

Bijlage Aanvullende informatie naar aanleiding van de aandachtspuntennotitie

Gebiedsontwikkeling in de As Leiden-Katwijk

De As Leiden-Katwijk bevindt zich in het centrum tussen de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad. Vanuit de wens om de Bollenstreek, het Groene Hart en het duinengebied tussen Groene Hart en Kust zoveel mogelijk te vrijwaren van stedelijke ontwikkelingen hebben Holland Rijnland en provincie Zuid-Holland besloten de verstedelijking in het gebied zoveel mogelijk binnen de As Leiden-Katwijk te concentreren. Rijk en regio hebben een gezamenlijk gebiedsontwikkelingsprogramma opgesteld om de regio te versterken:

- ontwikkeling van een innovatieve Randstadeconomie met een nieuw internationaal vestigingsmilieu voor de kennisintensieve bedrijvigheid, waaronder Bioscience Park Leiden (Randstad Urgent project) en Europees kennisinstituut ruimtevaart (ESA/Estec) bij Noordwijk;
- hoogwaardig wonen in de As Leiden-Katwijk (Nota Ruimte) en de ontwikkeling van Valkenburg met onder meer een hoogwaardig internationaal woonmilieu (zie Randstad Urgent project Den Haag internationale stad);
- creëren van een groenblauwe omgeving in de vorm van natuurbouw en recreatievoorzieningen, met als leidraad behoud en versterking van de Rijksbufferzone en open houden van de ecologische verbinding tussen duinen en Groene Hart;
- betere bereikbaarheid van Greenport Duin- en Bollenstreek (Randstad Urgent project).

Om deze ambities te realiseren is een ingrijpende verbetering van de bereikbaarheid in het gebied nodig. De Rijnlandroute en de RijnGouwelijn (Oost en West) vormen de centrale dragers waarop de gebiedsontwikkeling is ontworpen. Hierbij geldt het adagium 'eerst bewegen, dan bouwen'.

De opgaven in de As Leiden-Katwijk vragen om samenhangende oplossingen en integrale besluitvorming. De provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland hechten zeer aan deze gebiedsontwikkeling en werken al geruime tijd samen in de planvorming, waaronder die voor de RijnGouwelijn-West als hoogwaardig openbaar vervoer verbinding en die voor de Rijnlandroute als wegverbinding.

Woningbouw

In de regio Holland Rijnland worden 33.000 woningen gerealiseerd waarvan 23.000 woningen in de As Leiden-Katwijk. Buiten de ook bij het Rijk goed bekende locatie Valkenburg zijn dus nog ±18.000 andere woningen (waaronder 6.000 binnen de rode contour van de gemeente Leiden) voorzien die voor een forse extra impuls in de verkeersintensiteit zullen leiden. De woningbouwtaakstelling voor de regio is - in tegenstelling tot andere regio's in Zuid-Holland - bij de laatste herijking niet gewijzigd. Dat wijst op een robuuste en realistische planning.

Valkenburg

Het voormalig marinevliegveld Valkenburg wordt ontwikkeld tot een aantrekkelijke locatie voor 4.000 tot 6.250 woningen, waarvan 500 in het topsegment. Daarnaast wordt ruimte gezocht voor 20 - 40 ha bedrijventerrein. De ontwikkeling van de Rijksbufferzone en de versterking van de ecologische hoofdstructuur maakt integraal onderdeel uit van de ontwikkeling van Valkenburg.

Het kabinet heeft het GOB opdracht gegeven van de Locatie Valkenburg een bijdrage te vragen voor het internationale vestigingsklimaat van de Randstad. Daarnaast heeft het kabinet het GOB een forse financiële taakstelling opgedragen voor deze woningbouwlocatie. Om die reden vinden er thans gesprekken plaats tussen het GOB en de lokale overheden om te komen tot een risicodragende deelname van het Rijk aan de ontwikkeling van de Locatie Valkenburg. Het ligt in de rede dat Valkenburg meebetaalt aan de voor de realisatie noodzakelijke infrastructuur buiten het plangebied. Dit is op dit moment onder andere vastgelegd in de bijdrage per woning aan het Regionaal Investerings Fonds ten behoeve van o.a. de aanleg van de Rijnlandroute.

