

**EXTRA
EDITIE**

SamenGevat

Gedeputeerde Ingrid de Bondt – provincie Zuid-Holland:

“Nu samen doorpakken met RijnlandRoute en HOV-net Zuid-Holland Noord”

“Hier ligt een unieke kans om 1,5 miljard euro te investeren in de bereikbaarheid van Holland Rijnland. Die mogen we niet laten lopen. Ik vertrouw er daarom op dat de raden en het Algemeen Bestuur van de regio het geld dat zij in hun investeringsfonds hebben gereserveerd voor de RijnlandRoute en het HOV-net Zuid-Holland Noord aan deze projecten beschikbaar stellen.” Gedeputeerde Ingrid de Bondt van Verkeer en Vervoer van de provincie Zuid-Holland is duidelijk over wat ze van Holland Rijnland verwacht. “Deze projecten hangen nauw met elkaar samen. Als de één er niet komt, komt ook de ander er niet.”

“Vijftig jaar al wordt er gestudeerd op een wegverbinding tussen de A4 en de N206 bij Katwijk. In de regio is sprake van groei: meer mensen, meer bedrijvigheid, meer woningen. De ontwikkeling van locatie Valkenburg is niet mogelijk zonder een goede ontsluiting voor auto en openbaar vervoer. De Greenport Duin- en Bollenstreek en het Bio Science Park Leiden hebben dringend behoefte aan betere bereikbaarheid. Als we niets doen, ben je in 2020 een uur kwijt om van Katwijk bij de A4 te komen. Met de RijnlandRoute is dat negen minuten,” zegt De Bondt. “Nu is de tijd rijp voor een besluit. Alle onderzoeken zijn gedaan. De informatie om een beslissing te nemen ligt op tafel. We moeten de moed hebben om door te pakken. Als we nu geen ‘ja’ zeggen, komt er voorlopig geen nieuwe kans. Het geld dat Holland Rijnland wil bijdragen is cruciaal voor het welslagen van de

*Gedeputeerde Ingrid de Bondt:
“We moeten de moed hebben om door te pakken.”*

*In dit
nummer
onder
andere:*

**Leendert de Lange:
“Kans grijpen”**



**RijnlandRoute:
in 9 minuten naar A4**



**HOV-net voor
Zuid-Holland Noord**



RijnlandRoute en het HOV-net Zuid-Holland Noord. Het heeft geholpen om deze projecten, waar onvoldoende geld voor was, vlot te trekken. Het werkte als een vliegwiel, met als resultaat dat de RijnlandRoute financieel is gedekt en we een plan hebben voor hoogwaardig openbaar vervoer dat op een breed draagvlak kan rekenen.”

Lege handen

De Bondt: “Als de raden en het Algemeen Bestuur nu allemaal ‘nee’ zeggen, staan we met lege handen. In de eerste plaats vanwege het gebrek aan draagvlak, maar daarnaast heb ik gewoon niet het geld om de bijdrage van de regio zelf bij te passen. Het is dan einde oefening. Mocht in een later stadium alsnog voor de RijnlandRoute worden gekozen, dan zal dat een uitgekledede versie zijn van het voorstel dat we nu voor ogen hebben. Daar zal niemand blij mee zijn. In het huidige voorstel zit voor ruim 200 miljoen euro aan bovenwettelijke inpassingen. Het is gezien de financiële situatie in Nederland een illusie om te denken dat daarvoor in de toekomst nog ruimte zal zijn. Als er ‘nee’ wordt gezegd tegen de RijnlandRoute, is ook het HOV-net Zuid-Holland Noord van de baan. De minister heeft ons de opdracht gegeven beide projecten te realiseren. Het is een *package deal*. Zonder de één, gaat ook de ander niet door.”

Doorstromen

“Wij hebben een zorgvuldige afweging gemaakt tussen de twee varianten voor de RijnlandRoute, waarbij we zijn uitgekomen op “Zoeken naar Balans”. Het budget speelde hierbij

een belangrijke rol, maar ik wil met klem benadrukken dat de keuze zeker niet alleen met geld heeft te maken. Het is voor mij belangrijk dat “Zoeken naar Balans” een oplossing biedt die in 2030 nog steeds functioneert. Die zekerheid hebben we met de Churchill Avenue niet. Het risico is zeer groot dat het verkeer op de aan- en afvoerwegen dan toch weer vastloopt. Ik vind het niet verantwoord om 1,16 miljard euro te spenderen aan een verkeerssysteem dat op den duur niet voldoet. Dan kies ik liever voor een systeem dat wel de zekerheid biedt dat het verkeer in 2030 nog steeds kan doorstromen en bovendien 229 miljoen euro goedkoper is. Hier komt bij dat ik niet het bevoegd gezag ben om een vergunning voor een tunnel af te geven. Ik weet dus niet of voor de Churchill Avenue de nodige vergunningen kunnen worden verkregen, bijvoorbeeld voor brandveiligheid. We hebben hier uitvoerig onderzoek naar gedaan en allerlei specialisten hebben er hun licht op laten schijnen, maar niemand kon mij met zekerheid zeggen dat de Churchill Avenue binnen de wettelijke kaders past. Dit is een reëel risico, met de eventuele gevolgen wil ik niet achteraf worden geconfronteerd.”

Inpassing

“Ik erken dat de Churchill Avenue op sommige milieu-aspecten beter scoort dan “Zoeken naar Balans”. Er is minder lawaai en de schade aan het landschap blijft beperkt. Aan de andere kant levert de Churchill Avenue meer problemen op bij de luchtkwaliteit rond de tunnelmonden. Elke gemeente moet hier haar eigen afweging maken, maar ik vind dat wij met “Zoeken naar Balans” de beste keuze maken. We investeren in deze variant fors in extra inpassingsmaatregelen. In de Oostvlietpolder leggen we groene wallen aan, de tunnel bij Voorschoten wordt langer en bij Maaldrift en ter hoogte van Katwijk bouwen we verdiepte aansluitingen. Natuurlijk, het is onmogelijk om iedereen tevreden te stellen. Ik verwacht ook niet dat men in Voorschoten, Stevenshof en Wassenaar staat te springen van vreugde. Maar we doen er alles aan

om de overlast van de nieuwe weg zoveel mogelijk binnen de perken te houden. De komende driekwart jaar ga ik in overleg met de gemeenten en bewoners onderzoeken hoe we de weg zo goed mogelijk kunnen inpassen. Ik denk bijvoorbeeld aan een recreatieve stadsrand tussen de RijnlandRoute en de Stevenshof en aan allerlei slimme maatregelen om de barrièrewerking van de nieuwe weg in Voorschoten zoveel mogelijk op te heffen. Er is echter wel een grens. Daarom betwijfel ik of we voldoende geld hebben voor een betere aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 bij Zoeterwoude. Dit gaat ongeveer 50 miljoen euro kosten, en dat geld is er gewoon niet.”

Respect

“Ik heb groot respect voor de inspanningen van het Team Churchill Avenue. We hebben hun oplossing het afgelopen jaar gezamenlijk heel serieus onderzocht. Bovendien hebben we het ontwerp voor de tunnel onder de Churchillaan op sommige punten zelfs doorontwikkeld. We hebben veelvuldig contact gehad over het onderzoek. Naar ik begrijp zijn we het over 98 procent van de cijfers en berekeningen eens. Over de resterende twee procent waarover nog geen overeenstemming was, hebben we een openbare ‘agree to disagree’-lijst opgesteld.”

Eerste spade

“Als alles volgens planning verloopt en de besluitvorming bij onze partners voorspoedig wordt afgerond, kan wat mij betreft de eerste spade voor de RijnlandRoute in 2014 de grond in. De afgelopen maanden hebben we twee inpassingsplannen gemaakt voor “Zoeken naar Balans” en “Churchill Avenue”. Het plan voor “Zoeken naar Balans” werken we nu definitief uit. De RijnlandRoute valt onder de Crisis- en Herstelwet. Dit betekent dat gerechtelijke procedures ongeveer een half jaar mogen duren. Ik verwacht dat we het concept-inpassingsplan in 2013 naar buiten kunnen brengen. Als we datzelfde jaar de bezwaar- en beroepsprocedures afronden, kan de aanbesteding in 2014 van start.”

HOV-net Zuid-Holland Noord

Ingrid de Bondt over het HOV-net Zuid-Holland Noord: “We hebben voor de RijnGouwelijn een goed alternatief uitgewerkt. Voor het oorspronkelijke plan van een lightrailverbinding bleek wisselend draagvlak. Gemeenten hadden ook verschillende doelstellingen met het project. Het HOV-net Zuid-Holland Noord beantwoordt veel beter aan de wensen van gemeenten en contractpartners. We krijgen veel positieve reacties. Iedereen ziet er de meerwaarde van in.”

