

Bijlage 2 Projectbladen (projecten eerste prioriteit)

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

Thema	NR	Project
Fiets	FI1	Regionaal fietsnetwerk (<i>onderdeel FI5</i>)
	FI2	Gemeentelijk fietsnetwerk (<i>onderdeel FI5</i>)
	FI3	Fietsbereikbaarheidsplan OV met regionale afstemming (<i>onderdeel FI5</i>)
	FI4	Fietssnelweg Leiden – Den Haag (<i>onderdeel FI5</i>)
	FI5	Regionale fietsvisie <i>samenvoeging van FI1-FI4</i>
Openbaar vervoer	OV1	Station Sassenheim <i>vervallen; afgerond</i>
	OV2	StedenbaanPlus
	OV3	Uitvoering Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV)
	OV4	Regionale openbaar vervoer visie <i>samenvoeging OV5-OV9</i>
	OV5	RijnGouwelijn West
	OV6	RijnGouwelijn Oost
	OV7	Verhoging frequentie spoor Leiden - Utrecht
	OV8	Hoogwaardig openbaar vervoer Duin- en Bollenstreek
	OV9	HOV N207-Noord
	OV10	Ongelijkvloerse spoorwegkruising Leidsche Schouw
Flankerend beleid	FB1	Benuttingsmaatregelen DVM en CAR
Auto	AU1	Rijnlandroute A4 - A44 - N206
	AU2	Ongelijkvloerse kruising N11 Goudse Schouw
	AU3	Knooppunt Leiden-West
	AU4	Ontsluiting Bio Science Park
	AU5	Duurzaam veilig inrichten N209
	AU6	Rotonde N209 Weidelanden
	AU7	Projecten A4
	AU8	Rotonde N455 PCT terrein
	AU9	Aansluiting A44 - Flora Holland
	AU10	Infrastructuur ten behoeve van Braassemerland
	AU11	Ringweg Oost Leiden
	AU12	Ongelijkvloerse kruising N11 Leidse Schouw
	AU13	Ontsluitingsweg Bentwoud
	AU14	Maximabrug
	AU15	Bodegravenboog
	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	Maatregelenpakket verkeersveiligheid
Milieu	MI1	Regionale Verkeer en Milieukaart
	MI2	Maatregelprogramma milieu

* toelichting op de cursief geschreven toevoegingen komen terug in het bijbehorende DB en PHO voorstel

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-werk verkeer. Beiden maken nu slagen om ook de uitvoering hiervan beter te faciliteren.

Er blijft een regionale projectenlijst bestaan, waar alle fietsprojecten een plaats krijgen, met het oog op BDU gelden voor fietsprojecten. Deze 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.

Er is een regionaal fietsnetwerk, in plaats van FI2, dat mede dient om te prioriteren in BDU-aanvragen. Tevens is het een start voor een breder afwegingskader. Hiermee kan potentieel effect van ingrepen in het fietsnetwerk beter worden geded. Voor haar Uitvoeringsprogramma **Fiets verwacht de provincie een dergelijk kader van alle regio's eind 2014.**

In het uitvoeringsprogramma krijgt het OV een prominente plaats. Ook worden StedenbaanPlus gegevens van fietsvoorzieningen uitgebreid en geïntegreerd. (was FI3)

Fietssnelwegen krijgen meer aandacht van het Rijk. Dezelfde instrumenten voor het afwegingskader zullen versneld worden toegepast op potentiële fietssnelwegen in de regio. (FI4)

Daarbij is dit Uitvoeringsprogramma een vernieuwde focus, gebaseerd op bestaand beleid, geformuleerd in het RVVP. Het Uitvoeringsprogramma Fiets zal als bijlage 2 bij dit UP RVVP worden gevoegd.

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.

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: 120 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. De eerste inzet van Holland Rijnland na de vaststelling is gericht op potentie voor fietssnelwegen.

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. De NS-Sprinters – die in de toekomst 6x per uur gaan rijden – dienen als ruggengraat voor de overige HOV-lijnen. Dit net voedt op haar beurt weer de Intercity's.

G: Aanpak

De Zuidvleugelpartijen, in samenwerking met NS en Prorail, realiseren een hoogfrequent railproduct op het hoofdrailnet tussen Sassenheim/Hillegom en Dordrecht, Rotterdam-Gouda en Den Haag-Gouda. Het Stedenbaan-net omvat diverse soorten OV-stations; in onze regio treinen en bussen. Daarnaast heeft Stedenbaan een ruimtelijke ambitie om woningen en kantoren rond OV te situeren. Verder spannen de Zuidvleugel-partners zich in voor de vestiging van voorzieningen (detailhandel, onderwijs, zorg en vermaak) in de directe nabijheid van de stations, net als voor de publieke ruimte rond de stations. Wegens de neergaande kantoren- en huizenmarkt is de manier om effect te sorteren meer gericht op 'daar waar energie zit'

Stedenbaan houdt eind 2013 op als programmabureau. Partners geven meer zelf invulling aan de doelstellingen en vanuit het Zuidvleugelbureau wordt aanjagen doorgezet met één specifieke programmacoördinator Stedenbaan. Op de diverse bestuurlijke tafels – kantoren, wonen, verkeer en vervoer – wordt de Stedenbaangedachte meer toegepast meegegeven, en de lobby hopelijk sterker ingezet. Via alliantiegesprekken wordt ook op casusniveau de stationsomgeving verbeterd. Hierdoor krijgt Stedenbaan ook een sterker best-practices invulling.

H: Personele inzet en kosten

Holland Rijnland: 2014: 230 uur

Gemeenten kunnen leren van deze best-practices en wordt meer dan voorheen gevraagd deze zelf te delen en op te halen bij andere gemeenten. Wegens het expertiseniveau is dit ook efficiënter. Holland Rijnland blijft deelnemen aan Stedenbaanbijeekkomsten, die meer door de partners zelf georganiseerd worden. Inzet blijft ongeveer gelijk, de aanpak wordt iets anders.