De gemeente Katwijk heeft op de gronden rondom het vliegveld binnen het studiegebied van Locatie Valkenburg de Wvg gevestigd. De Wvg kan worden bestendigd door op uiterlijk 3 juni 2008 een voorontwerp-structuurplan, inclusief een planMER ter inzage te leggen. Daaraan voorafgaand moet het structuurplan en de planMER, zowel door de stuurgroep Locatie Valkenburg, als door het college van BenW van Katwijk worden vrijgegeven. Zowel aan het structuurplan als aan de planMER wordt op dit moment gewerkt. De planning van beide activiteiten is erop gericht om eind februari 2008 een eerste concept gereed te hebben. Voorzien is een eerste behandeling in de stuurgroep Locatie Valkenburg op 29 februari 2008, een tweede behandeling inclusief vrijgave door de stuurgroep op 28 maart 2008, behandeling in de beide colleges van BenW in april 2008, waardoor de datum van 3 juni 2008 thans haalbaar lijkt.

Door het tijdig ter inzage leggen van het structuurplan en de planMER heeft de stuurgroep Valkenburg ervoor gekozen om de Wvg te bestendigen. Dit heeft het voordeel dat, als op termijn de locatie verder wordt ontwikkeld, geen externe partijen in staat zijn grond te verwerven. Het nadeel is echter dat de gemeente Katwijk in de tussenliggende periode verder moet gaan met grondverwerving en dus bezig is investeringen te doen en dus ook kosten te maken. Momenteel wordt onderzocht in hoeverre de toezegging van het GOB, dat het rijk middelen ter beschikking kan stellen voor zogeheten anticiperende grondverwerving, nuttig en noodzakelijk is voor de betreffende percelen.

De Rijnlandroute zorgt voor de ontsluiting in oostelijke richting van de Locatie Valkenburg en is daarmee onontbeerlijk voor de gehele ontsluiting van de nieuwbouwllocatie. In de stuurgroep Valkenburg is wel besloten dat na de vaststelling van het structuurplan voor Valkenburg de verdere voortgang alleen plaatsvindt in gelijk tempo met de Rijnlandroute. Dat betekent dat zonder financiële en planologische voortgang van de Rijnlandroute ook de ontwikkeling van Valkenburg komt stil te liggen.

BioScience Park Leiden

Wat betreft de kantoren is afgesproken dat een groot deel hiervan gereserveerd wordt voor de opkomende industrie van de biolifescience. Met deze relatief nieuwe technologie worden levende organismen gebruikt voor de ontwikkeling en productie van nieuwe producten en technologieën, zoals medicijnen, levensmiddelen en de groei van gewassen. Mede door de aanwezigheid van een internationaal vooraanstaande universiteit, heeft Leiden succesvolle bedrijven als Crucell en Centocor reeds aan zich weten te binden. Met de huidige en toekomstige ontwikkelingen wordt een aanzienlijke bijdrage geleverd aan het verbeteren van de economische concurrentiepositie van de Randstad.

Andere relevante ontwikkelingen binnen Leiden

Naast het bekende BioScience Park staan de ontwikkelingen in Leiden niet stil.

- in de directe omgeving van dat Park is een nieuwe evenementenhal gepland (ter vervanging van een oude (Groenordhallencomplex) die plaatsmaakt voor verdichtende bebouwing);
- er is een 'Huis van de Sport' in voorbereiding, een uit particulier initiatief uit de stad zelf voortkomende plan voor een groot geïntegreerd woon-werk-sportcomplex;
- verder zijn in de directe omgeving meerdere universitaire faculteiten gevestigd en een van de grootste en meest geavanceerde universitaire medische centra, het LUMC;
- tenslotte moet de gemeente Leiden voldoen aan een binnenstedelijke bouwopgave van ongeveer 6.000 woningen.

