

**Bijlage 4 Projectbladen (projecten eerste prioriteit)**

In deze bijlage staan voor alle projecten die als eerste prioriteit in het Uitvoeringsprogramma zijn opgenomen afzonderlijke projectbladen. De nummering van de projecten verwijst naar de tekst en bijlage 2 (Projectoverzicht met ureninzet). De volgende projecten hebben eerste prioriteit:

Thema	NR	Project
<b>Fiets</b>	<b>1</b>	Regionaal fietsnetwerk
	<b>2</b>	Gemeentelijk fietsnetwerk
	<b>3</b>	Fietsbereikbaarheidsplan OV met regionale afstemming
<b>Openbaar vervoer</b>	<b>7</b>	Station Sassenheim
	<b>8</b>	Stedenbaan
	<b>9</b>	Uitbreiding CVV
	<b>10</b>	Regionale openbaar vervoer visie
	<b>11</b>	RijnGouwelijn West
	<b>12</b>	RijnGouwelijn Oost
<b>Flankerend beleid</b>	<b>18</b>	Invoering prijsbeleid
	<b>19</b>	Vervoermanagement gemeentelijke diensten en instellingen
	<b>20</b>	Regionaal actieplan mobiliteitsmanagement
<b>Auto</b>	<b>24</b>	A4 Burgerveen - Leiden
	<b>25</b>	Routeontwerp A4
	<b>26</b>	Verkenning Prins Clausplein
	<b>27</b>	Noordelijke randweg Voorhout
	<b>28</b>	Noordelijke ontsluiting Greenport (oost-west verbinding)
	<b>29</b>	Rijnlandroute A4 - A44 en verbinding A44 - N206
	<b>30</b>	Afslag 6 (en evt. aansluiting Flora Holland op A44)
	<b>31</b>	Ongelijkvloerse kruising N11
	<b>33</b>	Noordelijke randweg Katwijk en Rijnsburg in relatie tot oplossing afritten A44
<b>Goederenvervoer</b>	<b>36</b>	Stedelijke distributie
<b>Verkeersveiligheid</b>	<b>38</b>	Aanpak ongevallen concentraties
	<b>39</b>	Maatregelpakket verkeersveiligheid
<b>Milieu</b>	<b>40</b>	Regionale Verkeer en Milieukaart
	<b>41</b>	Maatregelprogramma milieu

**Toelichting verkeerslichten bij "voortgang van het project"**

Planning en  
financiën op  
orde



Planning loopt  
achter dan wel  
financiën vergen  
aandacht.  
Eindresultaat  
niet in gevaar.



Planning wordt  
niet gehaald of  
kosten te hoog.  
Eindresultaat in  
gevaar.



Project is nog  
niet van start  
gegaan



<b>Thema</b>	<b>Project</b>	<b>Nummer projectenlijst</b>
Fiets	Regionaal fietsnetwerk	1

**A: Naam van het project**

***Regionaal fietsnetwerk***

**B: Omschrijving van het project / context**

Het completeren van het regionale fietsnetwerk door middel van aanleg van nieuwe paden en ontbrekende schakels. Bij dit laatste onderdeel gaat het om ontbrekende gedeelten van fietspaden of fietsstroken dan wel de aanleg van bruggetjes, viaducten, doorsteken etc..

Dit project heeft een relatie met project 2 uit het UP RVVP, gemeentelijk fietsnetwerk. Verder heeft het project een directe relatie met het Provinciaal fietsplan.

**C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland**

Holland Rijnland biedt een platform voor afstemming voor gemeenten en provincie in het kader van het regionaal en provinciaal fietspadenplan.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

De fiets heeft een belangrijke functie in het verkeers- en vervoerbeleid. Met name op de korte afstanden speelt de fiets een belangrijke rol in de vervoerskeuze. Inzetten op een goed fietsnetwerk is van belang om een goed alternatief voor de auto te bieden. Ook levert de fiets een bijdrage in de ketenmobiliteit bij voor- en natransport.

Het optimaliseren en verkeersveilig maken van het fietsnetwerk stimuleert de toename van het fietsgebruik. In het RVVP zijn geen concrete doelstellingen in toename van aantallen fietsers op het regionaal fietsnetwerk opgenomen.

**E: Product**

Het realiseren van een direct, samenhangend en aaneensluitend netwerk tussen de belangrijkste (attractie)punten in en buiten de regio. Om dit te realiseren worden knelpunten in het regionale fietsnetwerk aangepakt. De regio streeft ernaar de komende jaren 25 utilitaire en 7 recreatieve nieuwe verbindingen te realiseren. Dit project heeft tevens een relatie met het provinciaal fietspadenplan. Beide plannen vullen elkaar aan in de realisatie van het samenhangende netwerk.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Het eindresultaat is een compleet, optimaal en verkeersveilig fietsnetwerk in de regio waarbij naast de aanleg van paden en ontbrekende schakels ook aandacht wordt besteed aan verkeersveilig oversteken en de afstelling van verkeersregelininstallaties ten gunst van de fiets.

**G: Aanpak**

Jaarlijks worden meerdere fietspaden of ontbrekende schakels in bestaande verbindingen aangelegd. Een overzicht van nog aan te leggen paden en ontbrekende schakels bestaat reeds en wordt jaarlijks geactualiseerd. Gemeenten geven hierbij aan wanneer zij

voornemens zijn de projecten op de lijst uit te gaan voeren. Holland Rijnland gebruikt deze lijst tevens voor een check bij aanvragen van fietsprojecten in het kader van de Brede Doeluitkering voordat deze aan de provincie wordt gezonden. De meest recente lijst is bij het UP RVVP gevoegd. In verband met de relatie tot het provinciale fietspadenplan houden zowel de regio als de gemeenten nauw contact met de provincie.

Wat betreft de eerstvolgende stap: het moment van aanleg van paden en verbindingsschakels hangt af van de voortgang bij wegbeheerders. Holland Rijnland houdt een vinger aan de pols of de op de vermelde lijst aangegeven planning ook daadwerkelijk wordt gehaald. Deze lijst is jaarlijks onderwerp van ambtelijke en bestuurlijke bespreking in de regio.

#### **H: Personele inzet en kosten**

Holland Rijnland:      2009: 20 uur  
                                 2010: 20 uur  
                                 2011: 20 uur

Afhankelijk van welke wegbeheerder(s) besluit(en) tot uitvoering van een fietsproject is inzet van uren van die betreffende gemeente noodzakelijk. Voor het actualiseren van de fietsprojectenlijst door gemeenten is slechts beperkte ureninzet (circa 1 uur per jaar afhankelijk van het aantal projecten op de lijst) noodzakelijk.

#### **I: Planning en fasering vervolgfases**

De opwaardering van het regionaal fietsnetwerk is een permanent proces. De eerste prioriteiten uit regionale plan worden jaarlijks aangepakt.

#### **J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

Op basis van de aangeleverde informatie wordt geconcludeerd dat het afgelopen jaar slechts een beperkt aantal fietspaden en –voorzieningen is gerealiseerd. Enkele fietsprojecten waarvan de planning in eerste instantie 2008 luidde zijn nog in voorbereiding. Vertraging is door verschillende omstandigheden (kosten, aanpassing bestemmingsplan) opgelopen. De gemeente Zoeterwoude heeft aangegeven dat de afgelopen periode één regionale fietsroute met fietsbrug is gerealiseerd. Deze route kan ook als recreatief aangemerkt worden. Deze gemeenten heeft voor 2009 wederom de aanleg van een regionale fietsroute in voorbereiding. Ook Noordwijkerhout heeft aangegeven een provinciaal/regionaal fietspad in voorbereiding te hebben. In het MPI staan verschillende paden opgenomen die de komende jaren in onze regio worden aangelegd.



Om het streefaantal van 25 utilitaire en 7 recreatieve verbindingen te realiseren zullen jaarlijks meer projecten in het verlengde van het fietspadenplan (regionaal en provinciaal) uitgevoerd moeten worden. Er wordt van uitgegaan dat ook voor de komende jaren nog nieuwe initiatieven op de rol staan.

#### **Jaarlijkse actualisatie voortgang laatst bijgewerkt: 1 maart 2009**

<b>Thema</b>	<b>Project</b>	<b>Nummer projectenlijst</b>
Fiets	Gemeentelijk fietsnetwerk	<b>2</b>

**A: Naam van het project**

***Gemeentelijk fietsnetwerk***

**B: Omschrijving van het project / context**

Het completeren van het (regionale) fietsnetwerk door middel van aanleg van ontbrekende gemeentelijke onderdelen van het netwerk.

Dit project heeft een relatie met project 1 uit het UP RVVP, regionaal fietsnetwerk. Verder heeft het project een directe relatie met het provinciaal fietsplan.

**C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland**

Holland Rijnland is participant en biedt alleen een platformfunctie waar het gaat om afstemming en subsidieaanvragen in het kader van de BDU.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

De fiets heeft een belangrijke functie in het verkeers- en vervoerbeleid. Met name op de korte afstanden speelt de fiets een belangrijke rol in de vervoerskeuze. Inzetten op een goed fietsnetwerk is van belang om een goed alternatief voor de auto te bieden. Ook levert de fiets een bijdrage in de ketenmobiliteit bij voor- en natransport.

Het optimaliseren en verkeersveilig maken van het fietsnetwerk stimuleert de toename van het fietsgebruik. In het RVVP zijn geen concrete doelstellingen in toename van aantallen fietsers op het regionaal fietsnetwerk opgenomen.

**E: Product**

Het realiseren van een direct, samenhangend en aaneensluitend netwerk tussen de belangrijkste (attractie)punten in en buiten de regio. In de regionale plannen staan behalve regionale verbindingen ook gemeentelijke verbindingen die moeten worden aangelegd. Deze verbindingen zijn eveneens van groot belang voor een compleet fietsnetwerk. Bij deze plannen moet tevens gedacht worden aan het realiseren van fietsenstallingen bij woningen en bedrijven.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Het eindresultaat is een compleet, optimaal en verkeersveilig fietsnetwerk in de regio waarbij naast de aanleg van paden en ontbrekende schakels ook aandacht wordt besteed aan verkeersveilig oversteken en de afstelling van verkeersregelinstallaties ten gunste van de fiets evenals de realisatie van stallingsvoorzieningen bij woningen en bedrijven.

**G: Aanpak**

Afhankelijk van het gemeentelijk beleid worden jaarlijks één of meer lokale fietsverbindingen aangelegd. De gemeentelijke paden maken deel uit van het regionale overzicht van nog aan te leggen paden en ontbrekende schakels. Gemeenten geven jaarlijks aan wanneer zij de projecten zoals vermeld op de lijst willen gaan uitvoeren. Holland Rijnland gebruikt deze lijst

tevens als een check bij aanvragen van fietsprojecten in het kader van de Brede Doeluitkering voordat deze aan de Provincie Zuid-Holland wordt gezonden. De meest recente lijst is als bijlage bij het Uitvoeringsprogramma RVVP gevoegd. In verband met de relatie tot het Provinciale Fietspadenplan houden zowel de regio als de gemeenten nauw contact met de provincie.

Wat betreft de eerstvolgende stap: Het moment van aanleg van nieuwe fietspaden en verbindingsschakels hangt af van de wegbeheerders. Deze planning op de lijst is tenminste eenmaal per jaar onderwerp van ambtelijke en bestuurlijke bespreking in de regio.

#### **H: Personele inzet en kosten**

Afhankelijk van welke wegbeheerder(s) besluit(en) tot uitvoering van een fietsproject is inzet van uren van die betreffende gemeente noodzakelijk. Voor het actualiseren van de fietsprojectenlijst door gemeenten is slechts beperkte ureninzet (circa 1 uur per jaar afhankelijk van het aantal projecten op de lijst) noodzakelijk.

In het kader van de platformfunctie besteedt Holland Rijnland jaarlijks een beperkt aantal uren aan dit project. De urenbesteding moet nadrukkelijk in relatie worden gezien met het aantal uren wat vermeld staat bij project 1.

#### **I: Planning en fasering vervolgfases**

De opwaardering van het regionaal fietsnetwerk door middel van aanleg van lokale projecten is een permanent proces. Afhankelijk van gemeentelijke prioriteiten worden die lokale projecten uitgevoerd.

#### **J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

Het streven is dat jaarlijks worden in het verlengde van het fietspadenplan (regionaal en provinciaal) worden uitgevoerd. Over de afgelopen periode zijn echter geen meldingen gedaan t.a.v. de realisatie van gemeentelijke fietspaden/-voorzieningen. Verwacht mag worden dat voor de komende jaren sprake zal zijn van planning van gemeentelijke initiatieven op dit gebied.



**Jaarlijkse actualisatie voortgang laatst bijgewerkt: 1 maart 2009**

Thema	Project	Nummer projectenlijst
Fiets	<i>Fietsbereikbaarheidsplan OV met regionale afstemming</i>	<b>3</b>

**A: Naam van het project**

***Fietsbereikbaarheidsplan OV met regionale afstemming***

**B: Omschrijving van het project / context**

De aansluiting van fiets op het openbaar vervoer kan beter door meer mogelijkheden om de fiets in het OV mee te nemen, maar ook door een betere overstap met optimale routes en stallingsmogelijkheden. Met name die twee laatste zijn onderwerp voor het fietsbereikbaarheidsplan. Het plan moet aangeven op welke locaties de meeste winst is te halen en hoe.

De fiets is een praktisch en relatief goedkoop voor- en natransportmiddel bij gebruik van het openbaar vervoer. Bij stations en bushaltes moeten daarvoor goede en veilige stallingsvoorzieningen aanwezig zijn. Daarnaast is er de mogelijkheid voor fietsverhuur bij stations en het meenemen van de (vouw)fiets in de trein.

Dit project heeft een relatie met UVP-project **1** Regionaal fietsnetwerk en project **2** Gemeentelijk fietsnetwerk.

**C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland**

Trekker van de planvorming mede in het kader van efficiency. Uitvoering door gemeenten met coördinatie van Holland Rijnland. Ook de Provincie ZH participeert.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Bevorderen van ketenmobiliteit door verbetering van de combinatie fiets en openbaar vervoer. (Goede stallingsvoorzieningen dragen ook bij aan de doelstelling uit de Nota Mobiliteit om het aantal fietsendiefstallen in 2010 te halveren ten opzichte van 1999.)

**E: Product**

Verbeterde overstapmogelijkheden op diverse knooppunten waar fiets en openbaar vervoer samen (kunnen) komen.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Het op te stellen fietsbereikbaarheidsplan moet aangeven waar fietsroutes beter op openbaar vervoer kunnen aansluiten en waar verbeteringen mogelijk zijn wat betreft de stallingsmogelijkheden. Het vervolg bestaat uit de uitvoering van de uit het plan voortkomende projecten. Holland Rijnland zal hierbij een rol spelen van stimuleren en coördineren van de voortgang.

**G: Aanpak**

Opstellen bereikbaarheidsplan OV-routes en stallingen, aangeven waar verbeteringen voor de overstap mogelijk zijn. De locaties met de meeste potentie (afgewogen tegen de kosten) krijgen voorrang voor de uitvoering door de gemeentelijke wegbeheerders en de Provincie ZH. Een (landelijk) succesvol project op het gebied van ketenmobiliteit, om op aan te sluiten, is overigens de OV-fiets, die in onze regio inmiddels te huur is op alle stations in de regio Holland Rijnland (Hillegom, Voorhout, Leiden Centraal, Leiden Lammenschans, Voorschoten en de Vink). Uitbreiding van het aantal locaties ligt voor de hand, ook in het kader van Stedenbaan (project 8). Dit is bijvoorbeeld voor toekomstig station Sassenheim aan de orde.

De eerstvolgende stap is het in kaart brengen van knelpunten en potentieel kansrijke locaties die zich lenen voor verbeteringen.

**H: Personele inzet en kosten**

Voor de eerstvolgende stap zet Holland Rijnland 100 uur in. Van gemeenten wordt in totaal plm 70 uur per jaar voor de eerste stap verwacht. De kosten voor de planvorming (circa € 40.000) komen ten laste van de reguliere begroting. De ureninzet en kosten voor de vervolgfases hangen af van welke locaties prioriteit krijgen en kunnen dus verschillen per gemeente.

**I: Planning en fasering vervolgfases**

Knelpunten in kaart december 2008.  
Uitvoering van de projecten start 2009.

**J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

Project is door de inzet van de beschikbare personele capaciteit op andere projecten nog niet van start gegaan.

In het kader van de nadere overeenkomsten Stedenbaan wordt aandacht besteed aan de fietsroutes naar de stations evenals aan voldoende bewaakte en onbewaakte stallingsvoorzieningen nabij de stations. Ook in het kader van de OV-visie zal dit onderwerp zeker t.a.v. de OV-knooppunten worden meegenomen. De opzet van een totaalplan moet nog worden opgepakt.



**Actualisatie voortgang d.d. 1 maart 2009**

<b>Thema</b>	<b>Project</b>	<b>Nummer projectenlijst</b>
Openbaar Vervoer	Station Sassenheim	<b>7</b>

**A: Naam van het project**

***Station Sassenheim***

**B: Omschrijving van het project / context**

Aanleg van een nieuw NS-station in de gemeente Teylingen nabij de kern Sassenheim aan de Wasbeeklaan met voorplein en parkeervoorzieningen (zowel P+R als voorzieningen ten behoeve van het stallen van fietsen) langs de lijn van en naar Schiphol.