Leendert de Lange – portefeuillehouder Verkeer en Vervoer:

“Kans grijpen om bereikbaarheid Holland Rijnland definitief te verbeteren”

“Het is nu of nooit. Er ligt 1,5 miljard euro op de plank voor de bereikbaarheid van onze regio. Als we deze kans niet pakken, gaat dit geld aan onze neus voorbij en staan we met lege handen.” Portefeuillehouder Verkeer en Vervoer Leendert de Lange heeft weinig woorden nodig. “Holland Rijnland is op een cruciaal moment aangekomen. Verbetering van de bereikbaarheid van onze regio is van het begin af aan een van onze belangrijkste ambities. De bal ligt voor het doel. We hoeven die alleen maar in te schieten.”

“**M**et de keuze van de provincie voor een tracé van de RijnlandRoute en een pakket voor hoogwaardig openbaar vervoer sluiten we een periode af van tien jaar waarin we mogelijkheden hebben onder-

zocht en fondsen vergaard,” aldus De Lange. “Tien jaar geleden was er niets, nu hebben we kant-en-klare plannen en 1,5 miljard euro om die uit te voeren. Dit succes hebben we voor een deel aan ons zelf te danken. Met het Regionaal Investeringsfonds (RIF) hebben we laten zien dat het ons menens is om de infrastructuur in onze regio te verbeteren. Dat heeft het Rijk en de provincie over de streep getrokken om ook flinke sommen geld beschikbaar te stellen om de bereikbaarheidsproblemen in onze regio op te lossen. Ik denk dat de plannen van Gedeputeerde Staten voor de RijnlandRoute en het hoogwaardig openbaar vervoer van

voldoende kwaliteit zijn om hier ‘ja’ tegen te zeggen. Er zullen ongetwijfeld nog discussies komen over onderdelen van de plannen, maar we moeten nu de stap durven zetten. Niet focussen op details, maar de hele buit binnenhalen.”

Verdedigbaar

“Gedeputeerde Staten hebben met “Zoeken naar Balans Optimaal” een verdedigbare keuze gemaakt voor de RijnlandRoute. “Zoeken naar Balans” en de Churchill Avenue zijn het afgelopen jaar voor zover dat ging op een gelijkwaardige manier tegen het licht gehouden. “Zoeken naar Balans” kwam als beste uit de ►



*Leendert De Lange:
 “Tien jaar geleden was er niets,
 nu hebben we kant-en-klare
 plannen en 1,5 miljard euro
 om die uit te voeren.”*



Leendert de Lange: "De RijnlandRoute en HOV-net Zuid-Holland Noord zijn de belangrijkste projecten van ons Bereikbaarheidsoffensief, maar staan niet op zichzelf."

bus. Deze variant kan worden gefinancierd uit de 931 miljoen euro die we voor de RijnlandRoute beschikbaar hebben. Deze variant draagt het meest bij aan de doorstroming en biedt ook voldoende alternatieven bij stremmingen. Met de 100 miljoen euro extra uit het provinciaal coalitieakkoord kunnen we "Zoeken naar Balans" op een verantwoorde manier inpassen. Ik denk dat de provincie voor een belangrijk deel voldoet aan de wensen van Voorschoten, Leiden, Katwijk en Wassenaar om de overlast van de nieuwe weg zoveel mogelijk te beperken. Het is mij volstrekt helder dat het voor de gemeenten waarin de weg wordt aangelegd moeilijke keuzes zijn. Daarom lijkt het mij slim om na de keuze van Gedeputeerde Staten alle energie te steken in een goede inpassing. Ik maak me in dit kader zorgen over de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 bij Zoeterwoude. In

de huidige plannen gaat de weg daar over de A4 heen in plaats van er onderdoor. Het zou mooi zijn als we bij de verdere uitwerking tot een betere inpassing kunnen komen."

Professioneel

"Ik heb veel waardering voor de inspanningen van het Team Churchill Avenue. Zij hebben een uiterst professioneel alternatief voor de "Zoeken naar Balans" gepresenteerd. We hebben daar veel van geleerd. Helaas is Churchill Avenue ruim 200 miljoen euro duurder dan "Zoeken naar Balans". Dat geld is er gewoon niet. Ik zou in elk geval niet weten waar we dat vandaan moeten halen. Misschien dat Haaglanden een extra bijdrage wil leveren, maar daar heb ik geen grote verwachtingen van. Churchill Avenue scoort op het gebied van milieu beter dan "Zoeken naar Balans". Dat geef ik eerlijk toe. Aan de andere kant verdwijnt er door "Zoeken naar Balans" veel doorgaand verkeer uit Leiden. Ook dat heeft een positief effect op het leefklimaat."

Wensen in vervulling

"Het Rijk heeft aan het gebiedsbudget voor Holland Rijnland de voorwaarde gesteld dat er een goede oplossing komt voor de weg én het openbaar vervoer. Naar mijn mening voldoen de plannen van de provincie voor de introductie van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV-net ZHN) in onze regio hier ruimschoots aan. De plannen voor het HOV-net ZHN zijn wel anders dan de RijnGouwewij, maar niet slechter. We combineren de verbetering van het spoor tussen Leiden en Utrecht en Alphen aan den Rijn en Gouda met de hoogwaardige buscorridors uit de OV-visie van Holland Rijnland. Hiermee gaan diverse wensen van de regio in vervulling. In 2018 rijden er meer treinen tussen Leiden en Utrecht. We krijgen er op den duur vier stations bij. Leiden CS kan verder uitgroeien tot een volwaardig openbaar vervoerknooppunt. Voor de buscorridor naar Valkenburg, Katwijk en Noordwijk trekt de provincie 65 miljoen euro uit. In de toekomst rijden er elke vijf minuten snelle en comfortabele bussen

via de nieuwe bouwlocatie Valkenburg naar Leiden CS. Dat is een uitstekende manier om mensen uit de auto naar het ov te lokken. We willen het nieuwe netwerk in samenwerking met de provincie vastleggen in een uitvoeringsplan. Voor sommige lijnen zit het geld in andere projecten, zoals de Corridor N207 en het programma voor de ontsluiting van de Greenport. Ik denk dat we met dit nieuwe plan een goede keuze maken. Bovendien profiteren meer gemeenten van dit plan dan alleen de gemeenten langs het voormalige tracé van de RijnGouwewij."

Samenhang

De Lange: "Ik wil nog eens onderstrepen dat de RijnlandRoute en HOV-net ZHN als belangrijkste projecten van ons Bereikbaarheidsoffensief niet op zichzelf staan. Dit offensief heeft betrekking op de hele regio en de projecten hangen nauw met elkaar samen. Zo leggen we bij de verbetering van de Corridor N207 ten noorden van Alphen aan den Rijn ook busbanen aan voor HOV-net ZHN. Daarnaast bevat het programma voor de ontsluiting van de Greenport Duin- en Bollenstreek ook de aanleg van de hov-verbinding tussen Noordwijk, Sassenheim, Lisse en Schiphol. Door de intensieve samenwerking van regio en provincie op het gebied van bereikbaarheid zijn veel projecten in een stroomversnelling gekomen. Zo heeft de provincie de bijdrage die we hebben gevraagd voor de Corridor N207 verdubbeld tot 40 miljoen euro. Hiermee kunnen we de plannen voor de N207 tussen Leimuiden, Alphen en Gouda snel verder voorbereiden en realiseren."

Standpunt

Gedeputeerde De Bondt en het college van Gedeputeerde Staten hebben heldere keuzes gemaakt in nauw overleg met alle betrokken bestuurders in onze regio. Het is nu aan alle volksvertegenwoordigers om de argumenten te wegen en een standpunt in te nemen. We moeten nu het momentum gebruiken om verder te komen." ■

Ben Schuttenbeld, KvK Den Haag – Jan Versteegh, VNO-NCW Rijnland:

“Bedrijfsleven heeft het goed gedaan”

“Een geweldig resultaat voor bedrijfsleven en bewoners van de regio.” Dat is de eensgezinde reactie van Ben Schuttenbeld, directeur regiostimulering Kamer van Koophandel Den Haag, en Jan Versteegh, voorzitter van VNO-NCW Rijnland en woordvoerder RijnlandRoute names Bedrijfsleven Rijnland. Ze zijn zeer tevreden over het besluit van Gedeputeerde Staten om een traject aan te wijzen voor de RijnlandRoute. “De inspanningen van het bedrijfsleven en Holland Rijnland hebben hiermee hun vruchten afgeworpen.”

“**M**et de aanleg van de RijnlandRoute gaat een wens in vervulling die al vele decennia oud is,” aldus Schuttenbeld. “Ik heb me laten vertellen dat er al in 1929 door het bedrijfsleven is gesproken over een betere oost-westverbinding voor de Duin- en Bollenstreek. Zelf werk ik

sinds de jaren negentig voor de Kamer van Koophandel, en al die tijd heeft het dossier RijnlandRoute op de agenda gestaan.” De nieuwe verbinding kan er voor de directeur regiostimulering niet snel genoeg komen. “De verbinding is cruciaal voor de doorstroming. Elke dag verliest het bedrijfsleven geld omdat bestelen vrachtwagens in de file staan. Een chauffeur kost al gauw 60 euro per uur. Dan is het niet moeilijk om uit te rekenen wat dagelijks een kwartier stilstaan op de Vijf Meilaan kost. Bij FloraHolland gaat dat elke dag om honderden vrachtwagens. Ook de Greenport en de bedrijven op het Bio Science Park hebben daarmee te maken, en dan heb ik het nog niet eens over de forensen die tweemaal per dag onnodig lang onderweg zijn. Het wordt zeker op termijn steeds

moeijker om personeel voor je bedrijf te krijgen als men eerst een uur in de file moet staan. Een goede ontsluiting is bovendien voorwaarde voor het bebouwen van de locatie Valkenburg.”

