



## AS LEIDEN KATWIJK

De As Leiden-Katwijk is een samenwerkingsverband tussen Holland Rijnland en de Provincie Zuid-Holland

---

**Leiden: 5 oktober 2006**

**Onderwerp: Resultaat atelier As Leiden-Katwijk**

Aan: Stuurgroep Valkenburg  
Stuurgroep Knoop Leiden West  
Stuurgroep Rijnlandroute  
Stuurgroep RijnGouweLijn

Tussen 27 april en 28 september 2006 heeft het atelier As Leiden-Katwijk in een zeer intensieve aanpak gewerkt aan het ontwikkelen van kwalitatief hoogwaardige oplossingen voor de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied tussen Zoeterwoude/Leiden en Katwijk/Noordwijk. Het atelier As Leiden-Katwijk is een uitwerking van de Ruimtelijke Visie As Leiden Katwijk. Kwaliteit aan de oevers van de Oude Rijn (vastgesteld in het Algemeen Bestuur Holland Rijnland van juni 2006 en behandeld in Gedeputeerde Staten Provincie Zuid-Holland van mei 2006). In de Visie zijn de belangrijkste ruimtelijke opgaven in het gebied (daar waar de groen/blauwe en cultuurhistorische kwaliteiten en de infrastructuur elkaar kruisen) in beeld gebracht. In het atelier zijn de ruimtelijke opgaven in de As Leiden-Katwijk vanuit de inhoud verder onderzocht. Wij constateren dat deze intensieve aanpak zeer veel heeft opgeleverd.

Als bijlage treft u de door ons voorgestelde 'bestuurlijke kaart' die is samengesteld naar aanleiding van de resultaten van het atelier As Leiden-Katwijk. Het resultaat van het atelier As Leiden-Katwijk kunt u vinden via [www.asleidenkatwijk.nl](http://www.asleidenkatwijk.nl).

Hieronder geven wij, in het kader van onze coördinerende rol, onze visie op de resultaten en doen wij een aantal inhoudelijke voorstellen.

### **Integrale benadering heeft gewerkt**

Het atelier werd in het leven geroepen omdat de verwachting was dat de opgaven in de setting van het onderzoekend ontwerpen en ontwerpelijk onderzoeken via een kwalitatieve en integrale gebiedsgerichte benadering een betere kans op kansrijke en gedragen oplossingen zouden krijgen.

Aldus is gewerkt: zoekend naar kansen, goed luisterend naar bezwaren. Partijen participeerden gelijkwaardig: een suggestie van de fietsersbond werd net zo goed gehoord als een bezwaar van een bepaalde gemeente of vanuit één bepaalde discipline. De ontwerpers van het atelier hebben zich op alle fronten laten voeden met informatie: zowel in het gebied (maatschappelijke organisaties, burgers) als bij beleidsontwikkelaars (ambtenaren,

bestuurders) en belanghebbenden (stakeholders, grondbezitters, directe betrokken maatschappelijke organisaties en burgers).

In het atelier werd besproken dat elke set van oplossingen zowel voor- als nadelen zou hebben en dat elke maatregel (lees investering) ook weer offers zou vragen of andere maatregelen minder mogelijk zou maken. De verwachting bestond dat een positief resultaat van het atelier zich zou kenmerken door een balans in de wensen en belangen van alle partijen, waarmee nieuwe kansen zouden ontstaan om oude problemen, waar de regio al lang mee worstelt, op te lossen.

De tussenresultaten zijn op 13 september 2006 besproken met de Statencommissie Ruimte & Wonen van de Provincie Zuid-Holland en op 16 september in het gemeentehuis van Valkenburg met raadsleden uit de regio. Afgelopen 25 september heeft een stakeholdersdiner plaatsgevonden met een brede groep betrokkenen uit het bedrijfsleven, maatschappelijke groeperingen en bestuurders. Op 28 september heeft het atelier aan alle deelnemers haar resultaten gepresenteerd. Na dit slotatelier is het gewenst om de resultaten langs de formele bestuurlijke lijnen in te bedden (zowel bij de provincie als de regio).

### **Trots op resultaat**

Het resultaat voldoet aan onze verwachtingen: zorgvuldig zijn vanuit een integrale benadering alle opgaven in hun samenhang onderzocht; kansen en bouwstenen zijn verzameld.

