





Bijlage 2 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 |
|-------------------|------|---|
| Fiets | FI1 | Regionaal fietsnetwerk (<i>onderdeel FI5</i>) |
| | FI2 | Gemeentelijk fietsnetwerk (<i>onderdeel FI5</i>) |
| | FI3 | Fietsbereikbaarheidsplan OV met regionale afstemming (<i>onderdeel FI5</i>) |
| | FI4 | Fietssnelweg Leiden – Den Haag (<i>onderdeel FI5</i>) |
| | FI5 | Regionale fietsvisie <i>samenvoeging van FI1-FI4</i> |
| Openbaar vervoer | OV1 | Station Sassenheim <i>vervallen; afgerond</i> |
| | OV2 | StedenbaanPlus |
| | OV3 | Uitvoering Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) |
| | OV4 | Regionale openbaar vervoer visie <i>samenvoeging OV5-OV9</i> |
| | OV5 | RijnGouwelijn West |
| | OV6 | RijnGouwelijn Oost |
| | OV7 | Verhoging frequentie spoor Leiden - Utrecht |
| | OV8 | Hoogwaardig openbaar vervoer Duin- en Bollenstreek |
| | OV9 | HOV N207-Noord |
| | OV10 | Ongelijkvloerse spoorwegkruising Leidsche Schouw |
| Flankerend beleid | FB1 | Benuttingsmaatregelen DVM en CAR |
| Auto | AU1 | Rijnlandroute A4 - A44 - N206 |
| | AU2 | Ongelijkvloerse kruising N11 Goudse Schouw |
| | AU3 | Knooppunt Leiden-West |
| | AU4 | Ontsluiting Bio Science Park |
| | AU5 | Duurzaam veilig inrichten N209 |
| | AU6 | Rotonde N209 Weidelanden |
| | AU7 | Projecten A4 |
| | AU8 | Rotonde N455 PCT terrein |
| | AU9 | Aansluiting A44 - Flora Holland |
| | AU10 | Infrastructuur ten behoeve van Braassemerland |
| | AU11 | LAB071 (<i>gewijzigde tenaamstelling</i>) |
| | AU12 | Ongelijkvloerse kruising N11 Leidse Schouw |
| | AU13 | Ontsluitingsweg Bentwoud |
| | AU14 | Maximabrug |
| | AU15 | Bodegravenboog <i>vervalt vanaf 2015</i> |
| | AU16 | N207 Noord |
| | AU17 | Noordelijke randweg Voorhout <i>opgenomen in POG</i> |
| | AU18 | Route Zuidkennemerland (N205-N206) <i>idem</i> |
| | AU19 | Aanpassing aansluiting Postviaduct, afrit 6 A44 <i>idem</i> |

| | | |
|---------------------------|-------------|--|
| | AU20 | Noordelijke randweg Katwijk en Rijnsburg in relatie tot oplossing afritten A44 <i>opgenomen in POG</i> |
| | AU21 | Knooppunt Nagelbrug <i>idem</i> |
| | AU22 | Knooppunt Piet Gijzenbrug <i>idem</i> |
| | AU23 | Verbeteren doorstroming N207 en kruispunt N207/N208 <i>idem</i> |
| | AU24 | Herinrichting N208 <i>idem</i> |
| | AU25 | Verkeersafwikkeling rotondes Sassenheim/ N443 <i>idem</i> |
| | AU26 | Verkeersafwikkeling rotondes Noordwijk en Noordwijkerhout en aansluiting Beeklaan op N206 <i>idem</i> |
| Goederenvervoer | GV1 | Stedelijke distributie |
| | GV2 | Agrologistiek |
| | GV3 | Kwaliteitsnet goederenvervoer |
| Verkeersveiligheid | VV1 | Aanpak ongevallen concentraties |
| | VV2 | Maatregelpakket verkeersveiligheid |
| Milieu | MI1 | Regionale Verkeer en Milieukaart |
| | MI2 | Maatregelprogramma milieu |

Toelichting verkeerslichten bij “voortgang van het project”

| | | | |
|--|---|--|---|
|  <p>Planning en financiën op orde</p> |  <p>Planning loopt achter dan wel financiën vergen aandacht. Eindresultaat niet in gevaar.</p> |  <p>Planning wordt niet gehaald of kosten te hoog. Eindresultaat in gevaar.</p> |  <p>Project is nog niet van start gegaan</p> |
|--|---|--|---|

| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|-------|----------------------------|-----------------------|
| Fiets | Uitvoeringsprogramma Fiets | F15 F11-F15 |

A: Naam van het project***Uitvoeringsprogramma Fiets*****B: Omschrijving van het project / context**

Het UP Fiets heeft een relatie met het Provinciaal Fietsplan en met subsidieaanvragen voor de Subsidieaanvragen in het kader van de Provinciale Subsidieregeling Mobiliteit. De regio en de provincie hechten aan een toename van het gebruik van de fiets voor woon-werk verkeer. Beiden maken nu slagen om ook de uitvoering hiervan beter te faciliteren. De regionale projectenlijst, opgesteld eind 2013, wordt anno 2016 aangepast waar nodig. De projectenlijst dient als onderlegger voor subsidieaanvragen zoals door de provincie is vereist. Projecten waarvoor subsidie wordt aangevraagd dienen onderdeel te vormen van een regionaal verkeersplan.

Het regionaal fietsnetwerk wordt hierdoor vooral nog niet gewijzigd. De provincie is in het 1^e kwartaal 2016 gestart met het opstellen van de Uitvoeringsagenda Fiets op basis van het nieuwe provinciaal Fietsplan. Wanneer hierover in het 4^e kwartaal 2016 meer duidelijkheid bestaat zal het UP Fiets van de regionaal hierop aangepast worden.

In het uitvoeringsprogramma krijgt het OV een prominente plaats. Verbindingen naar stations zijn verbindingen van regionaal belang. Stedenbaan richt zich meer en meer op fietsenstallingen bij stations en stationsomgeving inclusief fietsroutes.

Fietsnelwegen hebben sinds 2014 meer aandacht gekregen van het Rijk, mede in programma Beter Benutten. Verwacht wordt dat in 2016 doorzet. Dit zorgt ervoor, dat ondanks de eerdere selectie in regionaal relevante fietsroutes, de regio ook inzet pleegt op kansrijke andere fietssnelwegen. Beter Benutten hanteert bijvoorbeeld criteria veel meer gericht op voorkomen van bestaande files, en heeft daardoor ook een snelfietsroute parallel aan de N11 in het vizier.

C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

Holland Rijnland biedt een platform voor afstemming voor gemeenten en provincie en heeft in haar uitvoeringsprogramma fiets afwegingskader opgesteld. Holland Rijnland coördineert aanvragen voor BDU en toetst deze aan het afwegingskader. Holland Rijnland kan dienen als platform / escalatieniveau in het kader van Beter Benutten.

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. Ook ontwikkelingen zoals de OV-fiets en de E-bike kunnen leiden tot meer fietsgebruik. In het RVVP zijn geen concrete doelstellingen in toename van aantallen fietsers op het regionaal fietsnetwerk opgenomen.

E: Product

Het realiseren van een aantrekkelijk fietsnetwerk voor woon-werkverkeer, waar ook met minder geld, gemeenten en provincie gericht kunnen investeren in een regionaal fietsnetwerk.

F: Afbakening van het eindresultaat

Het eindresultaat is een compleet, optimaal en verkeersveilig fietsnetwerk in de regio dat forensen stimuleert de fiets te nemen naar het werk.

G: Aanpak

Jaarlijks worden meerdere fietspaden of ontbrekende schakels in bestaande verbindingen aangelegd. In het Uitvoeringsprogramma Fiets is een regionaal overzicht opgenomen van aan te leggen paden en ontbrekende schakels. Deze projecten krijgen voorrang in aanvragen voor de BDU. Ook zijn richtlijnen voor veiligheid opgenomen en zijn potentiële snelfietsroutes aangewezen. De haalbaarheid van deze routes wordt verder uitgewerkt.

H: Personele inzet en kosten

Holland Rijnland: 2016: 40 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 3 uur per jaar afhankelijk van het aantal projecten op de lijst) noodzakelijk.

Voor het inschatten van haalbaarheid van snelfietsroutes zijn vooral de betreffende gemeenten deskundig. Holland Rijnland kan een aanjagende en faciliterende rol spelen.

I: Planning en fasering vervolfasen

Met de vaststelling van het Uitvoeringsprogramma is een kader neergezet. De opwaardering van het regionaal fietsnetwerk is een permanent proces.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Veel projecten worden momenteel opgepakt door de provincie. Een aandachtspunt is dat middelen bij gemeenten overal af nemen, waardoor de bereidheid tot cofinanciering bij gemeenten onzeker is.

Juist door teruglopende financiering is een scherpere afweging in investering / effect noodzakelijk. Dit Uitvoeringsprogramma Fiets voorziet daarin.



| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|------------------|------------|-----------------------|
| Openbaar Vervoer | Stedenbaan | OV2 |

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 OV4, de Regionale OV-visie, met project OV1, en met de Regionale fietsvisie F11-5.

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, het streven uiteindelijk is naar een vorm van spoorboekloos rijden; 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. Het is een integraal programma voor ruimtelijke ontwikkeling (RO) en hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in Zuid-Holland. Voor het HOV ontwikkelt en stimuleert Stedenbaan een samenhangend en herkenbaar hoogwaardig netwerk van NS-Sprinters, bussen, trams, lightrail en metro's.

Opwaarderen van Leiden-Utrecht is hier onderdeel van.

F: Afbakening van het eindresultaat

Een samenhangend en herkenbaar hoogwaardig netwerk van NS-Sprinters, bussen, trams, lightrail en metro's. Afsproken is dat de NS-Sprinters op de Oude Lijn tussen Leiden en Dordrecht vanaf 2020 6x per uur gaan rijden.

G: Aanpak

Stedenbaan richt zich meer dan tevoren op praktische oplossingen. Dit betekent minder proberen te sturen op aantallen woningen en kantoren rond stations.

Het betekent meer ondersteunen daar waar energie zit, en waar bijvoorbeeld behoefte is aan kennis of capaciteit. Met bijvoorbeeld alliantiegesprekken wordt ook op casusniveau de stationsomgeving verbeterd. Stedenbaan kan deze inzet faciliteren. De gemeente Alphen aan den Rijn is een dergelijk alliantiegesprek gestart.

Monitoring van problemen in de stationsomgeving, zoals beleefd door vervoerders, Prorail en gemeenten, blijft ook onderdeel van de aanpak.

H: Personele inzet en kosten

Holland Rijnland: 2015: 130 uur

Holland Rijnland blijft deelnemen aan Stedenbaanbijeenkomsten, die sinds 2014 efficiënter zijn opgezet. In overleg met de vertegenwoordiger van de gemeente Leiden wordt de inzet onder de regio en Leiden, namens de regio, verdeeld.

I: Planning en fasering vervolgfasen

De concrete doelstelling blijft hetzelfde en is nog steeds haalbaar. Qua aanpak zal Stedenbaan op een adaptieve manier haar eigen toegevoegde waarde blijven bezien en waar nodig bijstellen.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Met een aangepaste organisatie en een meer praktische en adaptieve aanpak wordt dezelfde doelstelling beoogd, en verwacht deze te gaan halen.



| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|------------------|----------------|-----------------------|
| Openbaar Vervoer | Uitvoering CVV | OV3 |

A: Naam van het project***Uitvoering Collectief Vraagafhankelijk Vervoer*****B: Omschrijving van het project / context**

Met ingang van 1 januari 2013 is het streven naar één systeem voor Collectief Vraagafhankelijk Vervoer in de gehele regio gerealiseerd. Voor 15 gemeenten binnen Holland Rijnland geldt sinds die datum één CVV systeem, de Regiotaxi Holland Rijnland. Dit is een deeltaxisysteem waarvan iedereen gebruik kan maken. Als laatste gemeenten zijn 1 januari 2013 de gemeenten Alphen aan den Rijn, Nieuwkoop en Rijnwoude eveneens aangesloten bij de Regiotaxi Holland Rijnland. De huidige contract loopt tot en met 2016. In 2016 zal een aanbesteding voor de volgende contractperiode van een vorm van Wmo-vervoer met aanvullend Openbaar Vervoer worden gevolgd. De punt van aandacht hierbij is het onderzoek van de provincie Zuid-Holland. De provincie is een onderzoek gestart naar de noodzaak van handhaving van de Regiotaxi (met name de OV-ritten) en de mogelijkheid om gebruikers uit het doelgroepenvervoer eveneens van het OV gebruik te laten maken. De Regio is nauw bij dit onderzoek betrokken.