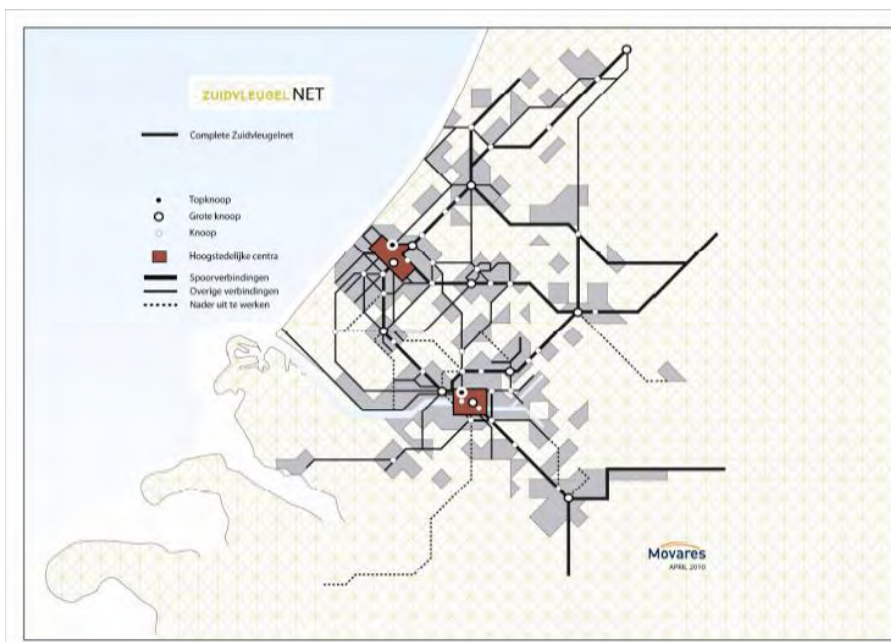
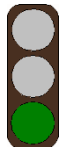
I: Planning en fasering vervolgfases

De nieuwe werkwijze van Stedenbaan zal haar effect moeten sorteren. Een doel voor 2014 is om verschillende visies op OV in de Zuidvleugel samen te smelten tot een gedragen ontwikkelagenda voor het BO-MIRT.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

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

Met de koerswijziging in 2013 blijven de ambities overeind en de werkgroepen bestaan in iets aangepaste vorm.



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 houdt het contract met de eerdere vervoerder voor het CVV systeem, de Rijnstreekhopper, in die gemeenten op. Aansluiting van de drie genoemde gemeenten bij de Regiotaxi Holland Rijnland is hiermee een feit. Alle communicatiemiddelen zijn op deze uitbreiding aan gepast. De gemeente Boskoop heeft inmiddels besloten om na de fusie met Alphen aan den Rijn en Rijnwoude eveneens gebruik te gaan maken van de Regiotaxi Holland Rijnland. Dit zal medio 2014 zal gaan gebeuren.

Dit project heeft een relatie met **OV4** de Openbaar Vervoervisie. In de Openbaar Vervoervisie speelt CVV een rol in het zogenaamde OV-niveau 4.

C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

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

D: Doelstelling (maatschappelijke)

Het bieden van (sociale) mobiliteit voor mensen met een beperking die in het kader van de Wmo een vervoersvergoeding ontvangen. Voor het OV geldt het in stand houden van de openbare mobiliteit ondanks vershraling van het dienstgeregeld openbaar vervoer in de regio evenals de realisatie van een eenduidig CVV systeem voor de gehele regio Holland Rijnland. Daarnaast streeft de regio ernaar om het openbaar vervoer beter toegankelijk te maken voor mensen met een mobiliteitsbeperking.

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: 2014: 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 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 de loop van 2014 zal de implementatie van de gemeente Boskoop extra aandacht en inzet vragen. Verder zal het project van de provincie ook in 2014 aandacht van de regio en gemeenten vragen. Dit geldt tevens voor het traject in het kader van de drie decentralisaties waarbij onderzoek wordt gedaan naar mogelijke efficiency winst op het gebied van doelgroepenvervoer in brede zin.

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.



Thema	Project	Nummer projectenlijst
Openbaar vervoer	Uitvoering Regionale OV-visie	OV4

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

Om te concurreren met (de reistijden en het comfort van) de auto, moet het openbaar vervoer een kwaliteitsslag maken. De huidige openbaar vervoervoorzieningen (trein en bus) worden op (middellange) termijn uitgebreid met projecten als het HOV-net Zuid-Holland Noord, capaciteitsvergroting op het spoor in het kader van StedenbaanPlus en een regionaal dekkend CVV-systeem. De relatie tussen deze ontwikkelingen, het bestaande busnet en de openbaar vervoervoorzieningen in de omliggende regio's (onder andere R-net, en Randstadrail) is onderwerp van de *OV-visie Holland Rijnland, schakels in het Zuidvleugelnet* (2012). De regio is weliswaar geen OV-autoriteit maar bestuurlijk bestond de behoefte om een visie te ontwikkelen voor de versterking van het openbaar vervoer tot 2020, waarmee de gemeenten hun standpunt bepalen, ook richting Provincie Zuid-Holland en Rijk. De regionale openbaar vervoervisie dient als onderlegger voor de *Regionale Structuurvisie Holland Rijnland* (2012). De OV-visie Holland Rijnland is een belangrijke onderlegger geweest voor de dienstregeling in 2012 van de nieuwe vervoerder in de regio, Arriva. De OV-visie Holland Rijnland is uitgewerkt in het *Uitvoeringsprogramma openbaar vervoer Holland Rijnland, R-net komt eraan!* (2012).