Met behulp van die bouwstenen is een samenhangende structuur ontwikkeld, bestaande uit:

1. een positionering van de As Leiden-Katwijk waarin alle ruimtelijke opgaven optimaal inpasbaar zijn: zowel Valkenburg als de clusters voor bio life sciences, lucht- en ruimtevaart en congresbedrijvigheid;
2. een groen-blauw raamwerk, inclusief de condities om deze te verwezenlijken;
3. een pakket maatregelen voor de infrastructuur waarbij niet alleen de grote infrastructurele opgaven (Rijnlandroute en RijnGouweLijn) in beschouwing zijn genomen. Samen met deskundigen is naar de verkeersstructuur in het hele gebied gekeken en zijn alle modaliteiten (nadrukkelijk ook de fiets) in beschouwing genomen.

Deze samenhangende en integrale structuur levert afgeleid een aantal tracés op voor de Rijnlandroute en de RijnGouweLijn, die goed tegemoet komen aan de behoeften en vragen van de betrokken partijen/partners, en die bovendien naar onze verwachting financieel realiseerbaar zijn. Uiteraard vergen ze nog de nodige afweging en uitwerking.

### **Positionering As Leiden-Katwijk**

In het gebied van de As Leiden-Katwijk zijn enkele economische clusters met bovenregionale potenties aanwezig, waaronder bio life sciences, ruimtevaart, (congres)toerisme en agribusiness. De groei van deze clusters in de toekomst is aannemelijk, maar niet vanzelfsprekend. Om deze potenties te kunnen verzilveren, is een integrale aanpak op regionaal niveau noodzakelijk. Het is hierbij belangrijk om keuzes te maken en investeringsprogramma's te ontwikkelen die bijdragen aan het verzilveren van de potenties.

Dit vereist een goede positionering van de As Leiden-Katwijk ten opzichte van omliggende regio's in de Randstad. De As vormt als 'scharnierpunt' een belangrijke schakel in de Randstad. De relaties tussen de As en de Zuidvleugel zijn van oudsher sterk en kunnen worden gekenmerkt door Den Haag internationale stad, Delft met de TU en Technopolis en het Woon- en Institutenmilieu. De relaties met de Noordvleugel nemen steeds verder toe, met name in de richting van het luchtvaartcomplex rond Schiphol (o.a.

ruimtevaart, life sciences en Flora Holland) en Amsterdam (o.a. toerisme). Het moment is nu daar om aan de slag te gaan met de uitvoering van belangrijke plannen zoals de ontwikkeling van Valkenburg als 'topmilieu', de bedrijventerreinprogramma's, de selectie van kantorenlocaties en infrastructurele plannen om de bereikbaarheid van de As Leiden-Katwijk te verbeteren.

### **Groen-blauw raamwerk**

De landschappelijke structuren van groen en water zijn voor een gebied van groot belang. Een heldere en sterke groen-blauwe structuur zorgt tegelijk voor eenheid en onderverdeling in het gebied, maar daarnaast zijn groen en water ook belangrijk als ruimte tussen verstedelijkte gebiedsdelen, geven ze 'lucht' aan de stad en zijn ze uit ecologisch en recreatief oogpunt onmisbaar.

De bestaande groenstructuur van de As Leiden-Katwijk heeft nog veel verbetermogelijkheden. Het zijn veelal losse gebieden waartussen de samenhang ontbreekt. Daarbij staat het groen onder druk van de voortgaande verstedelijking. En tot slot is de gebruikswaarde te beperkt: de grote groengebieden en de waterkanten zijn vanuit de stad slecht bereikbaar en toegankelijk.

Het atelier stelt dan ook voor een heldere en aaneengesloten groen-blauwe structuur te vormen die zorgt voor samenhang, toegankelijkheid en diversiteit. Een aaneengesloten groen-blauw raamwerk met logische routes tussen stad en land, waarvoor het nodig is om nieuwe ecologische en recreatieve verbindingen te maken. Ook stelt het atelier voor om rond het gebied een groene ringstructuur te maken van parken, lanen, oevers en fiets- en wandelroutes.

De analyse en het voorstel van het atelier onderschrijven wij. Wij stellen voor om de groen-blauwe structuur verder uit te werken in een regionale realiseringstrategie. Gedeeltelijk zullen de groen-blauwe projecten worden meegenomen in de uitvoering van de grote projecten in de As Leiden-Katwijk en deels kunnen kansen worden benut in gemeentelijke, regionale en provinciale uitvoeringsplannen.