Dit project heeft een relatie met **OV4** de Openbaar Vervoervisie. In de 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 bieden van (sociale) mobiliteit voor mensen met een beperking die in het kader van de Wmo een vervoersvergoeding ontvangen. Voor het OV geldt het in stand houden van de openbare mobiliteit ondanks vershraling van het dienstgeregeld openbaar vervoer in de regio evenals de realisatie van een eenduidig CVV systeem voor de gehele regio Holland Rijnland. Daarnaast streeft de regio ernaar om het openbaar vervoer beter toegankelijk te maken voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Dit is al voor een groot gedeelte gerealiseerd door inzet van toegankelijke bussen (cf. de concessie van de provincie Zuid-Holland) en de aanpassing van haltes. Een punt van aandacht zijn de looproutes van en naar de haltes.

E: Product

Een eenduidig en goed toegankelijk CVV-systeem voor de hele regio met een efficiënte beheersorganisatie. Holland Rijnland verzorgt het beheer van de Regiotaxi Holland Rijnland voor alle 14 aangesloten gemeenten.

F: Afbakening van het eindresultaat

Het voeren van een eenduidige beheersorganisatie voor alle 15 gemeenten binnen Holland Rijnland. Het eindresultaat – na aansluiting van Boskoop - is een eenduidig regiodekkend aanvullend, niet dienstgeregeld openbaar vervoersysteem voor alle inwoners binnen Holland Rijnland.

G: Aanpak

Het voeren van het beheer van de Regiotaxi Holland Rijnland is een continue proces. Trekker voor het project is Holland Rijnland.

H: Personele inzet en kosten

Holland Rijnland: 2015: 1000 uur (uitvoering en administratie)

Bij bespreking van (deel)onderwerpen die betrekking hebben op het CVV zoals de discussie rond de eigen bijdrage van Wmo geïndiceerde reizigers of de toegankelijkheid van het OV in relatie tot deze doelgroep zal inzet worden gevraagd vanuit de gemeenten.

Dit geldt met name voor het vakgebied Maatschappij (Wmo) en in beperktere mate voor Verkeer en Vervoer (OV). Ook het onderzoek dat door de Provincie is gestart naar mogelijke overstap van het CVV- vervoer naar het steeds toegankelijker wordende OV vraagt inzet van gemeenten en regio. Per gemeente is de jaarlijkse inzet op maximaal 20 uur geraamd. Dit is exclusief de uren voor de voorbereiding van de interne besluitvorming door colleges en Raden in de gemeenten.

I: Planning en fasering vervolgfases

In 2016 is de tweede fase van het onderzoek naar bundeling van en efficiencywinst in het doelgroepenvervoer in het kader van de 3D afgerond met een nota van aanbevelingen. In het portefeuillehoudersoverleg en het Dagelijks Bestuur is afgesproken om de verdere uitwerking van de aanbevelingen op de aanbesteding van de Regiotaxi na, verder op subregionaal uit te werken.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Beheer loopt. Continue aandacht wordt besteed aan het kwaliteitspercentage van het systeem. Tot op heden is dat hoog in de regio. Van belang is dat dit ook in de toekomst zo blijft. In overleg met de vervoerder en met inbreng via de platforms wordt de kwaliteit continue gevolgd.



| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|------------------|---------------------------------------|-----------------------|
| Openbaar vervoer | Uitvoeringsprogramma Openbaar Vervoer | OV4-OV9 |

A: Naam van het project

Uitvoeringsprogramma Openbaar Vervoer

B: Omschrijving van het project / context

De inhoudelijke basis voor het Uitvoeringsprogramma Openbaar Vervoer is de OV-visie Holland Rijnland. Het Uitvoeringsprogramma wordt bovendien beïnvloed door ontwikkelingen als R-net en het programma HOV Zuid-Holland Noord als opvolger van de Rijnbouwelijn. Daarnaast is de OV-visie bijvoorbeeld een basis geweest voor nieuwe concessie Holland Rijnland, die december 2011 is ingegaan.

Het Uitvoeringsprogramma bestaat uit een tiental projecten, gericht op het verbeteren van het vervoersproduct op HOV- en spoorcorridors. Zie het separate rapport Uitvoeringsprogramma Openbaar Vervoer voor een uitgebreide beschrijving van de projecten en hun voortgang.

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 de voortgang van de projecten. Holland Rijnland draagt zorg voor een goede besteding van de bijdrage die de gemeenten via de RIF (Regionaal Investerings Fonds) voor (de projecten van) het Uitvoeringsprogramma. Partners zijn provincie Zuid-Holland en de gemeenten.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

De doelstellingen voor het openbaar vervoer zijn in de OV-visie als volgt geformuleerd:
 De bereikbaarheid van de regio verbeteren door een samenhangend OV-netwerk;
 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;
 Gedurende de planperiode een reizigersgroei realiseren van 70%.

De 70% reizigersgroei (aandeel OV van 10% naar 15%) is als volgt opgebouwd:
 20% autonome groei voor zowel auto als openbaar vervoer;
 50% groei door verbetering OV-netwerk (45% reizigersgroei op busverbindingen en 75% voor de zes StedenbaanPlus stations).

Holland Rijnland heeft in 2014 het initiatief genomen tot het monitoren van kwaliteit en gebruik op de HOV-corridors c.q. HOV-projecten uit het Uitvoeringsprogramma. In 2015 heeft overleg met de provincie plaatsgevonden over de eventuele overname van de monitoring van die zijde. Tot op heden heeft dat nog niet geleid tot het uitbrengen van een nieuwe monitor.

E: Product

Het Uitvoeringsprogramma moet leiden tot een verbeterde kwaliteit van het vervoersproduct op de betreffende corridors, en daarmee helpen de bij D beschreven doelstellingen te realiseren. Per project beschrijft het Uitvoeringsprogramma welke maatregelen moeten worden gerealiseerd. De regiogemeenten laten hiermee zien dat ze ook de volgende stap willen zetten voor beter OV in de regio en dat integrale sturing van de verschillende OV-dossiers belangrijk is. Het UP OV is een instrument om voortdurend met de provincie in gesprek te blijven en druk uit te oefenen om tot realisatie te komen.

F: Afbakening van het eindresultaat

Het UP OV is een momentopname en zal daarom jaarlijks worden geactualiseerd. Projecten boeken elk in hun eigen tempo voortgang. Periodieke actualisatie van het UP OV is daarom noodzakelijk. Zowel vanwege de bewaking van de voortgang van projecten als vanwege voortschrijdend inzicht en nieuwe ontwikkelingen.

G: Aanpak

De jaarlijkse actualisatie van het UP OV gebeurt in nauw overleg met provincie Zuid-Holland en de gemeenten.

De provincie Zuid-Holland treedt op als initiatiefnemer van het grootste deel van de projecten. Naarmate projecten meer in voorbereidings- en realisatiefase komen, komt het initiatief meer bij de infrabeheerders (gemeenten, ProRail) te liggen. De provincie krijgt dan een coördinerende rol.

In 2013 zijn afspraken over het HOV-net Zuid-Holland Noord vastgelegd in bestuursovereenkomsten tussen provincie, de betrokken gemeenten en Holland Rijnland. In 2014 is de eerste corridor-specifieke bestuursovereenkomst, Noordwijk – Schiphol, vastgesteld door alle betrokken partijen, waaronder Holland Rijnland.

Holland Rijnland heeft het initiatief genomen om in de eerste helft van 2013 twee OV- verkenningen uit te voeren: Leiden – Leiderdorp en Hillegom – Nieuw Vennep. Beide verkenningen zijn in de zomer van 2013 afgerond. De corridor Hillegom – Nieuw Vennep wordt door de betrokken gemeenten verder uitgevoerd. Voor de corridor Leiden – Leiderdorp is een verdiepingsslag gemaakt door provincie, regio en gemeenten. Inzet van de betrokken gemeenten en van Holland Rijnland is om met de provincie afspraken te maken over het op zo kort mogelijke termijn realiseren van deze corridor.

H: Personele inzet en kosten

Holland Rijnland besteedt in 2016 in totaal circa 250 uur, verdeeld over coördinatie en de verschillende projecten in het UP OV.

Holland Rijnland draagt uit het RIF € 37,5 miljoen bij aan het programma HOV Zuid-Holland Noord. Hiervan is € 25 miljoen bestemd voor HOV (bus) en € 12,5 voor spoor. Deze bedragen zijn niet verder toebedeeld aan individuele projecten.

Voor het project HOV Duin-/Bollenstreek – Schiphol (Noordwijk – Schiphol) is uit het RIF € 5 miljoen gereserveerd, als onderdeel van het Programma Ontsluiting Greenport.

I: Planning en fasering vervolgfases

Het UP OV wordt jaarlijks geactualiseerd op basis van voortgang van projecten. Zie de tabel bij J.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Het UP OV is op 22 november 2012 vastgesteld door het DB en vervolgens ter kennis name aangeboden aan het AB en Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland. De afzonderlijke projecten hebben hun eigen dynamiek en boeken ieder in een eigen tempo voortgang. De eerste actualisatie van het Uitvoeringsprogramma heeft begin 2014 plaatsgevonden. Sindsdien wordt aan de realisatie van de HOV corridors medewerking verleend.



| Project | Geplande realisatie | Voortgang |
|--|---------------------|---|
| Alphen aan den Rijn – Gouda | 2016 – 2019 | Planvorming/voorbereiding loopt |
| Leiden CS – Alphen aan den Rijn – Utrecht CS | 2020 | Planvorming/voorbereiding loopt |
| Noordwijk – Schiphol | 2016 – 2020 | 3 trajectdelen: Noordwijk – Lisse: uitvoeringsovereenkomst getekend in 2014, voorbereiding loopt kruising Ringvaart: planvorming loopt Haarlemmermeer: planvorming wordt opgepakt bij nadere uitwerking ruimtelijke ontwikkeling Lisserbroek |
| Leiden CS – Katwijk – Noordwijk | 2016 – 2020 | Planvorming loopt, inzet is om in 2015 uitvoeringsovereenkomsten te sluiten. |
| Alphen aan den Rijn – Schiphol | 2015 | Realisatie wordt momenteel voorbereid |
| Leiden CS – Leiden Lammenschans | 2017 – 2020 | Planvorming is vergevorderd. Gemeente Leiden is voornemens medio 2015 een kaderbesluit te nemen. |
| Leiden Lammenschans – Zoetermeer | 2014 | Gerealiseerd |
| Leiden – Leiderdorp – Schiphol | p.m. | 2 trajectdelen: Leiden – Leiderdorp: inzet is om in 2015 met de provincie afspraken te maken over financiering Leiderdorp – Schiphol: verkenning wordt opgepakt |
| Leiden – Haarlem | p.m. | Verkenning wordt opgestart |
| Hillegom – Nieuw-Vennep – Schiphol | 2014 – 2020 | In 2013 verkenning uitgevoerd. Maatregelen worden uitgevoerd door gemeenten. |

| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|------------------|---|-----------------------|
| Openbaar vervoer | Verhoging frequentie spoor Leiden - Utrecht | OV7 |

A: Naam van het project / van de activiteit

Verhoging frequentie spoor Leiden - Utrecht

B: Omschrijving van het project Context

Betere benutting van bestaande railverbinding. Met het plan Hoogwaardig Openbaar Vervoer Zuid Holland Noord (HOV ZHN) worden twee sprinters per uur per richting toegevoegd, en komen er twee stations bij.

NS, Provincie en Prorail werken dit uit, samen met de grondgemeenten en Holland Rijnland.

De exacte maatregelen hierin, zoals beoogde toevoeging van stukken dubbelspoor, worden verder uitgewerkt.

C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

Holland Rijnland is bewaker van de scope en uitvoering van bestuursovereenkomst HOV-ZHN, en betaalt hieraan mee uit het RIF.

Gemeenten Leiden en Utrecht, samen met provincies Zuid-Holland en Utrecht, verkennen de mogelijkheid van verbetering van de intercity Leiden-Utrecht op langere termijn.

Holland Rijnland kan zich voor deze lobby waar handig, o.a. via Stedenbaan.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

Betere bereikbaarheid voor regio door frequenter bediening op het spoortraject Leiden – Utrecht en minder storingen.

E: Product

Hoogwaardig Openbaar Vervoer tussen Leiden en Utrecht.

F: Afbakening van het eindresultaat

Hogere frequentie en betere kwaliteit op traject Leiden-Utrecht.

