

Agendapunt 4 Rijnland Route t.b.v. Algemeen Bestuur 26.03.08

**BIJLAGE 1 b–Rijnlandroute, verbinding van belang (nut en noodzaak notitie),
25.10.07**



provincie **HOLLAND**
ZUID



RijnlandRoute

Verbinding van belang

22 november 2007
Provincie Zuid-Holland
Regio Holland-Rijnland

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Ontwikkeling regio is van nationaal belang	4
2.1	Regionale bouwopgave van 33.000 woningen	4
2.2	Ontwikkeling locatie Valkenburg	4
2.3	Versterking van de Greenport.....	5
2.4	Toplocatie kenniseconomie Bio Life Science.....	5
2.5	Groei legt extra druk op verkeersnetwerk.....	5
3	Verkeerssysteem niet klaar voor de opgave	7
3.1	Economie heeft goede bereikbaarheid nodig	7
3.2	Veel files en leefbaarheidsproblemen	7
3.3	Bouwplannen stranden door verkeersproblematiek.....	10
3.4	Eerst bewegen, dan bouwen	10
4	RijnlandRoute nodig voor robuuste structuur	12
4.1	RijnlandRoute ontbrekende schakel in verkeersstructuur.....	12
4.2	Rijnlandroute is 'no regret' maatregel	12
4.3	Ontlastende werking van de RijnlandRoute is groot.....	13

1 Inleiding

Binnen het project RijnlandRoute wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om een nieuwe verbinding te realiseren vanaf de A4 bij Leiden, via de A44, naar de kust bij Katwijk. Voor dit project worden verschillende stappen doorlopen, waaronder een verkenning in 2005 [1], een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse in 2007 [2] en een project-m.e.r. vanaf 2008.

In deze notitie wordt daar nader op het begrip *nut en noodzaak* van de RijnlandRoute. Hierbij komen verschillende elementen aan bod. Van nationale ruimtelijke ontwikkelingen tot lokale leefbaarheidsproblematiek en van cijfermatige onderbouwingen van verkeerseffecten tot het belang dat door betrokkenen aan bepaalde aspecten wordt gehecht.

Leeswijzer

Deze notitie is in drie delen opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 gaat in op de ruimtelijke belangen die een rol spelen in de regio Holland Rijnland. Dit zijn belangen die ook van nationaal niveau zijn. Hierbij gaat het om:
 - De woningbouwopgave
 - Locatie Valkenburg
 - De Greenport
 - Bio Life Science
- Hoofdstuk 3 gaat over de verkeerssituatie in de regio. Aspecten die hierbij aan bod komen zijn:
 - Files en leefbaarheidsproblematiek
 - Stagnatie in bouwplannen door slechte bereikbaarheid
 - Eerst bewegen, dan bouwen
- Hoofdstuk 4 ten slotte gaat in op het belang dat de RijnlandRoute heeft voor het verkeersnetwerk in de regio. Hierbij gaat het om:
 - De functie als schakel in de verkeersstructuur
 - De bijdrage voor leefbaarheid en bereikbaarheid

2 Ontwikkeling regio is van nationaal belang

2.1 Regionale bouwopgave van 33.000 woningen

Bij de oprichting van het Samenwerkingsverband Holland Rijnland is een programma van afspraken vastgelegd [3]. Een van de afspraken is het realiseren van ruim 33.000 tot 36.000 woningen in de regio in de periode van 2000 tot 2020, waarvan tweederde in de As Leiden Katwijk. De Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek [4] geeft daarbij aan dat er binnenstedelijk nog aanvullend ruimte gevonden moet worden voor 2700 woningen.

Deze investeringsopgave is gebaseerd op het streven van de regio naar een migratiesaldo nul en de ruimtelijke opgave van het ministerie van VROM om te komen tot een eerlijke en draaglijke manier van verdelen van de te ontwikkelen bouwopgave in de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad en voor deze regio in het bijzonder.

Overzicht te realiseren woningen in de periode 2005-2020 Holland Rijnland

In de regio moeten 33.000 tot 36.000 woningen bijgebouwd worden. Daarmee wordt gebouwd voor eigen behoefte [3]. Tot 2005 zijn 5.743 woningen gerealiseerd (bron: CBS). Ter vergelijking: de regio Haaglanden had het voornemen 40.000 – 50.000 woningen te realiseren in de periode 2000-2015 [20].

LOCATIES	TOTAAL 2005-2020
Holland Rijnland-Noord (Hillegom, Lisse, Noordwijk, Noordwijkerhout, Teylingen)	7.159
A4-zone (Alkemade, Leiderdorp, Voorschoten, Zoeterwoude)	4.654
Leiden	8.983
A44-zone (Katwijk, Oegstgeest)	8.339
Totaal	29.135

Figuur 1. Woningbouwafspraken Regionale Investeringsstrategie [11]

2.2 Ontwikkeling locatie Valkenburg

Binnen het contingent van 33.000 woningen heeft het ministerie van VROM het huidige marine Vliegekamp Valkenburg aangewezen als potentiële bouwlocatie voor 5000 woningen, waarvan een 500-tal in het topsegment van de markt. De locatie heeft potenties als internationaal aantrekkelijk woongebied voor de Randstad.

