaast zijn in de kostenoverzichten, de meer- en minderkosten van deze opties weergegeven (zie bijlage 4). Op deze wijze worden meer dan de 8 genoemde varianten in beeld gebracht.

Cluster	Tracéloop op hoofdlijnen	Variant	Code
1: Holland Rijnland in het Groen	Huidig N206 tracé (Churchilllaan)	variant a	1a
	Huidig N206 tracé (Churchilllaan)	variant b	1b
	Spoor Utrecht – Woerden, Plesmanlaan, N206		1sp
	Spoor Utrecht – Woerden, Plesmanlaan, N206	Alternatief	1alt-sp
2: Stadsrandroute	Nieuwe verbinding A4-A44, Voorschoten, Stevenshof, ten zuiden nieuw Valkenburg, N206	Variant a	2a
	Nieuwe verbinding A4-A44, Voorschoten, Stevenshof, ten zuiden nieuw Valkenburg, N206	Variant b	2b
3: Zoeken naar Balans	Nieuwe verbinding A4-A44, Voorschoten, Stevenshof, A44, Knoop Leiden West, N206	Variant a	3a
	Nieuwe verbinding A4-A44, Voorschoten, Stevenshof, A44, Knoop Leiden West, N206	Variant b	3b

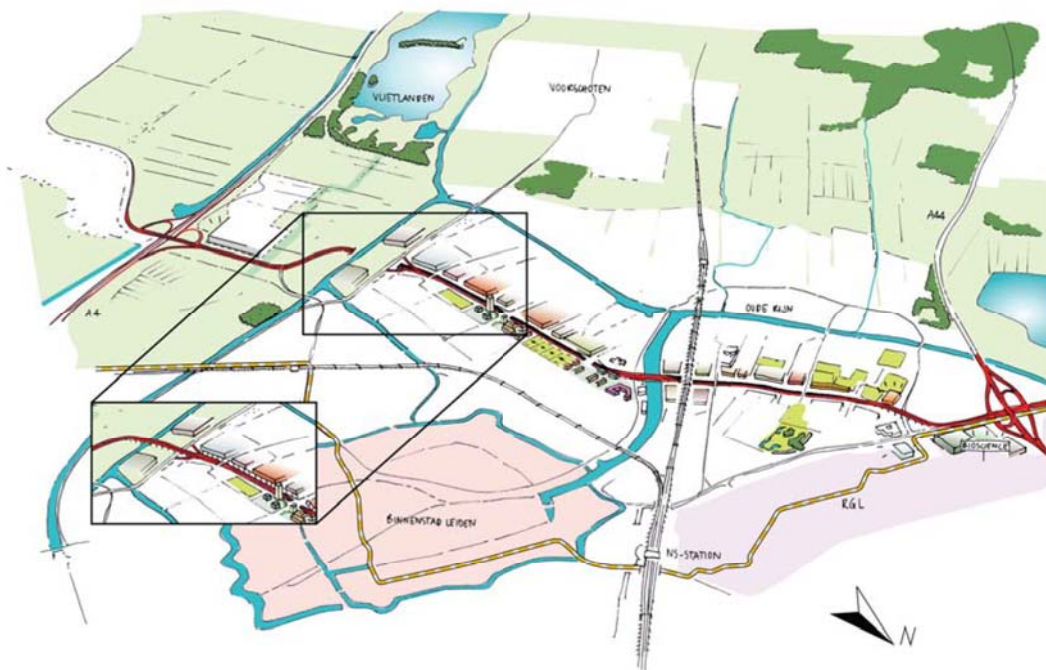
Tabel: Tracés en varianten weginfrastructuur

3.1.1 Oplossingscluster Holland Rijnland in het Groen

Churchilllaantrace

Het tracé dat gebruik maakt van de Churchilllaan en Dr. Lelylaan, zet in op het uitbreiden van de bestaande N206 tussen de A4 en de A44. Dit tracé door Leiden wordt uitgebouwd tot een regionale stroomweg (70 km/h) met twee rijbanen in iedere richting. De bestaande aansluiting van de A4 op de Europaweg wordt verbeterd met een extra boog voor autoverkeer vanuit de richting Amsterdam. Richting Den Haag (Leidschendam) is een verbreding naar van de A4 van 2x3 naar 2x4 rijbanen nodig. Het drukke Lammenschansplein wordt vermeden door de realisatie van een nieuwe ontsluitingsweg. Hiervoor wordt een nieuwe kruising van de Vliet in het verlengde van de Churchilllaan (viaduct Voorschoterweg) gerealiseerd. Op de Churchilllaan en Dr. Lelylaan worden de verkeerslichten verwijderd en vervangen door ongelijkvloerse kruisingen (onderdoorgangen) ter hoogte van de Voorschoterweg, de 5 mei laan, de Haagweg. De Diamantlaan en Agaatlaan bevatten een ongelijkvloerse kruising zonder aansluiting op de Rijnlandroute. De kruising van de Haagse Schouw en de Plesmanlaan wordt eveneens ongelijkvloers gemaakt. Op de knoop Leiden-West worden conflicterende verkeersrichtingen zoveel mogelijk vermeden door realisatie van nieuwe bogen (zie ontwerpoverwegingen). Vanaf de knoop Leiden-West volgt het tracé de Ing. G. Tjalmaweg (N206) tussen Leiden en Katwijk. De huidige verdiepte ligging wordt hier doorgezet.

Binnen dit tracé dat via Churchilllaan loopt zijn twee inpassingsvarianten nader uitgewerkt (1a en 1b). In variant 1a wordt de Churchilllaan en Dr. Lelylaan zoveel mogelijk op maaiveld uitgevoerd met geluidsschermen aan weerszijden (en een aarden wal op de Dr. Lelylaan). In variant 1b wordt een verdiepte ligging aangehouden op Churchilllaan en een deel van de Dr. Lelylaan. Daarnaast wordt in variant 1a de aansluiting Valkenburg zuid gelijkvloers uitgevoerd in plaats van ongelijkvloers (1b).



Figuur Holland Rijnland in het Groen – Churchilllaan tracé

Spoortrace

De spoortrace-optie (1sp) verbindt de bestaande N11-oost direct met de knoop Leiden-West door middel van een nieuwe ruim 3 km lange boortunnel onder/nabij het bestaande spoor Utrecht – Leiden CS. Ook hier is op de A4 richting Den Haag (Leidschendam) een verbreding naar 2x4 rijbanen nodig. Na de bestaande aansluiting van de N11 op de A4 gaat het tracé ondergronds vanaf park Cronesteijn. Daarna volgt de tunnel het spoor via station Leiden Lammenschans en het Van Gent en Loos terrein. Juist ten zuiden van het station Leiden Centraal kruist het tracé met het spoor Den Haag – Amsterdam, om vervolgens op de Plesmanlaan bovengronds verder richting de knoop Leiden-West te gaan. Vanwege de diepe ligging van de tunnel en de geringe ruimte bovengronds, zijn er geen tussentijdse op- en afritten naar de tunnel gepland, anders dan bij de tunnelmonden. De Knoop Leiden-West en de Ing. G. Tjalmaweg worden op dezelfde wijze aangepast als in variant 1b.

[PM volgt nog een vogelvlucht plaatje van het spoortrace]

Het alternatief spoortrace (1alt-sp), aangedragen door het reviewteam, volgt ongeveer hetzelfde tracé als het (originele) spoortrace maar wordt niet vormgegeven als boortunnel. Waar mogelijk wordt gewerkt met een maaiveldligging, maar ook een verdiepte ligging en open bakconstructie wordt toegepast. Daarnaast is aan het alternatief spoortrace een aanzienlijke ontwikkelingsopgave rondom Leiden Centraal station gekoppeld. Het alternatief spoortrace is in dit rapport in beperktere mate uitgewerkt dan het originele spoortrace. Bijlage 3 geeft hiervan een samenvatting.

Overwegingen bij het ontwerp

- *Knoop Leiden West*

De 'Gordiaanse' Knoop Leiden-West kent een aantal zware conflicterende (linksaf)bewegingen. Daarnaast moet de RijnGouwelijn de knoop passeren aan de 'verkeersluwe' noordelijke zijde van de knoop. Gezien de beschikbare ruimte voor de op en afritten van de A44 naar de knoop, wordt de aanleg van een compleet klaverblad niet mogelijk geacht. Het oplossen van de conflicterende verkeersstromen is binnen het huidige ruimtebeslag mogelijk door de bestaande configuratie van de bogen in aansluiting aan te passen, zodat de conflictbewegingen onafhankelijk van elkaar kunnen worden afgewikkeld.



Daarvoor zijn de volgende maatregelen nodig:

- 1 Nieuwe verbindingsboog in het noordoostelijk kwadrant voor verkeer van de RLR/A44-zuid naar Katwijk;
- 2 Nieuwe verbindingsboog in het zuidwestelijk kwadrant voor verkeer van de A44-noord naar Leiden;
- 3 Nieuwe verbinding in het zuidwestelijk kwadrant voor verkeer vanaf de Katwijk richting RLR/A44-zuid;
- 4 Extra opstelcapaciteit op de Plesmanlaan ten plaatse van de kruising van de RijnGouwelijn.

Aanvullend hierop kan de robuustheid van het knooppunt verder worden verbeterd door de langzaam verkeer stromen uit de verkeersregeling te halen, bijvoorbeeld door fiets en voetgangerstunnels. Dit kan waardevolle ruimte opleveren in de cyclustijden. Door de wijzigingen aan de knoop Leiden West zal het transferium verplaatst moeten worden.

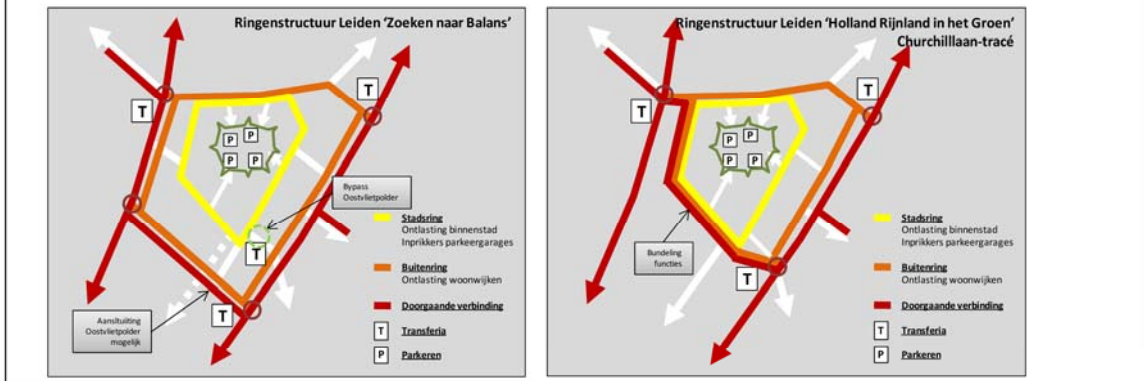
- *Voorkomen van barrièrewerking*

De ombouw van het N206 tracé door Leiden heeft gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit in de stad ter plaatse. Hierbij spelen verschillende aspecten een rol: oversteekbaarheid, visuele hinder, luchtkwaliteit en geluidhinder. Daarom zijn verschillende mogelijkheden in beeld gebracht om de barrièrewerking te voorkomen of te verminderen. In de eerste plaats kan gedacht worden aan een tunneloplossing. Deze maakt echter de onderlinge uitwisselbaarheid met het Leidse wegennet gecompliceerd en resulteert in problemen met luchtkwaliteit bij de tunnelmonden. Daarnaast zijn ook verdiepte liggingen in beeld gebracht zoals in variant 1b, waarbij tevens rekening wordt gehouden met ongelijkvloerse aansluitingen op het stedelijk wegennet. Daarbij wordt tevens aandacht besteed aan de relaties tussen de Leidse woonwijken, door het creëren van bruggen voor fietsers en voetgangers over de Churchilllaan en de Dr. Lelylaan, op die relaties waar geen ongelijkvloerse aansluitingen zijn gesitueerd.

- *Ringenstructuur Leiden*

De gemeente Leiden werkt aan haar bereikbaarheidsopgave door het realiseren van een ringenstructuur, bestaand uit een autoluwe stadskern met aan de randen parkeergelegenheden, een binnenring voor afwikkeling van het stadsverkeer en een buitenring voor het geleiden van het regionaal verkeer. De Churchilllaan maakt onderdeel uit van de toekomstige "binnenring". Binnen het cluster Holland Rijnland in het Groen, vervult de Churchilllaan een dubbelfunctie: zowel doorgaand regionaal verkeer als het Leidse stadsverkeer maken gebruik van deze ring. Dit geldt niet voor het spoortracé. In de clusters Stadsrandroute en Zoeken naar Balans wordt het stadsverkeer en doorgaand regionaal verkeer gescheiden: de nieuwe oost-west verbinding vormt de

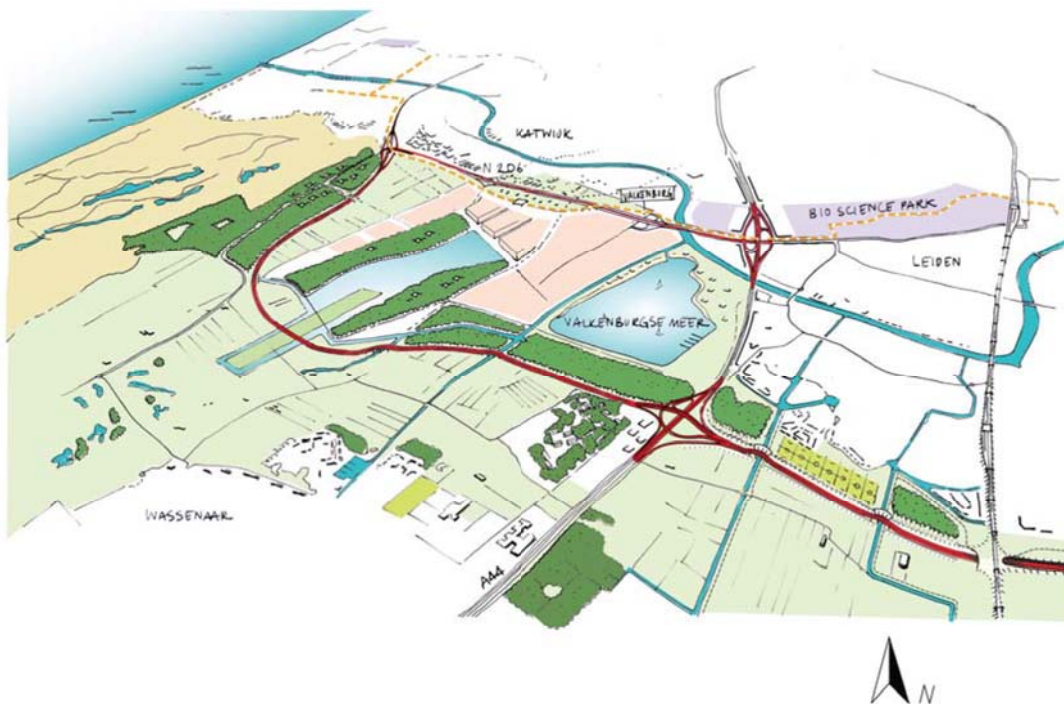
buitenring terwijl de Churchilllaan de binnenring vormt. Onafhankelijk van de clusters, is in de regionale openbaar vervoer visie een HOV-lijn via de Churchilllaan opgenomen. De inpassing van deze HOV-lijn is onderwerp van nadere studie.



3.1.2 Oplossingscluster Stadsrandroute

In het Cluster Stadsrandroute biedt het oost-west tracé, als contrast met de centraal gelegen RijnGouwewijn, van buitenaf ontsluiting aan de As Leiden-Katwijk. Dit gebeurt door vanaf de Europaweg de momenteel door Rijkswaterstaat in uitvoering zijnde parallelstructuur van de A4 met 750 meter te verlengen tot aan de Hofweg. Richting Den Haag (Leidschendam) is vervolgens een verbreding naar 2x4 rijbanen benodigd. Tevens wordt het Lammenschansplein “vermeden” door realisatie van een nieuwe kruising (brug) van de Vliet het verlengde van de Churchilllaan. Door de geringere verkeersstroom wordt hier, in afwijking van de uitwerking binnen het cluster Holland Rijnland in het Groen, de kruising met de Voorschoterweg met behulp van verkeerslichten geregeld.

De aansluiting van de A4 op het wegvak naar Voorschoten geschiedt via een ongelijkvloerse kruising over de A4, waarbij de Meerburgwatering omgelegd moet worden. In Voorschoten kruist het tracé de Vliet, gaat onder het spoor Den Haag – Amsterdam door, en passeert de woonwijk Stevenshof in maaiveld ligging op een afstand van ongeveer 150m. Grondlichamen voorkomen hier geluidsoverlast. De belangrijke recreatieve watergangen worden bovenlangs gekruist met lage bruggen of vaarduikers. Vanaf hier kruist het tracé over A44 waarbij een volledige aansluiting wordt gerealiseerd (knooppunt Maaldrift). Vervolgens gaat de route zuidelijk langs het (dan uitgebreide) Valkenburgse Meer en de bebouwing van het toekomstige Valkenburg (maaiveldligging). Het tracé sluit aan op de N206 ter hoogte van de huidige kruising met de N441. Ondanks deze nieuwe infrastructuur blijft de verbetering van de Knoop Leiden-West en verbreding de Ing. G. Tjalmaweg met gelijkvloerse kruising bij Valkenburg-zuid en de combinatie Valkenburg-noord / N441 benodigd (zie ontwerpoverwegingen). Om het knelpunt bij het Lammenschansplein op te lossen en de gemeente Leiden aan de oostkant te goed ontsluiten, wordt een nieuwe kruising van de Vliet in het verlengde van de Churchilllaan gerealiseerd (zie ontwerpoverwegingen).



Ook het cluster Stadsrandroute kent twee varianten. In variant 2a kruist het tracé in Voorschoten de Vliet door middel van een brug en vervolgens passeert de Voorschoterweg, Leidseweg en de Admiraal de Ruytersingel bovengronds en ongelijkvloers (viaducten). Variant 2b bevat meer inpassingsmaatregelen: de Vliet, de Voorschoterweg en de Leidseweg worden gekruist door een tunnel met lengte van circa 600 meter. De Admiraal de Ruytersingel kruist het tracé ongelijkvloers met een viaduct. Daarnaast wordt de aansluiting van Valkenburg zuid ongelijkvloers uitgevoerd (in plaats van gelijkvloers zoals in variant a).

Overwegingen bij het ontwerp:

- *Ruimtegebrek voor aansluitingen op de Voorschoterweg*

De ontwerpen van Stadsrandroute en Zoeken naar Balans gaan uit van een ligging van de nieuwe weg door Voorschoten met as-ligging nabij Hofweg (conform MER provincie) of meer in zuidelijk richting van de nieuwbouwwijk Krimwijk. In de ontwerpogave voor de meest optimale as-ligging en vormgeving wordt rekening gehouden met grondaankopen, type Vlietpassage (brug of aquaduct), de begrenzing van de Rijksbufferzone in de Oostvlietpolder, het landgoed Berbice met cultuurhistorische waarde, de zichtlijnen vanuit het landgoed naar de Molen Zelden van Passe, de nabijgelegen nieuwbouwlocatie Krimwijk en kruisende infrastructuur zoals Voorschoterweg, Leidseweg en de Admiraal de Ruytersingel.

In geval van een as-ligging conform de MER van de provincie Zuid-Holland zijn geen ontwerptechnische en kosteneffectieve aansluitingen van het tracé op de Voorschoterweg mogelijk. Probleempunten zijn met name de beperkte afstand tussen de Voorschoterweg en de Vliet alsmede de aanzienlijke grondaankopen van deze locatie. Daarnaast zijn er de volgende constatering:

- In geval van een combinatie tussen een beweegbare brug en het onderlangs passeren van de Voorschoterweg dient er een hoogteverschil van circa 10-12 meter te worden overbrugd. Voor het overbruggen van dit hoogteverschil is, met inbegrip van de toe te passen top- en voetbogen, een lengte nodig van circa ca. 600 meter. Er is tussen de brug en de tunnel is slechts 335 meter beschikbaar, hetgeen een aansluiting onmogelijk maakt;

- Indien gekozen wordt voor een combinatie van een aquaduct met een tunnel lijkt een halve aansluiting op de Voorschoterweg mogelijk met toepassing van extra tunnelbuizen voor in- en uitvoegers hetgeen deze oplossing erg kostbaar maakt;
- In geval van een brug over de Vliet en een viaduct over de Voorschoterweg / Leidsweg worden de zichtlijnen van Berbice niet gerespecteerd;
- Indien de as-ligging van het tracé 250 meter in zuidelijke richting verschoven wordt, ontstaat meer ruimte voor op- en afritten en is een volledige aansluiting in combinatie met een tunnel wel mogelijk. Echter, de verschuiving van de as betekent dat het tracé in de Oostvlietpolder door de Rijksbufferzone loopt en zuidelijk het gasverdeelstation passeert, de zichtlijnen van Berbice niet respecteert en zeer dicht de nieuwbouwlocatie Krimwijk nadert.

- *Afweging aanpassen Lammebrug – nieuwe brug verlengde van de Churchilllaan*

Het cluster Zoeken naar Balans gaat uit van het principe dat de lokale en doorgaande verkeersstromen uit elkaar worden gehaald. Zonder maatregelen blijft het verkeersplein rondom en nabij de Lammenbrug een knelpunt. Door aanleg van een extra ontsluitingsweg in het verlengde van de Churchilllaan naar de Oostvlietpolder wordt dit knelpunt opgelost. De kruising met de Voorschoterweg kan dan, in tegenstelling tot het cluster Holland Rijnland in het Groen, gelijkvloers vormgegeven worden. De Vliet wordt gepasseerd met een beweegbare brug. Het verkeer naar Leiden Oost en Leiden Centrum/Voorschoten wordt op deze wijze ontvlochten. Het verkeer van en naar A4/A44/Katwijk/Oegstgeest en deels Leiden-West maakt gebruik van de nieuwe N11-west en conflicteert nergens met het hiervoor beschreven verkeer.

Uitbreiding van de bestaande infrastructuur op het Lammenschansplein en verdubbeling van de bestaande Lammenbrug is gezien de diversiteit aan verkeersstromen (auto's, fietsers, voetgangers, etc.) en de beschikbare ruimte (of eigenlijk geen ruimte) een slechtere optie. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de consequenties als gevolg van bouw hinder.

- *Verbetering Ing. G. Tjalmaweg blijft nodig ondanks aanleg Stadsrandroute*

Het tracé van de Stadsrandroute voert zuidelijk langs nieuw Valkenburg en ontlast daarmee voor een deel de huidige N206/Ing. G. Tjalmaweg. Uit verkeersberekeningen blijkt dat ondanks deze nieuwe infrastructuur, de capaciteit van de huidige Ing. G. Tjalmaweg en Knoop Leiden-West onvoldoende is en hier toch ingrepen doorgevoerd moeten worden.

- *Omleggen A4, t.o.v. verplaatsen van de Meerburgwatering*

De aansluiting van de tracés van de Stadsrandroute en Zoeken naar Balans op de A4 kennen een aanzienlijk ruimtebeslag. Aanleg van een deel van de op- en afritten en het kunstwerk voor de aansluiting zelf vereisen dat de Meerburgwatering in oostelijke richting, deels in het Groene Hart, verplaatst moet worden. Het verleggen van de A4 in westelijke richting blijkt geen kostenefficiënt alternatief te zijn, aangezien er aanzienlijke meerkosten zijn voor een as-verschuiving van de A4. Daarnaast betekent dit ook impact op de indeling van de Oostvlietpolder en de hierin gelegen bestaande infrastructuur en het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein.

Het aansluiten van het tracé op de bestaande Europaweg bespaart ruimte en kosten van de nieuwe aansluiting op de A4, maar levert vanuit verkeerstechnisch oogpunt geen werkbare oplossing.

Tot slot is overwogen de A4 niet bovenlangs maar met ruimere bogen onderdoor te kruisen: dit beperkt de invloed op het Groene Hart enigszins, maar voorkomt verlegging van de Meerburgwatering niet. De oplossing is tevens aanzienlijk kostbaarder.

