

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-</i>
	OV5	RijnGouwelijin West
	OV6	RijnGouwelijin 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"



Planning en financiën op orde



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



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



Project is nog niet van start gegaan

Thema	Project	Nummer projectenlijst
Fiets	Uitvoeringsprogramma Fiets	FI5 FI1-FI5

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

Voorgaande projecten F1 – F5 zijn overgegaan in het UPF, het Uitvoeringsprogramma Fiets.

Het UP Fiets heeft een relatie met het Provinciaal Fietsplan en met subsidieaanvragen voor de BDU gelden.

De regio en de provincie hechten aan een toename van het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer. Beiden maken nu slagen om ook de uitvoering hiervan beter te faciliteren.

De regionale projectenlijst, opgesteld eind 2013, wordt anno 2015 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 niet gewijzigd.

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 in 2014 meer aandacht gekregen van het Rijk, mede in programma Beter Benutten. Verwacht wordt dat in 2015 doorzet.

Dit zorgt ervoor, dat ondanks de eerdere selectie in regionaal relevante fietsroutes, de regio ook inzet pleegt op kansrijke andere fietsnelwegen.

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: 2014: 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 vervolgfases

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 FI1-5.

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. 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

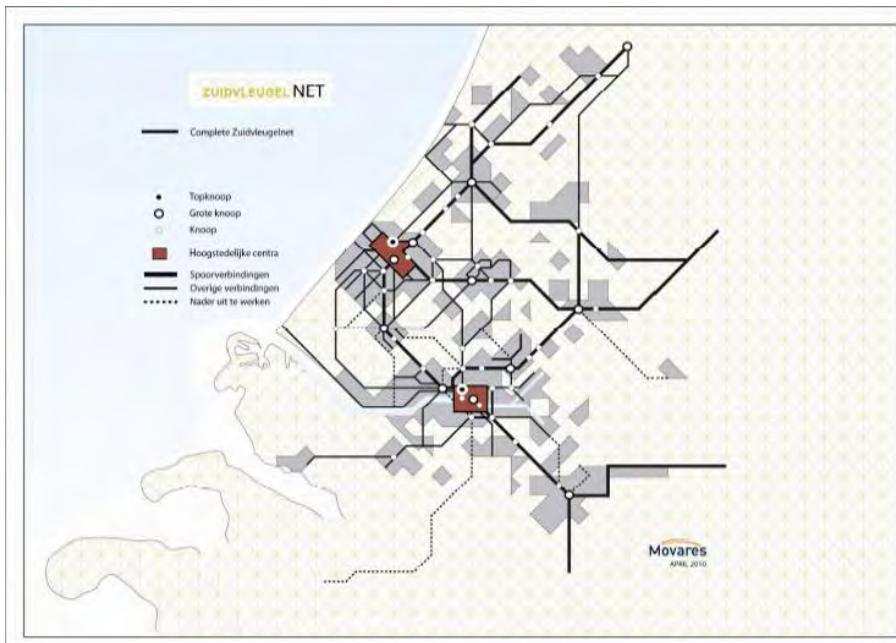
Holland Rijnland blijft deelnemen aan Stedenbaanbijeenkomsten, die sinds 2014 efficiënter zijn opgezet.

I: Planning en fasering vervolfasen

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. Op die datum is het contract voor het CVV systeem, de Rijnstreekhopper, in die gemeenten gestopt. Aansluiting van de drie genoemde gemeenten bij de Regiotaxi Holland Rijnland is hiermee een feit. Alle communicatiemiddelen zijn op deze uitbreiding aan gepast. Ook de gemeente Boskoop is inmiddels bij de Regiotaxi Holland Rijnland aangesloten.

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 verschraving 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.

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 15 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 (beleid 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 Welzijn (Wmo) en in beperktere mate voor Verkeer en Vervoer (OV). Op instigatie van de provincie is een onderzoek gestart naar mogelijke overstap van het CVV-vervoer naar het steeds toegankelijker wordende OV. Ook dit vraagt inzet van alle gemeenten op beide vakgebieden. 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 2015 is de tweede fase van het onderzoek naar bundeling van en efficiencywinst in het doelgroepenvervoer in het kader van de 3D van start gegaan. Deelname aan de projectgroep, workshops en voorbereiding van meningsvorming en besluitvorming in gemeenten vraagt capaciteit van de gemeenten. Ook de provincie zal participeren in dit project.