Naast woningbouw moet er plaats zijn voor recreatie, natuur, landschap, ecologie en landbouw. Bovendien zal de omliggende infrastructuur in orde moeten zijn voordat er daadwerkelijk wordt gebouwd (*eerst bewegen, dan bouwen*).

2.3 Versterking van de Greenport

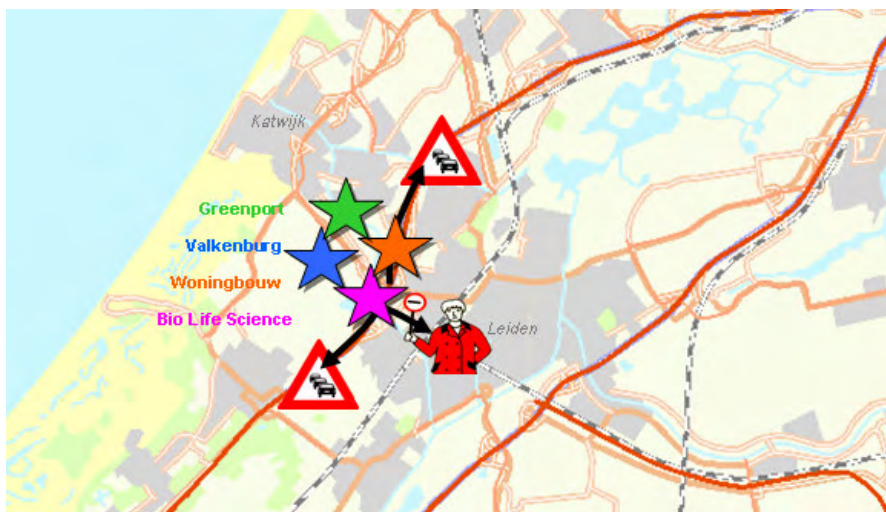
De rijksoverheid heeft de Bollenstreek aangewezen als Greenport [5] en opgenomen in het Urgentieprogramma Randstad [6]. De huidige economische betekenis van het gebied in relatie tot de bollenteelt, veredeling en handel verder moet versterkt worden. In het Pact en Offensief van Teijlingen en in de huidige uitwerking van de Greenport wordt dit voornemen door de regio verder ingevuld [7]. Om dit voornemen te laten slagen is een verbetering van de infrastructuur noodzakelijk, in het bijzonder in oost-westrichting en zowel aan de noord als de zuidzijde (RijnlandRoute) van de Bollenstreek. Daarnaast is de goede en betrouwbare bereikbaarheid van de bloemenveiling van groot belang voor de just-in-time delivery van de te veilen en geveilde producten.

2.4 Toplocatie kenniseconomie Bio Life Science

Leiden heeft zich meer en meer ontwikkeld tot kennisstad met een hoog opgeleide bevolking. Op het Bio Science Park in het Leeuwenhoekgebied bezit Leiden het grootste Nederlandse cluster op het gebied van biotechnologie. Hier ligt de komende jaren een potentie voor vele duizenden arbeidsplaatsen. Het gaat hier om internationale topinstututen in een zeer specifiek segment van de markt. Het is van nationaal belang de positie van deze sectoren in het gebied te versterken. Dit is dan ook een speerpunt van rijksbeleid. Naast de beschikbaarheid van kapitaal en gekwalificeerd personeel, zijn ruimte en bereikbaarheid belangrijke succesfactoren.

2.5 Groei legt extra druk op verkeersnetwerk

Met deze ruimtelijke ontwikkelingen neemt de druk op de ruimte en in het verlengde daarvan op het wegennet verder toe. Reeds in de huidige situatie is er met name in de spitsen congestie rond de Knoop Leiden West, de Lammerschansbrug en op diverse locaties op de Churchillaan.



Figuur 2. Ruimtelijke en economische plannen in een moeilijk bereikbaar gebied

Het verbeteren van de bereikbaarheid middels een hoogwaardige OV-verbinding is niet in voldoende mate een oplossing voor het mobiliteitsvraagstuk. Het levert wel een beperkte bijdrage in het verminderen van de groei van het autoverkeer, maar ook het tegemoetkomen aan de autobereikbaarheid moet daarom onderdeel zijn van het maatregelenpakket.

Het programma zoals hieronder beschreven zal circa 30.000 – 36.000 structurele arbeidsplaatsen opleveren. Voor een belangrijk deel gaat het om werkgelegenheid die al in de regio gevestigd is. Van de totale structurele werkgelegenheid kunnen circa 6.000 tot 7.000 banen als additionele werkgelegenheid beschouwd worden.

Geplande hoeveelheid kantoren en bedrijven

Huidige voorraad: 580.000 m² waarvan ca. 382.000 m² in Leiden, 113.000 m² in omgeving Leiden (Leiderdorp, Oegstgeest en Zoeterwoude) en 84.000 m² in voormalige Duin- en Bollenstreek [8]. Het aantal kantoren in de regio Haaglanden is ongeveer tien keer zo groot (5,7 mln. m²), het aantal inwoners is er ongeveer drie keer zo groot. De plannen voor kantoren en bedrijven concentreren zich rond de A4 (W4, Oostvlietpolder) aan de ene kant en de A44 aan de andere kant (biolifescience op Leeuwenhoek / Rhijngeest, MEOB, bedrijven Valkenburg).

