

## 11b Projectbladen UP RVVP





### 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>idem</i> )	
	FI3	Fietsbereikbaarheidsplan OV met regionale afstemming ( <i>idem</i> )	
	FI4	Fietssnelweg Leiden – Den Haag ( <i>idem</i> )	
	FI5	Regionale fietsvisie <i>samenvoeging van FI1-FI5</i>	
Openbaar vervoer	OV2	StedenbaanPlus	
	OV3	Uitvoering Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV)	
	OV4	Regionale openbaar vervoer visie <i>samenvoeging OV5-OV9</i>	
	OV4A	Regionale openbaar vervoer visie/aanbesteding concessie	
	OV7	Verhoging frequentie spoor Leiden – Utrecht	
	OV8	Hoogwaardig openbaar vervoer Duin&Bollenstreek	
	OV9	HOV N207-Noord	
	OV10	Ongelijkvloerse spoorwegkruising Leidsche Schouw	
	Flankerend beleid	FB1	Benuttingsmaatregelen DVM en CAR
	Auto	AU1	Rijnlandroute A4 - A44 - N206
AU2 A		Ongelijkvloerse kruising N11 Zoeterwoude t.h.v.Heineken	
AU3		Knooppunt Leiden-West	
AU4		Ontsluiting Bio Science Park	
AU7		Projecten A4	
AU8		Rotonde N455 PCT terrein	
AU8A		Ringstructuur	
AU11		Leidse Ring Noord	
AU12		Ongelijkvloerse kruising N11 Leidse Schouw	
AU15		Aansluiting N11/A12	
AU16		N207 Noord	
AU16A		N207 Zuid	
AU17		Noordelijke randweg Voorhout <i>opgenomen in POG</i>	
AU18		Duinpolderweg / route Zuid-Kennemerland (N205-N206) <i>idem</i>	

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

**Toelichting verkeerslichten bij “voortgang van het project”**

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

Thema	Project	Nummer projectenlijst
Fiets	Uitvoeringsprogramma Fiets	FI5

**A: Naam van het project**

*Uitvoeringsprogramma Fiets*

**B: Omschrijving van het project / context**

Het UP Fiets heeft een relatie met het Provinciaal Fietsplan en met subsidieaanvragen voor de Subsidieaanvragen in het kader van de Provinciale Subsidieregeling Mobiliteit. De regio en de provincie hechten aan een toename van het gebruik van de fiets voor woon-werk verkeer. Beiden maken nu slagen om ook de uitvoering hiervan beter te faciliteren. De regionale projectenlijst, opgesteld eind 2013, wordt jaalijks, zo ook anno 2019, aangepast waar nodig. De projectenlijst dient als onderlegger voor subsidieaanvragen zoals door de provincie is vereist. Projecten waarvoor subsidie wordt aangevraagd dienen onderdeel te vormen van een regionaal verkeersplan. Het regionaal fietsnetwerk wordt hierdoor vooralnog niet gewijzigd. De provincie beschikt een Uitvoeringsagenda Fiets op basis van het provinciale Fietsplan. Wanneer van toepassing zal het UP Fiets van de regio hiermee afgestemd worden.

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

Fietsnelwegen hebben sinds 2014 meer aandacht gekregen van het Rijk, mede in programma Beter Benutten. In 2018 heeft de minister extra financiële middelen voor snelfietsroutes ebschikbaar gesteld. De provincie heeft in 2018 een provinciaal snelfietsrouteplan opgesteld. Dit is afgestemd met de regio's. Het maken van een snelfietsroutenetwerk inclusief kwaliteitsaanbevelingen is een van de onderwerpen die opgenomen is als uitvoeringslijn behorende bij de mobiliteitsagenda 2017 van de regio. Een snelfietsrouteplan zal naar verwachting begin 2019 worden vastgesteld. Dit zorgt ervoor, dat ondanks de eerdere selectie in regionaal relevante fietsroutes, de regio ook inzet pleegt op kansrijke snelfietsroutes. Beter Benutten hanteert onder meer criteria gericht op voorkomen van bestaande files, en heeft daardoor ook een snelfietsroute parallel aan de N11 in het vizier.

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

Holland Rijnland biedt een platform voor afstemming voor gemeenten en provincie en heeft in haar uitvoeringsprogramma fiets afwegingskader opgesteld. Holland Rijnland coördineert aanvragen voor de provinciale subsidieregeling mobiliteit en toetst deze aan het afwegingskader. Holland Rijnland kan dienen als platform / escalatieniveau in het kader van Beter Benutten. Verder biedt Holland Rijnland in het kader van de mobiliteitsagenda de mogelijkheid om voor een of meer snelfietsroutes een lobby richting Rijk of provincie te starten.

**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. Dit zal dan ook nadrukkelijk in de OV-visie die Holland Rijnland samen met Midden-Holland opstelt worden opgenomen. 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. De E-bike zal steeds mee gebruikt worden voor verplaatsingen op de langere afstand. Hiervoor is een goede kwaliteit van de fietspaden van groot belang. Hier zal de komende tijd dan ook extra aandacht aan worden besteed. In het RVVP zijn geen concrete doelstellingen in toename van aantallen fietsers op het regionaal fietsnetwerk opgenomen.

**E: Product**

Het realiseren van een aantrekkelijk (snel)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 Provinciale subsidieregeling mobiliteit. 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: 2019: 20 uur

Afhankelijk van welke wegbeheerder(s) besluit(en) tot uitvoering van een fietsproject is inzet van uren van die betreffende gemeente noodzakelijk. Voor het actualiseren van de fietsprojectenlijst door gemeenten is slechts beperkte ureninzet (circa 3 uur per jaar afhankelijk van het aantal projecten op de lijst) noodzakelijk.

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

### **I: Planning en fasering vervolgfases**

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

### **J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

Veel projecten worden momenteel opgepakt door de provincie. Een aandachtspunt is dat er onvoldoende middelen beschikbaar zijn om alle fietsroutes te realiseren. De bereidheid tot cofinanciering bij

gemeenten is bij de realisatie van (snel)fietsroutes van groot belang.

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



Thema	Project	Nummer projectenlijst
Openbaar Vervoer	Stedenbaan	OV2

**A: Naam van het project**

Stedenbaan

**B: Omschrijving van het project / context**

Verbeteren van het regionaal treinvervoer (hogere frequentie van treinen die zijn uitgevoerd als sprinterformule) en het zo optimaal mogelijk benutten van stationslocaties langs het Stedenbaantracé, hetgeen ten goede komt aan ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw, bedrijven en voorzieningen. Dit project heeft een relatie met OV4, de Regionale OV-visie, met project OV1, en met de Regionale fietsvisie F11-5.

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

Holland Rijnland vervult hier de platformfunctie.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Stedenbaan beziet de samenhang van mobiliteit met de verstedelijkingsopgave. Het streven is: de bereikbaarheid en mobiliteit in de (netwerkstad) Zuidvleugel beter en evenwichtiger te verdelen over weg en rail; de bereikbaarheid van belangrijke economische activiteiten te verbeteren; de variatie in woonmilieus te vergroten en de aantasting van het landelijk gebied en de milieubelasting te beperken.

**E: Product**

Stedenbaan beoogt een integrale benadering waarbij er meer treinen vaker en sneller gaan rijden over bestaand spoor, het streven uiteindelijk is naar een vorm van spoorboekloos rijden; dat de stations beter bereikbaar zijn met openbaar vervoer, fiets en auto; dat de stations en hun omgeving veilig en uitnodigend zijn; dat er meer aantrekkelijke kantoren, woningen en voorzieningen komen in de directe omgeving van stations. Het is een integraal programma voor ruimtelijke ontwikkeling (RO) en hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in Zuid-Holland. Voor het HOV ontwikkelt en stimuleert Stedenbaan een samenhangend en herkenbaar hoogwaardig netwerk van NS-Sprinters, bussen, trams, lightrail en metro's.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Een samenhangend en herkenbaar hoogwaardig netwerk van NS-Sprinters, bussen, trams, lightrail en metro's. Afgesproken is dat de NS-Sprinters op de Oude Lijn tussen Leiden en Dordrecht vanaf 2020 6x per uur gaan rijden. Holland Rijnland zal tevens aandacht blijven vragen voor frequentieverhoging op de Oude Lijn ten noorden van Leiden.