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 onderdeel J over de projecten en hun voortgang. Zie het separate rapport Actualisatie 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.

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 2014 in totaal circa 300 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 vervolgfasen

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.



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	Ongelijkvloerse spoorwegkruising Leidse Schouw	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.

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.

H: Personele inzet en kosten

In 2014 wordt door Alphen aan de Rijn 80 uur geraamd. 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 naar een ongelijkvloerse spoorwegkruising is afgerond.



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 15 gemeenten binnen Holland Rijnland zijn vastgesteld. Harmonisatie beleidskader en aanvulling van de regelscenario's met het gebied van de gemeenten Alphen a/d Rijn, Nieuwkoop en Rijnwoude heeft in 2012 plaatsgevonden.

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 voor 12 van de 15 gemeenten van de regio Holland Rijnland. Overigens wordt hierbij niet de uitbreiding van het gebied en het project uit 2012 uit het oog verloren. 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 verkeersregelsscenario'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.



Om de RijnlandRoute gerealiseerd te krijgen, zet de regio in op:

Het realiseren van een bijdrage (2 keer 37,5 mln.) uit het Regionale Investeringsfonds (RIF);

Het (mede) realiseren van de nodige provinciale en rijksbijdragen;

De gemeenten op één lijn krijgen over tracékeuze en inpassing;

Het streven naar een verantwoorde inpassing van een nieuwe wegverbinding.

E: Product

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

F: Afbakening van het eindresultaat

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

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: 2015: 80 uur

De betrokken gemeenten (projectgemeenten) besteden in 2015 nog veel capaciteit aan dit project. Met name voor de inpassingsstudies en het traject van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Het exacte aantal uren is momenteel nog niet bekend.

I: Planning en fasering vervolgfasen

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 Haegen 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. De werkzaamheden starten naar verwachting in 2016. De eerste delen van de Rijnlandroute worden in 2020 opgeleverd.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Inpassingsplan en tracébesluiten zijn vastgesteld. De werkzaamheden starten naar verwachting in 2016.



Thema	Project	Nummer projectenlijst
Auto	Ongelijkvloerse kruising N11 Goudse Schouw	AU2

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

De gemeente Alphen a/d Rijn en Rijkswaterstaat hebben een overeenkomst getekend waarin zij afspreken samen te werken aan de aanleg van een ongelijkvloerse kruising op de kruising Goudse Schouw/N11. De aanleg van de ongelijkvloerse kruising bevordert de verkeersveiligheid en de doorstroming op de N11.

C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

Ureninzet Holland Rijnland nihil. Rijkswaterstaat is trekker, Alphen ad Rijn participeert.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

Betere doorstroming op de N11 en bevorderen van de verkeersveiligheid.

E: Product

Ongelijkvloerse kruising.

F: Afbakening van het eindresultaat

In het bestemmingsplan "N11 - Goudse Schouw" wordt het mogelijk gemaakt om een nieuwe aansluiting van de Goudse Schouw met de N11 en een nieuwe rotonde ter plaatse van de bestaande kruising Goudse Schouw - Archeonlaan - Tankval aan te leggen.

G: Aanpak

De gemeente heeft het bestemmingsplan aangepast. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de realisatie van de ongelijkvloerse kruising. Het project is aanbesteed.

H: Personele inzet en kosten

Personele inzet en kosten worden gedragen door het Rijk. Alphen a/d Rijn levert capaciteit voor de afstemming.

I: Planning en fasering vervolgfases

De werkzaamheden zijn afgerond. Dit project wordt vanaf 2016 geschrapt uit de lijst.



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 (zoeken naar Balans) 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 is overlegpartner (samenhang met 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 kennislijn en de snelfietsroute Katwijk-Leiden.

G: Aanpak

Ontwikkelen van alternatieven voor de ontsluiting van aangrenzende gebieden en voor de doorstroming van de Rijnlandroute en de A44. Rekening houdend met extra verkeersaanbod door onder meer woningbouw. Provincie ZH is trekker.