### **Verkeer en vervoer**

De andere overkoepelende hoofdstructuur is die van het verkeer. Hoewel de bereikbaarheid van de As Leiden-Katwijk op (inter-)nationaal niveau door de ligging langs de A4 en de nabijheid van Schiphol gunstig is, zijn er knelpunten die de ontwikkeling van het gebied in de weg staan. Alleen met een visie op het totale verkeerssysteem voor de As Leiden-Katwijk kunnen die knelpunten worden opgelost. De basis van de visie is een heldere verdeling van het verkeerssysteem in hiërarchische lagen. Dit geldt zowel voor het openbaar vervoer als voor het autoverkeer.

#### *Openbaar vervoer*

Het openbaar vervoer krijgt duidelijk vorm door de Stedenbaan en de RijnGouweLijn. De Stedenbaan koppelt de As Leiden-Katwijk met een hoogfrequente treindienst aan de brede regio. De Stedenbaan neemt hiermee het (inter)regionale segment binnen het openbaar vervoer voor zijn rekening. Op het station Leiden Centraal vindt de uitwisseling plaats tussen dit bovenregionale systeem en het interlokale systeem, de RijnGouweLijn. De RijnGouweLijn structureert het openbaar vervoer binnen de As Leiden-Katwijk door de belangrijke centra op een hoogwaardige manier te verbinden. Goede bereikbaarheid van haltes en aanvullende buslijnen completeren het geheel tot een volledige keten van deur tot deur.

#### *Autoverkeer*

Analyse van de bestaande autoverkeersstromen laat verschillende knelpunten zien. Ten eerste zijn de verschillende verkeersstromen te veel vervlochten. Ten tweede ontbreken er schakels in de oost-west verbindingen. Ten derde is een schaa sprong in infrastructuur

noodzakelijk om de mobiliteit op te vangen die voortkomt uit de verstedelijkingsopgave voor het hele gebied.

De As Leiden-Katwijk ligt langs de internationale transport-as A4. Op dit moment kan de A4 nog niet volledig invulling geven aan deze rol. Het voorstel is om de A4 meer het profiel van een dergelijke transport-as te geven. Concreet betekent dit minder aansluitingen. Ter hoogte van Leiden is dit mogelijk door parallel aan de A4 een nieuwe weg aan te leggen die op een beperkt aantal punten aansluit op de A4. Deze nieuwe weg vormt vervolgens de verdeler naar de lokale aansluitingen. Tevens koppelt deze weg de Rijnlandroute aan de N11 Oost.

De A44 moet in de voorgestelde structuur een functie krijgen in de afwikkeling van het nationale en bovenregionale verkeer als aanvulling op de A4. Om deze rol ook daadwerkelijk te kunnen vervullen is het een aanbeveling om de mogelijkheden te onderzoeken de A44 op termijn aan de N205 in de Haarlemmermeer te koppelen.

De N206 tenslotte behoudt hierdoor de functie van een regionale ontsluitingsas parallel aan de kust. Ook hier geldt dat koppeling aan het wegennet in Noord- Holland (de N208) de aanbeveling verdient.

Belangrijk bij deze structuur is dat de A4, de A44 en de N206 voldoende onderlinge verbindingen krijgen. Tussen de A4 en de A44 kan de Rijnlandroute hier invulling aan geven. Aan de noordzijde van Leiden kan het tracé N444 - Willem de Zwijgerlaan - N448 hier mogelijk een rol vervullen. Het deel van de Rijnlandroute vanaf de A44 koppelt de A44 aan de N206 (Katwijk - De Zilk). Ten noorden van Rijnsburg ontbreekt in deze systematiek een schakel. Aanbeveling is om hier nader onderzoek naar te verrichten.

Ingezoomd op het onderzoeksgebied vormen de N206, de A44, de parallelstructuur A4 en de dwarsverbindingen een 8-vormige ringstructuur rond Leiden en Katwijk (kernen Valkenburg en Rijnsburg).

Binnen de ringen kan de verkeersdruk gereduceerd worden door het verkeer naar buiten te trekken en gebieden / wijken te ontsluiten vanaf de ring. In een aantal gevallen zal het noodzakelijk zijn om aanvullende maatregelen te treffen om ongewenst gebruik van resterende routes binnen de ringen te voorkomen. Specifiek denken we hier aan het maken van een verkeerskundige "knip" in het Churchillaantracé. Aan de "onderzijde" van het (auto)verkeerssysteem is de aanbeveling te investeren in het verder verbeteren en uitbouwen van het fietsnetwerk, zowel zakelijk als recreatief. Hiermee ontstaat een aantrekkelijk alternatief voor de korte autoritten.

