

Integrale Benadering Holland Rijnland

Leeswijzer bij het eindrapport Integrale Benadering Holland Rijnland

Als u snel uw weg wilt vinden door dit rapport, dan helpt deze leeswijzer u op weg. De voetnoten verwijzen naar paragrafen in het IBHR-rapport zelf of naar aanvullende informatie buiten het rapport.

Aanleiding en aanpak

Met de bereikbaarheid van de regio Holland Rijnland is het slecht gesteld. De effecten daarvan op economisch en maatschappelijk terrein zijn nu al – en meer nog in de komende tientallen jaren – zo groot dat er op korte termijn maatregelen genomen moeten worden¹. Het bedrijfsleven ondervindt grote hinder met gevolgen voor de werkgelegenheid. De noodzakelijke woningbouw wordt vrijwel geblokkeerd, wat de woningnood vergroot. De wegen naar en in de stad Leiden staan vol. Dit leidt tot slechtere lucht, geluidsoverlast en veel vertragingen. Dus moeten er maatregelen worden genomen die de bereikbaarheid en de mogelijkheden voor woningbouw en werkgelegenheid voldoende verbeteren, maar daarbij wel rekening houden met de leefbaarheid, het landschap en het groen. Er is nu onderzocht welke pakketten kansrijk zijn en wat de gevolgen zijn.

Daarom is het project Integrale Benadering Holland Rijnland gestart. Om een brede verkenning te doen en een onderbouwing voor de financiële bijdrage door het rijk voor RijnGouwelijn en RijnlandRoute. Het doel is een besluit over een bestuurlijk gedragen voorkeursvariant mogelijk te maken tijdens het bestuurlijk overleg MIRT op 29 oktober 2009.

Op 15 oktober 2009 is het onderzoeksrapport klaar van een diepgaand ambtelijk onderzoek van het projectteam Integrale Benadering Holland Rijnland. In dit onderzoek zijn diverse pakketten van verbetermaatregelen onderzocht en met elkaar vergeleken. Dit onderzoek volgt op de afspraken die de minister van Verkeer en Waterstaat en de gedeputeerde van de provincie Zuid Holland maakten toen zij eind 2008 hun handtekening zetten onder het Randstad Urgent contract².

Hoe gaat het verder?

Op 29 oktober 2009 komen de minister en de gedeputeerde weer bij elkaar³ om hun voorkeur uit te spreken voor een pakket van maatregelen en afspraken te maken over de financiering daarvan. De RijnlandRoute en RijnGouwelijn zijn verbeteringen die onderdeel uitmaken van het pakket. Dit onderzoeksrapport is allereerst bedoeld om de verantwoordelijke bestuurders van Rijk en Provincie te helpen in hun overleg door hen te informeren over mogelijke maatregelen en de bijbehorende consequenties. De minister zal de uitkomsten uit dit overleg bespreken in de ministerraad en voorleggen aan de Tweede Kamer.

De uitkomsten uit dit overleg tussen Rijk en Provincie worden onderdeel van de al lopende milieueffectrapportage (MER) van de RijnlandRoute. De provincie Zuid-Holland onderzoekt die uitkomsten, net zoals de varianten die al onderdeel van de MER uitmaken, verder in de MER. Tijdens dit proces zal overleg met de gemeenten in de regio gevoerd worden en bij die milieueffectrapportage en het daarop volgende inpassingsplan kunnen ook bewoners en belanghebbenden hun zienswijze op de plannen indienen. Deze procedure loopt nog tot aan begin 2011. Pas nadat deze helemaal is afgerond zal Provinciale Staten tot een definitief tracébesluit komen over de RijnlandRoute. Ook de Tweede Kamer zal zich nog over specifieke vraagstukken, zoals de eventuele financiële bijdrage van het Rijk en de aansluitingen op bijvoorbeeld de A4 en de A44 buigen.