Deze functies veroorzaken naast de woningbouwopgave en bedrijfsontwikkelingen van de regio, een toename in de verkeersintensiteit die de leefbaarheid van de omgeving van de wegen waarop dat verkeer zónder Rijnlandroute geaccommodeerd zou moeten worden, ernstig benadeelt (geluid, luchtkwaliteit, barrièrewerking).

RijnGouwelijn-West

Bij goede bereikbaarheid hoort een modern openbaarvervoernetwerk. Met de RijnGouwelijn krijgt de regio een snelle, frequente en comfortabele lightrailverbinding met gelijkvloerse instapmogelijkheden. De RijnGouwelijn-West loopt van Leiden (5^e station van Nederland) tot aan de kust bij Noordwijk en Katwijk. De RijnGouwelijn-Oost verbindt Leiden met Alphen en Gouda. Het tracé wordt zo ontworpen dat de geplande Locatie Valkenburg optimaal door de RijnGouwelijn wordt ontsloten. Ruimtelijke ontwikkelingen worden zoveel mogelijk rond de haltes gepland. De RijnGouwelijn sluit (ook technisch) naadloos aan bij het door de Zuidvleugel geïntroduceerde concept van Stedenbaan. De regio heeft de ambitie om 50% meer reizigers in het openbaar vervoer te krijgen. Als dit lukt zal de groei van het wegverkeer afnemen, maar een absolute groei van het wegverkeer zal altijd ontstaan, zoals de Nota Mobiliteit heeft uitgewezen. Ook het instrument prijsbeleid heeft een dempend effect maar onvoldoende om de groei geheel te remmen.

Provincie en regio hebben onlangs besloten bijna € 120 miljoen te reserveren. Daarnaast is een Rijksbijdrage noodzakelijk voor de volledige aanleg. Via een Trajectnota/MER 2^e fase wordt een keuze voor de precieze ligging voorbereid. Voorjaar 2008 besluiten de provinciale en gemeentebesturen over de nota. Dit besluit zal worden uitgebracht in het voorjaarsoverleg MIRT.

Rijnlandroute

Baat

De Rijnlandroute is een verbinding tussen de A4, de A44 en ontsluit de nieuwe woningbouwlocatie Valkenburg in oostelijke richting. De Rijnlandroute is om de volgende redenen noodzakelijk.

- De bereikbaarheid van de huidige woon- en werkbestemmingen in Leiden is zeer slecht. Leiden is nu niet voorzien van een 'binnenring' die voorkomt dat het verkeer onnodig door woonwijken gaat. Ook de huidige aansluitingen op de A44 en A4 zorgen voor aanzienlijke vertragingen. Thans is dus geen sprake van een deugdelijke oost-west-verbinding.
- De leefbaarheid in de stad Leiden heeft ernstig te lijden onder uitstoot van NOx en fijnstof door de stroom auto's die dagelijks door de woonwijken gaat. Door deze situatie te verbeteren kan ook de sociale problematiek in deze wijken meer voortvarend aangepakt worden.
- De verdere ontwikkeling van het Randstad Urgent project BioScience Park Leiden (nu al behorende tot de 5 grootste van Europa) wordt ernstig gehinderd als gevolg van ontsluitings- en luchtkwaliteitsproblematiek. Zonder de Rijnlandroute is dit op lange termijn niet duurzaam op te lossen.
- De Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel heeft uitgewezen dat de Rijnlandroute de op één na beste maatregel in de Zuidvleugel is als het gaat om verbetering van de deurtotdeurreistijden. Uit deze analyse van Rijk en regio komt de Rijnlandroute dan ook als 'no regret'-maatregel, een project dat zo snel mogelijk gefinancierd en uitgevoerd moet worden, naar voren.
- De hoge verkeersdruk heeft ernstige gevolgen voor de bereikbaarheid van de Greenport Duin- en Bollenstreek. Het Randstad Urgent project 'Transitie Greenports' geeft inhoud aan modernere productiemethoden (schaalvergroting, ruimte voor gelieerde bedrijvigheid en betere ontsluiting voor het vrachtverkeer). Zonder aanpassingen aan het verkeersnetwerk staat de bereikbaarheid van de Greenport zwaar onder druk.
- Realisatie van de bouwtaakstelling komt ernstig in gevaar wanneer de bereikbaarheid niet verbetert. Dit geldt zowel voor het verkeer over de weg als met openbaar vervoer (RijnGouwelijn). De bouw van Valkenburg gaat niet door wanneer ontsluiting niet geregeld wordt.