Dit project heeft een relatie met project **10** Regionale OV-visie en project **8** Stedenbaan.

**C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland**

Holland Rijnland vervult in dit kader een platformfunctie.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Verbetering openbaar vervoer voor met name de inwoners van Sassenheim en Warmond maar ook in een groter gebied rond het station. Voorwaarde voor dit laatste is dat een bus in lijndienst het station gaat bedienen. Met de realisatie wordt voorzien in een ontbrekende schakel in het OV netwerk (zie onder de OV-visie Holland Rijnland). Naast deze directe functie voor de bewoners in de regio wordt met de realisatie van Stedenbaan en de aanleg van enkele nieuwe stations in dit kader het bestaande spoor na de ingebruikname van de HSL beter benut. Door middel van het aanbod van een hoogfrequent sprintertransport worden automobilisten gestimuleerd de auto voor de trein te verruilen.

**E: Product**

De gemeente Teylingen werkt in overleg met Prorail en NS aan plannen voor de inrichting van de stationsomgeving. Hierbij wordt tevens aandacht geschonken aan ketenmobiliteit: het voor- en natransport voor het vervoer per trein waarvoor voldoende P+R plaatsen en fietsparkeren dient te worden gerealiseerd. In het kader van het Ambitiedocument Ruimte Stedenbaan wordt onderzoek gedaan naar de realisatie van ruimtelijke ontwikkelingen (woningen, bedrijven en voorzieningen) in de nabijheid van het station.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

De realisatie van het station Sassenheim met P+R-voorzieningen en stallingen voor de fiets.

**G: Aanpak**

In 2006 is na toezeggingen van de minister van Verkeer en Waterstaat over de financiering van station Sassenheim een start gemaakt met uitwerking van het project. De afgelopen jaren is door verschillende partijen waar onder gemeente Teylingen, Prorail, de NS, projectbureau Stedenbaan, Provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland gewerkt aan de verkenningfase en de planstudie voor het station en de stationsomgeving. De planstudie is medio 2007 afgerond, uitgezonderd de financiering van het station.

Een definitieve overeenstemming over de financiering van het station wordt in het voorjaar van 2009 verwacht. Inmiddels is gestart met de uitwerking van de ontwerpen. Ook is een ontwerp-bestemmingsplan opgesteld. Deze komt in 2009 in procedure. Doel is de opening van het station in december 2010.

#### **H: Personele inzet en kosten**

De kosten van de aanleg van het station bedragen tussen de 5 en 7 miljoen euro. De inrichting van het voorplein en de aanpassing van het viaduct komen voor rekening van de gemeente Teylingen. De regio heeft hiervoor inzet gepleegd in het kader van de indiening van de subsidieaanvraag in het kader van de BDU.

De personele inzet van de regio valt onder de platformfunctie. In de overleggen in het kader van de spoor- en Stedenbaanoverleggen wordt de voortgang nauwlettend gevolgd. De gemeente Teylingen besteedt in 2009 circa 450 uur aan dit project.

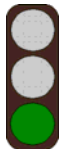
#### **I: Planning en fasering vervolgfases**

Nadat overeenstemming is bereikt over de ontbrekende financiële middelen vraagt Prorail een beschikking aan bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Op het moment dat deze afgegeven is (medio 2009) en de planologische procedure is doorlopen, kan gestart worden met de bouw van het station en de inrichting van het voorplein.

#### **J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

NS heeft als voorwaarde voor de opening van station Sassenheim gesteld dat het station aangedaan moet worden door een bus in lijndienst. Hiervoor dient het viaduct onder de A44 verbreed en verdiept te worden. Met deze meerkosten is rekening gehouden bij het rond krijgen van de financiering van het station.

In 2009 worden de ontwerpen verder uitgewerkt en worden de civieltechnische bestekken opgesteld. Ook worden de gronden verworven en wordt de planologische procedure doorlopen. Vanaf januari 2010 worden de civieltechnische werkzaamheden uitgevoerd. Doel is de opening van het station in december 2010.



**Jaarlijkse actualisatie voortgang laatst bijgewerkt: 2 februari 2009**

<b>Thema</b>	<b>Project</b>	<b>Nummer projectenlijst</b>
Openbaar Vervoer	Stedenbaan	<b>8</b>

**A: Naam van het project**

***Stedenbaan***

**B: Omschrijving van het project / context**

Verbeteren van het regionaal treinvervoer (hogere frequentie van treinen die zijn uitgevoerd als sprinterformule) en het zo optimaal mogelijk benutten van stationslocaties langs het Stedenbaantracé, hetgeen ten goede komt aan ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw, bedrijven en voorzieningen.

Dit project heeft een relatie met project **10** Regionale OV-visie en project **7** Station Sassenheim.

**C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland**

Holland Rijnland vervult hier de platformfunctie.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Stedenbaan beziet de samenhang van mobiliteit met de verstedelijkingsopgave. Het streven is: de bereikbaarheid en mobiliteit in de netwerkstad Zuidvleugel beter en evenwichtiger te verdelen over weg en rail; de bereikbaarheid van belangrijke economische activiteiten te verbeteren; de variatie in woonmilieus te vergroten en de aantasting van het landelijk gebied en de milieubelasting te beperken.

**E: Product**

Stedenbaan beoogt een integrale benadering waarbij er meer treinen vaker en sneller gaan rijden over bestaand spoor; dat de stations beter bereikbaar zijn met openbaar vervoer, fiets en auto; dat de stations en hun omgeving veilig en uitnodigend zijn; dat er meer aantrekkelijke kantoren, woningen en voorzieningen komen in de directe omgeving van stations.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Het betreft de realisatie van een hoogfrequent treinproduct op de oude en Goudse lijnen en niet het gehele railnetwerk in de Randstad. De uitwerking van het RO ambitiesdocument richt zich dan ook alleen op de Stedenbaanstations en niet bijvoorbeeld op de stations aan de lijn Leiden-Utrecht.

**G: Aanpak**

De Zuidvleugelpartijen, in samenwerking met NS en Prorail, richten zich op het realiseren van een hoogfrequent railproduct op het hoofdrailnet tussen Sassenheim/Hillegom en Dordrecht, Rotterdam-Gouda en Den Haag-Gouda. Het Stedenbaan-net omvat 32 bestaande stations en een aantal kansrijke nieuwe stations waar onder station Sassenheim.

Daarnaast heeft Stedenbaan ook een duidelijke ruimtelijke ambitie. Naar verwachting zal een substantieel percentage van de verstedelijking in de Zuidvleugel tot 2020 een plaats krijgen rond de haltes van de Stedenbaan (binnen een straal van 1200 meter). Dit gaat om ca.

25.000 - 40.000 woningen en 0,7-1,2 miljoen m<sup>2</sup> kantoren. Verder spannen de Zuidvleugelpartners zich ook in voor de vestiging van voorzieningen (detailhandel, onderwijs, zorg en vermaak) in de directe nabijheid van de Stedenbaanstations. De vervoersautoriteiten zullen in nauwe samenwerking met NS en Prorail voorzieningen op het gebied van Ketenmobiliteit op orde brengen en voor de periode tot 2020 aanpassen aan de groeiende vraag bij toename van het vervoer met Stedenbaan.

Vanaf eind 2007 wordt verder gewerkt aan de realisatie van de acties uit het ambitiesdocument Ruimte Stedenbaan. Ook in de daaropvolgende jaren zal dit het geval zijn. Dit houdt onder andere monitoring van de woningbouw en kantorenopgave in. De regio zal in overleg met de betrokken (stations) gemeenten en de provincie aandacht gaan schenken aan de ontwikkeling van de stationsomgeving in een straal van circa 1200 meter rond het station. Verder wordt op korte termijn, start laatste kwartaal 2007, gewerkt aan het inhalen van de achterstanden op het gebied van ketenmobiliteit. Tevens zal een plan van aanpak worden gemaakt om te voorkomen dat bij toename van het Stedenbaanvervoer wederom tekorten in parkeer- en stallingsvoorzieningen zullen ontstaan. Eind 2008 zijn de zgn. nadere overeenkomsten Stedenbaan getekend. Deze overeenkomsten hebben betrekking op de kwaliteit stations, stationsomgeving en overstappunten, informatievoorziening in en rond de stations en de Sociale Veiligheid. Zeker in het kader van deze laatste overeenkomst zal van de gemeenten personele inzet worden gevraagd. Tevens zal sprake zijn van financiële bijdragen indien aanpassingen rond de stations wenselijk zijn. De hoogte van deze investeringen is afhankelijk van de situatie rond het betreffende station.

#### **H: Personele inzet en kosten**

Holland Rijnland: 2009: 130 uur  
2010: 130 uur  
2011: 130 uur

Gemeenten met een Stedenbaanstation zullen met enige regelmaat een uren ter beschikking moeten stellen voor activiteiten rond realisatie van ruimtelijke ontwikkelingen, nieuwe voorzieningen en de uitwerking en realisatie van ketenmobiliteit, sociale veiligheid en informatievoorziening. Afhankelijk van de grootte van de gemeenten varieert deze inzet. Regio en gemeenten zullen verder gedurende het jaar een of meerdere malen uitgenodigd worden bijeenkomsten bij te wonen waarbij onderling kennis uitgewisseld zal worden.

Vanaf 2007 draagt Holland Rijnland bij in de beheersorganisatie voor € 26.500 per jaar.

#### **I: Planning en fasering vervolgfases**

2007: ondertekening bestuursovereenkomst  
2008: uitwerking ambitiesdocument RO, vertaling naar regionale en lokale invulling  
2008: medewerking monitoring woningbouwopgave en realisatie bvo kantooroppervlak  
2008: uitwerking toekomstsituatie Ketenmobiliteit (fiets en auto)  
2009: SMART maken van de in 2008 afgesloten nadere overeenkomsten  
2009: medewerking monitoring woningbouwopgave, realisatie voorzieningen en vervoersvoorzieningen zoals stallingen

Na 2012 de fase waarin afhankelijk van capaciteit op het spoor, vervoerwaarden en financiële middelen de mogelijkheid bestaat tot ontwikkeling van nieuwe stations.

#### **J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

In de eerste helft van 2007 heeft de regio ingestemd met het ambitiedocument Ruimte. De afspraken die hierin staan verwoord, zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst die eind 2007 door alle Zuidvleugelpartijen, de NS en Prorail is ondertekend. Dit geldt tevens voor het ambitiedocument Ketenmobiliteit. Eind 2008 zijn als uitvloeisel van de bestuursovereenkomst de eerder genoemde nadere overeenkomsten getekend. Bij de uitvoering hiervan spelen de gemeenten als verantwoordelijke voor de sociale veiligheid en als wegbeheerder een belangrijke rol.

De regio participeert verder in de coördinatiegroepcoördinatiegroep, werkgroepen RO en Ketenmobiliteit en is bestuurlijk vertegenwoordigd in de bestuurlijke commissie RO/V&V. De regio is i.v.m. afweging van inzet van de personele capaciteit niet vertegenwoordigd in de regiegroep



**Jaarlijkse actualisatie voortgang laatst bijgewerkt: 1 maart 2009**



<b>Thema</b>	<b>Project</b>	<b>Nummer projectenlijst</b>
Openbaar Vervoer	Uitbreiding CVV	9

**A: Naam van het project**

***Collectief Vraagafhankelijk Vervoer***  
***Invoering eensluitende regeling voor gehele regio***

**B: Omschrijving van het project / context**

Uitbreiding Collectief Vraagafhankelijk Vervoer. De Leidse Regio kent een CVV-regeling. Nu wordt een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke invoering van een regiodekkend aanvullend, niet dienstgeregeld openbaar vervoersysteem. In verband met de beoogde gebruikers van het systeem vindt regionale afstemming van de Wmo-vervoersregeling plaats. Omdat het openbaar vervoer en diverse CVV-systemen in de regio reeds zijn aanbesteed (deels t/m 2010) kan dit niet voor 2010 gerealiseerd worden. Wel is het mogelijk voor gemeenten (binnen Holland Rijnland) om aan te haken bij de bestaande regeling.

Dit project heeft een relatie met project **10** Openbaar Vervoervisie. In deze Openbaar Vervoervisie speelt CVV een rol in het zogenaamde OV-niveau 4.

**C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland**

Holland Rijnland is de trekker van het project. Dit in het kader van efficiency.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Het instandhouden van de openbare mobiliteit ondanks verschraving van het dienstgeregeld openbaar vervoer in de regio evenals de realisatie van een eenduidig CVV systeem voor de gehele regio Holland Rijnland. Verder streeft de regio ernaar om het openbaar vervoer beter toegankelijk te maken voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Ook hierbij kan een CVV-systeem een rol spelen. Het is nog niet bekend of alle gemeenten zich aan zullen sluiten bij één regionaal systeem.

Bij de invoering van één totaal CVV-systeem voor de gehele regio zullen voor het gebied van voorheen de Leidse Regio op z'n minst net zoveel reizigerszones worden verreden als dat het geval was bij het oorspronkelijk systeem voor de Leidse Regio. In 2007 waren dat er circa 426.000.

**E: Product**

Een eenduidig en goed toegankelijk CVV-systeem voor de hele regio met een efficiënte beheersorganisatie.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Voorstel voor uitbreiding te ontwikkelen door Holland Rijnland. De uiteindelijke beheersorganisatie bij voorkeur niet onderbrengen bij Holland Rijnland maar zo mogelijk onderbrengen bij een andere organisatie zoals de Intergemeentelijke Sociale Dienst of eventueel de provincie Zuid-Holland.

**G: Aanpak**

Medio 2005 is een extern bureau ingehuurd met de opdracht een onderzoek uit te voeren naar de wenselijkheid en haalbaarheid van de invoering van één eenduidig regionaal Collectief

Vraagafhankelijk Vervoersysteem. Onderdeel hiervan is de mogelijke afstemming van de Wmo-vervoersvergoedingen in de regio. Intern projectleider voor het project is de beleidsmedewerker Verkeer van Holland Rijnland. Het project zal naar verwachting in 2010 worden afgerond met de aanbesteding van een CVV-systeem voor de gehele regio.

De eerstvolgende stap start einde 2007. Deze fase van het project betreft een onderzoek naar de aanvaardbaarheid en uitvoerbaarheid. In deze fase worden diverse mogelijke CVV-systemen onderzocht op haalbaarheid voor de regio. Tevens zal tijdens deze fase onderzoek worden gedaan naar de mogelijke opzet van één regionale Wmo-vervoersregeling. Begin oktober is een voorstel met diverse keuzemogelijkheden op het gebied van vergoedingen, aantallen zones etc. besproken in de portefeuillehoudersoverleggen Sociale Agenda en Verkeer en Vervoer. De beide portefeuillehoudersoverleggen hebben met het voorstel ingestemd en via het DB is het vrijgegeven om ter besluitvorming voor te leggen aan de colleges in de regio. Op verzoek van verschillende gemeenten is de termijn waarop gereageerd kan worden op het voorstel ruim genomen. Gemeenten krijgen tot eind maart 2009 de gelegenheid om zich over de voorstellen (vervoersysteem en Wmo-vervoerregeling) uit te spreken.

#### **H: Personele inzet en kosten**

Holland Rijnland:      2009: 200 uur (raming)  
                                 2010: 200 uur (raming)  
                                 2011: PM

Van alle gemeenten wordt tijdens de verschillende fasen inzet verwacht. Dit geldt zowel voor het vakgebied Verkeer en Vervoer (OV) als Welzijn (Wmo). Hoeveel dit zal zijn valt momenteel niet exact aan te geven en zal verschillen per fase. Naar verwachting zal dat voor 2008 en 2009 respectievelijk 40 uur inzet vergen. Dit is exclusief de uren voor de voorbereiding van de interne besluitvorming door colleges en Raden in de gemeenten. Voor het vervolgproces is een extern bureau ingehuurd, de kosten die hiermee gemoeid zijn (circa € 60.000) komen ten laste van begroting 2006 (en de op basis van dit budget gevormde voorziening voor later jaren). Op basis van de reacties van de gemeenten zal in het Algemeen Bestuur van oktober besluitvorming plaatsvinden over de invoering van het systeem (inclusief Wmo vergoedingen). Zo spoedig mogelijk daarna dient gestart te worden met het (laten) schrijven van een bestek. Of dit in eigen beheer gebeurt dan wel dat hiervoor wederom inhuur plaatsvindt wordt later in 2009 beslist.

#### **I: Planning en fasering vervolgfasen**

De volgende stappen in het project zijn:

- eind 2007 – 2008: onderzoek naar aanvaardbaarheid en uitvoerbaarheid. (Uitwerking diverse modellen voor CVV systemen en overleg en ontwerp inhoud gezamenlijke Wmo regeling.);
- oktober 2009- maart 2010: Bestek schrijven ; besluitvorming en inspraak over bestek);
- 2<sup>e</sup> kwartaal 2010 besluitvorming over bestek in de portefeuillehoudersoverleggen;
- medio 2010: aanbesteding en gunning CVV-systeem (publicatie, beoordelingen en aanbesteding)
- tweede helft 2010: operationalisering van het systeem (opstart met vervoerder, pr- en communicatie activiteiten t.b.v. start van het systeem januari 2011.