**G: Aanpak**

Stedenbaan richt zich meer dan tevoren op praktische oplossingen. Dit betekent minder proberen te sturen op aantallen woningen en kantoren rond stations. Het betekent meer ondersteunen daar waar energie zit, en waar bijvoorbeeld behoefte is aan kennis of capaciteit. Met bijvoorbeeld alliantiegesprekken wordt ook op casusniveau de stationsomgeving verbeterd. Stedenbaan kan deze inzet faciliteren. De gemeente Alphen aan den Rijn is enige tijd geleden al een dergelijk alliantiegesprek gestart. Monitoring van problemen in de stationsomgeving, zoals beleefd door vervoerders, Prorail en gemeenten, blijft ook onderdeel van de aanpak.

**H: Personele inzet en kosten**

Holland Rijnland: 2019: 65 uur

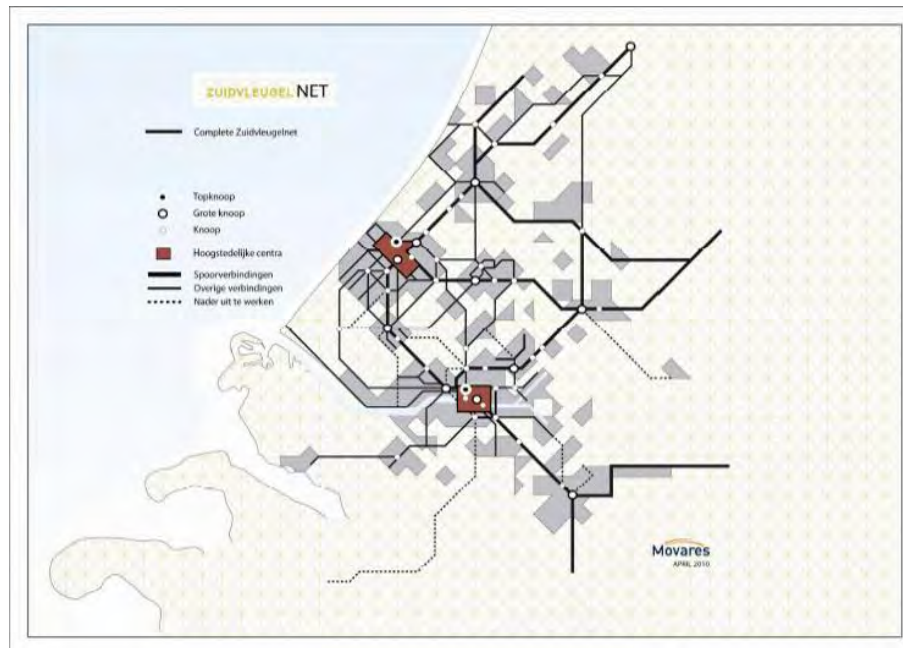
Holland Rijnland blijft deelnemen aan Stedenbaanbijeenkomsten, die sinds 2014 efficiënter zijn opgezet. In overleg met de vertegenwoordiger van de gemeente Leiden wordt de inzet onder de regio en Leiden, namens de regio, verdeeld.

## I: Planning en fasering vervolgfasen

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

## J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)

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



Thema	Project	Nummer projectenlijst
Openbaar Vervoer	Uitvoering CVV	OV3

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

Sinds 2013 kent de regio Holland Rijnland één systeem voor Collectief Vraagafhankelijk Vervoer in de gehele regio, de Regiotaxi Holland Rijnland. Dit is een deeltaxisysteem waarvan iedereen gebruik kan maken. Het contract dat vanaf 2018 loopt is recent met twee jaar verlengd. Holland Rijnland heeft nog een mogelijkheid om dit contract met twee jaar te verlengen. Hiermee is de looptijd gelijk getrokken met de busconcessie Zuid-Holland Noord (2022). In 2017 is de provincie Zuid-Holland samen met de regio's gelegen in de concessie (Holland Rijnland en Midden-Holland) gestart met de voorbereidingen voor de nieuwe busconcessie. Hierbij wordt tevens onderzocht of het mogelijk c.q. wenselijk is het doelgroepenvervoer samen met de beperktere lijnen in met name het landelijk gebied aan te bestedene.

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

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

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

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Het bieden van (sociale) mobiliteit voor mensen met een beperking die in het kader van de Wmo een vervoersvergoeding ontvangen. Voor het OV geldt het in stand houden van de openbare mobiliteit ondanks verschraving van het dienstgeregeld openbaar vervoer in de regio evenals de realisatie van een eenduidig CVV systeem voor de gehele regio Holland Rijnland. Daarnaast streeft de regio ernaar om het openbaar vervoer beter toegankelijk te maken voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Dit is al voor een groot gedeelte gerealiseerd door inzet van toegankelijke bussen (cf. de concessie van de provincie Zuid-Holland) en de aanpassing van haltes. Een punt van aandacht zijn de looproutes van en naar de haltes evenals de informatievoorziening bij de haltes. De infrastructuur nabij en richting de haltes is een gemeentelijke verantwoordelijkheid.

**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 13 aangesloten gemeenten.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Het voeren van een eenduidige beheersorganisatie voor alle 13 gemeenten binnen Holland Rijnland. Het eindresultaat 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: 2018: 1000 uur (uitvoering en administratie)  
2018: 300 uur (doelgroepenvervoer in concessie)

Bij bespreking van (deel)onderwerpen die betrekking hebben op het CVV zoals de discussie rond de eigen bijdrage van Wmo geïndiceerde reizigers of de toegankelijkheid van het OV in relatie tot deze

doelgroep zal inzet worden gevraagd vanuit de gemeenten.

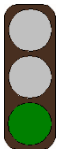
Dit geldt met name voor het vakgebied Maatschappij (Wmo) en in beperktere mate voor Verkeer en Vervoer (OV). Ook het gezamenlijk traject voor de aanbesteding evenals de voorbereiding van de OV-visie vraagt inzet van gemeenten en regio. Per gemeente is de jaarlijkse inzet voor de Regiotaxi op maximaal 20 uur geraamd. Dit is exclusief de uren voor de voorbereiding van de interne besluitvorming door colleges en Raden in de gemeenten.

### **I: Planning en fasering vervolgfases**

In 2017 is gestart met het opstellen van een OV-visie voor Holland Rijnland en Midden-Holland. Dit traject loopt deels synchroon met het opstellen van het beleidskader t.b.v. de aanbesteding van de concessie Zuid-Holland Noord.

### **J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

Beheer van de Regiotaxi loopt. Continue aandacht wordt besteed aan het kwaliteitspercentage van het systeem. Het laatste jaar laat een daling van dit niveau dat tot op heden van hoog niveau is geweest zien. Holland Rijnland heeft de contacten met de vervoerder over dit onderwerp geïntensiveerd. Verder wordt overwogen in 2019 een klanttevredenheidsonderzoek uit te voeren. De kwaliteit wordt ook in nauw overleg en met inbreng van de platforms continue gevolgd.