Dit project heeft een relatie met alle openbaar vervoerprojecten uit het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan. Tevens is er een belangrijke relatie met het aanbestedingstraject voor het openbaar vervoer dat de Provincie Zuid-Holland hanteert. De concrete deelprojecten van de OV-visie zijn apart in het Uitvoeringsprogramma opgenomen als aspirant projecten. In de projectenlijst hebben ze de nummers **OVV1** tot en met **OVV12**.

C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

Holland Rijnland heeft in dit project een richtinggevende rol.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

De doelstellingen voor het openbaar vervoer zijn 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).

E: Product

De regionale openbaar vervoervisie voorziet in:

- Een gemeenschappelijk gedragen visie van Holland Rijnland;
- Voorstellen voor OV-projecten, mede in relatie tot ons omliggende regio's.

Wat betreft dit laatste: in de projectenlijst van dit uitvoeringsprogramma zijn de deelprojecten opgenomen als OVV1 tot en met OVV12.

F: Afbakening van het eindresultaat

De OV-visie is een heldere regionale visie op het openbaar vervoer netwerk, de samenhang daarvan en de concurrentiekracht ten opzichte van de auto. Op basis van de visie is een uitvoeringsprogramma opgesteld, dat jaarlijks geactualiseerd wordt.

G: Aanpak

De OV-visie voorziet in een visie op het openbaar vervoer in 2020 in de regio Holland Rijnland. In het partieel herziene deel wordt deze visie geografisch verbreed naar alle huidige Holland Rijnland-gemeenten. De OV-visie is de basis voor de inbreng van Holland Rijnland bij de concessie-eisen en -wensen van de provincie Zuid-Holland die concessiehouder is voor het openbaar vervoer in Holland Rijnland.

In 2014 wordt een OV-monitor opgezet. Hierin wil de regio de effecten van de investeringen in (H)OV-corridors meten op basis van actuele gegevens van onder meer reizigersaantallen, frequenties en rijtijden.

In de OV-visie staat welke verbeteringen in het regionale openbaar vervoer nodig en gewenst zijn. Daarbij zijn twaalf deelprojecten geformuleerd.:

NR	Naam	Omschrijving	Eerstvolgende stap
OVV1	Uitvoeringsprogramma OV-visie	De OV-visie is in 2012 uitgewerkt in een concreet uitvoeringsprogramma.	Het uitvoeringsprogramma is eind 2012 vastgesteld. Het programma wordt jaarlijks geactualiseerd. Het programma leidt tot diverse vervolgstappen in de verschillende OV-corridors
OVV2	HOV Leiderdorp-Leiden	R-net verbinding Leiderdorp A4 - Leiden Centraal	'OV'-verkenning Leiden CS – Leiderdorp in 2012. Haalbaarheid invoering R-net in deze corridor staat centraal in de verkenning.
OVV3	HOV Leiden - Zoetermeer	R-net verbinding Leiden Centraal - Zoeterwoude - Zoetermeer	Extra haltes Zoeterwoude Carpoolplaats en Stompwijk voor lijn 206 zijn in 2012 gerealiseerd, aanpassen VRI's. Invoering R-net.
OVV4	HR45 Merenwijk - Leiden CS - Voorschoten - Den Haag	HR verbinding op het traject Leiden - Voorschoten - Leidschendam - Den Haag CS	Geen acties op korte termijn.
OVV5	HR50 Leiden CS - Sassenheim - Haarlem	HR verbinding op het traject Leiden - Oegstgeest - Sassenheim - Lisse - Hillegom - Heemstede - Haarlem	Geen acties op korte termijn.
OVV6	HR56 Leiderdorp - Roelofarendsveen - Schiphol	HR verbinding op het traject Leiderdorp - Roelofarendsveen - Hoofddorp - Schiphol	Doorkoppelen R-net Leiden – Leiderdorp naar Schiphol.
OVV7	HR59 Noordwijk - Voorhout - Sassenheim - Schiphol	R-net verbinding op het traject Noordwijk - Voorhout - Sassenheim Station - Lisse - Schiphol	Planstudie is afgerond en voorkeustracé bepaald. Start uitvoering!
OVV8	HR60 Hillegom - Hoofddorp - Schiphol	HR verbinding op het traject Hillegom - Nieuw Vennep - Hoofddorp - Schiphol	Lijnen bundelen, rijtijden, aansluiting op trein van/naar Haarlem verbeteren, diverseren. Uitvoeren verkenning om OV-corridor tussen stations Hillegom en Nieuw Vennep beter te laten functioneren.
OVV9	HR70 Alphen ad Rijn - Leimuiden - Schiphol	R-net verbinding op het traject Alphen ad Rijn - - Leimuiden - Schiphol	Aanpassingen lijn 370, kwartiersdienst, vluchtstrookgebruik A4. Invoeren R-net
OVV10			Vervalt ivm alternatief RGL: HOV-net Zuid-Holland Noord

OVV11	Inrichting trein / Hazerswoude Rijndijk – Koudekerk	Bij aanleg woonwijk (?) en halte (trein) inrichten halteomgeving (inclusief fiets en knooppunt bus)	Planuitwerking halte, haltevoorzieningen en overwegveiligheid.
OVV12	Haltes en knooppunten	Realisatie van hoogwaardige haltes en knooppunten	Vervangen bestaande haltes door hoogwaardige exemplaren volgens een modulair standaardconcept: invoeren R-net