#### **J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

Eind 2006 is de onderzoeksfase naar aanvaardbaarheid en uitvoerbaarheid afgerond. Aan de hand van interviews met zowel bestuurders als ambtenaren uit de vakgebieden Verkeer en Vervoer en Welzijn is toen de conclusie getrokken dat verder onderzoek naar een systeem voor de gehele regio zinvol is. Eind 2007 is de volgende fase gestart met de vorming van de begeleidende projectgroepen waar onder meer gemeenten en provincie zitting in hebben.



Begin oktober hebben de portefeuillehoudersoverleggen ingestemd met een voorstel t.a.v. het vervoersysteem en de Wmo vervoervergoedingen (met keuzemogelijkheden). Reacties op deze voorstellen worden uiterlijk maart 2009 verwacht.

**Jaarlijkse actualisatie voortgang laatst bijgewerkt: 1 maart 2009**



<b>Thema</b>	<b>Project</b>	<b>Nummer projectenlijst</b>
Openbaar vervoer	Regionale Openbaar Vervoervisie	<b>10</b>

**A: Naam van het project**
***Regionale Openbaar Vervoervisie***
**B: Omschrijving van het project / context**

Om te concurreren met (de reistijden en het comfort van) de auto, moet het openbaar vervoer een kwaliteitsslag maken. De huidige openbaar vervoervoorzieningen (trein en bus) worden op (middellange) termijn uitgebreid met projecten als de RijnGouwelijn (oost en west), capaciteitsvergroting op het spoor in het kader van Stedenbaan en een regionaal dekkend CVV-systeem. De relatie tussen deze ontwikkelingen, het bestaande busnet en de openbaar vervoervoorzieningen in de omliggende regio's (onder andere Zuidtangent, Randstadrail en op termijn bijvoorbeeld Rondje Randstad) is onderwerp van de OV-visie Holland Rijnland. De regio is weliswaar geen OV-autoriteit maar bestuurlijk bestaat de behoefte om een visie te ontwikkelen voor de versterking van het openbaar vervoer, waarmee de gemeenten hun standpunt bepalen, ook richting Provincie Zuid-Holland en Rijk. De regionale openbaar vervoervisie dient als onderlegger voor de Regionale Structuur Visie.

Dit project heeft een relatie met alle openbaar vervoerprojecten uit het Regionaal Verkeer en VervoerPlan. Tevens is er een belangrijke relatie met het aanbestedingstraject voor het openbaar vervoer dat de Provincie Zuid-Holland hanteert.

**C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland**

Holland Rijnland heeft in dit project een richtinggevende rol.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

- De doelstellingen voor het openbaar vervoer zijn als volgt geformuleerd:
- De bereikbaarheid van de regio verbeteren door een samenhangend OV-netwerk;
- Het OV-aandeel verhogen van 10% naar 15% (50% meer OV-reizigers)  
NB: uit de berekeningen uit de concept OV-visie is gebleken dat de groei die met de verwoorde plannen te verwezenlijken is 70% bedraagt (20 autonome groei en 50% door de te nemen maatregelen);
- Automobilisten verleiden tot gebruik van OV (bevorderen substitutie) en hiermee wegen ontlasten;
- Ruimtelijke en economische ontwikkelingen faciliteren en structureren met HOV;
- Holland Rijnland positioneren als onderdeel van Randstad Netwerkstad.

**E: Product**

De regionale openbaar vervoervisie voorziet in:

- Rapport waarin de gemeenschappelijk gedragen visie van Holland Rijnland staat verwoord.
- Tekst voor hoofdstuk verkeer en vervoer van de Regionale Structuurvisie
- Voorstellen voor OV-projecten, mede in relatie tot ons omliggende regio's.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Het betreft een heldere regionale visie op het openbaar vervoer netwerk, de samenhang daarvan en de concurrentiekracht ten opzichte van de auto.

### **G: Aanpak**

In 2007 heeft AGV Movares een deelrapport opgesteld waarin een schets van het gewenste regionale HOV-netwerk gepresenteerd wordt. Hierin worden uitspraken gedaan over gewenste verbindingen en het gewenste kwaliteitsniveau. In 2008 heeft Transtec de schets van het regionale HOV netwerk verder geconcretiseerd, het onderliggende net ingevuld en een haalbaarheidsstudie van het geschetste HOV-net uitgevoerd. Bij de ontwikkeling van de OV visie zijn de gemeenten en provincie zo goed mogelijk betrokken. Tevens zijn buur-regio's, vervoerders en de reizigersadviesraad betrokken bij de ontwikkeling van de visie.

De ontwerp OV Visie is vastgesteld door het DB op 20 november 2008. De periode voor zienswijzen en beschouwingen loopt, gelijk met de RSV, van 15 december 2008 tot 16 maart 2009. Onder meer de gemeenteraden, provincie en reizigersorganisaties worden gevraagd in deze periode hun zienswijze kenbaar maken. In januari worden twee informatiebijeenkomsten voor raadsleden georganiseerd over de OV visie en de RSV. In februari zal een presentatie in de provinciale commissie Mobiliteit, Kennis en Economie plaatsvinden.

In het tweede kwartaal wordt de nota van beantwoording opgesteld. Na bespreking in het DB wordt een definitief ontwerp OV Visie opgesteld. De ontwerp OV Visie wordt in het AB van juni 2009 ter vaststelling voorgelegd. Na vaststelling wordt de OV Visie aangeboden aan de provincie Zuid Holland met het advies de visie op te nemen in de concessie-eisen voor de aanbesteding van het OV in 2011-2018. Na vaststelling van de OV-Visie wordt een uitvoeringsprogramma opgesteld.

Wanneer duidelijkheid bestaat over de aard, duur en planning van de projecten in het uitvoeringsprogramma zullen hier aparte projectbladen voor gemaakt worden welke worden betrokken bij een latere prioritering in het kader van het Uitvoeringsplan RVVP.

### **H: Personele inzet en kosten**

Voor Holland Rijnland is de ureninzet als volgt:

- 2008: 250 uur
- 2009: 140 uur
- 2010: 130 uur
- 2011: PM

Van gemeenten wordt een stimulerende inbreng verwacht tijdens en ter voorbereiding van de workshops die georganiseerd worden. Daarvoor moet in 2009 op 16 uur per gemeente gerekend worden.

### **I: Planning en fasering vervolgfases**

2009:

15 dec. 08 – 16 mrt 09: periode van zienswijzen concept OV-Visie

21 en 22 jan.: informatiebijeenkomsten gemeenteraden

4 febr.: presentatie in provinciale statencommissie MKE

Maart: discussie avond ROVER/ROVH

16-20 maart: opstellen nota van beantwoording

9 april: bespreking nota van beantwoording in DB

21 april: AAG Ruimtelijke Agenda

15 mei: PHO VenV

24 juni: vaststelling OV-Visie in AB

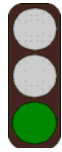
25 juni: aanbieden OV-Visie aan provincie Zuid Holland (input PSV en nieuwe concessie-eisen)

3<sup>e</sup>/4<sup>e</sup> kwartaal: uitwerking OV Visie in uitvoeringsprogramma

2010: vaststelling uitvoeringsprogramma en start uitvoering maatregelen

**J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

De OV-Visie bevindt zich in de besluitvormingsfase. De concept OV-Visie is vastgesteld door het DB op 20 november 2008. In de periode van 15 december tot 16 maart hebben gemeenteraden, provincie, reizigersadviesraden en andere belanghebbenden de gelegenheid een zienswijze in te dienen. Naar verwachting stelt het AB de definitieve OV-Visie in juni 2009 vast.



In het verlengde van de OV-visie zijn nog twee projecten van belang.

Tussen Haaglanden en Holland Rijnland zijn gesprekken gaande om het OV tussen beide regio's zo goed mogelijk af te stemmen. Het gaat hier om de corridors Leiden-Zoetermeer, Leiden-Voorburg-Den Haag en Katwijk-Wassenaar-Den Haag. In februari 2009 vindt wederom een bestuurlijk overleg plaats over dit onderwerp.

OV-corridor Bollenstreek-Schiphol/Amsterdam

Regionale en lokale overheden in de Bollenstreek en de gemeente Haarlemmermeer willen hiermee gezamenlijk verkennen hoe de OV-relatie tussen de Bollenstreek en Schiphol/Amsterdam versterkt kan worden. Deze corridor betreft een belangrijke woon-werk-verbinding waar het OV nu niet optimaal functioneert. Voor dit project is inmiddels een plan van aanpak geschreven.

**Jaarlijkse actualisatie voortgang laatst bijgewerkt: 6 februari 2009**



<b>Thema</b>	<b>Project</b>	<b>Nummer projectenlijst</b>
Openbaar vervoer	Rijn-GouweLijn West	<b>11</b>

**A: Naam van het project**

***Rijn-GouweLijn West***

**B: Omschrijving van het project / context**

Realisatie lightrail-verbinding van transferium 't Schouw (bij de A44) naar Katwijk en Noordwijk, aansluitend op de Rijn-GouweLijn Oost. Na ondertekening aanvullende BO van Leiden en provincie over RGL-oost door de binnenstad is (zie UVP-project 12) is de toekomst van het project rooskleuriger.

De Rijn-GouweLijn als geheel is een nieuwe lightrailverbinding die een verbinding maakt tussen de steden Gouda, Alphen a/d Rijn, Leiden, Katwijk en Noordwijk. De lijn verbindt belangrijke openbaar vervoerknooppunten, woongebieden, werkgelegenheid, recreatie en het historische centrum van Leiden met elkaar, over de as van de rivier de Oude Rijn. De gehele lijn is 50,2 kilometer lang, met plm. 40 haltelocaties. Het westelijk deel betekent ongeveer 15 kilometer aan nieuw spoor te realiseren in Valkenburg, Katwijk en Noordwijk. De lijn ligt voor een groot deel binnen de bebouwde kom van Katwijk en Noordwijk. De lijn is samen met Stedenbaan en de Meerlijn een belangrijke onderlegger voor het OV-netwerk dat de regio beoogt in haar OV-visie.

De RGL-west doorloopt momenteel de tweede fase van de Tracé-MER procedure. De tracékeuze zou oorspronkelijk plaats vinden eind 2007. Mede door de onduidelijkheid rond de RGL-oost is de tweede fase planstudie later dan gepland afgerond: namelijk eind 2008. De definitieve tracékeuze vindt nu plaats in juni 2009. het rijksdeel van de financiering van de lijn is nog een onzekere factor en maakt deel uit van het Randstad Urgent project Integrale Benadering Holland Rijnland.

Er is een relatie met de (eerste prioriteit) UVP-projecten **12** RGL-Oost en **10** Openbaar vervoer visie.



**C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland**

Holland Rijnland is overlegpartner en heeft daarbij een richtinggevende rol. Holland Rijnland bewaakt de uitgangspunten van de OV-visie en draagt zorg voor een goede besteding van de bijdrage die de gemeenten via de RIF voor het project hebben gereserveerd (€ 37,5 mln.). Trekker is het Projectbureau RGL van de provincie Zuid-Holland. Partners zijn provincie Zuid-Holland, en de gemeenten aan de nieuwe lijn.

#### **D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Voorzien in een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding tussen Leiden en de kust. Mogelijk maken van ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Er zijn drie categorieën problemen waarvoor de RijnGouwelijn-West een oplossing kan bieden:

- Door de groeiende automobilititeit ontstaan capaciteitsproblemen met name op en langs de N206. Uit prognoses blijkt dat het autoverkeer in dit gebied tot 2020 met ongeveer 25% toeneemt;
- De bereikbaarheid van Katwijk, Noordwijk en Leiden neemt af. Dit zal door de toename van het autoverkeer in de regio alleen maar erger worden;
- De lijn draagt bij aan verbetering van de leefbaarheid in de regio door vermindering van uitstoot en geluidsoverlast door auto's.

#### **E: Product**

Unaniem regionaal besluit over tracékeuze en inpassing. Sluitende financiering voor realisatie van de RGL West. Wat betreft financiering gaat het om het bewerkstelligen van een bijdrage uit het regionale investeringsfonds (via een intentieovereenkomst) en om het rond krijgen van de bijdragen van Rijk en Provincie.

#### **F: Afbakening van het eindresultaat**

Op dit moment zijn er nog twee tracé-alternatieven. De twee alternatieven worden met gemeenten en betrokken partijen teruggebracht naar één voorkeurstracé. Het hele project inclusief de realisatie moet gereed zijn in 2014.

#### **G: Aanpak**

Bijwonen projectgroepen RGL-west (10x per jaar) en directieraad (6x per jaar), Stuurgroep voorbereiden, informeren portefeuillehouder, DB en PHO over voortgang. Overleg met gemeenten: bereiken unaniem standpunt AB over tracé. Lobby richting Rijk en provincie voor financiën. Regelen bijdrage uit regionaal investeringsfonds (intentieverklaring). De eerstvolgende stap betreft de besluitvorming over de tweede fase planstudie en het voorkeursalternatief. De projectleider woont de werkgroepen van de RGL-west bij en maakt voorstellen voor de portefeuillehouder V&V. Informeert tevens o.a. DB en PHO.

#### **H: Personele inzet en kosten**

Holland Rijnland besteed zowel in 2009 en 2010 280 uur per jaar aan dit project, gemeenten (Katwijk, Leiden, Oegstgeest en Noordwijk) zetten in totaal circa 350 uur op jaarbasis in voor zowel de jaren 2009 en 2010. De ureninzet voor 2011 kan nog nauwelijks ingeschat worden.

#### **I: Planning en fasering vervolgfases**

De intentieverklaring tussen Provincie ZH, Holland Rijnland en grondgebiedgemeenten is in maart 2007 getekend. De afronding van de tweede fase Tracé MER procedure is voorzien in het eerste kwartaal van 2008.

#### **J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

Mede door de onduidelijkheid rond de RGL-oost (binnenstadtracé Leiden) heeft de afronding van de tweede fase planstudie later plaatsgevonden dan gepland. Ook de financiering van Rijksweg is nog een onzekere factor. Tracékeuze vindt plaats in juni 2009. In Katwijk en Noordwijk is groeiende onrust onder de bevolking over het tracé door het centrum.

**Actualisatie voortgang d.d. 18 februari 2009**



Thema	Project	Nummer projectenlijst
Openbaar vervoer	Rijn-Gouwelijn Oost	12

**A: Naam van het project / van de activiteit**

***Rijn-Gouwelijn Oost***

**B: Omschrijving van het project Context**

Het realiseren van een lightrail-verbinding tussen Gouda, Leiden en Oegstgeest. In het Programma van Afspraken hebben de gemeenten met de Provincie Zuid-Holland afgesproken op welke wijze een Rijn-Gouwelijn te realiseren tussen Gouda en de kust. De lijn verbindt belangrijke openbaar vervoerknooppunten, woongebieden, werkgelegenheid, recreatie en het historische centrum van Leiden met elkaar, over de as van de rivier de Oude Rijn. De gehele lijn is 50,2 kilometer lang, met plm. 40 haltelocaties. Voor het deel tussen Gouda en Leiden (transferium) is de planstudie afgerond en zijn de middelen beschikbaar. Voor dit deel is in 2007 een referendum gehouden in Leiden, met als uitkomst een afwijzend oordeel. Inmiddels heeft de gemeente Leiden een overeenkomst gesloten met de provincie over een alternatief tracé over de Hooigracht en Langegracht.

Er is een relatie met de UVP-projecten: **11** RGL-West en **10** Openbaar vervoersvisie.

**C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland**

Holland Rijnland is overlegpartner (lid stuurgroep RGL-Oost) en heeft daarbij een richtinggevende rol. Trekker is het daartoe in het leven geroepen Projectbureau RGL. Partners zijn provincie Zuid-Holland, en de gemeenten aan de lijn.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Betere bereikbaarheid voor regio, bijdrage aan hoogwaardig openbaar vervoersysteem dat ruimtelijke en economische ontwikkelingen mogelijk maakt en het terugdringen van het autoverkeer op de oost-westverbindingen in de regio.

**E: Product**

Een vastgesteld Definitief Ontwerp dat politiek haalbaar is.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

De regio streeft naar de aanleg van een ongedeelde railverbinding tussen Gouda en de kust. De provincie Zuid-Holland en de gemeente Leiden hebben inmiddels overeenstemming bereikt over het binnenstadtracé in Leiden.

**G: Aanpak**

Bijwonen projectgroepen RGL-oost (10x per jaar) en directieraad (6x per jaar), Stuurgroep voorbereiden, informeren portefeuillehouder, DB en PHO over voortgang. Overleg met gemeenten: bereiken unaniem standpunt AB over tracé. Lobby richting Rijk en provincie voor financiën.

De eerstvolgende stap betreft het vaststellen van een Definitief Ontwerp.