Ommezwaai

“De regio was vroeger bestuurlijk versnipperd, en dat heeft de besluitvorming geen goed gedaan,” aldus Versteegh. “De gemeenten keken vooral naar het eigenbelang. ‘Not in my backyard’ was het motto als het om een oost-westverbinding ging. Melanie Schultz van Haegen gaf dat eerder al als toenmalig staatssecretaris aan. Maar daarna kwam de ommezwaai. Gemeenten kregen de moed om verder te kijken dan de eigen grenzen. Het besef is gegroeid dat het hier om grote ge-

Ben Schuttenbeld (l.) en Jan Versteegh: “De nieuwe verbinding is cruciaal voor de doorstroming. Elke dag verliest het bedrijfsleven geld omdat bestel- en vrachtwagens in de file staan.”



meenschappelijke belangen gaat.” Diezelfde ontwikkeling zag je niet alleen bij de gemeenten, maar ook bij het bedrijfsleven, vertelt Versteegh. “Dat heeft bij elkaar geleid tot een majeure inzet van een groot aantal betrokkenen om het belang van de RijnlandRoute te onderstrepen. Wij zijn daarbij parallel opgetrokken met Holland Rijnland. Het is niet zo dat wij onze belangen alleen bij de regio voor het voetlicht brachten. We hebben ook steeds zelf bij Kamerleden, ministeries en provincie aangeklopt om voor de RijnlandRoute te pleiten.”

Breed gedragen

“We hebben er alles aan gedaan om de RijnlandRoute op de kaart te houden,” vertelt Schuttenbeld. “Om een voorbeeld te noemen: we hebben in december 2009 gezamenlijk een petitie aangeboden aan Tweede Kamerleden. Wat vooral indruk maakte is dat de plannen voor een oost-west-

verbinding door bedrijfsleven en belangenorganisaties breed werden gedragen. De Kamer van Koophandel, VNO-NCW en Bedrijfsleven Rijnland hebben de kar getrokken, waarbij we werden gesteund door vervoersorganisatie EVO, Transport en Logistiek Nederland, de ANWB, Stichting Greenport, de Life Science-ondernemingen, FloraHolland en Bouwend Nederland. Allemaal hadden zij het besef dat een goede afwikkeling van het verkeer van groot belang is voor de topsectoren en de inwoners van de regio.”

Uitstekend werk

Versteegh: “We mogen in alle bescheidenheid best wel zeggen dat het bedrijfsleven het hier goed heeft gedaan. Net zoals Holland Rijnland op het bestuurlijke vlak uitstekend werk heeft verricht. Toen de regio liet zien dat het een groot bedrag in het Regionaal Investeringsfonds (RIF) wilde steken, heeft ook Den Haag de portee

monnee getrokken. We hebben hierbij ook het geluk dat we te maken hebben met een gedeputeerde die haar woord houdt en die zich sterk maakt voor wat zij toezegt. Ingrid de Bondt heeft onomwonden beloofd dat de eerste spade in 2014 de grond in gaat. Dankzij de Crisis- en Herstelwet zijn de procedures voor dergelijke projecten verkort, dus dat moet lukken.”

Waardering

Versteegh wil tot slot zijn waardering uitspreken voor de afgevalen variant, de Churchill Avenue. “Ik vind het bijzonder dat een burgerinitiatief zo goed in elkaar steekt, dat het tot de twee laatst overgebleven varianten heeft gebracht. Maar er is op gegronde redenen gekozen voor de variant “Zoeken naar Balans”. Nu moeten we elkaar daarin steunen. Je kunt het bij dergelijke projecten nu eenmaal niet iedereen naar de zin maken.” ■

Minister stelt geld beschikbaar

Minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu wil 529 miljoen euro beschikbaar stellen aan de variant “Zoeken naar Balans” voor de RijnlandRoute.

Daarnaast kan de minister zich vinden in de plannen voor het HOV-net Zuid-Holland Noord, waarover dit najaar verdere besluiten worden genomen. De minister is bereid deze plannen te steunen met de 193 miljoen euro die in het gebiedsbudget voor de As Leiden-Katwijk voor hoogwaardig openbaar vervoer is gereserveerd. Hiermee trekt de minister in totaal 722 miljoen euro uit voor beide infraprojecten.

De minister maakte haar beslissing bekend in een brief die zij op 16 mei aan de Tweede Kamer heeft verstuurd. De brief volgt op overleg dat minister Schultz van Haegen en gedeputeerde De Bondt op 15 mei, kort na het besluit van Gedeputeerde Staten, over beide projecten hebben gevoerd. ■

Scan de QR-code voor een link naar de brief van de minister.



Minister Schultz van Haegen trekt 722 miljoen euro uit voor RijnlandRoute en HOV-net Zuid-Holland Noord. (foto: Ministerie I&M).

Regio besluit in juni en oktober over bijdragen investeringsfonds voor RijnlandRoute en HOV-net

De aanleg van de RijnlandRoute en de realisering van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in de regio komen steeds dichterbij. Gedeputeerde Staten hebben op 15 mei de plannen voor de RijnlandRoute en het HOV-net Zuid-Holland Noord (HOV-net ZHN) bekend gemaakt. Deze zijn dezelfde dag besproken met de minister, in het Dagelijks Bestuur en in de colleges van de gemeenten. Nu zijn raden, het Algemeen Bestuur en Provinciale Staten aan zet. Het Algemeen Bestuur neemt dit najaar een finaal besluit over de regionale bijdragen voor de RijnlandRoute en het HOV-net ZHN.

RijnlandRoute

Het Algemeen Bestuur heeft in 2007 in het Regionaal Investeringsfonds (RIF) 37,5 miljoen euro gereserveerd voor de RijnlandRoute. In het najaar van 2010 is besloten hier in principe nog eens 37,5 miljoen euro aan toe te voegen. Dit gebaar bleef niet onopgemerkt. Het leidde er onder andere toe dat het nieuwe provinciebestuur in het *Hoofdlijnenakkoord 2011-2015* extra geld reserveerde voor de RijnlandRoute. Bovendien stelde de minister van Infrastructuur en Milieu kort daarop een gebiedsbudget van 722 miljoen euro beschikbaar voor de ontsluiting van de regio via de weg en het openbaar vervoer.

Het Algemeen Bestuur wordt op 12 juni gevraagd de intentie uit te spreken om de 37,5 miljoen euro van de "eerste tranche" uit het RIF beschikbaar te stellen aan het voorkeurs-tracé van de provincie. Het gaat hierbij vooral om de vraag of het voorstel van de provincie voldoet aan de randvoorwaarden die het Algemeen Bestuur in 2007 aan de RijnlandRoute heeft gesteld. Deze voorwaarden zijn vastgelegd in de motie *Tjalma-Den Oudsten/Staatsen*. Hierin wordt aangedrongen op een volwaardige afweging tussen de diverse tracés voor de RijnlandRoute en een goede inpassing van de weg in Voorschoten.

Daarnaast wordt het Algemeen Bestuur op 12 juni gevraagd de voorbereiding te starten voor de aanvullende bijdrage van 37,5 miljoen euro aan het RIF. Het principebesluit voor deze "tweede tranche" is genomen in november 2010. De komende maanden moet hiervoor een bestuursovereenkomst worden opgesteld. Het Algemeen Bestuur heeft in 2010 aan deze extra RIF-bijdrage enkele voorwaarden verbonden. Het geld mag alleen worden toegekend als de RijnlandRoute voldoende bijdraagt aan de doorstroming van het verkeer tussen de A4 en de aansluiting op de N206 bij Katwijk. Daarnaast zou de Churchill Avenue alleen in aanmerking mogen komen voor een bijdrage uit het RIF als deze financieel en verkeers- en milieutechnisch minimaal vergelijkbaar is met "Zoeken naar Balans". Diverse gemeenteraden hebben bovendien voorwaarden gesteld waaraan moet worden voldoen om de tweede tranche te betalen.

Het is de bedoeling dat het Algemeen Bestuur op 31 oktober een definitief besluit neemt over de eerste tranche van 37,5 miljoen euro uit het RIF en de toevoeging van 37,5 miljoen euro in de tweede tranche. Voor de tweede tranche geldt een verdeling waarbij Katwijk en Leiden met 25 miljoen euro het leeuwendeel betalen (Katwijk 8,6 miljoen euro, Leiden 16,3 miljoen euro). Het resterende bedrag wordt bijeengebracht door de twaalf gemeenten die in 2007 waren betrokken bij de oprichting van het RIF. Het voorstel is om hiervoor de looptijd van het RIF te verlengen totdat het geld bij elkaar is.