H: Personele inzet en kosten

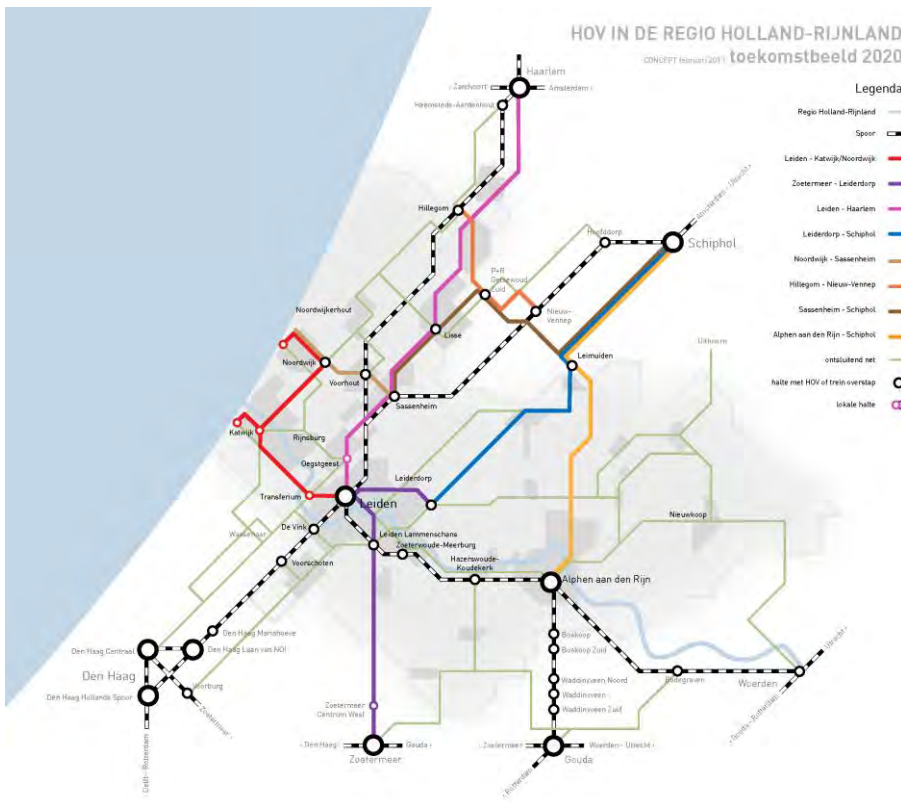
Voor Holland Rijnland is de ureninzet voor het proces rond de OV-visie incl. monitor in 2014 150 uur.

I: Planning en fasering vervolgfases

Afhankelijk van het oppakken van de deelprojecten OVV1 tot en met OVV12. Nu hebben deze projecten nog de status aspirant project.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

De partiële herziening OV-Visie bevindt zich in de besluitvormingsfase. Begin 2012 wordt gestart met het opstellen van een uitvoeringsprogramma. De deelprojecten moeten nog worden opgestart.



Thema	Project	Nummer projectenlijst
Openbaar vervoer	Uitvoeringsprogramma Openbaar Vervoer	OV5-OV9

A: Naam van het project
Uitvoeringsprogramma Openbaar Vervoer
B: Omschrijving van het project / context

Holland Rijnland wil met het openbaar vervoer (de groei van) het autoverkeer terugdringen en de bereikbaarheid continueren en waar mogelijk verbeteren. Daarnaast heeft het OV een belangrijke functie voor de mobiliteit van personen die om welke reden dan ook geen beschikking hebben over vervoer per auto. De visie op het openbaar vervoer zoals verwoord in de OV-visie (**OV4**), is concreet uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma Openbaar Vervoer (UP OV) Holland Rijnland. Het UP OV bevat projecten in het kader van de netwerkverbetering zoals voorgesteld in de OV-visie, inclusief voortschrijdend inzicht zoals het alternatief voor de RijnGouwelijn, dat nu verder gaat onder de naam HOV-Net Zuid-Holland Noord.

Er is een relatie met de OV-visie (**OV4**). De projectbladen **OV5-OV9** zijn samengevoegd in dit projectblad. Uitgebreidere informatie over de afzonderlijke projecten is te vinden in het UP OV, actualisatie januari 2014.

C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

Holland Rijnland is overlegpartner en heeft daarbij een richtinggevende rol. Holland Rijnland bewaakt de uitgangspunten van de OV-visie en draagt zorg voor een goede besteding van de bijdrage die de gemeenten via de RIF (Regionaal Investerings Fonds) voor het HOV-net Zuid-Holland Noord hebben gereserveerd (€ 37,5 mln.). Partners zijn provincie Zuid-Holland en de gemeenten.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

Het gehele openbaar vervoer-netwerk in Holland Rijnland te verbeteren door de kwaliteit van het openbaar vervoer op een hoogwaardig niveau te brengen.

E: Product

De OV-visie Holland Rijnland is vertaald naar een concreet uitvoeringsprogramma, het UP OV. Per corridor wordt een overzicht gegeven van de opgave, knelpunten, (indicatieve) maatregelen, stand van zaken, relaties met andere projecten, acties en mijlpalen. 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. In 2013 zijn de corridors in het HOV-net Zuid-Holland Noord onder leiding van de provincie Zuid-Holland nader uitgewerkt. Afspraken over het HOV-net Zuid-Holland Noord worden vastgelegd in bestuursovereenkomsten tussen provincie Zuid-Holland en de betrokken gemeenten. Eind 2013 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. Deze zal eind 2013 worden afgerond. Op basis van de onderzoeken zal begin 2014 door de provincie besloten worden of deze corridor versneld op R-net niveau gebracht kan worden.

H: Personele inzet en kosten

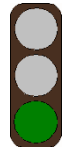
Holland Rijnland besteedt in 2014 in totaal circa 350 uur, verdeeld over de verschillende projecten in het UP OV.