- *Ruimtebeslag en functionaliteit Maaldrift*

De aansluiting Maaldrift kan in het cluster Zoeken naar balans op verschillende manieren worden vormgegeven. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt naar effecten ten aanzien van ruimtebeslag en verkeersafwikkeling. Een hogere ontwerpsnelheid levert ruimere verbindingsbogen op en daarmee een groter ruimtebeslag. Binnen Zoeken naar balans is vanwege de groene functies gekeken oplossingen met minder ruimtebeslag door uit te gaan van een lagere ontwerpsnelheid. Hierbij blijft de capaciteit van de verkeersafwikkeling evenwel op peil. Ook bestaat de mogelijkheid om te 'schuiven' met de exacte locatie van de aansluiting, bijvoorbeeld meer naar het noorden. Hierdoor ontstaat desgewenst ruimte voor het creëren van een ecoverbinding en daarmee het versterken van de functie van de groene buffer. Een mogelijkheid om nog meer groene ruimte te besparen is de verbindingen A4-RLR– Den Haag en Wassenaar-RLR-A4 niet te realiseren: ruimtelijke kwaliteit gaat dan voor een efficiënte verkeersoplossing. In het cluster Stadsrandroute neemt de aansluiting Maaldrift meer ruimte in beslag, waardoor het samen met het industrieterrein, de camping en het defensieterein de groene zone gedeels afsluit.

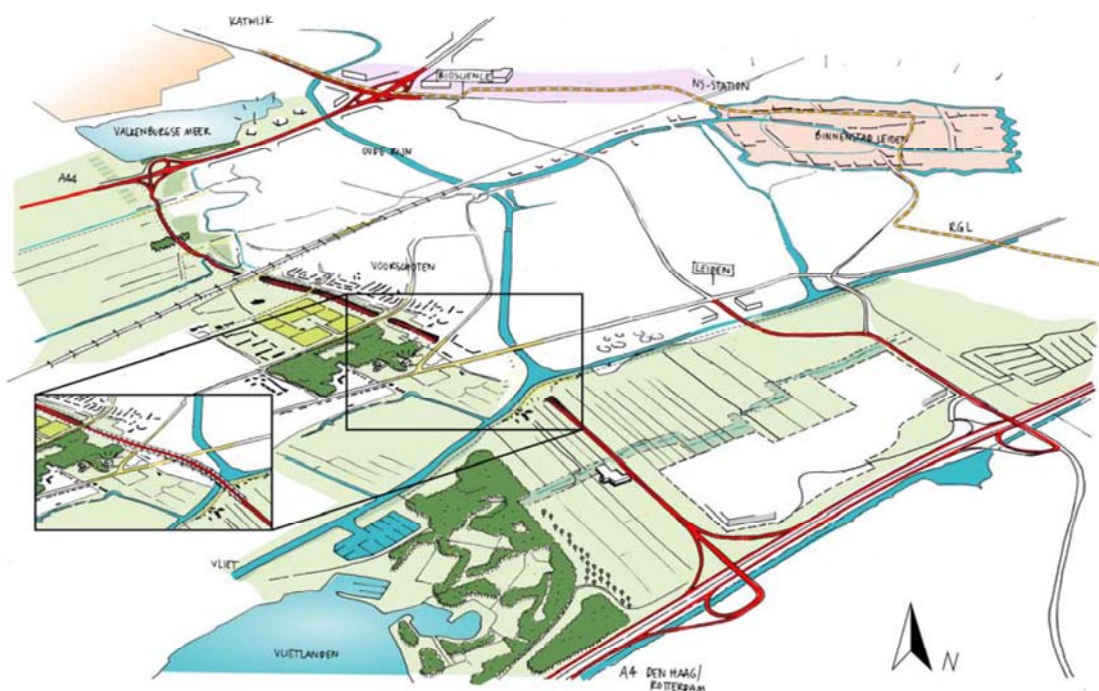
- *Binnen of buiten de tankgracht locatie Valkenburg*

In het ontwerp is overwogen het tracé binnen of buiten de tankgracht van het voormalig vliegveld Valkenburg te laten lopen. Een tracé binnen de tankgracht betekent dat er minder hectares bouwgrond voor Valkenburg beschikbaar zijn, maar meer groen resteert. Daarnaast zullen een aantal cultuurhistorische barakken worden aangetast. Indien het tracé buiten de tankgracht om wordt geleid, is meer ruimte voor woningbouw beschikbaar, worden de barakken naar verwachting minder aangetast, maar wordt de Rijksbufferzone meer aangetast.

3.1.3 Oplossingscluster Zoeken naar Balans

Het oplossingscluster Zoeken naar Balans volgt oostelijk van de A44 hetzelfde tracé als de Stadsrandroute. Vanaf de Europalaan wordt de momenteel door Rijkswaterstaat in uitvoering zijnde parallelstructuur van de A4 met 750 meter te verlengd tot aan de Hofweg. Richting Den Haag (Leidschendam) is vervolgens een verbreding naar 2x4 rijbanen benodigd.

Tevens wordt het Lammenschansplein "vermeden" door realisatie van een nieuwe kruising (brug) van de Vliet in het verlengde van de Churchillaan. Door de geringere verkeersstroom wordt hier, in afwijking van de uitwerking binnen het cluster Holland Rijnland in het Groen, de kruising met de Voorschoterweg met behulp van verkeerslichten geregeld. De aansluiting van de A4 op het wegvak naar Voorschoten geschiedt via een ongelijkvloerse kruising over de A4, waarbij de Meerburgwating omgelegd moet worden. In Voorschoten kruist het tracé de Vliet, gaat onder het spoor Den Haag – Amsterdam door, en passeert de Stevenshof in maaiveld ligging op een afstand van ongeveer 150 meter. Grondlichamen voorkomen hier geluidsoverlast. Het tracé sluit vervolgens ongelijkvloers aan op de A44 ter hoogte van Maaldrift (nieuwe verbinding over de A44 heen). Tussen Maaldrift en de Knoop Leiden-West wordt de snelheid op de A44 teruggebracht van 120 km/uur naar 100 km/uur en vindt over ruim 1500 meter een verbreding naar 2x4 rijbanen plaats. Op de Knoop Leiden-West worden, net als bij Holland Rijnland in het Groen, conflicterende verkeersrichtingen zoveel mogelijk vermeden door realisatie van nieuwe bogen (zie ontwerpoverwegingen). Vanaf de Knoop Leiden-West volgt het tracé de Ing. G. Tjalmaweg (N206) tussen Leiden en Katwijk, waar de kruising bij Valkenburg zuid ongelijkvloers, en de gecombineerde kruising Valkenburg Noord – N44 gelijkvloers uitgevoerd wordt. De huidige verdiepte ligging wordt hier doorgezet.



Ook het cluster Zoeken naar Balans kent twee varianten. In variant 3a kruist het tracé in Voorschoten de Vliet door middel van een brug en passeert vervolgens de Voorschoterweg, Leidseweg en de Admiraal de Ruytersingel bovengronds en ongelijkvloers (viaducten). Daarnaast worden de verschillende aansluitingen op de Ing. G. Tjalmaweg gelijkvloers uitgevoerd (Valkenburg zuid en combinatie Valkenburg noord/N441). Variant 3b bevat meer inpassingsmaatregelen: de Vliet, de Voorschoterweg en de Leidseweg worden gekruist door een tunnel met lengte van circa 600 meter. De Admiraal de Ruytersingel kruist de route ongelijkvloers met een viaduct. Daarnaast wordt de aansluiting van Valkenburg zuid ongelijkvloers uitgevoerd (in plaats van gelijkvloers zoals in variant a).

Overwegingen bij het ontwerp:

- A44

Om compactere en kosteneffectievere aansluitingen op de A44 mogelijk te maken wordt voorgesteld de snelheid van de A44 terug te brengen van 120 naar 100 km/uur (autoweg). Dit betekent een verlaging van de status van de weg in het hoofdwegenetwerk. Dit past goed bij het regionale karakter van de weg ten opzichte van de robuuste stroomfunctie van de parallel gelegen A4. Een verdere verlaging van de snelheid naar 80 km/uur biedt geen extra voordelen uit ontwerptechnisch oogpunt en past ook niet in de lay-out van de weg.

Om de aanvullende verkeersstromen tussen de aansluiting Maaldrift en de Knoop Leiden-West goed te kunnen opvangen wordt dit gedeelte met 2x4 rijstroken uitgerust. Op deze manier ontstaat een robuuste bajonet structuur, waarvan de afwikkelingscapaciteit toereikend is. Er vindt over een afstand van 1500m uitwisseling plaats tussen de twee verkeersstromen (A44 en RijnlandRoute). Toepassing van een parallelstructuur oplossing op dit weggedeelte zou geen logische of kosteneffectieve keuze zijn, mede omdat het verwachte gebruik van de parallelstructuur veel groter is dan de hoofdrijbaan, waardoor de parallelbanen zouden vastlopen.

- *Vervallen aansluiting Leiden Zuid*

In Zoeken naar balans komt de aansluiting Leiden Zuid te vervallen vanwege de aanleg van de extra rijbanen op de A44. Het is vanwege de beperkte afstand ten opzichte van de aansluiting Maaldrift uit oogpunt van veiligheid en afwikkeling niet gewenst daar de op- en afritten te handhaven. Verkeer van en naar zuidwestelijk Leiden kan gebruik maken van de aangepaste Knoop Leiden West.

- *Aansluitingen Valkenburg*

Op de naar 2x2 rijstroken verbrede Tjalmaweg vragen verschillende ruimtelijke 'voedingspunten' om aansluitingen. Het ISP Valkenburg kent twee aansluitingen (noord en zuid), de N441 sluit aan op de Tjalmaweg en ook de locatie Molentuinweg heeft behoefte aan een (ongelijkvloerse) aansluiting. Binnen deze studie zijn de verschillende mogelijkheden op een rij gezet en beoordeeld op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. De intensiteit van de verkeersstromen maakt het in principe mogelijk om de genoemde aansluitingen gelijkvloers uit te voeren, zoals in de variant 3b dit opgenomen. Maar ongelijkvloerse aansluitingen geven een betere afwikkeling, en zeker voor de aansluiting Valkenburg zuid wordt dit wenselijk geacht. Echter, vier ongelijkvloerse aansluitingen op een regionale verbinding is in principe te veel en kan weer een verstorend effect geven op de afwikkeling. Daarom is binnen deze studie gezocht naar een optimalisatie met maximaal drie ongelijkvloerse aansluitingen, waarbij Valkenburg noord en de N441 worden gecombineerd in één aansluiting.

3.2 Overige maatregelen

Deze paragraaf beschrijft de overige maatregelen of ontwikkelingen die in samenhang met tracékeuze van de RijnlandRoute gezien moeten worden. De te maken keuzen zijn echter clusteronafhankelijk. Dat wil zeggen dat er ongeacht het gekozen oplossingscluster op hoofdlijnen geen andere ontwikkelingsrichting of keuze te verwachten is. Zo zal er onafhankelijk van het gekozen tracé van de nieuwe oost-west wegverbinding woningbouw op Valkenburg plaatsvinden, zullen er ontwikkelingen op bedrijventerrein Leeuwenhoek (Bio Science Park) en in de Greenport plaatsvinden en zal de RijnGouwelijn een tracé nabij de huidige N206 / Tjalmaweg volgen.

De overige maatregelen staan overigens zeker niet los van de ten aanzien van de weginfrastructuur te maken keuzen. Zo zal de uitwerking van de woningbouwplannen voor Valkenburg verschillen afhankelijk van het gekozen tracé. De RijnGouweLijn loopt afhankelijk van het gekozen tracé parallel aan de oost-west stroomweg of niet (i.g.v. Stadsrandroute) en de ontsluiting van het Bio Science park zal verschillen afhankelijk van de gekozen tracés.

3.2.1 Overige ingrepen Hoofdwegenet

Om de leefbaarheid, de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A4 te verbeteren vinden er tussen Leiden en Burgerveen ingrijpende aanpassingen aan het hoofdwegenet plaats. Voor een betere doorstroming wordt tussen de knooppunten Burgerveen en Leiden-Zoeterwoude Dorp de A4 verbreed naar twee keer drie rijstroken en worden flessenhalzen opgeheven bij het Ringvaartaquaduct en bij Leiden, Leiderdorp en Zoeterwoude-Rijndijk. Onder de Ringvaart wordt een tweede aquaduct gebouwd. Ook onder de Oude Rijn

komt een aquaduct en wordt weg over een lengte van 1400 meter verdiept aangelegd. Ter hoogte van Leiderdorp en Leiden wordt de weg verdiept om de leefbaarheid te verbeteren. Door de bij de verbreding van de A4 gebruik te maken van parallelstructuren wordt bovendien de doorstroming op de op- en afritten verbeterd en de verkeersafwikkeling veiliger, omdat weefbewegingen zoveel mogelijk worden uitgebannen.

3.2.2 Openbaar vervoer - RijnGouweLijn

Voor een verbeterde bereikbaarheid van Holland Rijnland is het van belang dat ontsluiting met de auto én het openbaar vervoer optimaal is. De verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer wordt bereikt door het realiseren van een netwerk van hoogwaardige openbaar vervoer verbindingen in de as Leiden - Katwijk. In de regionale OV- visie is dit netwerk uitgewerkt, bestaande uit de Stedenbaan, de RijnGouwelijn, enkele aanvullende HOV-lijnen en een ontsluitend netwerk. Leiden Centraal vormt het belangrijkste knooppunt en het nieuwe station Sassenheim is een tweede knooppunt van belang.

De visie op openbaar vervoer en de RijnGouwelijn-West in het bijzonder, is gelijk voor de verschillende oplossingsclusters. Wel zijn er gecombineerde ontwerpgegevens en moeten overwegingen ten aanzien van de meeste kostenefficiënte modaliteitsvariant en onderlinge afhankelijkheden in de uitvoeringsfasering in de totaalafweging meegenomen worden.

Ontwerppogave Knoop Leiden West

Het voorkeursstracé voor de RijnGouwelijn is vastgesteld door Provinciale Staten in juni 2009 en volgt vanaf de Knoop Leiden West de N206/Tjalmaweg richting Katwijk en Noordwijk wat, afhankelijk van het oplossingscluster, een aantal ontwerptechnische opgaven tot gevolg heeft (Knoop Leiden West, kruisingen RijnGouwelijn met de Rijnlandroute). Door de in de verschillende oplossingsclusters voorgestelde wijzigingen van de Knoop Leiden West, ontstaat er aan de noordzijde van de knoop de mogelijkheid de RijnGouwelijn te laten passeren met behulp van verkeersregelininstallaties. Een ongelijkvloerse passage van de Knoop Leiden West is niet kostenefficiënt. Daarnaast is een verdere noordligging van de RijnGouweLijn, waarbij de A44 gekruist wordt ter hoogte van Corpus, niet wenselijk aangezien:

- Dit verstoringen van trillingsgevoelige activiteiten op het Bio Science Park tot gevolg hebben die niet met aanpassingen ter plekke zijn te verhelpen, anders dan zeer dure verplaatsingen van vastgoed;
- Er dan een nieuwe beweegbare brug over de Oude Rijn benodigd is (geen hergebruik bestaande brug mogelijk).

Afweging modaliteitsvariant

Na Leiden is Katwijk (ca 60.000 inwoners) de gemeente met de grootste vervoersspanning in de regio Holland Rijnland. Dagelijkse reizen bijna 20.000 personen van/naar Katwijk. Noordwijk (ca 25.000 inwoners) heeft een iets lagere vervoersspanning met bijna 13.000 reizigers van/naar Noordwijk per dag. Hoewel Katwijk ook op Den Haag en Noordwijk op Schiphol/Amsterdam gericht is, is het gros van de OV-reizigers te vinden op de verbinding naar Leiden. De meeste reizigers van de RijnGouwelijn-West reizen op het traject tussen Leiden en Katwijk Raadhuis. Gezien de vervoersvraag is een tram op dit traject gerechtvaardigd. Op de uitlopers naar Katwijk aan Zee en Noordwijk neemt de bezetting af. Echter, om een vervoersbreuk te voorkomen, is het aan te bevelen om de tram door te laten rijden naar de kust van Katwijk en Noordwijk. Op de tak naar Noordwijk is de vervoersspanning op het traject tussen Katwijk Raadhuis en ESA/ESTEC het grootst. Indien een overstap gecreëerd wordt, neemt het aantal reizigers altijd verder af. Onderstaande tabel brengt deze afweging in beeld. De verschillende consequenties van een 100% vertrammbare busbaan en een tram tot ESA/ESTEC (met

een vertrambare busbaan tot en met Noordwijk) zijn afgezet tegen de 100% tram zoals deze momenteel voorbereid wordt.

[PM stuk vervoerwaarde]

	100% tram	100% vertrambare busbaan	Tram tot Esa/Estec, bus op vertrambare busbaan tussen Esa/Estec en Noordwijk
Investeringskosten	€ 203 mln	€149 mln	€ 133 mln
Kosten latere vertramming	--	€ [REDACTED]	€ [REDACTED]
Vervoerwaarden	uitgangspunt	uitgangspunt [REDACTED]	uitgangspunt [REDACTED]
Exploitatiekosten	uitgangspunt	uitgangspunt [REDACTED]	uitgangspunt [REDACTED]
Beheer- en onderhoudskosten	Uitgangspunt	uitgangspunt [REDACTED]	uitgangspunt [REDACTED]
Inpassing	Uitgangspunt	Moeilijker, want breder. Tracédeel Noordwijk 3 knelpunten	Moeilijker, want breder. Tracédeel Noordwijk 3 knelpunten
Gevolgen voor planning	Uitgangspunt	1à 2 jaar vertraging ivm nieuwe MER en nieuwe concessie	Nieuwe concessie
Overig		• vervoersbreuk bij Leiden • strijdig met bestuursovereenkomst • meer leefbaarheidsproblemen door o.a. luchtvervuiling	• vervoersbreuk bij ESA/ESTEC • strijdig met bestuursovereenkomst • meer leefbaarheidsproblemen in Noordwijk door o.a. luchtvervuiling

Fasering

Naar verwachting zal vanuit Valkenburg naast een pendel naar Leiden ook een sterke pendel naar Katwijk en Noordwijk bestaan. Mensen maken na een verhuizing opnieuw een keuze in vervoermiddel. Indien de RijnGouwelijn op tijd gereed is, zullen meer bewoners voor het openbaar vervoer kiezen. Inwerkingtreding van de RijnGouwelijn voor de oplevering van de eerste woningen op Valkenburg kan dit keuzeproces positief beïnvloeden.

Park & Ride / Transferia

Goede Park&Ride (P&R) voorzieningen maken dat de RijnlandRoute en RijnGouwelijn elkaar versterken. Het transferium bij Knoop Leiden-West is met name interessant voor een bestemming-P&R. Zowel voor reizigers met bestemming Leiden Centrum als Den Haag. De ligging van het transferium bij de Knoop Leiden-West is wordt sterk bepaald door de uiteindelijke inrichting van de Knoop Leiden-West (zie pag. **). Het toekomstig transferium bij Leiden-Oost aan de A4 heeft voor bestemming-P&R een nog hogere waarde.

3.2.3 Greenport Duin en Bollenstreek

De Greenport Duin- en Bollenstreek is één van de vijf Greenports in Nederland, en daarmee onderdeel van de nationale economische hoofdstructuur. Het maakt dan ook deel uit van het Randstad Urgent Project Transitie Greenports. De Duin- en Bollenstreek staat voor een omvangrijke economische en landschappelijke vitaliseringsopgave. De tuinbouw- en bollensector moeten worden geherstructureerd en de specifieke landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van de streek moeten worden verbeterd en beheerd. De Greenport Ontwikkelingsmaatschappij (GOM) is de intergemeentelijke organisatie die deze opgave ter hand neemt (zie kader).

Kader Greenport Ontwikkelingsmaatschappij

De Greenport Ontwikkelingsmaatschappij is een samenwerkingsverband tussen de gemeenten Lisse, Hillegom, Noordwijk, Noordwijkerhout, Teylingen en Katwijk en richt zich onder meer op het:

- versterken van de economische concurrentiepositie van de Greenport
- verbeteren van het werk-, woon- en leefklimaat
- verduurzamen van energie- en waterinfrastructuur
- verbinden van de kust met het Groene Hart (ecologisch en recreatief)
- realisatie groenprojecten en hoogwaardige natuurgebieden
- aanleg recreatieve fiets- en wandelpaden
- bouw van woningen (2000 binnen de 500 buiten rode contour)
- verbinden van de Greenport met mainports en marktgebieden

De verbetering van de bovenregionale bereikbaarheid van de valt buiten het werkgebied van de GOM.

Verbetering van de wegbereikbaarheid is een sleutelfactor voor de gewenste herstructurering. Uit verschillende onderzoeken⁶ blijkt dat het bereikbaarheidsvraagstuk vraagt om een samenhangend pakket aan maatregelen op verschillende niveaus (lokaal, regionaal, bovenregionaal). Voor de verbetering van de bovenregionale bereikbaarheid van de Bollenstreek is een nieuwe oost-west verbinding ter hoogte van de As Leiden-Katwijk van groot belang: de Bollenstreek wordt hierdoor aanzienlijk beter bereikbaar vanuit Den Haag, Rotterdam en Utrecht. De tracés voorgesteld in de oplossingsclusters Holland Rijnland in het Groen, Stadsrandroute en Zoeken naar Balans dragen allen bij aan de verbetering van de bereikbaarheid in de Bollenstreek. Ook sluiten de oplossingsclusters aan bij andere (regionale en lokale) bereikbaarheidsmaatregelen als de Zuid-Kennemerlandroute, en verschillende oost-west georiënteerde interlokale verbindingen als de Noordelijke Randweg Rijnsburg zoals deze vastgelegd zijn in een regionale samenwerkingsagenda van de Provincies Zuid- en Noord Holland (december 2008). Deze maatregelen dienen verder uitgewerkt te worden in een gezamenlijk, integraal pakket met procesafspraken, taken en verantwoordelijkheden.

3.2.4 Leiden Bio Science Park

Het Leiden Bio Science Park is een cluster van bedrijven en kennisinstellingen dat tot de Europese top vijf behoort en uiteindelijk 16.000 hoogwaardige arbeidsplaatsen zal gaan tellen. Daarmee levert het Leiden Bio

⁶ Verwijzing maken naar Regio Holland Rijnland, Onderzoek naar de Noordelijke Ontsluiting Greenport Onderzoek Provincie Noord en Zuid Holland " Bereikbaarheidsstudie Grensstreek Noord- en Zuid-Holland".

Science Park een belangrijk aandeel in het uitbouwen van de nationale kenniseconomie. Het park is dan ook een van de speerpuntprojecten van het Ministerie van Economische Zaken en maakt het eveneens deel uit van het Programma Randstad Urgent.

Om ruimte te bieden aan de economische potenties en ontwikkelingen van het Leiden Bio Science Park is een herontwikkeling van het park benodigd. Hierbij staan drie doelen centraal:

- het behoud en de versterking van het kenniscluster in Leiden en Oegstgeest door meer ruimte te creëren voor kennisintensieve bedrijvigheid.
- het ontwerpen en realiseren van een hoogwaardig stedelijk gebied met functiemenging, een goede wegeninfrastructuur, openbaar vervoer, groen en water.
- het clusteren en moderniseren van de universitaire huisvesting.

Deze doelen worden bereikt door toename van het oppervlak bio-science-bedrijven (200.000 m² bruto vloeroppervlak) en de combinatie wonen en stedelijke voorzieningen (170.000 m²). De uitvoering van de ontwikkelingen kunnen pas in gang gezet worden, indien de bereikbaarheid en interne ontsluiting van het park op orde is gebracht. Een cruciale locatie hierin is het kruispunt Plesmanlaan – Ehrenfestweg – Haagse Schouw.

De drie oplossingsclusters Holland Rijnland in het Groen, Stadsrandroute en Zoeken naar Balans verbeteren de bereikbaarheid van het Leiden Bio Science Park. In alle gevallen is het ongelijkvloers maken van de kruising Plesmanlaan – Ehrenfestweg – Haagse Schouw benodigd. Met name van het Holland Rijnland in het Groen, Churchillaan tracé (1a en b), en in mindere mate het Holland Rijnland in het Groen, spoortracé (1sp), kennen een ingewikkelde ontwerpogave voor deze kruising. De tracés van de Stadsrandroute en Zoeken naar Balans ontlasten juist de genoemde kruising maar maken de technische ontwerpogave niet direct eenvoudiger.