De toepassing van 8-vormige ringstructuur verbetert de bereikbaarheid aanzienlijk en biedt kansen het stedelijk gebied luwer te maken. Dat laatste biedt in het bijzonder kansen om kwaliteit te creëren in bestaand stedelijk gebied en aan de zone langs de oevers van de Oude Rijn.

Wij onderschrijven de analyse van het atelier, zowel over de vervlechting van de verkeerssoorten als het ontbreken van oost-west verbindingen. De verstedelijkingsopgave maakt maatregelen op deze punten noodzakelijk. Het voorstel om tot ontvlechting van verkeerssoorten en tot de 8-vormige ringstructuur te komen, spreekt ons aan. De concrete investeringsvoorstellen zijn belangrijke schakels die in het systeem passen. Voor sommige delen van de 8-vormige ringstructuur is nadere uitwerking en besluitvorming nodig (zoals de verbinding ten noorden van Rijnsburg). Wij zijn van mening dat de mogelijkheden om verkeersgebieden binnen de 8-vormige ringstructuur te verluwen, benut zouden moeten worden.

### **Tracéalternatieven Rijnlandroute**

Het atelier heeft de tracéalternatieven uit de verkenningsfase van de Rijnlandroute verder uitgewerkt en beoordeeld.

#### *Tussen A4 en A44; Zuidrand (Voorschoten/Leiden)*

De resultaten van het atelier geven aan dat de alternatieven op een aantal relevante afwegingsfactoren verschillen. Verkeerskundig zijn de beide tracévarianten vergelijkbaar. Het *Korte Vliettracé* heeft een aantal specifieke kwaliteiten. Met name de onzichtbare inpassing en de zuidelijke ontsluiting van het centrum van Leiden zijn positieve punten. Dit tracé kent echter ook een aantal negatieve punten. Het is een bouwkundig complex project met grote risico's. Dit komt in het bijzonder door het specifieke kenmerk van dit alternatief: een geheel onder water gelegen tunnel. De eisen ten aanzien van de bevaarbaarheid en het waterafvoerend vermogen leggen een zware last op het ontwerp en de bouwmethode. Bovendien zijn er vraagtekens bij de haalbaarheid van de ruimtelijke oplossingen ter plaatse van de aansluiting op de A44 en Ter Wadding. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid zijn op- en afritten in een tunnel niet wenselijk. Samenvattend blijft het Korte Vliettracé een in basis conceptueel goed idee. De complexiteit met de daaraan verbonden kosten (minstens anderhalf keer zo duur) en de risico's zijn echter van dien aard dat er vraagtekens zijn bij de haalbaarheid. Gelet op de specifieke kwaliteiten van dit tracé stellen wij voor om deze variant wel mee te nemen in de vervolgpcedure.

Voor het alternatieve tracé over de reserveringsstrook voor Rijksweg 11 zijn in onze ogen in principe goede inpassingoplossingen voorgesteld. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan het belangrijkste bezwaar tegen dit alternatief. In de verkeerskundige uitvoering zijn nog variaties mogelijk. De verschillen worden vooral bepaald door de wijze waarop de ontsluiting van Leiden en Voorschoten plaatsvindt: direct vanaf het tracé over de reserveringsstrook voor Rijksweg 11 (ter hoogte van het landgoed Berbice en/of de spoorlijn) of vanuit respectievelijk de parallelroute langs de A4 en een combinatie met het knooppunt bij Maaldrift. Wij delen de conclusies t.a.v. de complexiteit en de kwaliteit van de twee directe aansluitingen. De voorgestelde alternatieven bieden hiervoor in principe een goede oplossing en dienen nader uitgewerkt te worden. Beide alternatieven bieden Leiden de ruimte om een verkeerskundige knip aan te brengen in de Churchillaan.

#### *Tussen A44 en Katwijk*

Aan de westzijde van de A44 resteren twee principiële verschillende tracéalternatieven: het verdubbelen van de N206 of de aanleg van een geheel nieuwe verbinding. In relatie met de stedenbouwkundige opgave van Valkenburg zijn veel variaties mogelijk, waarbij ook het combineren van de twee basisprincipes niet is uitgesloten. Dit geeft het volgende overzicht:

- Waterloop & Korte Vliet (gekoppeld aan een verbrede N206)
- Knooppunt Korte Bypass (via de kruising N206 - A44)
- Stedelijke Oever & Lange Bypass
- Kennispark & Zijlhoektracé (door de locatie, direct langs Zijlhoek)
- Vrije Rijn & Binnendoor (integraal onderdeel locatie)
- Ruim baan & Buitenom (om de locatie; zuidelijke randweg).