Locatie	Omvang (in m² bvo, tenzij anders aangegeven)
Kantoren	
A4-zone	153.500
Leiden Centraal	64.000
Leeuwenhoek Rhijngeest	102.500
Overig + Katwijk	95.000
Kantoor- en bedrijfsruimte Life science sector¹⁰	
Leeuwenhoek Rhijngeest	355.000
Bedrijventerrein	
As Leiden - Katwijk	Circa 80 hectare ¹¹

Tabel 1. Overzicht geplande kantoren- en bedrijventerreinenontwikkeling tot 2020 Holland Rijnland [8]

Voor het kantoren- en bedrijventerreinprogramma is de Rijnlandroute een belangrijke voorwaarde voor verdere economische groei. De groei van de werkgelegenheid leidt tot extra druk op wegen en openbaar vervoervoorzieningen van en naar geplande werkgelegenheidsconcentraties. Zo werken er op termijn ruim 11.000 mensen meer op de locatie Leeuwenhoek/Rhijngeest. Dit leidt tot circa 5.500 extra autobewegingen per dag [8].

Bij de berekening van dit aantal autobewegingen is rekening gehouden met een toename van het gebruik van het openbaar vervoer met 50% ten opzichte van nu (o.a. als gevolg van de RijnGouwelijjn). Dit sluit aan bij de ambitie die Holland Rijnland heeft neergelegd in haar OV-visie die uitgaat van een compleet netwerk van HOV-verbindingen in de hele regio. Dat betekent dat ondanks inspanningen het openbaar vervoer te verbeteren, het investeren in de autobereikbaarheid van de geplande werklocaties van groot belang is

3 Verkeerssysteem niet klaar voor de opgave

3.1 Economie heeft goede bereikbaarheid nodig

Een goede bereikbaarheid is voor Holland Rijnland van groot belang. De regio is gunstig gelegen ten opzichte van Schiphol en de Rotterdamse haven. Mede hierdoor en door de bollen- en bloemenhandel zijn er veel transport- en logistieke bedrijven. Echter, deze bedrijven ondervinden veel hinder en verliesuren door een slechte bereikbaarheid. Het Bedrijfsleven Holland Rijnland geeft aan dat de regio al jaren problematisch is waar het gaat om het faciliteren van werkgelegenheid voor bewoners uit de eigen streek. De relatie met het achterland wordt al jaren als bijzonder slecht betiteld [10,11].

De regionale ambities om kantoren en bedrijventerreinen te realiseren zijn groot maar staan op zich in verhouding tot de ambities in de omliggende regio's en tot de ontwikkeling van de beroepsbevolking [12]. Om de huidige bedrijven te kunnen behouden en de regio ook aantrekkelijk te maken voor nieuwe ondernemingen dient het vestigingsklimaat verbeterd te worden. Een van de belangrijkste aspecten hierbij is de bereikbaarheid, in het bijzonder de ontsluiting naar de rest van de Randstad en het achterland. De huidige Churchillaan voldoet, mede als gevolg van de hoge verkeersbelasting nu en vooral in de toekomst, niet aan de daarbij behorende criteria [13].

3.2 Veel files en leefbaarheidsproblemen

De bereikbaarheid van de regio kenmerkt zich door files op de rijkswegen en tot vertragingen en sluipverkeer op het onderliggende wegennet, of stankoverlast in woonwijken. Het verkeer van en naar de kust en kustgemeenten rijdt via meerdere routes naar de A4, A44 en door, maar ook langs, Leiden. Zo wordt ook de N206 Katwijk-Leiden intensief gebruikt. De verkeersafwikkeling op dit deel van de N206 wordt in de huidige situatie ook als een probleem ervaren. Door de druk op de oost-westverbindingen komt op meerdere locaties de leefbaarheid onder druk. Zo is er sprake van sluipverkeer, onder meer via de N441 door Wassenaar.

Daarnaast rijdt veel (vracht)verkeer uit de Duin- en Bollenstreek via de N44 en Noordelijke Randweg van Den Haag (N14) naar de A4. Dit zorgt op deze wegen voor extra verkeersdruk en (milieu)overlast. Als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen bij onder meer Valkenburg en in de Leidse Regio zal dit probleem in de toekomst groter worden.