3.2.5 Locatie Valkenburg

Voor het realiseren van de woningbouwopgave in de Randstad zijn in de Nota Ruimte enkele specifieke locaties genoemd, waaronder het voormalig vliegveld Valkenburg. Deze locatie is één van de 'laatste' grote uitleglocaties in de Randstad. Partijen hebben hier een bijzondere doelstelling om een internationaal topwoonmilieu te realiseren. Op deze locatie zijn circa 5.000 woningen gepland, waarvan 500 woningen in het internationale topwoonmilieu. Het RVOB (Rijksvastgoed- en Ontwikkelingsbedrijf, het voormalige GOB) neemt namens het Rijk actief deel in de planvorming vanwege een aantal specifieke rijksbelangen. Voorwaarde voor ontwikkeling van de locatie is een ruime groene bufferzone in de richting van Wassenaar en goede ontsluiting van de locatie over de weg en per openbaar vervoer (Nota Ruimte).

De Integrale Benadering Holland Rijnland heeft een tweetal belemmeringen geïdentificeerd die de doelstelling voor een internationaal topmilieu op de locatie in de weg kunnen staan:

- 1 Voor een internationaal topwoonmilieu wordt oriëntatie op en directe verbinding met de binnenduinrand bij Wassenaar van groot belang geacht. Een eventuele weg (Stadsrandroute) zou hierin belemmerend kunnen werken maar tegelijkertijd wordt opgemerkt dat deze oriëntatie onvoldoende is geregeld in het Integraal Structuurplan Valkenburg;
- 2 Een tweede punt betreft de opbouw van woningcategorieën op de locatie. Het deel van het programma dat onder de gemiddelde marktprijs gerealiseerd moet worden is zodanig groot dat het een goede opbouw naar het beoogde topwoonmilieu in de weg staat.

Daarnaast verdienen de volgende zaken aandacht: bij de verdere ontwikkeling van de locatie:

- realisering van voldoende ontsluitingmogelijkheden van de nieuwbouwlocatie Valkenburg op de N206; gezien de grootte van de locatie dienen er minimaal twee aansluitingen te komen.
- het combineren van de oversteek RijnGouwelijn over N206 met een langzaam verkeersroute.

Aan andere zijden:

- een keuze voor de *Stadsrandroute* zou mogelijk herziening van het Integraal Structuurplan Valkenburg vereisen;
- aantasting Rijksbufferzone; deze vormt niet alleen een onderdeel van de ecologische verbinding Duinen-Groene Hart maar ook een 'groene long' ter plaatse tussen Wassenaar en de As Leiden-Katwijk;
- vrees van de gemeente Wassenaar voor verkeersaantrekkende op de N441 (Katwijk-Wassenaar) bij bepaalde RijnlandRoute-variant(en);
- ruimtereservering voor toekomstige uitbreiding zandwinning Valkenburgse Meer plus de ruimte die nodig is voor compensatie van de daardoor verloren natuurwaarden;
- het belang van beperking van het ruimtebeslag van de aansluiting van de RijnlandRoute op de A44.

Procesafspraken

Na het uitspreken van een bestuurlijke voorkeur voor het tracé van de RijnlandRoute, vaart zetten in het planproces voor Vlakenburg. Bij het opstellen van een Masterplan voor dit gebied, rekening houden met onder meer bovengenoemde aandachtspunten. .

[PM: relatie met Verstedelijkingsafspraken]

3.3 Fasering

3.3.1 Inleiding

Fasering is een instrument om te kunnen beginnen met de realisatie van werkzaamheden terwijl nog niet aan alle voorwaarden is voldaan om een project/programma in zijn geheel uit te voeren. Het te kiezen oplossingscluster, samenhangende set van maatregelen, zal niet gelijktijdig en in één keer kunnen worden gerealiseerd. In deze paragraaf worden een aantal afhankelijkheden tussen maatregelen geschetst die van belang zijn bij de fasering/programmering van de werkzaamheden.

Meer in het bijzonder wordt over fasering gesproken bij de realisatie van de RijnlandRoute en de bijbehorende maatregelen aan het Hoofdwegennet. In deze paragraaf wordt hier nader op ingegaan.

3.3.2 Afhankelijkheden maatregelen oplossingsclusters

Eerst bewegen dan bouwen, is de veelgebruikte slogan om te duiden dat de bereikbaarheid van nieuwe bouwlocaties geborgd moet zijn voordat op deze locaties woon- of werkfuncties effectief worden. Vooral het succes van de ontwikkeling van de locatie Valkenburg is afhankelijk van een tijdige bereikbaarheid over de weg en via het OV. Dit betekent niet dat de hele RijnlandRoute en RijnGouwelijn moeten zijn gerealiseerd voordat de eerste huizen kunnen worden opgeleverd, hoewel dit bestuurlijk wel zo wordt geagendeerd. Het

bouwen van de nieuwe woningen op Valkenburg zal ook ca. 10 jaar (500 woningen per jaar) in beslag nemen. Zodra een deel van de RijnlandRoute is gerealiseerd kunnen de eerste woningen worden opgeleverd. In plaats van de RijnGouwelijk kan een tijdelijke busverbinding de eerste jaren ingezet worden om de nieuwe bewoners naar het OV te krijgen. Zo kunnen bijv. een opwaardering van de Tjalmaweg (als ontsluitingsweg voor Valkenburg) en een verbeterde doorstroming op de Knoop Leiden West in combinatie met het verbeteren van de aansluiting van Leiden op de A4 een eerste opvang bieden voor de toename van de bereikbaarheid als gevolg van de bouw van een eerste deel van de woningen op Valkenburg en de realisatie van de momenteel gestageneerde projecten (Kleipetten Zuid, en de Horn).

In de oplossingsclusters Holland Rijnland in het Groen en Zoeken naar Balans, komen de RijnlandRoute en de RijnGouwelijk samen in de Knoop Leiden West. Het ligt voor de hand om ter plaatse slechts in keer aan het werk te gaan en de benodigde werkzaamheden ten behoeve van beide projecten uit te voeren. Dit vraagt om planning en afstemming.

De benodigde maatregelen aan het Hoofdwegennet moeten gereed zijn voordat de RijnlandRoute volledig wordt opengesteld, anders ontstaat een extra belasting op het Hoofdwegennet die niet opgevangen kan worden. De gevolgen hiervan zijn groot omdat daarmee ook een grote stroom doorgaand verkeer wordt gehinderd.

3.3.3 RijnlandRoute

Bij de RijnlandRoute komt fasering als optie naar voren om bekostigende partijen niet in één keer het budget ter beschikking te hoeven laten stellen maar hen in staat te stellen dit op een later moment te doen. Er wordt in zo'n situatie gekeken wat op de korte termijn moet/kan worden gedaan om de urgentie van de problematiek tegemoet te komen. In alle oplossingsclusters kunnen van de RijnlandRoute enkele onderdelen als No Regret maatregelen eerst worden uitgevoerd. Het betreft het aanpakken van de twee bottlenecks in de huidige route: Knoop Leiden-West / Tjalmaweg en het Lammenschansplein.

Gegeven het in 3.6.2 gestelde dat de maatregelen aan het Hoofdwegennet gereed dienen te zijn voordat de RijnlandRoute wordt opengesteld, zou een tweede fase gericht kunnen zijn op het uitvoeren van de maatregelen aan het hoofdwegennet (aansluitingen en verbredingen). Voor het cluster Zoeken naar Balans zou in deze fase eveneens het deel van het tracé kunnen worden gerealiseerd dat samenvalt met de A44 (Maaldrift – Knoop Leiden-West).

Als laatste fase wordt de RijnlandRoute gecompleteerd door de verbinding tussen de A4 en de A44 te realiseren.

Er vanuit gaande dat alle werkzaamheden in 2020 gerealiseerd moeten zijn, omdat anders te grote problemen met de verkeersafwikkeling blijken te ontstaan, en rekening houdend met een redelijke periode voor de afronding van de planvorming is de inschatting dat het effect van faseren beperkt zal blijven tot maximaal 3-5 jaar.

4 Vergelijking integrale oplossingsclusters

Dit hoofdstuk vergelijkt de verschillende oplossingsclusters aan de hand van het beoordelingskader, zoals vastgesteld in de Startbeslissing Integrale Benadering Holland Rijnland. De vergelijking vindt plaats ten opzichte van de zogenoemde referentievariant. De referentievariant is de variant zoals gebruikt in de MKBA: de situatie in 2020, zonder RijnlandRoute, met RijnGouwelin en met de realisatie van de woningbouwopgave tot 2020 (inclusief Valkenburg). Iedere paragraaf eindigt met een vergelijkende tabel, waarin alle worden weergegeven. De scoringsmethodiek is als volgt:

- 0 = niet onderscheidend ten opzichte van de referentievariant
- + = positief onderscheidend ten opzichte van referentievariant (situatie verbetert)
- ++ = zeer positief onderscheidend ten opzichte van de referentievariant (de situatie verbetert sterkt)
- = negatief onderscheidend ten opzichte van referentievariant (situatie verslechtert)
- = zeer negatief onderscheidend ten opzichte van de referentievariant (de situatie verslechtert sterkt)

Gekozen is voor een 5-punts schaal om zowel in positieve als negatieve richting onderscheid te kunnen maken tussen de verschillende projectvarianten.

4.1 Effectbeschrijving

4.1.1 Bereikbaarheid

De bereikbaarheidseffecten doen zich voor op verschillende schaalniveaus, van bovenregionaal tot lokaal. Daarmee worden verschillende modaliteiten en infrastructuurnetwerken beïnvloed: rijks-, regionale en lokale netwerken. Voor het bepalen van die effecten op de bereikbaarheid is onder meer gebruik gemaakt van een verkeersmodel. In samenwerking met Rijkswaterstaat en de Provincie Zuid-Holland is een verkeersmodel ontwikkeld waarbij het verplaatsingsgedrag is geput uit het rijksmodel NRM, en de toedelingen aan het netwerk heeft plaatsgevonden in het meer verfijnde regionale model RVMK. Op deze manier is een optimale combinatie gecreëerd voor het modelleren van zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet⁷.

Bij het inzichtelijk maken van de effecten voor de mobiliteit worden de volgende zaken onderscheiden:

1. Reistijdverkortings algemeen
2. Doorstroming doorgaand verkeer
3. Robuustheid

Reistijdverkortings algemeen

Door het aanleggen van nieuwe verbindingen neemt de congestie af en de reistijd toe. Maar het creëren van capaciteit op de ene plaats, kan tot gevolg hebben dat het elders drukker wordt. Daarnaast worden er door de aanleg van de weginfrastructuur ook nieuwe autoverplaatsingen gecreëerd. Daarom wordt gekeken naar de totale toename van de reistijd in het gehele netwerk.

Het algemene beeld is dat Zoeken naar Balans en Stadsrandroute een positief effect hebben op de totale reistijden van het verkeer en dat Holland Rijnland voor het autoverkeer een licht negatief effect laat zien. Dit zal te maken hebben met het minder robuuste karakter van het Churchillaantracé, waardoor ondanks een

⁷ De uitgangspunten van de modellering staan vermeld in Bijlage 2

verbeterde oost-west verbinding, ook weer extra omrij- en verdringingseffecten ontstaan op de vele parallelle en onderliggende verbindingen.

[PM CHECK MET definitieve resultaten GOUDAPPEL)]

Cluster		Holland Rijnland in het Groen			Stadsrandroute		Zoeken naar Balans	
Criteria	Variant	1a	1b	1sp	2a	2b	3a	3b
Reistijdwinsten autoverkeer		p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Reistijdwinsten vrachtverkeer		p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

Reistijden individuele verplaatsingen

De aanleg van nieuwe weginfrastructuur in de regio heeft invloed op de reistijden van een grote hoeveelheid verplaatsingen. Om een indruk te krijgen van de verwachte reistijdeffecten voor individuele verplaatsingen zijn hieronder de reistijden van een aantal verplaatsingen weergegeven.

Clusters*:		Referentie 2020	Holland Rijnland in het groen	Stadsrand-Route	Zoeken naar balans
Verplaatsing:					
Katwijk – Alphen a/d Rijn (N206 / RLR)	minuten %	34	Pm Pm	24,0 -29%	26,9 -21%
Flora Holland - Hillegom (A44)	minuten %	19,5	Pm Pm	19,5 0%	16,7 -14%
Bio Science Parc – Rijswijk (N206 / RLR + A4)	minuten %	23,9	Pm Pm	23,3 -3%	23,7 -1%

* De gemiddelde waarden van de varianten binnen de clusters zijn weergegeven

[PM check met definitieve resultaten van Goudappel]

Doorstroming doorgaand verkeer

Voor de beoordeling van de doorstroming van het doorgaand autoverkeer wordt gekeken naar twee soorten verkeersstromen:

- Verkeer op het hoofdwegennet. Hierbij wordt gekeken naar de trajecten en normen uit de Nota Mobiliteit (NoMo). Op deze trajecten geldt de norm dat het verkeer in de spits maximaal 1,5x zo lang over een verplaatsing zou mogen doen.
- Verkeer op het regionale wegennet. Hierbij wordt gekeken naar regionale verplaatsingen van ongeveer 30 km. lang, waarbij de norm van de provincie Zuid-Holland wordt toegepast dat verkeer in de spits maximaal 1,5 of 2x zo lang over een verplaatsing mag doen.

Reistijden hoofdwegennet

Voor de reistijden op het hoofdwegennet is gekeken naar de trajecten zoals die in de Nota Mobiliteit zijn bepaald:



- A44 Leiden - Burgerveen
- A4 Leiden - Badhoevedorp
- A4 Den Haag – Leiden

Figuur: De NoMo trajecten

Het algemene beeld is dat alle trajecten voldoen aan de gestelde normen, en dat de onderlinge verschillen in reistijden minimaal zijn. In onderstaande tabel zijn de verschillende waarden weergegeven

Toe-/afname reistijden NoMo trajecten t.o.v. referentie								
Cluster		Holland Rijnland in het Groen			Stadsrandroute		Zoeken naar Balans	
Trajecten	Variant	1a	1b	1sp	2a	2b	3a	3b
A44 Leiden - Burgerveen		100	100	98	100	100	101	101
A4 Leiden - Badhoevedorp		100	100	100	100	100	101	100
A4 Den Haag – Leiden		pm	pm	pm	pm	Pm	pm	pm

Reistijden NoMo trajecten (norm = 1,5)									
Cluster		Ref. 2020	Holland Rijnland in het Groen			Stadsrandroute		Zoeken naar Balans	
Trajecten	Variant		1a	1b	1sp	2a	2b	3a	3b
A44 Leiden - Burgerveen		1,05	1,05	1,05	1,03	1,05	1,05	1,05	1,05
A4 Leiden - Badhoevedorp		1,18	1,18	1,18	1,18	1,18	1,18	1,18	1,18
A4 Den Haag – Leiden		1,28	pm	pm	pm	pm	Pm	pm	pm

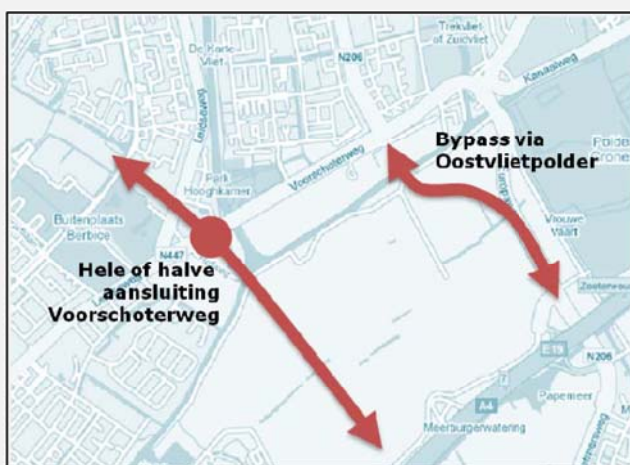
[CHECK MET GOUDAPPEL GEGEVENS DEZE WEEK]

Ontsluiting Leiden

De toegang van Leiden via de Lammebrug en het Lammeschansplein aan de oostkant van de stad is een groot verkeersknelpunt. Om de bereikbaarheid van de stad als ontwikkellocatie op het gebied van wonen en werken te verbeteren is naar verschillende oplossingen gekeken om Leiden beter te ontsluiten

De varianten hierbij zijn:

- Een hele aansluiting op de Voorschoterweg
- Een halve aansluiting op de Voorschoterweg
- Een bypass van de Europaweg naar de Churchilllaan via de Oostvlietpolder



Figuur: Varianten ontsluiting Leiden

In onderstaande tabel zijn de belangrijkste verkeerscijfers voor de verschillende oplossingen weergegeven.

Variant: Waarde:	Referentie 2020	Hele aansluiting Voorschoterweg	Halve aansluiting Voorschoterweg	Bypass Oostvlietpolder
Intensiteit Europaweg I/C Europaweg (spits)	54000 >100%	38000 70-100%	36000 70-100%	49000 100%
Intensiteit Lammebrug I/C Lammebrug (spits)	54000 >100%	38000 70-100%	34000 70-100%	26000 <70%

Een vergelijking van de varianten geeft de volgende bevindingen:

- Alle genoemde oplossingen brengen de bereikbaarheid van de stad aan de oostkant op een beter peil.
- Met een hele of halve aansluiting op de Voorschoterweg blijft in de spitsperiode het knelpunt Lammebrug bestaan. Dat komt door een toch omvangrijke stroom verkeer die gericht is op Leiden centrum en zijn omgeving, waarvoor een aansluiting op de Voorschoterweg een te grote omrijroute is. Ondanks de aanleg van een aansluiting blijft de ontsluiting van Leiden aan de oostzijde dus problematisch.

- Met een bypass door de oostvlietpolder wordt het eerste gedeelte van de Europaweg vanaf de A4 nog steeds zwaar belast, zij het minder dan in de referentiesituatie. Het knelpunt op de Lammebrug wordt in deze variant echter wel opgelost, waardoor de ontsluiting van Leiden beter te garanderen is.

Robuustheid

Een robuuster wegennet is minder gevoelig voor piekbelastingen en incidenten en biedt het verkeer meer keuzemogelijkheden en terugvalopties. Hoe robuuster het wegennet, hoe kleiner de kans op grote en incidentele reistijdverliezen en daarmee samenhangende economische schadeposten.

De robuustheid van de clusters wordt daarom afgemeten aan de hoeveel capaciteit die er wordt toegevoegd aan het netwerk, en in hoeverre de routekeuze en de hoeveelheid terugvalopties voor het autoverkeer toeneemt in het geval van incidenten en piekbelastingen.

Bevindingen

Alle clusters versterken het wegen- en OV-netwerk. Er zijn een aantal onderscheidende verschillen, met name ten aanzien van de regionale oost-west verbinding voor het autoverkeer.

- Holland Rijnland in het groen (1a/b) geeft netto de minste capaciteitsvermeerdering van alle clusters, omdat er vooral sprake is van uitbreiding van bestaande capaciteit. Het wegennet wordt wel versterkt door het oplossen van bottlenecks op de bestaande oost-west verbinding, snelheidverhoging van 50 km/uur naar 70 km/h en een gedeeltelijke verbreding van het Churchilllaan tracé van 2x1 naar 2x2 rijstroken. Ook de Tjalmaweg wordt uitgebreid van 2x1 naar 2x2 rijstroken (80km/h).
- Holland Rijnland in het Groen met het spoortracé voegt netto meer capaciteit toe, omdat het een nieuwe aanvullende verbinding creëert tussen de N11 en de Plesmanlaan, van 2x2 rijstroken (70km/h). Hiermee neemt ook de routekeuze toe.
- Stadsrandroute geeft netto de meeste capaciteitsvermeerdering, omdat het zowel tussen de A4 en de A44, als tussen de A44 en Katwijk zorgt voor een nieuwe verbinding van 2x2 rijstroken (80 km/h), als aanvulling op het bestaande netwerk. Dit zorgt tevens voor de meeste mogelijkheden ten aanzien van routekeuze.
- Zoeken naar balans zit qua robuustheid tussen Holland Rijnland in het groen en Stadsrandroute in. Tussen de A4 en de A44 wordt nieuwe capaciteit toegevoegd van 2x2 rijstroken (80km/h), terwijl tussen de A44 en Katwijk de Tjalmaweg wordt uitgebreid van 2x1 naar 2x2 (80 km/h). De routekeuze voor wat betreft uitwisseling tussen de A4 en de A44 vermeerderd en is vergelijkbaar met Stadsrandroute.

Vergelijking – Bereikbaarheid								
Cluster		Holland Rijnland in het Groen			Stadsrandroute		Zoeken naar Balans	
Criteria	Variant	1a	1b	1sp	2a	2b	3a	3b
Reistijdverkortings algemeen		0	0	0	+	+	+	+
Doorstroming doorgaand verkeer		0	0	0	0	0	0	0
Robuustheid		0/+	0/+	+	++	++	+/++	+/++
Samenvatting		pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm

4.1.2 Woningbouw

Er is een gedragen beeld dat de regio Holland Rijnland belangrijke vestigingsvoorwaarden bezit voor een (potentiële) top-woonregio in de Randstad. De woningbouwproductie stukt, onder meer vanwege de gebrekkige regionale bereikbaarheid. Het is aannemelijk dat alle in hoofdstuk 3 beschreven oplossingen in voldoende mate bijdragen aan verbetering van die bereikbaarheid, zodat dit geen structurele belemmering meer hoeft te vormen voor de realisatie van de regionale woningbouwopgave (voor effecten zie paragraaf bereikbaarheid).

Bereikbaarheid is echter niet de enige belemmering die de woningbouwproductie in deze regio in de weg staat. Er zijn meerdere factoren die debet zijn aan de achterblijvende prestaties van de regio op dit gebied. Deze zijn in het afgelopen jaar geïnventariseerd door de bouwregisseurs. Voor de periode 2005-2010 haalt de regio naar verwachting 59% van haar taakstelling. De laatste twee jaar lijkt de productie echter weer redelijk op peil, ondanks de economische crisis die nu nog weinig vat lijkt te hebben op de woningbouw.

Het maken van verstedelijkingsafspraken voor de periode 2010-2020 is erop gericht om op de geïnventariseerde punten doorbraken te forceren en tempo te maken met de productie in de regio. Daarnaast hebben partijen de inzet om de verstedelijkingsafspraken breder in te vullen dan voorheen. Productie moet gelijk op gaan met kwalitatieve impulsen (bijvoorbeeld groenimpulsen voor recreatie) en het in evenwicht brengen van de woonmilieus. De verstedelijkingsafspraken zullen tijdens het BO MIRT gemaakt worden tussen de minister voor Wonen, Wijken en Integratie en het Dagelijks Bestuur van Holland Rijnland. Via de verstedelijkingsafspraken moeten keuzes uit de Integrale Benadering Holland Rijnland om verstedelijking zoveel mogelijk te concentreren in de As Leiden-Katwijk en het buitengebied open te houden, landen in de uitvoeringsstrategieën van betrokken overheden.

Conform het beoordelingskader worden de volgende effecten voor de woningmarkt inzichtelijk gemaakt:

1. Afname van het tekort aan woningvoorraad

De inzet voor de verstedelijkingsafspraken en de regionale woonvisie is om het tekort op de woningvoorraad in Holland Rijnland terug te brengen tot 1,5 procent. Met een productie van 16.000 - 20.000 woningen tot 2020 kan dit tekort worden teruggebracht. Het is aannemelijk dat zowel *Zoeken naar Balans*, *Holland Rijnland in het Groen* en de *Stadsrandroute* in voldoende mate bijdragen. De regionale bereikbaarheid zal geen structurele belemmering meer vormen voor de woningbouwproductie. Daarmee zijn de oplossingen op dit punt niet onderscheidend. Dit geldt ook voor de periode na 2020.