G: Aanpak

De inzet van Holland Rijnland is mede afhankelijk de exacte invulling van HOV ZHN en de lobby via Stedenbaan.

H: Personele inzet en kosten

In 2015 wordt voor de inzet van Holland Rijnland 100 uur geraamd.

I: Planning en fasering vervolgfases

Overleg voeren met provincie, betrokken gemeenten, NS en Prorail

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Mede afhankelijk van ontwikkelingen HOV ZHN



| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|------------------|---|-----------------------|
| Openbaar vervoer | <i>Ongelijkvloerse spoorwegkruising Leidse Schouw</i> | OV10 |

A: Naam van het project / van de activiteit

Ongelijkvloerse spoorwegkruising Leidse Schouw

B: Omschrijving van het project Context

Door de toename van zowel het spoor- als wegverkeer is een ongelijkvloerse spoorwegkruising met de Leidse Schouw gewenst.

C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

Holland Rijnland volgt de voortgang. De afspraken over de bijdrage en realisatie van dit project zijn vastgelegd in de bestuursovereenkomst HOV net Leiden-Utrecht dat is afgesloten tussen Alphen aan den Rijn en de provincie Zuid-Holland.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

Betere doorstroming op het spoor en op de Leidse Schouw en het bevorderen van de verkeersveiligheid.

E: Product

Ongelijkvloerse spoorwegkruising

F: Afbakening van het eindresultaat

Een ongelijkvloerse spoorwegkruising tussen de kruisingen Leidse Schouw-Eikenlaan en Leidse Schouw-Antonie van Leeuwenhoekweg.

G: Aanpak

De gemeente moet het bestemmingsplan aanpassen en er zullen werkzaamheden op het grondgebied van de gemeente en aan de gemeentelijke bovengrondse en ondergrondse infrastructuur moeten worden uitgevoerd. De provincie neemt in het kader van het HOV-net de realisatie van de ongelijkvloerse spoorwegkruising op zich.

De gemeente wil graag een toekomstvaste oplossing, dat betekent een verbrede Leidse Schouw met 2x2 rijstroken ter plaatse van het spoorviaduct. Over de meerprijs van deze oplossing zijn onderhandelingen gaande met de provincie.

H: Personele inzet en kosten

Door Alphen aan de Rijn is de inzet ca. 80 uur per jaar. Voor Holland Rijnland is de ureninzet nihil. Ureninzet in de jaren daarna afhankelijk van ontwikkelingen.

I: Planning en fasering vervolgfases

De planning van de werkzaamheden zijn afhankelijk van de ontwikkelingen rond het HOV-net.



J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Een technische verkenningsstudie en raming van de ongelijkvloerse spoorwegkruising is afgerond. Er moet onderhandeld worden over de gemeentelijke bijdrage voor een verbrede variant van het viaduct.

| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|-------------------|----------------------------------|-----------------------|
| Flankerend beleid | Benuttingsmaatregelen DVM en CAR | FB1 |

A: Naam van het project

Benuttingsmaatregelen DVM en CAR

B: Omschrijving van het project / context

Het doel van Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) is het informeren, geleiden en sturen van verkeersstromen. Op basis van actuele en plaats specifieke verkeers- en omgevingsomstandigheden kan de verkeersafwikkeling met slimme techniek op de weg en in een verkeerscentrale worden bevorderd. DVM is dan ook een middel om de bestaande capaciteit van het wegennet beter te gebruiken. Dat is aanmerkelijk kosteneffectiever dan uitbreiding van wegcapaciteit. DVM kan een bijdrage leveren aan de beleidsdoelen van het RVVP voor zowel bereikbaarheid als milieu. Coördinatie Alternatieve Routes (CAR) biedt oplossingen voor momenten dat zich calamiteiten op het hoofdwegennet voordoen die voor een stremming van tenminste één uur op een gedeelte van dat wegennet zorgen. Voor Holland Rijnland gaat het om diverse korte termijn maatregelen.

C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

Holland Rijnland is agendalid van BEREIK! Dat is een platform waarin RWS ZH, provincie ZH, de metropoolregio, VNO- NCW West, ANWB en Fietsersbond zijn vertegenwoordigd. Het doel van BEREIK! is een betere bereikbaarheid in de Zuidvleugel door samenwerking tussen verschillende wegbeheerders en belanghebbenden.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

De mogelijke voordelen van DVM voor de bereikbaarheid zijn:

- Betere benutting van bestaande infrastructuur;
- Betere doorstroming van het verkeer;
- Reistijdwinst en betrouwbaardere deur-tot-deur reistijden;
- Spreiding van verkeer over de beschikbare wegen en over de dag;
- Kunnen inspelen op bijvoorbeeld evenementen, calamiteiten en wegwerkzaamheden.

Daarnaast biedt DVM kansen voor de leefbaarheid en het milieu:

- Verbetering van de luchtkwaliteit;
- Beperken geluidsoverlast;
- Het ontlasten van kwetsbare routes en leefgebieden;
- Bijdragen aan de verkeersveiligheid.

E: Product

Diverse korte termijn maatregelen. Uitvoering van de regelscenario's die inmiddels voor alle 14 gemeenten binnen Holland Rijnland zijn vastgesteld. Binnen Bereik wordt sinds eind 2015 geperkt aan één regelscenario voor de gehele provincie. Hiervoor worden als basis de bestaande scenario's voor de verschillende regio's gebruikt. Daar waar verschillen worden geconstateerd in de grensgebieden vindt in onderling overleg met de verschillende regio's en soms met verschillende provincies afstemming plaats. Er wordt naar gestreefd de wijzigingen dusdanig beperkt te houden dat geen nieuwe besluitvorming noodzakelijk is.

F: Afbakening van het eindresultaat

Op Zuidvleugelniveau wordt een start gemaakt met de vastgestelde maatregelen waarbij voorrang wordt gegeven aan de maatregelen voortvloeiende uit de eerste studies de 14 gemeenten van de regio Holland Rijnland. Waar financieel mogelijk zullen ook de later vastgestelde maatregelen tegelijkertijd met de overige ter hand worden genomen.

G: Aanpak

Uitvoering programma's in regionale samenwerking via DVM-Zuidvleugel en BEREIK!

H: Personele inzet en kosten

Holland Rijnland neemt als agendalid deel aan BEREIK!. De ureninzet van Holland Rijnland per jaar is nihil. Gemeenten waar maatregelen in uitvoering worden genomen moeten rekening houden met inzet van uren. Vanuit de landelijke mobiliteitsaanpak is er een subsidieregeling voor regionale Uitvoerings Units (UU) voor verkeersregels scenario's en regiodesks (RD).

I: Planning en fasering vervolgfases

Doel van het DVM-programma Zuidvleugel is dat in 2014 door wordt gegaan met het realiseren van een optimale benutting van het gehele Zuidvleugel-netwerk, onder de dan geldende omstandigheden (systeem optimum).

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Het beleidskader voor DVM van Holland Rijnland is gereed. Het scenario A4 / A44 is in uitvoering. Afzonderlijke maatregelen staan op de rol en zullen de komende jaren worden uitgevoerd. De wegbeheerders spelen hierbij de belangrijkste rol.



| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|-------|---|-----------------------|
| Auto | Rijnlandroute A4 – A44 en verbinding A44 – N206 | AU1 |

A: Naam van het project

Rijnlandroute A4 – A44 – N206

B: Omschrijving van het project / context

De Rijnlandroute verbindt de A4 en de A44, en de A44 met Katwijk. Op deze manier wordt de oost-west verbinding sterk verbeterd.

C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

Categorie I: Holland Rijnland heeft hier een richtinggevende taak/rol. Holland Rijnland is medefinancier van de RijnlandRoute (vanuit het RIF) en zorgt onder meer voor afstemming tussen verschillende partijen.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

Verbeteren van de oost-westverbinding. Deze weg is van essentieel belang voor het mogelijk maken van de ontwikkeling van de bouwlocatie Valkenburg, het ontsluiten van Bio Science Park in Leiden en de ontwikkelingen ten aanzien van de Knoop Leiden West. Ook wordt met de RijnlandRoute de Greenport Duin- en Bollenstreek beter ontsloten.



E: Product

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

F: Afbakening van het eindresultaat

Het eindresultaat is vastgelegd in enkele bestuursovereenkomsten over de RijnlandRoute.

G: Aanpak

Medio juni 2012 heeft de definitieve tracékeuze plaats gevonden. In de periode daarna heeft er nog een verdere uitwerking op de inpassing plaats gevonden. Dit heeft geleid tot een door Provinciale Staten vastgestelde scope medio 2013. Het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland heeft in september vastgesteld dat hiermee voldaan wordt aan alle gestelde kaders en daarmee €75 miljoen aan regionale financiering kan worden vrijgegeven voor dit project. Hiertoe is een bestuurlijke overeenkomst tussen de regio en de provincie Zuid – Holland vastgesteld.

De rol van de regio in het vervolgproces wordt hiermee een stuk beperkter. Waar het de lokale inpassing betreft zijn de gemeenten aan bod. De regio zal zich richten op het monitoren van de afspraken uit de bestuurlijke overeenkomst, het besluitvormingsproces en de kwaliteit van de geleverde producten.

H: Personele inzet en kosten

Holland Rijnland: 2016: 20 uur

Rol van Holland Rijnland is om te toetsen of de RIF-bijdrage wordt besteed conform de gemaakte afspraken.

I: Planning en fasering vervolgfases

Provinciale Staten hebben 26 juni 2013 ingestemd met het voorstel van Gedeputeerde Staten voor de realisatie van de RijnlandRoute en de nadere uitwerking van de inpassing.

De inpassing is vastgelegd in een

ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (OPIP), dat in maart 2014 door PS vastgesteld. Holland Rijnland heeft hierop een zienswijze ingediend waarbij getoetst wordt aan de overeengekomen scope in de bestuurlijke overeenkomst ten aanzien van de financiering RijnlandRoute. Ook projectgemeenten hebben een zienswijze ingediend. Alle zienswijzen en wensen zijn door de provincie gewogen. Vervolgens zijn aanpassingen doorgevoerd en is het ontwerp inpassingsplan verder uitgewerkt tot een Provinciaal Inpassingsplan. De zienswijzen zijn beantwoord in een nota van beantwoording. PS heeft op 10 december ingestemd met het PIP. Minister Schultz van Heagen heeft op 17 december de Tracébesluiten voor de A4 en A44 getekend. De Tracébesluiten en het Provinciaal Inpassingsplan zijn in januari en februari 2015 ter visie gelegd. Eind 2016 heeft de Raad van State bijna alle bezwaren ongegrond verklaard. De gunning van het trace tussen de A4 en A44 vindt volgens planning eind 2016 plaats.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Inpassingsplan en tracébesluiten zijn vastgesteld. De aanbesteding vindt eind 2016 plaats.



| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|-------|--|-----------------------|
| Auto | Ongelijkvloerse kruising N11 Goudse Schouw | AU2 |

Dit project is afgerond

| Thema | Project | Nummer Projectenlijst |
|-------|-----------------------|--------------------------|
| Auto | Knooppunt Leiden-West | AU3 |

A: Naam van het project

Knooppunt Leiden-West

B: Omschrijving van het project / context

Realisatie van een goed functionerende knoop. Het tracé van de RijnlandRoute loopt langs het knooppunt Leiden-West. Er is een relatie met AU1, de RijnlandRoute, met AU4, Bio Science Park en met het HOV-netwerk Zuid-Holland Noord.

C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

Holland Rijnland speelt geen rol meer in deze fase van de RijnlandRoute

D: Doelstelling (maatschappelijke)

Realisatie van een goed functionerende knoop. Faciliteren van verkeersaanbod door nieuwe ontwikkelingen. In de omgeving van het knooppunt Leiden-West (Transferium/afslag 9 op de A44) vinden namelijk meerdere ontwikkelingen plaats:

- Woningbouw op het voormalig vliegveld Valkenburg en woningbouw in het plan Rhijngeest, Oegstgeest, tussen de A44 en de Oude Rijn;
- Inrichting bedrijventerrein Rijnfront, Oegstgeest, tussen A44 en de Oude Rijn;
- Uitbreiding van het Bio Science Park ten noorden van de Plesmanlaan en verbetering toegang van het Bio Science Park
- Aanleg van de HOV-corridor Leiden-Katwijk;
- Mogelijke kantorenbouw.
- Snelfietsroute Katwijk-Leiden

E: Product

Een knooppunt met voldoende ruimtelijke kwaliteit dat de ontsluiting van aanliggende gebieden mogelijk maakt en de doorstroming bevordert.