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

**A: Naam van het project**

***Uitvoeringsprogramma Openbaar Vervoer***

**B: Omschrijving van het project / context**

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

In 2017 is gestart met het opstellen van een geactualiseerde OV-visie voor Holland Rijnland. Daarbij is samenwerking gezocht met Midden-Holland. Beide regio's vormen samen het concessie gebied Zuid-Holland Noord. Dit project loopt synchroon aan het aanbestedingstraject. Om te voorkomen dat werkzaamheden dubbel worden gedaan is voor de OV-visie gestart met het opstellen van bouwstenen voor onderdelen die in de OV-visie opgenomen zullen worden. Het beleidskader voor de concessie zal naast de bouwstenen onderdeel gaan vormen van de OV-visie.

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

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

Holland Rijnland is overlegpartner en heeft daarbij een richtinggevende rol. Holland Rijnland bewaakt de uitgangspunten van de OV-visie en de voortgang van de projecten. Holland Rijnland draagt zorg voor een goede besteding van de bijdrage die de gemeenten via de RIF (Regionaal Investerings Fonds) voor (de projecten van) het Uitvoeringsprogramma. Partners zijn provincie Zuid-Holland en de gemeenten.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

De doelstellingen voor het openbaar vervoer zijn in de OV-visie (2011) als volgt geformuleerd:  
 De bereikbaarheid van de regio verbeteren door een samenhangend OV-netwerk;  
 Automobilisten verleiden tot gebruik van OV (bevorderen substitutie) en hiermee wegen ontlasten;  
 Ruimtelijke en economische ontwikkelingen faciliteren en structureren met HOV;  
 Holland Rijnland positioneren als onderdeel van Randstad Netwerkstad;  
 Gedurende de planperiode een reizigersgroei realiseren van 70%.

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

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

**E: Product**

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

**F: Afbakening van het eindresultaat**

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

**G: Aanpak**

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

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

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

Holland Rijnland heeft het initiatief genomen om in de eerste helft van 2013 twee OV- verkenningen uit te voeren: Leiden – Leiderdorp en Hillegom – Nieuw Vennep. Beide verkenningen zijn in de zomer van 2013 afgerond. De corridor Hillegom – Nieuw Vennep wordt door de betrokken gemeenten verder uitgevoerd. Voor de corridor Leiden – Leidendorp is een verdiepingsslag gemaakt door provincie, regio en gemeenten. In 2017 is op deze corridor R-net ingevoerd,

**H: Personele inzet en kosten**

Holland Rijnland besteedt in 2016 in totaal circa 150 uur, verdeeld over coördinatie en de verschillende projecten in het UP OV. Daarnaast besteedt Holland Rijnland in 2019 tenminste 950 uur aan het gezamenlijk opstellen van het beleidskader t.b.v. de nieuwe concessie Zuid-Holland Noord. Daarin is begrepen een verkenning naar mogelijke samenwerking met het Doelgroepenvervoer. Het beleidskader dient tevens als input voor een nieuwe OV-visie waar naar verwachting in het laatste kwartaal van 2019 mee van start gegaan wordt.

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

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

**I: Planning en fasering vervolofasen**

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

**J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

Het UP OV is op 22 november 2012 vastgesteld door het DB en vervolgens ter kennis name aangeboden aan het AB en Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland. De afzonderlijke projecten hebben hun eigen dynamiek en boeken ieder in een eigen tempo voortgang. De eerste actualisatie van het Uitvoeringsprogramma heeft begin 2014 plaatsgevonden. Sindsdien wordt aan de realisatie van de HOV corridors medewerking verleend. In 2018 vindt weer een actualisatie van het UP plaats.



Project	Geplande realisatie	Voortgang
Alphen aan den Rijn – Gouda	2017	Treindienst Alphen-Gouda gerealiseerd.
Leiden CS – Alphen aan den Rijn – Utrecht CS	2020	Planvorming/voorbereiding loopt
Noordwijk – Schiphol	2018 – 2022	3 trajectdelen: Noordwijk – Lisse: uitvoeringsovereenkomst getekend in 2014, voorbereiding loopt; aanpassing haltes 2018 kruising Ringvaart: planvorming loopt Haarlemmermeer: planvorming wordt opgepakt bij nadere uitwerking ruimtelijke ontwikkeling Lisserbroek
Leiden CS – Katwijk – Noordwijk	2018 – 2025	Wordt gerealiseerd bij aanleg Rijnlandroute
Alphen aan den Rijn – Schiphol	2015	Gerealiseerd
Leiden CS – Leiden Lammenschans	2017 – 2020	Planvorming is gevorderd.
Leiden Lammenschans – Zoetermeer	2014	Gerealiseerd
Leiden – Leiderdorp – Schiphol	2018	2 trajectdelen: Leiden – Leiderdorp: in 2017 gerealiseerd Leiderdorp – Schiphol: verkenning wordt opgepakt
Leiden – Haarlem	Na 2020	Verkenning wordt opgestart
Hillegom – Nieuw-Vennep – Schiphol	na 2020	In 2013 verkenning uitgevoerd. Maatregelen worden uitgevoerd door gemeenten.

Thema	Project	Nummer projectenlijst
Openbaar vervoer	Openbaar Vervoervisie 2018	OV4A

**A: Naam van het project**

*Openbaar Vervoervisie Holland Rijnland en Midden-Holland*

**B: Omschrijving van het project / context**

In aanloop naar de aanbesteding van de concessie Zuid-Holland Noord heeft Holland Rijnland besloten een OV-visie aanvullend op de reeds bestaande OV-visie die met name gericht was op de HOV-lijnen op te stellen. In 2017 is een plan van aanpak opgesteld ten behoeve van het opstellen van een geactualiseerde OV-visie voor Holland Rijnland. Daarbij is samenwerking gezocht met de regio Midden-Holland. Beide regio's vormen samen het concessie gebied Zuid-Holland Noord.

Korte tijd nadat beide regio's besloten hadden een OV-visie op te stellen heeft de provincie Zuid-Holland aangegeven te willen starten met de voorbereiding van de aanbesteding Zuid-Holland Noord. In de stuurgroep concessie Zuid-Holland Noord is ingestemd met deze aanpak. Begin 2018 heeft de provincie een externe projectleider ingehuurd die dit proces begeleidt. In verband met dit traject is afgesproken in eerste instantie een notitie met bouwstenen voor onderdelen van een OV-visie op te laten stellen. Deze bouwstenen zullen samen met het beleidskader voor de concessie Zuid-Holland Noord de basis vormen voor een regionale OV-visie.

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

Holland Rijnland trekt het opstellen van de bouwstenen voor een OV-visie Holland Rijnland – Midden-Holland. Zij stemt de inbreng van de verschillende subregio's op elkaar af opdat een afgewogen inbreng ontstaat voor de OV-visie.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

De doelstellingen voor het openbaar vervoer zijn in de OV-visie (2011) 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%.

Ten behoeve van de aanbesteding wordt tevens onderzocht of en op welke wijze samenwerking kan worden gezocht met het doelgroepenvervoer. Hierbij moet gedacht worden aan WMO-vervoer, leerlingen-, vervoer naar dagbesteding, en SW-vervoer.

**E: Product**

Het eindproduct zal een OV-visie in brede zin worden. Hierin wordt tevens aandacht besteed aan ketenmobiliteit in de vorm van deelfiets en -auto, overstap deur-haltevervoer, stallingsvoorzieningen en aansluiting op andere vormen van (openbaar) vervoer. De OV-visie zal dienen voor de regionale lobby agenda t.b.v. andere dan wel aanvullende vormen van OV gerelateerd vervoer.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Een OV-visie met een lange termijn doorkijk gericht op een grote variatie aan collectief vervoer.

**G: Aanpak**

De OV-visie wordt in 2019 opgesteld en in 2020 afgerond. Jaarlijks zal bij de actualisatie van de uitvoeringsprogramma's worden gezien of bijstelling noodzakelijk is. Hierbij zullen ontwikkelingen zoals MaaS, innovaties etc. worden betrokken. De OV-visie zal tevens dienen als lobby document naar het Rijk, de NS, Prorail, etc.