I: Planning en fasering vervolgfases

Het UP OV wordt jaarlijks geactualiseerd op basis van voortgang van projecten. In 2013 zijn onder meer de afspraken zoals vastgelegd worden in de bestuursovereenkomsten HOV-net Zuid-Holland Noord en HOV-corridor Noordwijk – Schiphol, in het UP OV verwerkt.

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. Eind 2013 vindt de eerste actualisatie van het UP OV plaats.



	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 delen van het spoor verdubbeld, ook komen er twee stations bij. Doel is het kunnen rijden met twee intercity's en twee sprinters per uur per richting.

NS en Provincie werken dit uit. Wanneer dit gereed is in 2014 wordt meer duidelijk over dienstregeling en exacte plaatsen voor dubbel spoor. Hieruit vloeit dan ook voort de inzet op volledig dubbelspoor en verdere frequentieverhoging tussen Leiden en Utrecht.

C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

Holland Rijnland is trekker van de lobby voor verdere spoorverdubbeling en frequentieverhoging op Leiden-Utrecht. Eerst wachten op HOV-ZHN. Lobby wel door blijven zetten in gepaste vorm.

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 exactie invulling van HOV ZHN en de lobby via Stedenbaan.

H: Personele inzet en kosten

In 2014 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 vervolgfasen

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 vertegenwoordigd in BEREIK! Dat is een platform waarin ook RWS ZH, provincie ZH, stadsgewest Haaglanden, stadregio Rotterdam, Den Haag en Rotterdam, 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 is vertegenwoordigd in BEREIK!. De ureninzet van Holland Rijnland bedraagt in 2014 50 uur per jaar. Gemeenten waar maatregelen in uitvoering worden genomen moeten rekening houden met inzet van uren. Vanuit de landelijke mobiliteitsaanpak is er een **subsidierегeling voor regionale Uitvoerings Units (UU) voor verkeersregelscenario'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.



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: 2014: 290 uur

De betrokken gemeenten (projectgemeenten) besteden in 2014 (en mogelijk ook in 2014) 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

De nagestreefde planning van de provincie ziet er als volgt uit:

- Januari 2014 Stuurgroep RijnlandRoute over tussenproducten van OPIP en OTB's
- Januari 2014 (eventueel) B&W-besluiten over tussenproducten van OPIP en OTB's
- Februari 2014 Bilaterale bestuurlijke overleggen voor Leiden en Katwijk over tussenproducten van OPIP en OTB's
- Eind februari 2014 Stuurgroep RijnlandRoute m.b.t. OPIP en concept-OTB's
- Maart 2014 OPIP door GS vastgesteld en ter visie gedurende 6 weken
- April 2014 Voorlopig Ontwerp gereed
- Juni 2014 Stuurgroep RijnlandRoute m.b.t. Provinciaal Inpassingsplan (PIP)
- Medio 2014 OTB's door Minister van I&M vastgesteld en ter visie gedurende 6 weken
- Oktober 2014 PIP door Provinciale Staten vastgesteld
- November 2014 PIP ter inzage voor beroep
- 4^{de} kwartaal 2014 Start aanbestedingsprocedure
- Eind 2014/begin 2015 Stuurgroep RijnlandRoute m.b.t. de Tracébesluiten (TB's)
- Begin 2015 TB's door Minister van I&M vastgesteld
- Begin 2015 TB's ter inzage voor beroep
- 3^{de} kwartaal 2015 Gunning verleend en start aannemer*
- 2020 Openstelling van de eerste delen van de RijnlandRoute

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Momenteel worden de inpassingsstudies afgerond. Vervolgens worden de resultaten ter besluitvorming aangeboden aan staten en raden.

In 2013 heeft de besluitvorming over de 1^{ste} en 2^{de} fase van het RIF plaatsgevonden binnen het AB van Holland Rijnland.



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 starten eind 2012 en zijn als alles volgens planning verloopt eind 2014 afgerond.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Ontwerp bestemmingsplan is vastgesteld



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 Rhijnegeest, 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. Er is nog geen definitief uitsluitel of het HOV en de fiets door de knoop gaat of uit de knoop gehaald wordt.

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. Inzet Leiden en Oegstgeest samen 130 uur per jaar.

I: Planning en fasering vervolgfasen

Tracékeuze is afgerond, nu opstellen van ontwerp als onderlegger voor het PIP (Provinciaal InpassingsPlan)

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Voorbereiden van ontwerp PIP voor de Rijnlandroute

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 vervolgfasen

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.

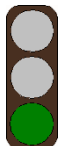
In 2013 wordt de aanbestedingsprocedure afgerond. (EMVI-criterium).

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

C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

Provincie Zuid Holland is trekker. Holland Rijnland heeft geen rol. Rijnwoude participeert.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

Noodzakelijk onderhoud uitvoeren, verbeteren verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

E: Product

Heringerichte N209.

F: Afbakening van het eindresultaat

N209 tussen Zoetermeer en Hazerswoude-Rijndijk.

G: Aanpak

Uitvoering door Provincie Zuid-Holland.

H: Personele inzet en kosten

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

I: Planning en fasering vervolgfases

Besteksfase bijna gereed. Uitvoering in 2014

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Besteksfase/aanbestedingsfase. Uitvoering begin 2014.



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 Rijnwoude is trekker van het project. Holland Rijnland heeft geen rol. De gemeente Rijnwoude (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

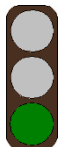
Rijnwoude doet voorbereiding. Inzet Holland Rijnland nihil. Capaciteit Rijnwoude ca. 40 uur per jaar.

I: Planning en fasering vervolgfasen

2011 Ontwerpfase
2012 Definitief ontwerp
2013 Bestek, afspraken PZH en onteigening
2014 Aanbesteding en uitvoering.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Eerstvolgende stap is het afwachten van het RvS-besluit over de onteigening (verwachting is begin 2014 besluit).