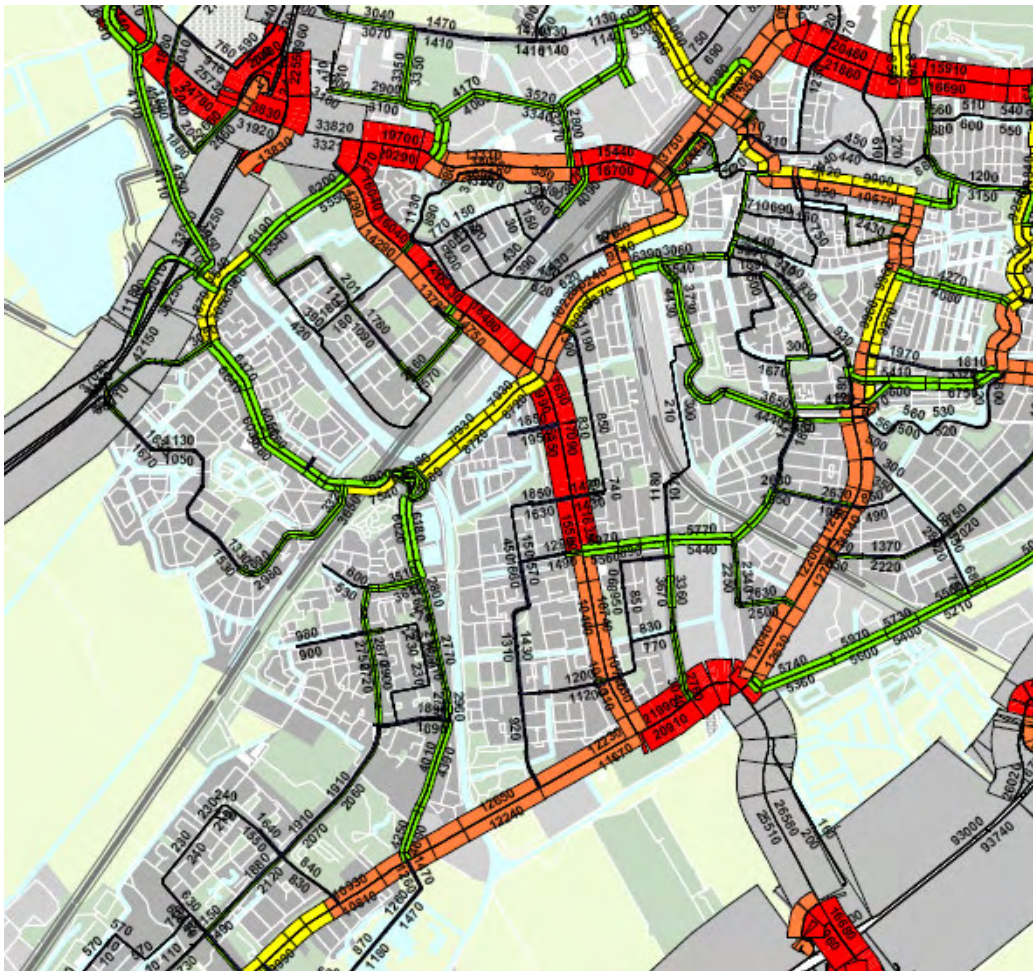
De stedelijke doorgaande routes in Leiden zoals de Churchillaan en de Willem de Zwijgerlaan zijn zwaar belast, ook met regionaal verkeer [13]. Alle aansluitpunten op het hoofdwegennet hebben te maken gekregen met serieuze congestie, vooral tijdens de spitsuren. Binnen de interne hoofdwegenstructuur is de Churchillaan een van de belangrijke verkeersaders. Zowel stedelijk als regionaal ontsluitingsverkeer bundelt zich op deze route, waardoor de verkeersdruk erg hoog is.

Leefbaarheidsproblemen

De autoverkeersdruk in en om de stad Leiden is een belangrijke oorzaak van hinder en overlast. Hierbij gaat het om geluidhinder, uitstoot van milieuvervuilende stoffen, barrièrewerkingen en verkeersonveiligheid. Het Churchillaan tracé staat op de lijst van verbindingen in Nederland waar de normen voor luchtkwaliteit overschreden wordt. Voor de toekomst wordt door autonome groei én nieuwe ontwikkelingen nog een flinke groei van het autoverkeer op deze route verwacht die niet meer binnen de huidige structuur kan worden opgevangen [13].

Churchillaan overbelast

Uit nadere berekeningen met behulp van de RVMK¹ [14] blijkt dat de route door Leiden in de huidige situatie al een zwaar belast tracé is. Dat geldt in bijzondere mate voor de beide koppen van de route: de Knoop Leiden West en de aansluitingen rondom de Lammerschansbrug. In 2020 is de Churchillaan overbelast.



Figuur 3. Verkeersbeeld 2020 op basis van de RVMK

¹ In aanvulling op de verkeersmodelberekeningen in het kader van de MKBA en de Netwerkanalyse van Rijkswaterstaat zijn ook modelberekeningen uitgevoerd met de RVMK (Regionale Verkeers Milieukaart) van de regio Holland Rijnland. Bij deze berekeningen zijn dezelfde uitgangspunten gehanteerd als bij de modelberekeningen van de MKBA. Dat wil zeggen dat de sociaaleconomische groei die in 2005 door de regio is gedefinieerd, is in het model opgenomen. Deze is gelijk aan de groei die door Rijkswaterstaat is opgenomen in de netwerkanalyse.

Dit nader onderzoek naar het verkeer op de Churchillaan laat zien dat in 2020 bijna 25% doorgaand verkeer is. Dat wil zeggen verkeer met een herkomst en bestemming ten westen van de A44 en ten oosten van de A4. Dat is in een situatie zonder een Rijnlandroute maar met de geplande ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast is ongeveer 50% van het verkeer in- of extern georiënteerd. Dat wil zeggen dat zij de Churchillaan gebruiken om Leiden te verlaten of te bereiken.