Het onzekere perspectief van de Rijnlandroute legt nu al een druk op de bestemmingsplanontwikkeling in het gebied. Eind 2007 is de goedkeuring van een bestemmingsplan voor een woningbouwlocatie in Rijnsburg door de Raad van State vernietigd vanwege de ontoereikende verkeersontsluiting zonder de Rijnland-

route. En dit dreigt thans op meer plaatsen. Het zal dus onmogelijk blijken verdere ontwikkelingen ten westen van Leiden vorm te geven zonder een positief perspectief op realisering van de Rijnlandroute.

In 2005 hebben de provincie en de regiogemeenten gezamenlijk en unaniem (!) besloten dat de oost-west verbinding door Leiden in zijn huidige vorm geen toekomstwaarde meer heeft. Begin 2007 hebben de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat, het Dagelijks Bestuur van Holland Rijnland, en Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland een intentieovereenkomst getekend, waarin zij onder meer de uitkomst van de Netwerkanalyse Zuidvleugel hebben onderschreven. Ook in deze overeenkomst is de Rijnlandroute als zgn. 'no regret'-maatregel aangemerkt. Tevens hebben zij erkend dat de Rijnlandroute onderdeel dient uit te maken van de integrale planontwikkeling van het gebied. Tenslotte moet de Rijnlandroute de A44 met de A4 verbinden, waarmee een thans ontbrekende verbindende schakel in het rijkswegennet wordt gerealiseerd.

Tracékeuze

De regiopartijen, die op bestuurlijk niveau zijn verenigd in de Stuurgroep Rijnlandroute, hebben zich op 30 oktober 2007 in grote meerderheid uitgesproken voor het zogenaamde N11 West-tracé. Dit voorkeurstracé, dat nader dient te worden uitgewerkt in een m.e.r.-procedure, loopt vanaf de A4 door de bebouwde kom van Voorschoten, ten zuiden van de bebouwde kom van Leiden en vervolgens zoveel mogelijk gebundeld met de A44 en de N206 naar Katwijk. De Stuurgroep verbindt hieraan de voorwaarde dat in het vervolg van de planstudie een uiterst zorgvuldige inpassing van dit voorkeurstracé wordt bereikt. De vereiste zorgvuldige inpassing wordt ingegeven door:

- de ligging in bestaand stedelijk woongebied;
- de nabijheid van (toekomstige) stedelijke gebieden;
- de nabijheid van waardevolle oude landgoederen met historische zichtlijnen;
- en het bijzondere belang van de groene bufferzone.

Vanwege de doorsnijding van Voorschoten heeft de Stuurgroep een duidelijke voorkeur voor een ondergrondse variant aldaar.