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

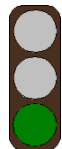
Personele inzet en kosten worden gedragen door het Rijk. Met name voor de verdiepte ligging hebben de gemeenten Leiden, Leiderdorp en Zoeterwoude een substantiële bijdrage geleverd. De geraamde inzet van betrokken gemeenten bedraagt in totaal 660 uur voor de jaren 2013 en 2014. Holland Rijnland zet geen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

I: Planning en fasering vervolgfases

De uitvoering heeft vertraging opgelopen door uitspraken van de Raad van State. Dat betreft vooral het gedeelte nabij Leiden, Leiderdorp en Zoeterwoude.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Uitvoering deelprojecten.



Thema	Project	Nummer projectenlijst
Auto	Rotonde N455 PCT terrein	AU8

A: Naam van het project

Rotonde N455 PCT terrein

B: Omschrijving van het project / context

Realisatie van de aansluiting PCT terrein – N455. Het PCT terrein is 170 Ha sierteeltgebied. Het zijn vooral grote bedrijven die vanwege massaproductie kiezen voor de niet-grondgebonden teelt. Zij vinden op het Pot- en Containerteelt- terrein (PCT-terrein) in de gemeente Rijnwoude 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. Trekker is de gemeente Rijnwoude.

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. De gemeente Rijnwoude faciliteert met inzet van 20 uur in 2013 en 20 uur in 2014.

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. De ontwikkelaar geeft aan eind 2014 met de rotonde te kunnen starten.

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. De provincie 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

Uitwerken voorkeursvariant.

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

H: Personele inzet en kosten

De Provincie Zuid-Holland is trekker van het project. Voor Holland Rijnland is de ureninzet nihil.

I: Planning en fasering vervolgfases

Inhoudelijk

Na de procedure voor de omgevingsvergunning en de financieringsovereenkomsten start de aanbestedingsprocedure.

Uitvoering van 4^e kwartaal 2014 tot 4^e kwartaal 2015.

Bestuurlijk

Er komen aparte financieringsovereenkomsten tussen RWS en de afzonderlijke partijen.


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 gestart.

Bestuurlijk

Bestuurlijk is er overeenstemming. Afspraken maken over de financiering tussen Rijk, Provincie, Katwijk, Oegstgeest en Flora Holland. De uitvoeringsovereenkomst is in week 49 in 2013 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 vervolgfasen**

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.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Inmiddels is de turborotonde gerealiseerd op de Alkemadelaan en is er een deel van de nieuwe Braasemdreef al opengesteld voor het verkeer. Naar verwachting zal de nieuwe infrastructuur halverwege 2014 volledig gerealiseerd zijn.



Thema	Project	Nummer projectenlijst
Auto	Ringweg Oost Leiden	AU11

A: Naam van het project

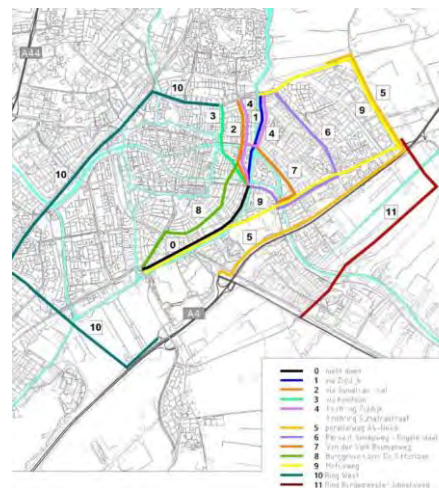
Verkenning bereikbaarheid Leidse agglomeratie (vervangt Ringweg Oost Leiden)

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 Sumatraweg 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

De gezamenlijke Bestuursopdracht is geformuleerd. Het plan van aanpak wordt in januari in besluitvorming gebracht.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Planning is dat in januari 2014 door de Stuurgroep een advies zal worden voor een voorkeursalternatief voor een pakket van infrastructurele maatregelen.



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 spoorverdubbeling een ongelijkvloerse kruising worden gerealiseerd. Er is dan ook een relatie met **OV10** ongelijkvloerse spoorwegkruising Leidse Schouw. Tevens is er een relatie met **AU2** ongelijkvloerse kruising Goudse Schouw.



C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

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. Alphen a/d Rijn en Rijnwoude besteden in 2013 samen 100 uur aan het project.

I: Planning en fasering vervolgfases

Verkenningstudie heeft plaatsgevonden.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Organisatie voor de ontwikkeling van het project wordt opgestart in 2013. De provincie zal zich inspannen 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.



Thema	Project	Nummer projectenlijst
Auto	Ontsluitingsweg Bentwoud	AU13

A: Naam van het project

Onsluitingsweg 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, Rijnwoude, Zoetermeer en Boskoop 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.

H: Personele inzet en kosten

Voor Holland Rijnland is de ureninzet nihil. Inzet Rijnwoude 80 uur in 2012 en 2013, 40 uur in 2014.

I: Planning en fasering vervolgfases

Het project heeft 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)

Nu: opstellen bestek. De werkzaamheden zullen naar verwachting vanaf 2^e kwartaal 2014 gaan plaatsvinden. Een risico kan zijn dat er geen of te weinig weekendafsluitingen gepland kunnen worden. In dat geval schuift de uitvoering van deze werkzaamheden door naar 2015.



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

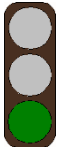
Voor Holland Rijnland is de ureninzet nihil. gemeenten Alphen a/d Rijn en Rijnwoude besteden samen in 2013, 2014 en 2015 bijna 5000 uur per jaar aan dit grote project. De provincie draagt 25 procent van de kosten van de Maximabrug, tot een maximum van 10 miljoen euro. Tevens draagt het bedrijfsleven op de Hoogewaard bij.