**H: Personele inzet en kosten**

	2008	2009	2010	2011
Holland Rijnland	300 uur	50 uur	50 uur	PM
Gemeente gezamenlijk	600 uur	1000 uur	1000 uur	PM

De ureninzet van gemeenten is mede afhankelijk van politieke ontwikkelingen en staat vooralsnog op: Leiden 500 uur per jaar, Oegstgeest 25 uur per jaar en Noordwijk 100 uur per jaar. Bij volgende stappen kan het aantal uren aanmerkelijk toenemen.

**I: Planning en fasering vervolgfasen**

Gehele project gereed eind 2010 (mede afhankelijk van politieke ontwikkelingen kan dit streefjaar aanmerkelijk later worden).

**J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

In oktober 2008 heeft Provinciale Staten (PS) van de provincie Zuid-Holland het definitief ontwerp (DO) van de RijnGouwelijn-Oost goedgekeurd. Dit oostelijk deel loopt vanaf Gouda, Alphen aan den Rijn via het centrum van Leiden naar het transferium bij de A44. Oorspronkelijk zou de lijn in 2012 gereed zijn. De fasering van de RijnGouwelijn is nu als volgt:



**Fasering**

- fase I: Gouda - Alphen a/d Rijn -> ingebruikname eind 2010
- fase II: Alphen aan den Rijn - Leiden -> ingebruikname 2015
- fase III: Leiden - kust -> ingebruikname 2015

Voor de 1e fase gaan de werkzaamheden medio 2008 van start. Nu al zijn er voorbereidende werkzaamheden zoals grondverwerving en het bouwrijp maken van gronden. Een groot aantal werkzaamheden vindt plaats langs het spoor en heeft een beperkte impact op de omgeving. Voor fase II worden de werkzaamheden momenteel voorbereid.

**Actualisatie voortgang d.d. 18 februari 2009**

<b>Thema</b>	<b>Project</b>	<b>Nummer projectenlijst</b>
Flankerend beleid	Invoering prijsbeleid	<b>18</b>

**A: Naam van het project**

***Invoering prijsbeleid***

**B: Omschrijving van het project / context**

Door beprijzing betaalt de automobilist niet langer voor het bezit, maar voor het gebruik van de auto. De motorrijtuigenbelasting (MRB) en de aanschafbelasting, de BPM, worden afgebouwd en vervangen door betaling per gereden kilometer. Auto's die meer vervuilen zijn duurder dan schone auto's. En rijden in daluren en op rustige wegen wordt goedkoper dan op drukke tijden en drukke wegen.

Het beprijzen van autoverkeer kan positieve effecten hebben op de doorstroming van het verkeer, op de regionale bereikbaarheid en daarmee samenhangend op de regionale economie. De doorstroming verbetert het meest als een zogenaamde vlakke kilometerheffing wordt gecombineerd met een aanvullende heffing in de spits op de drukste wegen terwijl de opbrengsten van deze heffingen worden geïnvesteerd in nieuwe infrastructuur.

Voor Holland Rijnland biedt de invoering van beprijzing kansen voor een actief beleid voor het gebruik van de infrastructuur en het verbeteren van de bereikbaarheid.

**C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland**

Bijdragen aan landelijk kader en snelle invoering. Het Rijk is trekker onder de noemer "Anders betalen voor Mobiliteit". Holland Rijnland is in ieder geval overlegpartner en is bereid om bij de invoering van beprijzing zo spoedig mogelijk het voortouw te nemen bij de landelijke ontwikkelingen en deze te vertalen in regionale acties.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Afremmen van de groei van het autoverkeer en betere spreiding van pieken. Genereren aanvullende middelen voor nieuwe infrastructuur in de regio. Zie ook Nota Mobiliteit.

**E: Product**

Het leveren van een bijdrage aan landelijk kader door Holland Rijnland.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Beprijzing op (gedeelten van) het hoofdwegennet in de regio.

**G: Aanpak**

De aanpak van de regionale inzet is afhankelijk van de initiatieven voor beprijzing op Rijksniveau ("Anders betalen voor Mobiliteit").

De eerste stap is het afdwingen van actieve participatie bij de planvorming van het Rijk en een bijdrage leveren aan een snelle (versnelde) uitvoering in de regio Holland Rijnland.

---

**H: Personele inzet en kosten**

P.M. Dit is voor volgende jaren afhankelijk van de Rijksaanpak.

**I: Planning en fasering vervolgfases**

Het platform Anders Betalen voor Mobiliteit gaf in 2005 advies aan Minister. In het coalitieakkoord van 7 februari 2007 is invoering tijdens de huidige kabinetsperiode afgesproken. Fasering en planning van de vervolgfases zullen aansluiten op de Rijksplanning, die uitgaat van invoering van beprijzing rond 2010.

**J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

In juni 2008 heeft de Tweede Kamer het partieel uitvoeringsbesluit Anders Betalen voor Mobiliteit aangenomen. Hierin staan de stappen verwoord die moeten leiden tot de invoering van een kilometerprijsstelsel. Het Kabinet is van zins nog deze kabinetsperiode onomkeerbare stappen te zetten om dit in te voeren.

De planning is:

- Partieel uitvoeringsbesluit naar aanleiding van het implementatieplan kilometerprijsstelsel – voor de zomer 2008;
- Nadere uitwerking rol private service providers bij inname van de kilometerprijs – na de zomer 2008;
- Wetsvoorstel kilometerprijs – begin 2009;
- Definitief uitvoeringsbesluit – eind 2009;
- Implementatiebesluit – 2011;
- Opleveringsbesluit – 2016.



**Actualisatie voortgang d.d. 18 februari 2009**

Thema	Project	Nummer projectenlijst
Flankerend beleid	<i>Vervoermanagement bij gemeentelijke diensten en instellingen</i>	<b>19</b>

**A: Naam van het project**
***Vervoermanagement bij gemeentelijke diensten en instellingen***
**B: Omschrijving van het project / context**

Uitvoering projecten op het gebied van vervoermanagement door Mobiliteit op Maat bij gemeentelijke instellingen. Stichting Mobiliteit op Maat is een non-profit organisatie die financieel ondersteund wordt door de provincie Zuid-Holland en de Kamer van Koophandel Rijnland. MOM ondersteunt zowel overheden als bedrijven en bedrijvenverenigingen in de regio bij het introduceren van vervoermanagement en het uitvoeren van concrete projecten om het autogebruik terug te dringen door het stimuleren van alternatieven voor de auto. Hierbij kan gedacht worden aan het stimuleren van fietsgebruik d.m.v. realisatie betere stallingen, douchevoorzieningen voor medewerkers, het beschikbaar stellen of financieel ondersteunen van OV abonnementen. Vanaf 1 januari 2009 wijzigt de subsidierelatie met de provincie. Het portefeuillehoudersoverleg heeft hier op 13 februari jl. kennis van kunnen nemen.

Er is een relatie met UVP-project **20** Regionaal actieplan mobiliteitsmanagement.

**C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland**

Holland Rijnland biedt een Platformfunctie. Trekker van de projecten op het gebied van vervoermanagement is Mobiliteit op Maat. Alle gemeenten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering en kunnen daarbij – vanaf 1 januari 2009 op basis van gewijzigde financiële afspraken - de expertise inschakelen van Mobiliteit op Maat.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Terugdringen van de automobilititeit door middel van het beïnvloeden van het reisgedrag van werknemers.

**E: Product**

Acties en projecten op het gebied van vervoermanagement bij gemeentelijke diensten en instellingen.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Uitvoeren projecten voor en in samenwerking met gemeenten.

**G: Aanpak**

Mobiliteit op maat doet aanbevelingen op basis van de uitkomsten van de gehouden werknemersenquête, personeel van gemeentelijke diensten en instellingen. In enkele recent gefuseerde gemeenten (Katwijk en Teylingen) zal een dergelijke enquête nog gehouden worden.

Uitzetten enquêtes in gemeenten Teylingen en Katwijk.  
Aandragen mogelijke acties voor alle gemeenten op basis van enquêteresultaten en eventuele aanvullende wensen van de gemeenten.

**H: Personele inzet en kosten**

Stichting Mobiliteit op Maat is een non-profit instelling en wordt financieel ondersteund door de provincie Zuid-Holland en de Kamer van Koophandel Rijnland. De werkzaamheden van de medewerkers worden grotendeels kosteloos aangeboden aan zowel overheden als bedrijven en bedrijvenverenigingen in de werkregio. Financiële middelen voor de uitvoering van concrete projecten lopen via de begroting van de individuele gemeenten. De Provincie ZH subsidieert MOM tot en met 2008. Vanaf 1 januari 2009 is sprake van een gewijzigde subsidierelatie MOM-PZH.

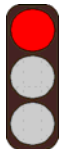
**I: Planning en fasering vervolgfases**

Uitvoering aanvullende enquêtes in 2007.  
Omzet enquêtes in mogelijke acties door gemeentelijke diensten en instellingen 2007, 2008 en eventuele volgende jaren.  
De uitvoering van acties en projecten in het kader van vervoermanagement is permanent proces en is afhankelijk van de planning bij de afzonderlijke gemeentelijke werkgevers.

**J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

Op 24 januari 2003 is Bureau Mobiliteit op Maat opgericht door de gemeenten Katwijk, Alphen aan den Rijn en Leiden, het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Midden-Holland en de Kamer van Koophandel Rijnland. Deze partijen vormen samen het bestuur van de stichting dat voor de dagelijkse werkzaamheden wordt bijgestaan door de medewerkers van het bureau.

De afgelopen jaren zijn diverse projecten uitgevoerd bij bedrijven en overheden. In de huidige fase staat de rol van gemeenten zelf, als werkgever, centraal. In de meeste gemeenten is door MOM een enquête uitgevoerd onder werknemers van de betreffende gemeentelijke diensten en instellingen. Daaruit zijn diverse optionele acties naar voren gekomen zoals uitbreiding en verbetering fietsenstallingen, carpoolen, stimuleren gebruik openbaar vervoer, realiseren douchemogelijkheden voor fietsers, etc. Bij de inventarisatie t.b.v. het actualiseren van de projectbladen hebben de gemeenten die gereageerd hebben geen activiteiten te hebben ontplooid op het gebied van vervoersmanagement.



**Actualisatie voortgang d.d. 1 maart 2009**

<b>Thema</b>	<b>Project</b>	<b>Nummer projectenlijst</b>
Flankerend beleid	Regionaal actieplan mobiliteitsmanagement	<b>20</b>

**A: Naam van het project**

***Regionaal actieplan mobiliteitsmanagement***

**B: Omschrijving van het project / context**

Uitvoering projecten op het gebied van mobiliteitsmanagement door Mobiliteit op Maat. Onder mobiliteitsmanagement verstaan we het beïnvloeden van vervoersstromen, uitgaande van de aanwezige infrastructuur. Hierdoor kunnen knelpunten als bereikbaarheid, parkeren en verkeersveiligheid worden aangepakt. Bureau Mobiliteit op Maat richt zich op de stromen van personenvervoer. Hieronder valt dan zowel woon-werkverkeer, het werk-werkverkeer als recreatieverkeer.

Er is een relatie met UVP-project **19** Vervoermanagement bij gemeentelijke diensten en instellingen.

**C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland**

Holland Rijnland biedt een Platformfunctie. Trekker van de projecten op het gebied van mobiliteitsmanagement is Mobiliteit op Maat. Alle gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor de uitvoering en kunnen daarbij de expertise inschakelen van Mobiliteit op Maat.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Terugdringen van de automobilititeit door beïnvloeding gedrag van werknemers richting alternatieven als fiets, openbaar vervoer, carpoolen, betere overstappunten, of telewerken.

**E: Product**

Mobiliteitsmanagement.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Het eindresultaat bestaat uit een waaier van projecten bij bedrijven en instellingen, bedrijventerreinen, bedrijvenverenigingen en gemeenten, die als gemeenschappelijk kenmerk hebben dat ze alternatieven voor solistisch autogebruik bevorderen en zo bijdragen aan de betere benutting van bestaande infrastructuur.

**G: Aanpak**

Jaarlijks vindt een inventarisatie naar projecten plaats bij gemeenten t.b.v. het periodiek op te stellen werkplan. Op basis van een plan van aanpak worden concrete projecten voor uitvoering geselecteerd. Mobiliteit op Maat speelt ook een rol bij het ondersteunen van alternatieven bij grote wegwerkzaamheden waarbij doorgaande wegen langdurig worden afgesloten. Naar verwachting zal de milieuwetgeving per 1 januari 2008 dusdanig worden aangescherpt dat bedrijven van meer dan 50 werknemers in het kader van de milieuvergunning aantoonbare maatregelen moeten nemen op het gebied van mobiliteitsmanagement. Mobiliteit Op Maat kan hier eveneens een ondersteunende rol in spelen.

De eerstvolgende stap bestaat uit de uitwerking van projecten uit de inventarisatie van MOM en het opstellen werkplan voor komend jaar.

#### **H: Personele inzet en kosten**

Holland Rijnland biedt een platformfunctie. Voor de deelnemende gemeenten is de inzet (menschcapaciteit) afhankelijk van de lokale projecten die worden aangemeld en de afspraken die worden gemaakt met bedrijven en bedrijvenverenigingen. Financiële middelen voor uitvoering van concrete projecten zijn afkomstig van bedrijven zelf en/of lopen via de begroting van de individuele gemeenten. Stichting Mobiliteit op Maat zelf is een non-profit instelling en wordt financieel ondersteund door de provincie Zuid-Holland en de Kamer van Koophandel Rijnland. De werkzaamheden van de medewerkers worden grotendeels kosteloos aangeboden aan zowel overheden als bedrijven en bedrijven-verenigingen in de werkregio. De provincie ZH subsidieert MOM tot en met 2008. Voor de periode daarna is sprake van een gewijzigde subsidierelatie MOM-PZH waardoor minder financiële middelen uit subsidie worden verkegen. De bijdragen vanuit gemeenten en bedrijven zal hiermee ook moeten worden aangepast.

#### **I: Planning en fasering vervolgfases**

Mobiliteit op Maat houdt jaarlijks een inventarisatie onder gemeenten om het projectenoverzicht aan te vullen en actualiseren. Gemeenten melden hun projecten (bedrijven of bedrijventerreinen) aan bij MOM. MOM houdt verder nauw contact met de werkgroep afstemming wegbeheer die onder leiding van de provincie in samenwerking met gemeenten actief is. Hieruit kunnen ook activiteiten naar voren komen. In de toekomst gaat MOM eventueel een rol spelen bij advisering rond milieuvergunningen.

#### **J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

Projectenoverzicht is basis voor het jaarlijks bij te stellen plan van aanpak. In 2007 waren daar diverse concrete projecten voor de regio Holland Rijnland in uitgewerkt. Over 2008 heeft geen enkele gemeente aangegeven concrete projecten al dan niet in samenwerking met MOM te hebben uitgevoerd. In het projectenoverzicht behorende bij de offerte 2009 van MOM is een fietsstimuleringsproject in Leiden nabij Lammenschans opgenomen.



#### **Actualisatie voortgang d.d. 1 maart 2009**

<b>Thema</b>	<b>Project</b>	<b>Nummer projectenlijst</b>
Auto	A4 Burgerveen – Leiden	<b>24</b>

**A: Naam van het project**

***A4 Burgerveen - Leiden***

**B: Omschrijving van het project / context**

Verbreiding van de A4 tot 2x3 stroken over een lengte van 20 km en verbeteren ruimtelijke inpassing. Voor een deel (Dwarswater - aansluiting N11/A4) van het zuidelijke traject is een samenwerkingsovereenkomst "W4" gesloten waarin de verlengde verdiepte aanleg is geregeld. De noemer W4 staat voor: wonen, water, wegen en werken. Die vier aspecten zijn kenmerkend aanwezig in het project. Ter hoogte van Leiderdorp, Leiden en Zoeterwoude-Rijndijk wordt de A4 over een grotere lengte dan aanvankelijk de bedoeling was verdiept aangelegd. (In plaats van 600 meter over een lengte van 1.400 meter verdiepte ligging). Dat houdt tevens in dat langs een groter deel van de A4 horizontale geluidsschermen komen.

De gemeenten Leiderdorp, Leiden en Zoeterwoude gaan enkele gebieden pal langs de A4 een andere invulling geven. Dat kan omdat door de langere verdiepte ligging van de A4 en het gebruik van horizontale geluidsschermen goede mogelijkheden ontstaan de woon- en leefbaarheid in de omgeving aanzienlijk te verbeteren.

De langere verdiepte ligging vermindert de bestaande visuele barrière - de A4 ligt immers op een hoge dijk - van de rijksweg. Dat geldt heel duidelijk voor de kruising van de A4 met de Oude Rijn en wegen zoals de Hoge Rijndijk op de grens Leiden/Zoeterwoude en Hoofdstraat te Leiderdorp. Door de bouw van een aquaduct, met daarbij horizontale geluidsschermen, worden de nu doorbroken zichtlijnen in Leiderdorp en het gebied Hoge Rijndijk te Leiden en Zoeterwoude-Rijndijk hersteld.

Er is een relatie met UVP projecten **25** Routeontwerp A4 en **26** Verkenning Prins Clausplein.

