



## Verslag Bestuursconferentie As Leiden Katwijk 6 juli 2007

### *Aanwezigen*

Nico Alkemade	wethouder gemeente Wassenaar en vertegenwoordiger regio Haaglanden
Roland Auburger	directeur Ruimte en Mobiliteit provincie Zuid-Holland
Daan Binnendijk	wethouder gemeente Katwijk
Peter Glasbeek	wethouder gemeente Leiderdorp en portefeuillehouder Verkeer en Vervoer Holland Rijnland
Wim van der Hoeven	Hoogheemraadschap Rijnland
Hans Horlings	wethouder gemeente Voorschoten
Martin Huls	gedeputeerde provincie Zuid-Holland
Wim de Jong	wethouder gemeente Katwijk
Peter Kurstjens	projectdirecteur GOB
Leendert de Lange	wethouder gemeente Noordwijk (vanaf 16.00 uur)
Erik Mackay	wethouder gemeente Oegstgeest
Roelof van Netten	secretaris Holland Rijnland
Michiel van Pelt	programmadirecteur As Leiden-Katwijk
John Steegh	wethouder gemeente Leiden
Sjaak Stuijt	wethouder gemeente Zoeterwoude
Chris de Veer	plaatsvervangend programmadiirecteur As Leiden-Katwijk en programmamanager Verkeer en Vervoer Holland Rijnland (verslag)
Jos Wienen	burgemeester gemeente Katwijk en portefeuillehouder Ruimte Holland Rijnland

### *Afwezig met bericht*

Arnoud van der Bent Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland

### **Inleiding**

De heer Huls opent de vergadering als vervanger van de heer Van Dijk. Vanaf 11 juli zal de heer Veldhuijzen waarnemen voor de heer Van Dijk. De portefeuillevindeling wordt daarbij nog bekeken. De conferentie is een eerste stap op weg naar besluiten over een aantal samenhangende projecten in de As Leiden-Katwijk. Vandaag is niet bedoeld om besluiten te nemen maar om informatie te delen. Er wordt met belangstelling naar deze bijeenkomst gekeken, binnen en buiten de regio, omdat duidelijkheid wordt verlangd over de toekomst van deze projecten. De planning en de resultaten van de werkplaats VALK, die op de agenda staan, moeten daarbij helpen. De besluitvorming zal plaatsvinden in de verschillende stuurgroepen maar het is wel zaak om informatie te delen waardoor oplossingen in samenhang worden bekeken.

De heer Van Pelt geeft een korte inleiding van het programma As Leiden-Katwijk. Het programma is in 2002 gestart vanuit het Programma van Afspraken. In die afspraken is vastgelegd dat het Groene Hart en de Bollenstreek zoveel mogelijk vrijgehouden worden van bebouwing. Hierdoor dient 70% van de regionale woningbouwopgave (33.000 woningen totaal) in de As Leiden-Katwijk gebouwd te worden. Bij de afspraken zijn ook programmatische opgaven voor de regio en de ALK vastgelegd over het aantal woningen, bouwvolumes bedrijven en kantoren, de omvang van het groenprogramma en een aantal grote infrastructuurprojecten waaronder Rijnlandroute en RijnGouwelijn. 2006 heeft voor de ALK in het teken gestaan van visieontwikkeling en ontwerpen. In 2007 wordt de stap gezet naar besluitvorming. Daarbij dient gekozen te worden uit de overgebleven alternatieven voor de Rijnlandroute en RijnGouwelijn-west. Ook moet een stedenbouwkundig plan voor Valkenburg worden vastgesteld en dienen groen-blauwe projecten te worden geïdentificeerd. Deze keuzes worden door de stuurgroepen gemaakt en daarna vastgelegd in het Streekplan en de Regionale Structuurvisie. Er worden drie inhoudelijke verdiepingsslagen gemaakt om de besluitvorming verder te ondersteunen. In de werkplaats VALK is de inhoudelijke samenhang tussen woningbouwlocatie Valkenburg, Rijnlandroute en RijnGouwelijn in beeld gebracht. Een dergelijke aanpak wordt ook voor de oostflank uitgewerkt en voor de groen-blauwe strategie. Financieel gezien is er inmiddels € 156 mln. gereserveerd bij provincie (€ 81 mln. in MPI) en Holland Rijnland (€ 75 mln. in RIF) voor Rijnlandroute en RijnGouwelijn-west. De provincie is voornemens daar € 79 mln. aan toe te voegen vanuit de provinciale opcenten. Daarnaast is een rijksbijdrage noodzakelijk om de infrastructuur te realiseren. Het proces is met de veelheid betrokkenen en stuurgroepen behoorlijk complex. Dat maakt de bestuurlijke samenwerking gefragmenteerd. Om de samenhang tussen de projecten inzichtelijk te houden is een pragmatische oplossing gekozen door twee bestuursconferenties te organiseren (waarvan dit de eerste is).