De reeds vigerende OV-visie van Holland Rijnland evenals de bestuurovereenkomsten voor HOV en R-netverbindingen gaan onderdeel van deze OV-visie vormen.

**H: Personele inzet en kosten**

Holland Rijnland besteedt in 2019 in totaal tenminste 950 uur, verdeeld over coördinatie van de

OV-visie en de input voor de nieuwe concessieperiode Zuid-Holland Noord aan dit project.

**I: Planning en fasering vervolgfases**

De input voor de aanbesteding concessie Zuid-Holland Noord wordt in 2018 vorm gegeven. Dit loopt door tot ongeveer begin 2019..

**J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

In 2017 is gestart met de basis leggen voor de OV-visie. Nadat de provincie heeft aangegeven gezamenlijk op te willen trekken in dit proces én dat voor de aanbesteding van de concessie Zuid-Holland Noord heeft de regio zich in eerste instantie gericht op dat laatste proces. Naar verwachting wordt dat eind 2019 met het beleidskader afgerond. De input voor dat traject vorm tevens onderdeel van de OV-visie. Nadien zal worden gezien welke aanvulling de OV-visie nog behoeft.



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

**A: Naam van het project / van de activiteit**

**Verhoging frequentie spoor Leiden - Utrecht**

**B: Omschrijving van het project Context**

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

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

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

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

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

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

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Betere bereikbaarheid voor regio door frequenter bediening op het spoortraject Leiden – Utrecht en minder storingen. In het BO MIRT 2018 zijn de eerste stappen gezet naar deze frequentieverhoging. Er vindt nader onderzoek plaats of de reeds bestaande sprinter tussen Leiden en Alphen aan den Rijn gedurende de gehele dag doorgetrokken kan worden naar Utrecht. Een aandachtspunt hierbij is en baan-instabiliteit.

**E: Product**

Hoogwaardig Openbaar Vervoer tussen Leiden en Utrecht.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Hogere frequentie en betere kwaliteit op traject Leiden-Utrecht.

**G: Aanpak**

De inzet van Holland Rijnland is mede afhankelijk de exacte invulling van HOV ZHN en de lobby in samenwerking met onder andere de gemeenten Leiden en Alphen aan den Rijn en de provincie Zuid-Holland,

**H: Personele inzet en kosten**

In 2019 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 studies op het baanvak.



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

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

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

**E: Product**

Ongelijkvloerse spoorwegkruising

**F: Afbakening van het eindresultaat**

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

**G: Aanpak**

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

De gemeente De gemeenteraad heeft in 2018 besloten dat de uitvoering plaatsvindt in 2x1 configuratie van de rijbaan, dus conform de bestuursovereenkomst.

**H: Personele inzet en kosten**

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

**I: Planning en fasering vervolgfases**

De planning van de werkzaamheden zijn afhankelijk van de ontwikkelingen rond het HOV-net en de voortgang op de verbinding Leiden-Utrecht.



**J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

Een technische verkenningsstudie en raming van de ongelijkvloerse spoorwegkruising is afgerond.

Thema	Project	Nummer projectenlijst
Flankerend beleid	Benuttingsmaatregelen DVM en CAR	FB1

**A: Naam van het project**

*Benuttingsmaatregelen DVM en CAR*

**B: Omschrijving van het project / context**

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

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

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

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

De mogelijke voordelen van DVM voor de bereikbaarheid zijn:

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

Daarnaast biedt DVM kansen voor de leefbaarheid en het milieu:

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

**E: Product**

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

**F: Afbakening van het eindresultaat**

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

**G: Aanpak**

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



### **H: Personele inzet en kosten**

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

### **I: Planning en fasering vervolgfases**

Doel van het DVM-programma Zuidvleugel is dat na 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 uitgevoerd. Afzonderlijke maatregelen staan op de rol en zullen de komende jaren worden uitgevoerd. De wegbeheerders spelen hierbij de belangrijkste rol.



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

**A: Naam van het project**

Rijnlandroute A4 – A44 – N206

**B: Omschrijving van het project / context**

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

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

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

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

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



**E: Product**

Aanleg van de Rijnlandroute ter versterking van de oost-westverbindingen in de regio. De RijnlandRoute bestaat uit drie onderdelen:

1. het boortunneltracé (N434), de A4 (tot aan N14) en A44, de knooppunten Hofvliet en Ommedijk en de aansluiting Leiden-West.
2. Ir. G.Tjalmaweg in Katwijk
3. Europaweg en het Lammenschansplein in Leiden

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Het eindresultaat is vastgelegd in enkele bestuursovereenkomsten over de RijnlandRoute.

**G: Aanpak**

Medio juni 2012 heeft de definitieve tracékeuze plaats gevonden. In de periode daarna heeft er nog een verdere uitwerking op de inpassing plaats gevonden. Dit heeft geleid tot een door Provinciale Staten vastgestelde scope medio 2013. Het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland heeft in september vastgesteld dat hiermee voldaan wordt aan alle gestelde kaders en daarmee €75 miljoen aan regionale financiering kan worden vrijgegeven voor dit project. Hiertoe is een bestuurlijke overeenkomst tussen de regio en de provincie Zuid – Holland vastgesteld. De rol van de regio in het vervolgproces wordt hiermee een stuk beperkter. Waar het de lokale inpassing betreft zijn de gemeenten aan bod. De regio zal zich richten op het monitoren van de afspraken uit de bestuurlijke overeenkomst, het besluitvormingsproces en de kwaliteit van de geleverde producten. De Rijnlandroute is momenteel in uitvoering genomen met als een van de onderdelen de knoop Leiden West.

**H: Personele inzet en kosten**

Holland Rijnland: 2019: 20 uur

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

### **I: Planning en fasering vervolgfases**

Provinciale Staten hebben 26 juni 2013 ingestemd met het voorstel van Gedeputeerde Staten voor de realisatie van de RijnlandRoute en de nadere uitwerking van de inpassing. De inpassing is vastgelegd in een ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (OPIP), dat in maart 2014 door PS vastgesteld. Holland Rijnland heeft hierop een zienswijze ingediend waarbij getoetst wordt aan de overeengekomen scope in de bestuurlijke overeenkomst ten aanzien van de financiering RijnlandRoute. Ook projectgemeenten hebben een zienswijze ingediend. Alle zienswijzen en wensen zijn door de provincie gewogen. Vervolgens zijn aanpassingen doorgevoerd en is het ontwerp inpassingsplan verder uitgewerkt tot een Provinciaal Inpassingsplan. De zienswijzen zijn beantwoord in een nota van beantwoording. PS heeft op 10 december 2014 ingestemd met het PIP. Minister Schultz van Haegen heeft op 17 december de Tracébesluiten voor de A4 en A44 getekend. De Tracébesluiten en het Provinciaal Inpassingsplan zijn in januari en februari 2015 ter visie gelegd. Eind 2016 heeft de Raad van State bijna alle bezwaren ongegrond verklaard. De gunning van het trace tussen de A4 en A44 heeft op 10 januari 2017 plaats gevonden. Het contract voor dit eerste deel is gegund aan aannemerscombinatie Comol5. De aanleg van de Rijnlandroute is in 2017 in uitvoering genomen.