Voor Valkenburg zijn, naast de kwalitatieve problemen rond de Knoop Leiden West, ook de faseringsmogelijkheden een punt van overweging. Bij de afweging tussen de varianten achten wij de mogelijkheden om tot een goede inpassing in de locatie Valkenburg te komen van groot belang. Het atelier Valkenburg werkt in opdracht van de stuurgroep locatie Valkenburg aan een stedenbouwkundige verkenning, waarin de inpassing van de Rijnlandroute een belangrijk aspect is. Mede op basis van dit aanvullende materiaal komen tracékeuzes voor dit gedeelte aan de orde.

Voor de Rijnlandroute als geheel achten wij, de voorgaande overwegingen meegenomen, het alternatieve tracé over de reserveringsstrook voor Rijksweg 11 het meest kansrijk. Voor het

tracé voor locatie Valkenburg wachten wij de resultaten van het atelier Valkenburg af. Op de kaart is het zoekgebied nader aangegeven.

Ter onderbouwing van dit voorstel stellen we voor de resterende alternatieven in een objectieve en gestructureerde PlanMER procedure in beschouwing te nemen.

### **RijnGouweLijn Oost**

Het atelier komt tot een voorkeur die afwijkt van de afspraken over de halteplaatsen van de RijnGouweLijn (Bestuurlijke overeenkomst I), op grond van de conclusie dat er aan de oostzijde van de A4 een ruimteprobleem is (beperkte ruimte, claims voor infrastructuur, geen directe aansluiting mogelijk op A4 en N11) en om Leiden een kwalitatief hoogwaardiger entree te geven. Wij onderschrijven de probleemanalyse, maar constateren anderzijds dat er in de Bestuurlijke Overeenkomst bestuurlijke afspraken zijn gemaakt. In gesprek met de verschillende belanghebbenden moet bezien worden of hier nog aanpassingen mogelijk zijn.

### **Tracéalternatieven RijnGouweLijn West**

Het atelier As Leiden-Katwijk heeft de in procedure zijnde tracéalternatieven in beschouwing genomen. In het bijzonder is gekeken naar de robuustheid van de voorliggende alternatieven ten opzichte van de verschillende scenario's voor de ruimtelijke invulling van het gebied.

Er is geconstateerd dat de alternatieven (met inbegrip van subvarianten) passen op de verschillende scenario's. In lijn met de Rijnlandroute geldt ook hier dat de invulling van de halte(s) en de ligging van het tracé door Valkenburg voor een belangrijk deel afhankelijk is van de inpassing in de bouwlocatie. In opdracht van de stuurgroep locatie Valkenburg wordt hiernaar onderzoek gedaan door het atelier Valkenburg. Uiteraard geldt ten aanzien van de halte(s) dat het rendement van de halte (exploitatie) maatgevend is. De opgave ligt in de combinatie van halteplaats, dichtheid in wonen en de nabijheid van mobiliteit genererende activiteiten (werken, onderwijs, winkelen, intensieve vormen van recreatie).

Uitgaande van het meest kansrijke alternatief voor de Rijnlandroute zijn er mogelijkheden om de noodzakelijke kruising tussen de RijnGouweLijn en de Rijnlandroute / N206 op een verkeerskundig verantwoorde en ruimtelijk aantrekkelijke wijze te maken.