De heer Alkemade vraagt zich af waarom het Regionaal Structuurplan Haaglanden geen onderdeel uitmaakt van de besluitvorming. Het gaat deels over grondgebied van Haaglanden, zoals bij Maaldrift en de Ommedijkse Polder. De heer Huls antwoordt dat Haaglanden het waarschijnlijk ongewenst zou vinden als er in dit kader over hun grondgebied werd besloten. Er zal overleg plaatsvinden om de visies van Haaglanden en Holland Rijnland op elkaar af te stemmen.

De heer Van der Hoeven vraagt of gedacht wordt aan de impact op de waterhuishouding in het gebied. Het Hoogheemraadschap is flexibel in een aantal zaken maar bij de handhaving van het doorstroombroefiel is men rigide. De heer Huls geeft aan dat het Hoogheemraadschap zitting heeft in de stuurgroep Rijnlandroute. Hij acht het raadzaam om het Hoogheemraadschap te betrekken bij de uitwerking van de woningbouwlocatie Valkenburg. De heer Binnendijk vraagt zich af hoe de besluitvorming tot stand gaat komen. Dit wordt vooral een probleem wanneer de infrastructuur niet geregeld wordt. De heer Huls geeft aan dat dit onderwerp is van deze bijeenkomst.

De heer Mackay vraagt zich af hoe de tracés uit de werkplaats VALK zich verhouden tot de tracés die in de Stuurgroep Rijnlandroute aan de orde zijn geweest. Voor de RijnGouwelijn gaat hij uit van het tracé dat in de bestuursovereenkomst (BO-I) ter hoogte van het transferium is vastgelegd, namelijk ten noorden van de N206. De heer Huls geeft aan dat dit juist is maar dat er bij de uitwerking van de RijnGouwelijn-west nog gekeken wordt naar alternatieve aansluitingen.

De heer Stuijt vraagt zich af in welke omvang en diepte de studie naar de oostflank wordt uitgevoerd. Er spelen al heel veel zaken en wat wordt daar nog aan toegevoegd. De heer Wienen geeft aan dat het gaat om het inzichtelijk maken van de samenhang tussen al die zaken waarbij het van belang is dat grote projecten, zoals de verdubbeling van de A4 goed worden meegenomen in de studies.

## **Werkplaats VALK**

De heer Govers van Goudappel Coffeng presenteert de uitkomsten van de werkplaats VALK. Input voor de werkplaats was de bestuurlijke kaart zoals die eind 2006 is vastgesteld. Er heeft een integrale verkenning plaatsgevonden naar de samenhang tussen Valkenburg, Rijnlandroute en RijnGouwelijn. Diverse aspecten van verkeer (o.a. ontsluiting en verkeersveiligheid), ruimte (o.a. ruimtelijke effecten en ecologische zone) en de kosten zijn daarbij bekeken. In relatie tot Valkenburg zijn zeven varianten voor de Rijnlandroute in beeld gebracht die - voor het deel in het onderzochte gebied - in investeringskosten variëren van

ca. € 150 mln. tot ca. € 280 mln. Het gaat om de varianten 'Korte Vliettracé'; 'Korte Bypass - HWN'; 'Korte Bypass - OWN'; 'Lange Bypass'; 'Zijlhoektracé'; 'Over de locatie' en 'Buitenom'. Daarnaast zijn twee varianten voor de RijnGouwelijn-west in beeld gebracht, namelijk langs de N206 en uitbuigend over de locatie.