H: Personele inzet en kosten

Provincie Zuid-Holland is trekker. Ureninzet Holland Rijnland is 50 uur per jaar in 2013, daarna pm afhankelijk van de ontwikkelingen. 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 projectenlijst
Auto	Ontsluiting Bio Science Park	AU4

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

Europese aanbesteding uitvoeren.

H: Personele inzet en kosten

Personele inzet Leiden bedraagt 100 uur per jaar (2012 t/m 2013) De inzet van Holland Rijnland is nihil.

I: Planning en fasering vervolgfases

In 2010 is het projectplan voor het Project Ontsluiting Bio Science Park - aanleg ongelijkvloerse kruising opgesteld. In het kaderbesluit (december 2010) zijn de verkeerkundige, stedenbouwkundige, financiële en planologische uitgangspunten en randvoorwaarden vastgelegd waaraan het project moet voldoen.

In 2011 is aanbesteding voor het ontwerp en de uitvoering van de ongelijkvloerse kruising in gang gezet.

In 2013 wordt de aanbestedingsprocedure afgerond. (EMVI-criterium).

Tweede helft 2014 wordt een begin gemaakt met de bouwwerkzaamheden.

Oplevering en ingebruikname van de ongelijkvloerse kruising wordt vóór eind 2015 verwacht.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Eerstvolgende stap is de start van de aanbestedingsprocedure



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- Rijnland - 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-Rijnland.

G: Aanpak

Uitvoering door Provincie Zuid-Holland.

H: Personele inzet en kosten

Inzet Holland Rijnland nihil. Capaciteit Rijnland 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

Vorbereiding Rijnwoude, uitvoering door Provincie Zuid-Holland.

H: Personele inzet en kosten

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

I: Planning en fasering vervolgfases

2013-2015: grondverwerving
 2016: realisatie

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Bouw woonwijk vindt plaats. Grondverwerving loopt. Bestek is gereed.



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

Verbreding 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 Containersteelt- 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

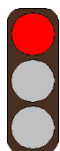
Het project wordt uitgevoerd door de projectontwikkelaar van het PCT terrein.

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 voorsnog 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.



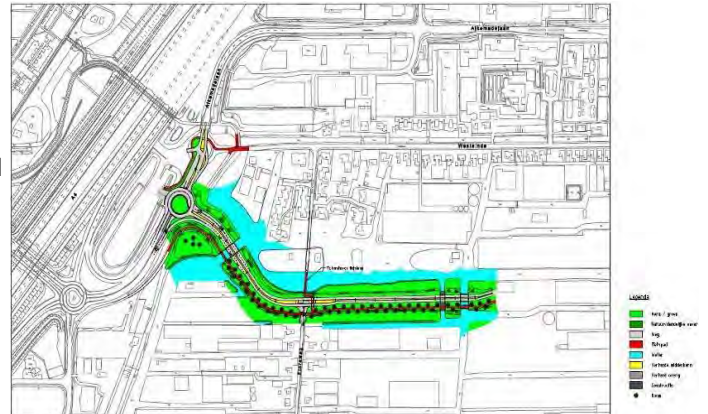
Thema	Project	Nummer projectenlijst
Auto	Infrastructuur ten behoeve van Braassemerland	AU10

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 zal in fase 1 worden gestart met de aanleg van een deel van de nieuwe hoofdontsluitingsweg. De weg zal een aansluiting krijgen op de Alkemadelaan in de vorm van een turborotonde en zal parallel aan het Westeinde en de Alkemadelaan gaan lopen en aansluiten 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 'Brassemdreef' gekregen en is conform afspraak gerealiseerd voordat de eerste woningen zouden worden opgeleverd.

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



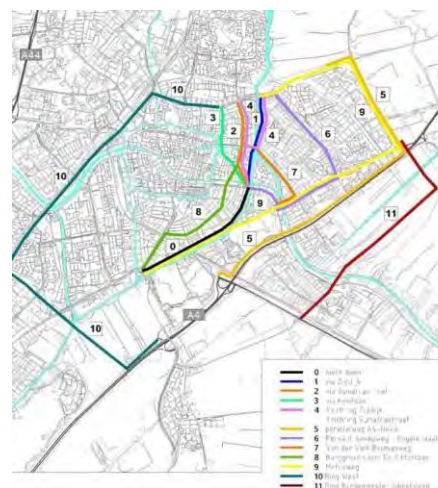
Thema	Project	Nummer projectenlijst
Auto	LAB071	AU11

A: Naam van het project

Verkenning bereikbaarheid Leidse agglomeratie (vervangt Ringweg Oost Leiden)

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 wordt nu gewerkt aan een verkenning van de Bereikbaarheid van de Leidse agglomeratie.