Meer informatie over de RijnlandRoute op pagina 8 en 9.

Hoogwaardig openbaar vervoer

GS hebben op 15 mei onder de naam *HOV-net Zuid-Holland Noord* hun nieuwe invulling voor het hoogwaardige openbaar vervoer in de regio gepresenteerd. Hiervoor moeten de bestaande bestuursovereenkomsten met de provincie worden gewijzigd. Op 12 juni wordt het Algemeen Bestuur gevraagd het Dagelijks Bestuur de opdracht te geven om dit voor te bereiden. Daarnaast wordt het Algemeen Bestuur gevraagd de intentie uit te spreken dat de 37,5 miljoen euro uit het RIF voor de RijnGouwelijk-West mag worden gebruikt voor de realisatie van het HOV-net ZHN.

Meer informatie over het HOV-net ZHN op pagina 10, 11, 14 en 15.

Bereikbaarheid Greenport Duin- en Bollenstreek en Corridor N207

Het Bereikbaarheidsoffensief Holland Rijnland omvat ook het Programma Ontsluiting Greenport Duin- en Bollenstreek en de Corridor N207. In het programma voor de Greenport is onder andere de HOV-corridor Noordwijk - Sassenheim - Schiphol opgenomen. Hiervoor wordt binnenkort het voorkeurs-tracé vastgesteld. Voor de verbinding N206-N205-A4, of *Duinpolderweg*, is de planstudie gestart. De provincie heeft recent gereageerd op de brief van regio en bedrijfsleven over de verbetering van de Corridor N207. GS hebben aangekondigd dat ze 40 miljoen euro in dit project willen steken, 20 miljoen euro meer dan waarom was gevraagd.

Meer informatie over de bereikbaarheid van de Greenport en Corridor N207 op pagina 12 en 13.

Zie de stukken voor de vergadering van het Algemeen Bestuur op www.hollandrijnland.net of scan onderstaande code met uw smartphone of tablet.



Via “Zoeken naar Balans Optimaal” in negen minuten van Katwijk naar de A4

“Zoeken naar Balans Optimaal” noemen Gedeputeerde Staten (GS) hun voorkeursalternatief voor de RijnlandRoute tussen de A4/A44 en N206 bij Katwijk. Met de aanleg van de nieuwe wegverbinding is een totaalbedrag gemoeid van 931 miljoen euro. Hiervan is 83 miljoen euro bedoeld voor extra inpassingsmaatregelen. “Zoeken naar Balans Optimaal” verdient volgens GS de voorkeur boven een RijnlandRoute in de vorm van de Churchill Avenue. Na aanleg van de nieuwe wegverbinding rijden automobilisten in negen minuten van Katwijk naar de A4.

Kernelementen van “Zoeken naar Balans Optimaal” zijn een volledige aanleg met 2x2 rijstroken en diverse inpassingsmaatregelen om de impact van de nieuwe wegverbinding zoveel mogelijk te beperken. De belangrijkste hiervan zijn een lange tunnel bij Voorschoten, ongelijkvloerse aansluitingen bij Maaldrift en met de N441 bij Katwijk en een goede inpassing in de Oostvlietpolder.

Het voorkeursalternatief van GS bouwt voort op variant F van “Zoeken naar Balans” uit de *Integrale Benadering Holland Rijnland*, de verkenning die is uitgevoerd in het kader van Randstad Urgent. Variant F ging om budgettaire redenen uit van een gefaseerde aanleg van de RijnlandRoute, waarbij onder andere de verbinding tussen de A4 en A44 werd uitgevoerd met 2x1 rijstroken.

Afweging

GS hebben in de Nota Voorkeursalternatief RijnlandRoute variant F uit “Zoeken naar Balans” afgewogen tegen het plan voor de Churchill Avenue, waarin wordt voorgesteld de RijnlandRoute aan te leggen in een tunnel met 2x2 rijstroken onder de Churchilllaan en de Dr. Lelylaan. Het onderzoek naar de beste variant liep parallel met de tweede fase van de zogeheten mer-procedure, waarbij de milieu-effecten van de twee overgebleven varianten tegen het licht zijn gehouden. GS hebben “Zoeken naar Balans” en Churchill Avenue op



De Tjalmaweg (N206) krijgt 2x2 rijstroken.

zes punten vergeleken: probleemoplossend vermogen, kosten, risico's, milieu-effecten, maatschappelijke kosten en baten, economische effecten en ruimtelijke kwaliteit. Op vier van de zes punten scoort “Zoeken naar Balans” beter; Churchill Avenue op twee van de zes.

1. Beide varianten zijn goed voor de bereikbaarheid, maar “Zoeken naar Balans” is “toekomstvast”. De verwachting is dat Churchill Avenue in 2030 aan de top van zijn capaciteit zit, waardoor er opnieuw files ontstaan op de A44 en Tjalmaweg. Daarnaast is “Zoeken naar Balans” robuuster dan de Churchill Avenue, omdat deze variant bij calamiteiten meer mo-

gelijkheden biedt om het verkeer om te leiden. Tot slot draagt “Zoeken naar Balans” meer bij aan de ontvlechting van regionaal en lokaal verkeer. Bij de Churchill Avenue worden deze verkeersstromen juist gecombineerd.

2. De aanleg van “Zoeken naar Balans” is 229 miljoen euro goedkoper dan Churchill Avenue. Daarnaast kost “Zoeken naar Balans” minder aan onderhoud en beheer.
3. Aan “Zoeken naar Balans” kleven minder juridische en verkeerskundige risico's dan aan Churchill Avenue. Zo is het nog onduidelijk of er wel een vergunning komt voor Churchill Avenue, omdat er geen wetgeving is voor tunnels

Vergelijking kosten varianten RijnlandRoute

Prijzen in euro, exclusief btw, prijspeil 2010	Zoeken naar Balans	Zoeken naar Balans Optimaal	Churchill Avenue
Kosten RijnlandRoute (Investeringskosten, incl. kosten ambtelijk apparaat PZH)	857 miljoen	811 miljoen	981 miljoen
Reservering weerstandsvermogen PZH 20%	126 miljoen	120 miljoen	179 miljoen
Totale kosten	983 miljoen	931 miljoen	1.160 milj.

Bron: provincie Zuid-Holland.

Nota voorkeursalternatief op website provincie Zuid-Holland.



met een wisselend aantal rijstroken. Daarnaast is er in Nederland nog geen ervaring opgedaan met tunnels met ondergrondse op- en afritten en weefvakken.

4. Churchill Avenue scoort aanzienlijk beter op het gebied van milieu dan "Zoeken naar Balans." De tunnel onder de N206 leidt tot minder geluidsoverlast en heeft minder gevolgen voor natuur en landschap.
5. Bij de afweging van de maatschappelijke kosten en baten haalt "Zoeken naar Balans" een aanzienlijk hogere score dan Churchill Avenue. Dat komt vooral door de robuustheid van "Zoeken naar Balans" en de geringere effecten tijdens de bouwfase. Bovendien leidt "Zoeken naar Balans" tot minder drukte op de N14, de noordelijke randweg Den Haag.
6. Churchill Avenue scoort beter op het punt van "ruimtelijke kwaliteit", omdat de tunnel door bestaand stedelijk gebied loopt. Aan de andere kant kan een goede inpassing de negatieve effecten van "Zoeken naar Balans" binnen de perken houden.