In aanvulling hierop heeft de Stuurgroep tevens uitgesproken dat de uitwisseling met de A44 zoveel mogelijk dient plaats te vinden op of nabij de Knoop Leiden-West, om de groene buffer nabij Maaldrift zoveel mogelijk te ontzien. Daarbij dient er tegelijk een goede doorstroming en afwikkeling van het noord-zuidverkeer op de A44 plaats te vinden én van het oost-westverkeer van en naar de Rijnlandroute. Om nieuwe landschapsdoorsnijdingen te beperken voor het gedeelte tussen de A44 en Katwijk, kiest de Stuurgroep RijnlandRoute verder voor een tracé dat ten oosten van het Valkenburgse Meer loopt. Ten slotte zal in het vervolg van de planstudie de nodige aandacht uit moeten gaan naar aansluitingen voor Leiden Centrum, Valkenburg en Nieuw-Rhijnegeest Zuid, de optimale inpassing van de aansluiting met de A4, het zoveel mogelijk tegengaan van verkeershinder voor de woonwijk Stevenshof en het beperken van barrièrewerking van de N206 tussen Oud en Nieuw Valkenburg. De Stuurgroep realiseert zich dat er een relatie bestaat tussen deze aspecten, zoals het toepassen van tunnelvarianten en de (on)mogelijkheden om aansluitingen te realiseren. Met betrekking tot de aansluiting van de Rijnlandroute op de A4 zal een nader ontwerpatelier plaatsvinden.

Draagvlak

De gemeente Voorschoten heeft in de Stuurgroep kenbaar gemaakt dat voor Voorschoten uitsluitend een ondergrondse variant van het voorkeurstracé aanvaardbaar is. Verder stemde de gemeente Voorschoten er niet mee in dat het alternatieve Korte Vliet-tracé dat in de MKBA was opgenomen voor het vervolg van de planstudie is afgefallen. Voorschoten erkent weliswaar dat de kosten van het Korte Vliet-tracé hoger zijn dan die van het N11 West-tracé, maar stelt dat positievere leefbaarheids- en milieueffecten hiertegen op-

wegen. Overigens wordt samen met Voorschoten gewerkt aan een breed gedragen regionaal standpunt op basis van het vastgestelde voorkeurstracé.

Kosten

De kosten van het voorkeurstracé variëren met de uitvoeringsvariant. Onderstaande tabel laat zien dat de kosten uiteenlopen van € 325 miljoen voor variant 5 (N11 West met maximale bundeling langs bestaande infra van A44 en N206) tot € 458 miljoen voor variant 1 (N11 West met geboorde tunnel tussen A4 en A44 en lange bypass naar N206).

	Oplossing A4-A44	Lengte tracé (waarvan tunnel of verdiept)	Totale investeringskosten (excl. BTW)
Alternatief 1	Boortunnel	9000 (2800) m	€ 458.000.000
Alternatief 2	Verdiepte ligging	9000 (2250) m	€ 344.000.000
Alternatief 3	Verdiepte ligging	9000 (2250) m	€ 350.000.000
Alternatief 4	Verdiepte ligging	9250 (2250) m	€ 324.000.000
Alternatief 5	Verdiepte ligging	9600 (2250) m	€ 325.000.000
Alternatief 6	Boortunnel	8700 (4000) m	€ 699.000.000
Alternatief 7	Traditionele tunnel	8700 (4400) m	€ 829.000.000
Alternatief 8	Traditionele tunnel	8700 (4400) m	€ 848.000.000

Tabel: raming investeringskosten alternatieven excl. btw (bron: MKBA, okt. 2007, blz. 29)

Verskil tussen het sober en doelmatige tracé en het voorkeurstracé van de regio.