	West-Oost	Oost-West	Totaal
Doorgaand	3060 (9%)	3650 (11%)	6710 (20%)
Van/naar buiten Leiden	7755 (23%)	9410 (28%)	17200 (52%)
Intern Leids verkeer			9040 (27%)

Tabel 2. Overzicht autoverplaatsingen op de Churchillaan in mvt/etm (en % van totaal), 2020

Veel vrachtverkeer op de Churchillaan

Van het zware vrachtverkeer op de Churchillaan blijkt 36% in 2020 een doorgaand karakter te hebben. Modelberekeningen laten zien dat de aanleg van de Rijnlandroute het doorgaande verkeer op de Churchillaan reduceert tot 0. De RMVK laat zien dat de omvang van het verkeer op deze route afneemt met 30 tot 40% afhankelijk van het alternatief. Dat is in lijn met het beeld dat het NRM in het kader van de MKBA laat zien.

Autobereikbaarheid zit in de verdrukking

Daarnaast is de hoeveelheid verkeer op de Rijnlandroute groter dan het doorgaande verkeer in de referentiesituatie op de Churchillaan. Dat is dus verkeer wat zonder RijnlandRoute noodgedwongen andere routes zoekt, zoals de Willem de Zwijgerlaan en de N14. Bij het uitvoeren van de modelberekeningen bleek dat het netwerk in de referentiesituatie, zonder aanleg van de RijnlandRoute, behoorlijk belast wordt, waarbij een groot deel van de verplaatsingen in Oost-west richting niet over de route van eerste of tweede voorkeur loopt. Er ontstaat dus omrij- en sluipverkeer. Bij alle alternatieven van de RijnlandRoute loopt de toedeling soepeler en kan het verkeer wel gebruik maken van de kortste route.

Zo laat de relatie tussen Katwijk en het Groene Hart zien dat slechts 37% van dit doorgaande verkeer in de situatie zonder RijnlandRoute gebruik maakt van de Churchillaan. 63% kiest een andere route door (w.o. Willem de Zwijgerlaan) of om Leiden zoekt (w.o. Rijksweg 14). Bij aanleg van de Rijnlandroute groeit dit percentage aanzienlijk; 66% kiest dan de Rijnlandroute.

	Totaal aantal verplaatsingen	In referentie-situatie op de Churchillaan	% van totaal	In alternatief 1 op de RijnlandRoute	% van Totaal
Katwijk naar Groene Hart	1973	766	39%	1281	65%
Groene Hart naar Katwijk	2054	741	36%	1391	68%
Totaal	4027	1507	37%	2673	66%

Tabel 3. Overzicht autoverplaatsingen op de relatie Katwijk - Groene Hart (en % van totaal), 2020

3.3 Bouwplannen stranden door verkeersproblematiek

Ruimtelijke plannen voor woningbouw en bedrijvigheid stranden doordat de situatie omtrent de bereikbaarheid niet op orde is. Zo heeft de Raad van State geoordeeld dat Katwijk en Oegstgeest geen nieuwe huizen mogen bouwen op de locatie Frederiksoord Zuid omdat er eerst een goede oplossing voor de verkeersproblemen moet komen [15]. De raad van State appelleert hierbij aan het beginsel *eerst bewegen dan bouwen* en constateert dat er geen mobiliteitsverschuiving danwel capaciteitsuitbreiding plaatsvindt. Kortom, het loopt in de toekomst waarschijnlijk vast. De RijnlandRoute lost op verschillende plaatsen in het netwerk problemen op en biedt voor deze vraagstukken een oplossing.

Een ander voorbeeld is de Oostvlietpolder. Deze ontwikkeling is uiterst onzeker omdat de verkeerssituatie aan de grens van haar mogelijkheden komt [16]. Bij het bestemmingsplan Oostvlietpolder wordt rekening gehouden met de RijnlandRoute en zijn de tracés gereserveerd. Zolang er nog geen besluit over de RijnlandRoute is genomen, wordt er eerst slechts ingezet op het ontwikkelen van een klein deel van de locatie.



Afbeelding 1. De N206 fungeert onvoldoende als verbindende schakel

3.4 Eerst bewegen, dan bouwen

Bij de behandeling van de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek hebben Provinciale Staten gevraagd bij verstedelijkingsopgaven het uitgangspunt "eerst bewegen, dan bouwen" te hanteren [18]. Dit betekent dat de aanleg van infrastructuur niet achter mag lopen bij verstedelijking. Als voorwaarden voor de realisatie van de woningen stelt de gebiedsuitwerking onder meer dat een goede infrastructuur een van de belangrijkste randvoorwaarden voor extra woningbouw is. Om dit te realiseren moet ten minste de RijnlandRoute gerealiseerd worden voor de oost-west relatie. Ook is het wenselijk om in de toekomst de A44 te optimaliseren voor de noord-zuid relatie.