### **J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

Inpassingsplan en tracébesluiten zijn vastgesteld. [Het eerste contractdeel is inmiddels in uitvoering genomen door aannemerscombinatie Comol5.](#) [Het tweede contractdeel Ir. Tjalmaweg wordt naar verwachting in mei 2019 gegund aan een aannemer.](#) [De aannemersaanbesteding voor het derde contractdeel Europaweg/Lammenschansplein start vermoedelijk rond 2020.](#)



Thema	Project	Nummer projectenlijst
Auto/Trein	Ongelijkvloerse kruising N11- Burgemeester Smeetsweg te Zoeterwoude	AU2 A

**A: Naam van het project**

***Ongelijkvloerse kruising N11-Burgemeester Smeetsweg te Zoeterwoude Rijndijk.***

**B: Omschrijving van het project / context**

Realisatie ongelijkvloerse kruising bij de aansluiting N11- Burgemeester Smeetsweg te Zoeterwoude Rijndijk. Capaciteitsvergroting van de kruising door een ongelijkvloerse kruising en verhoging van capaciteit spoor. Vooral de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Grote Polder wordt verbeterd. Daarnaast zal de verkeersveiligheid worden geoptimaliseerd. Er is 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**

Provincie Zuid-Holland trekt dit project in nauwe samenwerking met gemeente Zoeterwoude . Lobby via HR is gewenst.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Door de verkeersgroei op de N11 van en naar de rijksweg A4 en op het bedrijven-terrein de Grote Polder neemt de druk op de bestaande kruising N11-Burgemeester Smeetsweg toe. De ongelijkvloerse kruising biedt een oplossing voor de doorstroming van auto- en vrachtverkeer. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid.

**E: Product**

Infrastructuur.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Ongelijkvloerse kruising bij de aansluiting N11-Burgemeester Smeetsweg ten zuiden van het bedrijventerrein Grote Polder.

**G: Aanpak**

Project al opgestart door Provincie Zuid-Holland en voorlopig ontwerp wordt voorgelegd aan de verschillende stakeholders in verband met de nodige grondaankoop.

**H: Personele inzet en kosten**

Voor Holland Rijnland is de ureninzet nihil.

**I: Planning en fasering vervolgfases**

Voorlopig ontwerp wordt besproken met de grondeigenaren waarvan grond aangekocht moet worden.

**J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

De provincie heeft een voorlopig ontwerp van de ongelijkvloerse N11-Buig. Smeetsweg gemaakt. Dit ontwerp wordt met de grondeigenaren besproken, voor de benodigde grondaankoop. Voor dit project is een budget van 30 miljoen beschikbaar. Het ontwerp dient binnen dit budget te passen.



Thema	Project	Nummer projectenlijst
Auto	Knooppunt Leiden-West	AU3

**A: Naam van het project**

Knooppunt Leiden-West

**B: Omschrijving van het project / context**

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

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

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

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

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

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

**E: Product**

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

**F: Afbakening van het eindresultaat**

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

**G: Aanpak**

Het referentieontwerp is op de markt gezet middels een aanbesteding

**H: Personele inzet en kosten**

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

**I: Planning en fasering vervolgfases**

Het project gaat nu naar de uitvoeringsfase.

**J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

In aanleg.



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**

Het project is aanbesteed en in uitvoering.

**H: Personele inzet en kosten**

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

**I: Planning en fasering vervolgfases**

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

**J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

Het project in uitvoering.



Thema	Project	Nummer projectenlijst
Auto	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 (*niet meer relevant*)
- A4 Burgerveen – Leiden (*is afgerond*)
- Verkenning Prins Clausplein



**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 is de A4 verdiept aangelegd. (Over een lengte van 1.400 meter).

Rijkswaterstaat is recent gestart met een verkenning naar mogelijk verbreding van een deel van het tracé. Dit i.v.m. de zeer regelmatig omstane congestie rond het aquaduct. Holland Rijnland is bij deze verkenning betrokken.

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 heeft de bestaande visuele barrière - de A4 ligt immers op een hoge dijk - van de rijksweg verminderd. 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, zijn de zichtlijnen in Leiderdorp en het gebied Hoge Rijndijk te Leiden en Zoeterwoude-Rijndijk hersteld.

**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)**

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 van de A4.

## **F: Afbakening van het eindresultaat**

Verbreding A4 tot 2x3 stroken inclusief verdiepte aanleg en betere ruimtelijke inpassing. In 2018 is gestart met een studie naar eventueel aanpassingen van de A4 ter hoogte van Leiderdorp en Zoeterwoude.

## **G: Aanpak**

De uitvoering is in handen van Rijkswaterstaat.

## **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 kosten voor de MIRT Verkenning A4 Burgerveen – N14 worden gedragen door het Rijk (*neem ik aan*). In de Nota Reikwijdte en Detail zijn ook meekoppelkansen en regiowensen benoemd (mn voor fiets en OV). Deze zullen in de volgende fase verder worden onderzocht. Zodra er meer duidelijkheid is over deze maatregelen en de kansrijkheid ervan zal dit financieel verder worden ingevuld. Rijk en regio willen hierin gezamenlijk optrekken

## **I: Planning en fasering vervolgfases**

De uitvoering van de verbreding en verdiepte ligging is nu nagenoeg afgerond. De aanvullende studie is recent door Rijkswaterstaat opgepakt. Inmiddels is een MIRT Verkenning gestart A4 Burgerveen – N14.

## **J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

MIRT Verkenning A4 Burgerveen – N14. Nota Reikwijdte en Detail is gereed. M.e.r. procedure start begin 2019.





Thema	Project	Nummer projectenlijst
Auto	Rotonde N455 PCT terrein	AU8

**A: Naam van het project**

Rotonde N455 PCT terrein

**B: Omschrijving van het project / context**

Realisatie van de aansluiting PCT terrein – N455. Het PCT terrein is 170 Ha sierteeltgebied. Het zijn vooral grote bedrijven die vanwege massaproductie kiezen voor de niet-grondgebonden teelt. Zij vinden op het Pot- en Containerteelt- terrein (PCT-terrein) in de gemeente Alphen aan den Rijn de ideale (klei)ondergrond. Fase 2, 3 en 4 van het PCT- terrein biedt ruimte voor grootschalige bedrijven, in eenheden van minimaal 10 hectare. De aansluiting van het PCT terrein op de N455 vindt plaats door middel van een rotonde en een verlengd fietspad. Deze rotonde wordt indirect aangesloten op de nieuw aan te leggen Verlengde Bentwoudlaan (N207-Zuid).

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

Holland Rijnland heeft geen rol.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Verbeteren bereikbaarheid PCT terrein.

**E: Product**

Rotonde aansluiting N455 / PCT terrein en het verlengen van een vrijliggend fietspad naar de rotonde.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Rotonde aansluiting N455 / PCT terrein.

**G: Aanpak**

Opstellen voorontwerp, definitief ontwerp, aanbesteding.

**H: Personele inzet en kosten**

Dit project wordt betrokken bij de uitvoering van de N207-Zuid maatregelen en wordt zodanig ook betrokken bij de personele inzet en de kosten voor dat project.

**I: Planning en fasering vervolgfases**

Het project verkeert in de voorbereidingsfase. Het vormt onderdeel van de N207-zuid maatregelen; de Verlengde Bentwoudlaan.

**J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

Er is onlangs begonnen met een m.e.r. en een provinciaal inpassingsplan. In april 2019 volgt de besluitvorming van de MER en het opstarten van de benodigde planologische procedures..



Thema	Project	Nummer projectenlijst
Auto	<i>Ringstructuur Alphen aan den Rijn</i>	AU8A

**A: Naam van het project**

Aanleg ringstructuur Alphen aan den Rijn

**B: Omschrijving van het project / context**

In de structuurvisie Verkeer en Vervoer van de gemeente Alphen aan den Rijn uit 2013 heeft de raad de keuze gemaakt om de bereikbaarheid en leefbaarheid in Alphen aan den Rijn te verbeteren door de aanleg van een dubbele ringstructuur. De ringstructuur is een middel om het snelverkeer uit het centrum te halen en daarmee meer prioriteit te leggen bij langzaamverkeer. Door te streven naar minder doorgaand verkeer in de stad wordt ook de leefbaarheid verhoogd.