2. Betere afstemming van vraag en aanbod op de regionale woningmarkt

Een verbeterde afstemming tussen vraag en aanbod is grotendeels onafhankelijk van de oplossingen die de Integrale Benadering voorstelt. Dit vraagstuk dient onderwerp van aandacht te zijn voor de verstedelijkingsafspraken 2010-2020. Over het algemeen geldt er in Holland Rijnland een tekort aan stedelijke woonmilieus (centrum stedelijk en groenstedelijk). De beleidskeuze van Holland Rijnland om de verstedelijking te concentreren in de As Leiden-Katwijk past goed bij de vraag naar deze woonmilieus. Het realiseren van groenstedelijke woonmilieus, bijvoorbeeld op Valkenburg, is bij alle voorgestelde oplossingen mogelijk. Het realiseren van centrum stedelijke woonmilieus vergt voldoende geconcentreerde stedelijke voorzieningen. Het *Alternatief Spoortracé* zoals beschreven in hoofdstuk 5 heeft in dit opzicht meer potentie dan *Zoeken naar Balans*, *Stadsrandroute* en *Holland Rijnland in het Groen*. Bij het *Alternatief Spoortracé* verbetert de interactie

tussen het autoverkeer en het openbaar vervoer waardoor aantrekkelijke locaties ontstaan voor stedelijke voorzieningen. Omdat voor de plannen voor stedelijke voorzieningen en woonmilieus in het *Alternatief Spoortracé* nog nadere uitwerking nodig is, kan op dit punt geen beoordeling worden gemaakt. *Zoeken naar Balans*, *Stadsrandroute* en *Holland Rijnland in het Groen* zijn voor wat betreft de centrum stedelijke woonmilieus niet onderscheidend.

3. Kwalitatieve verbetering van de Randstedelijke woningmarkt

Voor de woningmarkt op Randstedelijk niveau is gelijktijdige realisatie van verschillende woonmilieus van groot belang. Dit betreft hoogstedelijke en meer landelijke woonmilieus. Op die manier is het mogelijk in te spelen op de uiteenlopende woonwensen (Randstad 2040). In de verstedelijkingsstrategie van de Zuidvleugel zet men onder meer in op onderscheidende en kwalitatief hoogstaande woonmilieus om de aantrekkelijkheid en positie van de Zuidvleugel te versterken. In deze strategie wordt Locatie Valkenburg als 'icoon' aangemerkt. Deze 'iconen' van de Zuidvleugel moeten voldoen aan de hoogste internationale standaarden (Verstedelijkingsstrategie Zuidvleugel, 2009). Hieruit concluderen we dat inzet op 'uiterste woonmilieus' (kwalitatief hoogstaand en (hoog)centrumstedelijk én landelijk) bijdraagt aan versterking van de Randstad. Het centrum van Leiden en Locatie Valkenburg kunnen hierin verschil maken. Het centrum van Leiden speelt dezelfde rol voor de regionale woningmarkt. Ook Valkenburg speelt een rol ten aanzien van de regionale woningmarkt met een toevoeging van groenstedelijke milieus. Bovendien kan Valkenburg verschil maken op Randstadniveau met een ruim opgezet internationaal topwoonmilieu. Een eventuele weg die de relatie met Wassenaar en de binnenduinrand belemmert, zoals bij de *Stadsrandroute*, kan afbreuk doen aan de potentie van Valkenburg. Een verdiepte inpassing kan die belemmering deels wegnemen maar vergt extra investeringen.

Vergelijking - Woningbouw en verstedelijking								
		Zoeken naar Balans			Holland Rijnland in het Groen		Stadsrandroute	
Criteria	Variant	1a	1b	1sp	2a	2b	3a	3b
1. Tekort woningvoorraad		0			0		0	
2. Afstemming vraag-aanbod regio		0			0		0	
3. Randstedelijke woningmarkt		+			+		-	
Samenvatting		+			+		-	

4.1.3 Economische ontwikkeling

Arbeidsplaatsen en knooppuntontwikkeling

Conform het beoordelingskader gaan we allereerst in op de toename van het aantal arbeidsplaatsen in As Leiden-Katwijk. De groei van het aantal arbeidsplaatsen in de As Leiden-Katwijk zal in alle alternatieven ongeveer gelijk zijn. Alle alternatieven gaan uit van clustering/ bundeling op de As Leiden-Katwijk waarmee een verplaatsing van arbeidsplaatsen is voorzien. De toename van arbeidsplaatsen in de As Leiden-Katwijk betekent een nagenoeg gelijke afname van arbeidsplaatsen elders in de regio, zoals ook in modelberekeningen en de KBA methodiek het uitgangspunt is.

De kansen voor multimodale knooppunt ontwikkeling zijn per oplossingscluster wel verschillend. Economisch gezien functioneert Holland Rijnland nu, vanwege de gebrekkige oost-westverbinding, als een losse verzameling gebieden die ieder vooral op de noord-zuidassen (A44, A4, spoorlijn) zijn georiënteerd. Waar de oost-westverbinding de A4 en A44 kruist, bevinden zich in de alternatieven *Zoeken naar Balans* en *Holland Rijnland in het Groen* opstappunten voor de RijnGouwelijn. Die combinatie met hoogwaardig openbaar vervoer heeft een synergetisch effect. De multimodale knopen die ontstaan (Leiden-West en mogelijk ook Leiden-Oost) zorgen naar verwachting voor grote economische aantrekkingskracht. De resulterende ruimtelijke ontwikkeling geeft weer meer vervoerwaarde aan het openbaar vervoer. Deze kansen leiden tot een hogere waardering voor *Zoeken naar Balans* en *Holland Rijnland in het Groen*.

Bereikbaarheid economische speerpunten

Om inzicht te krijgen in de effecten van nieuwe infrastructuur op de bereikbaarheid van de economische speerpunten in Holland Rijnland, is gekeken naar het effect op de reistijden vanuit deze locaties. De reistijdwinsten hebben een gunstig effect op het functioneren van bedrijven, de betreffende markten en tenslotte op de aantrekkingskracht van nieuwe bedrijvigheid.

Alle reistijden zijn berekend aan de hand van meerdere verplaatsingen met een afstand van ongeveer 30 kilometer in uiteenlopende richtingen, van en naar het desbetreffende economisch speerpunt (zie ook de voetnoten). Voor de Greenport Duin- en Bollenstreek gaat het om verplaatsingen van en naar de bloemenveiling in Rijnsburg, en om verplaatsingen naar de noordflank van de Greenport.

Economisch speerpunt	Referentie 2020	Groen	Groen Spoor	Stadsrand	Balans
Bio Science Parc ⁸	100	94	96	97	96
Greenport zuid (Flora Holland) ⁹	100	91	87	92	87
Greenport noord (Noordwijkerhout) ¹⁰	100	95	94	94	94
Congreswezen Noordwijk ¹¹	100	89	88	92	88
ESA/ESTEC ¹²	100	94	93	88	93

Tabel - Reistijden economische speerpunten (geïndexeerd, referentie 2020 = 100. Waarde kleiner dan 100 is een afname van de reistijd)

In de reistijdentabel zijn de volgende verwachtingen af te lezen tekst checken ahv tabel :

[Toelichting PM]

⁸ Reistijden Bio Science Parc berekend a.d.h.v. verplaatsingen van/naar Hillegom, Alphen a/d Rijn en Rijswijk

⁹ Reistijden Greenport Flora Holland berekend a.d.h.v. verplaatsingen van/naar Hillegom, Alphen a/d Rijn en Rijswijk

¹⁰ Reistijden Greenport noord berekend a.d.h.v. verplaatsingen tussen Noordwijkerhout en Roelofarendsveen, Den Haag en Voorschoten

¹¹ Reistijden Congreswezen Noordwijk berekend a.d.h.v. verplaatsingen van/naar Roelofarendsveen, Hoofddorp en Den Haag

¹² Reistijden ESA/ESTEC berekend a.d.h.v. verplaatsingen van/naar Hillegom, Alphen a/d Rijn en Rijswijk

Vergelijking – economische ontwikkeling							
Cluster		Holland Rijnland in het Groen			Stadsrandroute		Zoeken naar Balans
Criteria	Variant	1a	1b	1sp	2a	2b	3a 3b
1 arbeidsplaatsen/knooppuntontwikkeling		+	+	+	0	0	+ +
2 bereikbaarheid speerpunten		+	+	+	0	+	0 +
Samenvatting		+	+	+	0	+	0/+ +

4.1.4 Ruimtelijke kwaliteit

De inbedding van fysieke maatregelen moet in balans zijn met de unieke kwaliteiten van de regio. Zeker omdat de kansen voor ruimtelijke en economische ontwikkeling juist voortkomen uit die kwaliteiten. Behoud van openheid van het buitengebied door concentratie van verstedelijking in de As Leiden-Katwijk is om deze reden de basisgedachte achter de bestudeerde oplossingen. Daarmee wordt een duurzame ruimtelijke structuur beoogd.

Efficiënt ruimtegebruik

Efficiënt ruimtegebruik is in de Randstad van groot belang vanwege de hoge ruimtedruk. *Holland Rijnland in het Groen*, *Spoortracé* scoort het hoogst op efficiënt ruimtegebruik vanwege het meervoudig ruimtegebruik via ondergrondse aanleg. *Second-best* scoort een verdiepte aanleg door de Churchilllaan (1b) vanwege de maximale benutting van bestaande infrastructuur en ongelijkvloerse oplossingen in het stedelijk gebied. De *Stadsrandroute* scoort op dit punt het laagst omdat hier nieuwe doorsnijdingen leiden tot nieuw ruimtebeslag.

Barrièrewerking

Met de aanleg van de oost-westverbinding worden enkele nieuwe barrières opgeworpen in het landschap en stedelijk gebied. Bij de *Stadsrandroute* worden de meeste strekkende meters nieuwe barrière gerealiseerd. Bij *Holland Rijnland in het Groen*, *Spoortracé* (1sp) worden nagenoeg geen nieuwe barrières opgeworpen en dit alternatief scoort daarmee hoger.

Bij het alternatief *Holland Rijnland in het Groen*, *Churchilllaan* (1a) zijn de barrières vergelijkbaar met de referentievariant, het bestaande tracé zal intensiever gebruikt worden. Indien het tracé verdiept wordt aangelegd (1b) met enkele ongelijkvloerse passages voor langzaam verkeer is een verbetering ten opzichte van de theoretische referentievariant aan de orde. Toch ontstaat ook daarmee discontinuïteit in stedelijke verbindingen en versnippering rond de kruising met de spoorlijn Den Haag-Amsterdam.

Langs de N206 worden de negatieve gevolgen van barrièrewerking in enige mate gecompenseerd met een nieuwe langzaam-verkeerverbinding naar Duyfrak. Dit is ook het geval bij *Zoeken naar Balans*, waar echter wel forse nieuwe barrières worden opgeworpen tussen de wijk Stevenshof en het buitengebied en tussen Noord- en Zuid Voorschoten.

Visuele hinder speelt vooral binnen het stedelijk gebied. *Zoeken naar Balans* en *Stadsrandroute* scoren vanwege de nieuwe doorsnijding bij Voorschoten daarmee nog wat lager ten opzichte van de referentievariant en de alternatieven uit *Holland Rijnland in het Groen*.

Landschappelijke kwaliteit

De *Stadsrandroute* tast de rijksbufferzone het meest aan (van Stevenshof tot aan de duinen). Alle varianten van *Holland Rijnland in het Groen* laten de rijksbufferzone onaangetast, evenals de referentievariant en scoren daarmee gelijk. Bij *Zoeken naar Balans* wordt de rijksbufferzone bij Stevenshof en Maaldrift aangetast. De aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur is in de genoemde oplossingen niet aan de orde.

Cultuurhistorie

Op en rond de tracés bevinden zich een aantal cultuurhistorisch waardevolle elementen, waaronder de barakken bij Valkenburg, de tankgracht bij Valkenburg, het landgoed Berbice, het monumentale Allemansgeest en de molen Zelden van Passe. In de referentievariant en in de varianten van *Holland Rijnland in het Groen* blijven al deze elementen onaangetast. De alternatieven die vanaf de A4 (met nieuwe aansluiting) Voorschoten doorsnijden zal de molen Zelden van Passe verplaatst moeten worden en zal Allemansgeest vanwege de ingrijpende werkzaamheden niet kunnen blijven bestaan. Landgoed Berbice blijft in alle gevallen behouden. Het alternatief *Stadsrandroute* doorsnijdt hierbij ook de tankgracht bij Valkenburg.

Vergelijking – ruimtelijke kwaliteit								
Cluster		Holland Rijnland in het Groen			Stadsrandroute		Zoeken naar Balans	
Criteria	Variant	1a	1b	1sp	2a	2b	3a	3b
1 efficiënt ruimtegebruik		0	+	++	--	-	-	-
2 barrièrewerking		0	+	++	--	--	--	--
3 landschappelijke kwaliteit		0	0	0	--	--	-	-
4 cultuurhistorie		0	0	0	--	--	-	-
Samenvatting		0	+	++	--	--	-	-

4.1.5 Milieu

Geluid

Er is een aantal factoren noemen, dat van invloed is op de mate van geluidhinder. Zo zal de aanleg van nieuwe extra infrastructuur betekenen dat het aantal gehinderden toeneemt. Ook wanneer er sprake is van hogere verkeersintensiteiten zal er meer overlast zijn, omdat er meer autoverkeer is. De maximale snelheid op een weg is van invloed op de ernst van geluidhinder en de mate van bebouwing rond wegen is bepalend voor het aantal gehinderde.

Op basis van het aantal gehinderden en de ernst van geluidhinder kan een oordeel worden gevormd over de verschillende oplossingsclusters. De uitkomsten van de berekeningen geven geen beeld te zien van extreme toename van ernstige geluidhinder. Het aantal ernstig gehinderden neemt zelfs af. Wel is er een toename waar te nemen van mensen die in beperkte mate geluidhinder ondervinden. Maar voor zover er sprake is van hinder kan deze op verschillende manieren worden tegengegaan, door bijvoorbeeld wegbekleding, geluidschermen of gevelmaatregelen. Omdat er bij de clusters Zoeken naar Balans en Stadsrandroute sprake is van extra infrastructuur, met hogere snelheden en intensiteiten, scoren deze minder positief wat betreft de mate van geluidhinder. Holland Rijnland in het Groen, kent juist weer potentieel meer gehinderden, vanwege de gebieden met hoge bebouwingsdichtheden die bij dit tracé worden gepasseerd. Bij de Stadsrandroute en Zoeken naar Balans zullen meer geluidwerende maatregelen genomen moet worden, met bijbehorende

kosten. Maar de inpassing van effectieve geluidmaatregelen in bebouwd gebied ligt daarentegen weer een stuk complexer dan bij nieuw aan te leggen infrastructuur.

Geluid							
Cluster	Holland Rijnland in het Groen			Stadsrandroute		Zoeken naar balans	
	1a	1b	1sp	2a	2b	3a	3b
Gehinderden	-	0	+	0	0	0	0
Hinder	-	0	+	-	-	-	-
Samenvatting	0			-		-	

4.2 Kosten

In deze paragraaf worden de kosten van de verschillende oplossingsclusters in beeld gebracht. Genoemde bedragen zijn in miljoen euro, inclusief VAT (voorbereiding, administratie en toezichtskosten) en grondverwervingskosten. Voor iedere variant zijn de kosten exclusief en inclusief BTW weergegeven. In bijlage 3 zijn tabellen opgenomen waarin per variant de kosten per maatregel zijn uitgesplitst. Tevens zijn hierin de kosten voor BTW en grondverwerving apart aangegeven.

Vergelijking – kosten								
Cluster		Holland Rijnland in het Groen			Stadsrandroute		Zoeken naar Balans	
		1a	1b	1sp	2a	2b	3a	3b
Criteria	Variant							
1 kosten excl. BTW		534,9	635	1069,2	522,7	767,7	473,5	602,3
2 kosten incl. BTW		631,4	750,5	1270,5	603,1	895,5	550,3	703,5

Bij de maaiveldvariant van *Holland Rijnland in het Groen* (1a) moet opgemerkt worden dat deze verkeerskundig erg slecht scoort. Deze variant is niet robuust c.q. toekomstvast. De b-variant van *Holland Rijnland in het Groen*, kent een hogere mate van inpassing door een gedeeltelijk verdiepte ligging en een aquaduct onder de Vliet. Deze variant kent echter ook beperkingen door zijn aansluitvormen en beïnvloeding van omliggende gebieden en ontwikkelingen. Met name door het laatstgenoemde kent deze variant een hoger risicoprofiel, hetgeen in deze fase niet in geld uitgedrukt kan worden. *Holland Rijnland in het Groen*, spoortracé (1sp) gaat uit van een geboorde tunnel onder het spoor.

De *Stadsrandroute* op maaiveld (2a) is uitgevoerd met een korte tunnel door Voorschoten (600 m) en een half verdiepte ligging tussen de Leidse weg en de spoorlijn. Langs Stevenshof en nieuw-Valkenburg ligt deze variant op maaiveld. Bij de *Stadsrandroute* verdiept (2b) is als uitgangspunt gekozen dat ten westen van nieuw-Valkenburg over een lengte van circa 1500 meter een tunnel (net onder maaiveld) zal worden aangelegd. Hiermee wordt de open verbinding tussen Valkenburg en het duingebied te behouden.

De a-variant van *Zoeken naar Balans* kenmerkt zich door de passage Voorschoten met een brug over de Vliet, viaducten over de Voorschoterweg en Leidseweg een maaiveldligging tussen de Leidseweg en het spoor en een maaiveldligging ter hoogte van Stevenshof. De b-variant van *Zoeken naar Balans* kenmerkt zich door een

korte tunnel onder de Vliet en de Voorschoterweg (600 meter) en een half verdiepte ligging tussen de Leidseweg en het spoor. Bij Stevenshof ligt de weg op maaiveld.

Bij het cluster *Zoeken naar Balans* zit een grote kostenpost bij de passage Voorschoten zowel in bouwkosten als in de kosten voor grondverwerving. Een eerste verkenning laat zien dat op dit punt optimalisatiemogelijkheden aanwezig zijn. Deze mogelijkheden zijn echter wel afhankelijk van de keuze wel of geen volledige aansluiting RijnlandRoute - Voorschoterweg en de exacte keuze van de tracé- en asligging. Bij keuze voor de combinatie "Geen aansluiting Voorschoterweg en by-pass Oostvlietpolder" kan door de as van de RijnlandRoute iets zuidelijker te positioneren (ten opzichte van de as van het MER-trace) en te optimaliseren in tunnellengte, met name het dichte gedeelte nabij De Vliet, een kostenbesparing worden gerealiseerd tussen de 15 – 25 miljoen euro.

Kosten Openbaar Vervoer (RijnGouwelijn)

Bij de subsidieaanvraag voor de RijnGouwelijn die de provincie in het voorjaar van 2009 heeft ingediend werd uitgegaan van een voorlopig voorkeustracé waarbij de RijnGouwelijn in Katwijk tot en met de boulevard liep. Daarbij hoorde een kostenraming van € 203 miljoen. Inmiddels hebben Provinciale Staten een definitief voorkeustracé vastgesteld waarbij de eindhalte in de Tramstraat ter hoogte van de Badstraat is vastgelegd en de route van de RijnGouwesijn dus is ingekort. Een kostenraming van het aldus vastgestelde tracé is nog niet beschikbaar, maar zal waarschijnlijk enigszins lager uitkomen.

4.3 Kentallen kosten baten analyse

[PM]

4.4 Draagvlak

Bij de ondertekening van het Randstad Urgent contract is de afspraak gemaakt dat er een besluit komt over een *bestuurlijk gedragen* voorkeursvariant met zicht op financiering en waarvan de belangrijkste effecten in beeld zijn.

4.4.1 Draagvlak, wanneer en bij wie

De Integrale Benadering Holland Rijnland onderzoekt bereikbaarheidsoplossingen op inhoud en draagvlak. Het betreft vooral, maar niet uitsluitend, bestuurlijk draagvlak. Voor besluitvorming op het BO MIRT van oktober 2009 is het formeel voldoende dat de gedeputeerde Verkeer en Vervoer van de provincie Zuid-Holland mandaat heeft van Provinciale Staten en het Dagelijks Bestuur van Holland Rijnland. De uitwerking van de adviezen van de commissie Elverding door het project "Sneller en beter" loopt parallel aan deze MIRT-verkenning. Zowel de visievorming op de bereikbaarheid van de regio Holland Rijnland als de start van de projecten RijnGouwelijn-West en RijnGouwelijn-Oost en de RijnlandRoute dateren van ruim voor 1 januari 2009. Toch is in de uitwerking van de Integrale Benadering Holland Rijnland zoveel mogelijk gehandeld naar de geest van de adviezen in overleg met het project "Sneller en beter" en de regiegroep.

De praktijk is namelijk subtieler dan de formeel geldende afspraken. De lokale politiek beïnvloedt de Provinciale Staten en Tweede Kamer direct en indirect. Er moet rekening gehouden worden met individuele belangen van lokaal en regionaal opererende partijen. Bij de oordeelsvorming weegt het draagvlak naast de

financiën dus stevig mee. In bijlage 2 wordt ook ingegaan op de (formeel) geldende afspraken, gevolgd door een paragraaf over de essentiële belangen langs de diverse tracés, de inpassing van de RijnGouwelijn, de aansluiting met Leiden Bio Science Park, de oplossingen voor de ontsluiting van de Duin- en Bollenstreek en het gebied rond de zuidelijke regiogemeenten.

4.4.2 Bestuurlijk draagvlak

Om de grenzen van het bestuurlijk draagvlak te onderzoeken zijn er, naast de bestuurlijke conferenties op 11 maart en 20 april, diverse bilaterale gesprekken gevoerd. Ook is er in het kader van het project Rijnlandroute een ronde langs de direct daarbij betrokken gemeenten gemaakt en is er een tweetal bestuurlijke overleggen met deze partijen geweest. De mate van draagvlak voor een oplossingscluster spitst zich met name toe op het tracé van de RijnlandRoute en vooral op de wijze waarop deze in de omgeving is ingepast. De kosten zijn hierbij niet in de beoordeling meegenomen.

Voor de gemeenten Hillegom, Lisse, Noordwijkerhout, Noordwijk, Teylingen, Kaag en Braassem en Leiderdorp en het ministerie van VenW zijn alle drie de oplossingsclusters acceptabel. De gemeenten pleiten wel in alle gevallen expliciet voor een gedegen inpassing en steunen hun collega gemeenten om dit zo goed mogelijk te kunnen realiseren. De gemeenten in de Duin- en Bollenstreek hebben tevens te kennen gegeven dat naast de RijnlandRoute, aanvullende maatregelen nodig zijn voor een goede ontsluiting van de streek. Onder meer een aansluiting van de veiling Flora Holland op de A44 is in dit verband meermalen benadrukt. Het verlagd n van de snelheid op een deel van de A44 biedt hiervoor kansen.

De gemeente Zoeterwoude stelt voor alle oplossingsclusters dat de aanpassingen aan bestaande aansluitingen en/of nieuw te realiseren aansluitingen op de A4 geen negatieve invloed mogen uitoefenen op het Groene Hart. Daarnaast heeft de gemeente haar grote zorgen uitgesproken over de verplaatsing van de molen "Zelden van Passe" bij de oplossingsclusters *Stadsrandroute* en *Zoeken naar Balans*.

Met name de gemeente Leiden heeft bezwaren tegen het oplossingscluster *Holland Rijnland in het Groen*. De gemeente vreest onder meer voor een sterke achteruitgang van de leefbaarheid in de stad indien een variant via de Churchilllaan (1a en 1b) gerealiseerd wordt. De gemeente heeft minder bezwaren tegen het spoortracé (1sp). Regio Holland Rijnland, provincie Zuid Holland en het ministerie van VROM hebben ook hun zorgen uitgesproken over *Holland Rijnland in het Groen* in verband met de leefbaarheid in de stad Leiden.

De gemeenten Wassenaar, Katwijk, Voorschoten, Leiden, regio Holland Rijnland, provincie Zuid Holland en het ministerie van VROM hebben aangegeven niet in te kunnen stemmen met de *Stadsrandroute*. Voor alle partijen geldt dat de doorsnijding van de Rijksbufferzone Duin, Horst en Weide ten zuiden van Valkenburg en ter hoogte van Stevenshof onoverkomelijk is. Met name de gemeente Wassenaar maakt zich ernstig zorgen over het ruimtebeslag van het nieuwe knooppunt Maaldrift. Daarnaast vreest deze gemeente dat de *Stadsrandroute* een verkeersaantrekkende werking zal hebben op de N44 door Wassenaar. De gemeenten Katwijk en Wassenaar, de provincie Zuid Holland en het ministerie van VROM zijn van mening dat het huidige plan voor Valkenburg niet gerealiseerd kan worden indien de *Stadsrandroute* gerealiseerd wordt. Onder meer de kansen voor een internationaal topwoonmilieu achten zij zeer klein in deze variant.