**C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland**

Holland Rijnland is overlegpartner. Rijk is trekker. Participanten zijn verder Zoeterwoude, Leiden, Leiderdorp, Provincie Zuid-Holland, Ministerie VROM,

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Betere doorstroming en betere inpassing van de A4.

**E: Product**

Verbreiding A4 tot 2x3 stroken inclusief betere ruimtelijke inpassing.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Verbreiding van de A4 van knooppunt Burgerveen tot aan Leiden / Leiderdorp.

**G: Aanpak**

De A4 wordt verbreed tot 2x3 rijstroken tussen Burgerveen en Leiden. Bij het wegontwerp is rekening gehouden met een eventuele toekomstige verdere verbreding. Op basis van

afspraken met de HSL-projectorganisatie worden de reconstructie van een gedeelte van de weg en aanleg van de spoorlijn geïntegreerd uitgevoerd.

Er wordt ruimte gecreëerd om de A4 in de toekomst op een eenvoudige manier te kunnen verbreden naar 2x4 rijstroken. In de middenberm is ruimte om zonder al te ingrijpende werkzaamheden het aantal rijstroken uit te breiden naar 2x4. Rijkswaterstaat houdt ook bij de bouw van viaducten, op- en afritten, het aquaduct bij de Ringvaart en het aquaduct bij de Oude Rijn nu al rekening met een verbreding naar 2x4 rijstroken.

De uitvoering van de eerste stap betreft de uitvoering van de verbreding door Rijkswaterstaat. Voor het gedeelte van nabij Leiden, Leiderdorp en Zoeterwoude is het wachten echter op groen licht van de Raad van State.

#### **H: Personele inzet en kosten**

Personele inzet en kosten worden gedragen door het Rijk. Voor de extra lange verdiepte ligging hebben de gemeenten Leiden, Leiderdorp en Zoeterwoude een substantiële bijdrage geleverd. De inzet van betrokken gemeenten bedraagt ten minste 250 uur voor de jaren 2008, 2009, 2010 en wellicht 2011.

#### **I: Planning en fasering vervolgfasen**

Noordelijke deel is in uitvoering. In 2001 is begonnen het verbreden van de A4 tussen de Ringvaart en Leiderdorp. Dat deel is eerder verbreed dan de overige delen. De reden daarvan is dat de werkzaamheden gelijktijdig werden uitgevoerd met de bouw van de spoorlijn voor de hogesnelheidstrein, de HSL-Zuid. Tussen de Ringvaart en Leiderdorp ligt de HSL-Zuid pal naast de A4. Door de bouw van zowel de HSL-Zuid als het verbreden van de A4 gelijktijdig uit te voeren was er voor de omwonenden slechts één keer overlast. Het deel Burgerveen - Dwarswater – Leiderdorp moet gereed zijn in 2008, het zuidelijk deel zou oorspronkelijk deel gereed zijn in 2011 maar waarschijnlijk vertraagd door uitspraak Raad van State.

##### *Planning Noord:*

**2007 - 2009** aanleg baanverbreding ten oosten van de huidige A4.

**2009 - voorjaar 2010** aanpassen van de bestaande westbaan A4.

**2008 - voorjaar 2009** knooppunt Burgerveen. Bouw van en nieuw viaduct voor de A44 over de A4.

**2007 - voorjaar 2009** bouw nieuwe oprit A44 aansluitend op A4.

**2008 - 2009** Bouw nieuw viaduct bij Lisserweg ten oosten van de A4.

**2009 - 2010** Bouw nieuw viaduct Lisserweg ter plaatse van de huidige A4.

**2007 - voorjaar 2010** bouw nieuw Ringvaartaquaduct ten oosten van het huidige aquaduct.

**2010** Renovatie van bestaand Ringvaartaquaduct.

**1 september 2010** alle werkzaamheden in "noord" gereed.

##### *Planning Midden:*

Het middengedeelte van de A4 is gelijktijdig verbreed met de aanleg van de Hogesnelheidslijn-Zuid, afgerond in 2006.

##### *Planning Zuid:*

Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State van 25 juli 2007, waarbij de verbreding van de A4 tussen Zoeterwoude-Dorp en Hoogmade voor onbepaalde tijd is uitgesteld, is de planning voor 'Zuid' onduidelijk geworden.

#### **J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

Noordelijke deel (Burgerveen- Dwarswater Leiderdorp) is in uitvoering.

Op 25 juli 2007 heeft de Raad van State het tracébesluit voor het verbreden van de A4 tussen Zoeterwoude-Dorp en Hoogmade vernietigd.



Dit betekent dat de werkzaamheden voor de verbreding van de A4 van 2x2 naar 2x3 rijstroken op dit deel van de A4 voor onbepaalde tijd worden uitgesteld. Er was beroep aangetekend tegen het tracébesluit, met name vanwege de luchtkwaliteit. Rijkswaterstaat start nu zo snel mogelijk een nieuw onderzoek naar de luchtkwaliteit. Het verbreden van de A4 tussen Burgerveen en iets ten zuiden van de Ringvaart (Roelofarendsveen) gaat wel door. De werkzaamheden daar zijn al begonnen.

**Actualisatie voortgang d.d. 24 september 2007**



<b>Thema</b>	<b>Project</b>	<b>Nummer projectenlijst</b>
Auto	Routeontwerp A4	25

**A: Naam van het project**

**Routeontwerp A4**

**B: Omschrijving van het project / context**

Het project Routeontwerp A4 vindt plaats in het kader van de Architectuurnota. In deze verkenning wordt de weg bekeken in relatie tot zijn omgeving. Het gaat om het gedeelte van de A4 door Wijk en Wouden, ofwel het open landelijk gebied in de driehoek Leiden, Zoetermeer en Leidschendam. Verschillende overheden hebben de wens uitgesproken om het open karakter te behouden. Het is een vervolg op het Routeontwerp A12 van Rijkswaterstaat, de partij die ook trekker is van het project.

Voor de groene elementen is de visie: water- en rietvegetaties in berm en overhoeken geven een eigen gezicht aan de A4. De inrichting van de omgeving is gebaseerd op twee peilers: contrast en contact. Het eerste betreft het aanzetten van het verschil tussen de open polders enerzijds en de hoogstedelijke gebieden anderzijds. Dit wordt bereikt door in de stabiele poldergebieden panorama's vast te leggen. Met het tweede, contact, streeft de visie naar een versterking van de landschappelijke en stedelijke dwarsrelaties over en onder de A4. Dit behelst onder meer het behoud van waardevolle landschappen, de ontwikkeling van snelwegparken, het accentueren van waterstelsels en cultuurhistorische linies (landschappelijk).



Er is een relatie met UVP-project **24** A4 Burgerveen - Leiden en UVP-project **26** Verkenning Prins Clausplein.

**C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland**

Voor Holland Rijnland heeft dit project geen prioriteit. Rijkswaterstaat is de trekker, het initiatief is afkomstig uit een samenwerking van de ministeries van V&W, VROM en LNV. Naast de Provincie Zuid-Holland participeren ook de gemeenten Leiderdorp, Leiden en Zoeterwoude.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Het doel is het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de A4 en aansluiting bij de omgeving. Het gaat daarbij om:

- Het creëren van samenhang en continuïteit in wegarchitectuur in combinatie met het karakter van de omgeving;
- Het behouden, versterken en ontwikkelen van identiteit en afwisseling van landschappen in de omgeving van de weg;
- Het realiseren van effectieve samenwerking tussen partijen op het vlak van wegontwerp en gebiedsontwikkeling.

**E: Product**

Het resultaat is een implementatieplan voor het Routeontwerp A4.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Het eindresultaat bestaat uit de implementatie van de aanbevelingen uit het visiedocument, afhankelijk van aan welke onderdelen Rijkswaterstaat prioriteit geeft.

**G: Aanpak**

Bij het Routeontwerp A4 gaat het vooral om intensieve samenwerking tussen verschillende dienstonderdelen van Rijkswaterstaat. In de omgeving vindt routeontwerp plaats door samenwerking tussen verschillende overheden en andere partijen. Ontwerpend onderzoek is hierbij de centrale methode: het zoeken naar ontwikkelmogelijkheden voor het gebied.

De implementatie is afhankelijk van Rijkswaterstaat. (Zie I planning en fasering vervolgfases). Voor het wegprofiel in engere zin worden op dit moment standaardrichtlijnen (zogenaamde Architectonische Specificaties) ontwikkeld.

**H: Personele inzet en kosten**

Holland Rijnland zet geen uren in voor dit project. Personele inzet en kosten worden gedragen door het Rijk. De gemeenten dragen (vanaf 2007) in totaal 170 uur menscapaciteit bij. Het is nog onbekend of dit voor de volgende jaren ook aan de orde is. Voor 2009, 2010 en 2011 is de ureninzet van gemeenten dan ook PM.

**I: Planning en fasering vervolgfases**

Project dat van start ging in 2006 dient gereed te zijn in 2007. De implementatie geschiedt vervolgens fasegewijs door bij alle volgende wegprojecten (zowel aanleg als beheer en onderhoud) de ontwikkelde ontwerpprincipes voor de weg toe te passen. Dit zal stap voor stap leiden tot een 'vormfamilie' van bijvoorbeeld viaducten en geluidsschermen.

**J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

Document "De deltaroute, visie routeontwerp A4" is gereed: ruimtelijke toekomstvisie voor de A4. De vervolgstappen worden hoofdzakelijk bepaald door Rijkswaterstaat.

**Actualisatie voortgang d.d. 24 september 2007**



<b>Thema</b>	<b>Project</b>	<b>Nummer projectenlijst</b>
Auto	<i>Verkenning Prins Clausplein</i>	<b>26</b>

**A: Naam van het project / van de activiteit**

***Verkenning Prins Clausplein***

**B: Omschrijving van het project Context**

Het maken van aanpassingen in de afwikkeling van het verkeer op de A4 rond het Prins Clausplein door herziening van de weefvakken en de op- en afritten. Het Prins Clausplein is één van de belangrijkste schakels in het regionale wegennetwerk in Zuid-Holland met uitlopers in alle richtingen. Het is noodzakelijk gebleken de problematiek van de afwikkeling A4 en aansluitende wegen op het traject vanaf de Harnaschknoop (Schipluiden) tot de N11/Leiden in samenhang te bezien ook in relatie met andere studies. Voor de regio Holland Rijnland is de verkenning Prins Clausplein vooral relevant voor wat betreft de samenhang met de Rijnlandroute. De studie richt zich op de verkeersproblematiek van het gehele Prins Clausplein met alle aansluitingen en werkt door tot aan Leiden.

Er is een samenhang met de UVP-project **25** Routeontwerp A4 en UVP-project **29** Rijnlandroute.

**C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland**

Holland Rijnland is overlegpartner op verzoek van derden (Rijk), samen met Haaglanden. Rijkswaterstaat trekt het project.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Het project beoogt een betere doorstroming van het verkeer en heeft ook een veiligheidsdoelstelling door minder terugslag van files op hoofdrijbanen.

**E: Product**

Verkenning / Planstudie die oplossingen aandraagt voor de verkeersafwikkeling op de A4. De verkenning door Rijkswaterstaat betreft alle aansluitingen van het Prins Clausplein. Het gaat er met name om de congestie rond het Prins Clausplein beheersbaar te houden door terugslag van files van in- en uitvoegstroken op de hoofdrijbanen tegen te gaan. Voor Holland Rijnland is met name het gedeelte A4, met verschillende aansluitingen tot aan Leiden, relevant.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Aanpassingen in de verkeersafwikkeling op de toeleidende wegen van het Prins Clausplein, tot aan de aansluiting N11 / Leiden.

**G: Aanpak**

Het Rijk trekt de verkenning en planstudie. De eerste stap is het uitvoeren van een verkenning door Rijkswaterstaat.

---

**H: Personele inzet en kosten**

Voor Holland Rijnland is er een beperkt aantal overleguren (platformfunctie), met name in 2008. De voornaamste personele inzet en de kosten worden gedragen door Rijkswaterstaat.

**I: Planning en fasering vervolgfases**

De verkenning startte in 2006 en is gereed in 2007. Afhankelijk van de aangedragen oplossingsrichtingen en de haalbaarheid daarvan start gefaseerde uitvoering door Rijkswaterstaat daarna.

**J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

De MIT pré-verkenning loopt momenteel. Over de scope van de verkenning heeft overleg plaats gevonden tussen Rijkswaterstaat en de regio. Overigens is hierdoor de Planstudie A4 Den Haag - Leiden komen te vervallen. De relatie met de Rijnlandroute is onderdeel van de MIRT-verkenning A4-A44-aansluitingen Rijnlandroute die onderdeel uitmaakt van het Randstad Urgent project Integrale Benadering projecten Holland Rijnland.



**Actualisatie voortgang d.d. 18 februari 2009**

<b>Thema</b>	<b>Project</b>	<b>Nummer projectenlijst</b>
Auto	Noordelijke Randweg Voorhout	<b>27</b>

**A: Naam van het project**

***Noordelijke Randweg Voorhout***

**B: Omschrijving van het project / context**

Aanleg van de Noordelijke Randweg om Voorhout tussen de provinciale wegen N444 en N450 inclusief de spoortunnel. De weg wordt gesitueerd in de gemeente Teylingen ten noorden van de kern Voorhout.

**C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland**

Platformfunctie

Holland Rijnland heeft in dit project nagenoeg geen rol. De aanleg van de weg heeft echter wel effect op het regionaal weggennet, maar de ontwikkeling en aanleg ervan is een lokale aangelegenheid. Holland Rijnland treedt alleen op coördinator bij de aanvraag van subsidie in het kader van de Brede Doel Uitkering.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

De aanleg van de randweg heeft naast de ontsluiting van de nieuwbouwwijk Hooghkamer tot doel het ontlasten van delen van de N443 (spoorwegovergang Piet Gijs) en N444 (Postviaduct) (een in de huidige situatie al fors belaste weg) waarbij naar verwachting 36% van het doorgaande regionaal verkeer van de nieuwe weg gebruik zal gaan maken. De realisatie van woningen in de nieuwbouwwijk zorgt voor extra belasting van het weggennet.

**E: Product**

Aanleg van de Noordelijke Randweg Voorhout.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

De Noordelijke Randweg Voorhout wordt aangelegd met inachtneming van de beoogde doestellingen. Er is geen sprake van een bredere visie op het omliggende gebied in relatie tot de aanleg.

**G: Aanpak**

Dit project is in gang gezet in nauwe relatie tot de ontwikkeling van het nieuwbouwproject Hooghkamer (800 woningen). Het uitgangspunt was om uit de opbrengsten van deze wijk de Noordelijke Randweg evenals de spoortunnel te financieren. Hiervoor zijn onderhandelingen gestart met de ontwikkelaar van het gebied. Indien het bestemmingsplan zonder overwegende bezwaren wordt vastgesteld en er met de ontwikkelaar tot overeenstemming wordt bereikt kan worden gestart worden met de aanleg van zowel de weg als de tunnel.

In 2009 moet blijken of overeenstemming bereikt kan worden.

**H: Personele inzet en kosten**

Holland Rijnland: 2009: nihil; BDU aanvraag in het kader van de platformfunctie  
2010: idem

Gemeente Teylingen: 2009 300 uur  
2010 300 uur begeleiding aanleg weg  
Gemeente Noordwijk: 2009 20 uur

**I: Planning en fasering vervolgfases**

2009/2010: Het bestemmingsplan is in procedure en de onderhandelingen met de ontwikkelaar verkeren in een afrondende fase. Daarvoor zal een overeenkomst met de ontwikkelaar afgesloten worden.  
2011: op het moment dat beide voorgaande aspecten zijn afgerond en er geen bezwaarschriften zijn ingediend zal gestart worden met de voorbereiding van de aanleg van de weg.  
2013/2014: oplevering en ingebruikname weg.

**J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

De procedure rond het bestemmingsplan is in goed overleg met de ontwikkelaar voorlopig stilgelegd. Zoals gemeld zou de aanleg van de noordelijke randweg en de spoorwegtunnel uit dit plan dienen te worden gefinancierd. Dit blijkt echter niet haalbaar zonder in te leveren op onder andere de kwaliteitseisen voor de woningen. Het college beraadt zich momenteel op volgende acties.



**Jaarlijkse actualisatie voortgang laatst bijgewerkt: 2 februari 2009**

<b>Thema</b>	<b>Project</b>	<b>Nummer projectenlijst</b>
Auto	<i>Noordelijke ontsluiting Greenport (oost-west verbinding)</i>	<b>28</b>

**A: Naam van het project**

***Noordelijke Ontsluiting Greenport***

**B: Omschrijving van het project / context**

De Noordelijke Ontsluiting Greenport (NOG) betreft het onderzoek naar bereikbaarheid- en leefbaarheidmaatregelen in de Duin- en Bollenstreek. Het zoekgebied voor oplossingen bestaat uit het gebied tussen Katwijk en de provinciegrens met Noord-Holland. Het zoekgebied is hiermee opgerekt, de RIS-gelden zijn overigens beschikbaar voor het gebied tussen Teylingen (grens is de N444) en de provinciegrens Noord-Holland. De oost-west verbindingen in de regio Holland Rijnland kunnen de huidige mobiliteit niet meer aan. Een pakket aan maatregelen voor de knelpunten in de Duin- en Bollenstreek moet samen met de Rijnlandroute zorgen voor een betere bereikbaarheid en leefbaarheid.