### **Mogelijkheden voor nadere toelichting**

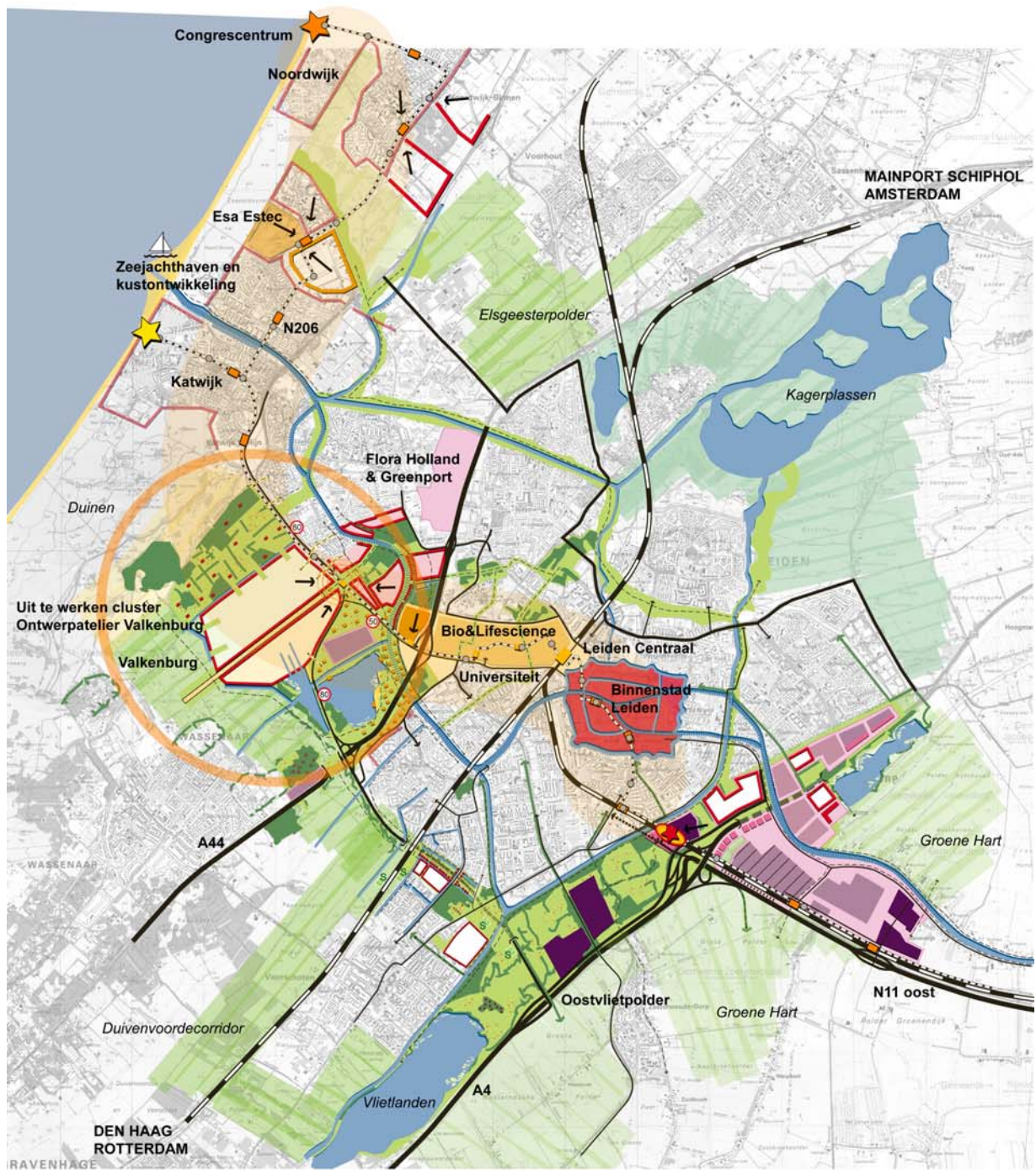
Wanneer u een nadere toelichting wenst zijn wij graag bereid deze te geven. U kunt dit kenbaar maken bij het programmabureau As Leiden-Katwijk (070-441 8509 of via [info@asleidenkatwijk.nl](mailto:info@asleidenkatwijk.nl)).

Wij verzoeken u voor 4 november uw commentaar kenbaar te maken, zodat wij dit kunnen betrekken bij een definitief advies aan het DB van Holland Rijnland en aan GS van de provincie Zuid-Holland. Dit voorlopige advies sturen wij ter kennisname aan het DB van Holland Rijnland en aan GS van de provincie.

Hoogachtend,  
Stuurgroep As Leiden-Katwijk,

Dhr. M. Huls  
(gebiedsgedeputeerde  
provincie Zuid-Holland)

Dhr. J. Wienen  
(portefeuillehouder ruimte,  
Holland Rijnland)



Legenda		
Wonen bestaand	Weg	Groen
Wonen nieuw	Ondergrondse weg	Sport en recreatie
Bedrijven bestaand	Spoor	Water
Bedrijven nieuw	Rijnbouwelijn	Duinen
Bedrijven herstructurering	Recreatieve routes	Strand
Kennis/instituten bestaand	Geplande station RGL	Zeejachthaven
Kennis/instituten nieuw	Voorstel station RGL Ontwerpatelier	Zoeklocatie sportvelden
Kantoren	Station NS	Kansrijke ontwikkelingslokaties
	Multimodaal knooppunt	