De gemeente Voorschoten kan niet zonder meer instemmen met de oplossingsclusters *Stadsrandroute* en *Zoeken naar Balans* in verband met de doorsnijding van de gemeente. De gemeente heeft aangegeven alleen in te kunnen stemmen met één van deze clusters indien het tracé van de RijnlandRoute door de gemeente in

een tunnel gerealiseerd wordt. De gemeente Leiden sluit zich bij dit standpunt aan voor wat betreft de RijnlandRoute ter hoogte van de wijk Stevenshof. Regio Holland Rijnland en de provincie Zuid Holland delen de mening van deze twee gemeenten dat een passage goed ingepast moet worden

Draagvlak laat zich moeilijk vertalen in een beoordeling zoals gehanteerd is in voorgaande paragrafen. Met behulp van kleuren is in onderstaande tabel evenwel een indruk gegeven van de mate van draagvlak voor de verschillende oplossingsclusters. Lichtblauw = geen draagvlak, donkerblauw = beperkt draagvlak, paars = acceptabel voor betrokken partijen.

Vergelijking – Draagvlak								
Cluster		Holland Rijnland in het Groen			Stadsrandroute		Zoeken naar Balans	
Criteria	Variant	1a	1b	1sp	2a	2b	3a	3b
Draagvlak								

4.5 Integrale vergelijking

In dit hoofdstuk zijn alle varianten aan de hand van de criteria uit het beoordelingskader beschreven en beoordeeld. Onderstaande tabel bevat de verschillende beoordelingen in één oogopslag.

Vergelijking -								
Cluster		Holland Rijnland in het Groen			Stadsrandroute		Zoeken naar Balans	
Criteria	Variant	1a	1b	1sp	2a	2b	3a	3b
Bereikbaarheid		-	0	0/+	+	+	+	++
Woningbouw		+	+	+	0/-	0/-	+	+
Economische ontwikkeling		+	+	+	0	+	0/+	+
Ruimtelijke kwaliteit		0	+	++	--	--	-	-
Milieu (alleen geluid zonder maatregelen)		0/+	0/+	0/+	-	-	-	-
Kosten weginfra excl. BTW		534,9	635	1069,2	658,7	767,7	473,5	602,3
Kosten weginfra incl. BTW		631,4	750,5	1270,5	764,8	895,5	550,3	703,5
Kosten RijnGouwelijin		203	203	203	203	203	203	203
Draagvlak								

4.6 Oordeel reviewteam

PM

5 Conclusies en aanbevelingen

5.1 Conclusies

Algemeen

Investerings in de RijnGouwelijn, RijnlandRoute en Hoofdwegennet, als onderdeel van een samenhangend pakket van maatregelen, leveren een belangrijke bijdrage aan de ontwikkeling van Holland Rijnland

Maatregelen die in deze verkenning zijn onderzocht maken verdere concentratie van verstedelijking op de "As Leiden-Katwijk" mogelijk. Hiermee wordt uitvoering van het beleid mogelijk om de Duin- en Bollenstreek, het Groene Hart en de Rijksbufferzone Duin, Horst en Weide zo veel mogelijk te ontzien. Het weer vlot trekken van de regionale verkeersproblematiek werkt daarbij als impuls voor de tanende regionale economie en draagt bij aan de verdere ontwikkeling van de Randstedelijke economie.

De ontwikkeling van de Rijnlandroute in combinatie met maatregelen op het Hoofdwegennet en kleinere, locale ingrepen blijken noodzakelijk. De aanleg van de RijnlandRoute vermindert de problematische drukte op de A44 / N44 tussen Leiden en Den Haag, doordat ca. 25% van het verkeer via de Rijnlandroute afvloeit. Wel zorgt de RijnlandRoute voor meer druk op de A4 tussen Leiden en Den Haag waardoor een verruiming van de capaciteit nodig is. Op de A4 tussen Leiden en Burgerveen leidt de RijnlandRoute nauwelijks tot extra verkeerstoename. De Rijnlandroute als extra verbinding tussen de A4 en A44 draagt bij aan de robuustheid van de corridor A4/A44.

De RijnGouwelijn vormt als Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbinding een belangrijke schakel in het Zuidvleugelnets. Dit sluit aan bij de ontwikkelingsvisie van het regionale OV-netwerk. De verschillende vervoersmodaliteiten kennen ieder een eigen doelgroep. In gezamenlijkheid dragen ze bij aan de ontsluiting van de regio. Daarbij kan een multifunctioneel transferium bij de Knoop Leiden West ontwikkelingskansen bieden, omdat daar A44, RijnlandRoute¹³ en RijnGouwelijn bij elkaar komen centraal in de as Leiden-Katwijk.

Bereikbaarheidsmaatregelen in de As Leiden-Katwijk zijn positief voor de bereikbaarheid van de Greenport Duin- en Bollenstreek. Ze lossen echter niet de interne bereikbaarheids- en ontsluitingsproblematiek op. Daarvoor zijn aanvullende regionale maatregelen nodig.

Vergelijk oplossingsclusters

Alle drie de onderzochte oplossingsclusters maken de benodigde economische ontwikkeling en woningbouw mogelijk. Geen van de oplossingsclusters scoort op alle onderdelen van het beoordelingskader het beste. Een keuze tussen de oplossingsclusters is vooral bestuurlijk een afweging van kosten, effecten en draagvlak. Wel kan uit het ingevulde beoordelingskader het volgende worden geconcludeerd:

- Alleen de variant 3a voor de RijnlandRoute binnen *Zoeken naar Balans* heeft een positief saldo in de KBA [PM: CHECK]; Met name inpassingskosten vormen een substantieel aandeel in de totale kosten. Die investering levert zelf geen extra reistijdwinst op en de baten van de investering zijn in de KBA systematiek moeilijk te kwantificeren zijn.

¹³ Behalve bij het oplossingscluster Stadsrandroute.

- De kosten voor de variant 1sp voor de RijnlandRoute (spoortracé binnen *Holland Rijnland in het Groen*) zijn significant hoger dan de kosten van de andere verkende varianten. Dit geldt eveneens voor het alternatieve spoortrace, inclusief diens (potentiële) opbrengstenkant.
- Het is mogelijk de Knoop Leiden West te laten afwikkelen zonder grootschalige ingrepen en inclusief een passage van de RijnGouwelin. Het verlagen van de snelheid op de A44 naar 100 km/uur is dan een voorwaarde.
- Op de onderdelen efficiënt ruimtegebruik en barrière werking scoren alleen de varianten 1b en 1sp binnen *Holland Rijnland in het Groen* positief.
- Er zijn veel uiteenlopende lokale belangen op de as Leiden-Katwijk. Hierdoor heeft elke onderzochte variant zowel voor als tegenstanders. Wel kan worden gesteld dat er regionaal nauwelijks draagvlak bestaat voor de *Stadsrandroute*.

Aansluiting oostzijde Leiden op de RijnlandRoute

In de oplossingsclusters Stadsrandroute en Zoeken naar Balans zijn twee alternatieven onderzocht voor de aansluiting op het stedelijk wegennet van Leiden aan de oostzijde. Dit zijn een ontsluiting van Leiden via de by-pass Oostvlietpolder die geen deel uitmaakt van de doorgaande Rijnlandroute en een volledige aansluiting op de Voorschoterweg als onderdeel van de Rijnlandroute. Het by-pass alternatief heeft verkeerskundig een hoger oplossend vermogen dan de aansluiting Voorschoterweg, maar leidt tot een extra doorsnijding van het gebied dat onderdeel uitmaakt van het natuurproject "Groene Vinger". Een volledige aansluiting Voorschoterweg is alleen mogelijk wanneer wordt afgeweken van het tracé zoals opgenomen in de MER van de Provincie. Het gevolg van zo'n keuze is dat de Rijksbufferzone wordt doorsneden, de weg de nieuwbouwlocatie Krimwijk in Voorschoten zeer dicht nadert en de ontsluitingsweg van deze wijk onmogelijk wordt gemaakt. Daarnaast ontstaat een druk verkeersknooppunt direct bij het Landgoed Berbice, wat consequenties heeft voor de zichtlijnen en de belevingswaarde van en rondom het landgoed .

Mogelijkheid tot fasering

Geen te kiezen maatregelenpakket kan in één keer worden gerealiseerd. De inrichting van een realisatieprogramma kan ook op diverse wijzen. Hierbij moet expliciet rekening gehouden worden met een aantal afhankelijkheden tussen deze maatregelen in het pakket en hun tijdelijke en blijvende effecten. Voor de *RijnlandRoute* in combinatie met de maatregelen aan het Hoofdwegennet is de volgende fasering mogelijk:

- In een eerste fase kunnen een aantal no-regret maatregelen worden genomen. Met deze maatregelen kunnen de grootste knelpunten voor de doorstroming op het huidige traject worden aangepakt en de belangrijkste ruimtelijke en economische opgaven starten, inclusief een (gedeeltelijke) ontwikkeling van locatie Valkenburg.
- In een tweede fase dient het Hoofdwegennet gereed te worden gemaakt om de autonome verkeerstoename en de toename die ontstaat door de aanleg van de RijnlandRoute op te kunnen vangen.
- In de laatste fase wordt de Rijnlandroute gecompleteerd.

Voor de *RijnGouwelin* kan worden gedacht aan het aanleggen van een in een latere fase te vertrammen busbaan of het later aanleggen van het gedeelte tussen ESA/ESTEC en Noordwijk. Beide opties worden momenteel nog onderzocht in het project RijnGouwelin. Wel is het van belang voor het stimuleren van het OV gebruik dat er een HOV verbinding is bij de oplevering van de eerste woningen op Valkenburg.

Proces/participatie

Samen verkennen loont! De verkenning en ontwikkeling door deelnemers met eigen en verschillende perspectieven en belangen heeft tot nieuwe en vooral rijkere inzichten geleidt. In één slag komen meerdere “valkuilen” en aandachtspunten naar voren en oplossingen winnen aan kwaliteit. Door met elkaar aan een concrete casus te werken blijkt stellingname in dialoog omgevormd te kunnen vormen. De samenwerking tussen partijen is hierbij de sleutel tot het succes gebleken.

5.2 Aanbevelingen

Samenhang behouden

Er zit een samenhang in de maatregelen die slechts gezamenlijk bijdragen aan het behalen van de doelstellingen. Aanbevolen wordt om niet te gaan “shoppen” uit een maatregelenpakket, omdat het risico zeer groot is dat dan de samenhang en de relatie met de onderliggende visie verloren gaat.

Met name wordt aandacht gevraagd voor de overige benodigde maatregelen ten behoeve van de interne bereikbaarheid van de Greenport. Om dit voldoende op de politiek/bestuurlijke agenda te houden wordt aanbevolen de lopende studies (NOG en interne bereikbaarheid) onder te brengen binnen het Randstad Urgent project Transitie Greenports.

Verder wordt aandacht gevraagd voor het vasthouden van de samenhang. Hiertoe wordt aanbevolen in de organisatie van het vervolgtraject een faciliterende vorm van coördinatie op te nemen.

Vervolgstudies

Afhankelijk van de keuze voor het oplossingscluster wordt aanbevolen nader onderzoek te doen naar:

- De uitwerking van de Knoop Leiden West: Met name de keuze voor de nieuwe locatie van het Transferium West en de mogelijkheden en kansen van het opwaarderen tot een multifunctioneel transferium in combinatie met de ontwikkeling van het Bio Science Park en de woningbouw in Rijngeest dienen nader te worden onderzocht.
- De aansluiting oostzijde Leiden op de RijnlandRoute: Aanbevolen wordt nader onderzoek te doen naar de varianten voor een aansluiting op de Voorschoterweg en de By-pass Oostvlietpolder. Bij dit onderzoek kan ook de ontsluiting van het nieuwe bedrijventerrein Oostvlietpolder worden betrokken.
- De aansluiting van de Rijnlandroute op de A4: Dit is van belang bij keuze voor zowel de Stadsrandroute als Zoeken naar Balans. Dit onderzoek is bedoeld om schade aan het Groene Hart te voorkomen of te minimaliseren.
- De ontwikkeling van de A44 zone: Indien het oplossingscluster Zoeken naar Balans wordt gekozen wordt aanbevolen nader onderzoek naar de A44 zone (Burgerveen – Leiden). De A44 kan zich ontwikkelen tot drager voor economische ontwikkelingen voor Greenport-gerelateerde functies met een centrale ligging in de as Leiden Katwijk. Een parallelstructuur aan de A44 biedt hier mogelijk kansen voor.
- De uitwerking van Maaldrift
Bij Maaldrift bestaat de wens de doorsnijding van de ecologische structuur door de A44 te verlichten door een ecologische en/of recreatieve verbinding over/onder de A44 aan te leggen in combinatie met de aanleg van de RijnlandRoute..
- Uitwerking van Fasering: Aanbevolen wordt een eventueel te kiezen faseringsscenario verder uit te werken. Dit is in deze studie slechts op hoofdlijnen gedaan.
- Transferium Oost: Zoeterwoude onderzoekt de mogelijkheden voor een Recreatief Transferium, om Zoeterwoude recreatief bereikbaar te maken en te dienen als toegangspoort tot het Groene Hart. Primair

wordt hierbij bedoeld op autoverkeer en langzaam verkeer. Het verdient verder aanbeveling te onderzoeken of een transferiumfunctie te realiseren is nabij de N11, RijnGouwelijn en A4.. Verder zou kunnen worden onderzocht of beide transferiumfuncties gecombineerd zouden kunnen worden.

- PPS: de mogelijkheden van Publiek Private Samenwerking (PPS) voor een eventuele passage van Voorschoten als bij de ontwikkeling van Valkenburg.

Organisatie van het vervolgtraject

Samenwerken

Aanbevolen wordt om in het vervolgtraject de samenwerking tussen Rijk, Provincie en Gemeenten voort te zetten en een meer structurele participatie van overige belanghebbenden in te richten. Gezien het stadium waarin deze verkenning is gestart is een "Sneller en beter"- aanpak volgens de letter slechts mogelijk bij initiatieven en (deel-) projecten die in de regio in een beginfase zitten. Het is echter ten behoeve van de kwalitatieve winst en de ontwikkeling van draagvlak de moeite waard bewust al elementen in de vervolgaanpak op te nemen.

Organisatievorm

Met betrekking tot de inhoudelijke studies, de participatie en de communicatie is het aan te bevelen de krachten ten behoeve van de verschillende vervolgprojecten te bundelen. Het ligt in de rede de initiatieven en projecten die bijdragen aan de ontwikkeling van de hele regio op te nemen in een gecoördineerd programma. De betrokken projecten houden ieder hun eigen sturing, maar een overkoepelende regiegroep is belast met de regie over het programma.

Woningbouw

Om de bouwproductie in de regio – vooral op de As Leiden-Katwijk - op peil te houden is niet alleen een goede bereikbaarheid van belang. Door de economische crisis, de geringe financiële middelen en de complexiteit van binnenstedelijke bouwopgaven, zijn nieuwe maatregelen nodig die een stevige bestuurlijke inzet vergen. Rijk, provincie en regio hebben daartoe de handen ineengeslagen en maken binnenkort verstedelijkingsafspraken over thema's als de gezamenlijke kwantitatieve ambitie, concrete opdrachten aan bouwregisseurs om knelpunten te bestrijden, betere toespitsing op woonbehoeften etc. Het is van belang om het tempo er in te houden bij de woningbouw, bijvoorbeeld bij een project als Nieuw-Valkenburg, de regio kent immers (nog steeds) een gespannen woningmarkt. Belangrijk bij de realisatie van woningbouw is dat er niet alleen wordt gekeken naar bereikbaarheid maar ook naar groen. De komende jaren zal er in de regio een ambitieus groenprogramma worden gerealiseerd, onder meer in het gebied tussen Leiden en Den Haag: Duin, Horst en Weide (dat door de regio Holland Rijnland en Haaglanden in gezamenlijkheid zal worden ontwikkeld).

Procedures

Aanbevolen wordt om de resultaten van de IBHR te gebruiken voor de verdere invulling van de 2e fase MER RijnlandRoute. Het ligt in de rede in de 2e fase MER tracés mee te nemen met een redelijke kans vanuit functioneel en financieel oogpunt en op grond van draagvlak. Het is echter aan GS en PS van de provincie Zuid-Holland de inbreng voor de 2e fase MER te bepalen.

Literatuurlijst

CBS, 2009

Concept Woonvisie Holland Rijnland; Holland Rijnland, 2009

Economische Agenda Holland Rijnland, 2007

Economische monitor Zuid-Holland, 2006

Handreiking regionale bedrijventerreinstrategie; Ecorys, 2007

Landelijke Markt en Capaciteitsanalyses, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2007

Nota Ruimte, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, 2006

Pieken in de Delta, Ministerie van Economische Zaken, 2006

Regionale Structuurvisie Holland Rijnland, 2009

Streekplan Zuid-Holland West, Provincie Zuid-Holland, 2003, partiële herziening 2008

Structuurvisie Randstad 2040, Ministerie van VROM, 2008

Qualitime, Office of Metropolitan Architecture (OMA), 2005

Quick scan groei aanbod kantoren en bedrijventerreinen, Stec Groep, 2006

Bijlage 1 Regionale en lokale belangen

Regionale en lokale belangen

Op basis van onder meer besprekingen met alle betrokken gemeenten wordt voor een aantal specifieke locaties aangegeven welke belangen hier spelen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorische elementen en de ontwikkeling van stedelijke functies.

Ecologische verbindingzones als onderdeel van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS).

Twee verbindingen lopen van de duinen naar het Groene Hart:

- verbinding duinen bij Noordwijk – Leeuwenhorst – Polder Hoogeweg – Kagerplassen – Groene Hart;
- verbinding duinen ten zuiden van Katwijk via Bouwlocatie Valkenburg langs het Valkenburgse Meer naar de Papenwegse polder en via De Horsten en de Duivenvoorde corridor en Vlietlanden naar het Groene Hart.
- Daarnaast lopen er in noord-zuid-richting twee ecologische verbindingzones:
- via Heerlemmer trekvaart en de Leidse Trekvaart, Kagerplassen, naar de landgoederenzone van Oegstgeest en over de locatie Valkenburg naar de duinen;
- Kagerplassen-Leiden/Leiderdorp, via park Cronesteijn en Oostvlietpolder naar de Vlietlanden.

Oostvlietpolder

De voornaamste belangen zijn enerzijds de functie van het gebied als groene verbinding tussen Polderpark Cronesteijn en de Vlietlanden en als onderdeel van de Rijksbufferzone Den Haag-Leiden-Zoetermeer, en anderzijds het voornemen van de gemeente Leiden om hier een bedrijventerrein (39 ha bruto) te realiseren binnen het deel van de Oostvlietpolder dat is uitgezonderd van de bufferzone Den Haag-Leiden-Zoetermeer. Daarbij wil de gemeente in verband met de genoemde groene verbindingfunctie een strook langs de Vlietweg groen laten; ter compensatie is een intensievere invulling van het bedrijventerrein nodig. De bestemmingsplanvorming voor dit bedrijfsterrein kent een zeer lange en conflictueuze voorgeschiedenis.

Verdere aandachtspunten zijn:

- een oplossing voor de overbelasting van de Europaweg, en de aansluiting op de A4 die momenteel zorgen voor slechte bereikbaarheid van Leiden.
- landschappelijke openheid en molenbiotoop (wettelijke eisen omtrent hoogte van bebouwing) rond de molen Zelden van Passe.
- aanwezige gasleiding en gasverdeelstation en waterleiding Heineken.
- de visuele invloed op het aangrenzende Groene Hart.

Passage Voorschoten

Hoofdpunten zijn hier de effecten van de RijnlandRoute op de aangrenzende woonwijken (Noord-Hofland, Adegeest en Krimwijk 2: 'niet horen, ruiken of zien'; overigens is bij de begrenzing van deze woonwijken rekening gehouden met de mogelijke aanleg van Rijksweg 11/RijnlandRoute), en de cultuurhistorische, landschappelijke en natuurlijke waarde van buitenplaats Berbice met de zichtlijnen hierop in oost-west-richting. Overige aandachtspunten zijn:

- aanwezigheid van sportvelden (op het gereserveerde tracé met een tijdelijk karakter, daarbuiten permanent).
- woningen langs de Leidseweg op het ooit voor de Rijksweg 11 gereserveerde tracé, die later door het Rijk zijn teruggekocht.

- aanwezig gasverdeelstation achter de Garage Kamsteeg te Voorschoten met een leiding naar een groter verdeelstation in de Oostvlietpolder.
- verkeersbelasting Voorschoterweg/Leidseweg.

Passage Stevenshof

Centraal staat hier de relatie van de nabijgelegen woonwijk Stevenshof met de Papenwegse Polder zowel in visuele zin (de openheid van het polderlandschap) als qua recreatieve gebruiksmogelijkheden van de polder voor de wijkbewoners. Overigens is de mogelijkheid van aanleg van de RijnlandRoute in het bestemmingsplan voor de Stevenshofpolder nadrukkelijk opgenomen.

Aandachtspunten hierbij zijn verder:

- verbetering van de huidige slechte recreatieve verbindingen vanuit Stevenshof en mogelijk conflict met natuurwaarden ter plekke.
- de hoogte van geluidswerende voorzieningen in relatie tot de visuele openheid van het polderlandschap.
- aanwezige waterverbindingen (Doddewatering, Veenwatering) vanuit de polder tot diep in Stevenshof.
- molenbiotop (wettelijke eisen omtrent hoogte van bebouwing) rond de Stevenshofjesmolen aan de rand van Stevenshof.

Omgeving bouwlocatie Valkenburg

Aan de ontwikkeling van de locatie Valkenburg neemt het RVOB (Rijksvastgoed- en Ontwikkelingsbedrijf) actief deel in de planvorming vanwege een aantal specifieke rijksbelangen. Voorwaarde voor ontwikkeling van de locatie is een ruime groene bufferzone in de richting van Wassenaar en goede ontsluiting van de locatie over de weg en per openbaar vervoer (Nota Ruimte). Daarnaast wil het Rijk hier specifiek een internationaal topwoonmilieu realiseren waarmee de internationale concurrentiepositie (en woningmarkt) van de Randstad versterkt wordt. Bij de tracékeuze en wijze van uitvoering van de RijnlandRoute in dit gevoelige gebied speelt een groot aantal aandachtspunten.

Noordzijde:

- de N206 ligt hier al enigszins verdiept met voldoende ruimte voor verbreding N206, dit biedt een goed uitgangspunt.
- de huidige N206 vormt een barrière tussen verschillende woonwijken van Katwijk en beperkt de mogelijkheden tot stedelijke intensivering (o.a. bij bouwlocatie De Zanderij/Duinvallei);
- de gemeenteraad van Katwijk heeft een motie ingediend voor ondertunneling van de N206 van Zeeweg tot Torenvlietbrug;
- een andere wens van de gemeente Katwijk is verdieping van de N206 bij de Duinvallei.
- realisering van voldoende ontsluitingmogelijkheden van de bouwlocatie Valkenburg op de N206.
- aandachtspunt is de oversteek RijnGouweLijn over N206 combineren met langzaam verkeersroute.
- De varianten Holland Rijnland in het Groen en Zoeken naar Balans bieden mogelijkheden voor kantoorontwikkeling in een groene setting langs N206 met goede bereikbaarheid (zowel autoverkeer als openbaar vervoer).

Andere zijden:

- combinatie van internationaal topmilieu woningen met Stadsrandroute stelt hoge eisen.
- een keuze voor de Stadsrandroute zou herziening van het Integraal Structuurplan Valkenburg vereisen.
- aantasting Rijksbufferzone; deze vormt niet alleen een onderdeel van de ecologische verbinding Duinen-Groene Hart maar ook een 'groene long' ter plaatse tussen Wassenaar en de As Leiden-Katwijk.

- vrees van de gemeente Wassenaar voor verkeersaantrekkende op de N441 (Katwijk-Wassenaar) bij bepaalde Rijnlandroute-variant(en).
- het landschappelijk en/of cultuurhistorisch belang van de aanwezige tankgracht, het bunkerbos en het helofytenfilter.
- de militaire barakken langs N441 met cultuurhistorische waarde zijn gemeentelijke monumenten en genomineerd als Rijksmonument; een nabijgelegen bunker heeft de status van Rijksmonument.
- ruimtereservering voor toekomstige uitbreiding zandwinning Valkenburgse Meer plus de ruimte die nodig is voor compensatie van de daardoor verloren natuurwaarden.
- het belang van handhaving van het bedrijfsterrein Maaldrift met het daarin opgenomen terrein van het Ministerie van Defensie.
- de smalspoorlocatie voor stoomtreinen met museum ten oosten van het Valkenburgse Meer.
- het belang van beperking van het ruimtebeslag van de aansluiting van de Rijnlandroute op de A44.