Er is een relatie met UVP-project **29** Rijnlandroute (ook een oost-west verbinding) en met UVP-project **33** Noordelijke randweg Katwijk-Rijnsburg.

**C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland**

Holland Rijnland is regionaal trekker van het project en medefinancier (via RIS). Als regionaal trekker is zij betrokken bij de nadere verkenningen. De andere participanten zijn de provincie ZH, provincie NH, gemeenten uit de regio Holland Rijnland en de gemeenten in de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer.

De rol van Holland Rijnland is categorie I, richtinggevende taak/rol.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Verbeteren bereikbaarheid en de leefbaarheid van de noordelijke helft van Holland Rijnland op zowel de oost-west (o.a. N449, N444, N443, N442) als de noord-zuidverbindingen (N208 en N206).

**E: Product**

Medio 2008: Afgeronde verkenning waarna een planstudie kan worden begonnen en overdracht initiatief naar Provincie Zuid-Holland (Holland Rijnland blijft dan wel als regionaal trekker optreden).

Eind 2008: Afronden programmaplan NOG voor oplossen bereikbaarheid- en leefbaarheidsproblemen

Medio 2009: Opstellen van een plan van aanpak voor het project maatregelenpakket middengebied Duin- en Bollenstreek

Eind 2009: Opstellen maatregelenpakket middengebied Duin- en Bollenstreek naar aanleiding van vervolgstudie in het kader van de provinciale bereikbaarheidsstudie grensstreek in samenwerking met PZH en Duin- en Bollengemeenten.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Het doel blijft om bereikbaarheid en leefbaarheid in de Duin- en Bollenstreek te verbeteren. Het onderzoek NOG en het programmaplan zijn een eerste stap geweest in 2008. In 2009 zal nader naar concrete maatregelen worden gekeken.

Discussiepunt zal zijn de wijze waarop. De PZH zet in op een hoofdstructuur (route Zuid-kennemerland-N206-Noordelijke randweg Rijnsburg) terwijl de regio daarnaast ook aandacht wil voor de oost-west verbindingen (N444, N443) en de N208. Deze wegen faciliteren de lokale bereikbaarheid. In de ogen van de gemeenten en Holland Rijnland (zie eigen studie NOG) zijn deze wegen cruciaal voor de bereikbaarheid van het midden gebied, mede gelet op de bouw van ca. 5000 woningen in Teylingen en Noordwijk.

In de vervolgstudie naar het "maatregelenpakket middengebied" is dit de belangrijkste kernvraag op welke wijze.

#### **G: Aanpak**

- Opstellen van een plan van aanpak voor "maatregelenpakket middengebied" in overleg met gemeenten en provincie Zuid-Holland verkeer & vervoer en Dienst beheer Infrastructuur (DBI), maart 2009;
- Opstellen concept maatregelenpakket (juni 2009) ;
- Opstellen definitief maatregelenpakket (november 2009)
- Vaststellen in breed bestuurlijk overleg "Bereikbaarheidstudie grensstreek"

#### **H: Personele inzet en kosten**

In 2009 is € 80.000,00 beschikbaar voor de NOG, specificatie moet nog plaatsvinden.

#### **I: Planning en fasering vervolgfases**

In 2008 is onderzoek gedaan naar mogelijke oost-west verbindingen binnen de Duin- en Bollenstreek. Conclusie: een enkele verbinding is onvoldoende. In de rapportage wordt daarom van een pakket aan maatregelen gesproken. De rapportage is vastgesteld in de stuurgroep NOG en zal in het 1<sup>e</sup> kwartaal van 2009 aan het DB worden voorgelegd.

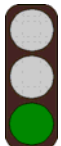
Op basis hiervan is vervolgens een programmaplan NOG opgesteld om alle geconstateerde knelpunten te kunnen oplossen. Het programmaplan zal in het 1<sup>e</sup> kwartaal van 2009 in de stuurgroep NOG worden behandeld. Voorstel is het programmaplan NOG op te nemen binnen het programma UP RVVP en hiervoor een aparte programmamanager/projectleider te benoemen.

In 2009 zal Holland Rijnland als trekker optreden van de studie "bereikbaarheid- en leefbaarheidmaatregelen voor het middengebied van de Duin- en Bollenstreek". Het betreft hier een vervolgstudie in het kader van de bereikbaarheidstudie grensstreek van de provincies Zuid- en Noord-Holland. onder andere het Bereikbaarheidsonderzoek NOG en het programmaplan NOG zullen hiervoor uitgangspunt zijn.

#### **J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

Begin 2008 is een plan van aanpak opgesteld voor de NOG-studie. Hierbij is het plangebied verruimd tot Katwijk omdat ook een noordelijke randweg Rijnsburg mogelijk effect heeft op het oplossen van de knelpunten in de Duin- en Bollenstreek. De RIS-gelden zijn overigens alleen beschikbaar voor het gebied ten noorden van de N444.

Voorstel is om de gelden breder in te zetten in het kader van de "Bereikbaarheidstudie Grensstreek", mits het maatregelen pakket NOG door de provincies wordt overgenomen en een noordelijke verbinding hier onderdeel van uitmaakt. Dit voorstel zal begin 2009 aan het DB worden voorgelegd.



**Actualisatie voortgang d.d. 12 februari 2009**

<b>Thema</b>	<b>Project</b>	<b>Nummer projectenlijst</b>
Auto	Rijnlandroute	<b>29</b>

**A: Naam van het project**

***Rijnlandroute***

**B: Omschrijving van het project / context**

In het Programma van Afspraken hebben de gemeenten met de provincie afgesproken de Rijnlandroute te realiseren tussen de A4 via de A44 naar Katwijk. In 2005 heeft GS besloten met vier tracédelen de planstudie in te gaan, unaniem gesteund door het AB Holland Rijnland.

**C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland**

Categorie I: Holland Rijnland heeft hier een richtinggevende taak/rol. Holland Rijnland zorgt onder meer voor afstemming tussen verschillende partijen.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Verbeteren van de oost-westverbinding (ontsluiten Bollenstreek inclusief Greenport richting A4). Deze weg is van essentieel belang voor het mogelijk maken van de ontwikkeling van de bouwlocatie Valkenburg, het ontsluiten van Bio-science Leeuwenhoek in Leiden en de ontwikkelingen ten aanzien van de Knoop Leiden West.

Enkele subdoelstellingen van dit project zijn:

- Het realiseren van een bijdrage uit het regionale investeringsfonds;
- Het (mede) realiseren van de nodige provinciale en rijksbijdragen;
- De gemeenten op één lijn krijgen over tracékeuze en inpassing;
- Het streven naar een verantwoorde inpassing van een nieuwe wegverbinding.

**E: Product**

Aanleg van de Rijnlandroute ter versterking van de oost-westverbinding in de regio.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

De doelstellingen van dit project worden bereikt door het bijwonen van het kernteam, de projectgroepen RijnlandRoute, het voorbereiden van de Stuurgroep, het informeren portefeuillehouder, DB en PHO over de ontwikkelingen. Verder vindt overleg plaats met gemeenten over een regionaal standpunt inzake RijnlandRoute. De regio zal een unaniem standpunt van het Algemeen Bestuur over tracékeuze voorbereiden. Tot slot is voor de regio een rol weg gelegd bij de lobby naar Provincie en Rijk voor een financiële bijdrage. In het regionale investeringsfonds is een substantiële eigen bijdrage vanuit Holland Rijnland voor de RijnlandRoute vastgelegd.

**G: Aanpak**

De Provincie Zuid-Holland is in nauwe samenwerking met de toenmalige regio's Duin- en Bollenstreek en Leidse Regio in het kader van de samenwerkingagenda het project Rijnlandroute gestart. Holland Rijnland heeft enige tijd na de start van het project een extern projectleider ingehuurd voor de begeleiding van het project en de vertegenwoordiging van de regio in de verschillende overleggen.

In de ontwerpstudio's is een 'meest kansrijke variant' vastgesteld (zonder status voor de verdere planstudie). Begin 2010 moet de MER zijn afgerond waarna aansluitend een

tracékeuze volgt. Dit is een gevoelige kwestie in de regio vanwege de mogelijke doorsnijding van kernen (onder andere Voorschoten) en gevolgen voor natuur en landschap. In 2014 moet de RijnlandRoute gereed zijn. Het deel tussen A4 en A44 is door de minister gekenmerkt als 'no regret' maatregel, RWS is in 2007 dan ook actief gaan deelnemen aan het project.

Het project is gestart met het in kaart brengen van alle mogelijke oplossingen voor de oost-west-problematiek en om zorgvuldig af te kunnen wegen welke route of combinatie van routes het beste aan zou sluiten bij de problematiek is door een onafhankelijk adviesbureau een Maatschappelijke Kosten Batenanalyse uitgevoerd. Als voorbereiding hierop heeft contact plaatsgevonden met diverse betrokken partijen, belangengroeperingen, het bedrijfsleven etc.. Bij aanvang van het project was van het streven om in 2007 over te gaan tot een tracékeuze. Het gaat hierbij zowel om het gedeelte tussen de A4 en de A44 als om het deel tussen de A44 en Katwijk. Voor het deel westelijk van de A44 is het project sterk gerelateerd aan de ontwikkelingen op Valkenburg (de realisatie van bouwlocatie Valkenburg).

In 2008 is een MKBA uitgevoerd en afgerond. Op basis van de resultaten is in het najaar van 2008 een Startnotitie opgesteld, welke begin 2009 in de inspraak is gebracht. Aansluitend worden op basis van de zienswijzen en het advies van de commissie MER richtlijnen opgesteld, welke door Provinciale Staten zullen worden vastgesteld in april 2009. Inmiddels is de MER, dat gefaseerd zal worden uitgevoerd, opgestart. De fasering is bedoeld om een verdergaande trechtering van alternatieven mogelijk te maken ten behoeve van het MIRT-overleg met de Rijksoverheid.

De stuurgroep RijnlandRoute zal naar verwachting in september 2009 een principe uitspraak doen over het gewenste tracé. Uiteindelijke besluitvorming hierover vindt plaats in Provinciale Staten van Zuid-Holland, na afronding van de tweede fase van de MER.

**H: Personele inzet en kosten**

Holland Rijnland: 2007: inhuur 800 uur en intern inzet programmamanager 150 uur  
 2008: idem  
 2009: idem

Betrokken gemeenten gezamenlijk 1100 uur. Uitsplitsing hiervan luidt globaal als volgt:

	2008 (raming)	2009 (raming)	2010 (raming)	2011 (raming)
Katwijk	200	200	200	200
Voorschoten	200	200	200	200
Leiden	300	300	300	300
Oegstgeest	100	100	100	100
Zoeterwoude	100	100	100	100
Noordwijk	pm	pm	pm	pm

**I: Planning en fasering vervolgfasen**

Op 10 oktober 2007 heeft de stuurgroep een advies over het tracé geformuleerd.

2007 MKBA gereed  
 2009 Planfase gereed  
 2014 oplevering weg

**J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

Medio 2007 liep het project nog nagenoeg conform de planning. De oplevering van de MKBA is vertraagd. Wanneer in oktober 2009, voor de MIRT onderhandelingen met de minister, geen overeenstemming bestaat over een voorkeursroute, loopt het project de rijksmiddelen mis. Dit is tevens nadelig voor de ontwikkeling van bouwlocatie Valkenburg. Er wordt immers niet gebouwd voordat gestart gaat worden met de aanleg van de infrastructuur.



Jaarlijkse actualisatie voortgang laatst bijgewerkt: 5 februari 2009

<b>Thema</b>	<b>Project</b>	<b>Nummer projectenlijst</b>
Auto	Afslag 6 / A44 (en eventuele aansluiting op Flora Holland op de A44)	<b>30</b>

**A: Naam van het project**

***Afslag 6 / A44***

**B: Omschrijving van het project / context**

Het streven is dat Provincie Zuid-Holland en Rijk binnen enkele jaren korte termijn - maatregelen nabij afrit 6 nemen. Het betreft hier maatregelen t.b.v. de verbetering van de doorstroming en daarmee de verkeersveiligheid op afrit 6/A44 en het onderliggend wegennet onder aan de afrit. Het korte termijn maatregelenpakket bestaat uit

- Vervangen van VRI aan westzijde
- Realisatie rotonde aan oostzijde
- Onderzoek bypass tussen de Rijksstraatweg en N444
- Verkeersregulerende maatregelen zoals matrixborden op de A44.

Dit project is mede in het kader van Swingh, Samen Werken in Groot Haaglanden, gestart. Een tweede onderdeel van dit project betreft onderzoek naar verder strekkende maatregelen op de lange termijn. In het verlengde van dit project en het verwoorde in het streefbeeld Mobiliteit ten behoeve van de structuurvisie, is op initiatief van Swingh een quick scan naar mogelijke lange termijnmaatregelen gedaan. Deze maatregelen hebben betrekking op de verkeerssituatie rond enkele afslagen van de A44 waar onder afrit 6 en hebben een relatie met de aanleg van een randweg Katwijk/ Rijnsburg en met onderzoek naar een mogelijke oplossing voor de verkeersproblematiek rond Flora Rijnsburg. Het gaat hier nadrukkelijk om lange termijn maatregelen en moet los worden gezien van dit project, de korte termijn maatregelen.

Dit project heeft een nauwe relatie met het project noordelijke Randweg Katwijk (Rijnsburg) tussen N206 en A44 (nieuwe aantakking), opgenomen als project **33**. Dit project verbetert eveneens de ontsluiting van Noordwijk, vanuit de noodzaak van een goede bereikbaarheid van de internationale congreslocatie.

**C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland**

Holland Rijnland heeft in dit project nauwelijks meer een functie. Zij heeft in dit stadium alleen nog een platformfunctie.

T.b.v. het eerste onderzoek heeft Holland Rijnland dit project destijds opgepakt (als trekker) op verzoek van derden (Swingh). Inmiddels verkeert het project in de uitvoerende fase en is het project overgedragen aan de wegbeheerders (met name provincie)

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

De doelstellingen voor het project zijn:

- Het stimuleren van spoedige realisatie van korte termijn maatregelen nabij afrit 6/A44;
- Het op termijn opstarten van een regionale studie naar lange termijn maatregelen ten behoeve van een oost-westverbinding in het gebied begrensd door de A44 (afrit 6/Flora) en Katwijk;

Hiermee wordt beoogd de doorstroming op en nabij afrit 6 en het onderliggend wegennet te bevorderen.

**E: Product**

Voor de korte termijn betreft het de aanleg van een rotonde aan de oostzijde van het Postviaduct en de vervanging van de verkeersregelininstallatie aan de westzijde, onder aan afrit 6, evenals een onderzoek naar de mogelijke aanleg van een bypass tussen de N444 en de Rijksweg nabij AKZO.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Voor de korte termijn: het nemen van maatregelen op en in de nabijheid van afrit 6 / A44.

**G: Aanpak**

Korte termijn: Provincie Zuid-Holland is gestart met het opstellen van het definitief ontwerp voor een rotonde aan oostzijde van het Postviaduct. Tevens zal de VRI aan de westzijde vervangen en opnieuw afgeregeld worden.

Rijkswaterstaat heeft in een eerder stadium van het project toegezegd te onderzoeken of met matrixborden de snelheid nabij afrit 6 teruggebracht kan worden op momenten dat sprake is van een groot verkeersaanbod dan wel dat de doorstroming stukt.

Swingh (Samen Werken in Groot Haaglanden) gaf in 2006 opdracht voor een quick scan over de toekomstvastheid van maatregelen voor de korte termijn (rond afslag 6) in relatie tot die voor de lange termijn. Daaruit kwamen twee lange termijnperspectieven naar voren voor de aansluitingen 4 tot en met 6 op de A44 en toevoerende wegen, als vervolg op de korte termijn maatregelen nabij aansluiting 6. Het streven was de quick scan te vervolgen met een onderzoek naar lange termijn maatregelen. Bezien zal worden in hoeverre dit voornemen gekoppeld kan worden aan het plan van aanpak Noordelijke randweg Katwijk/Rijnsburg wat onder leiding van de gemeente Katwijk uitgevoerd gaat worden (project 33).

Wat betreft de aanpak van de eerstvolgende stap is de volgende planning aan de orde:

2008	Vervanging VRI aan noordzijde van de A44. Dit is inmiddels gebeurd. De VRI kan aangepast worden indien sprake is van de aanleg van de bypass.
2009	Voorontwerp rotonde aan oostzijde is gereed en aan betrokken partijen gestuurd.
2009/2010	Aanleg rotonde (een jaar later dan in eerste instantie was gepland).

De nieuwste richtlijnen van het CROW maakt de aanleg van een tunnel voor fietsers onder de N444 noodzakelijk. Een verzoek om medefinanciering is inmiddels aan de verschillende wegbeheerders gezonden. Hierover zal na de zomer een definitieve beslissing worden genomen.

**Fase 2**

Het omlaggen van de Rijksweg over het Akzoterrein en een aansluiting op de N444 door middel van een rotonde is in proces.