Zonder RijnlandRoute geen ontwikkeling Valkenburg

Een in het oog springende ontwikkeling is die van de woningbouwlocatie op het voormalige vliegveld Valkenburg. In de Nota Ruimte van de Minister van VROM staat dat het terrein na beëindiging van de defensiefunctie in aanmerking komt voor herontwikkeling [5]. Naast woningbouw moet er plaats zijn voor recreatie, natuur, landschap, ecologie en landbouw. Kwaliteit heeft daarbij de hoogste prioriteit. Er wordt gestreefd naar een kwalitatief hoogwaardig woonmilieu, waarbij bereikbaarheid een belangrijk thema is. Betrokken partijen, van gemeenten tot aan de rijksoverheid, houden hierbij vast aan het principe dat de infrastructuur op orde moet zijn alvorens met de woningbouw kan worden begonnen. De aanleg van met name de RijnlandRoute als ontbrekende schakel in het wegennet en de RijnGouweLijn als OV-verbinding worden hierbij als voorwaarde gehanteerd.

4 RijnlandRoute nodig voor robuuste structuur

4.1 RijnlandRoute ontbrekende schakel in verkeersstructuur

De autonome groei van het autoverkeer zal zich onverminderd doorzetten en leiden tot een grotere druk op het wegennet in Holland Rijnland. De ruimtelijke ontwikkelingen in de regio dragen hier verder aan bij. In de Netwerkanalyse Zuidvleugel is de ladderstructuur van het landelijke hoofdwegennet naar voren gekomen. De dragers of standers worden gevormd door de A4 en A44, terwijl onder aan de ladder de eerste sporten reeds operationeel zijn, te weten de A12 (Utrechtsebaan) en de N14 (Noordelijke Randweg van Den Haag). Binnen de Leidse regio is de Churchillaan aangewezen als sport. Deze is echter niet als zodanig ingericht. Dit leidt ertoe dat de Churchillaan in de huidige situatie niet voldoende functioneert als verbindende schakel tussen de A4 en A44.



Afbeelding 2. De ontbrekende schakel in de verkeersstructuur

4.2 Rijnlandroute is 'no regret' maatregel

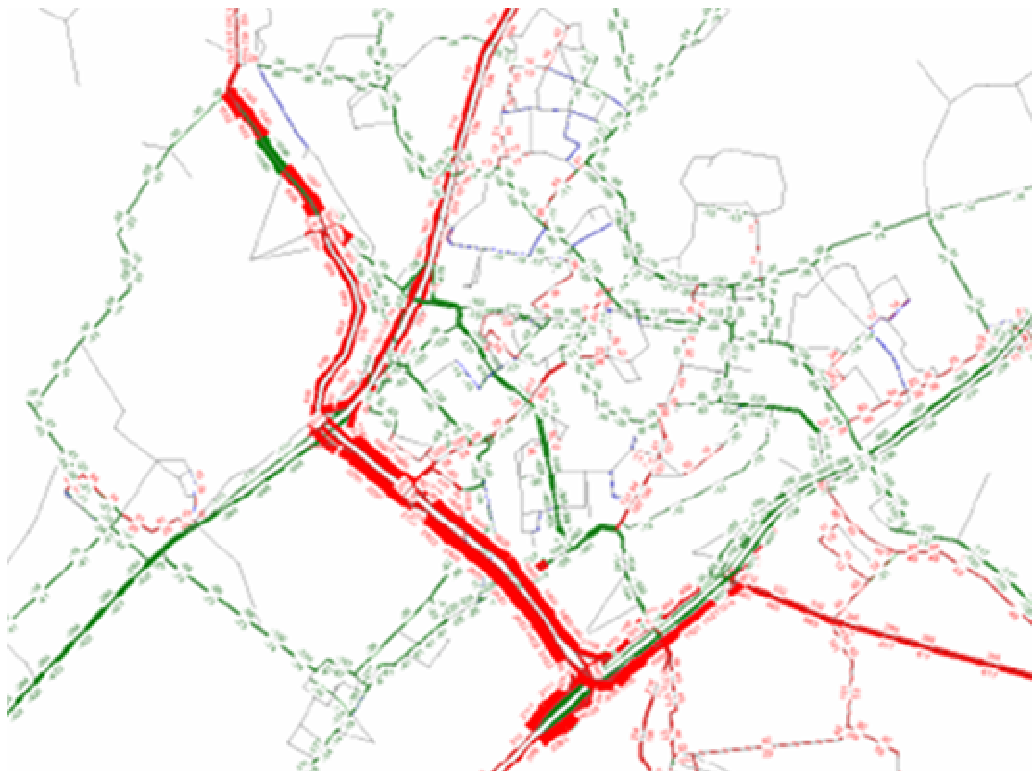
Met het landelijke verkeersmodel NRM zijn in de Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel de effecten bepaald van de ruimtelijke ontwikkelingen op het bestaande wegennet [19]. In deze netwerkanalyse staan deur-tot-deur relaties centraal. De resultaten laten zien dat het landelijke hoofdwegennet (A4 en A44) rond Leiden zwaarder belast wordt, alle capaciteitsuitbreidingen van de A4 ten spijt.

Geanalyseerd is welke knelpunten in het verkeerssysteem de oorzaak zijn van de reistijdverliezen. Per knelpunt zijn de passerende knelrelaties van deur-tot-deur in beeld gebracht. Aan de omvang van de stroom, de economische betekenis voor de Zuidvleugel en de omvang van de vertraging is per knelpunt een score toegekend. Van alle projecten binnen de Netwerkanalyse Zuidvleugel staat de RijnlandRoute op plaats 2 als het gaat om oplossend

vermogen. Daarom is de Rijnlandroute opgenomen op de lijst van 'no regret' maatregelen [9]. No-regret maatregelen zijn projecten die zo snel mogelijk gefinancierd en uitgevoerd dienen te worden.