Rijksweg A44

De volgende aandachtspunten spelen hierbij een rol:

- Het Integraal Structuurplan Valkenburg gaat uit van een zuidelijke ligging van de RijnGouwelijk-West ten opzichte van de N206, reeds vanaf de Knoop Leiden West. Het voorkeurs tracé RijnGouwelijk-West zoals vastgesteld door Provinciale Staten gaat uit van een noordligging ter hoogte van de knoop Leiden-West. Dit sluit aan bij de huidige plannen van de gemeente Leiden, waarin tevens wordt uitgegaan van een noordelijke ligging van de RijnGouwelijk-Oost langs de Plesmanlaan tot aan de Knoop Leiden West. .
- De huidige afslag Leiden-Zuid heeft een functie voor de wijk Stevenshof; de bereikbaarheid van Stevenshof moet worden gegarandeerd.
- de bebouwing van Nieuw-Rhijneest ten westen van de A44 in Oegstgeest komt volgens huidige plannen strak langs de snelweg te liggen. De infrastructurele maatregelen in de Knoop Leiden-West en aanpassingen aan de A44 kunnen hierop van invloed zijn.
- de veiling Flora Holland heeft uitbreidingsplannen in noordelijke richting. Aansluiting op een mogelijke Noordelijke Randweg Rijnsburg dan wel rechtstreeks op de A44 zou gewenst zijn.
- extra aansluiting van de Noordelijke Randweg Rijnsburg op de A44 zou het toekomstige MEOB-bedrijventerrein in Oegstgeest goede ontsluitingsmogelijkheden geven, wanneer huidige aansluiting van N444 gehandhaafd blijft.

Churchillaan en Dr.Lelylaan

In dit gebied spelen evenals bij de omgeving Rijksweg A44 veel belangen in verband met de toekomstige ontwikkelingen van het Bio Science Park en het 'Huis van de Sport'. Enerzijds biedt de RijnlandRoute kansen voor deze ontwikkelingen, anderzijds is er soms sprake van strijdigheden met betrekking tot fysieke ruimteclaims. Daarnaast vraagt handhaving dan wel verbetering van de ontsluiting van wijken aandacht in relatie tot de facilitering van doorgaand verkeer door de eventuele RijnlandRoute. Daarnaast zijn de plannen van de gemeente Leiden (Kadernota Bereikbaarheid) voor het realiseren van een ringwegstructuur van belang. Hieronder volgen een aantal specifieke aandachtspunten:

Deel Knoop Leiden-West tot Churchillbrug:

Aandachtspunten:

- In de stedenbouwkundige visie Bio Science Park (BSP) zijn o.a. opgenomen kantoorontwikkeling aan de westzijde van de Ehrenfestweg en het hotel en de detailhandel aan de oostzijde Ehrenfestweg.

- De noodzaak van een ongelijkvloerse kruising Ehrenfestweg-Plesmanlaan; vraagpunt is de verkeerskundig minimaal noodzakelijke afstand tussen deze kruising en de knoop Leiden-West .
- De huidige plannen van de gemeente Leiden gaan uit van een noordelijke ligging van de RijnGouwelijk-Oost langs de Plesmanlaan. Mocht er alsnog een andere keuze komen (zie bij Rijksweg A44), dan zou de kruising van de RijnGouwelijk met de Plesmanlaan gecombineerd kunnen worden met een nieuwe ongelijkvloerse kruising.
- Er is interesse voor de bouw van een kantoor in de oksel Plesmanlaan-Haagse Schouwweg; dit lijkt lastig te combineren met een Churchillaan- tracé voor de RijnlandRoute
- Bij de ontwikkeling van het Huis van de Sport wordt het huidige sportterrein aan Haagse Schouwweg-Dr Lelylaan getransformeerd. Er zullen hoogwaardige publiekstrekkende sportfuncties, zoals een 400 m-ijsbaan en een topsporthal worden gerealiseerd in de hoek Haagsche Schouwweg- Dr. Lelylaan, een zichtlocatie vanaf RijnlandRoute. Bij een andere variant wordt gedacht aan woningbouw als lint langs de Haagsche Schouwweg.
- Holiday Inn is in gesprek met gemeente over uitbreiding om evenementen aan te kunnen bieden. Dit omdat binnenkort de Groenordhallen zullen verdwijnen. In relatie met de plannen van het Huis van de Sport is dit een interessante ontwikkeling.
- Er is aandacht nodig voor ontsluiting van de wijken Hoge en Lage Mors gezien de wens om het aantal aansluitingen op een RijnlandRoute zoveel mogelijk te beperken.
- Eveneens is er extra aandacht nodig voor de spoorzone tussen de Diamantlaan en de Oude Rijn. Enerzijds dreigt versnippering als gevolg van de komst RijnlandRoute, anderzijds kan de komst van de RijnlandRoute de katalysator zijn voor integrale herstructurering van deze zone.
- Aantal aansluitpunten tussen Holiday Inn en Churchillbrug: afweging tussen de functie van de RijnlandRoute voor snelle doorstroming van doorgaand verkeer en de wens tot wijkontsluitingen.

Deel Churchillbrug tot grens Oostvlietpolder:

Aandachtspunten:

- passage Oude Rijn is lastig inpasbaar (inclusief te verbreden spoorpassage).
- een tunnel onder de Oude Rijn inclusief de onderdoorgang van de Haagweg zou kansen bieden voor verdere ontwikkeling van de Rijnzone.
- verbreding van de huidige brug in westelijke richting met uitwisselingsmogelijkheden met de Haagweg kost ruimte en staat op gespannen voet met een nieuwbouwplan in het oostelijke oksel van het kruispunt Haagweg/Churchilllaan of studentenwoningen in westelijke oksel.
- in het kader van de plannen van de gemeente Leiden voor de Leidse binnenring zou de ringweg West (doortrekken Schipholweg met aantakking op Churchilllaan) kunnen worden aangetakt op de RijnlandRoute.
- er zijn plannen voor het gebied rond de Churchilllaan (voorontwerp-bestemmingsplan, Gebiedsvisie Leiden Zuidwest) waarover reeds financiële afspraken zijn gemaakt. Door de komst van de RijnlandRoute zouden delen hiervan moeten vervallen en afgekocht moeten worden, met name rond het Vijf Mei plein en de Haagweg (zuidoostkwadrant).
- In de regionale OV-visie van Holland Rijnland krijgt de Churchilllaan een belangrijke functie. Er moet rekening worden gehouden met busbanen.
- Inpassing van de RijnlandRoute langs de wijken Fortuinwijk en Boshuizen vraagt om een diepere ligging; wijkontsluitingsmogelijkheden vragen om ligging op maaiveldhoogte ter plekke.

Bijlage 2 Participatie

Het proces

De spelregels en uitgangspunten van het project 'Sneller en beter' zijn tijdens de uitvoering van de verkenning Integrale Benadering Holland Rijnland uitgewerkt. Er is verschillende malen contact geweest tussen beide projecten ook om van elkaar te kunnen leren. In deze bijlage worden verschillende aspecten van 'Sneller en beter' toegelicht.

1. Gebiedsgerichte benadering (gebiedsvisie/gebiedsagenda)

De verkenning is gebaseerd op de probleemanalyse en de ontwikkelvisie uit het tussenrapport 'Integrale Benadering projecten Holland Rijnland' van oktober 2008. Het doel is om de ruimtelijk-economische ontwikkeling op de As Leiden-Katwijk een impuls te geven en om de bereikbaarheid van de regio Holland Rijnland te verbeteren voor de verdere economische ontwikkeling van de regio en de realisatie van de woningbouwopgave, rekening houdend met de ruimtelijke kwaliteiten van de regio.

2. Gemotiveerde startbeslissing

In een Startbeslissing hebben de minister van Verkeer en Waterstaat en de gedeputeerde Verkeer en Vervoer afspraken bekrachtigd over de opgave, de gebiedsgerichte aanpak, de werkwijze, rolverdeling en verantwoordelijkheden, participatie, communicatie en het beoordelingskader van het project. De gekozen opzet is die van een vormvrije verkenning. De resultaten worden verwerkt in de provinciale structuurvisie.

3. Stevige gezamenlijke projectorganisatie

In het kader van Randstad Urgent is een bestuurlijk duo belast met de eindverantwoordelijkheid van het project: de minister van Verkeer en Waterstaat en de gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland. De ambassadeur van het project, mevrouw Leemhuis-Stout, vervult waar nodig een verbindende en modererende rol op bestuurlijk niveau. Besluitvorming vindt tijdens het BO MIRT najaarsoverleg plaats. Voorafgaand is interdepartementaal en interregionaal overleg georganiseerd. Het project wordt ambtelijk aangestuurd door directeuren van: Ministerie VenW, Rijkswaterstaat, Ministerie VROM, Ministerie van LNV, provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland. De ministeries van VenW, VROM, de provincie en Holland Rijnland leveren middelen en mankracht voor het projectteam. Inhoud en proces zijn expliciet naast elkaar georganiseerd om de vaart in de verkenning te houden. Er vindt gedurende het hele traject afstemming plaats met projectorganisaties van de afzonderlijke projecten. Een Reviewteam, samengesteld uit [REDACTED] [REDACTED] zorgt voor kwaliteitsborging en geeft gevraagd en ongevraagd advies.

4. Ruime en vroegtijdige participatie (betrokkenheid stakeholders)

Maatschappelijke betrokkenheid

Er is zoveel mogelijk aangesloten bij bijeenkomsten en activiteiten op dit punt van de zes projecten die in dit kader al georganiseerd worden. Bekeken vanuit de principes van Sneller en Beter vindt participatie daarmee relatief laat in het proces plaats. De reeds lopende projecten in de verkenning zijn dan ook geschoeid op een andere leest en volgen de wijze waarop infrastructuur en ruimtelijke plannen werden ontwikkeld vóór de adviezen van de commissie Elverding. Met name na het BO MIRT van mei 2009 is gestart met het verder vorm geven van de participatie.

De integrale benadering definieert zes niveaus van participatie met toenemende mate van directe beïnvloeding: informeren, raadplegen, adviseren, coproduceren, meebeslissen en beslissen. Ambtenaren en, waar relevant, vertegenwoordigers van belangengroepen zijn betrokken in workshops en ateliers gericht op specifieke gebieden (coproductie). Hierdoor werd het onderzoek in breedte en diepte verrijkt en ontstaat een basis voor draagvlak vanuit die samenwerking. Men hoeft het daarbij overigens niet met elkaar eens te zijn. Inzicht in elkaars argumenten en de ruimte voor oplossingen, fysiek en financieel, is essentieel voor acceptatie.

Een brede participatie op bewonersniveau is alleen zinvol binnen de afzonderlijke projecten. Uiteindelijk is het contraproductief verwachtingen te wekken, die uiteindelijk niet kunnen worden waargemaakt. Na het bestuurlijk overleg MIRT in oktober 2009 is bewonersparticipatie meer voor de hand liggend.

Bestuurlijk

Bestuurders worden ondermeer actief betrokken via gesprekken, via hun ambtenaren, in projectgerichte bijeenkomsten en in drie bestuurlijke conferenties. Deze conferenties dienen tevens ter voorbereiding op de bestuurlijke overleggen in het kader van het MIRT. Gemeenteraden, het algemeen bestuur van Holland Rijnland, provinciale staten en Tweede Kamer worden via reguliere wegen geïnformeerd. Regiobestuurders zijn breed betrokken.

5. Robuust trechteringsproces

Deze verkenning werkt van drie oplossingsclusters toe naar een bestuurlijke keuze voor één nader uit te werken voorkeursalternatief. De drie oplossingsclusters zijn in dit rapport verder beschreven; keuze voor een voorkeursalternatief is nu aan de bestuurders.

Een leerpunt in de ogen van het projectteam is dat trechtering niet te vroeg moet plaatsvinden. De inzichten rond kosten en effecten van oplossingen worden gaandeweg bijgesteld, te snelle trechtering kan ertoe leiden dat goedkopere maar voldoende acceptabele oplossingen te vroeg aan de kant worden geschoven vanuit één sectoraal belang. In een integraal proces is het, mede voor de ontwikkeling van draagvlak bij bestuurders, verstandig zoveel mogelijk opties open te houden. Dit leidt tevens tot de mogelijkheid dat er creatieve combinaties ontstaan van oplossingen die anders al uit zicht verdwenen zijn.

6. Zinnvolle effectbepaling

Informatie over kosten, effecten en draagvlak, die nodig is om het beoordelingskader te vullen, zijn door analyses, ontwerp en toetsing gedestilleerd. Hierbij zijn onder andere een (K)KBA, verkenning A4/A44 RijnlandRoute, een financiële analyse en een omgevingsanalyse uitgevoerd. Bij het opstellen van de visie op de Integrale Benadering Holland Rijnland projecten is voor vijf van de zes hiervoor beschreven projecten een globale overkoepelende KKBA opgesteld. In de tweede fase van het project, de verkenning, is vooral ingezoomd op het relatief kostbare project RijnlandRoute. De informatie die voor dit project in beeld is gebracht is gedetailleerder en aantoonbaar meer betrouwbaar dan gebruikelijk in deze fase. Dit komt ten goede aan de beoogde besluitvorming.

7. Intensieve en vroegtijdige inschakeling van de markt

In de afzonderlijke projecten was de markt al benaderd. De markt heeft verder blijk gegeven van interesse in de aanpak van de problematiek van de regio via eigen initiatieven. Pas als alle overheden het eens zijn, dat wil zeggen na uitspraak voor een bestuurlijk voorkeursalternatief, is het zinvol de markt verder actief te benaderen. Dit is voorzien na het bestuurlijk overleg MIRT in oktober 2009.

8. Zicht op financiële haalbaarheid

De verkenning beoogt dat partijen in het najaar 2009 de financiële bijdragen aan de infrastructuurprojecten vaststellen, met bijbehorende voorwaarden over onder andere verstedelijking, ruimtelijke ontwikkeling en leefbaarheid. Daarbij dient zicht te zijn op volledige dekking van de projecten.

Alle stappen waren erop gericht om naast inzicht in de kosten (ramingen/alternatieven) ook bestuurders een 'besef' mee te geven van het kostenniveau van de ambities. Partijen groeien tijdens de verkenning naar elkaar toe. Financiële haalbaarheid is binnen het project een doel, omdat het een voorwaarde is voor een besluit. Ook over de wijze waarop dit mogelijk zou kunnen zijn (ook uitgezet in de tijd) worden in dit rapport uitleg gegeven.

9. Expliciete politiek-bestuurlijke verankering

Bestuurlijke besluitvorming vindt plaats in het BO MIRT in oktober 2009. Daarbij is het sluiten van een convenant/bestuurlijke overeenkomst denkbaar. Nadien zullen de besluiten in het BO MIRT bekrachtigd worden door de betreffende organen.

10. Aanpak en capaciteit vervolg na voorkeursbesluit duidelijk geregeld

Voor de projecten zelf staan alle partijen in de startblokken. Het is verstandig om de concrete afspraken voor het vervolg een onderdeel laten zijn van het besluit in oktober. Er is er een grote mate van verwevenheid tussen de projecten en de rol van de betrokken partijen daarin. Voor de integrale afstemming en regie is het nodig een organisatorisch verband te blijven houden – zoals een programma – om ook het vervolgtraject van de ontwikkeling van de regio en in het bijzonder het succes van de infrastructurele projecten succesvol en maximaal effectief te kunnen laten zijn.

11. Eén politiek/bestuurlijk gedragen en organisatorisch, financieel en juridisch uitvoerbare voorkeursbeslissing

Er is toegewerkt naar een bestuurlijke keuze voor één voorkeursalternatief met inzicht in effecten en zicht op financiering. Een besluit over een gedragen en realiseerbare voorkeursvariant, is gebaseerd op de hoogte en verdeling van de financiële bijdragen.

12. Opleveringstoets

Maatregelen om aan wettelijke inpassingvereisten te voldoen, zijn meegenomen in de ontwerpen van de oplossingsclusters. De mate waarin deze maatregelen verwezenlijkt kunnen worden is direct afhankelijk van de uitkomsten van het MIRT-najaarsoverleg. Uitwerking en toets krijgen verder zijn beslag in de loop van de betreffende projecten.

Het wettelijk minimum voor omgevingseffecten is in de onderhandeling tussen de partijen de 'ondergrens'. Stedenbouwkundige inpassing is in die ondergrens niet meegenomen; wel in de ruimtelijk ingepaste varianten. Beide niveaus van uitwerking zijn uitgebreid verkend. Omdat meerdere partijen met hun eigen wensen in het proces betrokken zijn, is de energie erop gericht om een inpassingniveau te kiezen dat een balans vindt tussen de wensen en de kosten, maar dat boven het wettelijk minimum ligt.

Afspraken over een mogelijke opleveringstoets moeten nog gemaakt worden. Het ligt voor de hand dit na het bestuurlijk overleg MIRT van oktober 2009 te doen.

De spelregels

Het kabinet heeft vijf uitgangspunten voor passende publieksparticipatie vastgesteld. Vertaald door het project 'Sneller en Beter' naar betreffende projecten leidt dat tot onderstaande spelregels. Bij elke spelregel wordt aangegeven in welke mate de verkenning Integrale Benadering Holland Rijnland hieraan voldoet.

Participatie staat den dienste van besluitvorming

Stel vast welke bestuurlijke, beleidsmatige en procedurele kaders het vertrekpunt zijn.

Aan voldaan. Hiervoor verwijzen we naar de Startbeslissing

Zorg dat participatie volwaardig onderdeel is van het besluitvormingsproces

Aan voldaan.

Zorg bij belangrijke bestuurlijke, beleidsmatige of procedurele veranderingen voor consistentie in het participatieproces.

Aan voldaan. Een toegespitste en gedifferentieerde aanpak is gekozen. Er is bewust gekozen voor

onderscheid in betrokkenheid in de ontwikkeling en in de besluitvorming. De participatievormen zijn: informeren, raadplegen, adviseren, coproduceren, meebeslissen en beslissen

Maatwerk in participatievormen

Stem de participatievorm af op de impact van de plannen, de beleidsruimte en de doelgroepen van de participatie

Aan voldaan.

Maak voor de verkenningsfase en de planuitwerkingsfase een procesontwerp en een participatieplan.

Aan voldaan.

Zorg voor voldoende tijd en voldoende geld om de participatie uit te voeren

De tijdsdruk, negen maanden tot aan bestuurlijk overleg MIRT in plaats van twee jaar, heeft de mogelijkheden wel wat beperkt. Geld is op dit punt geen thema.

Goed samenspel van bestuurders, ambtenaren en publiek

Laat bestuurders het participatietraject initiëren en start pas wanneer de bestuurders gezamenlijk akkoord zijn gegaan met het procesontwerp en het participatieplan

Hier is aan voldaan.

Maak bestuurders verantwoordelijk, enthousiast en betrokken voor en tijdens het hele participatietraject

De bestuurders hebben zich allen betrokken en verantwoordelijk voor hun deel getoond en voor het participatietraject. De HR gemeenten getuigen dit door geëngageerde bijdragen in gesprekken conferenties etc. En ook de regiegroep toont aan dat het project in focus staat bij de bestuurders. Niet in de laatste plaats draagt een ieder een financiële steen bij

Wees vooraf duidelijk over de mate waarin participatie invloed heeft op de besluitvorming

Dit is vooral tijdens de loop van het proces onder meer door middel van notities en dialogen met de regiegroep aan de orde geweest.

Laat bestuurders na afloop verantwoorden hoe de uitkomsten hebben meegewogen in de besluitvorming

Dit punt komt nog na het BO MIRT van 29 oktober as.

Juiste houding, competenties en kennis

Maak afspraken met betrokkenen over hoe je met elkaar om wilt gaan en hoe je elkaar op gedrag kunt aanspreken

Creëer een respectvolle sfeer waarin betrokkenen open kunnen zijn over hun wensen en belangen. Wees een betrouwbare partner en creëer vertrouwen tussen de betrokkenen. Wees creatief en heb een goed overzicht van en inzicht in participatiemethoden

Aan voldaan, getuige reacties.

Heldere en betrouwbare communicatie

Zorg voor een heldere aansluiting van de verschillende participatiemomenten. Communiceer open en effectief en stel alle relevante informatie beschikbaar

Hier is op ambtelijk en bestuurlijk niveau erg veel aandacht voor geweest en de reacties zijn vooralsnog positief.

Bijlage 3 Alternatief Spoortracé

Op basis van de door het projectteam onderzochte varianten, ziet het reviewteam kansen voor een *Alternatief Spoortracé*. Dit *Alternatief Spoortracé* heeft als unieke benadering het creëren van multimodale knooppunten en het benutten van een verondersteld ontwikkelingspotentieel bij dergelijke knooppunten. Ondanks het gegeven dat dit alternatieve tracé niet in dezelfde mate is onderzocht als de andere oplossingsclusters, zal in deze bijlage aandacht besteed worden aan de uitgangspunten van het tracé, het tracé zelf en een uiteenzetting over de kansen voor PPS bij dit alternatief.

Centraal Station Leiden als multimodaal knooppunt

De kern van het *Alternatief Spoortracé* is de benutting van het ontwikkelingspotentieel van het Centraal Station Leiden indien dit tot een multimodaal knooppunt ontwikkeld kan worden. Het Centraal Station Leiden zal dan als uitwisselingspunt fungeren van verschillende vervoerstypen zoals trein, tram, fiets en auto. Meer nog dan bij de knopen Leiden-West en Leiden-Oost kan een nieuw in te passen weg door de stad de ontwikkeling van het stationsgebied bij het Centraal Station versnellen. De belangrijkste onderliggende argumenten zijn daarbij:

- de strategische ligging van Leiden in de Randstad op de grens van de Noord- en de Zuidvleugel inclusief sterke relaties met beide gebieden;
- de toenemende robuustheid van mobiliteitsnetwerken door de koppeling van hoofdverkeerswegen met railinfrastructuur;
- de ontwikkeling van een sterke, multimodale, binnenstedelijke ontwikkelingsas van Alphen aan de Rijn naar Katwijk door de combinatie van de Rijnlandroute met de RijnGouwelijn. De RijnGouwelijn levert daarbij een gunstige bijdrage aan de bereikbaarheid van de werklocaties per openbaar vervoer en de fiets;
- de kansen voor multimodale knooppuntontwikkeling bij de A4, het Centraal Station en bij de A44. Daarbij zal een multimodaal knooppunt bij Centraal Station Leiden resulteren in maximaal 8.000 extra banen waarbij in de meest ambitieuze variant zelfs een landelijke welvaartsgroei zal ontstaan;
- de kortere afstand van de Rijnlandroute van 70 km bij een gelijkblijvende snelheid;
- de mogelijkheden voor duurzame stadsontwikkeling en binnenstedelijk bouwen;
- de tot het minimum beperken van de aantasting van het landschap.

Rijnlandroute als stroomweg

De weg wordt vormgegeven als een stroomvariant, dat wil zeggen dat er maximaal 80 km/uur gereden kan worden met een wegprofiel van twee maal een tweebaansweg. Er zijn daarbij in principe geen gelijkvloerse kruisingen op het tracé. Uitgegaan wordt van een aansluiting op de (nog te realiseren) buitenste ring van Leiden, op de Kanaalweg en op de Plesmanlaan. Het tracé volgt het spoor, waarbij de weg voor het grootste deel ten noorden van het spoor is gelegen. Van oost naar west zijn de volgende onderdelen van het tracé te onderscheiden:

Aansluiting op de A4 en de N11

De aansluiting met de A4 en de N11 maakt dat er geen oponthoud is bij het uitvoegend verkeer. We veronderstellen dat bij de eisen van een stroomroute dit een volledig knooppunt zou moeten zijn.