I: Planning en fasering vervolgfases

Begin 2014 wordt het contract gegund. De bouw start uiterlijk eind 2014 en is midden 2016 is gereed.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Eind 2013/begin 2014 doet de Raad van State uitspraak in het kader van het bestemmingsplan.



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 vervolgfases

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

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

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



Thema	Project	Nummer projectenlijst AU16
Auto	N207 Noord	

A: Naam van het project

N207 Noord

B: Omschrijving van het project / context

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

Daarnaast is de N207 noord opgedeeld in trajectdelen:

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



C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

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

D: Doelstelling (maatschappelijke)

Zeker met de verwachte groei van het verkeer zijn maatregelen op de N207-noord noodzakelijk zijn om het verkeer op goede wijze te kunnen 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 Leimuiden verbreden met een aanliggende busstroken, die in de toekomst mogelijk kunnen dienen als extra rijstrook voor al het verkeer. Bij het kruispunt Leimuiden moet er een oplossing komen waardoor het verkeer op de N207 beter doorstroomt.

G: Aanpak

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

H: Personele inzet en kosten

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

I: Planning en fasering vervolgfases

In 2015 moet de N207 tussen de Eisenhowerlaan en de Drechtbrug verbreed zijn. 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)

Besluiten voor T2, T3 en T4 zijn inmiddels genomen door Provinciale Staten en het project bevindt zich inmiddels in een Definitief Ontwerp Fase. Daarnaast loopt er een MER en lopen de bestemmingsplanprocedures.

Voor passage Leimuiden, trajectdeel 5, is inmiddels een VO vastgesteld en ligt het voorontwerp bestemmingsplan ter inzage.



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

Eind 2007 is Holland Rijnland gestart met onderzoek naar een noordelijke verbinding tussen de N206 en de A4 om de bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek te verbeteren. Dit onderzoek heeft geresulteerd in een pakket aan maatregelen. Begin 2008 is mede op initiatief van de regio Holland Rijnland, door de provincies Noord- en Zuid-Holland, de Stadsregio Amsterdam en Holland Rijnland een start gemaakt met de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek. Holland Rijnland heeft hierin altijd gepleit voor een verbetering van de bereikbaarheid van de Greenport Duin- en Bollenstreek. In december 2008 heeft dit geleid tot de Samenwerkingsagenda Bereikbaarheidsstudie Grensstreek. Deelnemende partijen hebben hierin afgesproken de volgende maatregelen nader uit te werken:

- o Diverse maatregelen om de bereikbaarheid en de leefbaarheid in het middengebied van de Duin- en Bollenstreek te verbeteren.
- o Duinpolderweg: verbinding tussen de N206-N205-A4 ten noorden van Hillegom.
- o De OV-corridor tussen de Duin- en Bollenstreek en Schiphol.
- o Studie naar de aansluitingen op de A44, incl. een verbinding tussen de N206 en de A44 (noordelijke randweg Rijnsburg).

In het Regionaal Investeringsfonds Holland Rijnland (RIF) is voor het programma Ontsluiting Greenport Duin- en Bollenstreek **€ 37,5 mln. gereserveerd**. Het Algemeen Bestuur heeft op 29 juni 2011 de verdeling van de gelden uit het Regionaal Investeringsfonds ten behoeve van het pakket aan maatregelen voor de ontsluiting van de Greenport Duin- en Bollenstreek vastgesteld:

- a) *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 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. In de bijlagen van dit programma worden beschrijvingen per project gegeven, als ware het een beknopt uitvoeringsprogramma. Projecten hebben elk hun eigen dynamiek. Het programma wordt daarom periodiek geactualiseerd.

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 januari 2014 (bijlage 3).

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 de RIF (Regionaal Investerings Fonds) voor de ontsluiting van de Greenport Duin- en Bollenstreek hebben gereserveerd (€ 37,5 mln.). 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

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

De beschrijvingen van de projecten die opgenomen zijn in het POG zijn een momentopname. Het POG zal daarom periodiek worden geactualiseerd. Projecten boeken elk in hun eigen tempo voortgang. Periodieke actualisatie van het POG 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 POG gebeurt in nauw overleg met de betrokken gemeenten en de provincies Zuid- en Noord-Holland.

H: Personele inzet en kosten

Holland Rijnland besteedt in 2014 in totaal circa 300 uur, verdeeld over de verschillende projecten in het POG.

I: Planning en fasering vervolgfases

Het POG wordt periodiek geactualiseerd op basis van voortgang van projecten. In 2014 zullen onder meer de voortgang van de planstudie Duinpolderweg en de vervolgacties ten behoeve van realisatie Randweg Voorhout worden verwerkt.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Het Programmaplan Ontsluiting Greenport Duin- en Bollenstreek is vastgesteld door het Algemeen Bestuur op 29 juni 2011. Eind 2013 vindt de tweede actualisatie plaats. Naar verwachting wordt deze actualisatie begin 2014 vastgesteld door het Dagelijks Bestuur.



Thema	Project	Nummer projectenlijst
Goederenvervoer	Stedelijke distributie	GV1

A: Naam van het project
Stedelijke distributie
B: Omschrijving van het project / context

Afstemmen van maatregelen ter regulering goederenvervoer: bijvoorbeeld het maken van afspraken tussen partijen over venstertijden voor bevoorrading, de soort voertuigen en de te hanteren ontheffingen (bijvoorbeeld voor geldtransport, 7-tons maatregel). Dit project vloeit voort uit de **Nota Mobiliteit en aanbevelingen van de Commissie Lemstra ("Stedelijke distributie. Samen gaan voor resultaat!")**. Uit inventarisatie is gebleken is dat de venstertijden in gemeenten die dergelijke tijden hanteren regionaal nauwelijks afwijken. Verder stellen gemeenten eisen aan de omvang of het gewicht van de vrachtwagens. Niet alle gemeenten laten grote vrachtwagens tot hun binnensteden toe wat het lastig maakt om de routes optimaal te plannen. Overigens heeft de 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, Rijnwoude, Boskoop en kwekers in de regio.