Conclusies van de studie zijn dat de Knooppunten en aansluitingen sterk bepalend zijn voor de effecten waarbij de samenvoeging van de N206 en de Rijnlandroute sterk sturend is. De keuze ligt voor om een knooppuntcomplex Maaldrift te realiseren óf een rotonde bij de Knoop Leiden West. Voor de ontsluiting van de locatie en de ruimtelijke impact voor Nieuw Rhijngesest Zuid zijn de beide oplossingsrichtingen sterk verschillend. Voor het uitbuigtracé van de RijnGouwelijn-west is ruimtelijke verdichting nodig. De hoogte van de investeringen voor de infrastructuur worden vooral bepaald door bruggen en de kosten voor inpassing.

De heer Mackay vraagt wat de gevolgen voor Nalco zijn in het geval de rotonde gemaakt wordt. De heer Govers geeft aan dat dit niet in de studie is bekeken maar dat het wel mogelijk geacht wordt in de bestaande situatie een zogenaamde Nalco-lus te maken.

De heer De Jong vraagt of het kostentechnisch iets uitmaakt of de tracés van RijnGouwelijn en Rijnlandroute bij elkaar liggen. De heer Govers geeft aan dat dit nauwelijks iets uit zal maken in kosten. Wat betreft de westelijke knoop wordt geconcludeerd dat deze verder uitgewerkt dient te worden voor wat betreft het kostenaspect.

De heer Kurstjens vraagt of de rotonde niet alleen aan het Korte Vliettracé gekoppeld kan worden maar ook aan de variant van de korte bypass. De heer Govers geeft aan dat dit mogelijk is maar nader uitgewerkt moet worden. Het is een interessante optie omdat het ruimte kan schelen bij de knoop Maaldrift.

De heer Van der Hoeven vraagt of gekeken is naar het effect van tunnels op de waterstromen. Dit is niet het geval.

De heer Alkemade vraagt of er een verschil tussen de varianten is in hun verkeerseffect op de A44 in zuidelijke richting. De heer Govers geeft aan dat de verschillen tussen de varianten gering zijn.

De heer Steegh vraagt of rekening is gehouden met irrationeel gedrag van weggebruikers waarbij mensen vanwege de nabijheid van een aansluiting toch kiezen voor de Churchillaan in plaats van de Rijnlandroute. De heer Govers geeft aan dat dit effect in het model uitfaseert.

De heer Mackay vraagt wat de status is van dit materiaal. De heer Wienen geeft aan dat het basismateriaal betreft dat beschikbaar is voor de diverse stuurgroepen om te gebruiken bij de verdere uitwerking van hun projecten.

## **Planning**

De heer Van Pelt presenteert de overall planning van de As Leiden-Katwijk waarin de plannings van de verschillende projecten zijn weergegeven. In scenario A neemt de besluitvorming van de Rijnlandroute dusdanig lang tijd dat aansluiting op het ISP Valkenburg en het streekplan niet mogelijk is. Ook wordt de aansluiting dan gemist bij het gesprek met de Minister over het MIRT eind dit jaar. Daarom heeft de Stuurgroep As Leiden-Katwijk besloten om te gaan voor scenario B waarin begin 2008 de besluiten van de diverse projecten tegelijkertijd en in samenhang kunnen worden genomen. Om bij het gesprek met de minister eind dit jaar zaken te kunnen doen, wordt er op basis van de uitkomsten van de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) een keuze gemaakt uit de RLR-varianten (scenario B\*).

De heer Auburger overhandigt de genodigden een memo van de SG RLR waarin staat wat er nodig is voor een dergelijke keuze eind dit jaar. Het gaat er in ieder geval om de financiële bandbreedte aanzienlijk te verkleinen en eenheid te tonen binnen de regio. De minister heeft voor regionaal/lokale projecten nog € 800 mln. te verdelen voor het hele land en daarna is het geld t/m 2020 op.

De heer Wienen geeft aan dat er een harde deadline is voor Valkenburg omdat het voorkeursrecht op 3 juni 2008 vervalt en er dan een vastgesteld stedenbouwkundig plan moet zijn. De urgentie om een besluit over de Rijnlandroute te nemen is wat hem betreft groot.