F: Afbakening van het eindresultaat

Ontsluiting van aangrenzende gebieden en stimulering van de doorstroming van de RijnlandRoute en de A44. Tegelijkertijd wordt aandacht besteed aan de inpassing van het HOV en de snelfietsroute Katwijk-Leiden.

G: Aanpak

Het referentieontwerp is op de markt gezet middels een aanbesteding

H: Personele inzet en kosten

Provincie Zuid-Holland is trekker. De gemeente Leiden investeert veel in de RijnlandRoute en werkt samen met de provincie om de weg zo goed mogelijk in te passen.

I: Planning en fasering vervolgfases

Het project gaat nu naar de uitvoeringsfase.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

PIP en TB zijn vastgesteld, aanbesteding wordt voorbereid.



| Thema | Project | Nummer |
|-------|------------------------------|------------------------|
| Auto | Ontsluiting Bio Science Park | projectenlijst A114 |

A: Naam van het project

Ontsluiting Bio Science Park

B: Omschrijving van het project / context

Het verkeer rondom het Bio Science Park en de Plesmanlaan stroomt niet goed door. Leiden gaat daarom de doorstroming van het verkeer op de Plesmanlaan en de bereikbaarheid van het Bio Science Park verbeteren. Op het kruispunt Plesmanlaan – Haagse Schouwweg komt een ongelijkvloerse kruising. Hierdoor kan de Plesmanlaan meer verkeer verwerken waardoor de doorstroming verbeterd. Daarnaast komt er een extra ontsluitingsweg naar het Bio Science Park. Er is een relatie met project **AU3** Knooppunt Leiden-West.

C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

Holland Rijnland heeft geen rol. Leiden is trekker van het project.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

Betere doorstroming Plesmanlaan en betere ontsluiting Bio Science Park.

E: Product

Ongelijkvloerse kruising en ontsluitingsweg.

F: Afbakening van het eindresultaat

Op het kruispunt Plesmanlaan – Haagse Schouwweg komt een ongelijkvloerse kruising. Daarnaast komt er een extra ontsluitingsweg naar het Bio Science Park. Plus herinrichting.

G: Aanpak

Het project is aanbesteed en in uitvoering.

H: Personele inzet en kosten

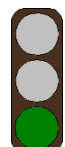
Leiden investeert veel in het project in zowel tijd als middelen. Inzet van Holland Rijnland is nihil.

I: Planning en fasering vervolgfases

In 2014 is gestart met de bouwwerkzaamheden, deze worden naar verwachting in 2017 afgerond.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Het project in uitvoering.



| Thema | Project | Nummer Projectenlijst |
|-------|--------------------------------|-----------------------|
| Auto | Duurzaam veilig inrichten N209 | AU5 |

A: Naam van het project

Duurzaam veilig inrichten N209

B: Omschrijving van het project / context

Herinrichting van de N209. Gedeelte Hazerswoude- Rijndijk - Zoetermeer. In het kader van groot onderhoud en tegelijkertijd het verbeteren van de verkeersveiligheid en de toekomstige bereikbaarheid, verbetert de provincie Zuid-Holland de N209.



C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

Provincie Zuid Holland is trekker. Holland Rijnland heeft geen rol. Alphen aan den Rijn participeert.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

Noodzakelijk onderhoud uitvoeren, verbeteren verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

E: Product

Heringerichte N209.

F: Afbakening van het eindresultaat

N209 tussen Zoetermeer en Hazerswoude-Rijndijk.

G: Aanpak

Uitvoering door Provincie Zuid-Holland.

H: Personele inzet en kosten

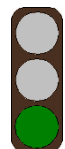
Inzet Holland Rijnland nihil. Capaciteit Rijnwoude 30 uur per jaar.

I: Planning en fasering vervolgfases

Besteksfase bijna gereed. Uitvoering in 2014/2016

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

In uitvoering.



| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|-------|--------------------------|-----------------------|
| Auto | Rotonde N209 Weidelanden | AU6 |

A: Naam van het project

Rotonde N209 Weidelanden

B: Omschrijving van het project / context

Ontsluiting voor nieuw te bouwen woonwijk Weidelanden. Er is een relatie met UVP project AU5
Duurzaam herinrichten N209.

C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

Gemeente Alphen aan den Rijn is trekker van het project. Holland Rijnland heeft geen rol. De gemeente Alphen aan den Rijn zal het werk uitvoeren.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

Verkeersveilige ontsluiting nieuw te bouwen woonwijk Weidelanden.

E: Product

Rotonde en bushaltes.

F: Afbakening van het eindresultaat

Aansluiting woonwijk Weidelanden op de N209 en uitbreiden bebouwde kom.

G: Aanpak

Voorbereiding Alphen aan den Rijn, uitvoering door Provincie Zuid-Holland.

H: Personele inzet en kosten

Alphen aan den Rijn doet voorbereiding. Inzet Holland Rijnland nihil. Capaciteit Alphen aan den Rijn ca. 40 uur per jaar.

I: Planning en fasering vervolgfases

2013-2015: grondverwerving
2017: realisatie

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Bouw woonwijk vindt plaats. Grondverwerving loopt. Bestek is gereed. Onderhandelingen met PZH verlopen stroef.



| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|-------|--------------|-----------------------|
| Auto | Projecten A4 | AU7 |

A: Naam van het project

Projecten A4

B: Omschrijving van het project / context

Voor de A4 lopen er meerdere deelprojecten:

- Routeontwerp A4
- A4 Burgerveen – Leiden
- Verkenning Prins Clausplein



Routeontwerp A4

Project 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. Het behelst onder meer het behoud van waardevolle landschappen, de ontwikkeling van snelwegparken, het accentueren van waterstelsels en cultuurhistorische linies (landschappelijk).

A4 Burgerveen – Leiden

Verbreding 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. Ter hoogte van Leiderdorp, Leiden en Zoeterwoude-Rijndijk wordt de A4 verdiept aangelegd. (Over een lengte van 1.400 meter).

De gemeenten Leiderdorp, Leiden en Zoeterwoude gaan enkele gebieden pal langs de A4 een andere invulling geven. Dat kan omdat de verdiepte ligging van de A4 en het gebruik van geluidsschermen mogelijkheden biedt voor verbetering van de woon- en leefbaarheid.

De 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 geluidsschermen, worden de nu doorbroken zichtlijnen in Leiderdorp en het gebied Hoge Rijndijk te Leiden en Zoeterwoude-Rijndijk hersteld.

Verkenning Prins Clausplein

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 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.

C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

Rijkswaterstaat is trekker voor de A4 projecten. Holland Rijnland is overlegpartner. Participanten zijn verder Zoeterwoude, Leiden, Leiderdorp, Provincie Zuid-Holland, Ministerie VROM, Ministerie van LNV.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

Routeontwerp A4

Verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de A4 en aansluiting bij de omgeving. 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.

A4 Burgerveen – Leiden

Betere doorstroming en betere inpassing van de A4.

Verkenning Prins Clausplein

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

E: Product

Deelprojecten voor aanpak gehele A4.

F: Afbakening van het eindresultaat

Verbreiding A4 tot 2x3 stroken inclusief verdiepte aanleg en betere ruimtelijke inpassing.

G: Aanpak

De uitvoering is in handen van Rijkswaterstaat. De A4 wordt verbreed tot 2x3 rijstroken tussen Burgerveen en Leiden. Er wordt ruimte gecreëerd om de A4 in de toekomst op een eenvoudige manier te kunnen verbreden naar 2x4 rijstroken. Rijkswaterstaat houdt ook bij de bouw van viaducten, op- en afritten, het aquaduct bij de Ringvaart en het aquaduct bij de Oude Rijn rekening met verbreding naar 2x4 rijstroken.

H: Personele inzet en kosten

Personele inzet en kosten worden gedragen door het Rijk. Met name voor de verdiepte ligging hebben de gemeenten Leiden, Leiderdorp en Zoeterwoude een substantiële bijdrage geleverd. De geraamde inzet van betrokken gemeenten bedraagt in totaal 660 uur voor de jaren 2013 en 2014. Holland Rijnland zet geen uren in voor dit project.

I: Planning en fasering vervolgfases

De uitvoering uiteindelijk heeft vertraging opgelopen door uitspraken van de Raad van State maar is nu nagenoeg afgerond.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Uitvoering deelprojecten.



| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|-------|--------------------------|-----------------------|
| Auto | Rotonde N455 PCT terrein | AU8 |

A: Naam van het project

Rotonde N455 PCT terrein

B: Omschrijving van het project / context

Realisatie van de aansluiting PCT terrein – N455. Het PCT terrein is 170 Ha sierteeltgebied. Het zijn vooral grote bedrijven die vanwege massaproductie kiezen voor de niet-grondgebonden teelt. Zij vinden op het Pot- en Containerteelt- terrein (PCT-terrein) in de gemeente Alphen aan den Rijn de ideale (klei)ondergrond. Fase 2, 3 en 4 van het PCT- terrein biedt ruimte voor grootschalige bedrijven, in eenheden van minimaal 10 hectare. De aansluiting van het PCT terrein op de N455 vindt plaats door middel van een rotonde.

C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

Holland Rijnland heeft geen rol.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

Verbeteren bereikbaarheid PCT terrein.

E: Product

Rotonde aansluiting N455 / PCT terrein.

F: Afbakening van het eindresultaat

Rotonde aansluiting N455 / PCT terrein.

G: Aanpak

Opstellen voorontwerp, definitief ontwerp, aanbesteding.

H: Personele inzet en kosten

Het project wordt uitgevoerd door de projectontwikkelaar van het PCT terrein.

I: Planning en fasering vervolgfases

De planning is afhankelijk van de voortgang van de te ontwikkelen terreinen. Door de slechte conjunctuur heeft de ontwikkeling vertraging. Er is vooralsnog geen zicht op een planning voor realisatie.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Eerstvolgende stap is het opstellen van een definitief ontwerp.



| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|-------|-------------------------------|-----------------------|
| Auto | Aansluiting A44 Flora Holland | AU9 |

A: Naam van het project**Aansluiting A44 Flora Holland****B: Omschrijving van het project / context**

Realisatie van een rechtstreekse afrit naar het terrein van Flora Holland aan de westzijde van de A44 (dus voor verkeer dat uit het noorden aangereden komt). Tevens wordt een indirecte aansluiting gemaakt voor verkeer dat het Flora Holland terrein verlaat. De beoogde aansluiting moet passen in een toekomstige Noordelijke randweg Rijnsburg.

C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

Holland Rijnland heeft in dit project geen functie. Rijkswaterstaat trekt het project. Gemeenten Katwijk, Oegstgeest, Teylingen en Flora Holland en Rijkswaterstaat nemen deel aan het project.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

Verbeteren van de doorstroming van de wegen rond Flora Holland. Met name de Rijnzichtweg in Rijnsburg en Oegstgeest worden ontlast van een grote hoeveelheid vrachtverkeer. Hierdoor verbetert de doorstroming, de verkeersveiligheid en het is gunstig voor het milieu.

E: Product

De huidige afrit vanuit het noorden naar de Rijnzichtweg wordt aangepast:

- de afrit zal noordelijker beginnen
- halverwege de afrit komt een afslag naar het Flora Holland terrein en een oprit voor het verkeer vanaf het Flora Holland terrein
- zowel het verkeer van de verlengde afrit als het verkeer dat gebruik maakt van de Flora Holland oprit, komt tezamen bij de verkeerslichten Rijnzichtweg alwaar zij hun weg kunnen vervolgen in alle richtingen.

F: Afbakening van het eindresultaat

Betere doorstroming op de Rijnzichtweg. Vanwege minder vrachtverkeer een veiligere situatie op de Rijnzichtweg en minder milieuoverlast.

G: Aanpak

De voorkeursvariant is uitgewerkt

Er zijn reeds afspraken over financiering tussen Rijk, Provincie, Katwijk, Oegstgeest en Flora Holland.

H: Personele inzet en kosten

Rijkswaterstaat is trekker van het project. Voor Holland Rijnland is de ureninzet nihil.

I: Planning en fasering vervolgfases***Inhoudelijk***

De procedures voor de omgevingsvergunning en de verkeersbesluiten zijn afgerond. De financieringsovereenkomsten zijn getekend. De aanbestedingsprocedure is gestart. Uitvoering van 3e kwartaal 2015 tot 1e kwartaal 2016.