¹ Zie ook paragraaf 2.1

² De opdracht waarop dit onderzoek is gebaseerd en de afbakening en gehanteerde werkwijze zijn beschreven in de paragrafen 1.2 en 1.3 van het rapport. In paragraaf 2.2 wordt ingegaan op de doelstellingen van de Integrale Benadering Holland Rijnland. In paragraaf 2.3 worden de kaders en belangen van rijk en regio geschetst. In bijlage 1 wordt dieper ingegaan op de regionale en lokale belangen, en de bestuurlijke afspraken die al zijn gemaakt.

³ Dat doen zij in het BO MIRT: Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

Integrale Benadering Holland Rijnland

Wat staat er in het rapport?

De Integrale Benadering Holland Rijnland heeft in een aantal verschillende richtingen verkend⁴. In iedere richting is een pakket (cluster) van oplossingen gevonden en zijn variaties daarop verder uitgewerkt. Deze hebben de namen “Holland Rijnland in het Groen”, “Stadsrandroute” en “Zoeken naar Balans” gekregen. Van elk pakket van maatregelen (een zogenaamd oplossingscluster) zijn de gevolgen uitgewerkt en met elkaar vergeleken⁵.

Alle drie de oplossingsclusters maken de benodigde economische ontwikkeling en woningbouw mogelijk. Geen van de oplossingsclusters scoort op alle onderdelen van het oplossingsclusters het beste⁶. Een keuze tussen de oplossingsclusters is vooral bestuurlijk een afweging van kosten, effecten en draagvlak.

1. “Holland Rijnland in het Groen”

Een nieuwe verbinding voor het autoverkeer tussen Katwijk in het westen en Alphen aan den Rijn in het oosten wordt zo veel mogelijk binnen het stedelijke gebied en dicht bij de spoorverbindingen mogelijk gemaakt. Er zijn twee tracés onderzocht:

- Het *Churchillaantracé* maakt gebruik van de Churchillaan en de Dr. Lelylaan in Leiden. De N206 tussen Katwijk en Leiden wordt dan uitgebreid en de route door Leiden wordt een regionale stroomweg met twee rijbanen in iedere richting.
- In het *Spoortracé* verbindt een drie kilometer lange tunnel onder en nabij het bestaande spoor Utrecht-Leiden CS het knooppunt Leiden West bij de A44 direct met de N11.

2. “Stadsrandroute”

De tweede mogelijkheid is een route ten zuiden van Leiden door Voorschoten en langs de Stevenshof. De route gaat vanaf de A4 naar de A44 en gaat dan om de woningbouwlocatie Valkenburg naar de N206 bij Katwijk.

3. “Zoeken naar Balans”

De derde mogelijkheid is een combinatie van de eerste twee. De route loopt ook vanaf de A4 ten zuiden van Leiden door Voorschoten en langs de Stevenshof, maar maakt gebruik van de A44 en sluit aan op de N206 tussen Leiden en Katwijk.

De onderzoekers hebben deze zeven varianten bekeken op:

- a. De *bereikbaarheid* van de regio: verkort de reistijd; stroomt het doorgaand verkeer beter door; hoe robuust is de oplossing, gaat deze langere tijd mee?
- b. De *woningbouw*: neemt het tekort aan woningen af; kan vraag en aanbod in de regio beter op elkaar worden afgestemd; welk effect heeft het op de woningbouwdoelstellingen in de bredere Randstad?
- c. De *economische ontwikkeling*: komen er meer arbeidsplaatsen bij; welk effect heeft het op knooppunten; worden economische speerpunten – zoals de Bollenstreek en het Bio Science Park – beter bereikbaar?

⁴ De mogelijke ontwikkelingsrichtingen voor de regio worden uiteengezet in paragraaf 2.4. Deze worden vervolgens in hoofdstuk 3 (paragraaf 3.1 en 3.2) concreet uitgewerkt in pakketten van maatregelen, de zogenoemde oplossingsclusters. Aan het eind van dit hoofdstuk worden er enkele mogelijkheden geschetst, voor fasering van de maatregelenpakketten.