Zoals in de bovenstaande tabel is aangegeven, is het verschil tussen de goedkoopste uitvoering en de duurste uitvoering van de voorkeursvariant, zoals die in de MKBA zijn onderzocht ruim € 130 miljoen. Feit is dat in de goedkoopste variant sprake is van verdiepte ligging in een open bak voor het tracédeel door Voorschoten. Ligging op maaiveld zou in theorie goedkoper zijn, ware het niet dat in de concrete situatie achtereenvolgens sprake is van drie majeure kruisende vaar-, weg- en spoorverbindingen (het Rijn-Vlietkanaal, de Voorschoterweg en het spoor Leiden-Den Haag), alsmede enkele kleinere kruisende lokale wegen (Leidseweg, Van Beethovenlaan en Voorwatering). Om te voorkómen dat op korte afstand meervoudige wisselingen van maaiveldligging en verdiepte ligging gaan ontstaan, moet onderlangs kruisen van de Rijnlandroute over de gehele lengte van het tracédeel door Voorschoten als de enige realistische oplossing worden beschouwd. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de goedkoopste voorkeursvariant - de € 325 miljoen kostende variant 5 - voldoet aan de eisen van een sober en doelmatig ontwerp, maar dat zeer beperkt rekening is gehouden met inpassing ter plaatse. De genoemde nadere inpassing zal in die situatie minimaal moeten bestaan uit een ondergrondse ligging teneinde het bestaande woon- en leefmilieu en aanwezige landgoederen te behouden.

Bijdrage van het Rijk

De Rijnlandroute kan niet gerealiseerd worden zonder een aanzienlijke financiële bijdrage van het Rijk. Een die groot genoeg is om een sober en doelmatig ontworpen Rijnlandroute ook in zijn omgeving in voldoende mate inasbaar te kunnen maken, zoals van elke infra-investering heden ten dage mag worden verwacht. In de ramingen die hierboven zijn genoemd, zijn nog niet alle inpassingsmaatregelen meegenomen. Voor het MIRT-overleg op 31 oktober 2007 is aangegeven dat de totale kosten € 500 miljoen zijn. In de komende onderzoeken wordt meer duidelijk over de benodigde inpassingsmaatregelen en de daarbij horende kosten.

Kostenoverschrijding tijdens de aanleg van de Rijnlandroute

Door in de selectiecriteria bij de aanbesteding nadrukkelijk het onderwerp kostenbeheersing op te nemen en er tijdens de realisatie op toe te zien dat de uitvoerende aannemer zich voldoende kostenbewust blijft opstellen kunnen de uitvoeringskosten beheerst worden. Mogelijk kan het kostenbewustzijn worden gestimuleerd door zekere financiële prikkels en het opnemen van een vooraf bepaalde verdeelsleutel voor het

actief genereren van minderwerk opties. De mogelijkheid om het werk via een zgn. 'Design and Built'- contract te contracteren, maakt de kans groter dat reeds tijdens de detailontwerpfase besparingsopties kunnen worden verkregen.

Integrale verkenning naar de effecten van verschillende varianten

In de MKBA zijn alle genoemde items als aanname in het onderzoek gebruikt uitgezonderd item c (alleen het Korte Vliet-tracé is hier als tracé-alternatief gebruikt) en d (A44-parallel is geheel buiten de scope gebleven). In de vervolgfase van de Project MER worden naar het zich laat aanzien alleen de items a, b en e in het onderzoek betrokken; item c (KV-tracé) is immers in principe afgevallen en item d (A44-parallel) zal ook hier buiten de scope blijven.

MIRT

De regio heeft inmiddels een eigen bijdrage van € 112,5 mln euro vastgelegd voor de aanleg van de weg. Op grond van bovenstaande argumenten, bevindingen en mogelijkheden wordt met klem aangedrongen op medefinanciering door het Rijk van de Rijnlandroute gevolge de besluitvorming om de projecten Rijnlandroute, RijnGouwelijn, Valkenburg, Greenport Duin- en Bollenstreek en Bioscience Park Leiden als één project op te nemen in het MIRT. Op deze manier kunnen Rijk, provincie en regio gezamenlijk werken aan een integrale, breed gedragen, duurzame ruimtelijke en infrastructurele inrichting van de As Leiden-Katwijk. Een gebied dat haar ruimtelijke en economische potenties benut, maar ook haar - vaak fragiele ruimtelijke en ecologische - kwaliteiten behoud en versterkt. Een gebied waar het prettig wonen en werken blijft, ook na 2010.