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.

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

Naar verwachting stellen de gemeenteraden van Leiden, Leiderdorp (en wellicht ook Oegstgeest) de oplossing die is voortgekomen uit de verkenning LAB071, eind mei/begin juni 2015 vast. Daarna sluiten de drie gemeenten een samenwerkingsovereenkomst. Hiermee is de verkenning LAB071 afgerond en kan er binnen een nieuw project gewerkt worden aan het uitwerken van de maatregelen waaruit de oplossing bestaat.

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 vastgesteld en de oplossing die is voortgekomen uit de verkenning, vrijgegeven voor reactie. De reactietermijn liep t/m 18 maart. De reacties worden beantwoord in een Reactienota die samen met het validatierapport voor besluitvorming wordt aangeboden aan de colleges en de gemeenteraden van Leiden, Leiderdorp en Oegstgeest. Tevens wordt de samenwerkingsovereenkomst voorbereid.



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. De kruising ligt in de gemeente Rijnwoude. Dit project is onderdeel van de Oude Rijnzone. Capaciteitsvergroting van de kruising door een ongelijkvloerse kruising is nodig. Als de Maximabrug gereed is zal het knelpunt groter worden. Daarnaast zal bij de poorverdubbeling 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

Holland Rijnland heeft in dit project geen functie. Alphen a/d Rijn en Rijnwoude trekken dit project.

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. De kruising ligt in de gemeente Rijnwoude.

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 vervolgfasen

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. Het project wordt in Q2 2015 opnieuw besproken met Rijkswaterstaat.



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 de Dienst Landelijk Gebied DLG, 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 zijn de voorbereidingen voor de uitvoering weer hervat en is de besteksfase bijna afgerond.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

De werkzaamheden voor de aanleg van de rotonde zijn begonnen. Naar verwachting zijn eind 2016 de werkzaamheden gereed.



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. Maar Alphen a/d Rijn en Rijnwoude besteden in 2013, 2014 en 2015 bijna 5000 uur per jaar aan dit project.

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.

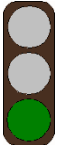
H: Personele inzet en kosten

Voor Holland Rijnland is de ureninzet nihil. gemeenten Alphen a/d Rijn en Rijnwoude besteden samen in 2013, 2014 en 2015 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

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

De Raad van State heeft besloten dat de aanleg van de Maximabrug in Alphen aan den Rijn door mag gaan. De opdracht voor de bouw van de Maximabrug is definitief gegund aan Mobilis;



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.

G: Aanpak

Lobby van Holland Rijnland en Provincie Zuid-Holland richting Rijk. Het Rijk heeft de boog niet hoog op de prioriteitenlijst staan.

H: Personele inzet en kosten

Voor Holland Rijnland is de ureninzet 10 uur per jaar. 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. De provincie neemt het voortouw.

I: Planning en fasering vervolgfasen

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 Leimuïden



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 afwikkelen. 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 Leimuïden verbreden met een aanliggende busstroken, die in de toekomst mogelijk kunnen dienen als extra rijstrook voor al het verkeer. Bij het kruispunt Leimuïden 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 wordt begonnen met de voorbelasting op T2 en augustus 2015 zal gestart worden met vervanging van de Drechtbrug (=onderdeel T4).

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 kan de uitvoering starten. Zoals hierboven aangegeven zal er gestart worden 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	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:

- a) *Pakket Maatregelen Middengebied Duin- en Bollenstreek: € 20 mln.*
- b) *N205-N206 (-A4) / Duinpolderweg: € 12,5 mln.*
- c) *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)ten 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 (bijlage ###). 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 ###. 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 besteed in 2015 in totaal circa 300 uur, verdeeld over de verschillende projecten in het POG.

I: Planning en fasering vervolgfases

Naar verwachting wordt deze actualisatie medio 2015 vastgesteld door het Dagelijks Bestuur.