4.3 Ontlastende werking van de RijnlandRoute is groot

De resultaten van verschillende onderzoeken laten zien dat de RijnlandRoute voorziet in een grote latente behoefte. Dit kwam in 2005 al naar voren in de verkenning [1] en de MKBA van 2007 bevestigt dit beeld [2]. In Figuur 4 is een beeld geschetst van de effecten van de RijnlandRoute op het verkeersbeeld. De rode lijnen staan voor een toename van verkeer, de groene voor een afname.



Figuur 4. Verschil in verkeersstromen door aanleg RijnlandRoute

Deze resultaten geven aan dat de RijnlandRoute goed gebruikt zal worden, en dat de druk op de Churchillaan afneemt. Ook is op bovenstaande afbeelding zichtbaar hoe de RijnlandRoute voor veel wegen in Wassenaar, Katwijk, Rijnsburg, Voorschoten en Leiden een ontlastende werking heeft en sluisverkeer vermindert. Daarnaast heeft de RijnlandRoute een ontlastende werking voor de A44 tussen Den Haag en Leiden en de A4 tussen Amsterdam en Leiden. De RijnlandRoute versterkt de robuustheid van het rijkswegennet.

Een globaal beeld van de afname van verkeer op regionale en lokale verbindingen door de RijnlandRoute is hieronder weergegeven.

Verbinding	Globale afname
	o.b.v. NRM en RVMK
Leiden, Churchillaan	Ca. - 25 % tot - 35 %
Wassenaar, N441	Ca. -15 % tot - 30 %
Voorschoten, Papeweg	Ca. -10 % tot - 15 %
Katwijk, Katwijkerweg	Ca. -10 % tot - 20 %
Rijnsburg, Rijnsburgerweg	Ca. -10 % tot 0%

Tabel 4. Verschil in verkeersintensiteit als gevolg van de RijnlandRoute

Kortom, hoewel de RijnlandRoute niet een totaaloplossing biedt voor alle verkeersproblematiek in de regio, draagt de verbinding wel in zeer belangrijke mate bij aan het verbeteren van de regionale bereikbaarheid en het ontlasten van het onderliggende wegennet. Niet alleen wordt de verkeersafwikkeling en leefbaarheid op de Churchillaan verbeterd door de RijnlandRoute, ook neemt op verschillende andere verbindingen de (sluip)verkeersdruk af. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de intentie om zowel op lokaal niveau de leefbaarheid te verbeteren als op regionaal niveau de oost-west bereikbaarheid te verbeteren.

Zelfde verkeersbeeld bij RVMK

Bovenstaand beeld wordt bevestigd door de uitkomsten uit de aanvullende modelberekeningen met de RVMK. De uitkomsten van deze exercitie laat steeds een zogenaamd belast netwerk zien. Uit de kaart valt af te lezen hoeveel verkeer er op de verschillende wegen gaat rijden. Hieruit blijkt dat het gebruik van de RijnlandRoute in alle gevallen hoog is en in overeenstemming met de aard als regionale verbinding en de capaciteit (2x2) van de weg. Voor het gedeelte tussen Katwijk en de A44 valt op dat wanneer de RijnlandRoute samenvalt met de bestaande N206 de route zwaarder belast is dan bij het alternatief ten zuiden van de bouwlocatie Valkenburg of bij de zogenaamde Lange Bypass. Bij het gedeelte tussen de A44 en de A4 neemt het gebruik toe indien de RijnlandRoute aansluitingen heeft op het Leidse/Voorschotense wegennet. Vooral als gevolg van de blijvende verkeersdruk op de Europaweg in de richting van de A4 neemt het verkeer op de RijnlandRoute in dezelfde richting sterk toe.

De verschilplots tussen de alternatieven en de referentiesituatie laten bij alle alternatieven een reductie van het verkeersaanbod op de Churchillaan zien. Deze reductie is voor alle alternatieven vrijwel gelijk en varieert hooguit met enkele procenten. Bij de N11 alternatieven is sprake van een nieuwe knoop op de A44 ter hoogte van Maaldrift, terwijl bij het Korte Vliettracé de Rijnlandroute aangesloten wordt op de Knoop Leiden West. Deze laatste situatie leidt tot een forse (extra) belasting van de knoop.

Daarnaast valt ook op dat bijvoorbeeld de N11 substantieel drukker wordt. Dit zijn dus allemaal verplaatsingen die zonder de RijnlandRoute over andere regionale of landelijke verbindingen zouden gaan. Of deze toename op de N11 ook daadwerkelijk goed te verwerken zal zijn moeten nog blijken. Hiermee wordt duidelijk in welke behoefte de RijnlandRoute voorziet voor wat betreft

de oost-west relatie in de regio en verder. Dit beeld wordt gesterkt door een afname van omrijdend verkeer op parallelle routes, waaronder de N14 en N44.

Op de A4 neemt de verkeersdruk enigszins toe onder invloed van de aanleg van de RijnlandRoute (gemiddeld 8,5% in de richting van Amsterdam en 5% in de richting van Den Haag). De verschillen per alternatief zijn niet groot genoeg om onderscheidend te zijn.