Bestuurlijk

Er zijn aparte financieringsovereenkomsten tussen RWS en de afzonderlijke partijen afgesloten.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Inhoudelijk

Studie gereed: rechtstreekse ontsluiting Flora Holland / oprit met fysieke scheiding is mogelijk en uitvoerbaar. De voorkeursvariant is uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Oegstgeest heeft de procedure voor de omgevingsvergunning en de verkeersbesluiten afgerond. Rijkswaterstaat is de aanbesteding gestart.

Bestuurlijk

Bestuurlijk is er overeenstemming. Afspraken zijn gemaakt over de financiering tussen Rijk, Provincie, Katwijk, Oegstgeest en Flora Holland. De uitvoeringsovereenkomst is getekend.



| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|-------|---|-----------------------|
| Auto | Infrastructuur ten behoeve van Braassemerland | AU10 |

A: Naam van het project***Infrastructuur ten behoeve van Braassemerland*****B: Omschrijving van het project / context**

Braassemerland is een transformatiegebied in Roelofarendsveen. Het huidige tuinbouwgebied wordt omgezet in een woningbouwlocatie van circa 1800 woningen. Realisatie in de periode tot 2029. Wat betreft de benodigde infrastructuur is in fase 1 gestart met de aanleg van een nieuwe hoofdontsluitingsweg. De weg heeft een aansluiting gekregen op de Alkemadelaan in de vorm van een turborotonde loopt parallel aan het Westeinde en de Alkemadelaan. En sluit aan op het Noordeinde.

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

Holland Rijnland heeft in dit project geen functie. De gemeente Kaag en Braassem is trekker van het project.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

Ontsluiting van een nieuwe grootschalige woninglocatie. De huidige infrastructuur is niet toereikend om de groei van het verkeer af te wikkelen. Middels een nieuwe gebiedsontsluitingsweg (oost-west) moet de groei van het verkeer worden opgevangen.

E: Product

Infrastructuur voor alle vervoerstypen.

F: Afbakening van het eindresultaat

Verbetering van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur plus inrichting van de woon- werklocatie Braassemerland.

G: Aanpak

Ontwerp turborotonde Alkemadelaan, nieuwe oost-west verbinding, aansluiting op Noordeinde.

H: Personele inzet en kosten

Gemeente Kaag en Braassem is trekker van het project. Voor Holland Rijnland is de ureninzet nihil.

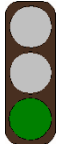
I: Planning en fasering vervolgfases

Vanwege de slechte economische situatie en het daardoor vervallen van de geplande gebiedsontsluitingsweg (noord-zuid, parallel aan Nooreinde en Zuideinde) zijn grootschalige ontwikkelingen in het zuidelijk deel niet meer mogelijk. Voor het zuidelijke gedeelte wordt dan ook een nieuwe gebiedsvisie gemaakt dat wordt vertaald in een nieuw bestemmingsplan. Verschillende deelgebieden in het noordelijk deel vinden wel gefaseerd doorgang. Te beginnen met een nieuwe centrumlocatie en woningbouw ten zuiden van het huidige centrum aan het Noordeinde. Hier zijn de eerste woningen inmiddels opgeleverd.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Inmiddels is de infrastructuur in zijn geheel gerealiseerd en opengesteld voor al het verkeer. De nieuwe ontsluitingsweg heeft als naam de 'Braassemdreef' gekregen en is conform afspraak gerealiseerd voordat de eerste woningen zouden worden opgeleverd.

Behoudens enkele kleine aanpassingen op de kruisingen met de Floraweg en het Noordeinde in het kader van de verkeersveiligheid is dit project dus afgerond.



| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|-------|----------------------------|-----------------------|
| Auto | LAB071 / Leidse Ring Noord | AU11 |

A: Naam van het project



LAB071 / Leidse Ring Noord

B: Omschrijving van het project / context

De oorspronkelijke projectomschrijving luidde: “Verbinding tussen de N206 en N445 inclusief ringweg Oost. Leiden wil een goede ringstructuur rond de stad om Leiden en de regio in de toekomst bereikbaar te maken en houden.”

Leiderdorp wil echter geen rondweg over eigen grondgebied. Een ondertunnelde Sumatrastraat bleek maatschappelijk en politiek eveneens geen draagvlak te ondervinden.

Dit is voor de gemeenten Leiden en Leiderdorp de aanleiding geweest om het initiatief te nemen om de ruimtelijk- economische ambities en de bereikbaarheidsproblematiek van de Leidse agglomeratie opnieuw te beschouwen en de verkeerskundige mogelijkheden te gaan verkennen om deze ambities te realiseren. In samenspraak met de randgemeenten is een verkenning van de Bereikbaarheid van de Leidse agglomeratie uitgevoerd. Als vervolg hierop wordt nu het planonderdeel Leidse Ring Noord verder uitgewerkt.

C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

Holland Rijnland heeft in dit project geen functie.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

Vanuit ruimtelijke economische ambities van de Leidse agglomeratie komen tot breed gedragen inzicht in infrastructurele oplossingen.

E: Product

Infrastructuur.

F: Afbakening van het eindresultaat

Streven naar een breed gedragen voorkeursalternatief van een pakket van infrastructurele maatregelen.

G: Aanpak

Verkenningproces van Leiden, Leiderdorp en Oegstgeest. Nadere uitwerking van de Leidse Ring Noord wordt gezamenlijk uitgevoerd door Leiden en Leiderdorp. Oegstgeest wordt over het proces geïnformeerd.

H: Personele inzet en kosten

De gemeente Leiden is trekker van het project. Voor Holland Rijnland is de ureninzet nihil.

I: Planning en fasering vervolgfases

De gemeenteraden van Leiden, Leiderdorp (en wellicht ook Oegstgeest) hebben de oplossing die is voortgekomen uit de verkenning LAB071, eind mei/begin juni 2015 vastgesteld. Daarna hebben de drie

gemeenten een samenwerkingsovereenkomst gesloten. Hiermee is de verkenning LAB071 afgerond en is gestart aan het uitwerken van een van de maatregelen waaruit de oplossing bestaat: de Leidse Ring Noord.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

In de eerste helft van 2014 is er een kansrijke oplossing gepresenteerd, bestaande uit een maatregelenpakket ter versterking van een ringstructuur in combinatie met een pakket van diverse no-regret-maatregelen. Deze oplossing was onderzocht met een conceptversie van de nieuwe RVMK. In de tweede helft van 2014 is er gewerkt aan een validatie van de oplossing, waarbij de onderzoeken nogmaals zijn uitgevoerd, maar dan met de definitieve versie van de nieuwe RVMK. Opnieuw bleek de oplossing effectief te zijn. In januari 2015 hebben de colleges van Leiden, Leiderdorp en Oegstgeest het validatierapport LAB071 en daarmee de Oplossing LAB071 vastgesteld. Vervolgens is de samenwerkingsovereenkomst tussen Leiden, Leiderdorp en Oegstgeest gesloten.

Een van de belangrijkste uitwerkingen van de Oplossing LAB071 betreft het versterken van de infrastructuur aan de noordzijde van de agglomeratie tussen de A44 en de A4, de zgn. "Leidse Ring Noord". Dit planonderdeel is thans op schetsniveau nader uitgewerkt en een Kaderbesluit wordt voorbereid. Naar verwachting kan de besluitvorming begin juli 2016 afgerond zijn. Daarna start de volgende uitwerkingsfase. De planning is er op gericht om in 2018 te starten met de uitvoering.



| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|-------|--|-----------------------|
| Auto | Ongelijkvloerse kruising N11 Leidse Schouw | AU12 |

A: Naam van het project***Ongelijkvloerse kruising N11 Leidse Schouw*****B: Omschrijving van het project / context**

Realisatie ongelijkvloerse kruising bij de aansluiting N11-Leidse Schouw aan de westzijde van Alphen a/d Rijn. Capaciteitsvergroting van de kruising door een ongelijkvloerse kruising is nodig. Als de Maximabrug gereed is zal het knelpunt

groter worden. Daarnaast zal bij de spoorverdubbeling een ongelijkvloerse kruising worden gerealiseerd. Er is dan ook een

relatie met **OV10** ongelijkvloerse spoorwegkruising Leidse Schouw.

Tevens is er een relatie met **AU2** ongelijkvloerse kruising Goudse Schouw.

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

Alphen a/d Rijn trekt dit project. Lobby via HR is gewenst.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

Door de verkeersgroei op de N11 van en naar Alphen a/d Rijn en Rijnwoude neemt de druk op de bestaande aansluitingen van de N11 toe. De ongelijkvloerse kruising biedt een oplossing voor de doorstroming en verkeersveiligheid.

E: Product

Infrastructuur.

F: Afbakening van het eindresultaat

Ongelijkvloerse kruising bij de aansluiting N11-Leidse Schouw aan de westzijde van Alphen a/d Rijn.

G: Aanpak

Opstarten organisatie voor de ontwikkeling van het project.

H: Personele inzet en kosten

Voor Holland Rijnland is de ureninzet nihil.

I: Planning en fasering vervolgfases

Verkenningstudie heeft plaatsgevonden.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

De provincie heeft getracht om financiering door het Rijk van een ongelijkvloerse aansluiting van de N11 op de Leidse Schouw op de agenda te krijgen van overleg met het Rijk (BO-MIRT); dit heeft het helaas niet gehaald. Tijdens de netwerkanalyse bij de provincie in maart 2016 getracht 'op de kaart te krijgen.' Onderdeel laten uitmaken van lobby om N11 op te waarderen naar A-status. Heeft samenhang met Bodegravenboog.



| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|-------|--------------------------|-----------------------|
| Auto | Ontsluitingsweg Bentwoud | AU13 |

A: Naam van het project

Ontsluitingsweg Bentwoud

B: Omschrijving van het project / context

Hoofdontsluiting Bentwoud. Inclusief een halte voor de Qliner. Het Bentwoud is een achthonderd hectare groot natuurgebied in ontwikkeling.

Gelegen tussen Zoetermeer, Moerkapelle, Waddinxveen, Boskoop, Hazerswoude en Benthuizen. Het wordt een gevarieerd gebied met bos, waterpartijen, moeras en weiden, doorsneden door fiets en wandelpaden. Er komt een golfbaan en er is ruimte voor allerlei recreatieve initiatieven.

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

Holland Rijnland heeft in dit project geen functie. Trekker is de provincie Zuid Holland. Partners zijn Staatsbosbeheer, de gemeenten Waddinxveen, Alphen aan den Rijn, Zoetermeer en het Hoogheemraadschap van Rijnland.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

Tussen Zoetermeer/Rijnwoude en Waddinxveen/Boskoop komt het Bentwoud, een bos- en natuurgebied van 800 hectare. Het Bentwoud wordt grootschalig, aaneengesloten en met een natuurlijk karakter. Dit project betreft de hoofdontsluitingsweg.

E: Product

Infrastructuur.

F: Afbakening van het eindresultaat

Ontsluiting Bentwoud. Inclusief rotonde, fietstunnel, voetgangersviaduct en halte voor de Qliner.

G: Aanpak

Uitvoering door Provincie Zuid-Holland icm groot onderhoud aan de N209.

H: Personele inzet en kosten

Voor Holland Rijnland is de ureninzet nihil.

I: Planning en fasering vervolgfases

Het project heeft enige vertraging opgelopen in verband met rijksbezuinigingen. Inmiddels is de weg aangelegd. Het parkeerterrein en inrichting volgen nog. De rotonde is Q2 2016 gereed, de fietstunnel Q4 2016.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

De werkzaamheden voor de toegangsweg zijn nagenoeg gereed. Het parkeerterrein in het Bentwoud moet nog worden aangelegd



| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|-------|------------|-----------------------|
| Auto | Maximabrug | AU14 |

A: Naam van het project

Maximabrug

B: Omschrijving van het project / context

De nieuwe brug moet de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Hoogewaard in Koudekerk a/d Rijn verbeteren en de verkeersoverlast in Koudekerk a/d Rijn en Alphen a/d Rijn verminderen. Bij de keuze voor de locatie van de brug is ook rekening gehouden met het mogelijk maken van een kleine rondweg rond Alphen a/d Rijn. De brug zal een belangrijke schakel worden in de toekomstige westelijke ontsluiting van gemeente Alphen a/d Rijn en de leefkwaliteit en bereikbaarheid van Beide gemeenten. De doorvaarthoogte van de brug wordt minimaal 5,5 meter. De brug heeft vier rijstroken met voorzieningen voor fietsers en voetgangers. Relatie met de Oude Rijnzone. Ook relatie met project **AU12** ongelijkvloerse kruising N11 Leidse Schouw.