Over het plaatsen van matrixborden en detectielussen op de A44 is niets meer van RWS vernomen. In een eerder stadium is vernomen dat de aanleg van een dergelijke voorziening zeer kostbaar is.

**H: Personele inzet en kosten**

Het korte termijnonderzoek vraagt nauwelijks meer inzet van Holland Rijnland. Wel zijn de wegbeheerders zoals de gemeenten Oegstgeest en Teylingen hierbij betrokken.

Inzet van deze gemeenten:

2009: 30  
2010: PM  
2011: PM

**I: Planning en fasering vervolgfases**

Lopende het onderzoek zal gezien worden in hoeverre voor onderzoek naar de lange termijn maatregelen aangesloten kan worden bij het plan van aanpak van de gemeente Katwijk. Project 33. Ook voor de gemeente Katwijk is dit een punt van aandacht.

**J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

De voorbereidende werkzaamheden voor de korte termijnmaatregelen (rotonde en VRI) zijn door de provincie in nauwe samenwerking met Rijkswaterstaat deels afgerond en deels, t.a.v. de rotonde aan de oostzijde, in volle gang. Hierbij is echter wel vertraging van circa een jaar opgelopen. Het onderzoek naar mogelijke lange termijn maatregelen moet nog gestart worden is nog niet ver gevorderd.



**Jaarlijkse actualisatie voortgang laatst bijgewerkt: 1 maart 2009**



<b>Thema</b>	<b>Project</b>	<b>Nummer projectenlijst</b>
Auto	Ongelijkvloerse kruising N11	<b>31</b>

**A: Naam van het project**

***Verdiepte kruising N11***

**B: Omschrijving van het project / context**

Kruising N11 / Burgemeester Smeetsweg / Ommedijkseweg in Zoeterwoude. Het gaat om het de reconstructie van de huidige kruising op de N11, of/en verleggen van huidige locatie naar 1100 meter stroomopwaarts. Verder dient kruising ongelijkvloers en verdiept te worden middels aansluiting middels een parallelwegstructuur voor de optimale ontsluiting van het aanliggende bedrijventerrein Groenendijk (juiste naam moet nog bekend worden). Er is een relatie met het project Oude Rijnzone, en met name ook met Het Masterplan van Zoeterwoude en Rijnwoude dat omgezet gaat worden naar een structuurplan. Daarnaast is er uiteraard een relatie met de RijnGouweLijn. Dit zowel ten aanzien van ruimtebeslag, als Openbaar Vervoervoorziening en de geplande stations. De N11 laat momenteel bij de gelijkvloerse aansluitingen van de Burgemeester Smeetsweg en de op- en afritten van de A4 een overbelasting zien. Ook het in- en uitvoegen van het verkeer van en naar Heineken vormt een probleem. Deze overbelasting vindt een directe oorzaak in de doortrekking van de N11 naar de A12 bij Bodegraven. In de doorgerekende toekomstvarianten laat het westelijk deel van de N11 en het kruispunt Burgemeester Smeetsweg een nog zwaarder knelpunt zien. De ongelijkvloerse kruising moet worden doorgetrokken onder de kruising met het spoor.

**C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland**

De Provincie is trekker waarbij verder de volgende organisaties zijn betrokken: Zoeterwoude Rijnwoude, Rijkswaterstaat, de provincie ZH met de projectorganisatie OudeRijnZone. Daarnaast is Holland Rijnland overlegpartner. Samenwerking is er ook met Heineken.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Het verbeteren van de doorstroming op de N11, het adequaat ontsluiten van de aanliggende bedrijventerreinen en het verbeteren verkeersveiligheid. Bovendien wordt het kruisende verkeer met het RGL-spoor verminderd zodat groeiende vertragingen kunnen worden tegengegaan.

**E: Product**

Plan van aanpak voor de ongelijkvloerse verdiepte kruising.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Verlegde en ongelijkvloerse kruising N11 Burgemeester Smeetsweg in Zoeterwoude inclusief parallelweg voor de ontsluiting van het bedrijventerrein.

**G: Aanpak**

De trekker van dit project is de provincie Zuid-Holland. Afstemming met het project Oude Rijnzone is noodzakelijk, met name vanwege de bedrijvigheid en de woningbouw en als gevolg daarvan andere intensiteiten op de N11 Oost. Bovendien dient uitgegaan te worden

met de ontwikkeling van het bedrijventerrein Groenendijk. Er zal moeten worden bekeken hoe met een ongelijkvloerse kruising de aansluitende delen op de N11 en de aansluiting N11 - A4 het verkeer kunnen verwerken. In het kader van de netwerkanalyse Zuidvleugel, onderdeel Programma aansluitingen wordt de aansluiting van de N11 bij Zoeterwoude onderzocht. Beperkte gegevens zijn verzameld maar dienen met behulp van nader onderzoek nog te leiden naar een nut en noodzaak notitie om het project voor beoordeling op de MIRT-lijst te kunnen aandragen. Dit onderzoek dient voor april 2009 gereed te zijn. Zij hebben aangegeven voor eind februari 2009 een startoverleg te organiseren. Dan zal ook een provinciale projectleider bekend zijn. Binnen dit overleg worden alle belanghebbende gemeenten en andere overheden betrokken. De eerstvolgende stap bestaat uit het optuigen van de uitvoeringsorganisatie, analyse, en het opstellen van het plan van aanpak.

#### **H: Personele inzet en kosten**

De menscapaciteit voor de eerstvolgende stap bedraagt 80 uur voor Zoeterwoude, de kosten voor de eerste stap bedragen 7500 euro die voor rekening komen van de gemeente Zoeterwoude.

#### **I: Planning en fasering vervolgfases**

Start uitvoeringsorganisatie	2009
Analyse	2009
Wegdimensionering	2010
Onderzoek i.h.k. van de netwerkanalyse	
Zuidvleugel	2010
Plan van Aanpak	2010
Uitvoeringsplan	2011
Start uitvoering	2012

#### **J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

Uitwerking wegdimensionering gereed in 2010.  
Plan van aanpak gereed in 2010 waarna start uitvoering werkzaamheden.



**Actualisatie voortgang d.d. 11 februari 2009**

Thema	Project	Nummer projectenlijst
Auto	Noordelijke Randweg Katwijk / Rijnsburg in relatie tot oplossing afritten A44 (en eventuele aansluiting op Flora Holland op de A44)	<b>33</b>

**A: Naam van het project**

***Noordelijke Randweg Katwijk / Rijnsburg in relatie tot oplossing afritten A44 en eventuele aansluiting Flora Holland op A44***

**B: Omschrijving van het project / context**

Onder leiding van de gemeente Katwijk wordt een studie opgestart naar nut en noodzaak van de realisatie van de noordelijke randweg Katwijk / Rijnsburg. Eerdere studies die in opdracht van de gemeente Katwijk zijn uitgevoerd hebben uitgewezen dat de ontsluiting van diverse woon en werklocaties in deze gemeente maar ook in buurgemeenten zal verbeteren. Een nadere studie die onder leiding van de gemeente Katwijk en met medewerking van enkele gemeenten zoals Teylingen, Noordwijk en Oegstgeest zal plaatsvinden moet nut en noodzaak van een dergelijke verbinding uitwijzen.

Dit project heeft een nauwe relatie met het in het streefbeeld Mobiliteit ten behoeve van de structuurvisie en in de verlengde van het initiatief van Samen Werken in Groot Haaglanden verwoorde studie naar lange termijnmaatregelen voor afrit 6/A44 in combinatie met de aanleg van een randweg Katwijk/Rijnsburg en onderzoek naar een mogelijke definitieve oplossing voor de verkeersproblematiek rond Flora Rijnsburg. Bezien zal worden in hoeverre deze studie aan kan sluiten bij het plan van aanpak van de gemeente Katwijk.

**C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland**

Het project heeft voorsnog geen regionale prioriteit gekregen. Aan de hand van de uitkomsten van het plan van aanpak waarbij nut en noodzaak van de weg worden onderzocht zal het portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer zich opnieuw buigen over de vraag of dit project regionale prioriteit dient te krijgen.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

De doelstellingen voor het project zijn:

- opstarten onder leiding van de gemeente Katwijk van een studie naar lange termijn maatregelen ten behoeve van een oost-westverbinding in het gebied begrensd door de A44 (afrit 6/Flora) en Katwijk.

Hiermee wordt beoogd de doorstroming in dit gedeelte van de regio, de ontsluiting van enkele woon- en bedrijvenlocaties in Katwijk, de verkeersveiligheid op de A44 (met een groot aantal dicht op elkaar gelegen op- en afritten) te vergroten en de bereikbaarheid van de Flora evenals de verbinding van de Flora met het achterland te verbeteren.

**E: Product**

Een rapportage met aanbevelingen ten aanzien van mogelijke lange termijn maatregelen in het gebied om de hierboven vermelde doestellingen te bereiken.

Punt van aandacht hierbij is dat de aan te bevelen lange termijn maatregelen de korte termijnmaatregelen die Rijk- en Provincie Zuid-Holland aan het treffen zijn nabij het Postviaduct niet teniet gaan doen.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Lange termijn: een rapportage met aanbevelingen op basis waarvan verdere discussie plaatsvindt over de regionale prioriteit van het project. Vooral nog zal niet overgegaan worden tot uitvoering van deze aanbevelingen. In het kader van de samenwerkingagenda is dit project niet geprioriteerd. Verder zijn voornamelijk geen financiële middelen voor handen; het project maakt dan ook geen deel uit van het pakket projecten dat in de RIS is opgenomen.

**G: Aanpak**

Lange Termijn: Op de lange termijn zijn maatregelen nodig op de A44 en de oost-westverbinding tussen Katwijk / Rijnsburg en de A44, in combinatie met een betere verbinding van het Flora-terrein met de A44. Gemeenten, wegbeheerders, Flora Rijnsburg en Akzo Nobel zijn in overleg over de ontsluiting van het gebied tussen het Oegstgeesterkanaal en de Haarlemmerringvaart via de A44. Daarbij spelen ook de aansluitingen op de A44 tussen knoep Leiden-West en Haarlemmerringvaart een rol.

Swingh (Samen Werken in Groot Haaglanden) gaf opdracht voor een quick scan over de toekomstvastheid van maatregelen voor de korte termijn (rond afslag 6) in relatie tot die voor de lange termijn. Daaruit kwamen twee lange termijnperspectieven naar voren voor de aansluitingen 4 tot en met 6 op de A44 en toevoerende wegen, als vervolg op de korte termijn maatregelen nabij aansluiting 6. Het is aan te bevelen dat de gemeente Katwijk de uitkomsten van deze quick scan in het oog houdt bij de uitvoering van het plan van aanpak.

Wat betreft de aanpak van de eerstvolgende stap is de volgende planning aan de orde:

2008 start plan van aanpak Noordelijke randweg Katwijk / Rijnsburg in relatie tot oplossing afritten A44.

**H: Personele inzet en kosten**

Onder leiding van de gemeente Katwijk start in 2008 een plan van aanpak. De gemeenten Teylingen, Noordwijk en Oegstgeest hebben hun medewerking hieraan toegezegd.

Geraamde inzet gemeenten:

	2008	2009	2010	2011
Holland Rijnland		400		
Katwijk	140	140	PM	PM
Noordwijk	40	40	PM	PM
Oegstgeest	40	40	PM	PM
Teylingen	40	40	PM	PM

**I: Planning en fasering vervolgfases**

Na afronding van het plan van aanpak vindt bespreking plaats van de uitkomsten van het onderzoek naar nut en noodzaak van een dergelijke verbinding. Nadien - naar verwachting eind 2008 - vindt een verdere gedachtewisseling plaats in het portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer over de regionale prioritering van het project.

**J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

Er is een Programma van Aanpak. In het kader van de grensstreekstudie is nut en noodzaak aangegeven en is de trekkersrol bij de regio en/of de provincie gelegd. Er is op 23 februari 2009 bestuurlijk overleg geweest (Katwijk, Provincie, Holland Rijnland). Als uitvloeisel daarvan zal op korte termijn ambtelijk besproken worden hoe de planvoorbereiding in 2009 verder zal lopen.



**Jaarlijkse actualisatie voortgang laatst bijgewerkt: 24 februari 2009**



<b>Thema</b>	<b>Project</b>	<b>Nummer projectenlijst</b>
Goederenvervoer	<i>Stedelijke distributie</i>	<b>36</b>

**A: Naam van het project**

***Stedelijke distributie***

**B: Omschrijving van het project / context**

Afstemmen van maatregelen ter regulering goederenvervoer: bijvoorbeeld het maken van afspraken tussen partijen over venstertijden voor bevoorrading, de soort voertuigen en de te hanteren ontheffingen (bijvoorbeeld voor geldtransport, 7-tons maatregel). Dit project vloeit voort uit de Nota Mobiliteit en aanbevelingen van de Commissie Lemstra ("Stedelijke distributie. Samen gaan voor resultaat!") waarbij de regio een coördinerende taak toebedeeld heeft gekregen.

Sommige gemeenten werken met laad- en lostijden die elkaar overlappen. Daarnaast stellen gemeenten eisen aan de omvang of het gewicht van de vrachtwagens. Niet alle gemeenten laten grote vrachtwagens tot hun binnensteden toe wat het lastig maakt om de routes optimaal te plannen.

Er is een relatie met UVP-project **37**, het Actieprogramma goederenvervoer, dat geen prioriteit heeft gekregen binnen het Uitvoeringsprogramma en in voorbereiding is bij de provincie Zuid-Holland.

**C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland**

De taak van Holland Rijnland is het bieden van een platformfunctie.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Goederenvervoer krijgt te maken met een voor de hele regio geldend, herkenbaar systeem van regulering.

**E: Product**

Het opstellen van een in 2008 afgeronde een set van afspraken omtrent venstertijden voor stedelijke distributie.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Het eindresultaat bestaat uit eenduidige afspraken ten behoeve van de afhandeling van de stedelijke distributie in de regio. Dat betreft afspraken over venstertijden voor bevoorrading, de soort voertuigen en de te hanteren ontheffingen. Een tweede door de regio toegevoegde doel is het eenduidig toepassen van beweegbare afsluitingen door de verschillende gemeenten.

---

**G: Aanpak**

De gemeente Leiden heeft het project getrokken. De projectleider uit Leiden heeft in 2007 het initiatief genomen voor de inventarisatie van venstertijden en aanvullende problematiek t.a.v. het goederenvervoer bij alle gemeenten. In een ambtelijk overleg is gezamenlijk op basis van deze inventarisatie een oordeel gevormd of er nadere afspraken nodig zijn voor onderlinge harmonisering.

Inventarisatie van afsluitsystemen volgt in een later stadium.

**H: Personele inzet en kosten**

In 2007 en 2008 is inzet geleverd door de gemeente Leiden als projectleider en door de andere gemeenten t.b.v. het aanleveren van gegevens.

**I: Planning en fasering vervolgfases**

- 2007 Inventarisatie venstertijden bij alle regiogemeenten (afronding)
- 2007 Vastleggen eenduidige venstertijden (afronding)
- 2008 Inventarisatie van gehanteerde afsluitsystemen en onderzoek naar mogelijke onderlinge afstemming daarvan.

**J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

Inventarisatie van de nu geldende maatregelen is gereed. Gebleken is dat de venstertijden in gemeenten die dergelijke tijden hanteren regionaal nauwelijks afwijken. Er is dan ook geen reden om een voorstel te formuleren t.a.v. bijstelling van bestaande tijden. Ambtelijk zijn afspraken gemaakt om bij eventuele invoering van tijden in gemeenten waar daar nu nog geen sprake van is de tijden zoals die nu in de regio gelden aan te houden. Dit gedeelte van het project kan als afgedaan worden beschouwd.

Met de inventarisatie van beweegbare afsluitsystemen wordt een aanvang gemaakt op het moment dat signalen opgevangen worden dat de huidige diversiteit hier aanleiding toe geeft. Dit onderdeel van het UP RVVP wordt voorsnog als afgerond beschouwd.

**Actualisatie voortgang d.d. 1 maart 2009**

<b>Thema</b>	<b>Project</b>	<b>Nummer projectenlijst</b>
Verkeersveiligheid	Aanpak ongevallenconcentraties	<b>38</b>

**A: Naam van het project**

***Aanpak ongevallenconcentraties***

**B: Omschrijving van het project / context**

Aanpak van blackspots / verkeersongevallenconcentraties in de regio, zowel door gemeentelijke wegbeheerders als op provinciale wegen.

Dit project heeft een relatie met project **39**, maatregelenprogramma verkeersveiligheid.

**C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland**

Holland Rijnland vervult hier een platformfunctie.

En coördineert de subsidieaanvragen in het kader van de BDU.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Verlagen van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden door middel van het opheffen van verkeersonveilige situaties in de regio op zowel lokale als provinciale wegen.

De jaarlijkse voortgang is afhankelijk van de begrotingen van afzonderlijke gemeenten die naast de BDU-bijdrage circa 60% van de kosten zelf moeten betalen.

Bij de aanpak van verkeersongevallenconcentraties gaat het niet alleen om fysieke herinrichting van infrastructuur, ook educatie en voorlichting zijn van belang.