Op het stuk van de A44 ten noorden van knoop Leiden West neemt de verkeersdruk toe. Richting zuid zijn de effecten groot zowel procentueel als absoluut. Richting noord zijn de effecten beperkter (dit zal tijdens de avondspits omgekeerd zijn). Op de A44 ten zuiden van knoop Leiden West neemt de verkeersdruk in de meeste gevallen af. De N11 is in de situatie 2020 een stuk drukker als gevolg van de RijnlandRoute.

Op basis van de onderstaande tabel 1 zijn conclusies te trekken voor het effect op de A4 en de A44. Uit het verkeersmodel bleek voorts dat ook buiten het studiegebied effecten optraden (Prins Clausplein).

	1	2	3	4	5	6	7	8
A4: Den Haag – Zoeterwoude (4.550)	8,8%	8,8%	8,8%	8,8%	7,7%	6,6%	8,8%	8,8%
A4: Zoeterwoude – Den Haag (4.650)	4,3%	4,3%	6,5%	2,2%	4,3%	4,3%	4,3%	4,3%
A4: Zoeterwoude – Rijndijk (5.700)	17,5%	18,4%	18,4%	18,4%	17,5%	18,4%	18,4%	18,4%
A4: Rijndijk – Zoeterwoude (5.950)	7,6%	7,6%	5,9%	8,4%	8,4%	5,9%	5,0%	4,2%
A4: Rijndijk – Leiderdorp (4.750)	-3,2%	-3,2%	-3,2%	-3,2%	-3,2%	0,0%	-1,1%	0,0%
A4: Leiderdorp – Rijndijk (5.300)	-5,7%	-6,6%	-9,4%	-4,7%	-4,7%	-5,7%	-8,5%	-8,5%
A44: Wassenaar – Leiden (2.350)	-14,9%	-14,9%	-14,9%	-14,9%	-10,6%	-12,8%	-14,9%	-14,9%
A44: Leiden – Wassenaar (2.300)	-6,5%	-4,3%	-2,2%	6,5%	2,2%	0,0%	-6,5%	-4,3%
A44: Leiden – Amsterdam (2.450)	8,2%	8,2%	10,2%	6,1%	18,4%	2,0%	8,2%	8,2%
A44: Amsterdam – Leiden (2.550)	25,5%	27,5%	27,5%	25,5%	29,4%	21,6%	25,5%	27,5%

Tabel 5. Toename voertuigintensiteiten HWN ochtendspitsuur (in %)

Binnenstad Leiden heeft verdeling nodig

Een van de wensen ten slotte in het GVVP is het verder autoluw maken van de Leidse Binnenstad. Dit onder meer om de leefbaarheid te vergroten, de economische kwaliteiten te versterken en de RijnGouweLijn mogelijk te maken. Dat kan alleen als er om het centrum een goed functionerende verdeling komt, waarvan de Churchillaan onderdeel is. Doordat deze route in de huidige situatie al zwaar belast is, onder meer met regionaal verkeer, is het wenselijk (een deel van) dit verkeer te verplaatsen naar een nieuw aan te leggen verbinding, de RijnlandRoute. Berekeningen met het Leidse verkeersmodel tonen dit effect aan en ondersteunen daarmee de noodzaak van een RijnlandRoute.

Bronnen

1. Provincie Zuid-Holland, Verkenning RijnlandRoute
2. Provincie Zuid-Holland, Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) RijnlandRoute
3. Regio Holland Rijnland, Programma van Afspraken
4. Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek, Provincies Noord en Zuid Holland 2006
5. Ministerie van VROM, Nota Ruimte
6. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Urgentieprogramma Randstad
7. Regio Holland Rijnland, Pact en Offensief van Teylingen
8. STEC, Quick scan impact groei aanbod kantoren en bedrijventerrein Holland Rijnland
9. Stichting het bloeiend, ECORYS, Studie Greenport Duin en Bollenstreek, Analyse en uitvoeringsagenda 2006-2020
10. Bedrijfsleven Holland Rijnland, Logistiek Businessplan Rijnland
11. Kamer van Koophandel, Ondernemen!
12. Regio Holland Rijnland, Kantorenstrategie
13. Gemeente Leiden, Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP)
14. Regio Holland Rijnland, Regionale Verkeers Milieukaart (RVMK)
15. Raad van State, Uitspraak inzake Frederiksoord Zuid
16. Ontsluiting Oostvlietpolder, Berekening afwikkelingsniveau kruispunten nabij Oostvlietpolder
17. Gemeente Leiden, Bestemmingsplan Oostvlietpolder
18. Provincie Zuid-Holland, Provinciale Staten, motie M8/5677 Klein, Waterman en Loose
19. Rijkswaterstaat, Netwerkanalyse Zuidvleugel
20. Regionale Woonvisie Stadsgewest Haaglanden, 2000
21. Regio Holland Rijnland, Regionale Investeringsstrategie
22. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Nota Mobiliteit
23. Programmabegroting Leiden 2008
24. Concept Regionale Structuurvisie Holland Rijnland 2007
25. Nota Ruimte voor Nieuw beleid van Leiden 2007-2010