De buitenring is een combinatie van N11, N207, de Leidse Schouw en een nieuwe ringweg aan de noordwestzijde en faciliteert doorgaand en extern gericht verkeer. De centrumring zorgt voor een betere doorstroming en bereikbaarheid in en rond het centrum. Projecten die onderdeel uitmaken van deze ringstructuur zijn o.a. de verbreding van de Steekterbrug, de aanleg van de Máximabrug (reeds voltooid) en de ongelijkvloerse kruising Leidse Schouw (AU 12). Daarnaast zijn ook diverse aanpassingen nodig in de gemeentelijke wegenstructuur en mogelijk in de aanpassing van busroutes.

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

Holland Rijnland heeft in dit project geen functie.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Door een andere verdeling van de verkeersstromen in de stad Alphen aan den Rijn streven naar een leefbaarder, duurzamer en beter bereikbare stad.

**E: Product**

Infrastructuur

**F: Afbakening van het eindresultaat**

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

**G: Aanpak**

Inrichten conform de structuurvisie verkeer en vervoer. De structuurvisie is de onderlegger voor diverse infraprojecten in de stad. Er is een gefaseerde aanpak nodig, waardoor de voltooiing van dit project een lange termijnoplossing is.

**H: Personele inzet en kosten**

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

### **I: Planning en fasering vervolgfases**

Diverse infrastructurele maatregelen zijn in planning of uitvoering (niet limitatief):

- Verbreding Steekterbrug
- Verdiepte kruising Leidse Schouw-spoor
- Herinrichting kruising Eikenlaan-Magazijnweg (met stamspoor)
- Verbreden fietspaden, voorrang fietsers en aanpassen bestaande VRI's

### **J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

In 2017 is de Máximabrug opgeleverd. Deze brug is een cruciale schakel in de buitenring bij aanleg van de noordwestelijke ringweg. Dit jaar is de ombouw naar rotonde op de kruising De Hoorn-Foreestlaan opgeleverd. Deze verbetert de doorstroming en verkeersveiligheid op dit deel van de centrumring. Andere projecten zijn in voorbereiding of in planning.



Thema	Project	Nummer projectenlijst
Auto	Leidse Ring Noord	AU11

**A: Naam van het project**



**LAB071 / Leidse Ring Noord**

**B: Omschrijving van het project / context**

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

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

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

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

Holland Rijnland heeft in dit project geen functie.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

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

**E: Product**

Infrastructuur.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

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

**G: Aanpak**

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

**H: Personele inzet en kosten**

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

**I: Planning en fasering vervolgfases**

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

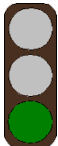
gemeenten een samenwerkingsovereenkomst gesloten. Hiermee is de verkenning LAB071 afgerond en is

gestart aan het uitwerken van een van de maatregelen waaruit de oplossing bestaat: de Leidse Ring Noord.

### **J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

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

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



Thema	Project	Nummer projectenlijst
Auto	Ongelijkvloerse kruising N11 Leidse Schouw	AU12

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

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

Capaciteitsvergroting van de kruising door een ongelijkvloerse kruising is nodig. Als de Maximabrug gereed is zal het knelpunt groter worden. Daarnaast zal bij de spoorverdubbeling een ongelijkvloerse kruising worden gerealiseerd. Er is dan ook een relatie met **OV10** ongelijkvloerse spoorwegkruising Leidse Schouw.

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

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

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

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

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

**E: Product**

Infrastructuur.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

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

**G: Aanpak**

Opstarten organisatie voor de ontwikkeling van het project.

**H: Personele inzet en kosten**

Voor Holland Rijnland is de ureninzet nihil.

**I: Planning en fasering vervolgfases**

Verkenningstudie heeft plaatsgevonden.

**J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

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



Auto

Aansluiting N11/A12

AU15

**A: Naam van het project**

**Aansluiting N11/A12**

**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 lobbyfunctie.

**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 Aansluiting N11/A12. Dit project heeft een relatie met project AU12.

**G: Aanpak**

Lobby van Holland Rijnland en Provincie Zuid-Holland richting Rijk. Het project is in het BO MIRT van 21 nov 2018 besproken. De minister heeft daarin toegezegd een verkeersonderzoek te laten doen naar de A12 waarbij inbegrepen de N11/A12.

**H: Personele inzet en kosten**

Voor Holland Rijnland is de ureninzet vooralsnog nihil. Geld voor maatregelen en onderzoek moet gevonden worden bij regio, rijk, provincie, bedrijfsleven en gemeenten. Ondertussen wordt gekeken naar aanvullende maatregelen om de doorstroming op de korte termijn te verbeteren.

**I: Planning en fasering vervolgfases**

Gelet op de hoge notering van het traject A12 Knooppunt Gouwe-Knooppunt Oudenrijn in de NMCA hebben IenW en PZH tijdens het BO MIRT besloten dat zij, op basis van de resultaten van het verkeersonderzoek naar dit traject, medio 2019 de mogelijkheden voor het starten van een MIRT-verkenning voor dit traject zullen bespreken..

**J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

- ❖ Verkeersonderzoek van het rijk loopt. Gemeenten willen verkennen welke korte termijnmaatregelen mogelijk zijn om de veiligheid en doorstroming te verbeteren. .





Thema	Project	Nummer projectenlijst
Auto	N207 Noord	AU16

**A: Naam van het project**

**N207 Noord**

**B: Omschrijving van het project / context**

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

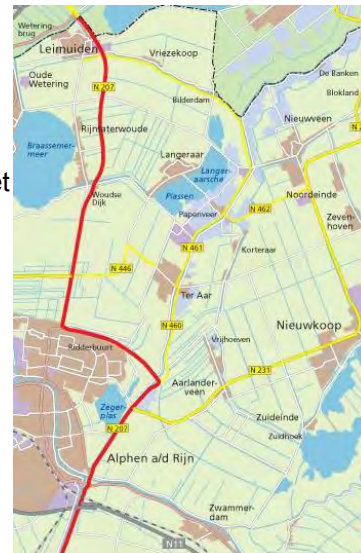
Daarnaast is de N207 noord opgedeeld in trajectdelen:

T2: corridor Eisenhowerlaan – Kruisweg

T3: Buscorridor Kruisweg – Leidsche Vaart

T4: Buscorridor Leidsche Vaart – Drechtbrug

T5: Passage Leimuiden



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

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

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Zeker met de verwachte groei van het verkeer zijn maatregelen op de N207-noord noodzakelijk zijn om het verkeer op goede wijze te kunnen 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**



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

Trajectdelen 2,3 en 4 zijn inmiddels uitgevoerd. Tussen de Eisenhowerlaan en de kruisweg zijn twee rijstroken met aanliggende beschikbaar en tussen de Kruisweg en Drechtbrug is de weg verbreed met aanliggende busstroken, welke in de toekomst omgebouwd kunnen worden doelgroepenstrook / volledige 2x2. Daarnaast zijn de bruggen over de Drecht en over de Leidschevaart compleet vervangen.

Trajectdeel 5 'Passage Leimuiden' is nog niet gerealiseerd en op dit moment is ook niet duidelijk hoe de planning hiervan eruit gaat komen te zien.

### **J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

De bestemmingsplanprocedure voor de trajectdelen 2 t/m 4 is inmiddels doorlopen en dus is er gestart met de uitvoering van de verschillende fases, zoals hierboven aangegeven. Voor deze fases kan het verkeerslicht dan ook op groen.

Zoals hierboven beschreven zijn de trajectdelen 2, 3 en 4 van dit project gerealiseerd.

Voor passage Leimuiden, trajectdeel 5, is dit een ander verhaal. Vanwege de vernietiging van bestemmingsplan Drechthoek II is de komst van de 'viaduct plus variant' voor de passage Leimuiden komen te vervallen. Provincie en gemeente beraden zich nu over de te nemen stappen voor wat betreft T5.