C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

Ureninzet Holland Rijnland is nihil.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

Verbeteren bereikbaarheid van het bedrijventerrein Hoogewaard in Koudekerk a/d Rijn en oplossen verkeersoverlast in Koudekerk a/d Rijn en Alphen a/d Rijn. Bij de keuze voor de locatie van de brug is ook rekening gehouden met het mogelijk maken van een rondweg rond Alphen a/d Rijn.

E: Product

Oeververbinding over de Oude Rijn ter hoogte van de Leidse Schouw Alphen-West en Rijnwoude- Oost.

F: Afbakening van het eindresultaat

Brug met vier rijstroken en voorzieningen voor fietsers en voetgangers.

G: Aanpak

De realisatie van deze brug over de Oude Rijn maakt onderdeel uit van de afspraken die rijk, provincie en gemeenten hebben gemaakt over de Oude Rijnzone. Dit is het gebied op en langs de rivier de Oude Rijn, tussen Leiden en Bodegraven waar de huidige knelpunten worden aangepakt en verbeterd zodat het gebied wordt klaargestoomd voor de toekomst waarin ruimte is voor wonen, werk, infrastructuur, recreatie, natuur en water.

H: Personele inzet en kosten

Voor Holland Rijnland is de ureninzet nihil. gemeenten Alphen a/d Rijn besteedt bijna 5000 uur per jaar aan dit grote project. De provincie draagt 25 procent van de kosten van de Maximabrug, tot een maximum van 10 miljoen euro. Tevens draagt het bedrijfsleven op de Hoogewaard bij.

I: Planning en fasering vervolgfases

De bouw is in uitvoering



J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

De brug wordt 23 december 2016 opgeleverd

| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|-------|----------------|-----------------------|
| Auto | Bodegravenboog | AU15 |

A: Naam van het project

Bodegravenboog

B: Omschrijving van het project / context

Een rechtstreekse weg die verkeer vanaf de N11 bij Bodegraven naar de A12 richting Gouda voert. De boog moet gaan lopen over het gebied waar nu het parkeerterrein van het AC-restaurant is gevestigd.



C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

Holland Rijnland heeft platformfunctie.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

Met de Bodegravenboog kan het doorgaande verkeer voor een groot deel van de N207 afgeleid worden. Met de Bodegravenboog wordt de verbinding A12-N11 aantrekkelijker voor verkeer tussen Alphen a/d Rijn en Gouda. Hierdoor neemt de verkeersdruk op de N207 af. De functie van de N207 kan met een veel lager aandeel doorgaand verkeer sterker worden afgestemd op de ontsluiting van het gebied.

E: Product

Infrastructuur.

F: Afbakening van het eindresultaat

Volledige Bodegravenboog. Dit project heeft een relatie met project AU12.

G: Aanpak

Lobby van Holland Rijnland en Provincie Zuid-Holland richting Rijk. Het Rijk heeft de boog niet hoog op de prioriteitenlijst staan. Inmiddels is dit project wel opgenomen als lobbyproject in het RVVP Midden-Holland. Een gezamenlijke aanpak door beide regio's versterkt de positie voor dit project richting RWS.

H: Personele inzet en kosten

Voor Holland Rijnland is de ureninzet voorsnog nihil. Voor de aanleg van de gehele Bodegravenboog is circa tweehonderd miljoen euro nodig. Geld moet voor groot deel van het Rijk komen. De kosten van de Bodegravenboog zijn aanzienlijk, voornamelijk doordat de 'buitenboog' (A12 – N11) over grote afstand op hoogte over de A12 en de N11 heen moet. De kosten voor de 'binnenboog' (N11 – A12) zijn veel lager, terwijl deze toch de helft van de functionaliteit voor zijn rekening neemt.

I: Planning en fasering vervolgfases

Korte termijnmaatregelen N459 Bodegraven-Reeuwijk: bypass bij de afrit van de N11 en aanpassing van de Fortuijnrotonde.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

De planstudie is afgerond en de uitvoering is in voorbereiding. Eind 2015 moeten de korte termijnmaatregelen om de doorstroming van de N11 naar de A12 te verbeteren gereed zijn.



| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|-------|------------|-----------------------|
| Auto | N207 Noord | AU16 |

A: Naam van het project
N207 Noord

B: Omschrijving van het project / context

Capaciteitsvergroting van de N207 Noord naar 2x2 rijstroken. De verkeersvraag in de huidige situatie ten noorden van Alphen aan den Rijn is groot. De capaciteit van de N207-noord is ontoereikend. Dit bevestigt het dagelijkse verkeersbeeld op deze relatie: veel congestie en een brede spits. 's Ochtends is er vooral congestie in noordelijke richting en 's middags in zuidelijke richting. De provincie Zuid Holland heeft dit project verdeeld in meerdere 'knelpunten' die opgelost moeten worden zodat de congestie verminderd.

Daarnaast is de N207 noord opgedeeld in trajectdelen:

- T2: corridor Eisenhowerlaan – Kruisweg
- T3: Buscorridor Kruisweg – Leidsche Vaart
- T4: Buscorridor Leidsche Vaart – Drechtbrug
- T5: Passage Leimuiden



C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

Provincie Zuid Holland is trekker, Kaag en Braassem en Alphen a/d Rijn participeren. Regio Holland Rijnland is vorig jaar een lobby gestart bij de provincie Zuid-Holland om deze 'greenport' corridor, inclusief het deel ten zuiden van Alphen a/d Rijn, hoger op de agenda te krijgen. Doel is om de corridor in één keer goed te realiseren.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

Zeker met de verwachte groei van het verkeer zijn maatregelen op de N207-noord noodzakelijk zijn om het verkeer op goede wijze te kunnen afwickelen. Door de verdubbeling van de N207- noord naar 2x2 neemt de capaciteit aanzienlijk toe en daarmee de bereikbaarheid van Alphen aan den Rijn vanuit het noorden.

E: Product

Infrastructuur N207 Noord verdubbelen naar 2x2 rijstroken.

F: Afbakening van het eindresultaat

Capaciteitsuitbreiding N207. Tussen de Eisenhowerlaan en de Kruisweg verbreden met twee rijstroken en aanliggende busstroken. Inclusief aandacht voor toevoerwegen. Tussen de Kruisweg en de brug over de Drecht bij Leimuiden verbreden met een aanliggende busstroken, die in de toekomst mogelijk kunnen dienen als extra rijstrook voor al het verkeer. Bij het kruispunt Leimuiden moet er een oplossing komen waardoor het verkeer op de N207 beter doorstroomt.

G: Aanpak

Langs het weggedeelte tussen de Kruisweg en de brug over de Drecht worden busstroken aangelegd. Tussen de Eisenhowerlaan bij Alphen aan den Rijn en de Kruisweg komen twee extra rijstroken voor het verkeer. Tijdens de aanleg van de verbreding zal ook grootonderhoud aan de weg plaatsvinden.

H: Personele inzet en kosten

Voor Holland Rijnland is de ureninzet nihil. Alphen a/d Rijn en Kaag en Braassem besteden in totaal 120 uur per jaar aan het project.

I: Planning en fasering vervolgfases

T2: corridor Eisenhowerlaan – Kruisweg
T3: Buscorridor Kruisweg – Leidsche Vaart
T4: Buscorridor Leidsche Vaart – Drechtbrug
T5: Passage Leimuiden

Het project wordt gefaseerd uitgevoerd. In Q2 2015 is begonnen met de voorbelasting op T2 en begin 2016 is er begonnen met vervanging van de Drechtbrug (=onderdeel T4). De overige trajectdelen volgen hierop. Het vervangen van de brug over de Leidschevaart staat gepland voor 2017.

De busstroken krijgen bij aanleg al het profiel van doelgroepstroken en naar verwachting worden de busstroken na aanleg snel omgebouwd tot doelgroepstroken. Een eventuele planning voor het ombouwen naar 2x2 is op dit moment niet aan de orde.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

De bestemmingsplanprocedure voor de trajectdelen 2 t/m 4 is inmiddels doorlopen en dus is er gestart met de uitvoering. Zoals hierboven aangegeven is er gestart met voorbelasting op trajectdeel 2 en de vervanging van de Drechtbrug bij Leimuiden (T4). De uitvoering van de overige trajectdelen zal hierop aansluiten en is op dit moment nog afhankelijk van grondaankoop.

Voor passage Leimuiden, trajectdeel 5, is een vertraging ontstaan omdat het bestemmingsplan Drechthoek II, waarin een gedeelte van de Passage Leimuiden is opgenomen, vernietigd is door de Raad van State.



| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|-------|--------------------|-----------------------|
| Auto | Corridor N207 Zuid | AU 16A |

A: Naam van het project*Corridor N207 Zuid***B: Omschrijving van het project / context**

Planstudie naar verbeteringen in het wegennet ter ontsluiting van de Greenportregio Boskoop en het verbeteren leefbaarheid en bereikbaarheid in de Greenport regio. Hieronder vallen o.a. Hazerswoude-dorp en Boskoop. Er zijn in totaal acht knelpunten gedefinieerd.

C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

Holland Rijnland heeft een actieve rol gespeeld bij de lobby en het mobiliseren van stakeholders in de verkenningfase. Tijdens de 2^e fase van de planstudie (vanaf Q2 2016) kan HR, samen met De Nieuwe Regio (vh ISMH), een rol spelen bij de langetermijn verkenning ter verbetering van de ontsluiting van deze regio en het zoeken naar aanvullende financiering.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

Verbeteren leefbaarheid en bereikbaarheid in de Greenport regio. Hieronder vallen o.a. Hazerswoude-dorp en Boskoop.

E: Product

Een definitieve voorkeursvariant aan het einde van de 1^e fase. Een dito bestemmingsplan en uitvoeringsbesluit aan het einde van de 2^e fase. Daarnaast een oplossing voor het verkeersknelpunt Hazerswoude Dorp en verkenning naar lange termijn aan het einde van de 2^e fase.

F: Afbakening van het eindresultaat

Het eindproduct moet een oplossing bieden voor diverse knelpunten zoals genoemd in de MER. De voorkeursvariant is een eerste stap daartoe, maar lost slechts enkele van de genoemde knelpunten op. De lange termijn oplossing moet een oplossing bieden voor alle in de MER genoemde knelpunten.

G: Aanpak

In 2014-2015 is een 1e fase MER uitgevoerd voor verschillende varianten. Gemeenten Alphen en Waddinxveen zijn de bevoegde gezagen voor de MER. Er zijn diverse bewonersavonden geweest en bijeenkomsten voor raads- en statenleden. De cie voor de MER heeft een positief tussenadvies uitgebracht over de MER.

H: Personele inzet en kosten

Alphen a/d Rijn besteedt bijna 200 uur per jaar aan dit project.

I: Planning en fasering vervolgfases

Medio 2016 vindt er besluitvorming plaats in GS en B&W en ook de staten en raden over het definitieve voorkeursalternatief. Daarna, vanaf Q2 vindt de 2^e fase van de planstudie plaats.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

GS en de colleges zullen in Q2 een definitief besluit nemen over de voorkeursvariant (de Bentwoudlaan).



| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|-------|---|-----------------------|
| Auto | Programma ontsluiting Greenport Duin- en Bollenstreek | AU17-AU26 |

A: Naam van het project

Programma ontsluiting Greenport Duin- en Bollenstreek (POG)

B: Omschrijving van het project / context

In december 2008 hebben de provincies Noord- en Zuid-Holland, de Stadsregio Amsterdam en Holland Rijnland de Samenwerkingsagenda Bereikbaarheidsstudie Grensstreek vastgesteld. De inhoudelijke basis hiervoor was de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek.

Holland Rijnland heeft € 37,5 miljoen budget uit het Regionaal Investeringsfonds (RIF) gereserveerd voor een aantal bereikbaarheidsmaatregelen in de Duin-Bollenstreek. Dit bedrag is als volgt verdeeld:

- Pakket Maatregelen Middengebied Duin- en Bollenstreek: € 20 mln.*
 - N205-N206 (-A4) / Duinpolderweg: € 12,5 mln.*
 - OV-maatregelen ten behoeve van de corridor Noordwijk - Schiphol: € 5 mln.*
- Het Algemeen Bestuur heeft op 29 juni 2011 deze verdeling vastgesteld.