**E: Product**

Jaarlijks worden er gemiddeld twee tot drie black spots in de regio aangepakt. Het overzicht van black spots (provinciaal en gemeentelijk wegennet) wordt jaarlijks door Holland Rijnland geactualiseerd. Een geactualiseerde lijst met verkeersongevallenconcentraties is als bijlage bij dit Uitvoeringsprogramma RVVP gevoegd.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

De realisatie van een verkeersveilig wegennet door het aanpakken van verkeersongevallenconcentraties in de regio.

**G: Aanpak**

Jaarlijks worden er gemiddeld twee tot drie black spots aangepakt. Het overzicht van black spots (provinciaal en gemeentelijk wegennet) wordt jaarlijks door Holland Rijnland geactualiseerd.

**H: Personele inzet en kosten**

Holland Rijnland: 2008: 20 uur  
2009: 20 uur  
2010: 20 uur

Inzet van gemeentelijke personele capaciteit is afhankelijk welke gemeente(n) in het betreffende jaar een verkeersgevaarlijk punt aanpakt. Gemiddeld genomen zal in totaal jaarlijks circa 550 uur ingezet worden voor de aanpak van verkeersongevallenconcentraties in de regio.

**I: Planning en fasering vervolgfases**

Jaarlijkse aanpak van twee of drie verkeersongevallenconcentraties in de regio door middel van herinrichting van wegen: doorlopend proces.

**J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

In het kader van de subsidieaanvragen Brede Doel Uitkering worden subsidieaanvragen ingediend voor de aanpak van verkeersongevallenconcentraties.

Uit de inventarisatie bij gemeenten naar VOC's die de afgelopen periode aangepakt zijn, is gebleken dat dit er slechts één is geweest. Hiermee is het oorspronkelijke streven van 2 a 3 niet gehaald.

Voor deelname aan projecten in het kader van educatie en voorlichting wordt verwezen naar het projectblad no. 39.



**Jaarlijkse actualisatie voortgang laatst bijgewerkt: 1 maart 2009**

<b>Thema</b>	<b>Project</b>	<b>Nummer projectenlijst</b>
Verkeersveiligheid	Maatregelpakket Verkeersveiligheid	<b>39</b>

**A: Naam van het project**

***Maatregelpakket Verkeersveiligheid 2009 - 2011***

**B: Omschrijving van het project / context**

In het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2009-2011 staan de activiteiten opgenomen die worden gericht op het terugdringen van de aantallen doden en ziekenhuisgewonden als gevolg van verkeersongevallen. In het plan staan zowel activiteiten gericht op het gedrag als op de infrastructurele aanpak.

Dit project heeft een relatie met project **38**: aanpak ongevallen concentraties.

**C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland**

Categorie II a (uitgeklede platformfunctie) en op onderdelen categorie III (efficiency).

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Verkeersongevallen veroorzaken dagelijks veel menselijk leed en grote materiele schade. In de afgelopen jaren is er veel winst geboekt in het terugdringen van vooral het aantal dodelijke verkeersongevallen. Ook het aantal ziekenhuisgewonden vertoont een dalende trend, zij het in veel mindere mate dan het aantal dodelijke slachtoffers.

Als basis voor het ontstaan van verkeersongevallen is in de meeste gevallen (geschat wordt ongeveer 90-95%) enige vorm van menselijk falen aan te wijzen. Het gaat daarbij dan om gemaakte inschattingfouten, het ontbreken van de op dat moment vereiste kennis en/of vaardigheden of het niet hebben van een juiste houding om voor zichzelf en anderen een veilig gebruik van de openbare weg mogelijk te maken. Investeren in "de mens" om de verkeersveiligheid te bevorderen blijft, samen met verbeteringen in infrastructuur en voertuigveiligheid, van groot belang. Overigens betekent dit niet, dat alleen op gedragsbeïnvloeding moet worden ingezet. Een integrale aanpak, waarbij telkens wordt gezocht naar een optimale mix van maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding, infrastructuur/ruimtelijke ordening, handhaving en voertuigveiligheid is het meest effectief.

De doelstellingen van Duurzaam Veilig fase 2 zijn, conform de landelijke afspraken:

- Het aantal verkeersdoden is in 2010 ten opzichte van 1998 gedaald met 34%, het aantal ziekenhuisgewonden ten minste met 27%;
- De subjectieve verkeersonveiligheid (verkeersdreiging) moet structureel afnemen;
- Verkeersveiligheid maakt een regionaal onderdeel uit van de ruimtelijke planvorming; verkeersveiligheid moet reeds bij de ontwerpfase van nieuwe ruimtelijk functionele plannen aan bod komen.

Inmiddels is het nieuwe strategisch plan verkeersveiligheid van Verkeer en Waterstaat vastgesteld. Dit plan wordt momenteel uitgewerkt tot een actieprogramma. Daarbij zullen ook de nieuwe, aangescherpte landelijke doelstellingen regionaal worden doorvertaald.

**E: Product**

- Inventarisatie en analyse van de verkeersongevallen in de regio;
- Jaarlijkse verkeersveiligheidsatlas welke de stand van zaken van de verkeersonveiligheid en de aanpak ervan (zowel infrastructureel als gedragsgericht) middels kaartbeelden inzichtelijk maakt.
- Afstemming van de voortgang van de activiteiten met verschillende partijen in de regio die zich bezig houden met verkeersveiligheid.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Uitvoering van de activiteiten uit het Meerjarenplan verkeersveiligheid 2009-2011.

**G: Aanpak**

De activiteiten staan op detailniveau in het meerjarenplan beschreven. Voor wat betreft de gedragsbeïnvloeding wordt aangesloten bij de uitgangspunten van permanente verkeerseducatie. Daarbij worden activiteiten van 0 – 4 jarigen en 50+ niet regionaal, maar lokaal opgepakt.

Aan een verkeerskundig adviesbureau is opdracht verleend om de eerste versie van de verkeersveiligheidsatlas op te stellen.

Aan de onderwijsbegeleidingsdienst is opdracht verleend om scholen voor het basis- en het voortgezet onderwijs te werven voor een structurele aanpak van verkeerseducatie. Voor de basisscholen wordt een verkeersleerkracht aangeboden welke in opdracht van het samenwerkingsorgaan Holland Rijnland praktische lessen geeft in alle leerjaren van de scholen.

De komende tijd zal de inzet er op gericht zijn om de scholen zich te laten certificeren voor het verkeersveiligheidslabel (School op Seef).

Verder worden gemeentes geadviseerd en wordt de subsidiering verzorgd voor lokale verkeersveiligheidsprojecten van regiogemeenten.

**H: Personele inzet en kosten**

Inclusief de uren die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de activiteiten uit het meerjarenplan 2009-2011 bedragen de uren voor de uitvoering van het meerjarenplan

	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
Holland Rijnland	250	250	250
Katwijk	100	100	100
Lisse	75	75	75
Voorschoten	20	20	20
Leiden	100	100	100
Alkemade	95	95	95
Hillegom	40	40	40
Teylingen	60	60	60
Leiderdorp	40	40	40
Noordwijkerhout	20	20	20
Oegstgeest	20	20	20
Zoeterwoude	20	20	20
Noordwijk	40	40	40

### **Kosten**

In de begroting van het meerjarenplan is voor 2009 € 380.000,- opgenomen voor de uitvoering van alle activiteiten.

Van dit totaal bedrag komt € 108.375,- voor rekening van het Samenwerkingsorgaan. Het resterende bedrag € 271.625,- wordt bijgedragen door de provincie Zuid-Holland uit de BDU gelden.

### **I: Planning (en fasering vervolgfasen)**

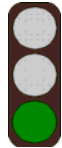
De verkeersleerkrachten zijn reeds op de scholen werkzaam. In de eerste maanden van 2009 wordt samen met de onderwijsbegeleidingsdienst bepaald op welke wijze de uitbreiding van de aantallen scholen (zowel basisonderwijs als voortgezet onderwijs) het beste gerealiseerd kan worden.

In februari 2009 wordt samen met de verkeersleerkrachten bezien hoe de aanpak zoveel mogelijk gericht kan worden op de certificering (School op Seef).

Omstreeks juni 2009 wordt de eerste versie van de verkeersveiligheidsatlas verwacht.

### **J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

Het meerjarenplan is door het DB van Holland Rijnland vastgesteld en als subsidieaanvraag naar de provincie Zuid Holland verzonden. De beschikking wordt omstreeks maart / april van 2009 verwacht. De feitelijke werkzaamheden zijn grotendeels een vervolg of uitbreiding op eerdere jaren. De uitvoering hiervan vindt reeds plaats.



**Jaarlijkse actualisatie voortgang laatst bijgewerkt: 25 februari 2009**



<b>Thema</b>	<b>Project</b>	<b>Nummer projectenlijst</b>
Milieu	Regionale Verkeer en MilieuKaart	<b>40</b>

**A: Naam van het project**

***Regionale Verkeer en Milieukaart***

**B: Omschrijving van het project / context**

Opstellen van één regionale kaart (rekenmodel) voor de gehele regio. De Regionale Verkeers Milieu Kaart (RVMK) is een beleidsondersteunend instrument waarmee verkeers- en milieueffecten kunnen worden berekend. De RVMK bestaat uit twee afzonderlijke modellen, te weten het verkeersmodel en het milieumodel. Bij de toepassing van de RVMK dient onderscheid te worden gemaakt tussen deze twee modellen.

Dit project heeft een relatie met project **41**, maatregelprogramma Milieu.

**C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland**

Holland Rijnland is in het kader van efficiency de trekker van het project.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Het inzichtelijk maken van de gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele aanpassingen op capaciteit, doorstroming en milieuaspecten. Dit instrument kan onder meer gebruikt worden bij toetsing van bestemmingsplannen (de in het RVVP én de structuurvisie vermelde mobiliteitstoets).

**E: Product**

Eén regionale RVMK voor geheel Holland Rijnland.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Het opstellen van een RVMK voor de gehele regio (model 2006 en een toekomstmodel 2020).

**G: Aanpak**

Bureau Goudappel Coffeng heeft bij aanvang van het project opdracht gekregen de reeds bestaande RVMK voor de Leidse Regio te actualiseren en uit te bouwen tot een RVMK (huidig model en toekomstmodel) voor de gehele regio. Bij aanvang van het project was het streven dat oplevering van de RVMK medio 2006 zou plaatsvinden. Door de vaak late aanlevering van gegevens door gemeenten en enkele aanvullende subopdrachten heeft oplevering medio 2007 plaatsgevonden.

Het PHO Verkeer & Vervoer heeft in mei 2007 ingestemd met het onder voorwaarden onderbrengen van het beheer van de RVMK bij het zelfde bureau, dat ook voor het maken van berekeningen wordt ingeschakeld.

Wat betreft de eerstvolgende stap. Het beheer van de RVMK evenals het maken van berekeningen met de RVMK dient formeel geregeld te worden. De eerste stappen daartoe zijn in de zomer van 2007 gezet. Naar verwachting wordt het beheer eind 2007 vastgelegd in een beheersovereenkomst.

**H: Personele inzet en kosten**

Holland Rijnland: 2009: 144 uur  
2010: 40 uur  
2011: 40 uur

Jaarlijks vindt een beperkte bijstelling van de RVMK op de dan actuele situatie plaats. Het gaat hierbij niet om een complete actualisering. Bij de jaarlijkse bijstelling wordt gemeenten gevraagd aanvullende informatie te leveren. Per gemeente zal dit jaarlijks minimaal 10 uur inzet vragen. Indien gemeenten berekeningen met de RVMK uit willen laten voeren zullen ten behoeve van de formulering van de opdracht en de beoordeling daarvan uren vrijgemaakt moeten worden.

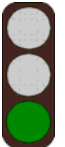
De Milieudienst West-Holland heeft jaarlijks 150 uur gereserveerd voor de RVMK.

**I: Planning en fasering vervolgfases**

De beheersnotitie zal eind 2007 worden afgerond. Om de RVMK up-to-date te houden zal op onderdelen jaarlijks dan wel tweejaarlijks sprake zijn van actualisatie. Hiervoor moeten gemeenten nieuwe telgegevens aanleveren, ruimtelijke ontwikkelingen en aanpassingen aan wegen en verhardingen melden. De verwerking hiervan wordt geregeld in de beheersnotitie. De actualisatie van de RVMK wordt begeleid door de projectleider van Holland Rijnland.

**J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

In mei 2008 is de eerste versie van de RVMK verspreid. Opdracht is verleend aan Bureau Goudappel Coffeng voor het actualiseren van de RVMK in 2008. In het najaar is begonnen met de actualisatie. Door de late aanlevering van gegevens voor de RVMK neemt de actualisatie meer tijd in beslag dan gepland. De Beheersnotitie is nog niet gereed, vanwege discussie over het al dan niet afsluiten van een raamcontract.



**Jaarlijkse actualisatie voortgang laatst bijgewerkt: 17 februari 2009**

<b>Thema</b>	<b>Project</b>	<b>Nummer projectenlijst</b>
Milieu	Maatregelprogramma Milieu	<b>41</b>

**A: Naam van het project**

***Maatregelprogramma milieu***

**B: Omschrijving van het project / context**

Medio 2005 werd door het Ministerie van VROM naar aanleiding van de fijnstofproblematiek in Nederland het onderwerp "Luchtkwaliteit" op de politieke agenda gezet. De provincie Zuid-Holland heeft het initiatief genomen om de regio's binnen de Zuidvleugel bijeen te brengen met de bedoeling om het vraagstuk van de luchtkwaliteit gezamenlijk op te pakken. De provincie heeft procesgeld beschikbaar gesteld.

Er is een relatie met UVP-project **40** Regionale Verkeer en Milieukaart.

**C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland**

Stimuleren en coördineren totstandkoming actieprogramma. Samenwerking met de milieudienst West-Holland en alle gemeenten.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Verbeteren van de luchtkwaliteit en dus de volksgezondheid. Daardoor als neveneffect dat ruimtelijke plannen niet meer worden afgekeurd (ervoor zorgen dat gemeenten geen bouwbeperkingen krijgen als gevolg van luchtkwaliteit annex fijnstof).

Deze doelstellingen zijn samen te vatten in de onderdelen:

- opstellen van een regionaal plan van aanpak Luchtkwaliteit;
- opstellen van een voorstel voor de besteding van de subsidie van de provincie;
- zorgen dat gemeenten binnen Holland Rijnland geen bouwbeperkingen kennen als gevolg van luchtkwaliteit annex fijnstof.

**E: Product**

Het product is een actieprogramma dat is toegesneden op de knelpunten t.b.v. de aanpak van de problematiek rond de luchtkwaliteit in de regio (in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, NSL).

**F: Afbakening van het eindresultaat**

De aanpak van de gesignaleerde knelpunten is in prioriteit afhankelijk van de ernst ervan op het gebied van luchtkwaliteit.

**G: Aanpak**

Naar verwachting zal in de tweede helft van 2007 aanvullende subsidie van het ministerie van VROM (via Provincie ZH) beschikbaar komen voor uitvoering van projecten ter verbetering van de luchtkwaliteit. De provincie zal opnieuw een beroep doen op de regio voor de stimulering van de uitvoering van gemeentelijke projecten.

Gedurende 2006 is gewerkt aan de opzet van een gezamenlijke aanpak. In 2007 zullen er projecten worden aangemeld. Naar verwachting zullen hier door de provincie beschikbare gelden aan worden toegekend. De nadere uitvoering van het bestedingsplan en de uitwerking van de gesignaleerde knelpunten in de regio starten in 2007/2008.

### **H: Personele inzet en kosten**

De Milieudienst West-Holland houdt zich bezig met de uitvoering en ondersteuning van de gemeenten en stelt hiervoor 80 uur in 2007, 400 uur in 2008 en eventuele volgende jaren beschikbaar. Van de gemeenten wordt voor dezelfde periode een gezamenlijke inzet van 80 uur op jaarbasis gevraagd. Holland Rijnland is budgethouder en hier is 20 uur op jaarbasis voor beschikbaar in 2007, 2008 en in volgende jaren.

### **I: Planning en fasering vervolgfasen**

Opstellen plan van aanpak	2007
Fasering in uitvoering projecten	2008 en eventuele volgende jaren uitgevoerd door gemeenten en milieudienst.

### **J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

28 februari 2008 heeft het Dagelijks Bestuur van Holland Rijnland het Actieprogramma Luchtkwaliteit Holland Rijnland vastgesteld.

Door VROM is voor het uitvoeren van een actieprogramma luchtkwaliteit een financiële bijdrage vanuit de FES-gelden beschikbaar gesteld.

- Voor de eerste tranche is eind 2006 € 565.627 toegekend aan Holland Rijnland.
- Voor de tweede tranche is een bedrag van € 682.483,- toegekend aan Holland Rijnland.
- De derde tranche FES-gelden moet nog over de verschillende regio's worden verdeeld.



Uitvoering vindt plaats door de Milieudienst West-Holland in overleg met de gemeenten conform het Actieprogramma Luchtkwaliteit.

**Actualisatie voortgang d.d. 17 februari 2009**