Thema	Project	Nummer projectenlijst
Auto	Corridor N207 Zuid	AU16A

**A: Naam van het project**

*Corridor N207 Zuid*

**B: Omschrijving van het project / context**

Planstudie naar verbeteringen in het wegennet ter ontsluiting van de Greenportregio Boskoop en het verbeteren leefbaarheid en bereikbaarheid in de Greenport regio (N207 corridor). Hieronder vallen o.a. Hazerswoude-dorp en Boskoop. Er zijn in totaal acht knelpunten gedefinieerd.

Belangrijk onderdeel en eerste stap in het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid is het aanleggen van de Verlengde Bentwoudlaan. De verschillende deelprojecten in de N207-Zuid zijn onder E vermeld. Inmiddels is de scope voor de lange termijnvisie (zie hieronder bij E3) uitgebreid naar omgeving A4-N11-A12.

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

Holland Rijnland heeft een actieve rol gespeeld bij de lobby en het mobiliseren van stakeholders in de verkenningsfase. Tijdens de laatste fase (uitvoeringsfase) van de planstudie (vanaf Q1 2018) kan HR, samen met regio Midden Holland en de MRDH, een rol spelen bij de lange termijnvisie ter verbetering van de ontsluiting van deze regio en verminderen van doorgaand verkeer en het zoeken naar aanvullende financiering.

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

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

**E: Product**

1. De aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan en aanpalende maatregelen (aansluiting PCT/ITC terrein en korte termijnmaatregelen in en rond Boskoop en de overdracht van wegen).
2. Meer aansluitingen in Hazerswoude Dorp en verbeteren doorstroming N209 bij Hazerswoude-Dorp (korte termijn verbetermaatregelen)
3. Een follow-up voor de middellange- en langere termijn: Lange termijnvisie  
 Waaronder:
  - a. Een studie naar een 2<sup>e</sup> oeververbinding in Boskoop (Alphen aan den Rijn)
  - b. Studie naar beperken doorgaand verkeer door kernen in Zoeterwoude, Hazerswoude Dorp en Zoetermeer (door Alphen, Zoetermeer, Zoeterwoude en Lansingerland, ism met provincie en regio's)

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Het eindproduct moet een oplossing bieden voor diverse knelpunten zoals genoemd in de MER N207-Zuid. De aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan is een eerste stap daartoe, maar lost slechts enkele van de genoemde knelpunten op. De lange termijn oplossing moet een oplossing bieden voor alle in de MER genoemde knelpunten.

**G: Aanpak**

In 2017 zijn de raden van de gemeenten Waddinxveen en Alphen aan den Rijn akkoord gegaan. Het uitvoeringsbesluit van de provincie ZH wordt verwacht in Q1-2 2018. In een bestuurlijk overleg tussen PZH en de gemeenten Midden Holland, Alphen aan den Rijn, Zoetermeer en Zoeterwoude op 1-2-2018 is afgesproken dat een bestuurlijk gremium wordt opgericht waarin de voortgang wordt besproken van onderdeel E3.

**H: Personele inzet en kosten**

Alphen a/d Rijn besteedt ca 1000 uur per jaar aan dit project.

**I: Planning en fasering vervolgfasen**

Het uitvoeringsbesluit van de provincie ZH wordt verwacht in Q1-2 2018. Medio 2018 wordt door PZH een programma samengesteld en besproken in het bij G genoemde gremium dat past bij de langetermijn visie.

**J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland neemt een uitvoeringsbesluit in Q1-2 2018.



Auto	Programma ontsluiting Greenport Duin- en Bollenstreek	AU17-AU26
------	---	-----------

**A: Naam van het project**

Programma ontsluiting Greenport Duin- en Bollenstreek (POG)

**B: Omschrijving van het project / context**

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

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

- a) *Pakket Maatregelen Middengebied Duin- en Bollenstreek: € 20 mln.*
- b) *N205-N206 (-A4) / Duinpolderweg: € 12,5 mln.*
- c) *OV-maatregelen ten behoeve van de corridor Noordwijk - Schiphol: € 5 mln.*

Het Algemeen Bestuur heeft op 29 juni 2011 deze verdeling vastgesteld.

Het pakket aan maatregelen en de afspraken met betrekking tot de besteding van de gereserveerde RIF-middelen zijn samengebracht in het Programma Ontsluiting Greenport Duin- en Bollenstreek (POG). Het POG is in juni 2011 vastgesteld door het Algemeen Bestuur. Het POG omvat zowel projecten die worden meegefinancierd vanuit het RIF, als projecten zonder RIF-financiering. Naast de drie hierboven benoemde maatregel(pakket)en is de Noordelijke Randweg Rijnsburg onderdeel van het POG.

Projectbladen AU9 en AU17 t/m AU26 zijn in dit projectblad samengevoegd. Uitgebreidere informatie over de afzonderlijke projecten is te vinden in het (concept) Programma Ontsluiting Greenport Duin- en Bollenstreek, actualisatie 2018. Projecten hebben elk hun eigen dynamiek. Het programma wordt daarom periodiek geactualiseerd.

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

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

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

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

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

**E: Product**

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

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Het maatregelenpakket is afgebakend via het onder B genoemde AB-besluit van juni 2011.

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

Daarom vindt periodieke actualisatie plaats van het POG.

### **G: Aanpak**

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

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

### **H: Personele inzet en kosten**

Holland Rijnland besteedt in 2018 in totaal circa 150 uur, verdeeld over de verschillende projecten in het POG, met name de Duinpolderweg.

### **I: Planning en fasering vervolgfases**

-

### **J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**



Thema	Project	Nummer projectenlijst
Goederenvervoer	Stedelijke distributie	GV1

**A: Naam van het project**

Stedelijke distributie

**B: Omschrijving van het project / context**

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

**B: Omschrijving van het project / context**

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

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

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

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

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

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

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

**E: Product**

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

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Nieuwe oplossingen voor distributie en goederenvervoer.

**G: Aanpak**

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

**H: Personele inzet en kosten**

Voor Holland Rijnland is de ureninzet nihil.

**I: Planning en fasering vervolgfases**

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

**J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

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



Thema	Project	Nummer projectenlijst
Goederenvervoer	Kwaliteitsnet goederenvervoer	GV3

**A: Kwaliteitsnet Goederenvervoer**

**B: Omschrijving van het project / context**

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

‘Programma Kwaliteitsnet goederenvervoer’. Transport is in de regio met Greenports en veel bedrijvigheid een belangrijke spil van de economie. Een goede bereikbaarheid is noodzakelijk voor de economie. Voor Holland Rijnland zijn er maatregelen voor de goederenstromen rond Greenport Bollenstreek en Flora Rijnsburg. Deelprojecten zie onder **E: Product**. Onderdeel van het project is ook de proef met vrachtwagens op busbaan Herenweg bij Alphen a/d Rijn. Vanaf eind 2011 mogen vrachtwagens op de Herenweg/N207 tussen de 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. Met dit soort maatregelen zorgt de provincie Zuid-Holland ervoor dat alle transportmogelijkheden optimaal gebruikt worden. Eenzelfde proef vindt plaats op de N206.

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

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

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Goede doorstroming van het goederenvervoer in de regio.

**E: Product**

Korte termijn maatregelenpakket goederenvervoer Ontsluiting Greenport Bollenstreek: N443a

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

**F: Afbakening van het eindresultaat**

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

**G: Aanpak**

De provincie Zuid-Holland voert de projecten uit.