In 2015 kan Holland Rijnland naar verwachting financieringsovereenkomsten sluiten voor de projecten Nagelbrug en Noordelijke Randweg Voorhout. Daarnaast zullen de maatregelen aan de N207 – N208 naar verwachting in 2015 worden gerealiseerd. De overige projecten zijn in planfase.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

In 2014 zijn het project Postviaduct en een deel van de herinrichting N208 gerealiseerd, en is een uitvoeringsovereenkomst gesloten voor de HOV-corridor Duin-/Bollenstreek – Schiphol.



Thema	Project	Nummer projectenlijst
Goederenvervoer	<i>Stedelijke distributie</i>	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 verladersorganisatie 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). Afgesproken 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

B: Omschrijving van het project / context

Agrologistiek is het ontwikkelen en realiseren van meer efficiënte logistieke concepten voor de keten van land tot winkelschap, waardoor de transportbehoefte vermindert en de kwaliteit van het product en van de omgeving verbetert. Kortom het inzetten van slimme oplossingen voor distributie. Het bundelen van transport naar, van en tussen de clusters zorgt ervoor dat het aantal kilometers afneemt. Dikkere transportstromen maken het bovendien mogelijk om andere modaliteiten (schepen, treinen, lange zware vrachtauto's) in te zetten zodat milieu en omgeving minder belast worden. Informatie- en communicatietechnologie maakt het mogelijk om goederenstromen beter te sturen en beheersen.

C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

Holland Rijnland heeft geen actieve rol. Samenwerkingsverband tussen Alphen a/d Rijn en kwekers in de regio.

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

Opstellen en uitvoeren Programma Duurzame agrologistiek (juli 2012-medio 2015)

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^e: inzetten van hubs voor verzamelen en vervoer van producten. 2^e: efficiënt en duurzaam vervoer van goederen van Boskoop oost-naar west en v.v. 3^e: in het kader van Greenport Mainport de dienstensector koppelen aan de productiesector en effectief gebruik van van verschillende vervoersmodaliteiten in samenwerking met andere greenports (o.a. Aalsmeer).

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

De 2^e fase is afgerond. De 3^e fase begint in Q2 2015.



Thema	Project	Nummer projectenlijst
Goederenvervoer	Kwaliteitsnet goederenvervoer	GV3

A: Naam van het project
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. Nu ligt er met een busbaan een stuk onderbenutte weg. 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 vervolgfases

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 Rotonde

Maatregel kan niet uitgevoerd worden , technisch niet uitvoerbaar

Ontsluiting Capaciteit kruispunten van en naar Flora Holland
Flora Rijnsburg



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 BDU.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

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

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

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

E: Product

Jaarlijks 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 tegelopen.

F: Afbakening van het eindresultaat

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

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 BDU/Duurzaam Veilig is om die reden al een andere methodiek 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 een verkeersgevaarlijk 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 Brede Doel Uitkering 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;
- Jaarlijkse verkeersveiligheidsatlas welke de stand van zaken van de verkeersonveiligheid en de aanpak ervan (zowel infrastructureel als gedragsgericht) middels kaartbeelden inzichtelijk maakt;
- Afstemming van de voortgang van de activiteiten met verschillende partijen in de regio die zich bezig houden met verkeersveiligheid.
- Regionale afstemming van infrastructuur
- Ook coördinatie van lokale projecten, namelijk aanvraag en afhandeling van de BDU-subsidiëring

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 wegcategorisering 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.

De regio verzorgt verder de subsidiering van lokale verkeersveiligheidsprojecten van regiogemeenten.

Een verkeerskundig adviesbureau verzorgt jaarlijks de actualisatie van de Verkeersveiligheidsatlas.

H: Personele inzet en kosten

	2015	2016
Katwijk	100	100
Lisse	75	75
Voorschoten	20	20
Leiden	100	100
Kaag en Braassem	95	95
Hillegom	40	40
Teylingen	60	60
Leiderdorp	40	40
Noordwijkerhout	20	20
Oegstgeest	20	20
Zoeterwoude	20	20
Noordwijk	40	40
Alphen	100	100
Nieuwkoop	20	20
Rijnwoude	20	20
Holland Rijnland	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 vervolgfasen)

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 2015 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 2015 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 2015 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.