⁵ In hoofdstuk 4 worden de gepresenteerde oplossingsclusters met elkaar vergeleken op de aspecten bereikbaarheid, woningbouw, economische ontwikkeling, ruimtelijke kwaliteit, milieu (paragraaf 4.1), kosten (paragraaf 4.2) en draagvlak (paragraaf 4.4). In bijlage 4 treft u meer gedetailleerde informatie per oplossingscluster. Tevens worden er enkele plussmogelijkheden en bespaarmogelijkheden weergegeven. Daarnaast worden in paragraaf 4.3 de resultaten van de kentallen kosten-batenanalyse (KKBA) gepresenteerd. In paragraaf 4.5 (p. 60) vindt u hiervan de samenvattende tabel.

⁶ Deze conclusie is terug te vinden in paragraaf 5.1 (p. 65).

Integrale Benadering Holland Rijnland

- d. De *ruimtelijke kwaliteit* (het landschap): wordt de ruimte efficiënt gebruikt; vormt de oplossing een barrière; wat doet het met de kwaliteit van het landschap; welk effect heeft het op de cultuurhistorie?
 - e. Het *milieu*: hoeveel mensen ondervinden hinder van geluid; hoe ernstig is de geluidshinder; wat is het effect op de concentraties fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO2) in de lucht?
- Tot slot zijn de kosten⁷ voor de varianten in beeld gebracht.

Conclusies

Alle varianten verbeteren de bereikbaarheid van de regio. Vooral de reistijd wordt verkort. De oplossingen Stadsrandroute en Zoeken naar Balans zijn robuuster dan het Churchillaantracé uit Holland Rijnland in het Groen. Het Spoortrace is robuuster dan het Churchillaantracé maar minder dan de andere varianten.

Alle oplossingen helpen bij het terugdringen van het tekort aan woningen in de regio. Holland Rijnland in het Groen en Zoeken naar Balans bieden ook meer kansen voor de woningmarkt in de bredere Randstad. De Stadsrandroute biedt daarvoor iets mindere kansen.

Ook stimuleren alle varianten de werkgelegenheid in de regio. De arbeidsmarkt gaat er op vooruit. Het Spoortrace en Zoeken naar Balans maken de speerpunten van de economie in de regio (Bollenstreek, Bio Science Park, ESA/ESTEC en congresfaciliteiten in Noordwijk/Noordwijkerhout) beter bereikbaar dan de andere varianten.

De varianten hebben heel verschillende effecten op het landschap (ruimtelijke kwaliteit). Het Spoortrace onder Leiden door maakt het meest efficiënt gebruik van de ruimte en vormt ook geen barrière in het landschap. De andere oplossingen doen dat in meer of mindere mate wel.

Geen enkele variant leidt tot te hoge concentraties fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO2) in de lucht. Het Spoortrace scoort het beste op het aantal mensen dat geluidshinder kan ondervinden en de ernst van de hinder.

De varianten hebben verschillende effecten op de bereikbaarheid, woningbouw, economische ontwikkeling, ruimtelijke kwaliteit en milieu. Er is niet één variant die op alle vijf het hoogste scoort. Daarnaast lopen de kosten per variant nogal uiteen.

De effecten en de investeringen verschillen sterk per oplossing. De ene oplossing is goedkoper maar heeft een negatievere invloed op bijvoorbeeld de ruimtelijke kwaliteit dan een andere duurdere oplossing. In het rapport zijn de plussen en minnen per oplossing op een rij gezet.

Het ambtelijk projectteam trekt in hoofdstuk 5 enkele conclusies op basis van de resultaten en doet aanbevelingen aan de opdrachtgevers voor de vervolgfase. In het rapport noch in de aanbevelingen wordt een keuze gemaakt voor één van deze oplossingsclusters of een advies daarvoor gegeven.

Het is nu aan de bestuurders om op basis van dit rapport een voorkeur uit te spreken dat kan rekenen op bestuurlijk draagvlak.

Meer informatie over dit eindrapport en het vervolg vindt u op het internet via de websites www.randstadurgent.nl, www.rijnlandroute.nl en www.hollandrijnland.net.

Projectteam Integrale Benadering Holland Rijnland
15 oktober 2009

⁷ In paragraaf 4.2 wordt kort ingegaan op de kosten van de verschillende oplossingsclusters.