Inpassing

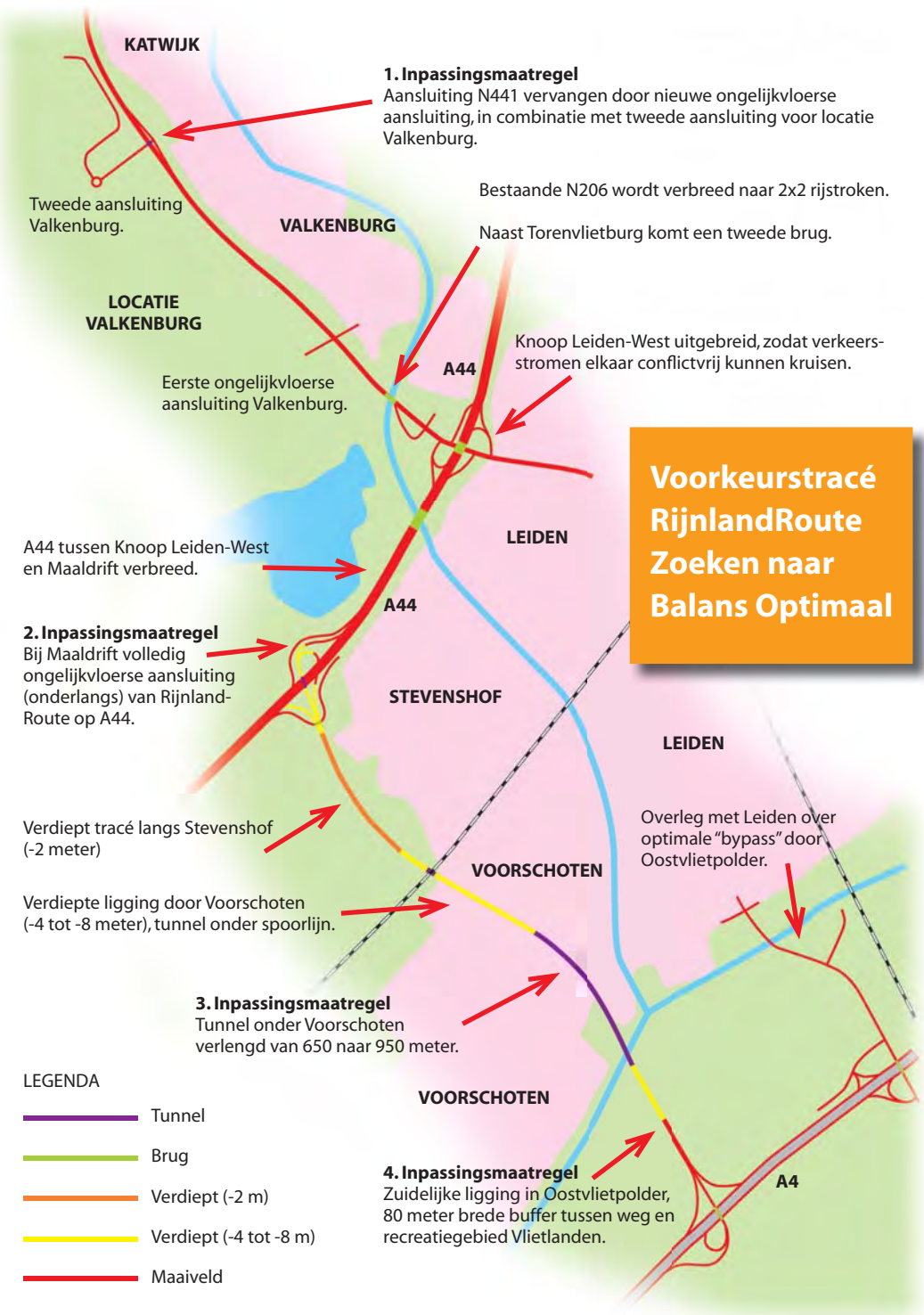
GS denken dat de variant "Zoeken naar Balans Optimaal" met de 100 miljoen euro extra uit het Hoofdlijnenakkoord 2011-2015 op een verantwoorde manier kan worden ingepast in het landschap. Door bovendien 20 miljoen euro toe te voegen uit het reguliere infrastructuurbudget van de provincie, kan de nieuwe weg direct met 2x2 rijstroken worden aangelegd. Gedeputeerde Staten stellen deze inpassingsmaatregelen voor:

1. Een ongelijkvloerse aansluiting van de N441 (Katwijk-Wassenaar) in combinatie met een tweede aansluiting voor locatie Valkenburg.
2. De knoop Maaldrift wordt uitgevoerd als een volledige aansluiting op de A44, waarbij de aansluitingsbogen onder de A44 door lopen.
3. De tunnel bij Voorschoten wordt verlengd van 650 naar circa 950 meter.

4. Een optimale inpassing van de RijnlandRoute in de Oostvlietpolder door een zuidelijk tracé en een 80 meter brede buffer tussen de weg en het recreatiegebied Vlietlanden. Hier kunnen wallen en recreatieve voorzieningen worden aangelegd en bomen geplant.
5. Na de eerste vier maatregelen resteert nog een aanzienlijk bedrag, dat in een later stadium wordt verdeeld over enkele nog nader te bepalen inpassingsmaatregelen.

Ontsluiting Leiden

De RijnlandRoute loopt in de plannen van GS via een tunnel onder de Voorschoterweg en het Rijn-Schiekanaal door. Er komt geen aansluiting op de Voorschoterweg. GS stellen voor de ontsluiting van Leiden te verbeteren met de aanleg van een "bypass" door de Oostvlietpolder. De komende maanden wil het college hiervoor in overleg met Leiden een goede oplossing vinden die binnen het beschikbare budget past. ■



Hoogwaardig openbaar vervoer-netwerk voor Zuid-Holland Noord

Verbeterde treinverbindingen tussen Leiden en Utrecht en Alphen aan den Rijn en Gouda en zes frequente en snelle buscorridors. Dat zijn de hoofdelementen van het hoogwaardig openbaar vervoer-netwerk dat Gedeputeerde Staten voorstellen voor Zuid-Holland Noord (HOV-net ZHN). Het HOV-net ZHN sluit aan op de netwerken in de Noord- en Zuidvleugel en wordt onderdeel van R-Net, het netwerk dat op den duur alle belangrijke knooppunten in de Randstad moet verbinden. De realisering van de OV-visie Holland Rijnland komt hiermee een flinke stap dichterbij.

Animatie HOV-net op website provincie Zuid-Holland.



R-Net bus op vrije baan van Zuidtangent in Getsewoud-Zuid (Nieuw-Vennep).

Met het HOV-net ZHN willen Gedeputeerde Staten de oost-westverbindingen in de regio flink verbeteren. Daarnaast moet het netwerk bijdragen aan een optimale ontsluiting van de locatie Valkenburg, die in de huidige plannen via grotendeels vrije busbanen wordt verbonden met Katwijk en het Centraal Station in Leiden. Met de aanleg van het HOV-net ZHN is een bedrag gemoeid van ruim 450 miljoen euro. Het HOV-net ZHN kan rond 2020 operationeel zijn.

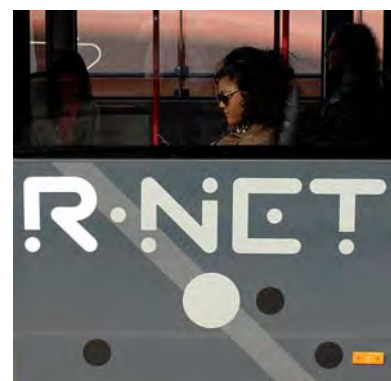
Heroverweging

Gedeputeerde Staten hebben de afgelopen maanden uitvoerig onderzoek gedaan naar een alternatieve invul-

ling van de RijnGouwelijn. Dit kwam voort uit het *Hoofdlijnenakkoord 2011-2015*, waarin de coalitiepartners afspraken “vanwege de financiële risico’s en de wensen voor een goede inpassing te komen tot een heroverweging tussen de RijnlandRoute en RijnGouwelijn”. De provincie heeft de alternatieven beoordeeld op reizigersbelang, toekomstvastheid, bestuurlijk draagvlak, kosten en baten en kostendekkingsgraad. Hierbij heeft het nu gekozen alternatief de voorkeur gekregen.

Frequenties omhoog

De plannen van GS gaan uit van een frequentieverhoging van de treinen tussen Leiden en Utrecht van twee naar vier per uur, waarvan twee intercity’s en twee sprinters. Ook op de lijn van Gouda naar Alphen aan den Rijn gaat de frequentie op den duur omhoog van twee naar vier treinen per uur in de brede spits. De zes hoogwaardige buscorridors bieden overdag elke tien minuten snelle en comfortabele verbindingen. De haltes en het materieel op de corridors worden flink verbeterd. Er komen uitgebreide en uniforme haltevoorzieningen met dynamische reizigersinformatie en fietsenstallingen en modern en comfortabel materi-



eel. Een aantal corridors krijgt vrije busbanen. Op andere plekken willen Gedeputeerde Staten doorstromingsmaatregelen nemen, waardoor bussen bijvoorbeeld voorrang krijgen bij stoplichten.

R-Net

De plannen van GS sluiten aan op de OV-visie van Holland Rijnland, StedenbaanPlus en het zogeheten R-Net. Dit laatste behelst de plannen die het OV-bureau Randstad in het kader van Randstad Urgent heeft ontwikkeld voor de invoering van hoogwaardig openbaar vervoer in de Randstad. De provincie heeft bij het verlenen van de nieuwe concessie voor het busvervoer in Zuid-Holland Noord rekening gehouden met de invoering van het HOV-net ZHN.

Corridors

Het HOV-net Zuid-Holland Noord bestaat uit de volgende verbindingen:

- 1. Trein Leiden - Utrecht.** Verbetering van de verbinding tussen Leiden en Utrecht met elk uur twee intercity’s en twee sprinters. Er komen nieuwe stations in Rijnwoude-Koudekerk en op termijn Zoeterwoude-Meerburg. Tussen Alphen aan den Rijn en Leiden en tussen Alphen aan den Rijn en Bodegraven komen enkele stukken dubbelspoor.
- 2. Trein Gouda - Alphen aan den Rijn.** Toekomstige uitbreiding van de huidige dienst tot vier treinen per uur, met nieuwe stations in



Waddinxveen-Zuid en Boskoop-Snijdelwijk. Deze stations zijn al in aanbouw.