Verbinding van de A4 tot Rijn-Schiekanaal

Op het tracé tussen de A4 en het Rijn-Schiekanaal is het mogelijk om op maaiveldniveau dicht langs het huidige spoor een weg te leggen. Dit deel van de weg ligt tussen het huidige spoor en het Polderpark

Cronesteijn. Er zijn hier mogelijkheden om de weg met de RijnGouwelijn-Oost te combineren wat voordelen biedt voor de inpassing van de weg. De kruising met het Rijn-Schiekanaal kan worden vormgegeven door een beweegbare brug. Hierdoor is het mogelijk om laag over het water te gaan en een aansluiting op de Kanaalweg te behouden. De Kanaalweg wordt mogelijk door de gemeente Leiden opgewaardeerd en krijgt dan de functie van een binnenring.

Rijn-Schiekanaal tot Lammerschansweg, langs het ROC

Nadat het tracé het Rijn-Schiekanaal heeft gepasseerd wordt deze tussen het nieuwe ROC-gebouw en de Professorenwijk ingepast. Om hier een weg aan te kunnen leggen wordt een groot deel van de spoorrail verschoven naar het zuiden. Om ruimte te besparen wordt het spoor op betonplaten gelegd, in plaats van op een talud. De verwachting is dat de assen van het spoor en een 2x2 weg in de huidige ruimte passen.

Kruising van de Lammerschansweg tot het Trekvlief

De kruising met de Lammerschansweg krijgt een viaduct waardoor het tracé over de weg wordt geleid. Ter hoogte van de Herenweg komt het tracé verdiept om vervolgens 120 meter onder de Trekvlief door te gaan. Daarna kan het tracé nog deels verdiept doorgetrokken worden met wanden die werken als geluidswering. De weg komt weer op maaiveld ter hoogte van het voormalige terrein van Van Gend en Loos.

Trekvlief tot Haagweg

Over het voormalige terrein van Van Gend en Loos ligt het tracé op maaiveld, aan de noordzijde van het spoor, zodat de aansluiting met het vervolg van het tracé optimaal is. Dit kan deels ten koste gaan van de reeds geplande woningbouw op deze locatie.

Haagweg tot Plesmanlaan, incl een ondergrondse kruising onder het spoor Leiden-Gouda en de Oude Rijn

Vanaf het voormalige terrein van Van Gend en Loos gaat het tracé onder de Oude Rijn en de spoorlijn Leiden-Gouda via een tunnel van ongeveer 650 meter. Deze tunnel buigt licht zodat deze vlak voor het kruispunt bij de Plesmanlaan en Vondellaan aansluit. Vanaf de mond van de tunnel aan de kant van de Plesmanlaan, vindt er een aftakking plaats naar het multimodaal knooppunt bij het Centraal Station. Dit knooppunt is binnen enkele minuten te bereiken. Het alternatief is om een aftakking in de tunnel hier naartoe te realiseren. Door middel van een half open tunnel kunnen kosten worden bespaard.

Opwaardering Plesmanlaan tot A44

Het laatste gedeelte van het tracé naar de A44 toe loopt via de huidige Plesmanlaan. Deze heeft op dit moment op twee plaatsen een gelijkvloerse kruising. Het heeft de voorkeur deze op te waarderen tot ongelijkvloerse kruisingen.

Kansen en risico's

Ten aanzien van de kansen kan gesteld worden dat dit alternatief aansluit op de beleidsambities van Rijk en Provincie om ontwikkelingen rond stationslocaties zoals Leiden Centraal, te stimuleren. Bovendien pleit de rijksnota Randstad 2040 voor het versterken van de stedelijke economie. Wanneer publieke partijen en private partijen de handen ineen zouden slaan, heeft het stationsgebied van Leiden grote potenties voor binnenstedelijke ontwikkelingen.

Andere kansen voor dit alternatief zijn de wederzijdse versterking van wegverkeer en railverkeer op regionaal niveau door de combinatie van de Rijnlandroute en de Rijngouwewlijn. En op landelijk niveau de uitwisseling van deze modaliteiten bij Leiden Centraal met een robuuster verkeersnetwerk tot gevolg. Bovendien zijn er door deze variant mogelijkheden voor toekomstig dubbelspoor op het traject Leiden-Utrecht. Extra te benutten meerwaarde zit in de mogelijkheid om Leiden meer direct aan het Groene Hart te koppelen dan nu het geval is en de mogelijke ontwikkelpotenties van de Knoop Leiden-West.

De verwachte risico's van het *Alternatief Spoortracé* zitten voornamelijk in de toekomstvastheid van deze oplossing en de gevolgen voor de lucht- en geluidskwaliteit. Mitigerende maatregelen zullen de kostprijs van het *Alternatieve Spoortracé* doen stijgen.

Opbrengsten

In vergelijking met de andere oplossingsclusters is de inpassing van dit tracé op een hoger abstractie in beeld gebracht. Gevolg is dat de kwaliteit van de inschatting van de kosten, maar ook de mogelijke opbrengsten, lager zijn dan voor een goede vergelijking noodzakelijk is. Echter, de eerste inschattingen geven voldoende beeld om de richting van de kosten en opbrengsten te toetsen. Ten aanzien van de inkomsten mag gesteld worden dat het grootste deel van de veronderstelde baten voortkomt uit de ontwikkeling van de grond in de directe nabijheid van het Centraal Station Leiden. [REDACTED] is samen met Fakton op basis van een quick-scan tot de voorlopige conclusie gekomen dat de mogelijke inverdieneffecten vanwege de ontsluiting en de gebiedsontwikkeling liggen tussen de € 92,5 miljoen en € 270 miljoen, netto contant in 2020:

	Ontwikkeling binnen bestaande plankaders		Ontwikkeling binnen nieuw Masterplan
	alleen nieuw	nieuw & gepland	nieuw & gepland
Inbreng plankavels, in m ² (1000)	130	195	255
Opbrengsten grondexploitatie contante waarde 2020, mln. €	60	100	190
Extra OZB-inkomsten contante waarde 2020, mln. €	32,5	47,5	80
TOTAAL, mln €	92,5	147,5	270

Uitgangspunten:

- afzetvolume 12.500 m² per jaar (bestaande plankaders) tot 17.500 (nieuw Masterplan)
- kostenneutrale ontwikkeling parkeerplaatsen (1.500-3.000)
- nieuw Masterplan voor CS-gebied zorgt voor iets hogere dichtheid en kwaliteit

- 10% opslag vastgoedwaarde in plangebied vanwege ontsluiting RijnlandRoute
- 10% extra kwaliteitsopslag in geval van realisatie van een nieuw Masterplan
- 5% opslag vastgoedwaarde in directe omgeving plangebied vanwege ontsluiting
- 5% opslag vastgoedwaarde in directe omgeving plangebied in geval van realisatie van een nieuw Masterplan

ALTERNATIEF SPOORTRACE	Alternatief Spoortrace			
d.d. 18 september 2009				
	<i>Investeringskosten, incl. VAT, excl. BTW</i>	<i>BTW (19%)</i>	<i>Grondverwerving</i>	<i>Subtotaal (incl. grond en BTW)</i>
aansluiting A4/N11	43,8	8,3	PM	52,1
1. aansluiting A4&tracé A4 - Rijn-Schiekanaal	15,1	2,9	PM	18,0
2. kruising Rijn-Schiekanaal	19,3	3,7	PM	23,0
3. Tracé Rijn-Schiekanaal - Lammenschansweg	51,9	9,9	PM	61,8
4. Tracé Lammenschansweg - Trekvllet	107,3	20,4	PM	127,6
5. Trekvllet tot aan Van Gend en Loos Terrein	149,0	28,3	PM	177,3
6. Van Gend & Loos Terrein tot aan Haagweg	10,3	2,0	PM	12,2
7. Haagweg - Spoor Leiden-Gouda	148,6	28,2	PM	176,9
8. Spoor Leiden /Gouda - Plesmanlaan	100,8	19,2	PM	120,0
9. Opwaardering Plesmanlaan tot A44	129,8	24,7	PM	154,5
10. Aansluiting A44 (Knoop Leiden West)	23,0	4,4	3,0	30,4
11. Tjalmaweg incl. 1 ongelijkvl. Valkenburg	54,9	10,4	2,0	67,3
12. Reconstructie kruispunt N206-N441 (gelijkvloers)	2,1	0,4	0,0	2,5
13. Brug Vliet in verlengde Churchilllaan + wegvak	27,2	5,2	5,2	37,6
Subtotalen	883,2	167,8	10,2	1.061,2
			+PM	+PM

Kosten

Naast de kosten voor het tracé zelf zijn noodzakelijke investeringen meegenomen, zoals die in de andere oplossingsclusters van toepassing zijn, indien deze maatregelen noodzakelijkerwijs het plan compleet maken. Het gaat hierbij voornamelijk om de investeringen in de N206 ten westen van de Knoop Leiden-West en de bypass door de Oostvlietpolder ten behoeve van de ontsluiting van Leiden-Oost. Aangezien een gedetailleerde analyse van de grondverwervingskosten ten behoeve van dit alternatieve tracé niet mogelijk was, zijn deze kosten niet volledig meegenomen:

PPS biedt mogelijkheden

Als één van de argumenten voor dit tracé worden door het reviewteam de kansen van Publiek Private Samenwerking (PPS) genoemd. Dit voorstel staat in verband met de introductie van het fenomeen PPS bij infrastructuure- en huisvestingsprojecten van de overheid in Nederland, vanaf de jaren '90. PPS is daarbij een containerbegrip waaronder diverse vormen van samenwerkingsverbanden tussen publieke en private partijen worden verstaan. Voorbeelden van dergelijke samenwerkingsverbanden zijn concessies, allianties, joint-ventures en zogenaamde DBFM(O) constructies (Ministerie van Financiën, 2008:11). In het algemeen kan

gesteld worden dat PPS de (overwegend) private realisatie is van een project waarmee een publiek belang is gemoeid. De private partner draagt daarbij een gespecificeerd deel van de risico's en de taken ten aanzien van de levering van de publieke dienst. Dit alles is vastgelegd in een contract tussen de private partner en de publieke opdrachtgever waarbij de private partner financiële middelen inbrengt in de vorm van eigen en/of vreemd vermogen (Commissie Ruding, 2008:23).

Ongeacht de vorm, liggen er aan de toepassing van PPS twee doelstellingen ten grondslag: (1) een hogere mate van doelmatigheid in de uitvoering van projecten en/of (2) het aanboren van extra bekostigingsbronnen voor projecten (Commissie Ruding, 2008:23). Om te beoordelen of één van de vormen van PPS een geschikte manier is om een bepaald project uit te voeren, is het noodzakelijk te bepalen in welke mate de toepassing van een van de vormen van PPS daadwerkelijk de doelmatigheid van de uitvoering zal verhogen en/of mogelijke extra bekostigingsbronnen zal weten aan te boren. Dit proces begint bij het bepalen van de projectgrenzen.

Om de mogelijke verhoging van de doelmatigheid in de uitvoering van projecten in beeld te brengen is de Public Private Comparator (PPC) ontwikkeld. Deze PPC vergelijkt de verwachte economische meerwaarde tussen verschillende contractvormen. Uit deze vergelijkingen blijkt dat PPS, in de vorm van DBFM(O), in het algemeen als meer doelmatig naar voren komt dan de meer traditionele contractvormen.

Ten aanzien van hogere doelmatigheid in de uitvoering liggen er dus kansen voor het *Alternatief Spoortracé*. Deze doelmatigheid komt tot uitdrukking in het percentage meerwaarde welke verwacht mag gaan worden als gevolg van een andere contractkeuze, deze economische meerwaarde ligt in de praktijk tussen 0 en 5%. Bedacht moet worden dat deze meerwaarde zich doorgaans niet vertaalt naar meer beschikbaar budget, maar in meer kwaliteit.

Ten aanzien van de tweede doelstelling, PPS als middel om extra bekostigingsbronnen aan te kunnen wenden, kan gesteld worden dat de toepassing van PPS voor dit specifieke project omgeven is met grote onzekerheden. Wel zijn er een aantal algemene opmerkingen te plaatsen. Binnen de verschillende vormen van PPS zijn er goede mogelijkheden om extra bekostigingsbronnen aan te boren. Voorbeelden hiervan zijn tol, (lokale)belasting, parkeergelden en gebiedsontwikkeling. Noodzakelijk hierbij is dat deze financiële middelen afroombaar zijn ten bate van het project en niet al een andere bestemming dan wel 'eigenaar' hebben. Een euro kan maar één keer uitgegeven worden. In veel gevallen blijkt dat alternatieve dekkingsbronnen al een bestemming hebben.

In het *Alternatief Spoortracé* worden drie vormen van extra bekostigingsbronnen toegelicht, te weten vastgoedopbrengsten, extra OZB opbrengsten en concessieopbrengsten. Ten aanzien van vastgoedopbrengsten is uit ervaring bij de PPS projecten A2 Maastricht, Omlegging Badhoevendorp en Zuid-as gebleken dat deze middelen, na bestuurlijke afspraken, direct aan het project toegerekend kunnen worden. Hierbij is doorgaans afgesproken dat de projectscope wordt uitgebreid met de vastgoedontwikkeling en daarmee deze bronnen binnen het project kunnen vallen. Knelpunt is daarbij van wie de gronden zijn en of de eigenaar deze van de hand wil doen met minimale marges. Uit ervaring met andere grote projecten blijkt dat het direct meenemen van vastgoed in de projectscope een mogelijke dekking van ongeveer 0-10% van de projectkosten bedraagt. Dit lijkt dan ook een reële verwachting voor de situatie in Leiden voor deze bron. Hiervoor zou een business case opgesteld moeten worden, inclusief een budget analyse. De meerwaarde van de koppeling zit ook in de kwaliteit van de inrichting, maar levert doorgaans geen extra dekking op.

Verwachte meeropbrengsten uit OZB als resultaat van waardestijging van vastgoed is een minder toegepaste wijze van bekostiging, hoewel de opbrengst potentie er zeker is. Vaak draagt de betrokken overheid bij vanuit algemene middelen en wordt een directe koppeling gezien als een extra last voor de gemeente. Hierbij speelt dat deze middelen doorgaans al bestemt zijn voor andere investeringen. Eerder gemaakte quickscan berekeningen laten zien dat deze bron ongeveer een potentie heeft van afgerond 5% tot 10%, van de projectkosten, mochten ze volledig aangewend kunnen worden aan het project.

De derde mogelijke bekostigingsbron, concessie voor exploitatie van het transferium, richt zich met name op de parkeerplekken. Uit evaluatie van meerdere transferia is gebleken dat kostenneutrale transferia niet erg waarschijnlijk zijn (DG-RWS, 2000:30). Daarbij komt dat maatregelen ten bate van het transferium, zoals flankerend parkeerbeleid, niet ten laste worden gelegd aan het project maar dit feitelijk wel zijn. Dit drukt daarmee de potentie van deze bekostigingsbron, maar voegt wel maatschappelijke meerwaarde toe aan het project.

Bijlage 4 Kostentabellen oplossingsclusters

Per cluster zijn zowel de a-varianten (veelal maaiveld ligging) als de b-varianten (gedeeltelijk verdiepte ligging) uitgewerkt. In iedere tabel zijn een aantal infrastructurele maatregelen, die buiten de scope van het project RijnlandRoute (provincie Zuid-Holland) vallen, maar binnen de scope van het onderzoek IBHR behoren, apart weergegeven. Dit zijn onder meer de maatregelen op de A4 tussen Leiden en Leidschendam en de maatregelen op de Molentuinweg in Katwijk. Naast de directe investeringskosten (inclusief voorbereiding, administratie en toezichtskosten (VAT)), zijn de BTW en grondverwervingskosten apart weergegeven. Aan het eind van deze bijlage staat een overzichtskaart waarin voor de b-varianten de kostenopbouw gekoppeld aan de infrastructurele delen is weergegeven.

1. Holland Rijnland in het Groen

In onderstaande tabel zijn de kosten weergegeven van de maaiveldvariant van *Holland Rijnland in het Groen* (1a). Deze variant scoort verkeerskundig slecht, is niet robuust c.q. toekomstvast.

HOLLAND RIJNLAND IN HET GROEN variant 1a	Churchilllaan tracé 2x2 (bespaar)			
d.d. 18 september 2009				
	Investeringskosten, incl. VAT, excl. BTW	BTW (19%)	Grondverwerving	Subtotaal (incl. grond en BTW)
Aansl. A4 + wegvak Oostvlietpolder	6,3	1,2	5,0	12,5
Brug Vliet + viaduct Voorschoterweg	47,2	9,0	0,0	56,2
Deels verdiepte ligging Churchilllaan, ongelijkvloerse kruisingen	160,1	30,4	5,0	195,5
Kruising Haagweg + Oude Rijn	27,3	5,2	0,0	32,5
Kruising spoor	9,9	1,9	0,0	11,8
Verdiepte ligging Dr. Lelylaan	64,1	12,2	10,0	86,3
Weggedeelte Haagse Schouwweg + Plesmanlaan	52,2	9,9	2,0	64,1
Landschappelijke inpassing + Geluidwerende voorz.	18,7	3,6	0,0	22,3
Knoop Leiden West	23,0	4,4	3,0	30,4
Tjalmaweg, incl. 1 ongelijkv. Valkenburg	54,9	10,4	2,0	67,3
Reconstructie kruispunt N206-N441 (gelijkvloers)	2,1	0,4	0,0	2,5
Verbreiding A4 Leiden-Delft	42,0	8,0	0,0	50,0
Subtotalen	507,9	96,5	27,0	631,4
	80,4	15,3	4,3	=100%
	%	%	%	
PLUS MOGELIJKHEDEN HOLLAND RIJNLAND IN HET GROEN	Investeringskosten, incl. VAT, excl. BTW	BTW (19%)	Grondverwerving	Subtotaal (incl. grond en BTW)
Passage Plesmanlaan in tunnel	60,0	11,4	0,0	71,4

In onderstaande tabel zijn de kosten weergegeven van de deels verdiepte variant van Holland Rijnland in het Groen (1b). Deze variant kent een hogere mate van inpassing door een gedeeltelijk verdiepte ligging en een aquaduct onder De Vliet. Deze variant kent echter ook beperkingen door zijn aansluitvormen en beïnvloeding

van omliggende gebieden en ontwikkelingen. Met name door het laatstgenoemde kent deze variant een hoger risicoprofiel, hetgeen in deze fase niet in geld uitgedrukt kan worden.

HOLLAND RIJNLAND IN HET GROEN variant 1b	Churchillaan tracé 2x2 (deels verdiept)			
d.d. 18 september 2009				
	<i>Investeringskosten, incl. VAT, excl. BTW</i>	<i>BTW (19%)</i>	<i>Grondverwerving</i>	<i>Subtotaal (incl. grond en BTW)</i>
Aansl. A4 + wegvak Oostvlietpolder	6,3	1,2	5,0	12,5
Kruising Vliet + Voorschoterweg (aquaduct)	113,7	21,6	0,0	135,3
Verdiepte ligging Churchillaan, kruising 5 meilaan	193,9	36,8	5,0	235,8
Kruising Haagweg + Oude Rijn	27,3	5,2	0,0	32,5
Kruising spoor	9,9	1,9	0,0	11,8
Verdiepte ligging Dr. Lelylaan	64,1	12,2	10,0	86,3
Weggedeelte Haagse Schouwweg + Plesmanlaan	52,2	9,9	2,0	64,1
Landschappelijke inpassing + Geluidwerende voorz.	18,7	3,6	0,0	22,3
Knoop Leiden West	23,0	4,4	3,0	30,4
Tjalmaweg, incl. 1 ongelijkv. Valkenburg	54,9	10,4	2,0	67,3
Reconstructie kruispunt N206-N441 (gelijkvloers)	2,1	0,4	0,0	2,5
Verbreiding A4 Leiden-Delft	42,0	8,0	0,0	50,0
Subtotalen	608,2	115,6	27,0	750,7
	81,0	15,4	3,6	=100%
	%	%	%	
PLUS MOGELIJKHEDEN HOLLAND RIJNLAND IN HET GROEN	<i>Investeringskosten, incl. VAT, excl. BTW</i>	<i>BTW (19%)</i>	<i>Grondverwerving</i>	<i>Subtotaal (incl. grond en BTW)</i>
Passage Plesmanlaan in tunnel	60,0	11,4	0,0	71,4

In de volgende tabel zijn de kosten weergegeven van Holland Rijnland in het Groen, spoortracé (1sp). Dit tracé gaat uit van een geboorde tunnel onder het spoor.

SPOORTRACE BOORTUNNEL	SPOORTRACE BOORTUNNEL			
d.d. 22 september 2009				
	<i>Investeringskosten, incl. VAT, excl. BTW</i>	<i>BTW (19%)</i>	<i>Grondverwerving</i>	<i>Subtotaal (incl. grond en BTW)</i>
1. Aansluiting N11/A4	PM		PM	PM
2. Boortunnel onder spoor	883,3	167,8	PM	1.051,2
3. Opwaardering Plesmanlaan tot A44	26,6	5,1	0,0	31,7
4. Aansluiting A44 (Knoop Leiden West)	23,0	4,4	3,0	30,4
5. Tjalmaweg, incl. 1 ongelijkvl. Valkenburg	54,9	10,4	2,0	67,3
6. Reconstructie kruispunt N206-N441 (gelijkvloers)	2,1	0,4	0,0	2,5
7. Brug Vliet in verlengde Churchillaan + wegvakken	27,2	5,2	5,2	37,6
8. Verbreding A4 Leiden-Delft	42,0	8,0	0,0	50,0
Subtotalen	1.059,1	201,2	10,2	1.270,6
			+PM	+PM

2. Stadsrandroute

Bij de Stadsrandroute in een uitvoering (2a) hoort het onderstaande kostenoverzicht.

De uitvoering van de RijnlandRoute door Voorschoten is uitgevoerd met een korte tunnel (600 m) en een half verdiepte ligging tussen Leidse weg en spoorlijn.

STADSRANDROUTE Variant 2a	Buitenomvariant, 'maaveld' (met volledige uitwisseling bij Maaldrift)			
d.d. 18 september 2009				
	<i>Investeringskosten, incl. VAT, excl. BTW</i>	<i>BTW (19%)</i>	<i>Grondverwerving</i>	<i>Subtotaal (incl. grond en BTW)</i>
Aansluiting A4	46,4	8,8	0,5	55,7
Wegvak Oostvlietpolder (A4-Vliet)	5,2	1,0	0,9	7,1
Brug Vliet in verlengde Churchill-laan + wegvakken	27,2	5,2	5,2	37,6
Brug Vliet, brug Voorschoterweg en hoog over Leidseweg	36,3	6,9	43,6	86,8
Wegvak Voorschoten (maaveld+schermen)	31,1	5,9	0,0	37,0
Spoorkruising	39,4	7,5	0,0	46,9
Wegvak Stevenshof (maaveld+schermen)	18,6	3,5	1,0	23,1
Aansluiting Maaldrift (RLR over A44 heen)	40,0	7,6	1,0	48,6
Buitenom maaveld (incl. aansluiting N441)	54,0	10,3	42,5	106,8
Knoop Leiden West	23,0	4,4	3,0	30,4
Tjalmaweg, incl. 1 gelijkvloers Valkenburg-Zuid	47,7	9,1	2,0	58,8
Reconstructie kruispunt N206-N441 (gelijkvloers)	2,1	0,4	0,0	2,5
Doortrekking par.structuur A4	10,0	1,9	0,0	11,9
Verbreiding A4 Leiden-Delft	42,0	8,0	0,0	50,0
Subtotalen	423,0	80,4	99,7	603,1
	70,1	13,3	16,5	=100%
	%	%	%	
PLUS MOGELIJKHEDEN STADSRANDROUTE	<i>Investeringskosten, incl. VAT, excl. BTW</i>	<i>BTW (19%)</i>	<i>Grondverwerving</i>	<i>Subtotaal (incl. grond en BTW)</i>
Molentuinweg ongelijkvloers	21,1	4,0	0,0	25,1
RLR onder A44 door	15,0	2,9	0,0	17,9
Voorschoten geheel in Tunnel	80,1	15,2	0,0	95,3
Gedeelte aansluiting onder A4 door	10,0	1,9	0,0	11,9
BESPAAR MOGELIJKHEDEN	<i>Investeringskosten, incl. VAT, excl. BTW</i>	<i>BTW (19%)</i>	<i>Grondverwerving</i>	<i>Subtotaal (incl. grond en BTW)</i>
N206 Tjalmaweg; 4 gelijkvloerse aansluitingen	-5,1	-1,0	0,0	-6,1
Voorschoten: Maaveld + Brug over Vliet	-128,3	-24,4	0,0	-152,7
Alleen halve aansluiting Voorschoterweg (**1)	11,6	2,2	1,0	14,8
Bestaande aansluiting Europaweg	-24,4	-4,6	-1,0	-30,0

(**1)= +, dus meerkosten (geen besparing)

Bij de Stadsrandroute 'verdiept' (1b) is als uitgangspunt gekozen dat ter hoogte van Valkenburg over een lengte van ca. 1500 meter een tunnel (net onder maaveld) zal worden aangelegd, om de open verbinding tussen Valkenburg en de duinen te behouden.