De heer Kurstjens geeft aan dat er voor het streekplan overgangsrecht geldt voor wat betreft de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening, zodat dit niet het knelpunt kan zijn. Met Valkenburg blijft er wel een knelpunt

De heer Huls geeft aan dat hij het van groot belang vindt om de minister dit najaar een besluit te kunnen mededelen anders gaat de besluitvorming helemaal naar achteren. Hij kiest

nadrukkelijk voor scenario B\*. Het proces komt hiermee onder druk zodat een besluit in oktober door de stuurgroep Rijnlandroute nog niet door iedereen gedragen zal zijn. De heer Wienen vraagt of de uitkomsten van de MKBA er daadwerkelijk zullen zijn in september. De heer Auburger geeft aan dat deze op het laatst eind september in concept ter beschikking gesteld zullen worden.

De heer Steegh vraagt zich af wat er gebeurt als we dit niet doen en als we het wel doen hoe geloofwaardig dat dan is omdat we de achterban niet hebben kunnen raadplegen. De heer Huls geeft aan dat als we geen keuze maken een overleg met de minister zinloos is en we daarmee de kans op rijksbetrokkenheid bij de financiering aanzienlijk verkleinen. Het gesprek zal richting geven over het kostenniveau.

De heer Alkemade vindt dat de zorgvuldigheid gehandhaafd moet worden richting Haaglanden. De heer Huls geeft aan dat er zorgvuldig wordt omgegaan met Haaglanden.

De heer Binnendijk vraagt zich af wat de rol van de provincie is op het moment dat de regio niet eensgezind is. Zet de provincie dan door? De heer Huls geeft aan dat er sprake is van een gedeeld belang hetgeen zich ook financieel vertaalt in een bijdrage van de regio aan de infrastructuur.

De heer Kurstjens geeft aan dat de verwachtingen over de bijdrage vanuit de grondopbrengsten van de locatie Valkenburg getemperd moeten worden. De opbrengsten van de andere drie Feniksprojecten vallen tegen en moeten worden gecompenseerd door de opbrengsten uit Valkenburg. Door het Kabinet is een te verdienen bedrag vastgesteld dat aanzienlijk hoger ligt dan het bedrag dat inde defensiebegroting indertijd was opgenomen (€94 mln.). Dit bedrag zal hoe dan ook uit de locatie moeten komen vermeerderd met de jaarlijkse rente van € 20 mln. Het meerdere kan naar de locatie terugvloeien.

De heer de Jong vraagt of eerdere uitspraken van het GOB over de noodzaak van infrastructuur hiermee ook genuanceerd worden. De heer Kurstjens antwoordt dat het GOB het volstrekt eens is met het uitgangspunt dat Valkenburg zonder infrastructuur niet aangelegd kan worden. De heer Wienen constateert dat er een gezamenlijk belang is en vraagt de heer Kurstjens om aan te geven hoe we de Minister van Verkeer en Waterstaat ook aan deze projecten binden.

De heer Kurstjens geeft aan dat er aan de minister een bod moet worden gedaan wat hij niet kan afslaan. Zijn inschatting is dat het onmogelijk zal zijn alle infrastructuurprojecten van de Zuidvleugel (waaronder het Trekvliettracé) in het MIRT te krijgen en hij suggereert de provincie een keuze te maken. De heer Auburger geeft aan dat dit soort politieke processen niet altijd een kwestie van boekhouden zijn. De heer Mackay vindt het een eenzijdige benadering van het rijk en is van mening dat de partijen er met elkaar uit moeten komen. De heer Kurstjens suggereert verder om met marktpartijen om tafel te gaan om te kijken of dat iets kan opleveren.

De heer Wienen vraagt het Rijk of het altijd nodig is dat de regio op één lijn zit, en wat het Rijk doet indien dit niet het geval is. In dit verband is ook de mogelijkheid aan de orde gekomen dat opvattingen via een aanwijzing van de provincie doorgezet kunnen worden.

## **Tot slot**

De heer Wienen concludeert dat er gekozen is voor scenario B\*, met een Bestuursconferentie eind 2007. Door de noodzaak om al voorafgaand aan het MIRT tot besluiten te komen, en tegelijkertijd de samenhang tussen de projecten te kunnen bespreken, stelt hij voor als gecombineerde stuurgroepen sneller bijeen te komen. Afgesproken wordt dat de volgende bestuursconferentie vrij snel plaatsvindt nadat de resultaten van de MKBA zijn opgeleverd te weten op **5 oktober, 13.30 - 17.00 uur**. De locatie volgt nog.

De heer Huls dankt de aanwezigen met een CD waarop alle presentaties staan en sluit de vergadering.