3. Buscorridor Leiden Centraal - locatie Valkenburg - Katwijk - Noordwijk. Voor deze verbinding wordt in het Bio Science Park Leiden en op de locatie Valkenburg een vrije busbaan aangelegd. Bij de knoop Leiden-West rijdt de bus over de nieuwe RijnlandRoute. De busbaan loopt in Katwijk tot aan de Zeeweg. Daarna rijdt de hov-bus via bestaande wegen naar het Vuurbaakplein in Katwijk aan Zee of naar ESA-Estec en het Picképlein in Noordwijk. Op diverse plekken worden doorstromingsmaatregelen genomen. De lijn krijgt een frequentie van twaalf bussen per uur, waarvan er zes doorrijden naar Katwijk en zes naar Noordwijk. Op termijn blijft het mogelijk dat op dit traject een tram wordt aangelegd. Het bestaande "onderliggende" busnetwerk wordt afgestemd op de hov-bus.

4. Buscorridor Noordwijk - Voorhout - Sassenheim - Lisse - Schiphol. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft geld beschikbaar gesteld voor deze verbinding in het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer. Er worden diverse doorstromingsmaatregelen genomen en twaalf bushaltes worden opgewaarderd tot R-Net niveau.

5. Buscorridor Alphen aan den Rijn - Leimuider-Schiphol. Het ministerie heeft ook voor deze verbinding geld beschikbaar gesteld. De aanleg wordt gecombineerd met de verbetering van de Corridor N207 ten noorden van Alphen aan den Rijn.

6. Buscorridor Leiden Centraal - Leiderdorp. Deze lijn maakt gebruik van bestaande busbanen in Leiden en Leiderdorp (Willem de Zwijgerlaan, Engelendaal); tussen het Engelendaal en het Rijnland Ziekenhuis worden doorstromingsmaatregelen genomen. Deze corridor is niet opgenomen in de eerste uitvoeringsfase van de provinciale plannen.

7. Buscorridor Leiden Centraal - Zoetermeer. Deze corridor sluit in

Zoetermeer aan op RandstadRail. Voor de aanleg van deze verbinding zijn vooral doorstromingsmaatregelen nodig rond de Lammebrug in Leiden. Ook deze corridor is niet opgenomen in de eerste uitvoeringsfase van de provinciale plannen.

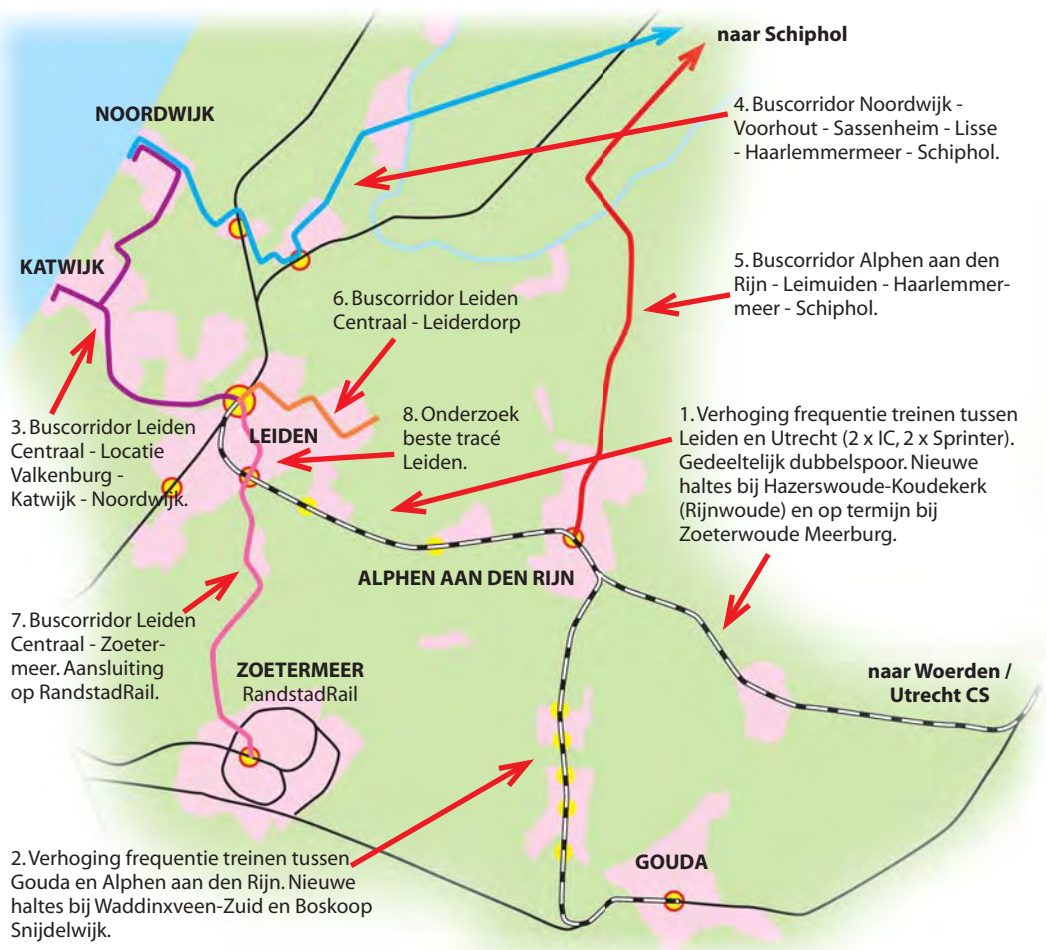
8. Leiden. De provincie onderzoekt in samenwerking met de gemeente Leiden en Holland Rijnland wat de beste route is voor het hoogwaardig openbaar vervoer door de stad. Hierbij wordt gedacht aan tracé's door en langs het centrum. In september moet hierover meer duidelijkheid komen.

Besluitvorming

GS leggen de plannen voor het HOV-net ZHN op 27 juni voor aan Provinciale Staten. Het college wil de zomer en het najaar gebruiken om de bestaande bestuursovereenkomsten over de RijnGouwelijn aan te passen of te beëindigen. Het is de bedoeling dat Provinciale Staten in november 2012 een definitief oordeel vellen. Het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland krijgt op 12 juni de vraag

voorgelegd of het kan instemmen met de plannen voor HOV-net ZHN en bereid is het geld uit het Regionaal Investeringsfonds voor de RijnGouwelijn-West beschikbaar te stellen voor hoogwaardig openbaar vervoer tussen Gouda en de kust, voor zover dit het traject tussen Leiden en de kust bij Katwijk en Noordwijk betreft. Hierbij geldt de voorwaarde dat het totale budget van ruim 450 miljoen euro wordt geïnvesteerd in het HOV-net ZHN. Het Algemeen Bestuur neemt hierover in oktober 2012 een definitief besluit.

Bus van R-Net op Zuidtangente bij Spaarneziekenhuis in Hoofddorp.



Bereikbaarheidsoffensief voor Greenport Duin- en Bollenstreek en Corridor N207

Met het Bereikbaarheidsoffensief Holland Rijnland willen de samenwerkende gemeenten de bereikbaarheid van de regio ingrijpend verbeteren. De RijnlandRoute en HOV-net Zuid-Holland Noord springen hierbij op dit moment het meest in het oog. Naast deze grote projecten werkt Holland Rijnland aan het Programma Ontsluiting Greenport Duin- en Bollenstreek en de Corridor N207. Hiermee wil Holland Rijnland de economische ontwikkeling van de greenports Duin- en Bollenstreek, Aalsmeer en Boskoop versterken en bijdragen aan een beter leefklimaat in de betrokken gemeenten.

Greenport Duin- en Bollenstreek

Het Programma Ontsluiting Greenport Duin- en Bollenstreek omvat een pakket van maatregelen om de bereikbaarheid van de Greenport en de doorstroming van het verkeer te verbeteren. Het Algemeen Bestuur heeft hiervoor in het Regionaal Investeringsfonds 37,5 miljoen euro gereserveerd. In juni 2011 is een verdeling van het geld over de diverse

De N207 tussen Alphen aan den Rijn en Leimuiden/A4 is nu nog een smalle en drukke tweebaansweg die zich door de landerijen slingert. Capaciteitsuitbreiding op dit gedeelte moet zorgen voor een betere doorstroming van het autoverkeer en het openbaar vervoer.

projecten vastgesteld. De maatregelen hebben betrekking op het wegverkeer en het openbaar vervoer.

■ **De verbinding N206-N205-A4**, ook wel *Duinpolderweg* genoemd. Holland Rijnland werkt samen met de provincies Noord- en Zuid-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer, Hillegom, Noordwijkerhout, Bloemendaal, Heemstede en Haarlem en de stadsregio Amsterdam aan plannen voor een verbinding tussen de N206 bij Hillegom en de N205 (Bennebroekerweg) en A4 in de Haarlemmermeer. De kosten hiervan worden geraamd op 120 miljoen euro. Holland Rijnland heeft in het RIF 12,5 miljoen euro gereserveerd voor de nieuwe verbinding. Andere partners hebben inmiddels ook geld toegezegd. De planstudie voor het project is in volle gang.