**H: Personele inzet en kosten**

Provincie is trekker. Inzet van Holland Rijnland:

2014 10 uur

2015 Nihil

**I: Planning en fasering vervolgfases**

2012-2015 Uitvoering deelprojecten

**J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

Korte termijn maatregelenpakket goederenvervoer Ontsluiting Greenport Bollenstreek: N443a

Linksafstrook verlengen voor betere doorstroming vrachtverkeer

**Maatregel is vervallen**

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

**2012/2013, afgerond op 3 rotondes**

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

**Maatregel is vervallen a.g.v. herinrichtingsplannen N206**

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

**Uitvoering 2014 Q3**

N208 Aansluiting A44 en verruiming bochtstralen

**Maatregel is vervallen**

N208 Doorstroming verbeteren door realisatie van VRI bij de Keukenhof

**Maatregel is vervallen n.a.v. resultaat trajectstudie**

N444a Doorrijhoogte viaduct A44 op kwaliteitsnet niveau brengen en aanleggen Rotonde

**Maatregel kan niet uitgevoerd worden , technisch niet uitvoerbaar**

Ontsluiting Capaciteit kruispunten van en naar Flora Holland Flora Rijnsburg



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

**Project zit nog in de uitwerkingsfase. In kader van Beter Benutten wordt de aansluiting Flora Holand op de A44 aangelegd. Deze is inmiddels gerealiseerd.**

Thema	Project	Nummer projectenlijst
Verkeersveiligheid	Aanpak ongevallenconcentraties	VV1

**A: Naam van het project**

## ***Aanpak ongevallenconcentraties***

**B: Omschrijving van het project / context**

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

Dit project heeft een relatie met project **VV2**, maatregelenprogramma verkeersveiligheid.

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

Holland Rijnland vervult hier een platformfunctie. En coördineert de subsidieaanvragen in het kader van de Subsidieregeling Mobiliteit

**D: Doelstelling (maatschappelijke)**

Verlagen van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden door middel van het opheffen van verkeersonveilige situaties in de regio op zowel lokale als provinciale wegen. De jaarlijkse voortgang is afhankelijk van de begrotingen van afzonderlijke gemeenten die naast de bijdrage uit de Subsidieregeling Mobiliteit circa 60% van de kosten zelf moeten betalen.

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

**E: Product**

Jaarlijks wordt er een beperkt aantal black spots in de regio aangepakt. Door de jaren heen is het aantal black spots in de regio ook substantieel teruggelopen.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

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

**G: Aanpak**

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

**H: Personele inzet en kosten**

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

**I: Planning en fasering vervolgfases**

Jaarlijkse aanpak van verkeersongevallenconcentraties in de regio door middel van herinrichting van wegen: doorlopend proces.

**J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

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



Thema	Project	Nummer projectenlijst
Verkeersveiligheid	Maatregelpakket Verkeersveiligheid	VV2

**A: Naam van het project**

***Maatregelpakket Verkeersveiligheid***

**B: Omschrijving van het project / context**

Het Maatregelpakket Verkeersveiligheid betreft een integrale aanpak, waarbij telkens wordt gezocht naar een optimale mix van maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding en infrastructuur. Het Maatregelpakket vindt zijn uitwerking in een zogenaamd Actieprogramma. In 2016 is vastgesteld het Actieprogramma 2017-2019. Dit Actieprogramma geeft de activiteiten op het gebied van gedragsbeïnvloeding (voorlichting, educatie en handhaving) weer voor de jaren 2017-2019, 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.

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 2017-2019 Holland Rijnland.
- Uitvoering van alle projecten uit het Actieprogramma.
- Inventarisatie en analyse van de verkeersongevallen in de regio.
- Afstemming van de voortgang van de activiteiten met verschillende partijen in de regio die zich bezig houden met verkeersveiligheid.
- Regionale afstemming van infrastructuur.
- Ook coördinatie van lokale projecten, namelijk aanvraag en afhandeling van de subsidie voor lokale projecten gedragsbeïnvloeding op grond van de Subsidieregeling Mobiliteit.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Het project betreft in principe voornamelijk regionale gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers. Echter, Holland Rijnland tracht ook te komen tot een regionale afstemming van infrastructuur, door regionale afstemming tussen de gemeenten onderling na te streven ten aanzien van bijvoorbeeld uitvoering 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 en de school ondersteunt en adviseert bij het zelfstandig vormgeven van praktische verkeerseducatie. De inzet is er op gericht om de scholen zich te laten certificeren voor het verkeersveiligheidslabel (School op Seef).

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

**H: Personele inzet en kosten**

	2017	2018	2019
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	120	120	120
Nieuwkoop	20	20	20
Holland Rijnland	500	500	500

**Kosten**

Voor de projecten gedragsbeïnvloeding en de verkeersveiligheidsatlas komen de jaarlijkse kosten op €473.200. Elk jaar wordt € 345.200 terugontvangen als subsidie uit de BDU. Daardoor komt feitelijk €128.000 per jaar ten laste van Holland Rijnland. Verder verstrekt de provincie 100% subsidie voor de kosten van de regionaal projectleiders (€ 100.000).

**I: Planning (en fasering vervolgfasen)**

Het Actieprogramma wordt in de jaren 2017-2019 in zijn geheel uitgevoerd.

**J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

Het Actieprogramma 2017-2019 is voor 100% in uitvoering



\* In verband met de fusie tussen Noordwijk en Noordwijkerhout zal er mogelijk over 2019 een andere verdeling van in te zetten uren plaatsvinden.

Thema	Project	Nummer projectenlijst
Milieu	Regionale Verkeer en MilieuKaart	MI1

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

De RVMK is een beleidsondersteunend instrument, waarmee verkeers- en milieuberekeningen kunnen worden uitgevoerd. De RVMK bestaat uit een verkeersmodel en een milieumodel. Met de verkeerskaart kan inzicht worden verkregen in de effecten van varianten (bv. het instellen van eenrichtingsverkeer of het realiseren van 30 km/uur-gebieden) voor de hoofdwegenstructuur en in consequenties van de verkeersafwikkeling bij woningbouw- en bedrijvenlocaties.

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

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

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

Holland Rijnland was verantwoordelijk voor de bouw van het RVMK 3.0. In samenspraak met de gemeenten is verkend op welke wijze het beheer van het model kan worden ingericht. In 2017 is met de gemeente Leiden overeenstemming bereikt over de overdracht van het beheer aan deze gemeente. De overige gemeenten dragen financieel bij aan het beheer en onderhoud van de RVMK. Op deze wordt gegarandeerd dat de RVMK van Holland Rijnland actueel blijft. Deze overdracht is in 2018 geëffectueerd middels ondertekening van overeenkomsten tussen de gemeente Leiden en de overige gemeenten.

**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.

**F: Afbakening van het eindresultaat**

Een RVMK, die de gehele regio beslaat, en die tevens volledig geactualiseerd is

Daarna uitvoeren van jaarlijkse updates van de RVMK, zowel van het verkeerdeel als van het milieudeel. Eveneens uitvoeren van grotere, zogenaamde periodieke actualisaties, die eens per drie of vier jaar plaatsvinden. Het beheer van de RVMK is in 2017/2018 overgegaan naar de gemeente Leiden.

**G: Aanpak**

4Cast of andere partijen voeren met de RVMK verkeers- en milieuberekeningen uit voor de gemeenten. De coördinatie hiervan ligt bij de gemeente Leiden. De Omgevingsdienst voert met de RVMK kleinschalige milieuberekeningen uit. 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.

Sinds 2017/2018 is de RVMK in beheer bij de gemeente Leiden.

### **I: Planning en fasering vervolgfases**

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

### **J: Voortgang van het project (inclusief lopende fase)**

RVMK 3.0 vastgesteld in februari 2015 en aangeboden aan de gemeenten. De gemeenten kunnen de RVMK vanaf dat moment gaan gebruiken voor het doorrekenen van plannen. Medio 2017 is er duidelijkheid gekomen over het beheer en de organisatie daarvan.



Thema	Project	Nummer projectenlijst
Milieu	Maatregelprogramma Milieu Voorgesteld wordt dit te wijzigen in een blad duurzame mobiliteit	M12

**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.