Het pakket aan maatregelen en de afspraken met betrekking tot de besteding van de gereserveerde RIF-middelen zijn samengebracht in het Programma Ontsluiting Greenport Duin- en Bollenstreek (POG). Het POG is in juni 2011 vastgesteld door het Algemeen Bestuur. Het POG omvat zowel projecten die worden meegefinancierd vanuit het RIF, als projecten zonder RIF-financiering. Naast de drie hierboven benoemde maatregel(pakket)en is de Noordelijke Randweg Rijnsburg onderdeel van het POG. Projectbladen AU9 en AU17 t/m AU26 zijn in dit projectblad samengevoegd. Uitgebreidere informatie over de afzonderlijke projecten is te vinden in het (concept) Programma Ontsluiting Greenport Duin- en Bollenstreek, actualisatie 2015. Projecten hebben elk hun eigen dynamiek. Het programma wordt daarom periodiek geactualiseerd.

C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

Holland Rijnland is overlegpartner en heeft daarbij een richtinggevende rol. Holland Rijnland draagt zorg voor een goede besteding van de bijdrage die de gemeenten via het RIF voor de ontsluiting van de Greenport Duin- en Bollenstreek hebben gereserveerd (€ 37,5 mln.). Holland Rijnland neemt actief deel aan projectorganisaties en monitort projecten. Partners zijn provincies Zuid-Holland en Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam, gemeenten Haarlemmermeer, Hillegom, Lisse, Noordwijkerhout, Noordwijk, Teylingen, Katwijk en Oegstgeest.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

De doelstellingen van verkeersmaatregelen in de Greenport Duin- en Bollenstreek zijn:

- structureel verbeteren bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in de Duin- en Bollenstreek;
- verbeteren economische positie van de Greenport Duin- en Bollenstreek;
- kernen in de Duin- en Bollenstreek aan te sluiten op het provinciale en landelijke hoofdwegennet.

E: Product

Realisatie van een pakket infrastructurele maatregelen. In het POG worden beschrijvingen per project gegeven. Per project worden onder meer het doel, beschrijving maatregelen, betrokken partijen, planning en financiën benoemd.

F: Afbakening van het eindresultaat

Zie I voor een overzicht van de projecten in het POG. Dit pakket is afgebakend via het onder B genoemde AB-besluit van juni 2011.

Op projectniveau is een beschrijving te vinden in de bijlage UP POG. Deze projecten boeken elk in hun eigen tempo voortgang. Daarnaast is sprake van voortschrijdend inzicht en van nieuwe ontwikkelingen. Daarom vindt periodieke actualisatie plaats van het POG.

G: Aanpak

Diverse partijen treden op als initiatiefnemer voor planvorming, voorbereiding en realisatie van de maatregelen: de provincie Zuid-Holland, verschillende gemeenten, en de provincie Noord-Holland voor de Duinpolderweg.

De jaarlijkse actualisatie van het POG gebeurt in nauw overleg met de betrokken gemeenten en de provincies Zuid- en Noord-Holland.

H: Personele inzet en kosten

Holland Rijnland besteedt in 2016 in totaal circa 150 uur, verdeeld over de verschillende projecten in het POG, met name de Duinpolderweg

I: Planning en fasering vervolgfases

-

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)



| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|-----------------|------------------------|-----------------------|
| Goederenvervoer | Stedelijke distributie | GV1 |

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!”). Uit inventarisatie is gebleken is dat de venstertijden in gemeenten die dergelijke tijden hanteren regionaal nauwelijks afwijken. Verder 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. Overigens heeft de verladersonorganisatie nooit aangegeven dat dit het geval is.

C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

Holland Rijnland heeft geen taak. Trekker van het project is de gemeente Leiden.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

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

E: Product

Afspraken over venstertijden, voertuigen, ontheffingen 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, 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 een inventarisatie gemaakt van venstertijden en aanvullende problematiek ten aanzien van het goederenvervoer bij alle gemeenten. Op basis daarvan is geconstateerd dat van eenduidigheid sprake is. Tijdens dit onderzoek is een tweede item naar voren gekomen. Het hanteren van verschillende beweegbare afsluitingen (uitneembare palen, verzinkbare palen et cetera). Afsproken is om op het moment dat het alarmverkeer hier om vraagt dit item regionaal aan te pakken.

H: Personele inzet en kosten

Op het moment dat zich weer actuele onderwerpen op dit punt aandienen zetten Leiden en Alphen a/d Rijn beiden 10 uur in per jaar.

I: Planning en fasering vervolgfases

Gereed: Inventarisatie venstertijden bij alle regiogemeenten

Gereed: Vastleggen eenduidige venstertijden



J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Inventarisatie beweegbare afsluitingen volgt op het moment dat signalen opgevangen worden dat de diversiteit er aanleiding toe geeft.

| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|-----------------|---------------|-----------------------|
| Goederenvervoer | Agrologistiek | GV2 |

A: Naam van het project

Agrologistiek (GreenFlow)

B: Omschrijving van het project / context

GreenFlow is een greenport project. Binnen GreenFlow wordt gewerkt aan het verminderen van de verkeersdruk over de hefbrug Boskoop door slimme inzet van middelen om de verkeersdruk over de hefbruggen en in het centrum van Boskoop terug te dringen.

Het accent binnen het project GreenFlow ligt op optimalisatie van de logistiek van de kleinere bestellingen. Het 'just-in-time' leveren van planten en bomen en snel inspelen op orders is de kracht van Greenport regio Boskoop maar kan efficiënter. Vooral het transport van oost naar west kost veel tijd. Daarom start een proef met een logistieke hub ofwel een centraal laad- en lospunt op de Halve Raak in Boskoop Oost (voormalig Houtmanterrein, nu Fred Stolwijk).

Boomkwekers uit Boskoop-Oost leveren kleine bestellingen van een paar trays of kisten tot enkele losse planten af bij de hub. De deelnemende handelaren uit Boskoop West laten deze bestellingen gezamenlijk door een transporteur ophalen of halen deze zelf op. Dit bespaart alle partijen tijd en het aantal vervoersbewegingen over de brug vermindert.

C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

Holland Rijnland heeft geen actieve rol. Het project is een samenwerking tussen provincie, kwekers en gemeente. Op dit moment nemen tien handelsbedrijven uit Boskoop West deel. De verwachting is dat het aantal handelsbedrijven snel zal toenemen.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

Minder belasting van milieu en leefomgeving door slimmere distributie en efficiënter vervoer van goederen.

E: Product

Verbeterde doorstroming en een efficiënte en duurzame benutting van middelen, voertuigen en infrastructuur.

F: Afbakening van het eindresultaat

Nieuwe oplossingen voor distributie en goederenvervoer.

G: Aanpak

Een projectgroep begeleidt het project. Hierin participeren een vervoersadviseur, PZH, st. Greenport en de gemeente Alphen aan den Rijn.

H: Personele inzet en kosten

Voor Holland Rijnland is de ureninzet nihil.

I: Planning en fasering vervolgfases

Eerste stap was het opstellen van een kwantitatieve analyse van de vervoersstromen. In de tweede fase werd toegewerkt naar het formeren en realiseren van oplossingen. In de derde fase worden drie pilotprojecten uitgevoerd: 1^o: inzetten van hubs voor verzamelen en vervoer van producten. 2^o: efficiënt en duurzaam vervoer van goederen van Boskoop oost- naar west en v.v. 3^o: in het kader van Greenport Mainport de dienstensector koppelen aan de productiesector en effectief van verschillende vervoersmodaliteiten in samenwerking met andere greenports (o.a. van gebruik van Aalsmeer).



J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Op 2 maart 2016 is de eerste hub (overlaadpunt) in Boskoop Oost geopend.

| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|-----------------|-------------------------------|-----------------------|
| Goederenvervoer | Kwaliteitsnet goederenvervoer | GV3 |

A: Kwaliteitsnet Goederenvervoer

B: Omschrijving van het project / context

De provincie Zuid-Holland verbetert in samenwerking met Holland Rijnland met kleine aanpassingen op meerdere plaatsen in de regio de doorstroming van het vrachtvervoer: het

'Programma Kwaliteitsnet goederenvervoer'. Transport is in de regio met Greenports en veel bedrijvigheid een belangrijke spil van de economie. Een goede bereikbaarheid is noodzakelijk voor de economie. Voor Holland Rijnland zijn er maatregelen voor de goederenstromen rond Greenport Bollenstreek en Flora Rijnsburg. Deelprojecten zie onder **E: Product**.

Onderdeel van het project is ook de proef met vrachtwagens op busbaan Herenweg bij Alphen a/d Rijn. Vanaf eind 2011 mogen vrachtwagens op de Herenweg/N207 tussen de Eisenhowerlaan en de Kruisweg gebruikmaken van de busbaan. Door gebruik te maken van de busbaan kunnen vrachtwagens beter doorrijden. Hierdoor stroomt ook het overige verkeer beter door. Met dit soort maatregelen zorgt de provincie Zuid-Holland ervoor dat alle transportmogelijkheden optimaal gebruikt worden. Eenzelfde proef vindt plaats op de N206.

C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

De taak van Holland Rijnland is overlegpartner in het kader van de platformfunctie.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

Goede doorstroming van het goederenvervoer in de regio.

E: Product

Korte termijn maatregelenpakket goederenvervoer Ontsluiting Greenport Bollenstreek:

- N443a Linksafstrook verlengen voor betere doorstroming vrachtverkeer
- N443a Rammelstroken op rotondes voor verbetering doorstroming en verkeersveiligheid en vermindering schade van lading
- N206c Doorstroming goederenvervoer door groene golven voor goederenvervoer via Tovergroen / Odysa
- N208 Rammelstroken en invoegen na rotonde of VRI aanpassen waardoor doorstroming vrachtverkeer wordt vergroot
- N208 Aansluiting A44 en verruiming bochtstralen
- N208 Doorstroming verbeteren door realisatie van VRI bij de Keukenhof
- N444a Doorrijhoogte viaduct A44 op kwaliteitsnet niveau brengen en aanleggen rotonde
- Ontsluiting Capaciteit kruispunten van en naar Flora Holland Flora Rijnsb.

F: Afbakening van het eindresultaat

Het eindresultaat bestaat uit de realisatie van de projecten van het Uitvoeringsplan Kwaliteitsnet Goederenvervoer.

G: Aanpak

De provincie Zuid-Holland voert de projecten uit.

H: Personele inzet en kosten

Provincie is trekker. Inzet van Holland Rijnland:
2014 10 uur
2015 Nihil

I: Planning en fasering vervolgfasen

2012-2015 Uitvoering deelprojecten

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Korte termijn maatregelenpakket goederenvervoer Ontsluiting Greenport
Bollenstreek: N443a Linksafstrook verlengen voor betere doorstroming
vrachtverkeer

Maatregel is vervallen

N443a Rammelstroken op rotondes voor verbetering doorstroming en
verkeersveiligheid en vermindering schade van lading

Uitvoering 2012/2013, afgerond op 3 rotondes

N206c Doorstroming goederenvervoer door groene golven voor goederenvervoer
via Tovergroen / Odysa

Maatregel is vervallen a.g.v. herinrichtingsplannen N206

N208 Rammelstroken en invoegen na rotonde of VRI aanpassen waardoor
doorstroming vrachtverkeer wordt vergroot

Uitvoering 2014 Q3

N208 Aansluiting A44 en verruiming bochtstralen

Maatregel is vervallen

N208 Doorstroming verbeteren door realisatie van VRI bij de Keukenhof

Maatregel is vervallen n.a.v. resultaat trajectstudie

N444a Doorrijhoogte viaduct A44 op kwaliteitsnet niveau brengen en aanleggen
Ronde

Maatregel kan niet uitgevoerd worden , technisch niet uitvoerbaar

Ontsluiting Capaciteit kruispunten van en naar Flora Holland
Flora Rijnsburg



Maatregel is nog niet uitgevoerd c.q. er is nog geen subsidieaanvraag ingediend.

**Project zit nog in de uitwerkingsfase. In kader van Beter Benutten
wordt de aansluiting Flora Holland op de A44 aangelegd, uitvoering 2014-
2015**

| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|--------------------|--------------------------------|-----------------------|
| Verkeersveiligheid | Aanpak ongevallenconcentraties | VV1 |

A: Naam van het project

Aanpak ongevallenconcentraties

B: Omschrijving van het project / context

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

Dit project heeft een relatie met project **VV2**, 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 Subsidieregeling Mobiliteit

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 naastde bijdrage uit de Subsidieregeling Mobiliteit 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 wordt er een beperkt aantal black spots in de regio aangepakt. Door de jaren heen is het aantal black spots in de regio ook substantieel teruggelopen.