STADSRANDROUTE Variant 2b	Buitenomvariant, 'verdiept' (met volledige uitwisseling bij Maaldrift)			
d.d. 18 september 2009				
	Investeringskosten, incl. VAT, excl. BTW	BTW (19%)	Grondverwerving	Subtotaal (incl. grond en BTW)
Aansluiting A4	46,4	8,8	0,5	55,7
Wegvak Oostvlietpolder (A4-Vliet)	5,2	1,0	0,9	7,1
Tunnel Voorschoten (600 m) (incl. Vlietpassage)	179,8	34,2	43,6	257,6
Wegvak Voorschoten (half verdiept)	15,9	3,0	0,5	19,4
Spoorkruising	39,4	7,5	0,0	46,9
Wegvak Stevenshof (maaiveld+schermen)	18,6	3,5	1,0	23,1
Aansluiting Maaldrift (RLR over A44 heen)	40,0	7,6	1,0	48,6
Buitenom maaiveld (lengte ca. 3500 m)	45,4	8,6	42,5	96,5
Buitenom tunnel (lengte ca. 1500 m)	150,0	28,5	0,0	178,5
Knoop Leiden West	23,0	4,4	3,0	30,4
Tjalmaweg, incl. 1 ongelijkv. Valkenburg	54,9	10,4	2,0	67,3
Reconstructie kruispunt N206-N441 (gelijkvloers)	2,1	0,4	0,0	2,5
Doortrekking par.structuur A4	10,0	1,9	0,0	11,9
Verbreiding A4 Leiden-Delft	42,0	8,0	0,0	50,0
Subtotalen	672,7	127,8	95,0	895,5
	75,1	14,3	10,6	=100%
	%	%	%	
PLUS MOGELIJKHEDEN STADSRANDROUTE	Investeringskosten, incl. VAT, excl. BTW	BTW (19%)	Grondverwerving	Subtotaal (incl. grond en BTW)
Molentuinweg ongelijkvloers	21,1	4,0	0,0	25,1
RLR onder A44 door	15,0	2,9	0,0	17,9
Voorschoten geheel in Tunnel	80,1	15,2	0,0	95,3
Gedeelte aansluiting onder A4 door	10,0	1,9	0,0	11,9
BESPAAR MOGELIJKHEDEN	Investeringskosten, incl. VAT, excl. BTW	BTW (19%)	Grondverwerving	Subtotaal (incl. grond en BTW)
N206 Tjalmaweg; 4 gelijkvloerse aansluitingen	-5,1	-1,0	0,0	-6,1
Voorschoten: Maaiveld + Brug over Vliet	-128,3	-24,4	0,0	-152,7
Alleen halve aansluiting Voorschoterweg (**1)	11,6	2,2	1,0	14,8
Bestaande aansluiting Europaweg	-24,4	-4,6	-1,0	-30,0

(**1)= +, dus meerkosten (geen besparing)

3. Zoeken naar Balans

In onderstaande twee tabellen zijn de kosten weergegeven van de a-variant en de b- variant van het oplossingscluster *Zoeken naar Balans*. De a-variant kenmerkt zich door de passage Voorschoten met een brug over de Vliet, viaducten over de Voorschoterweg en Leidseweg, een maaiveldligging tussen de Leidseweg en het spoor en een maaiveldligging ter hoogte van Stevenshof.

ZOEKEN NAAR BALANS Variant 3a	N11-west trace 'maaienveld', aansluiting Leiden via Oostvlietpolder			
d.d. 18 september 2009				
	<i>Investeringskosten, incl. VAT, excl. BTW</i>	<i>BTW (19%)</i>	<i>Grondverwerving</i>	<i>Subtotaal (incl. grond en BTW)</i>
Aansluiting A4	46,4	8,8	0,5	55,7
Wegvak Oostvlietpolder (A4-Vliet)	5,2	1,0	0,9	7,1
Brug Vliet in verlengde Churchill-laan + wegvakken	27,2	5,2	5,2	37,6
Brug Vliet, brug Voorschoterweg en hoog over Leidseweg	36,3	6,9	43,6	86,8
Wegvak Voorschoten (maaienveld+schermen)	31,1	5,9	0,0	37,0
Spoorkruising	39,4	7,5	0,0	46,9
Wegvak Stevenshof (maaienveld+schermen)	18,6	3,5	1,0	23,1
Aansluiting Maaldrift (over N44)	30,7	5,8	1,0	37,5
Weefvakken A44 (incl. brug)	37,4	7,1	12,0	56,5
Knoop Leiden West	23,0	4,4	3,0	30,4
Tjalmaweg, incl. 1 ongelijkvl. Valkenburg	54,9	10,4	2,0	67,3
Reconstructie kruispunt N206-N441 (gelijkvloers)	2,1	0,4	0,0	2,5
Doortrekking par.structuur A4	10,0	1,9	0,0	11,9
Verbreeding A4 Leiden-Delft	42,0	8,0	0,0	50,0
Subtotalen	404,3	76,8	69,2	550,3
	73,5	14,0	12,6	=100%
	%	%	%	

In onderstaande tabel zijn de kosten weergegeven van de b-variant. Deze meer ingepaste variant kenmerkt zich door een 'korte' tunnel onder de Vliet en de Voorschoterweg en een half verdiepte ligging tussen de Leidseweg en het spoor. Bij Stevenshof ligt de RijnlandRoute in een maaiveldligging.

ZOEKEN NAAR BALANS Variant 3b	N11-west trace 'verdiept', aansluiting Leiden via Oostvlietpolder, verdiept door Voorschoten			
d.d. 18 september 2009				
	<i>Investeringskosten, incl. VAT, excl. BTW</i>	<i>BTW (19%)</i>	<i>Grondverwerving</i>	<i>Subtotaal (incl. grond en BTW)</i>
Aansluiting A4	46,4	8,8	0,5	55,7
Wegvak Oostvlietpolder (A4-Vliet)	5,2	1,0	0,9	7,1
Brug Vliet in verlengde Churchill-laan + wegvakken	27,2	5,2	5,2	37,6
Tunnel Voorschoten (600 m) (incl. Vlietpassage)	179,8	34,2	43,6	257,6
Wegvak Voorschoten (half verdiept)	15,9	3,0	0,5	19,4
Spoorkruising	39,4	7,5	0,0	46,9
Wegvak Stevenshof (maaveld+schermen)	18,6	3,5	1,0	23,1
Aansluiting Maaldrift (over N44)	30,7	5,8	1,0	37,5
Weefvakken A44 (incl. brug)	37,4	7,1	12,0	56,5
Knoop Leiden West	23,0	4,4	3,0	30,4
Tjalmaweg, incl. 1 ongelijkv. Valkenburg	54,9	10,4	2,0	67,3
Reconstructie kruispunt N206-N441 (gelijkvloers)	2,1	0,4	0,0	2,5
Doortrekking par.structuur A4	10,0	1,9	0,0	11,9
Verbreiding A4 Leiden-Delft	42,0	8,0	0,0	50,0
Subtotalen	532,6	101,2	69,7	703,5
	75,7	14,4	9,9	=100%
	%	%	%	

PLUS MOGELIJKHEDEN ZOEKEN NAAR BALANS	<i>Investeringskosten, incl. VAT, excl. BTW</i>	<i>BTW (19%)</i>	<i>Grondverwerving</i>	<i>Subtotaal (incl. grond en BTW)</i>
Molentuinweg ongelijkvloers	21,1	4,0	0,0	25,1
RLR onder A44 door	15,0	2,9	0,0	17,9
Voorschoten geheel in Tunnel	80,1	15,2	0,0	95,3
Gedeelte aansluiting onder A4 door	10,0	1,9	0,0	11,9

BESPAAR MOGELIJKHEDEN	<i>Investeringskosten, incl. VAT, excl. BTW</i>	<i>BTW (19%)</i>	<i>Grondverwerving</i>	<i>Subtotaal (incl. grond en BTW)</i>
N206 Tjalmaweg; 4 gelijkvloerse aansluitingen	-5,1	-1,0	0,0	-6,1
Voorschoten: Maaveld + Brug over Vliet	-128,3	-24,4	0,0	-152,7
Alleen halve aansluiting Voorschoterweg (**1)	11,6	2,2	1,0	14,8
Bestaande aansluiting Europaweg	-24,4	-4,6	-1,0	-30,0

(**1)= +, dus meerkosten (geen besparing)

Deze b-variant kan uitgebreid worden met een aantal 'plusmogelijkheden'. Deze zijn onderstaand weergegeven.

PLUS MOGELIJKHEDEN ZOEKEN NAAR BALANS	<i>Investeringskosten, incl. VAT, excl. BTW</i>	<i>BTW (19%)</i>	<i>Grondverwerving</i>	<i>Subtotaal (incl. grond en BTW)</i>
RLR onder A44 door	15,0	2,9	0,0	17,9
Voorschoten geheel in Tunnel	80,1	15,2	0,0	95,3
Gedeelte aansluiting onder A4 door	10,0	1,9	0,0	11,9

Bijlage 5 Onderzoeksverantwoording

[Toelichting alle gebruikte modellen]

2.1 Toelichting op gebruikte modellen:

2.2 Toelichting op kostenramingen:

De kostenramingen zijn opgezet overeenkomstig de "Standardsystematiek Kostenramingen in de GWW", zoals beschreven in publicatie 137 van het kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur van de stichting CROW. Het prijspeil van de raming is 2009.

Er is onderscheid gemaakt in de investeringskosten, BTW en grondverwerving.

In deze fase van het project is gebruikt gemaakt van eenheidsprijzen/kengetallen. Deze zijn vooraf bepaald op basis van ervaringscijfers bij vergelijkbare projecten. Zo zijn bijvoorbeeld per wegtype eenheidsprijzen per strekkende meter bepaald, waarin alle wegonderdelen, zoals verharding, markering, bebording, verlichting, wegsloten, etc. al meegenomen zijn.

Waar de ontwerpen verder zijn uitgewerkt zijn de kostenramingen op een detailniveau van m2, m3 en stuks uitgewerkt. In deze fase was beperkt inzicht in de ligging en aantallen kabels en leidingen. Aanpassingen en/of maatregelen aan kabels en leidingen vallen onder de post nader te detailleren; waar inzicht was in grote transportleidingen c.q. leidingkruisingen zijn kosten in de ramingen separaat meegenomen.

Onder investeringskosten vallen kosten voor:

- directe (bouw)kosten;
- nader te detailleren (10 tot 15% afhankelijk van de gedetailleerdheid van de ontwerpen) ;
- eenmalige- en uitvoeringskosten, Algemene Kosten, Winst en Risico (totaal ca. 23%);
- bijdragen (o.a. RAW / FCO; 0,3%)
- object onvoorzien (10%)
- VAT (15%); Voorbereiding, Administratie- (projectmanagement) en Toezichtskosten;
- overige bijkomende kosten (10%)
- projectonvoorzien (10%)

De kosten voor Vastgoed zijn gedeeltelijk op perceelniveau ingeschat door een ervaren taxateur, deels op basis van gemiddelde m2-prijzen (bijvoorbeeld voor landbouwgrond). Tevens is ervan uitgegaan dat een deel van de gronden in bezit zal zijn bij de lokale overheden en dat deze grond "om niet" beschikbaar wordt gesteld voor de aanleg van de Rijnlandroute. Planschade en nadeelcompensatie is in deze fase zeer lastig in te schatten. Er is hiervoor een onvoorzien van 20% meegenomen op de perceelprijzen.

Onder de VAT-kosten behoren ook legeskosten, kosten voor onderzoeken, studies en dergelijke.

Op basis van de expertjudgement inzake te nemen geluidsmaatregelen, zijn waar nodig kosten per wegvak meegenomen voor o.a. de aanleg van geluidsschermen. Toepassing van geluidsarm asfalt is als standaard uitgangspunt gekozen.

Integrale Benadering Holland Rijnland

9d

Notitie projectkosten IBHR

Aan: Regiegroep
Van: Projectteam IBHR / [REDACTED]
Versie: 1.1
Datum: 23 september 2009

Doel notitie:

- Inzicht bieden in financiële situatie Integrale Benadering Holland Rijnland (aangegane verplichtingen versus beschikbaar budget)
- Definitief besluit van de regiegroep over de op 12 mei aangekondigde benodigde uitbreiding van het projectbudget met 390.000 euro en de verdeling van de bijdragen

Financiële stand van zaken

Onderstaande tabel geeft de financiële stand van zaken weer per 18 september jongstleden. Momenteel is ruim 1,5 miljoen euro aan verplichtingen aangegaan. De feitelijke uitputting ligt lager op ongeveer ca. 1,3 miljoen euro.

Tabel 1: verplichtingen / realisatie	verplichtingen		realisatie	
Realisatie				
Inhuur	€		€	
rondtour	€		€	
Bestuurlijke conferentie 1	€		€	
Bestuurlijke conferentie 2	€		€	
Presentatiemateriaal	€		€	
reviewteam	€		€	
MKBA	€		€	
Ingenieursbureau (fase 1 en 2)	€		€	
Ingenieursbureau (fase 3)	€		€	
Ondersteuning MIRT	€		€	
OV in IBHR	€		€	
Totaal aangegane verplichtingen	€	1.520.612,64	€	1.310.862,32
Projectbudget	€	1.185.486,76	€	1.185.486,76
Saldo 18 september 2009	€	335.125,88-	€	125.375,56-

Veranderingen ten opzichte van vorige financieel overzicht d.d. 8 juli 2009

Ten opzichte van het vorige financieel overzicht zijn er een aantal belangrijke wijzigingen te melden. Allereerst de verhoging van de totale inhuur als gevolg van de extra inzet frontoffice ingenieursbureau voor de laatste periode van [REDACTED] euro. Ten tweede de verhoging voor de uitgaven aan het Reviewteam ter hoogte van [REDACTED] euro als gevolg van de opdracht voor de verrichte quickscan Alternatief spoortracé. Daarnaast is de opdracht voor de MKBA uitgebreid met een totaalbedrag van [REDACTED] euro (de MKBA was begroot op [REDACTED] euro). De uitgaven voor de 1^e en 2^e fase voor het ingenieursbureau zijn definitief vastgesteld en waren in totaal ongeveer [REDACTED] euro lager dan verwacht. Voor fase 3 is op dit moment slechts een indicatie mogelijk van de verwachte kosten, maar deze hebben wel een aanzienlijke invloed op het totaalbedrag. Als laatste is de niet begrootte opdracht ten behoeve van het onderzoek naar de

Integrale Benadering Holland Rijnland

mogelijkheden voor Openbaar Vervoer binnen IBHR opgenomen met een totaalbedrag van 12.000 euro.

Daarnaast is de verwachting dat er nog een aantal verplichtingen worden aangegaan (zie tabel 2). Dit zijn onder meer de organisatie van een ambtelijke, een bestuurlijke conferentie en een extra conferentie ten behoeve van de participanten in het proces, de review door het reviewteam in september, de drukkosten en ontwikkeling van een digitale versie van het onderzoeksrapport en als laatste een voorziene uitbreiding van de inhuur op basis van de jongste inzichten.

Tabel 1: verplichtingen aan te gaan	Omvang, geraamd
review sept	€
AC/BC 3	€
Extra conferentie	€
drukkosten oktober	€
uitbreiding inhuur	€
TOTAAL aan te gaan	€ 55.000,00

Het resultaat is dat de verplichtingen het projectbudget momenteel overstijgen met ongeveer 335.000 euro. Inclusief de verplichtingen die nog aangegaan moeten worden betekent dit een tekort op het projectbudget van ongeveer 390.000 euro. In de regiegroep van 9 juli j.l. is een uitbreiding van het projectbudget besproken op basis van de gemelde realisatie stand en de te verwachten extra werkzaamheden:

Tekort op het projectbudget (zie notitie 090907)	€ 262.500,-
Uitwerking Churchillaan tracé	€
Uitwerking alternatief Reviewteam	€
Uitwerking inpassingsvarianten <i>Zoeken naar Balans</i>	€
Totaal	€ 392.500,-

Door de regiegroep is destijds aangegeven dat "binnen alle redelijkheid" verplichtingen aangegeven konden worden. Een definitief besluit hierover is op dat moment niet genomen.

Voorstel verdeling van de kosten

Gevraagd is om een voorstel te doen hoe de kosten te verdelen onder de deelnemende partijen. VROM, LNV en Holland Rijnland hebben aangegeven niet zomaar extra budget beschikbaar te kunnen stellen. VenW en Provincie hebben aangegeven dat de kosten door de deelnemende partijen moeten worden gedeeld. Het voorstel tracht een compromis te bereiken tussen bovengenoemde standpunten en houdt rekening met de eerder gehanteerde verdeelsleutel:

Partij	Bijdrage
VenW	€
Provincie	€
Holland Rijnland	€
VROM	€
LVN	€
EZ	€
Totaal	€ 390.000,-

Beslisnotitie Externe communicatie

9e

Aan: Regiegroep

Van: [REDACTED]

Datum: 23 september 2009

Huidige communicatieafspraken

Op dit moment communiceert de Integrale Benadering niet actief met burgers en belangengroepen. De projectleider houdt op verzoek presentaties over de integrale benadering, zoals bij de Ideeëngroep RijnlandRoute en tijdens commissievergaderingen van de betrokken gemeenten. De externe contacten zijn vooral gericht op de direct betrokken bestuursorganen. Vragen van burgers en/of externe organisaties over de integrale benadering worden beantwoord door het bestuursorgaan waar de vraag binnenkomt.

Op 26 oktober staat een bijeenkomst op de rol die bestemd is voor organisaties die hebben bijgedragen aan het onderzoek, voor gemeenteraadsleden en voor leden van provinciale staten. Deze bijeenkomst heeft een besloten karakter. Bedoeling van de bijeenkomst is om personen te bedanken voor hun bijdrage en ze de gelegenheid te geven vragen te stellen over de wijze waarop hun bijdragen zijn verwerkt in het onderzoek. We presenteren net als bij de eerste twee conferenties de onderzoeksresultaten; hierbij worden de drie oplossingsclusters vergeleken aan de hand van de criteria uit het beoordelingskader (effecten, kosten en draagvlak). Daarna kunnen de genodigden vragen stellen tijdens de informatiemarkt.

Openbare bijeenkomst?

De vraag is nu of, gezien de onrust in de regionale pers en de druk op de provincie, bovenstaande bijeenkomst voor alle burgers toegankelijk moet worden. [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED] Naast de besloten bijeenkomst kan beter een aparte openbare bijeenkomst voor burgers worden georganiseerd. Ons advies zou zijn dit na de besluitvorming in het BO-MIRT te plannen.

Integrale Benadering Holland Rijnland

9f

Verslag regiegroep Integrale Benadering Holland Rijnland (concept)

Dinsdag 25 augustus 2009; 11:00 – 12:30 uur
Ministerie VenW

Aanwezigen:

Regiegroep:

- Ministerie VenW, [REDACTED] (erv. [REDACTED], voorzitter
- Ministerie VROM, [REDACTED]
- Ministerie van LNV, [REDACTED]
- Provincie Zuid-Holland, [REDACTED]
- Holland Rijnland, [REDACTED]

Afwezig

- Ministerie van Economische zaken, [REDACTED]
- Rijkswaterstaat, [REDACTED]

Delegatie uit het Projectteam:

- [REDACTED], projectleider
- [REDACTED], IBHR
- [REDACTED], VROM
- [REDACTED], VenW

1 Opening

[REDACTED] heet de aanwezigen welkom.

2 Verslag vorig overleg (12-5-2009)

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

Naar aanleiding daarvan informeert [REDACTED] naar de vervolgactie t.a.v. het projectbudget.

De overschrijding is ongeveer 300 k€. Volgende keer wordt h.e.e.a. nader in beeld gebracht en worden er afspraken gemaakt over de dekking (actie IBHR).

In de volgende regiegroep zal het concept-eindrapport voorliggen. De planning is dat deze half oktober uitgedeeld kan worden op de conferenties.

3 Stand van zake uitwerking Rijnlandroute

[REDACTED] geeft een update van het werk sinds de vorige regiegroepvergadering. Het informatieniveau van de alternatieven is bijgetrokken tbv vergelijkbaarheid. Nadere uitwerkingen hebben niet geleid tot andere inzichten, zo ook niet voor het spoortracé-plus (reviewteam-alternatief): de hogere kosten worden niet door hogere baten gecompenseerd.

Er zijn beperkte optimalisaties gevonden in het tracédeel door Voorschoten, optellend tot ca 20 à 30 mln €. Een aansluiting op de Voorschoterweg blijkt toch mogelijk met een zuidelijker ligging van het tracé. Met name de gemeente Leiden is hier content mee (een hele aansluiting is voor hen essentieel). Het kostenniveau daarvan lijkt ongeveer gelijk aan een alternatief met ontsluiting door de Oostvlietpolder. Hier wordt nog een laatste check op gedaan.

Integrale Benadering Holland Rijnland

Naar aanleiding van de bestuurlijke gespreksrondes in de regio geeft [REDACTED] aan dat er majeure keuzes zijn gemaakt door bestuurders. De bedragen die daarbij horen zijn echter aan veranderingen onderhevig gebleken. Op 1 september vindt er een volgend overleg plaats waarin de laatste inzichten betrokken worden. Er wordt nogmaals gekeken naar het tracé en naar inpassingen. De Provincie zal richting minister namens de regio met een redelijk aanbod komen. De verwachting is dat het resterend financieel gat echter niet zomaar gedicht kan worden. [REDACTED] geeft aan dat het van belang is dat de opdrachtgevers bij hun volgende overleg over echte bedragen gaan praten.

Over de faseringsnotitie wordt opgemerkt dat het een goed verhaal is, maar dat:

- de technische en beleidsmatige fasering nog wat door elkaar heen lopen; het is beter dit uit elkaar te halen, waarbij ook de beleidsmatige fasering (interactie tussen projecten en consequenties) in beeld moet worden gebracht
- het beter is aan te vliegen vanuit de kritieke planningsmomenten;
- er naast de technische fasering ook behoefte is aan inzicht in financiële faseringsmogelijkheden en consequenties
- dat het wenselijk zou zijn, indien mogelijk, ook fasering van RijnGouwelijn en Valkenburg (fasering in bouw) erin op te nemen.

De notitie komt in de volgende vergadering terug (**Actie IBHR**).

Buiten reikwijdte

Inhoudelijke punten over de notitie:

- het is niet duidelijk over welk traject 100 km/h voorzien wordt.
- De notitie veronderstelt nu beschikbaarheid van middelen voor 2020.
- [REDACTED] raagt aandacht voor heldere communicatie over de volledige aansluiting bij Maaldrift. Dit moeten de bestuurders goed op het netvlies hebben.
- Er lijkt nog geen rekening gehouden te zijn met “no regret” maatregelen (uit eerste fase) in het kostenoverzicht.

Buiten reikwijdte

4 Te nemen besluiten op BO MIRT

[REDACTED] vraagt zich af of het voorgestelde pakket zo haalbaar is.

Voorstel is om h.e.e.a. uit te werken in een “spoorboekje / rollende agenda”: waarover nu afspraken, welke zaken later te regelen?

[REDACTED] vraagt de onderlinge afhankelijkheden duidelijker te benoemen en dit de basis te laten zijn voor de te maken afspraken. Daarnaast vraagt hij de herstructurering van de Duin-en Bollenstreek explicieter te noemen.

Over de financiële afspraken (over de Rijnlandroute) zijn aanwezigen het eens dat er zicht moet zijn op een sluitende financiering, dus dat er geen sprake kan zijn van een rijksbijdrage zonder helderheid over het totaal en de andere bijdragen. Uiteraard is e.e.a. gekoppeld aan een bestuurlijke voorkeur voor een tracé van de Rijnlandroute.

[REDACTED] wijst op het belang van voldoende ‘harde’ afspraken om het besluit een ‘afsluiting’ te kunnen laten zijn van de verkenningsfase.