■ **Diverse maatregelen in het "middegebied"** van de Duin- en Bollenstreek.

Dit zijn:

1. Aanpassing Piet Gijzenbrug in Noordwijkerhout (4 miljoen euro).
2. Aansluiting Beeklaan op N206 bij Noordwijk (4 miljoen euro).
3. Ronde N443/N208 Sassenheim (4 miljoen euro).
4. Doorstroming bij Nagelbrug in Voorhout (2 miljoen euro).
5. Aansluiting N444/N443 Noordelijke Randweg Voorhout (RIF-bijdrage 6 miljoen euro).

De Noordelijke Randweg Rijnsburg is wel onderdeel van het maatregelenpakket, maar hiervoor is geen RIF-geld gereserveerd.

■ **Een HOV-corridor** van Noordwijk naar de stations Voorhout en Sassenheim, en via Lisse naar de Haarlemmermeer en Schiphol. De RIF-bijdrage hiervoor bedraagt 5 miljoen euro. De planstudie voor dit project is voor de zomer klaar.

Corridor N207

De Corridor N207 omvat een serie



projecten langs het gehele traject van deze weg tussen de A4 en Gouda. Het gaat hierbij onder meer om de verbetering van de N207 tussen Alphen aan den Rijn en Leimuiden, de bouw van de Maximabrug bij Alphen aan den Rijn, de omleiding van de N207 bij Boskoop en Waddinxveen en de ondertunneling van de N209 in Hazerswoude-Dorp (Rijnwoude). De projecten verkeren in verschillende stadia van planning en uitvoering. Voor de aanpak van de N207 tussen Alphen aan den Rijn en Leimuiden zijn de plannen het verst. De uitwerking van de plannen voor het deel ten zuiden van Alphen aan den Rijn moet nog beginnen.

Voorbereiding

De Holland Rijnland-gemeenten, de gemeenten uit Midden-Holland en het bedrijfsleven hebben de provincie in februari een bijdrage van 20 miljoen euro gevraagd voor de voorbereiding en uitwerking van de plannen voor de Corridor N207. In het provinciale coalitieakkoord is afgesproken tussen 2011 en 2015 100 miljoen euro extra uit te trekken voor nieuwe infrastructuur. De provincie heeft positief gereageerd op het verzoek en de gemeenten twee keer zoveel toegezegd dan waarom is gevraagd. De gemeenten mogen rekenen op een bijdrage van 40 miljoen euro voor de aanpak van de Corridor N207.

Diverse projecten "Middengebied":
1. Piet Gijzenbrug Noordwijkerhout
2. aansluiting Beeklaan
3. rotonde N443/N208
4. Nagelbrug Voorhout
5. noordelijke randweg Voorhout



"Bijdrage brengt verbetering wegen dichterbij"

Portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van Holland Rijnland Leendert de Lange is uiterst tevreden over de extra bijdrage van GS voor de aanpak van de Corridor N207. "De verdubbeling van de bijdrage tot 40 miljoen euro brengt de verbetering van het wegennetwerk rond de N207 een stuk dichterbij. Met deze gezamenlijke aanpak wordt de bereikbaarheid in dit deel van de Randstad verbeterd. Dat is broodnodig voor de leefbaarheid en het bedrijfsleven, zoals de Greenports".

Wethouder Kees van Velzen van Alphen aan den Rijn heeft het initiatief genomen tot een bestuurlijk overleg met de betrokken gemeenten. De wethouder wil daar ook het bedrijfsleven bij betrekken. "We willen een organisatie opzetten, die als taak krijgt de noord-zuidverbinding Leimuiden - Alphen - Gouda te verbeteren. Hiermee wil ik voorkomen dat iedereen zijn eigen ding doet. Het is belangrijk dat we er samen voor zorgen dat de Corridor N207 nu echt wordt aangepakt."

Van Velzen: "Belangrijk is dat alle fasen vanaf de studie tot en met de aanleg op een goede manier én vanuit regionaal perspectief worden opgepakt. Hoe eerder wij beginnen met de studie, hoe sneller er duidelijkheid is over de benodigde verbeteringen in het provinciale wegennet. Dan kan de provincie hier rekening mee houden bij het toekennen van bijdragen voor de uitvoering."



Acht bestuurders uit Alphen aan den Rijn, Boskoop, Gouda, Kaag en Braassem, Rijnwoude, Waddinxveen en de regio's Midden Holland en Holland Rijnland zetten op 18 februari hun handtekening onder de brief aan de provincie over de Corridor N207. Het verzoek voor een extra bijdrage van 20 miljoen euro was niet tevergeefs. Op 15 mei besloten Gedeputeerde Staten dit bedrag zelfs te verdubbelen tot 40 miljoen euro.

Leendert de Lange – portefeuillehouder Verkeer en Vervoer:

“HOV-net Zuid-Holland Noord stapsgewijs invoeren bij nieuwe concessie”

“Na de start van de nieuwe concessie voor het busvervoer in Zuid-Holland Noord rollen we het hoogwaardig openbaar vervoer-netwerk in onze regio stap voor stap uit,” zegt Leendert de Lange, portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van Holland Rijnland. “We hebben hierover afspraken gemaakt met de provincie en de nieuwe vervoerder Arriva.”

“We gebruiken het plan van de provincie voor HOV-net ZHN en de OV-visie van Holland Rijnland als blauwdruk voor het nieuwe hoogwaardige busnetwerk in de regio,” vervolgt De Lange. “Eén voor één pakken we de knelpunten op en zorgen we ervoor dat de bussen snel en comfortabel kunnen doorrijden. Waar mogelijk en noodzakelijk leggen we vrije busbanen aan. Bij veel stoplichten krijgen bussen voorrang op het overige verkeer. De lijnvoering krijgt het karakter van R-Net, dat al met succes is ingevoerd op de Zuidtangent tussen Amsterdam-Zuidoost, Schiphol en Haarlem. Het gaat hierbij om comfortabele bussen met een lage instap en haltes met uitgebreide wachtvoorzieningen, dynamische reizigersinformatie en goede mogelijkheden voor het stallen van fietsen. Het is de bedoeling om de bussen al meteen in de kleuren van R-Net te laten rijden.”

“Door de samenwerking met de provincie krijgt de OV-visie van Holland Rijnland een enorme versnelling,” aldus De Lange. “We leggen de afspraken met de provincie en de nieuwe vervoerder vast in ons nieuwe uitvoeringsprogramma voor het openbaar vervoer. Wat mij betreft maken we haast en zorgen we ervoor dat het grootste deel van het nieuwe netwerk rond 2018 in dienst is.”

Winnaar

Arriva is als voorlopige winnaar uit de bus gekomen van de aanbesteding voor het busvervoer, die de provincie het afgelopen jaar heeft gehouden. De provincie is concessiehouder voor het busvervoer in Zuid-Holland Noord. Naast Arriva dong ook de huidige vervoerder Connexxion mee naar de concessie. De nieuwe dienstregeling gaat in op 9 december. De looptijd van de concessie is acht jaar, met een mogelijkheid tot verlenging van nog eens twee jaar. Het is de bedoeling dat Arriva de omvang van de huidige dienstregeling handhaaft, ondanks de door het Rijk opgelegde bezuinigingen op het openbaar vervoer met vijf procent.

Verbeteringen

Naast de geleidelijke introductie van R-Net, voert Arriva nog enkele ande-

re verbeteringen door in het busvervoer. Zo komt er een volledig nieuwe en milieuvriendelijke busvloot met gratis wifi. Daarnaast gaan de bussen van en naar Schiphol ook 's nachts rijden en wordt het dorp Langeraar mogelijk weer in de dienstregeling opgenomen. Leiden, Alphen aan den Rijn en Gouda krijgen een eigen vervoerwinkel.

“Ik ben blij met dit resultaat van de aanbesteding,” aldus gedeputeerde Ingrid de Bondt van Verkeer en Vervoer. “De bussen van Arriva blijven ondanks de bezuinigingen 760.000 dienstregelinguren in de regio rijden. Dat is goed nieuws voor de reizigers, die bovendien profiteren van de extra voorzieningen die Arriva biedt.”

600 miljoen euro

De concessie Zuid-Holland Noord omvat het openbaar busvervoer in de steden Leiden, Alphen aan den Rijn en Gouda en het omliggende gebied dat ten noorden grenst aan de provincie Noord-Holland, ten oosten aan de provincie Utrecht, ten zuiden aan de rivier De Lek en ten westen aan de regio's Rotterdam en Den Haag. De totale omzet van de nieuwe concessie is ruim 600 miljoen euro over tien jaar. ■



Eloy van Raamsdonk, directeur NS-regio Randstad-Zuid:

“Ontwikkeling spoor op StedenbaanPlus-achtige manier aanpakken”

“Wij zijn uiterst positief over de plannen van de provincie Zuid-Holland over de frequentieverhoging op de lijnen Leiden-Utrecht en Gouda-Alphen aan den Rijn,” zegt Eloy van Raamsdonk, directeur van NS-regio Randstad-Zuid. “Als we deze lijnen volgens de methode van StedenbaanPlus uitbouwen, ontstaan hoogwaardige verbindingen die een belangrijke rol kunnen spelen in het randstedelijk openbaar vervoer.”