D: Doelstelling (maatschappelijke)

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

E: Product

Inventarisatie van knelpunten en aanknopingspunten voor verbetering.

F: Afbakening van het eindresultaat

Nieuwe oplossingen voor distributie en goederenvervoer.

G: Aanpak

Opstellen en uitvoeren Programma Duurzame agrologistiek (juli 2012-medio 2014)

H: Personele inzet en kosten

Voor Holland Rijnland is de ureninzet nihil. De gemeenten Alphen a/d Rijn, Boskoop en Rijnwoude besteden ieder ca. 40 uur per jaar aan het project (2012, 2013 en 2014).

I: Planning en fasering vervolgfases

Eerste stap was het opstellen van een kwantitatieve analyse van de vervoersstromen. In de tweede fase wordt toegewerkt naar het formeren en realiseren van oplossingen.

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

De 2^e fase is nog bezig. Werkgroepen van de buigen zich over de oplossingsrichtingen.



Thema	Project	Nummer projectenlijst
Goederenvervoer	<i>Kwaliteitsnet goederenvervoer</i>	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 Eisenhouwerlaan 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 Flora Rijnsb.	Capaciteit kruispunten van en naar Flora Holland

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:

2012 20 uur
 2013 10 uur
 2014 10 uur

I: Planning en fasering vervolgfases

2012-2014 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 Rijnsb.

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 vervolgfasen

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. Recent 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 nemen de uitvoering van het grootste deel van de projecten voor hun rekening, en helpen de gemeenten bij de uitvoering van hun lokale projecten. Projecten op het gebied van verkeerseducatie ondernemen zij veelal in samenwerking met educatie-adviseurs van onderwijsbegeleidingsdiensten. Sommige projecten worden ook getrokken door de gemeenten. Verder worden gemeentes geadviseerd en wordt de subsidiering verzorgd voor lokale verkeersveiligheidsprojecten van regiogemeenten. Een verkeerskundig adviesbureau verzorgt jaarlijks de actualisatie van de Verkeersveiligheidsatlas.

H: Personele inzet en kosten

	2014	2015	2016
Katwijk	100	100	100
Lisse	75	75	75
Voorschoten	20	20	20
Leiden	100	100	100
Kaag en Braassem	95	95	95
Hillegom	40	40	40
Teylingen	60	60	60
Leiderdorp	40	40	40
Noordwijkerhout	20	20	20
Oegstgeest	20	20	20
Zoeterwoude	20	20	20
Noordwijk	40	40	40
Alphen	100	100	100
Nieuwkoop	20	20	20
Rijnwoude	20	20	20
Holland Rijnland	500	500	500

Kosten

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

I: Planning (en fasering vervolgfases)

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

J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

Het Actieprogramma 2014-2016 is voor 100% in uitvoering



Thema	Project	Nummer projectenlijst
Milieu	Regionale Verkeer en MilieuKaart	MI1

A: Naam van het project

Regionale Verkeer en Milieukaart

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 2008 is gestart met een eerste actualisatie van de RVMK. Deze is in het voorjaar van 2011 afgerond. Eind 2011 is gestart met een uitbreiding van de RVMK met de Rijnstreek en een volgende actualisatie. Oplevering van het verkeersdeel van deze uitgebreide en geactualiseerde RVMK heeft pas eind 2013 plaatsgevonden. Bestuurlijke vaststelling van het verkeersdeel is in januari 2014. Het milieudeel zal begin 2014 geharmoniseerd en geactualiseerd zijn.

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

C: Wat is taak/rol van Holland Rijnland

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

D: Doelstelling (maatschappelijke)

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

De taak van Holland Rijnland ten aanzien van de RVMK betreft uitsluitend procesbewaking. Het beheer en onderhoud van de RVMK en het doen van verkeers- en milieuberekeningen behoort niet tot haar takenpakket. Het gehele beheer en onderhoud is in 2013 nog uitbesteed aan Goudappel, maar 4Cast zal deze taak overnemen, als de geharmoniseerde en geactualiseerde RVMK is vastgesteld.

G: Aanpak

4Cast voert met de RVMK verkeers- en milieuberekeningen uit voor de gemeenten. De Omgevingsdienst voert met de RVMK kleinschalige milieuberekeningen uit. 4Cast voert jaarlijkse updates van de RVMK uit, zowel van het verkeerdeel als van het milieudeel. 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.

Urenbesteding Holland Rijnland:

2014: 140 uur

2015: 140 uur

2016: 140 uur

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

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)

De harmonisatie en actualisatie van het verkeersdeel van de RVMK lijken voltooid. Bestuurlijke vaststelling zal plaatsvinden in januari 2014.

Er is reeds gestart met de harmonisatie en actualisatie van het milieudeel van de RVMK. Het milieumodel van de voormalige Rijnstreek en het bestaande milieumodel van de regio Holland Rijnland worden aan elkaar gekoppeld. Vervolgens moet de koppeling tussen verkeer- en milieumodel worden hersteld, afhankelijk van de mate waarin het netwerk door 4Cast in het verkeersmodel is gemuteerd. Verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel worden ingelezen. Gemeenten controleren de maximum snelheden en wegdekverhardingen omdat op nieuw geïntroduceerde of gebroken wegvakken geen omgevingskenmerken meer aanwezig zijn. De oplevering van het milieumodel is voorzien begin 2014.

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.