F: Afbakening van het eindresultaat

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

G: Aanpak

Jaarlijks wordt een beperkt aantal black spots aangepakt. De laatste jaren is het voorheen jaarlijks geactualiseerde overzicht met black spots in de regio ter discussie komen te staan. De ongevallen worden niet zorgvuldig genoeg geregistreerd om een betrouwbaar beeld te geven. Voor de verdeling van de subsidiegelden Duurzaam Veilig is om die reden al een andermethodiek afgesproken.

H: Personele inzet en kosten

Holland Rijnland: 20 uur per jaar. Inzet van gemeentelijke personele capaciteit is afhankelijk welke gemeente(n) in het betreffende jaar eenverkeersgevaarlijk punt aanpakt.

I: Planning en fasering vervolgfases

Jaarlijkse aanpak van 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 worden subsidieaanvragen ingediend voor de aanpak van verkeersongevallenconcentraties. Uit de inventarisatie bij gemeenten blijkt dat het lastig is om het streven van de aanpak van twee tot drie verkeersongevallenconcentraties niet jaarlijks wordt gehaald. Voor deelname aan projecten in het kader van educatie en voorlichting wordt verwezen naar het projectblad **VV2**.



| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|--------------------|------------------------------------|-----------------------|
| Verkeersveiligheid | Maatregelpakket Verkeersveiligheid | VV2 |

A: Naam van het project**Maatregelpakket Verkeersveiligheid****B: Omschrijving van het project / context**

Het Maatregelpakket Verkeersveiligheid betreft een integrale aanpak, waarbij telkens wordt gezocht naar een optimale mix van maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding en infrastructuur. Het Maatregelpakket vindt zijn uitwerking in een zogenaamd Actieprogramma. In 2013 is vastgesteld het Actieprogramma 2014-2016. Dit Actieprogramma geeft de activiteiten op het gebied van gedragsbeïnvloeding (voorlichting, educatie en handhaving) weer voor de jaren 2014-2016, inclusief de financiële consequenties middels een meerjarenbegroting. In het plan is in lichte mate ook aandacht voor infrastructuur, zoals bijvoorbeeld bij de aanpak van veilige schoolomgevingen.

De context van het Verkeersveiligheidsproject van Holland Rijnland wordt met name gevoed door het landelijk beleid ten aanzien van verkeersveiligheid. Een permanente verbetering van de verkeersveiligheid blijft in dat beleid centraal staan. Dit ondanks dat het aantal verkeersdoden in Holland Rijnland per jaar lijkt geleidelijk te dalen.

Een integrale en gedragsbeïnvloedende aanpak (mens, voertuig en weg) volgens de principes van Duurzaam Veilig dient uitgangspunt te blijven: mensen zijn feilbaar en kwetsbaar. Circa 98% van de ongevallen gebeurt nog steeds door menselijk falen. Gedragsbeïnvloedende maatregelen zullen de beoogde verkeersveiligheidswinst voor hun rekening moeten nemen. Deze maatregelen dienen door de regio's te worden uitgewerkt. Gedragsbeïnvloeding op regionale schaal is namelijk effectiever dan op lokale schaal.

Dit project heeft een relatie met project **VV1**: 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)

Een permanente verbetering van de verkeersveiligheid, via een regionale gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers in alle leeftijdsgroepen, en via een regionale afstemming van infrastructuur.

E: Product

- Actieprogramma Verkeersveiligheid 2014-2016 Holland Rijnland.
- Uitvoering van alle projecten uit het Actieprogramma.
- Inventarisatie en analyse van de verkeersongevallen in de regio.
- Afstemming van de voortgang van de activiteiten met verschillende partijen in de regio die zich bezig houden met verkeersveiligheid.
- Regionale afstemming van infrastructuur.
- Ook coördinatie van lokale projecten, namelijk aanvraag en afhandeling van de subsidie voor lokale projecten gedragsbeïnvloeding op grond van de Subsidieregeling Mobiliteit.

F: Afbakening van het eindresultaat

Het project betreft in principe voornamelijk regionale gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers. Echter, Holland Rijnland tracht ook te komen tot een regionale afstemming van infrastructuur, door regionale afstemming tussen de gemeenten onderling na te streven ten aanzien van bijvoorbeeld uitvoering wegcatégorisering en veilige inrichting schoolomgeving.

G: Aanpak

De activiteiten staan op detailniveau in het Actieprogramma beschreven. Voor wat betreft de gedragsbeïnvloeding wordt aangesloten bij de uitgangspunten van permanente verkeerseducatie. 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 inzet is er op gericht om de scholen zich te laten certificeren voor het verkeersveiligheidslabel (School op Seef).

De projectaanpak kenmerkt zich verder door de inzet van twee zogenaamde projectleiders gedragsbeïnvloeding. Deze projectleiders geven sturing aan uitvoerders. Ze werken samen met educatie-adviseurs van onderwijsbegeleidingsdiensten. De uitvoering van een paar projecten van het Actieprogramma, zoals BROEM-ritten, wordt aangestuurd door de gemeenten.

H: Personele inzet en kosten

| | 2016 | 2017 | 2018 |
|------------------|------|------|------|
| Katwijk | 100 | 100 | 100 |
| Lisse | 75 | 75 | 75 |
| Voorschoten | 20 | 20 | 20 |
| Leiden | 100 | 100 | 100 |
| Kaag en Braassem | 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 |
| Alphen | 100 | 100 | 100 |
| Nieuwkoop | 20 | 20 | 20 |
| Rijnwoude | 20 | 20 | 20 |
| Holland Rijnland | 500 | 500 | 500 |

Kosten

Voor de projecten gedragsbeïnvloeding en de verkeersveiligheidsatlas komen de jaarlijkse kosten op €524.280. Elk jaar wordt € 354.085 terugontvangen als subsidie uit de BDU. Daardoor komt feitelijk €170.195 per jaar ten laste van Holland Rijnland. Verder verstrekt de provincie 100% subsidie voor de kosten van de regionaal projectleiders (€ 88.500).

I: Planning (en fasering vervolgfases)

Het Actieprogramma wordt in de jaren 2014-2016 in zijn geheel uitgevoerd.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Het Actieprogramma 2014-2016 is voor 100% in uitvoering



| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|--------|----------------------------------|-----------------------|
| Milieu | Regionale Verkeer en MilieuKaart | MI1 |

A: Naam van het project***Regionale Verkeer en Milieukaart (RVMK)*****B: Omschrijving van het project / context**

De RVMK is een beleidsondersteunend instrument, waarmee verkeers- en milieuberekeningen kunnen worden uitgevoerd. De RVMK bestaat uit een verkeersmodel en een milieumodel.

Met de verkeerskaart kan inzicht worden verkregen in de effecten van varianten (bv. het instellen van eenrichtingsverkeer of het realiseren van 30 km/uur-gebieden) voor de hoofdwegenstructuur en in consequenties van de verkeersafwikkeling bij woningbouw- en bedrijvenlocaties.

Met het milieumodel kunnen voor elke verkeersvariant de milieu-effecten (luchtverontreiniging en geluidsbelasting) worden berekend. Zodoende kunnen voor de gehele regio de locaties in beeld worden gebracht, waar zich knelpunten op het gebied van milieu voordoen als gevolg van het (weg)verkeer. Effecten van mogelijke oplossingen kunnen in beeld worden gebracht. Gemeenten gebruiken de RVMK bij het opstellen of herzien van bestemmingsplannen. De RVMK komt tot stand voor en door de gemeenten. In februari 2015 is het RVMK 3.0 door het Dagelijks Bestuur vast gesteld en ter vaststelling aangeboden aan de colleges.

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

C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

Holland Rijnland was verantwoordelijk voor de bouw van het RVMK 3.0. In samenspraak met de gemeenten wordt verkend op welke wijze het beheer van het model kan worden ingerichte en op welke wijze Holland Rijnland in de toekomst bij het RVMK betrokken blijft.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

Tweeledig. Enerzijds als instrument om nut en noodzaak van verkeersprojecten inzichtelijk te maken, anderzijds om de milieueffecten van (bouw)opgaven te toetsen in het kader van het bestemmingsplan.

E: Product

Een actuele RVMK, die de gehele regio beslaat. Dit product is onder toezicht van Holland Rijnland gerealiseerd door 4 Cast.

F: Afbakening van het eindresultaat

Een RVMK, die de gehele regio beslaat, en die tevens volledig geactualiseerd is. Dit product is onder toezicht van Holland Rijnland gerealiseerd door 4 Cast.

Daarna uitvoeren van jaarlijkse updates van de RVMK, zowel van het verkeerdeel als van het milieudeel. Eveneens uitvoeren van grotere, zogenaamde periodieke actualisaties, die eens per drie of vier jaar plaatsvinden. Verkend wordt in 2016 waar dit beheer het best georganiseerd kan worden. Dit met inachtneming van de adviezen uit de evaluatie van het proces rond het RVMK 3.0.

G: Aanpak

4Cast of andere partijen voeren met de RVMK verkeers- en milieuberekeningen uit voor de gemeenten. De Omgevingsdienst voert met de RVMK kleinschalige milieuberekeningen uit. Verkend wordt met de gemeenten hoe het beheer georganiseerd dient te worden. Daarnaast zal er ook sprake zijn van grotere, zogenaamde periodieke actualisaties, die eens per drie of vier jaar plaatsvinden.

H: Personele inzet en kosten

Na de vaststelling van de geharmoniseerde en geactualiseerde RVMK vindt jaarlijks 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. Zoals gezegd, zal er naast jaarlijkse updates, ook sprake zijn van grotere, zogenaamde periodieke actualisaties, die eens per drie of vier jaar plaatsvinden. 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 verdere betrokkenheid van Holland Rijnland hangt in grote mate af van de verkenning ten aanzien van het beheer. Voor 2016 zijn hiertoe 60 uren opgenomen.

I: Planning en fasering vervolgfases

Oplevering geharmoniseerde en geactualiseerde RVMK: verkeersdeel eind 2013, milieudeel begin 2014.

Om de RVMK up-to-date te houden zal er sprake zijn van jaarlijkse updates en grotere, zogenaamde periodieke actualisaties, die eens per drie of vier jaar plaatsvinden.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

RVMK 3.0 vastgesteld in februari 2015 en aangeboden aan de gemeenten. De gemeenten kunnen de RVMK vanaf dat moment gaan gebruiken voor het doorrekenen van plannen. Medio 2016 dient er duidelijkheid te zijn over het toekomstig beheer en de organisatie daarvan.



| Thema | Project | Nummer projectenlijst |
|--------|---------------------------|-----------------------|
| Milieu | Maatregelprogramma Milieu | MI2 |

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.

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 het Fonds Economische Structuurversterking (de zogenaamde 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.

Er is een relatie met UVP-project **MI1** Regionale Verkeer en Milieukaart.

C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

Het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland heeft op 28 oktober 2009 ingestemd met de derde wijziging van de Gemeenschappelijke Regeling. Dit besluit is vervolgens ter bekrachtiging aangeboden aan alle gemeenteraden binnen Holland Rijnland en is op 1 april 2010 in werking getreden. Met deze wijziging is de bestaande praktijk geformaliseerd, dat Holland Rijnland formeel geen taken en bevoegdheden (meer) heeft op het gebied van milieubeleid en – uitvoering. Dit besluit houdt voor dit onderwerp in dat de bevoegdheid voor het uitvoeren van het Actieprogramma Luchtkwaliteit nu volledig bij de Milieudienst ligt. Ook het aanvragen en afhandelen van de provinciale subsidieregeling voor Luchtkwaliteit valt nu volledig onder de verantwoordelijkheid van de Milieudienst. Om die reden zou dit project kunnen vervallen. Afstemming over dit onderwerp tussen Holland Rijnland en de omgevingsdienst vindt nog wel plaats. Daardoor is Holland Rijnland nog wel bij dergelijke projecten betrokken.

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 ten behoeve van 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

In de afgelopen jaren is gewerkt aan een gezamenlijke aanpak. De eerstvolgende stap is realiseren van het Uitvoeringsprogramma Duurzaamheidsagenda 2011-2014.

H: Personele inzet en kosten

Voor Holland Rijnland is er geen ureninzet. De Milieudienst West-Holland houdt zich bezig met de uitvoering en ondersteuning van de gemeenten. Van de gemeenten wordt een gezamenlijke inzet van 200 uur op jaarbasis gevraagd.

I: Planning en fasering vervolgfases

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

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

28 februari 2008 heeft het Dagelijks Bestuur van Holland Rijnland het Actieprogramma Luchtkwaliteit Holland Rijnland vastgesteld. Toekenning FES-gelden:

- 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 overgedragen aan de Milieudienst West-Holland in samenwerking met de gemeenten.