“Met de frequentieverhoging op de spoorlijn Leiden-Utrecht gaat een lang gekoesterde wens van NS in vervulling,” aldus Van Raamsdonk. “Deze lijn verbindt qua reizigersaantallen het vijfde en tweede station van ons land. Iedereen kan eigenlijk wel op zijn klompen aanvoelen dat deze verbinding beter verdient dan een halfuursverbinding.”

Uitvoerbaar

Van Raamsdonk: “Wij denken bij de frequentieverbetering op de lijn Leiden-Utrecht aan twee Intercitytreinen die alleen op de belangrijke stations stoppen en twee Sprinters die elke halte aandoen. Hierdoor komen er elk uur niet alleen meer treinen, maar wordt de verbinding ook sneller. Ons plan is om de Sprinters van Randstadspoor, die nu niet verder rijden dan Woerden, door te trekken naar Leiden. Dat is interessant, omdat hiermee het metro-achtige vervoersysteem van Utrecht wordt gekoppeld aan dat van Zuid-Holland. Het is ook technisch uitvoerbaar. Specialisten hebben mij verzekerd dat het niet nodig is de hele lijn tussen Leiden en Woerden te verdubbelen. Er zijn slechts enkele inhaalsporen nodig om de drukker dienstregeling vloeiend af te wikkelen. Een bijkomend voordeel hiervan is dat de dienstregeling robuuster wordt. Vertragingen of storingen werken minder snel als een olievlek door naar andere lijnen.”

Verknopen

“In eerste instantie denken we aan een frequentieverhoging in de ‘brede spits’: de spitsuren en de uren daaromheen. Op den duur willen we gedurende de hele dag vier treinen per uur laten rijden. Om voldoende reizigersaantallen te halen, is het noodzakelijk dat we de ontwikkeling van het spoor op een StedenbaanPlus-achtige* manier aanpakken. Dit betekent dat we openbaar vervoer en

ruimtelijke ordening koppelen, bijvoorbeeld door rond de stations nieuwe woningen en kantoren te bouwen. Daarnaast wordt de spoorlijn extra aantrekkelijk als we vervoerketens ontwikkelen waarbij de bussen en treinen goed op elkaar aansluiten en we zorgen voor uitgebreide Park&Ride-voorzieningen en goede mogelijkheden voor het stallen van fietsen.”

Rendabel

“De verdubbeling van de frequentie betekent een flinke impuls voor het vervoer van de lijn Leiden-Utrecht,” denkt Van Raamsdonk. “Meer reismogelijkheden leidt tot meer reizigers. Hiermee komt een rendabele exploitatie van de lijn in zicht. De komende maanden gaan we met de provincie, ProRail, het ministerie en andere partijen aan tafel om de plannen verder uit te werken. We zetten alle cijfers op een rij en onderzoeken waar nog knelpunten zitten. We moeten nog heel wat rekenwerk doen, maar ik denk dat de plannen positief uitpakken. Ik bespeur in elk geval bij Gedeputeerde Staten en in Holland Rijnland veel gedrevenheid om de plannen tot een succes te maken.”

Eloy van Raamsdonk: “De lijn Leiden-Utrecht verbindt qua reizigersaantallen het vijfde en tweede station van ons land.”



* StedenbaanPlus: plan voor metro-achtige treindienst tussen Dordrecht en Hillegom/Sassenheim, gecombineerd met de ontwikkeling van kantoren en woningen rond de vervoersknooppunten.

Bereikbaarheid: rode draad historie Holland Rijnland

De verbetering van de bereikbaarheid in de regio loopt als een rode draad door de historie van Holland Rijnland. Een overzicht.

2000

Programma van Afspraken Leidse Regio, Samenwerkingsorgaan Duin- en Bollenstreek (SDB) en provincie met gezamenlijke agenda. Afspraak 3: Inpassing en financiering RijnGouwewij. Afspraak 4: Oost-westverbindingen A4 en A44. Afspraak 5: Verbinding N206-N205.

2003

Provincie brengt projecten "verbreden N206 Katwijk-Leiden" en "verbinding A4-A44" samen in project RijnlandRoute.

2004

Leidse Regio en SDB gaan samen in Holland Rijnland. Nieuw Algemeen Bestuur geeft opdracht voor onderzoek naar mogelijke tracés voor RijnlandRoute, waaronder Korte Vliet.

2006

Holland Rijnland werkt aan Regionaal Investeringsfonds (RIF) voor vijf grote projecten: RijnlandRoute, RijnGouwewij-West, ontsluiting Greenport Duin- en Bollenstreek, Greenport Ontwikkelingsmaatschappij (GOM) en Regionaal Groenprogramma. Met het RIF komen de projecten nog sterker op de agenda van provincie en Rijk.

2007

Minister Peijs van Verkeer en Waterstaat ondertekent intentieverklaring RijnlandRoute. Algemeen Bestuur kiest voor tracé door Oostvlietpolder, Voorschoten, onderlangs Stevenshof en via A44 en N206 naar Katwijk.

2007

Algemeen Bestuur neemt motie Tjalma-Den Oudsten/Staatsen over. Deze pleit voor een volwaardige afweging tussen tracés via Voorschoten en Korte Vliet en een hoogwaardige inpassing van het uiteindelijke tracé, zonder barrières tussen de kern van Voorschoten en de wijk Noord-Hofland. "De bijdrage uit het RIF vindt alleen plaats wanneer aan deze voorwaarden is voldaan."

2008

Projecten As Leiden-Katwijk krijgen status Randstad Urgent in Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Rijk, provincie en regio starten onderzoek Integrale Benadering Holland Rijnland naar RijnlandRoute en RijnGouwewij-West in relatie tot wonen en werken.

2009

Integrale Benadering afgerond. Minister Eurlings steekt 500 miljoen euro in infrastructuur As Leiden-Katwijk. Minister heeft voorkeur voor variant "Zoeken naar Balans". Kosten: 844 miljoen euro. Fasering volgens "variant F". Kosten eerste fase 655 miljoen euro.

2010

Algemeen Bestuur besluit in principe tot extra bijdrage aan RijnlandRoute van 37,5 miljoen euro (RIF tweede tranche). Daarnaast extra geld voor weg door fasering RijnGouwewij.

Team Churchill Avenue ontwikkelt alternatief: RijnlandRoute via tunnel onder Churchillaan en Plesmanlaan richting A44 bij Knoop Leiden-West.

2010

Besprekingen MIRT met minister Schultz-van Haegen leiden tot gebiedsbudget van 722 miljoen euro voor RijnlandRoute en RijnGouwewij. Nieuw college GS besluit tot extra geld voor RijnlandRoute en nieuw concept voor RijnGouwewij: HOV-net ZHN.

2011

GS starten onderzoek milieu-effecten RijnlandRoute (mer) en bereiden keuze tussen tracés "Zoeken naar Balans" en Churchill Avenue voor. Alternatieven voor RijnGouwewij worden uitgewerkt.

2011

GS nemen besluit over RijnlandRoute en HOV-net ZHN. Bestuurlijk overleg tussen gedeputeerde en minister over rijksbijdrage. Algemeen Bestuur neemt besluit over bijdragen uit Regionaal Investeringsfonds.

2012

SamenGevat digitaal

SamenGevat staat als pdf op www.hollandrijnland.net, *knop Publicaties* > SamenGevat, of scan de code hiernaast met uw smartphone of tablet.



Colofon



Regiomagazine SamenGevat is een uitgave van samenwerkingsorgaan Holland Rijnland en verschijnt minimaal vier keer per jaar.

Adres: Schuttersveld 9, Postbus 558, 2300 AN Leiden,
☎ (071) 523 90 90, 📠 (071) 523 90 99, www.hollandrijnland.net

Verzendadministratie: secretariaat@hollandrijnland.net
of ☎ (071) 523 90 90

Redactie, vormgeving en realisatie:

Cock Koelewijn en Martin van Duijn, Seashore Media, Katwijk ZH

Fotografie: www.svenvandervlugt.nl en Seashore Media.

Eindredactie: Holland Rijnland

De kaartjes uit SamenGevat zijn schetsen en geen volledige weergave van de werkelijkheid. De kaartjes zijn gebaseerd op informatie van de provincie Zuid-Holland.

In Holland Rijnland werken samen de gemeenten Alphen aan den Rijn, Hillegom, Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Nieuwkoop, Noordwijk, Noordwijkerhout, Oegstgeest, Rijnwoude, Teylingen, Voorschoten en Zoeterwoude.